

**LA COMMISSAIRE :**

2385           Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2390           Merci beaucoup de votre contribution. Merci beaucoup, monsieur.

**M. ANDRÉ LECLERC :**

              Merci.

2395           **LE PRÉSIDENT :**

              Alors, la commission appelle monsieur Michel Leblanc de la Chambre de commerce de Montréal Métropolitain.

2400           **M. MICHEL LEBLANC :**

              Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

2405           Bonjour, monsieur.

**M. MICHEL LEBLANC :**

2410           Alors, merci de nous accueillir. Très rapidement, tout le monde est familier avec la Chambre, j'imagine, mais la Chambre est une organisation qui a près de 200 ans d'histoire qui

se penche sur tous les enjeux qui visent à la fois créer un environnement favorable au développement de la base d'affaires et aussi au déploiement, au développement de Montréal.

2415 D'entrée de jeu, au cours des derniers mois, puis je vais illustrer rapidement, on a soumis des mémoires lors de consultations sur le secteur de la Pointe de l'Île, Bridge-Bonaventure, Parc Olympique, Assomption-Sud, Longue-Pointe, Faubourg Royalmount.

2420 Simplement pour dire qu'à travers toutes ces consultations, il y a trois messages qui ressortent systématiquement. Un message sur lequel je vais revenir qui est la densité. L'importance d'aborder – et je vais revenir sur les raisons pour lesquelles on préconise –... d'avoir une vision très claire de l'importance de la densité dans ces développements.

2425 Le deuxième, c'est l'enjeu de l'accessibilité. Et l'accessibilité souvent en premier lieu par, évidemment, les transports en commun, le transport actif, mais incluant évidemment la possibilité de satisfaire les citoyens qui veulent avoir des voitures.

2430 Et troisièmement, régulièrement, nous préconisons la mixité d'usage, la mixité de fonction. Donc, ce qu'on va appeler en anglais le live, work and play. Donc, des développements où on peut y travailler, où on peut aussi trouver toute sorte d'institution et de lieux de divertissement.

2435 Dans ce cas-ci, on va moins insister sur la mixité parce qu'autour et à proximité immédiate, il y a énormément de réponses à des besoins de mixité, donc on est davantage cette fois-ci dans un projet qu'on pourrait concevoir comme étant plus résidentiel, évidemment avec des commerces de proximité et faisant appel aux capacités autour.

2440 Quelques mots sur le contexte général. Évidemment, on le répète à chaque fois, on est dans une conjoncture qu'on n'a pas connu pendant des décennies auparavant d'un grand dynamisme économique.

Dans le cas des développements de secteurs dans la ville, ça explique beaucoup d'intérêt de la part de promoteurs privés, de développeurs privés là où jadis, on n'aurait pas nécessairement envisagé des zones aussi éloignées que l'Est de l'Île et d'autres endroits. Bien, il y a de l'intérêt et c'est très bon signe, et c'est le moment d'en profiter.

2445

À travers tout ça, il y a une confiance qui règne qui est néanmoins ces temps-ci je dirais un petit peu amoiché par le projet dans l'air de règlements sur la... ce qu'on appelle la métropole mixte et communément appelé le 20-20-20. Ça amène des promoteurs actuellement à se questionner et ça amène, et je vous le dis, des promoteurs à acheter des terrains dans la périphérie. Donc, les promoteurs devant eux vont avoir des alternatives pour considérer où ils veulent investir, où ils veulent déployer.

2450

Dans ce cas-ci, on a un secteur qui pour nous est extrêmement, extrêmement stratégique. La Chambre s'est impliquée dès le départ lorsqu'il y a eu la fermeture de Blue Bonnets auprès du Gouvernement du Québec pour faciliter, encourager le transfert vers la ville. On a... On est resté investi. On a fait des pressions sur la ville pour que la ville arrive... on aurait voulu que ces discussions-ci aient lieu beaucoup plus tôt, pensant que c'était un projet qui était porteur à l'époque pour la relance de Montréal. Évidemment, la relance elle a lieu, mais on a pensé que ça aurait pu être une bougie d'allumage qui aurait repositionné Montréal, ce qui va expliquer un peu les recommandations plus spécifiques qu'on va faire.

2455

2460

À l'époque, c'était un peu différent, mais là il faut réaliser à quel point dans ce quadrilatère d'à peine 7 km<sup>2</sup>, il y a du développement qui se fait. On a évidemment le triangle qui est en cours, Carré Décarie, Projet Royalmount.

2465

Et ça pose une même question que celle qu'évoquent les gens qui s'opposent au projet Royalmount, qui évidemment à chaque fois qu'il y a du développement, ça va faire en sorte qu'il va y avoir de la congestion, qu'il va y avoir des déplacements, qu'il va y avoir des gens qui vont vouloir se déplacer.

2470

2475 Ça pose donc la même question que dans le cas du Royalmount : est-ce que la solution, c'est de bloquer le développement ou est-ce que la solution, c'est d'agir sur les dispositifs de transports et de transports en commun? Et dans ce cas-ci comme dans l'autre cas, nous disons : il doit y avoir le développement et on doit s'attarder dès le départ à trouver les solutions à l'enjeu du déplacement des individus et donc, en grande partie, les enjeux de transports en commun.

2480 On a, selon les informations dont on dispose, devant nous la possibilité que 320 000 nouveaux ménages s'installent dans la région métropolitaine d'ici 2031. En fait, la discussion donc qu'on a aujourd'hui, c'est quel nombre de ces ménages-là vont se retrouver sur l'île et dans quelle mesure ce quadrilatère et ce lieu peut être un lieu d'accueil de ces ménages-là?

2485 Donc, un des éléments qui déterminera le succès ou pas, c'est dans quelle mesure on aura fait en sorte que sur le territoire et en partie là, il y ait ces nouveaux ménages. Présentement, les taux d'inoccupation sont très faibles.... Enfin, sont très bas, ce qui amène aussi une énorme pression pour qu'il y ait des nouvelles unités qui se construisent. Donc, pour que ces ménages-là viennent, il faudra qu'il y ait de la capacité excédentaire.

2490 On en vient, basé sur ce que j'ai dit, sur deux éléments qu'on préconise. Le premier, c'est encore une fois ce lieu-là devrait être envisagé comme un lieu d'expérimentation et d'innovation. C'est un territoire extrêmement stratégique au centre de la ville qui pourrait donner lieu à un quartier de référence sur l'urbanité au 21<sup>e</sup> siècle, sur le déploiement de la ville dans ces nouveaux lieux emblématiques qu'on viendrait voir de part le monde.

2495 Moi, je vais à l'étranger voir comment ça se passe. Ce lieu-là pourrait être celui où on accueille de l'étranger.

2500 Le deuxième élément, c'est qu'on ne peut pas avoir un lieu qui satisfait au niveau théorique une vision qui au niveau pratique n'est pas suivie par... avec enthousiasme par le privé. Le défi, c'est que le privé ait envie d'embarquer. Donc, quand on va lire vos

recommandations, moi, je vais regarder la réaction du privé. Est-ce que le privé trouve ça emballant? Est-ce qu'il a envie d'embarquer ou est-ce que le privé dit : « Ce qui nous est proposé là ne tient pas la route d'un point de vue ni d'une rentabilité financière, ni d'une faisabilité. »

2505

Alors, le défi, c'est à la fois d'innover, à la fois peut-être d'être visionnaire, mais aussi de s'assurer qu'on comprend bien les conditions de réalisation nécessaire pour que le privé soit au rendez-vous.

2510

Je reviens sur augmenter la densité. Pour nous, un projet inclusif, vert, agréable, où il y a des espaces verts au sol, où il y a un sens d'aération quand on s'y déplace, implique qu'on reconnaît que les taux, les coefficients d'occupation des sols doivent être élevés.

2515

Et donc, on vous encourage à recommander et on va tout du long être très sensible au fait que pour qu'il y ait ces nouveaux quartiers, on doit admettre que ce sera un certain nombre d'étages. Et ce certain nombre d'étages permettra à la fois de reporter le coût à la fois de l'architecture, des aménagements au sol, des espaces verts sur plus d'unités.

2520

Et ce sera important si on a peu de coefficient d'utilisation des sols, si on a peu de densité et bien le privé ne sera pas au rendez-vous si on veut de la qualité architecturale et tout ce que ça impliquerait comme innovation, comme quartier. Ça va de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Ça va pour ce que moi j'ai entendu ensuite en Suède étant le test des enfants. On met un enfant de 8 ans, est-ce que l'enfant de 8 ans dans ce quartier va s'y retrouver sans avoir besoin d'un adulte à côté de lui qui pèse sur les boutons et qui traverse les rues, et qui s'assoit aux bons endroits.

2525

Bref, il y a la possibilité d'en faire un quartier à la fois pour les personnes âgées, les enfants, les personnes à mobilité réduite. Tout ça implique des coûts additionnels. Il doit y avoir une équation qui tient la route. On pense qu'il y a lieu d'innover et que la ville pourrait utiliser ce

2530 projet-là pour innover en matière de gouvernance et en matière d'intégration de tous les acteurs du développement.

Le grand défi pour nous et à ce moment-ci d'établir des paramètres spécifiques qui vont encadrer ce qu'on veut comme innovation et après de laisser les promoteurs, ceux qui vont  
2535 arriver avec des propositions, proposer des choses qui vont peut-être nous surprendre.

On pense aussi qu'innover veut dire qu'en cours de route il y aura peut-être des ajustements à apporter. Si on innove dans le privé, on n'est pas sûr qu'on va contrôler tout ce qui va se déployer. Il faut qu'on puisse le faire sur ce projet-là avec une certaine fluidité, ce qu'on  
2540 appelle traditionnellement des extras. On voudrait qu'il y en ait des extras. On voudrait qu'au fur et à mesure on soit capable de faire évoluer le projet pour qu'à la fin, on ait un projet qui soit réellement novateur.

2545 Finalement, sur le transport et les transports collectifs. Près des métros... Du métro, on est à 400 mètres. À l'autre bout du terrain, on est à 1.3 km. Tout le monde doit avoir ça à l'esprit et c'est enclavé. Et donc, tous les gens qui disent : « On ne veut pas de voitures », la réalité c'est que même sur le site, il va falloir être très préoccupé du déplacement vers la station de métro.

2550 La deuxième, c'est qu'à partir du moment où on veut des familles sur l'Île de Montréal, tous les développeurs vous diront : « Une famille normalement constituée en 2019 avec deux, trois enfants va avoir une... au moins un véhicule, mais idéalement peut-être seulement un véhicule par ménage. » Et donc, dans ce projet-là, si l'objectif est d'avoir un projet vert, peut-être un projet où il n'y a pas de stationnement en surface, la voiture n'est pas visible sur les lieux, ça n'empêche pas de dire qu'il va y avoir des besoins en termes de véhicules. Et là, on pourra  
2555 regarder les coefficients. Est-ce que c'est un par ménage? Est-ce que c'est un peu moins d'un par ménage? Quel type de ménage on y retrouve? Mais, l'idée n'est pas d'être dogmatique. L'idée, encore une fois, c'est d'être réaliste et d'être à l'écoute de ceux qui font le développement de projets comme celui-là.

2560 En terminant sur les grandes décisions à prendre, je pense que ça doit faire depuis 2002 parce que je me préoccupais de la situation de l'Institut de Recherche en biologie que je préconise le désenclavement de Royalmount... Cavendish, pardon. Il faut que l'avenue Cavendish... ça va ensemble. Si on fait pas Cavendish, là, c'est qu'on n'est pas sérieux.

2565 Alors, moi, je vous dirais dans vos recommandations, ça devrait être intimement lié. La fluidité du transport, le lieu aussi doit intégrer le fait qu'on est sérieux sur Cavendish et qu'on débloque Cavendish.

2570 Le dernier mot, c'est vraiment le test, je pense, d'une génération à Montréal de développement, d'aménagement urbain. La ville n'a aucun territoire de cette ampleur. Il n'y en aura probablement jamais d'autres. Là où c'est situé, il n'y en aura sûrement aucun autre.

2575 Donc, moi je vous dis, je vous recommande de demander de l'ambition. Ça peut être abordable, cela peut être vert, mais ça doit être surtout de l'innovation en développement urbain, en aménagement urbain. C'est notre occasion d'avoir une signature planétaire sur un quartier. Puis, partout dans le monde on vient d'apprendre comment on développe ça à la Montréal. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2580 Merci beaucoup, monsieur.

**LE COMMISSAIRE :**

2585 J'ai une question. Excusez-moi. On parle beaucoup du terrain de l'ancien Hippodrome, mais le projet inclut aussi le *smart center* jusqu'au métro Namur. Là, c'est l'aspect commercial, alors comment vous envisagez le développement de ce terrain-là? Actuellement, c'est un stationnement avec des commerces à l'extérieur, ce n'est pas une zone qui est très agréable

2590 pour les piétons, pour les gens qui devront se rendre ou à l'éventuel développement. Comment voyez-vous le développement de ce secteur-là?

**M. MICHEL LEBLANC :**

2595 Je pense que la référence devrait être un peu la dynamique qui se passe, je vais caricaturer, mais à la sortie du métro Mont-Royal. Tout le monde qui habite sur le Plateau sort de Mont-Royal, la sortie de métro, marche, fait ses emplettes et coupe vers sa maison.

2600 Je pense que ce développement-là, tout le monde va arriver de la station de métro et ce qui doit être agréable, ce qui doit être convivial. On doit peut-être avoir envie de s'y asseoir, puis d'attendre le collègue ou le voisin qu'on voit toujours à la même heure à chaque jour.

2605 Mais, l'idée c'est que ce soit un naturel vers les zones résidentielles. Et à ce moment-là, à la fois il va y avoir de la densité, il va y avoir de l'intérêt commercial, je pense que là on n'a pas un problème d'artère commerciale avec des locaux vacants, je pense qu'on a beaucoup d'intérêts à s'établir là. Donc, c'est vraiment de garder une logique commerciale...

**LE COMMISSAIRE :**

2610 Donc, la mixité s'étendrait là aussi avec...

**M. MICHEL LEBLANC :**

2615 Oui, mais je vous dirais même que la mixité... Là, c'est peut-être qu'on insiste davantage sur l'aspect commercial parce que c'est le passage obligé pour tout le monde qui va être à pied. Donc, je pense qu'en aménagement urbain ça fait du sens. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a rien

2620 plus loin parce que à 1.3 km, ça commence à être loin pour aller chercher sa pinte de lait, mais quelque part pour ce qui est d'un paquet de services, c'est par là que ça passerait.

**LE PRÉSIDENT :**

2625 Dans votre présentation verbale, vous avez parlé du frein aux... certains freins aux promoteurs, entre autres le 20-20-20. Ce n'est pas l'objet de cette commission-ci; il y en a une autre qui va déposer un rapport bientôt.

2630 Mais, est-ce que la notion de carboneutre, puis de mixité sociale n'est pas aussi un frein pour le développement des promoteurs immobiliers dans un contexte où on veut en faire un projet innovant? Parce qu'innovant, c'est plus coûteux. Certains vont nous dire c'est plus coûteux à court terme, mais on peut le regagner sur un horizon de 10, 15, 20 ans par les économies qu'on en fait.

2635 Donc, il y a comme un débat là-dessus sur quels sont les freins aux promoteurs dans le contexte où on veut en faire un quartier innovant, où on adopte les meilleures pratiques en aménagement urbain?

**M. MICHEL LEBLANC :**

2640 Moi, je vous inviterais et je pense que vous avez reçu par exemple Christian Yaccarini ici, je vous inviterais à les... vraiment les consulter si leur réponse n'était pas claire sur le fait...

**LE PRÉSIDENT :**

2645 On l'a déjà consulté, il a eu des réponses claires, mais c'est intéressant d'avoir des réponses de différentes personnes.

**M. MICHEL LEBLANC :**

2650

Non, non, mais je vais vous le rajouter, c'est que d'après moi, le levier il est sur le nombre d'unités. C'est-à-dire que les coûts en logements abordables, les coûts en aménagements verts, les coûts dans tous les éléments... je parlais de mobilité et la personne avant moi pour qui j'ai énormément de respect parlait de l'importance d'avoir un quartier qui est un exemple en termes de mobilité pour les gens à mobilité réduite.

2655

Tout ça, c'est vrai que ça occasionne des coûts... ça occasionne des coûts moindres si on le prévoit en amont, mais néanmoins si on ne fait pas attention, c'est que les coûts vont être reportés sur les autres unités, et là on va les rendre inabordables à la classe moyenne, appelons-la « basse ». Et comme ce n'est pas ce qu'on veut, moi, je pense que le levier que vous devez mettre de l'avant - et c'est pour cela qu'on insiste tellement sur la densité - mais c'est le nombre d'unités, le coefficient d'occupation au sol qui va être la solution.

2660

On va avoir... Et le dernier point c'est; on le voit à travers le monde, il y a des façons de faire au point de vue architecturale qui sont intéressantes, puis il y en a d'autres qui ne sont extrêmement pas intéressantes. Et encore là, l'intéressant, quoi qu'on en dise, des fois ça coûte un petit peu plus cher. Et donc, encore là, si on veut de l'architectural intéressant, il faut qu'on puisse permettre un bon nombre d'unités pour que ça se récupère.

2665

**LA COMMISSAIRE :**

2670

Je cite de votre mémoire... c'est peut-être en lien un peu avec ce que vous venez de répondre, mais si vous pouvez donner plus de clarification, s'il vous plaît.

Alors, ça dit :

2675

« La ville doit viser des objectifs ambitieux en matière de mixité et de développement durable avant de chercher à obtenir un prix élevé au pied carré. »

**M. MICHEL LEBLANC :**

2680

C'est très important et puis, je m'en veux de ne pas vous l'avoir dit parce que ça fait partie intégrante de la vision qu'on a de ce que la ville devrait chercher à accomplir. Ça ne devrait pas être vu du point de vue de la ville comme un moyen d'obtenir un rendement maximal pour l'actif qu'elle détient du point de vue des revenus de la ville. Pour nous, la valeur la plus grande de ce quartier-là, c'est d'être un quartier d'inspiration sur le Montréal de l'avenir, autant pour les montréalais que pour l'externe.

2685

Le dollar additionnel que j'irais chercher en pied carré, qui rendrait le promoteur plus nerveux sur tout ce qu'on lui demande à côté, à notre avis ce n'est pas le premier objectif qu'on devrait viser. Donc, c'est exactement ça, la ville on l'encourage à ne pas chercher à maximiser son rendement au pied carré, mais à maximiser le côté innovant du développement en tenant compte du fait que ça ne va avoir lieu que si du point de vue des promoteurs, c'est fait avec enthousiasme et donc, avec un certain niveau de rendement du point de vue des promoteurs.

2690

**LE COMMISSAIRE :**

2695

Oui, on a parlé de Cavendish tout à l'heure, Cavendish fait partie prenante du projet. C'est un projet dont on parle depuis très longtemps.

2700

**M. MICHEL LEBLANC :**

Regardez mes cheveux. Y en avait beaucoup...

**LE COMMISSAIRE :**

2705

Moi aussi.

**M. MICHEL LEBLANC :**

2710 ... quand on a m'a dit : « Cavendish, ça va se faire ».

**LE COMMISSAIRE :**

2715 Ma question c'est quelle vocation vous voyez à Cavendish? Parce qu'évidemment, ça fait longtemps qu'on en parle. Il y a beaucoup de pressions sur ce sujet-là, mais on veut un quartier aussi avec une qualité de vie, tout ça. Quelle vocation vous voyez au raccordement de Cavendish?

**M. MICHEL LEBLANC :**

2720 C'est intéressant et je n'improviserai pas. Si vous voulez faire cette consultation, même on pourrait y réfléchir, puis vous revenir, mais pour moi, c'est le désenclavement, c'est la première chose. C'est le désenclavement qui va amener une fluidité, puis si on le fait bien avec du transport en commun, ça va aussi accélérer les déplacements. Ça va rendre cette zone-là  
2725 beaucoup plus intéressante. Alors, je suis beaucoup plus présentement juste dans le désenclavement, si vous le voulez, on réfléchira à comment après ça, on pourrait s'assurer que le quartier qui se développe est un quartier intéressant.

**LE COMMISSAIRE :**

2730 Mais, même tant qu'à réfléchir, il y a le désenclavement de tous les côtés. Du côté du parc industriel, ville Mont-Royal, du côté de Côte-Saint-Luc.

**M. MICHEL LEBLANC :**

2735 Oui et là, il y a une trame industrielle ou une trame existante qu'on peut vouloir garder en partie. Et je l'ai dit d'entrée de jeu, si on veut à la limite déstructurer la trame, appelons-la « *commerciale-industrielle* » autour, bien là, à ce moment-là, on reviendrait nous avec des

2740

recommandations de plus grande mixité de fonction et d'usage sur le territoire. Et si on respecte que dans l'ensemble, dans le pourtour, il va y avoir ces usages et ces fonctions-là, on pense que c'est légitime à ce moment-là de le voir davantage comme étant un développement industriel avec du commerce de proximité.

**LE PRÉSIDENT :**

2745

Hier, on avait les... monsieur Carbonleo de Royalmount et on lui posait la question sur l'avenue, du projet Royalmount sur le parc industriel qui est immédiatement à côté au plan spéculatif, puis le fait qu'il va y avoir... qu'il devrait, en tout cas j'estime qu'il va y avoir un impact spéculatif, comme il y en a eu dans Griffintown.

2750

C'est quoi la vague de transformation de ce parc industriel là? Est-ce que c'est bien vu par les gens d'affaires de ce secteur-là qui risquent de voir leurs taxes foncières élever? Même si on est à Ville Mont-Royal, Ville Mont-Royal est quand même soumis à la taxation de la CMM. Ce n'est pas Ville Mont-Royal qui établit ses taxes.

2755

**M. MICHEL LEBLANC :**

Je vais apporter une nuance parce que vous dites tout de suite c'est spéculatif, puis souvent ça a une connotation très négative. Pour moi, un investissement qui crée de la valeur et qui génère une hausse de la valeur foncière autour, cela n'a rien de spéculatif. C'est simplement une externalité positive.

2760

**LE PRÉSIDENT :**

2765

Non, mais je parle pour les gens d'affaires qui exploitent des industries dans ce secteur.

**M. MICHEL LEBLANC :**

2770 Je reviens là-dessus. Donc, c'est sûr que c'est un secteur industriel qui est un peu  
déstructuré et donc, dans les faits, devant nous sur un horizon de 20, 30, 40 ans, les industries  
qui sont là vont devoir se renouveler, vont devoir changer. Est-ce qu'en ayant le projet c'est...  
puis, je pense le projet dont on parle va avoir le même impact, si c'est le point où vous allez, ce  
n'est pas nécessairement que Royalmount, mais ça, ça va rehausser la valeur du coin si on le  
2775 désenclave encore plus.

C'est tellement une zone centrale de grande valeur qu'on peut se poser la question : est-  
ce que c'est normal que dans une ville dynamique ça serve à ces usages-là? Et ce qu'on pense  
nous, c'est que ça va être appelé à évoluer grandement le triangle... tout ce qu'on voit là, ça va  
2780 le changer le tissu. Et c'est pour ça qu'on pense que c'est positif. La vraie réponse, c'est celle de  
l'enjeu des transports en commun et des dispositifs de...

**LE PRÉSIDENT :**

2785 Des déplacements.

**M. MICHEL LEBLANC :**

Mais, ce n'est pas l'enjeu du développement, il va avoir lieu. Royalmount n'aurait pas  
2790 lieu, puis Hippodrome aurait lieu, regardez les valeurs, elles vont augmenter de toute façon.

**LE PRÉSIDENT :**

2795 Dans votre document, vous dites : « Actuellement, les développeurs qui souhaitent  
apporter des modifications aux infrastructures publiques et participer à leur financement se  
heurtent à de nombreuses embûches. Le cadre d'analyse actuel de la ville de Montréal et du

2800 Ministère des transports ne répond pas aux délais imposés par le développement immobilier. »  
Voulez-vous m'en dire un peu davantage?

**M. MICHEL LEBLANC :**

2805 Tous les promoteurs à qui je parle font une critique unanime et c'est la longueur des  
processus à Montréal par rapport à d'autres ville pour arriver au même résultat. Ce n'est pas de  
dire on est pire sur le résultat, c'est juste que c'est tellement plus long et comme ce sont tous des  
promoteurs qui doivent se financer, la pression du financier souvent, c'est pas de dire : « Je veux  
que le projet il soit comme ça ou comme ça », c'est dans combien de temps je vais pouvoir  
retirer mon investissement, que tu vas pouvoir te refinancer auprès des banques?

2810 Et là, ils vont énumérer les processus de consultation en amont qui n'empêchent qu'il va  
y avoir des processus de consultation en aval. Les modifications qui sont demandées à la ville,  
mais qui doivent passer par les autorisations d'arrondissement, alors qu'on a le central souvent  
qui nous dit : « Oui, on est d'accord. », mais c'est au niveau de l'arrondissement que ça bloque.

2815 C'est tous ces niveaux-là. Et c'est pour ça que dans ce projet-là, on pense qu'on devrait  
au niveau de la gouvernance avoir en tête comment on change cette dynamique. Ça ne veut pas  
dire qu'on baisse les standards et les exigences, mais on se fixe comme objectif qu'on va  
accélérer ces processus.

2820  
**LE PRÉSIDENT :**

2825 Est-ce qu'il y a des exemples connus autour sur lesquels on pourrait s'inspirer pour  
améliorer cet aspect-là de... qui... étant réclamé, est-ce que...

**M. MICHEL LEBLANC :**

2830

Écoutez, je serais mal pris de vous dire qu'à Montréal j'ai vu un exemple stellaire là qui a, mais on pourrait regarder, faire un petit... faire une petite recherche...

**LE PRÉSIDENT :**

2835

À Laval et à Longueuil, ils ont établi des bureaux de projets.

**M. MICHEL LEBLANC :**

2840

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2845

Est-ce que vous avez connaissance que ces bureaux de projets là, disons, satisfont davantage les attentes de vos promoteurs?

**M. MICHEL LEBLANC :**

2850

C'est la dynamique de l'arrondissement qui est tellement différente ici. Le vrai paratonnerre de frustration, là, c'est l'arrondissement qui crée des exigences additionnelles qui tardent et qui fait en sorte que le promoteur qui a l'impression qu'il est de plein droit, puis qu'il a satisfait en amont à beaucoup de demandes, se retrouve à être retardé, retardé, retardé. J'ai des exemples dans le Sud-Ouest. Plein.

2855

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Donc, dans le volet gouvernance, il y a un gros travail à faire. Je vous remercie beaucoup de votre contribution, merci beaucoup, monsieur.