

**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL**

ÉTAIENT PRÉSENTS:           Mme CATHERINE CHAUVIN, présidente;  
                                      Mme JUDY GOLD, commissaire;  
                                      M. ARLINDO VIEIRA, commissaire.

**CONSULTATION PUBLIQUE**

**PROJET DE DÉVELOPPEMENT D'UN CENTRE COMMERCIAL  
ET D'ESPACES VERTS THÉMATIQUES  
SUR LE SITE DE  
L'ANCIENNE CARRIÈRE ST-MICHEL**

**PREMIÈRE PARTIE**

**VOLUME 2**

Séance tenue le 21 mai, 19 h  
Buffet Le Château St-Michel  
9353, boul. Saint-Michel  
Montréal

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 21 MAI 2008 .....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE .....	1

### PRÉSENTATION GÉNÉRALE ET CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR.....	4
--------------------------------	---

### PÉRIODE DE QUESTIONS

JOHN BURCOMBE .....	13
MICHEL HANDFIELD.....	18
SERGE LAVERDIÈRE .....	28
SOPHIE PAQUIN.....	42
LÉO BRICAULT .....	45
MICHEL HANDFIELD.....	46
LISE ROY.....	49
LÉO BRICAULT .....	52
FRANCINE PICARD.....	57
KEVIN BÉDARD .....	67
LISE ROY.....	73
SARAH-MAUDE GUINDON.....	82
PAULA NÉGRON .....	85
JOHN BURCOMBE .....	96
LÉO BRICAULT .....	101
MICHEL HANDFIELD.....	108

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

### MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:

5           Alors, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Nous allons commencer dès maintenant, il est déjà passé 7 heures, de façon à pouvoir s'assurer que la soirée se déroule rondement et que vous ayez le maximum d'informations. Donc, nous allons commencer tout de suite.

10           Je vous souhaite la bienvenue à cette deuxième séance de consultation publique qui porte sur le projet d'implantation d'un centre commercial et d'espaces verts thématiques dans la partie ouest de l'ancienne carrière St-Michel.

15           Je m'appelle Catherine Chauvin, je suis commissaire de l'Office de consultation publique de Montréal et je présente la consultation publique qui a commencé ce soir. Je suis secondée par madame Judy Gold et par monsieur Arlindo Vieira, également commissaires de l'Office. C'est monsieur Marc Breton qui agit à titre de secrétaire et d'analyste pour la commission. C'est monsieur Gabriel Lemonde-Labrecque qui est à la table d'accueil pour répondre à vos questions et pour vous inscrire lorsque, après la pause, vous aurez l'occasion de le faire afin de venir poser des questions. C'est madame Philibert qui s'occupe de la sténotypie et monsieur Yvon Lamontagne qui s'occupe de la sonorisation.

20           Alors, il y a beaucoup de gens de l'Office de consultation publique qui sont ici ce soir. Il y aussi plusieurs élus de l'arrondissement, le représentant du projet auprès du comité exécutif, des gens de la Ville et de l'arrondissement, dont plusieurs professionnels, les représentant de SmartCentres et leurs consultants. Tous ces gens-là pourront se présenter l'occasion venue.

30           Alors, hier soir, nous avons eu une première séance au cours de laquelle nous avons surtout parlé du projet d'aménagement en tant que tel et des projets de règlement qui en permettent et qui encadrent la réalisation du projet. Ce soir, de façon à bien couvrir l'ensemble des enjeux qui sont liés à ce développement commercial, on prévoit parler beaucoup plus spécifiquement de la circulation, des accès, du stationnement, du transport actif, etc., ainsi que des volets environnement, infrastructures, qui sont couverts par les consultants de SmartCentres.

35           Évidemment si vous avez des questions qui concernent ce qui a été abordé hier, nous allons les recevoir. On comprend que vous ne pouvez pas nécessairement être là tous les soirs. Hier soir, j'ai permis aux gens qui prenaient le micro de s'introduire et donner un peu leur impression de l'évolution du dossier ; ce soir, étant donné qu'on va parler de beaucoup d'aspects assez variés, j'aimerais m'assurer que vous comprenez bien que ce soir, on est ici  
40           pour poser des questions.

45 Donc, quand on vient au micro, on pose chacun deux questions. Si on a plus de deux questions, on retourne s'inscrire ; on peut s'inscrire jusqu'à la fin de la soirée. L'idée de fonctionner comme ça, c'est pour s'assurer que tout le monde qui veut poser des questions pour avoir des réponses a l'occasion de le faire.

50 Donc, sans plus tarder, je demanderais aux gens de la Ville et de l'arrondissement de présenter leur équipe de professionnels. Par la suite, on ira du côté de SmartCentres qui nous fera plusieurs présentations.

**MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

55 Merci, Madame Chauvin. Bonsoir, je suis Marie-Claude Besner, chef de la division urbanisme et services aux entreprises pour l'arrondissement de Villeray – St-Michel – Parc-Extension. Assise derrière moi se trouve madame Roula Heubri, architecte préposée à la planification à l'intérieur de la même division pour l'arrondissement.

**M. CHRISTIAN LALONDE:**

60 Bonsoir. Mon nom, c'est Christian Lalonde. Je suis chef de projets à la Ville de Montréal ; à ma gauche, vous avez Ronald Dubeau qui est chef de division, service de la sécurité incendie ; à sa gauche, le commandant Fady Dagher du poste de quartier ; derrière lui, c'est Marie-Hélène Gaboury du service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, bureau de gestion des grands projets. A la première rangée ici, vous avez Jean-Philippe  
65 Desmarais qui est ingénieur en circulation pour le service des infrastructures, transport et environnement et Diane Boulet qui est du même service pour les questions d'environnement. Et Michel Valade, à l'arrière de la sténographe, qui est du service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, spécialiste dans les questions de développement commercial.  
70 Merci.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

75 Alors, merci. Je passerais maintenant la parole à monsieur Gardonio qui est représentant porte-parole pour SmartCentres. Je vous demanderais de présenter les gens qui vous accompagnent et de procéder aux présentations qui sont prévues pour ce soir.

**M. JOHN GARDONIO:**

80 Merci, Madame la présidente. Mon nom, c'est John Gardonio, je suis vice-président développement pour la société SmartCentres. En arrière de moi, j'ai monsieur Alain Tardif de Blouin & Tardif. Aussi, j'ai monsieur Alain Dulude du Groupe S.M. International. J'ai aussi Vilma Goldstein du Groupe S.M. International aussi et j'ai Geneviève Lefavre du Groupe CIMA. À ma droite...

85 **M. ÉRIC THOMAS:**

Éric Thomas, SmartCentres. À ma droite, j'ai John Hnatiuk du Groupe Laboratoire S.M. et à sa droite, monsieur Marc-André Tousignant de CIMA.

90 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Alors, merci. Maintenant sans plus tarder, je pense que nous allons avoir plusieurs présentations ce soir par la Groupe S.M. et par le Groupe CIMA, donc, la parole est à vous.

95

\*\*\*\*\*

## PRÉSENTATION DU PROMOTEUR

### **M. JOHN HNATIUK:**

100           Bonsoir. - Est-ce que vous m'entendez bien ? Bon. Mon nom, c'est John Hnatiuk, je travaille pour la Groupe S.M. International. Dans ce projet, j'ai été le directeur de projet pour les différents professionnels, pour les différentes études.

105           Cette présentation sera quand même une présentation sommaire des principales conclusions des différentes études préliminaires d'avant-projet et ainsi que des avis techniques. Je remercie la collaboration de chacun des professionnels qui ont participé aux différentes études.

110           La première étude, c'est «Évaluation environnementale, phase 1». Une phase 1, c'est avant tout de déterminer l'historique d'occupation. On tient à vous présenter par exemple, juste pour se situer, la carrière St-Michel si on prend la photo de 1930, on voit que c'est très très petit et on voit qu'en 1950, il y a une expansion. Et aussi, je vous ferais remarquer l'expansion aussi de toute l'activité économique.

115           Étant donné le peu de temps qu'on a, je vais vous dire que l'évaluation environnementale de la phase 1 nous a permis de constater que oui, le site à l'étude, sa principale activité, ç'a été une exploitation de la carrière. Ça fait qu'ils ont installé des convoyeurs, ils ont érigé des remblais. Il y avait une activité industrielle qui amenait des équipements très spécialisés et c'est pour ça qu'il y a eu des endroits qu'il y a eu des aires de  
120 mécanique, des structures souterraines et tout l'équipement pour faire le concassage.

125           On sait qu'au tournant des années 80, la Ville de Montréal a acquis la carrière St-Michel, a commencé à exploiter le dépôt de neiges usées, qui est situé ici, - parce que les études qu'on a menées sont toutes encadrées dans la partie rouge. La carrière St-Michel cesse ses activités entre 1980 et 1986. Lors de l'étude de la phase 1, nous avons remarqué la présence d'un important remblai dans ce qu'on appelle le palier 1, qui est la continuation aussi du palier 2, mais qui s'avère un endroit qui a eu beaucoup de remblai.

130           Après la phase 1, il faut élaborer la phase 2. La phase 2 consiste à valider l'information qu'on a eue dans la phase 1. À cet effet, on prend des échantillons pour fin d'analyse. Nous, nous avons effectué 31 échantillons représentatifs, les dépisteurs, les principaux paramètres, c'est les hydrocarbures, les métaux, les HAP, le TNT particulièrement pour cet endroit, ainsi que les dérivés, afin de caractériser pour savoir si finalement ils  
135 rencontrent les exigences.

          Parce que, en environnement, on sait que c'est le ministère de l'Environnement, du Développement durable et des Parcs qui est l'autorité dans le domaine, il a établi des critères

140 de manière à bien caractériser du résidentiel, du commercial, etc. Nous avons identifié plusieurs paramètres et la majorité des résultats d'analyses que nous avons eus, nous sommes dans des plages qui sont à l'intérieur des critères permis par le ministère de l'Environnement pour un usage commercial.

145 C'est certain qu'au gros volume qu'il y a là, lorsqu'il va y avoir des travaux, nous avons recommandé que la présence de spécialistes d'environnement soit requise sur le site pendant les travaux.

150 L'autre étude que nous avons menée consiste en l'étude de la géotechnique. La géotechnique, c'est pour donner les valeurs pour la conception des fondations, pour savoir quelles sont les caractéristiques, les propriétés physiques des matériaux en place sur le site.

155 La première chose que nous pouvons étudier, c'est la géologie du site qui est caractérisée par la présence de calcaires ordoviciens du Groupe de Trenton, formation de Montréal, membre de St-Michel ; ça inclut le groupe Black River, Chazy. C'est des calcaires généralement qui sont de couleur noire, gris bleu ; ils sont bien stratifiés, très fossilifères et avec des entrelits argileux.

160 Et ça, ces particularités-là, ce qu'il y a de plus intéressant, c'est qu'il y a aussi ce qu'on appelle des «dike», des filons de couche de roche lignée, c'est de l'âge du cétaqué si je me souviens bien, puis c'est des minéraux qui sont relativement rares. C'est là qu'on a retrouvé la franconite, la wallagonite, la densonite. Ces minéraux, qu'est-ce qu'il y a de plus intéressant, c'est que le promoteur veut valoriser le site en planifiant des installations à caractère pédagogique pour montrer l'historique et aussi pour faire un site de pédagogie archéologique pour des minéraux, ce qui semble une chose très intéressante.

165 L'autre chose qu'on a faite par la suite, c'est l'étude géotechnique comme telle. On a effectué 9 forages géotechniques, 37 puits, des tranchées d'exploration afin de savoir les propriétés physiques. Nos principales conclusions, c'est que dans les plateaux 2 et 3, on recommande des fondations conventionnelles qui s'appuient directement sur roc, capacité portante de l'ordre de 2000 KPa alors qu'au plateau 1, nous avons remarqué la présence d'un important remblai de 32 mètres de profondeur.

175 On recommande du compactage dynamique et aussi l'utilisation de radier de béton pour supporter les édifices. Il y a une recommandation aussi qui va être évaluée, c'est d'utiliser des conduites et des joints souples pour s'assurer que s'il y a des déformations, qu'il n'y ait aucun problème.

Une des principales caractéristiques du site à l'étude, c'est que nous pouvons réutiliser les remblais pour faire les ouvrages dehors que nous avons besoin pour les remblais

180 structuraux pour la route, les structures de chaussée et les remblais de rehaussement. C'est des matériaux qui s'avèrent très intéressants.

185 Une autre étude que nous avons effectuée au cours de ce mandat, c'est l'évaluation des parois rocheuses. On a fait une première évaluation simplement pour savoir c'est quoi les distances qu'on devrait respecter pour s'assurer de la sécurité parce qu'on sait que c'est un site de calcaire et ce site-là malheureusement est toujours en vie, c'est-à-dire qu'il se produit toujours des chutes de pierres, de petites roches.

190 Pour donner des exemples, l'affleurement 1, affleurement 2 juste à l'entrée du site. Ici, nous avons le plateau 1, le plateau 2 qui est assez important, nous avons tout caractérisé le site en faisant un système de pointage, et plus le pointage est élevé, plus ce sont des zones problématiques et à notre avis, plus que 600, c'est des zones qui sont vraiment... qui nécessitent une attention particulière.

195 On va au plateau 3. Je ferai remarquer au plateau 3 ici aussi, il y a toujours des venues d'eau. Il y a constamment des venues d'eau parce qu'on est plus bas que la nappe phréatique. C'est un des phénomènes normaux étant donné que nous sommes plus bas que la nappe d'eau. Vous remarquerez aussi qu'il y a des accumulations de débris tout le long et ça, il ne faut pas oublier que ça fait 20 ans que ça n'a pas été nettoyé, etc. Ce sont des accumulations que l'on considère intéressantes pour caractériser et qui nous disent que les parois sont relativement stables. Je vous ferai remarquer ici la faille qui est la zone la plus problématique que nous avons trouvée.

200 Pour la conception préliminaire des fossés de captage, parce que c'est ça qui compte, autant pour les bâtiments que pour les travailleurs qui vont participer, on a suggéré une  
205 largeur moyenne de 6 mètres des parois avec des talus qui peuvent varier de 1 à 3 mètres et bien sûr, avant de commencer le projet, il va falloir faire un écaillage sommaire des parois pour laisser tomber toutes les parties qui sont susceptibles de tomber rapidement et ainsi de minimiser tout le long de la durée de vie du projet les impacts négatifs de la chute des pierres.

210 Un autre volet que nous avons réalisé aussi, c'est la sécurité. Hier, j'ai vu que l'on posait des questions en regard du parc des amoureux, ben, on est juste ici justement, le parc des amoureux avec la clôture existante et, vous voyez, il y a une autre clôture qui est très proche de la rue, c'est celle-ci qui va être reculée et c'est pour ça qu'on a besoin de la zone tampon.

215 Concernant les escalades sportives, malheureusement à la lumière des conditions géologiques des parois de la carrière, la pratique de l'escalade sportive n'est pas souhaitable parce qu'on est en présence d'une roche qui quand même est friable, qui est difficile à grimper sauf pour des professionnels très avertis. Donc, ça ne s'adresse pas du tout au  
220 grand public.

225 Nous avons aussi émis un avis technique concernant la présence de matières explosives. On considère qu'avec la période d'inactivité, l'absence d'incident, la durée de vie utile des explosifs utilisés pendant l'exploitation, le risque d'explosion dans équipement de détonation est très faible, voire inexistant.

230 Finalement, il y a eu un avis technique émis à propos du gaz propane. C'est suite à l'élaboration des différentes simulations, le stockage et la distribution de bonbonnes de propane suivant le respect des lois, des règlements, des normes et pratiques courantes ne présentent aucun risque supérieur aux différents sites en exploitation en Amérique du Nord.

Voilà ma principale présentation, je vous remercie beaucoup.

235 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Alors, merci beaucoup d'avoir synthétisé un volume aussi important d'études techniques. Je pense que maintenant nous passons du côté du volet circulation.

240 **M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

Oui, bonsoir. Marc-André Tousignant de la firme CIMA+. Alors, je vais vous résumer l'étude d'impact sur les déplacements qu'on a réalisée pour le projet de la carrière St-Michel pour SmartCentres.

245 Bon. Les caractéristiques du site, on en a parlé beaucoup hier. Le site est situé évidemment entre St-Michel et Pie IX. Ici, on a St-Michel, ici, Pie IX. L'autoroute 40 ici et évidemment plus près du site, il y a la rue Jarry. Au nord, on note aussi Industriel, le boulevard Industriel qui est quand même à une certaine distance des accès du site. Les trois plateaux, on commence à les connaître aussi, des élévations différentes, plateau 1, 2 et 3 qui  
250 sont de couleurs différentes sur l'image.

Évidemment il faut au début d'un projet d'envergure comme ça essayer de fixer des principes directeurs. Donc, ceux qui ont été retenus ici, c'est créer un développement attrayant, confortable, sécuritaire et accessible qui facilite et encourage l'usage des modes de  
255 transport alternatif à l'automobile ; donc, de mettre tous les efforts pour favoriser le transport actif et le transport en commun tant pour les employés, les clients et aussi les visiteurs du site.

260 Deuxième objectif, de faire un projet novateur en matière de promotion des transports durables de façon à créer une image positive et devenir une référence pour de futurs développements. Évidemment, tout projet doit maintenant répondre au plan de transport de Montréal qui a été déposé récemment et dont la Ville maintenant a donc étendu ses exigences. Mettre en place les infrastructures nécessaires pour minimiser l'utilisation de

l'automobile et aussi au niveau plus circulation automobile, canaliser les véhicules sur les axes importants et donc, éviter de surcharger les rues résidentielles.

265

Le concept d'aménagement routier. Alors, les nouvelles rues qu'on doit aménager pour garantir un accès facile au site sont illustrées en jaune. Donc, je vais tenter de pointer ici. Ici, on a un lien qui se raccorde au boulevard St-Michel, qui se poursuit et qui devient donc ce qu'on a appelé, nous, le boulevard Interne, qui est en pente descendante pour desservir les plateaux 2 et 3. Evidemment, il y a des accès prévus à chacun des plateaux et évidemment aussi au plateau 1.

270

En plus de ça, il y a aussi un axe, un très court lien, mais important, qui relie la 17<sup>e</sup> avenue au boulevard Interne. Donc, ici, il y a un court lien et dernièrement, il y a le boulevard Robert qui dans le prolongement, on crée un nouvel axe qui donne accès aussi au boulevard Interne.

275

Le boulevard Interne a deux voies par direction et toutes les nouvelles intersections sont gérées par des feux de circulation. On en compte en fait 6, 6 nouveaux feux, et il y a une voie distincte qui est très importante à mentionner qui est illustrée en rouge et elle permet aux véhicules d'urgence de circuler sur le réseau routier, mais sur un axe qui est séparé du boulevard Interne et il y a aussi des accès balisés qui donnent accès à chaque plateau. Donc, ce lien-là est accessible tant par le nouvel axe ici, est-ouest, que par le prolongement du boulevard Robert.

280

285

Au niveau du transport en commun, on a voulu mettre une vue d'ensemble du secteur pour montrer que le site est quand même près de la station St-Michel, la station de métro St-Michel, aussi de la future gare de train de l'est qui s'en vient bientôt et également un aménagement qui n'est pas encore réalisé, mais il y a la future voie réservée du boulevard Pie IX.

290

Au niveau transport en commun, il y a quand même plusieurs circuits d'autobus qui desservent le site actuellement. Ils sont illustrés... évidemment c'est sur les axes existants, donc, St-Michel qui a quand même une très bonne desserte ; on parle d'un axe qui est au 6 minutes. Donc, c'est vraiment un très bon service. Il y a aussi sur Jarry la 192, 193 et sur Pie IX également, la 139 et 505 qui chacune aux 6 minutes totalisent une fréquence, donc, de 3 minutes.

295

Ce qui est proposé, c'est ce qui est en violet. Donc, la navette potentiellement se raccorderait, donc, à la station de métro St-Michel, mais en tout cas à une station de métro, ensuite, emprunterait le nouvel axe pour avoir une boucle de retournement ici comme un genre de terminus et des arrêts ici, ici et ici, donc, à chaque plateau question de bien desservir tous les bâtiments finalement.

300

305 Avec la navette, ici, c'est simplement... c'est toujours la même navette qui est prévue.  
On illustre qu'avec les points de chute de chaque... chaque point d'arrêt finalement, on peut  
desservir à moins de 500 mètres tous les bâtiments, en fait, c'est presque 300 mètres, ce qui  
est totalement acceptable évidemment, la norme étant de 500 mètres utilisée par la STM.  
Evidemment on voit un 550 mètres ici, mais c'est vraiment à partir de Pie IX. C'est tout  
310 simplement pour illustrer que c'est aussi accessible à une distance de marche raisonnable  
pour le plateau 1.

Pour ce qui est de la marche, c'est aussi très important de mentionner qu'il y a un  
réseau piétonnier complet qui est prévu sur le site qui est initié à St-Michel et qui évidemment  
315 longe tout le boulevard Interne. De plus, il y a à l'intérieur de chaque phase tout un réseau  
piétonnier de deux niveaux, donc, un réseau primaire en trait plus large et un réseau  
secondaire à travers des stationnements pour faciliter les déplacements entre les commerces  
d'un même plateau.

320 Il y a des points... on en a parlé un peu hier, peut-être qu'on peut revenir là-dessus, ici  
et ici. Ce sont des points où on peut changer de niveau par un lien vertical. Il y a l'ascenseur  
près du parc dont on a abondamment parlé hier qui pourra être directement au bout du  
boulevard Robert. Il y a un petit 50 mètres de jeu. Ensuite, on en a parlé aussi également, on  
a une illustration du côté est de Joseph-Guibord. Donc, SmartCentres prévoit faire un  
325 aménagement pour compléter celui qui est déjà en place. En fait, même si la Ville prévoit un  
trottoir sur Joseph-Guibord, juste au sud, il y aura quand même une promenade, donc, à  
quelques mètres plus à l'est pour faire le lien avec l'ascenseur.

Au niveau de l'accessibilité vélo maintenant. Il y a un réseau cyclable qui est proposé  
330 qui essentiellement emprunte également le nouvel axe est-ouest, le boulevard Interne et  
dessert chaque phase. Evidemment on a essayé de minimiser les conflits avec les véhicules,  
donc, on n'entre pas dans les stationnements, mais on reste bel et bien au pourtour des  
stationnements, ce qui est intéressant au niveau du confort du cycliste.

335 Il y a aussi l'accès à l'ascenseur qui est toujours valide. Donc, tous les modes actifs  
ont accès à l'ascenseur. La Ville planifie actuellement son réseau cyclable et tiendra compte  
évidemment des points de raccordement proposés pour une planification intégrée. C'est ce  
qu'on a voulu illustrer ici avec les flèches qui vont éventuellement rejoindre un réseau cyclable  
complet.

340 Il y a un plan de gestion des déplacements qui a été réalisé pour favoriser l'utilisation  
des infrastructures. Donc, c'est Mobiligo qui a travaillé en collaboration avec SmartCentres.  
Mobiligo, c'est un centre de gestion des déplacements. C'est un organisme en fait qui aide à  
implanter toutes les mesures possibles pour favoriser l'utilisation des modes actifs du  
345 transport en commun, du covoiturage et tout. La mise en place du plan est soutenue

financièrement, il faut le mentionner, par SmartCentres. Le plan vise aussi bien la clientèle que les visiteurs ou les employés également.

350 Ce plan de gestion, on va voir en détail qu'est-ce qui le compose. En fait, ce sont certains éléments, le plan de gestion est beaucoup plus complet que ça, mais j'ai essayé de synthétiser. La stratégie évidemment, c'est d'encourager les autres modes de transport que l'auto solo.

355 Donc, le transport collectif, encourager les locataires à adhérer au programme Allégo qui est un programme offert par l'AMT ; implanter une navette, ça, c'est la navette dont on vous a présenté le trajet tout à l'heure ; favoriser la correspondance avec des circuits d'autobus existants ; aussi dans le domaine de l'utilisation collective de l'auto, on parle de faciliter le pairage des employés. Évidemment, on ne peut pas paier des clients, mais les employés par contre, ça, on peut faire un effort pour que plusieurs fassent du covoiturage. On  
360 peut même offrir des places de stationnement privilégiées à ceux qui covoiturent.

Au niveau de la marche, donc, l'aménagement des voies piétonnes qu'on a présenté tout à l'heure qui vont être attrayantes, confortables ; assurer aussi la sécurité des piétons avec des bonnes largeurs de trottoir, de l'éclairage suffisant. Au niveau du vélo, on parle  
365 d'installer des supports à vélo sécuritaires et aménager des espaces pour les usagers du vélo à des endroits stratégiques... et là, je me permets de revenir un petit peu à l'arrière, au niveau vélo, j'ai oublié de mentionner les haltes et les stationnements pour vélo. Donc, on en a... je ne sais pas si on les voit bien, mais il y a quand même quelques emplacements. Ce sont les petites boîtes ici, les petits carrés blancs. Donc, il y a des emplacements haltes pour  
370 vélo qui pourraient correspondre aussi avec les panneaux d'interprétation géologiques ou autres. Donc, ça peut être des aménagements conjoints. C'est tout pour le retour en arrière.

Maintenant, impact sur la circulation. Évidemment c'est une étude assez imposante ; on peut nommer peut-être pour simplifier, en fait, moi j'aime mieux vous présenter les  
375 conclusions et les interventions qu'on a à faire sur le réseau pour conserver des conditions de circulation comparables à celles de la situation actuelle, mais tout de même pour vous démontrer quand même le sérieux de toute la démarche, on a fait une collecte de données assez exhaustives de comptage de circulation aux intersections importantes du secteur.

380 On a évalué, donc, modéliser la situation actuelle dans le logiciel Syncro. On a généré les déplacements, les nouveaux déplacements qui seront ajoutés ou, en fait, parfois déviés de leur route aussi par le nouveau centre commercial. On a évalué, donc, la situation future avec cet apport de nouveaux déplacements et c'est la situation future qu'on essaie de trouver des façons, soit par l'ajout de voies, soit par en fait l'ajout de carrément un nouveau  
385 réseau, l'ajout de feux. Il y a plusieurs mesures qui nous mènent à revenir à une situation comparable à la situation actuelle au niveau du trafic. Et voilà les interventions qui sont nécessaires pour ce faire.

390 Donc, l'implantation, j'en ai parlé tout à l'heure, de plusieurs feux de circulation, 6 pour  
l'accès au plateau 2. Donc, finalement, toutes les nouvelles intersections sont gérées par des  
feux. Il y a aussi la modification de réglementation de stationnement qui touche  
particulièrement la 17<sup>e</sup> avenue et un côté seulement du boulevard St-Michel, ici, l'équivalent  
de deux tronçons. Optimisation des paramètres de coordination et minutages. Évidemment,  
395 c'est un projet d'envergure, donc, il faut revoir un peu la programmation des feux tant sur Pie  
IX que Jarry et St-Michel, donc, tous les feux qui nous mènent au site doivent être revus pour  
ajuster le temps de vert de chaque approche.

400 Donc, au niveau du stationnement, évidemment vous avez vu toutes les mesures qui  
sont mises en place pour favoriser les modes actifs et autres. Donc, c'est certain que  
SmartCentres fait aussi son effort en fait d'offre de stationnement. Elle est diminuée par  
rapport au standard habituel. Pour un type de développement comme celui-là, de l'envergure  
de celui qui est proposé, le manuel «Parking» suggère un taux de 5.5 cases par 1 000 pieds  
carrés ou en mètre carré, une case par 17 mètres carrés. Donc, 5.5 cases par 1 000 pieds  
carrés, demeurons en pied carré.

405 Avec toutes les mesures prises dans le cadre du plan de gestion, SmartCentres  
propose plutôt un taux maximum en fait de 4 cases par 1 000 pieds carrés, donc, il y a une  
baisse quand même intéressant, donc, il y a un effort aussi de fait de contraindre légèrement  
le stationnement. Donc, on force, ou en fait, on encourage les gens à utiliser d'autres modes  
410 que l'auto solo.

Voilà, ça termine la présentation. C'est bref, mais...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

415 Merci beaucoup. Alors, ceci termine le volet présentation pour le moment, je crois.  
Est-ce qu'il y a d'autres présentations à venir du côté de SmartCentres ? Non, c'est beau ?

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

420 C'est beau . Donc, on va prendre une pause de 5 minutes. Ça va vous permettre de  
vous inscrire au registre. Donc, ceux qui veulent poser des questions, je vous invite à aller à  
l'arrière de la salle. Il y a monsieur Lemonde-Labrecque et monsieur Le qui sont là pour  
prendre vos noms. Dans 5 minutes, on reprend pour les questions. À tout à l'heure.

425 \*\*\*\*\*

PÉRIODE DE QUESTIONS

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

430           Alors, suite à la séance d'hier, il y a une personne qui s'était inscrite au registre qui n'a pas pu intervenir, donc, nous allons commencer ce soir avec monsieur John Burcombe pour terminer le registre d'hier. Bonsoir, Monsieur Burcombe.

**M. JOHN BURCOMBE:**

435           Bonsoir, Madame la présidente. Il y a deux petites questions d'ordre général d'hier. C'est qu'on a mentionné que les bâtiments seront construits avec une efficacité énergétique d'environ 20% meilleur que normal qui est un principe de LEED, mais je me demande, est-ce qu'on va chercher, est-ce qu'on va viser une certification LEED pour les bâtiments du projet ?

440

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

          Alors, du côté de SmartCentres, Monsieur Thomas ?

445           **M. ÉRIC THOMAS :**

          Est-ce qu'il y a deux questions ?

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

450

          Il y a une question. Est-ce que vous visez une certification LEED dans la réalisation du projet ?

**M. ÉRIC THOMAS:**

455

          Madame la présidente, au niveau du développement, on va avoir plusieurs éléments. On n'ira pas chercher une certification LEED pour un bâtiment, mais il y aura plusieurs éléments qui vont faire partie de l'étude de développement durable autant au niveau de la gestion, autant au niveau des bâtiments, autant au niveau de la gestion du sol ou du site, mais il n'y aura pas une certification LEED pour un bâtiment, mais ça va être plusieurs éléments qui sont basés sur les grilles de développement durable pour l'ensemble du projet.

460

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

465           Est-ce que vous aimeriez connaître les exigences de la Ville ?

**M. JOHN BURCOMBE:**

470 J'aimerais connaître pourquoi on ne cherche pas une certification. Si on veut suivre vraiment les principes de développement durable, je crois que la certification LEED est un des indicateurs utilisés maintenant pour ça.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

475 Pourquoi est-ce que vous avez choisi d'aller vers l'intégration de certains éléments de développement durable, mais pas vers l'obtention d'une certification LEED ?

**M. ÉRIC THOMAS:**

480 Madame la présidente, une certification LEED s'adresse à un bâtiment seulement et nous, c'est l'ensemble du site. Donc, ce n'est pas seulement les bâtiments, mais c'est la gestion du site, c'est le plan de gestion de déplacement, c'est tout un ensemble qui va au-delà de certains éléments de la certification LEED.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

485 Au niveau de la Ville, est-ce qu'il y avait des exigences particulières concernant le design et les volets liés au développement durable ?

**M. CHRISTIAN LALONDE:**

490 L'accord de développement qui a été adopté par le conseil municipal comprend à peu près 25 dispositions, si je ne me trompe pas, qui concernent le développement durable. Évidemment, le développement durable, c'est pas juste l'environnement, ça comprend également des questions communautaires, sociales, transport. Alors, on a mentionné hier la question énergétique. Il y a toute la question des îlots de chaleur, plantation d'arbres, donc, créer des îlots de fraîcheur. La création des espaces verts est une préoccupation importante du projet. Il y a la réutilisation des matériaux sur place, autant que possible utiliser des matériaux qui ont une certification environnementale.

500 On a au point de vue du transport, évidemment la navette est une mesure de développement durable pour utiliser les transports actifs, le transport en commun ; une contribution du promoteur de 300 000 \$ pour mettre en place différentes mesures du plan de gestion de déplacement. Il y en a toute une série comme ça, je ne vais pas tous les nommer.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

505

Est-ce que je comprends qu'il n'y avait pas de la part de la Ville d'exigence à obtenir une certification LEED et si oui, pourquoi ?

**M. CHRISTIAN LALONDE:**

510

On n'est pas allé jusque là sur la certification. On a trouvé que le nombre d'engagements de la part du promoteur était important et pour avoir vu d'autres projets, je dirais même avant-gardiste d'une certaine façon. Les efforts en terme de développement durable sont notables, sont quand même importants et il faut le souligner. Donc, on a accepté qu'il n'y ait pas nécessairement une certification LEED qui soit exigée par la Ville.

515

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

520

Est-ce que je me trompe ou la Ville n'exige pas de certification LEED et c'est toujours laissé à l'entière discrétion du promoteur ? Dans ce cas-ci par contre, la Ville a eu des exigences particulières très spécifiques pour le volet design et environnement, développement durable ?

**M. CHRISTIAN LALONDE:**

525

C'est une nouvelle... Bon. La Ville a adopté une politique en matière de développement durable et il y a un plan de transport qui n'a pas encore été adopté, mais qui a été déposé et c'est une nouvelle politique de l'administration dans les projets et c'est d'intégrer autant que possible les meilleurs pratiques en matière d'environnement et de transport. Et le projet de la carrière St-Michel est à ma connaissance un des premiers projets de cette nature-là qui se voit, comment dire... il y a toute une liste d'exigences qui s'appliquent au projet et dans le passé, si on parle par exemple... on parlait du Marché Central, d'autres développements commerciaux comme il y a eu Blue Bonnets à ma connaissance, il n'y avait pas de telles exigences. En ce qui concerne notre équipe de travail, c'est une première et je pense qu'il faut souligner qu'il y a un effort qui est particulier.

530

535

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

540

Merci, Monsieur Lalonde. Est-ce que vous avez quelque chose à ajouter ? Allez-y.

**M. JOHN GARDONIO:**

J'aimerais passer le micro à notre consultant en matière de développement durable, monsieur Alain Tardif. Alain.

545

**M. JEAN TARDIF:**

Merci. Je veux juste faire une petite correction, c'est Jean Tardif.

**M. JOHN GARDONIO:**

550

Je fais toujours ces erreurs-là.

**M. JEAN TARDIF:**

555

Je voulais juste préciser que la certification LEED est quand même quelque chose, une certification qui est encore prestigieuse et qui demande beaucoup d'efforts. Le plan de développement durable s'inspire quand même des critères qui sont établis par LEED, mais il y a des performances qui peuvent être atteintes et qui seront probablement atteintes dans ce site-là qui vont rejoindre des objectifs de LEED et même les dépasser.

560

Évidemment, est-ce que c'est nécessaire, je vous dirais, de faire absolument une certification LEED pour avoir un projet durable ? Moi, je ne pense pas et je parle comme un spécialiste parce qu'on fait beaucoup de projets LEED. Donc, le fameux 20% d'économie est une norme qui dépasse même les exigences LEED dans ce type de bâtiment.

565

Je fais référence pour les initiés à la certification LEED pour l'enveloppe du bâtiment parce qu'il faut considérer évidemment tout le problème des locataires dans ce genre de problème-là. Évidemment une certification LEED engage beaucoup plus que le promoteur. Donc, c'est une des raisons pour laquelle à ce stade-ci, il n'y a pas de certification LEED engagée. Par contre, ç'a été considéré dans le développement évidemment ; les points qui ont été soulevés pour atteindre les performances exigées reposent sur évidemment des critères LEED.

570

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

575

Merci, Monsieur Tardif. Est-ce que ça vous apporte des éléments de réponse, Monsieur Burcombe ?

**M. JOHN BURCOMBE:**

580

D'accord. Alors, pour une deuxième question, étant donné que le projet est voisin du dépôt de neige, je me demande si on a étudié ou pensé à la possibilité d'utiliser ça comme une source de froid pour la climatisation, au moins pour une partie de l'année ?

585 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Donc, on a parlé de géothermie effectivement dans les critères de développement avec le volet environnement durable, mais la réutilisation des autres formes de neiges usées et considérant leur température, pour fin de climatisation est-ce que çl'a été considéré ?

590

**M. JEAN TARDIF:**

Oui, et ça l'est encore. Évidemment à ce stade-ci, il n'y a pas d'études exhaustives qui ont été faites, ça demeure encore une approche préliminaire. Dans un deuxième temps, il va y avoir évidemment la mise en place ou... j'allais dire la sélection de ces mesures-là en terme de faisabilité autant je vous dirais technique que financière, mais évidemment, le secteur des neiges usées est envisagé. Il s'agira de voir si ce secteur-là est propice en termes de stabilité, ainsi de suite.

595

600

Par contre, les lacs demeurent avec un certain potentiel, c'est sûr, au niveau du refroidissement passif, de même que les parois rocheuses évidemment qui pourraient servir même pour faire de la géothermie au niveau de la démonstration.

605

Donc, ce site se prête bien à différentes mesures. A ce stade-ci, on ne peut pas... on n'affirmera rien en terme de mesures, mais il y a beaucoup déjà de mesures envisagées. Il y a un potentiel au niveau des énergies renouvelables qui peut être utilisé au niveau du site.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

610

Évidemment, j' imagine que le cycle de vie va être considéré. On sait que les eaux de fonte des neiges usées sont des eaux dures ; donc, est-ce qu'il y a des contraintes techniques à réutiliser ces eaux-là pour des fins, par exemple, de refroidissement ?

**M. JEAN TARDIF:**

615

À ce stade-ci, on ne peut pas y répondre, je n'ai pas assez d'informations sur la teneur évidemment, sur la qualité des eaux, mais ultérieurement évidemment, on va y répondre quand on aura ces informations-là.

620

**M. JOHN BURCOMBE:**

D'accord. Merci.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

625           Merci, Monsieur Burcombe. J'inviterais maintenant monsieur Michel Handfield.  
Bonsoir, Monsieur.

**M. MICHEL HANDFIELD:**

630           Bonsoir. Bonjour, Madame la présidente. Bonjour aux membres du panel. Pour  
commencer, j'ai remarqué une chose. En m'en venant, je n'ai pas vu personne en queue de  
chemise ou qui n'ont pas de pantalon, tout ça, on ne manque pas vraiment...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

635           Je vous rappellerai, Monsieur Handfield, que c'est à moi que vous vous adressez.

**M. MICHEL HANDFIELD:**

640           D'accord. Alors, en venant, je n'ai pas vu personne en queue de chemise ou qui n'a  
pas de pantalon, tout ça ; on ne manque pas vraiment d'objets dans le quartier, on a accès à  
du commerce à Montréal parce que depuis l'annexion en 68, je pense que je suis Montréalais.  
Alors, même si je vais à St-Léonard, ou tout ça, c'est Montréal.

645           Alors, je me pose la question : Pourquoi un autre centre d'achats ? Je ne pense pas  
acheter 8 litres de lait pour soutenir deux commerces. Donc, il va certainement en avoir qui  
vont fermer. Ça ne créera peut-être pas de l'emploi, ça va peut-être déplacer de l'emploi.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

650           Donc, votre question est très claire, on va les prendre une à la fois.

**M. MICHEL HANDFIELD:**

655           Alors, j'aimerais ça savoir...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

660           C'est une question qui a été posée aussi hier, alors, je ne voudrais pas qu'on revienne  
exactement sur l'ensemble de l'argumentaire, mais la question de monsieur Handfield :  
Qu'en est-il de l'impact du projet sur la structure commerciale en place ?

**M. JOHN GARDONIO:**

665 Je vais passer le micro à un consultant en cette matière-là, Jean-François Grenier du  
Groupe-conseil Géocom.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

670 C'était effectivement, je me permets de vous le souligner, Monsieur Handfield, ça  
faisait l'objet des thèmes qui ont été largement abordés hier.

**M. MICHEL HANDFIELD:**

675 Oui.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

680 Alors, sur le site internet de l'Office, la présentation qui a trait à l'impact commercial du  
projet va être versé ; donc, la présentation qui nous a été présentée hier.

**M. MICHEL HANDFIELD:**

D'accord.

685 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Je vous demanderais, Monsieur Prigent, de résumer peut-être rapidement.

**M. JEAN-FRANÇOIS GRENIER:**

690 Grenier.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

695 Pardon. Moi aussi.

**M. JEAN-FRANÇOIS GRENIER:**

700 Ça va bien avec les noms. Alors, Monsieur Handfield, on a fait une étude d'impact  
importante sur le projet de SmartCentres et ce qu'il en est ressorti, c'est qu'il y avait des fuites,  
des fuites importantes de l'ordre de 75% en fait pour les biens semi-durables et durables et  
qu'il y avait possibilité, c'est-à-dire qu'il y a beaucoup de fuites qui sortent de la zone de

705 marché qu'on a définie, les zones primaire et secondaire qu'on a définies, des résidents qui sortent à l'extérieur de la zone et qui vont dépenser ailleurs, soit dans le pôle d'Anjou, soit dans le pôle du Marché Central, vers le centre-ville.

**M. MICHEL HANDFIELD:**

710 Oui, je fais partie de ceux-là.

**M. JEAN-FRANÇOIS GRENIER:**

715 Alors, l'idée, c'est de récupérer et de limiter les déplacements d'un certain nombre de résidents de la zone commerciale. L'impact est quand même minime, il varie d'une catégorie à l'autre de 3 à... je n'ai pas la présentation fraîche fraîche à la mémoire, mais à peu près à 11% en moyenne pour les différentes catégories de commerces.

**M. MICHEL HANDFIELD:**

720 Alors, le sondage, c'était vous qui le faisiez...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

725 Monsieur Handfield, je vous demanderais de vous adresser à moi, s'il vous plaît.

**M. MICHEL HANDFIELD:**

730 O.K., mais c'est parce que c'est lui qui a parlé. Je m'excuse, Madame la présidente, mais personnellement, vous ne pouvez pas répondre.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

735 On ne veut pas de débat entre les gens de la Ville, du promoteur...

**M. MICHEL HANDFIELD:**

Le sondage que vous avez fait, Madame la présidente, par l'intermédiaire de monsieur, j'imagine, parce que j'ai été appelé...

740 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Non, c'est un sondage qui est fait par le promoteur et qui est versé en documentation pour la consultation.

**M. MICHEL HANDFIELD:**

745

J'imagine que c'est l'entreprise de monsieur ?

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

750

Oui.

**M. MICHEL HANDFIELD:**

755

Quand il m'a appelé, il me demandait si je faisais de l'achat à l'extérieur. Quand je vais chez Maxi à St-Léonard, je suis à l'extérieur, mais je suis à pied versus là-bas, il faudrait que je prenne la voiture probablement. Alors, question environnementale, pour moi, Maxi à St-Léonard est local. Et comme Montréalais, et qu'on nous a promis «une île, une ville» et compagnie, pour moi, c'est de l'achat local. Je ne vais pas au Dix30 sur la Rive-Sud.

760

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Attendez, je veux être sûre de bien comprendre votre question parce que ce que monsieur...

765

**M. MICHEL HANDFIELD:**

Non, mais j'aimerais qu'on m'explique c'était quoi le cadre. St-Léonard, c'est pas de l'achat local, c'est de l'achat extérieur au quartier.

770

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Monsieur Handfield, je pense que c'est important de bien situer le contexte de l'étude. Peut-être que c'est ce qu'il faudrait nous dire maintenant. Le contexte de l'étude, Monsieur... j'ai dit Prégent, mais ce n'est pas Prégent...

775

**M. JEAN-FRANÇOIS GRENIER:**

Grenier. Grenier.

780

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Monsieur Grenier, donc, je pense que vous n'avez pas vraiment situé le contexte de l'étude qui est une étude d'implantation d'un centre commercial de grande superficie avec une zone commerciale assez large. Je pense que c'est un peu ça la question de monsieur Handfield. Je ne voudrais pas qu'on personnalise le sondage par rapport aux répondants et

785

leur localisation à l'intérieur de la zone d'étude, mais juste donner les grands paramètres méthodologiques ainsi que les limites.

**M. JEAN-FRANÇOIS GRENIER:**

790

Est-ce qu'on a le même ordinateur qu'hier ? - Bougez pas, je vais me retrouver...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

795

Je voudrais être bien sûre que la question ici est claire. C'est au niveau méthodologique, pas au niveau des résultats, c'est-à-dire...

**M. JEAN-FRANÇOIS GRENIER:**

800

C'est exact, il n'y a pas de... Oui. La zone d'influence... en fait, les téléphones, on les a faits dans les zones que vous voyez là, sur le marché. Donc, au nord de la Rivière-des-Prairies. Oui, il y a une partie de St-Léonard, et on va jusqu'à la voie ferrée du côté ouest, et Sherbrooke... en fait, il y a même une partie du Plateau qui est dans la zone, et le sud, et les dollars qui sortent c'est des dollars qui sortent de l'ensemble de ce territoire-là. Alors, Monsieur Handfield, je ne sais pas où vous demeurez, mais vous étiez probablement dans ce territoire-là.

805

**M. MICHEL HANDFIELD:**

810

Non, mais c'est parce que dans le sondage, on me parlait d'achat local et, bon, je me disais, dans mon quartier, oui, mais quand je vais à St-Léonard où je ne suis plus dans mon quartier... Alors, j'avais un embêtement avec la méthodologie du sondage comme...

**M. JEAN-FRANÇOIS GRENIER:**

815

Le sondage, ça fait plusieurs années qu'on l'utilise. Ce n'est pas la première fois qu'on l'utilise et on n'a pas parlé d'achat local. On vous demande pour certaines catégories de biens et de services qu'est-ce que vous avez fait au cours du dernier mois et des trois derniers mois et à quel endroit exactement vous avez fait ces achats-là. Ça fait qu'on prend tout ça en note. Si vous avez magasiné au Maxi, je ne sais pas, moi, au Maxi St-Léonard, on l'a pris en note et tout ça, ça a été pris en note et on a calculé les dollars qui sont dépensés à l'extérieur de la zone.

820

825 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Mais, Monsieur Grenier, c'est une question qui est venue hier aussi parce qu'on a appris, je ne me souviens pas c'était quel commerce, qui était à cheval sur la limite de St-Michel, puis St-Léonard, ça fait que sans rentrer dans les grands détails, je pense que  
830 l'inquiétude ici, c'est de comprendre quelle est l'étendue, la méthodologie que vous avez utilisée : l'étendue de la zone commerciale, qu'est-ce que ça veut dire, quel genre de limite ça impose.

835 **M. JEAN-FRANÇOIS GRENIER:**

Je vais répéter un petit peu, Madame la présidente, ce que j'ai dit hier. La zone qui est la zone totale que vous voyez là avec les différentes orangés ou jaunes, c'est l'ensemble de la zone d'influence du site de SmartCentres. Alors, c'est de là qu'on croit, étant donné l'ampleur du développement, que la majorité de la clientèle va venir. Ça va ? La clientèle va  
840 venir de là.

**M. MICHEL HANDFIELD:**

Oui, oui, oui. Ça, ça va.  
845

**M. JEAN-FRANÇOIS GRENIER:**

On définit ce territoire-là et à l'intérieur de ce territoire-là, on fait un sondage téléphonique aléatoire ; on appelle des gens et on leur demande leurs habitudes d'achat pour  
850 différents types de produits. Et la mesure des fuites est faite comment ? Elle est faite, en fait, en soustrayant tous les dollars d'un individu ou d'un ménage qui sont dépensés à l'extérieur du territoire qui sont faits là. Puis on a des fuites qui sont... c'est complexe un petit peu, il faudrait rentrer quasiment dans un cours de localisation, mais on fait même les fuites entre les zones commerciales, c'est-à-dire entre les zones commerciales primaire A, primaire B, et  
855 quand je vous parle de 75%, c'est 75% de fuites à l'extérieur de ce territoire-là.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Merci, Monsieur Grenier. Je voudrais juste être sûre qu'on cible bien parce qu'il a  
860 plusieurs personnes d'inscrites sur le registre et là, on va reprendre à la pièce tous les éléments qui ont été présentés hier...

**M. MICHEL HANDFIELD:**

865 Non, mais je viens juste de comprendre quelque chose. C'est que quand on m'a posé  
les questions, j'avais l'impression que c'était à l'extérieur du quartier et là, c'est à l'extérieur...  
parce que dans le sondage, on ne définissait pas c'était quoi la zone. Alors, je me sentais  
embêté de répondre. Je me disais ben oui, c'est sûr que j'achète à l'extérieur de mon  
quartier. Je marche un demi-kilomètre.

870 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Alors, Monsieur Handfield, est-ce que vous avez une question ?

**M. MICHEL HANDFIELD:**

875 Ça, ça répond à la question 1. Je peux passer à la question 2, ça va changer le sujet.  
Là, je tombe sur aujourd'hui, les accès. J'ai remarqué dans le projet qu'il y a finalement un  
chemin d'accès avec des embranchements, mais c'est une descente.

880 Quand on présentait le projet de camping-caravaning qui était un projet qui a été  
présenté dans le quartier, qui a été développé pour faire un centre de camping-caravaning  
dans le site en question, il y a peut-être des gens qui ont vu la maquette au centre d'achats  
Boulevard, la Ville nous opposait des fois : Oui, mais s'il y a 500 à 1 000 caravans dans le  
site, ça pourrait être dangereux. Il faudrait que vous fassiez une sortie au sud, il faudrait que  
885 vous fassiez ci, il faudrait que vous fassiez ça.

Mais maintenant, il va y avoir une descente. J'aimerais comprendre pourquoi avec  
3 200 véhicules, du camionnage pour livrer, probablement du gaz propane, et des choses  
comme ça, parce qu'on sait que les commerces peuvent en utiliser, peut-être des ateliers  
890 mécaniques, que là un accès est logique et dans le temps du projet de camping, ça ne l'était  
pas.

Est-ce que la Ville a changé ses critères tout d'un coup parce que le promoteur a des  
amitiés quelconque ou parce que la Ville a vu que le terrain était rentable maintenant ?

895

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Je laisserais aller l'aspect...

900 **M. MICHEL HANDFIELD:**

Et là, ils ont dit vu que c'est rentable, on peut...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

905 Monsieur Handfield, je laisserais aller l'aspect spéculatif de la question, mais votre question est très bonne. Il y a une inquiétude qui a été manifestée au cours de la planification de l'utilisation de la carrière à d'autres fins que de neiges usées. Plusieurs se sont posés des questions pour la sécurité d'accès.

910 Je pense qu'il y a des réponses à apporter à la fois du côté des consultants et de la Ville et de l'arrondissement en terme de planification. Donc, on commencerait par SmartCentres.

**M. JOHN GARDONIO:**

915 Je vais passer la parole à Marc-André Tousignant pour expliquer le lien d'urgence qui est désigné sur le plan en rouge.

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

920 Donc, je vais reprendre un peu les explications que j'ai données tout à l'heure. En fait, il y a vraiment deux accès, et ça, c'était une demande express du service des incendies. Donc, on a l'accès qui vient de St-Michel, qui donne accès aux plateaux 2 et 3, et il y a aussi un prolongement du boulevard Robert qui donne aussi accès au même boulevard. Hier, on a expliqué qu'en cas d'urgence, on pourrait inverser ce sens unique-là évidemment sous la supervision de policiers pour permettre la sortie également en cas d'urgence évidemment. En situation normale, c'est un sens unique qui donne vers la carrière. Oui ?

**M. MICHEL HANDFIELD:**

930 C'est toujours un accès sud, alors que dans les objections qu'on avait face au projet de camping-caravaning, c'est que ça prenait aussi une sortie au niveau nord, de telle sorte qu'il y avait vraiment deux accès comme si tu passais au travers, puis tu pouvais remonter l'autre côté. C'était presque de faire un pont.

935 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Monsieur Tousignant, je vous invite à faire votre présentation sans nécessairement interagir avec l'intervenant au micro. Donc, terminez, s'il vous plaît.

940 **M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

Oui, je peux poursuivre en mentionnant que la voie qu'on voit en rouge aussi est vraiment réservée, c'est une voie qui est externe au réseau et qui est réservée aux véhicules d'urgence tel que spécifié et exigé par la Ville, par les services d'incendie.

945

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Ça, c'est un volet. Je pense qu'hier, on a eu aussi monsieur Dubeau qui est là aussi ce soir. Est-ce que vous pouvez nous dire ce que vous nous avez dit hier ?

950

**M. RONALD DUBEAU:**

Effectivement. Lors des discussions, nous avons demandé une voie d'accès privilégiée pour atteindre le secteur nord. Donc, c'est ce qui a été fait par l'accès boulevard Robert et la partie basse du prolongement du boulevard Robert au niveau du plateau 2. Nous avons une voie privilégiée, donc, où on peut aller jusqu'au nord sans obstacle. Alors, l'atteinte de l'objectif d'avoir un accès du côté nord sans obstacle par le fait qu'on a une entrée à sens unique par le boulevard Robert nous donne cet accès privilégié d'aller directement au troisième plateau facilement. Et en plus, je pense de mémoire qu'il y a aussi un accès par la

955

960 17<sup>e</sup> avenue. Alors, l'objectif d'avoir un accès privilégié au plateau du côté nord, au plateau 3, est donné par une voie privilégiée au service d'urgence, les différents services d'urgence et non pas uniquement le service d'incendie.

960

Et effectivement comme dans tous les cas de situation problématique sur le territoire de l'île, lorsqu'il y a un incident majeur ou un incendie, le service de la police appuie le service des incendies en faisant du contournement de véhicules puisqu'on bloque la rue complètement à bien des égards.

965

Donc, c'est le service de police qui assure à ce moment-là la déviation au niveau de la circulation et par le fait même dans une situation problématique qu'on aurait au niveau des plateaux, à ce moment-là si on veut inverser le sens unique, le service de la police bloque l'accès entrée du côté du boulevard Robert, donc, empêche les gens de descendre et prend les véhicules qui sont aux différents plateaux et les font remonter soit par l'accès du côté est par le boulevard Robert ou l'accès normal du côté ouest.

970

975

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Si vous permettez, Monsieur Handfield, je rajouterai à votre questionnement. C'est que dans l'accord de principe, le plan qui était joint à l'accord de principe prévoyait une bande de terrain qui s'étendait du plateau 3 jusqu'au boulevard Industriel qui longe les résidences du quartier St-Michel.

980

985 Dans l'accord de développement, cette bande de terrain a été retirée. Aussi,  
l'évolution... Oui, j'ai dit l'accord de principe. L'évolution du dossier a fait en sorte qu'on a  
rajouté toutes sortes de liens, le lien dont monsieur Dubeau a parlé par le boulevard Robert,  
mais aussi le plateau 1 avec l'acquisition d'une superficie supplémentaire a ouvert aussi un  
certain nombre d'accès par la 17<sup>e</sup> avenue.

990 J'aimerais savoir si cette évolution-là répond à des besoins commerciaux ou à des  
besoins de sécurité pour la circulation sur le site ou les deux ?

**M. CHRISTIAN LALONDE:**

995 Je dirais que ce sont les deux. Effectivement, l'accord de principe, ce qui avait été  
prévu dans la possibilité de vendre le terrain, il y avait une bande de terrain vers le nord dans  
l'éventualité où il y aurait nécessité d'avoir une seconde sortie vers le nord. Les études  
subséquentes nous ont démontrées qu'au point de vue circulation, les trois accès illustrés sur  
le plan étaient préférables à un seul accès du côté sud et pour les considérations de sécurité,  
s'est ajoutée l'idée qui n'existait pas à l'époque d'avoir une voie privilégiée pour le service  
1000 d'incendie. Donc, les objectifs sont atteints d'une meilleure façon aujourd'hui.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1005 Je croyais comprendre entre les lignes aussi que les nuisances pour les riverains  
seraient quand même assez importantes parce que la bande de terrain qui était identifiée à  
l'accord de principe, c'est une zone ombragée qui finalement, c'est l'arrière-cour de maisons  
résidentielles.

**M. CHRISTIAN LALONDE:**

1010 Non, c'était le long de l'escarpement ouest de la carrière. Donc, les gens qui habitent  
le long de l'escarpement n'auraient pas vu cette voie d'accès qui était en contrebas.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1015 Et qui est maintenant devenue ce qu'on appelait hier les passerelles.

**M. CHRISTIAN LALONDE:**

1020 Non. Les passerelles... ce qu'on voit à l'écran en ce moment, vous voyez, la carrière est beaucoup plus longue que ça. A gauche de l'écran, la carrière va au moins 500 mètres plus loin. Alors, on ne le voit pas en ce moment. Il faudrait regarder de plus loin. Alors, on n'est pas du tout dans le même secteur.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1025 Est-ce que vous avez quelque chose à rajouter sur les accès pour fin de sécurité ? Est-ce que ça vous apporte des éléments de réponse ?

**M. MICHEL HANDFIELD:**

1030 Oui, oui, effectivement. Merci beaucoup.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1035 Merci à vous. J'inviterais maintenant monsieur Serge Laverdière. Est-ce que monsieur Laverdière est dans la salle ? On va faire comme hier pour être sûr que ça roule. Je vais vous inviter deux à la fois. Comme ça, on va sauver juste un petit peu de temps. Donc, madame Francine Picard, je vous inviterais à prendre place à côté de monsieur Laverdière, vous serez déjà là quand il aurait posé ses deux questions. Bonsoir, Monsieur Laverdière. Bienvenue.

1040

**M. SERGE LAVERDIÈRE:**

1045 Bonsoir, Madame. Merci.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

C'est à votre tour.

**M. SERGE LAVERDIÈRE:**

1050 Alors, je suis résident sur la 2<sup>e</sup> avenue entre Villeray et Crémazie et ma question porte sur la circulation. On a actuellement certains problèmes de circulation, mais qui sont plus ou moins réglés, mais on subit une circulation urbaine qui n'est pas du quartier évidemment

1055 parce que beaucoup de véhicules utilisent Villeray qui est parallèle à Crémazie pour éviter le rond-point St-Michel et Crémazie. Alors, ils passent par Villeray et rendu à la 6<sup>e</sup> avenue, ils tournent, les gens tournent vers le sud et ils tournent après ça vers l'est sur Villeray pour aller sur St-Michel. Ça leur permet d'éviter de la circulation et entre Iberville et 6<sup>e</sup> avenue, il y a la

1060 1<sup>ère</sup>, la 2<sup>e</sup>, bon, il y a... Molson, 1<sup>ère</sup>, la 2<sup>e</sup> et ces rues-là sont beaucoup utilisées par des véhicules qui et ne sont pas du quartier.

1065 Alors, actuellement, bon, le service policier intervient de temps à autre pour la circulation, notamment la vitesse. Des fois, ils interviennent pour du stationnement. Des fois, on les appelle aussi parce que, bon, la vie du quartier, mais déjà, il y a beaucoup de densité surtout aux heures de fermeture des commerces le jeudi et le vendredi. Il y en a aussi aux heures de pointe le soir vers 5 heures et 6 heures. Il y a beaucoup de circulation.

1070 Alors, ma question est celle-ci. Dans l'étude que vous avez faite sur la circulation, est-ce que vous avez considéré, je vais dire le carré Crémazie/Villeray... excusez-moi, je me répète, Iberville/Villeray, Iberville/Crémazie, jusqu'à St-Michel ? Parce que c'est un quartier résidentiel où il y a des inquiétudes sur la circulation et l'impact que ça va apporter. Actuellement, on vient à bout de vivre avec ça, mais disons qu'on a des inquiétudes.

1075 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Je voudrais être sûre de bien comprendre parce que la problématique de la circulation de transit sur les rues résidentielles dans les quartiers centraux, elle est connue à la Ville de Montréal. Il y a quand même plusieurs efforts qui sont faits pour essayer de contrôler ça.

1080 **M. SERGE LAVERDIÈRE:**

Oui, oui.

1085 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Par contre, vous venez de nous dire que c'est une problématique que vous vivez aux heures de fermeture des commerces et pas seulement aux heures de pointe les jours de travail de semaine.

1090 **M. SERGE LAVERDIÈRE:**

1095 C'est ça. Si vous envoyez quelqu'un observer la circulation selon les méthodes habituelles... je suis un ancien administrateur municipal, donc, je vais vous éviter des bouts, il y a des façons de le détecter et c'est pour ça que je suis capable de vous exprimer ça comme ça. Évidemment, il y a beaucoup de circulation qui n'appartient pas au quartier. On ne peut pas interdire aux gens de passer, mais ça crée des problèmes et la venue d'un commerce, malgré que le nouveau centre commercial peut être attrayant sur plusieurs aspects, disons qu'au niveau de la circulation, c'est un peu inquiétant.

1100 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Donc, la parole est à monsieur Tousignant, je crois.

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

1105

Oui. En fait, l'étude s'est arrêtée environ à Crémazie ici. Donc, Jarry évidemment était dans le secteur d'étude et l'échangeur ici, mais au sud, non, c'est à l'extérieur du secteur d'étude.

1110

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Est-ce que vous pourriez quand même nous dire comment vous avez considéré la répartition de la circulation sur les rues locales ? Il me semble que dans l'étude, en fait, à part à l'intérieur du quadrilatère Industriel, Pie IX, St-Michel, Jarry, les rues locales ne sont pas considérées sur le plan de la circulation. Donc, l'impact est évalué sur le réseau artériel. Est-ce que je me trompe ?

1115

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

1120

En fait, on croit que l'impact se concentrera sur le réseau artériel. C'est plutôt ça.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1125

Mais il n'y a pas de simulation de circulation qui a été faite sur le réseau de rues locales ?

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

1130

Ben, toutes les rues sont considérées dans notre réseau et l'affectation des déplacements fait en sorte que, évidemment, avec le nouvel axe qu'on amène jusqu'à St-Michel, et bien, on essaie de capter les gens à partir de l'artère. Évidemment, c'était dans les objectifs.

1135

Évidemment pour arriver à St-Michel, à plus forte raison au sud, on n'a pas étudié comment ils arrivent à St-Michel, mais...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1140 Je ne sais pas si dans vos acétates vous avez la figure de l'étude d'impact sur la circulation qui donne l'affectation des déplacements ? Il s'agit de la figure 3.1 de l'étude que vous avez déposée et qui est versée sur le site internet. On y voit l'ensemble... vous l'avez ici, je ne sais pas si ça peut vous aider ?

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

1145 Oui. Non, elle n'est pas dans la présentation, mais effectivement je l'ai avec moi aussi, évidemment. On parle d'environ 35% à 40% qui arrivent de St-Michel, mais comme je vous dis, au-delà de ça, c'est vraiment à l'extérieur du secteur d'étude.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1150 Je ne sais pas si ça vous donne des éléments de réponse par rapport à l'impact sur les rues locales ?

**M. SERGE LAVERDIÈRE:**

1155 Ça m'en donne une, Madame la présidente. Je ne le sais pas, je vais faire un commentaire très général. Ignorer Villera y, c'est comme... c'est aussi bien de fermer la rue Villera y et peut-être qu'on va voir l'impact sur la circulation de Villera y.

1160 Parce que Villera y, c'est une rue qui est parallèle à Crémazie et que les gens utilisent beaucoup. Puis là, je ne suis pas en train de dire une divination, c'est vrai. Vous avez seulement à venir observer par vous-même, puis vous allez le voir à tous les jours ; c'est une voie de circulation importante, on ne peut pas le mitiger même si elle est dans un quartier résidentiel. Et moi je suis absolument certain que Villera y va avoir un accroissement de la circulation et évidemment les gens en prenant Villera y entre Iberville et St-Michel, ben, 1165 utilisent les rues comme Molson, 1<sup>ère</sup>, 2<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, puis après la 6<sup>e</sup>, tu as la 7<sup>e</sup> ou la 8<sup>e</sup>. Les gens utilisent ça pour ne pas passer dans Crémazie. Si vous ne le considérez pas, ça vous appartient, ben, les gens ne seront pas très contents dans le quartier, vous allez en entendre parler.

1170

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1175 Au niveau méthodologique, puis de la validation de l'étude de circulation, est-ce qu'il y a des éléments d'information que vous pouvez apporter du côté de la Ville ou de l'arrondissement ? Parce qu'effectivement le réseau de rues locales n'est pas considéré dans l'étude d'impact sur la circulation. Est-ce qu'il y a moyen de le faire ou les méthodologies utilisées ne permettent pas ce genre d'analyses-là ?

**M. JEAN-PHILIPPE DESMARAIS:**

1180

Bonsoir.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1185

Bonsoir. En vous présentant d'abord.

**M. JEAN-PHILIPPE DESMARAIS:**

1190

Oui, Jean-Philippe Desmarais. Donc, effectivement, il reste des problématiques locales. C'est effectivement très difficile de les identifier ; on a besoin effectivement de l'aide des gens, mais les hypothèses, c'est qu'on puisse ramener le trafic sur le réseau artériel. Il y a des problématiques locales, il y en a encore un peu plus à l'est pour lesquelles on est au courant. Il y en a un peu plus près du site aussi, mais c'est difficile. Il faut essayer de trouver les solutions qui s'imposent.

1195

Villeray, ce que vous expliquez, je crois, ce que monsieur explique, c'est que Villeray sert de secteur transit. Villeray demeure une rue collectrice effectivement et qui est parallèle à Crémazie, qui dans le réseau grillagé qui caractérise la Ville peut effectivement servir pour le transit. C'est une situation qui est existante.

1200

Il aurait fallu que je regarde un peu la figure dont vous parliez tout à l'heure pour essayer de voir quel est l'impact lié aux gens en provenance de l'ouest qui se destine au site. On me rappelle qu'au niveau... Vous me rappelez qu'au niveau de la méthodologie, est-ce qu'on l'a considéré ? Pas exactement. On pose quand même l'hypothèse.

1205

Premièrement, c'est très difficile à quantifier et deuxièmement, on pose l'hypothèse que le trafic va demeurer sur le réseau artériel ou que des moyens le ramenant seront pris en compte dans le futur.

1210

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1215

Maintenant, peut-être une question pour monsieur Tousignant. Merci beaucoup, Monsieur Desmarais. Une question pour monsieur Tousignant. Dans l'étude d'impact, vous avez identifié le nombre de déplacements véhiculaires qui seraient générés par le projet en fonction de la superficie commerciale qui serait bâtie. Vous arrivez aux heures de pointe à une augmentation de l'ordre de 4 000 véhicules aux heures de pointe, ça c'est la semaine et 5 000 la fin de semaine.

1220 Là, vous faites un calcul qui tient compte des déplacements internes sur le site. Donc,  
on dit, les gens qui vont sur le site, ils vont à plus d'un magasin parce qu'il y a quand même, je  
1225 pense, une quarantaine de magasins de prévus, et effectivement pour ceux qui vont dans ce  
genre de développement-là, c'est rare qu'on y va pour juste un magasin. Donc, on déduit du  
5 000 un certain nombre. Et ensuite, on dit aussi qu'il y a des gens qui circulaient déjà dans le  
secteur, mais qui allaient mettons à Place Bourassa, aux Galeries d'Anjou, puis qui vont être  
1230 déviés vers le nouveau centre commercial. Donc ça, ça représente à peu près le tiers des  
déplacements. Puis il y a aussi le tiers des déplacements qu'on appelle du passage. Donc,  
des gens qui passent et qui vont arrêter. Donc, si on simplifie, il y a un tiers de nouveaux  
véhicules, un tiers de véhicules qui sont déjà là, qui passaient et qui arrêtent et un tiers de  
véhicules qui étaient dans le secteur, mais qui vont être déviés vers le nouveau centre  
d'achats.

Donc, ça fait une bien longue introduction, mais tout ça pour savoir si dans cette  
analyse assez fine des déplacements véhiculaires vous avez considéré... vous avez fait une  
origine destination pour chacun de ces types de déplacement, c'est ce que vous dites dans  
1235 l'étude. Est-ce que dans ces déplacements-là le quartier Villeray est considéré ? Donc, dans  
l'origine destination, est-ce qu'il y a des déplacements véhiculaires qui passent par l'axe  
Villeray ?

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

1240 Donc, votre question est sur la méthodologie ou sur la rue Villeray ? J'ai mal saisi.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1245 C'est les deux. C'est que finalement dans la méthodologie, on indique qu'il y a des  
gens qui sont déjà dans le quartier et qui vont être appelés vers le centre commercial. Tout  
ça pour dire, donc, que vous avez établi des chemins que les gens vont suivre, d'où une carte  
de distribution où on dit que par telle entrée, il y en a 5% qui rentrent, par telle entrée, il y en a  
15%.

1250 Vous avez fait des chemins pour ces 5 000 véhicules qui vont circuler. Est-ce que ces  
chemins-là comprennent en partie de la circulation dans le quartier de monsieur Picard parle,  
donc, sur la rue Villeray, entre d'Iberville et St-Michel ? Est-ce que je me trompe ?

**M. SERGE LAVERDIÈRE:**

1255

Laverdière mon nom, c'est correct.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1260

J'ai dit Picard ? C'est madame Picard, excusez-moi. C'est à cause de monsieur Gardonio, il a mis ça dans l'air.

**M. SERGE LAVERDIÈRE:**

1265

Il n'y a pas de problème, c'est correct.

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

1270

Effectivement, tous les déplacements sont considérés, peu importe la provenance. Par contre, comme je vous disais tout à l'heure, c'est un peu à l'extérieur du secteur d'étude, alors, on ne peut pas vous donner le fin détail de combien est affecté sur la rue Villeray. C'est un peu à l'extérieur du secteur.

1275

Par contre, pour tout le reste, on a ces détails-là, mais effectivement on a pris selon l'étude de marché, vous avez vu la grandeur du secteur, donc, on a les provenances, la proportion, le poids si on veut démographique de tout ce secteur-là et on peut affecter nos déplacements sur les axes, mais les axes qui font partie de notre secteur d'étude.

1280

Donc, Villeray étant à l'extérieur, ça se diffuse dans la circulation. Donc, on prévoit qu'à cet endroit-là, l'impact sera moins que... en fait sera négligeable si on veut, sera moins que le 30 ou 50 véhicules par mouvement suggérés par la Ville. Donc, c'est un peu ça qui dicte la zone d'étude. C'est l'endroit où finalement la diffusion est grande pour faire peu de... on parle d'une cinquantaine de véhicules à l'heure, donc, un à la minute si on veut, 60. Donc, c'est un peu... notre limite d'étude se fixe un peu sur ce mode de diffusion.

1285

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1290

Ben là, j'avoue que je suis un peu perplexe parce que vous me dites à la fois que vous ne l'avez pas évalué, mais que ce sera plus faible qu'un véhicule à la minute. Ça fait que si vous ne l'avez pas évalué, comment vous pouvez dire que c'est plus faible ?

Ce que je comprends surtout, corrigez-moi si je me trompe, c'est que l'étude d'impact sur la circulation vise à évaluer la fluidité autour du centre commercial. Donc, est-ce qu'il y a des points chauds, est-ce qu'il y a des nœuds, est-ce qu'il faut synchroniser les feux ? Mais

1295 elle ne vise pas à régler les problèmes de circulation à l'extérieur du site ; est-ce que je me trompe ?

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

1300 À l'extérieur du site, potentiellement, mais à l'extérieur de la zone d'étude, pas nécessairement et ce n'est pas non plus l'occasion de régler tous les problèmes de transit actuels non plus.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1305 O.K., mais ce n'est pas évalué vraiment. Avez-vous des éléments additionnels ?

**MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

1310 Monsieur Desmarais pourrait effectivement apporter des précisions.

**M. JEAN-PHILIPPE DESMARAIS:**

1315 Excusez, je voudrais juste ajouter une précision. Vous avez fait référence à la figure 3.1 tout à l'heure qui comporte des éléments intéressants. Donc, je voulais y référer. J'ai eu le temps de le faire.

1320 On parle d'échanges de 5% des déplacements en provenance de l'ouest, donc, des itinéraires qui sont à même d'utiliser la rue Villeray pour éviter la rue Crémazie et Jarry. Donc, si on pose des hypothèses, mettons qu'on réussit... effectivement on travaille sur le réseau artériel, donc, on peut quand même examiner... travailler avec les chiffres pour essayer d'estimer une valeur liée à ça.

1325 Effectivement, monsieur Tousignant quand il affirme que le nombre est assez faible, effectivement si on prend 5% des véhicules qui proviennent de l'ouest, ça nous mène environ à 25 véhicules à l'heure dans la période de pointe et ça, c'est si ce sont tous les véhicules en provenance de l'ouest, autant ceux qui emprunteront Crémazie correctement que certains qui pourraient provenir des quartiers limitrophes dans l'ouest et qui passeraient par Villeray.

1330 Ça donne une idée, un ordre de grandeur sur le nombre de véhicules évidemment qui seraient répartis entre Jarry, Crémazie et Villeray. En supposant un nombre absolu de 25, ça commence à être réparti entre ces axes-là, pas nécessairement de façon égale, mais ça nous donne un chiffre qui peut être réaliste.

1335 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1340 Mais je pense que la question de monsieur Laverdière est un peu plus large parce qu'il y a quand même une augmentation de 4 000 véhicules qui accèdent au site. Le 5%, je pense que c'est vraiment nouveaux véhicules. C'est dommage que cette figure ne soit pas dans la présentation de monsieur Tousignant parce que je pense que c'est une affectation des nouveaux déplacements, donc, d'à peu près 30% du volume estimé. Mais enfin, je pense que ça vous donne une idée de l'approche méthodologique pour l'impact sur la circulation due à la présence d'un nouveau centre commercial.

1345 **M. SERGE LAVERDIÈRE:**

1350 Ce que je retiens comme réponse, Madame, à moins que je ne m'y comprenne pas très bien, c'est que dans les études de circulation, Villeray n'a pas été considérée. Alors, les réponses que j'entends, avec beaucoup de respect, c'est de la spéculation parce que dans l'hypothèse de départ, on n'a pas considéré Villeray.

1355 Alors, je veux bien entendre ce qu'on me dit, je crois aussi à l'expérience des gens, puis une intuition professionnelle, mais ça ne me rassure pas comme citoyen du quartier de savoir qu'une rue qui est parallèle à Crémazie, et là je n'invente pas les boutons à quatre trous quand je dis ça, sur le plan statistique n'a pas été considéré dans l'étude. Ça, c'est mon commentaire de citoyen.

1360 Et je reprends les propos que la présidente adressait tout à l'heure, c'est sûr que je ne demande pas de régler les problèmes de circulation du quartier, je comprends ça, mais l'inquiétude que j'ai comme citoyen, c'est que je ne veux surtout pas les accroître, puis pas parce que j'ai un vision peut-être, certes, réductrice et égoïste comme citoyen du quartier que je remets en doute la qualité du projet ou son intérêt, mais j'ai beaucoup de difficulté à entendre que Villeray ne fait pas partie de l'échantillonnage.

1365 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1370 C'est ce que j'essayais de voir au niveau méthodologique, mais d'après moi, ça ne le fait pas. La méthodologie ne couvre pas ce genre d'évaluation-là et si on veut traiter spécifiquement des problèmes de transit sur les rues locales, c'est un autre genre d'étude qu'on fait. Je pense que c'est un peu ça la question. Est-ce que je me trompe quand je dis ça ?

**M. JEAN-PHILIPPE DESMARAIS:**

1375 Vous avez parfaitement raison, Madame la présidente, effectivement. C'est un autre genre d'étude. On ne peut pas prendre en compte chacun mini-lien local ou collectrice autre qu'artériel. Il y a d'autres types d'études qui existent tout à fait pour examiner la question locale et, si vous me permettez, on évoque le nombre de 4 000 déplacements jusqu'à maintenant. Ce ne sont pas 4 000 déplacements véhiculaires, entendons-nous.

1380 Le nombre de déplacements véhiculaires une fois la répartition modale effectuée est beaucoup plus près de 1 100 véhicules sur le réseau affectés autant en entrée qu'en sortie de site.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1385 Monsieur Tousignant ?

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

1390 Oui, j'aimerais préciser quand même certains points à ce niveau-là. Si on prend la situation du jeudi après-midi, effectivement au niveau brut, on parle de 4 000 véhicules à l'heure, mais ça, c'est pour l'ensemble du site comme si chaque bâtiment était unique et seul sur son site et là, c'est pour ça qu'on introduit ensuite la notion d'échange interne et là, on coupe environ 30% comme vous l'avez dit. Donc, on a 1 200 véhicules qui se déplacent. En fait, ce sont de l'échange interne, donc, ce ne sont pas nécessairement des déplacements  
1395 faits en auto, de un, et s'ils sont faits en auto, ils sont faits à l'intérieur même du stationnement entre les commerces. Donc ça, ce ne sont pas des autos qui se retrouvent sur le réseau routier.

1400 Évidemment, on sait qu'il y a quand même trois plateaux. On a quand même tenu compte que certains véhicules se déplacent du plateau, exemple, 3 au plateau 2 et des choses comme ça évidemment. Mais donc ça, c'est inclus, mais ça ne se trouve pas sur le réseau routier du secteur, donc, des artères limitrophes.

1405 Donc, on parle de 2 800 déplacements externes et ça, c'est aussi bien en entrée qu'en sortie. Ensuite vient le *pass by*. Le *pass by*, ce sont des gens qui circulent déjà parce qu'il faut quand même réaliser qu'il y a 7 000 véhiculaires qui circulent déjà sur Pie IX, sur St-Michel et sur Jarry. Donc, sur ces 7 000, il y en a qui vont décider de «ah ! je magasine à ce site-là». Donc, je passais déjà là, ce ne sont pas des nouveaux déplacements, ce sont des gens qui sont déjà sur le réseau qui empruntent le nouveau réseau qui est construit et qui  
1410 vont aux commerces. Donc, ça représente 850, j'arrondis, mais ça représente 850. Donc, on est rendu à 2 000.

1415 On a aussi des «*diverted link trips*» qu'on appelle qui sont des gens qui passent, exemple, sur Crémazie, qui passent déjà sur Crémazie et là, eux, ils ne passaient pas nécessairement devant les accès, mais font un petit détour pour se rendre au site. Crémazie et l'autoroute, on sait que c'est quand même très achalandé, donc, il y a une portion de la clientèle qui arrive de là. Ce sont des nouveaux déplacements pour vraiment les axes très près du site, mais sur le réseau global, ce ne sont pas des nouveaux. Ça, c'est l'équivalent de 900. Donc, on arrive en déplacement net à 1 150. Ce sont des nouveaux déplacements.  
1420 C'est le chiffre dont monsieur Desmarais faisait...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1425 Je vous remercie pour ces précisions. Finalement, il y a comme 3 000 véhicules à l'extérieur du site, un tiers de nouveau, un tiers diverti et un tiers de passage. C'est à peu près ça en période de pointe. Ce n'est pas vrai tout le temps, c'est vrai en période de pointe le jeudi après-midi, puis le samedi après-midi.

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

1430 J'aimerais peut-être souligner, au risque de vous couper, j'aimerais souligner que ça, ce sont des chiffres maximum et tout ce qui est fait comme effort de transport en commun, de transport actif va venir diminuer ces chiffres-là.

1435 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Très bien. Vous vouliez apporter un autre point, Monsieur Laverdière ?

**M. SERGE LAVERDIÈRE:**

1440 Moi j'entends les chiffres, mais je reviens à ceci : Je veux bien entendre ces chiffres-là, mais le fait qu'on n'a pas considéré dans les hypothèses d'étude Villeray, c'est un peu difficile, même hasardeux de répondre comme ça. Puis là, la personne qui vous parle, j'ai une formation en statistiques assez pointue. Alors, je sais de quoi je parle au niveau des  
1445 statistiques.

Alors, le fait qu'on n'a pas mis ça comme hypothèse, c'est un peu difficile de l'affirmer. Par contre, c'est sûr que l'expérience des gens et la connaissance de la circulation leur permettent d'affirmer des choses de départ, sans dire que les gens sont nécessairement dans  
1450 le champ.

Mais comme citoyen, c'est très préoccupant, puis c'est pas seulement pour la rue Villeray. On pourrait reprendre les exemples de toutes les rues qui entourent ce projet-là, qui servent de dessertes parce que Villeray sert de desserte, ce qualificatif-là. Ben, je ne sais

1455 pas, mais 4 000 voitures, à quelque part, il faut que ça circule, puis il faut que ça se place et je comprends qu'il y a des efforts qui sont mis sur le transport collectif, mais moi...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1460 Est-ce que vous avez une autre question, Monsieur Laverdière ?

**M. SERGE LAVERDIÈRE:**

1465 Oui. Ma deuxième question, c'est : Est-ce qu'on va considérer ces rues-là dans le plan futur de la circulation qui entoure ce projet-là ? Je ne sais pas si je l'exprime bien ?

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1470 Est-ce que vous pouvez être plus précis ?

**M. SERGE LAVERDIÈRE:**

1475 Ben, est-ce qu'on va considérer à titre d'exemple, on va élargir le champ d'étude de la circulation qui va entourer ce projet-là ?

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1480 O.K. Moi je reprendrais ça un petit peu à ma façon, parce que j'ai compris, c'est que quand on demande une étude d'impact sur la circulation pour un centre commercial, on ne demande pas d'évaluer le transit alentour. La méthodologie ne serait pas la même.

1485 Donc, la question de monsieur Laverdière, c'est : Est-ce qu'il y a des efforts qui vont être faits dans le quartier St-Michel et autour pour évaluer la situation par rapport à la circulation de transit et proposer des mesures correctives ? Surtout si l'on considère qu'il va y avoir un accroissement de l'achalandage automobile en général dans le quartier.

Je sais que c'est une grosse question, mais c'est aussi une grosse préoccupation.

**M. SERGE LAVERDIÈRE:**

1490 Je ne m'attends pas d'avoir la réponse là, mais ce qui est important, c'est qu'il y ait une préoccupation...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1495 Ah, je pense qu'il y en a une préoccupation.

**M. SERGE LAVERDIÈRE:**

1500 On n'aura pas la réponse ce soir, Madame, et je vais très bien vivre avec ça.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1505 En laissant peut-être le temps à l'arrondissement... est-ce que vous êtes prêt à apporter des éléments ? Si vous voulez prendre une période et répondre après la pause, il n'y a aucun problème, je pense que c'est tout à fait correct. L'important, c'est d'avoir des éléments d'informations que ce soit maintenant ou plus tard.

**M. CHRISTIAN LALONDE:**

1510 Si j'ai bien compris les explications jusqu'à maintenant, je dois dire que c'est vrai, c'est un petit peu complexe. Jusqu'à maintenant, les explications que j'ai entendues me donnent l'impression que si on allait mesurer ça, de toute façon, on va se retrouver... c'est vrai qu'on n'a pas les chiffres à donner, mais on va se retrouver avec des chiffres assez faibles d'augmentation de nombre de véhicules de transit sur l'ensemble des rues... parce que vous  
1515 parlez des rues est-ouest, mais les rues nord-sud également.

Je dois vous dire, nous, on n'a pas prévu demander des études supplémentaires. Peut-être des précisions sur pourquoi on a limité l'aire d'étude à ce qu'elle a été, mais au-delà de ça, non.

1520

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Ça, je comprends, mais ma question s'adressait peut-être plus au niveau... ben, peut-être de l'arrondissement ou du support que les services centraux peuvent donner à  
1525 l'arrondissement pour les problématiques de circulation de transit sur les rues locales.

**MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

1530 Merci, Madame Chauvin, j'allais effectivement indiquer que les services de la Direction des travaux publics de l'arrondissement reçoit, je ne veux pas dire quotidiennement parce que ce serait exagéré, mais reçoit fréquemment des préoccupations de citoyens ou des problématiques de circulation et il y a un comité interne qui existe et l'arrondissement traite avec les services corporatifs l'ensemble des préoccupations qui peuvent être reliées à la circulation.

1535

On peut évidemment dans certains cas apporter des mesures, ça peut prendre du temps, mais c'est des préoccupations qu'on reçoit avec tous les égards requis et auxquelles on essaie de trouver des solutions avec les services corporatifs.

1540

Donc, s'il y a des problématiques particulières sur Villeray actuellement, elles sont probablement déjà connues de la Direction des travaux publics de l'arrondissement ; s'il y en a des additionnelles, je vous invite fortement à nous contacter et on travaille régulièrement sur ce genre de dossier.

1545

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1550

Merci, Monsieur Laverdière. J'ai oublié de le signaler plus tôt, mais le temps passe assez vite et nous avons ce soir avec nous un représentant de la police de quartier, c'est le commandant monsieur Dagher. Donc, la commission a demandé à ce qu'il soit présent pour nous indiquer... pour répondre d'abord aux questions des citoyens s'il y en avait, mais aussi la Commission s'interrogeait si au niveau de la police de quartier, il y avait des mesures particulières qui étaient prévues quant il y avait l'implantation d'un centre commercial et monsieur Dagher doit quitter avant 9 heures et demie, je crois, et il est déjà 9 heures moins 10. Donc, je voulais m'assurer qu'on puisse bénéficier de sa présence.

1555

Je ne sais pas si vous avez des informations que vous pouvez partager avec nous sur les interventions prévues par la police de quartier ?

1560

**M. FADY DAGHER:**

Tantôt je vais attendre un peu les questions aussi, mais en ce qui a trait à la venue du SmartCentres, c'est sûr qu'au niveau du service de police, on va devoir rajouter et réajuster notre plan de patrouille et ce serait un plan de patrouille qui va être fait de concert avec les gens de SmartCentres surtout aux heures problématiques qu'on peut penser prévoir.

1565

1570

Donc, la venue d'un grand centre comme celui-ci va définitivement nécessiter le développement d'un plan de patrouille spécifique pour le SmartCentres, autant pour l'été que pour l'hiver, mais surtout à des heures spécifiques et à des moments bien précis où il y a un niveau de vulnérabilité. Comme exemple, en général les heures de soir, les jeudi, vendredi de soir, ce sont les heures de vulnérabilité.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1575 Donc, j'inviterais les gens qui auraient des questions par rapport à la sécurité publique et à l'intervention de la police de quartier tout simplement à lever la main. Je m'excuse, Madame Picard, on va vous voler un peu votre tour. Je vous invite à venir à l'avant parler au micro, c'est pour s'assurer que monsieur Dagher soit venu...

**MME SOPHIE PAQUIN:**

1580 Bonsoir. Merci. Justement ma question portait sur...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1585 En vous identifiant d'abord.

**MME SOPHIE PAQUIN:**

1590 Oui. Mon nom est Sophie Paquin de la Direction de la santé publique de Montréal. Quand on regarde la configuration du site, bon, c'est quand même comme une cuvette. C'est une carrière, donc, il n'y a pas de commerces, il n'y a surtout pas de résidences autour, donc, il n'y a pas d'yeux sur la rue ou de surveillance naturelle qui pourrait s'effectuer.

1595 Donc, je me demandais, au niveau de la sécurité, est-ce qu'il a des mesures qui sont prévues en dehors des heures d'ouverture tout particulièrement ? Est-ce que vous prévoyez fermer le site en dehors des heures d'ouverture ? Avoir une patrouille privée comme on peut avoir, mettons, à St-Laurent dans le parc industriel ? Avoir une guérite juste pour le soir, pour les employés et ce serait fermé ? Ou c'est simplement une patrouille qui se fera à quelque moment donné ?

1600 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1605 Je veux juste être sûre de bien comprendre votre question parce que là, vous parlez d'intervention qui se ferait à l'intérieur de la propriété de SmartCentres, donc, qui serait faite par... je pense la guérite, la patrouille privée, c'est SmartCentres, puis à l'extérieur, mais là peut-être que je me trompe, ce serait la police de quartier ?

Donc, des deux côtés, est-ce qu'il y a des mesures qui sont prévues dans le sens de la question de madame Paquin ? Monsieur Dagher ?

**M. FADY DAGHER:**

1610

Est-ce que vous voulez que je laisse SmartCentres répondre pour l'intérieur ?

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1615

Oui, oui, pour l'intérieur.

**M. JOHN GARDONIO:**

1620

Oui. Mais, en grande ligne, qu'est-ce qu'on fait normalement, pas normalement, qu'est-ce qu'on fait toujours, c'est que dépendant du site et les problèmes qu'on voit sur le site, on met un certain niveau de sécurité dessus qui peut comprendre... le minimum, c'est seulement de travailler très proche avec le service de police qui dessert le site lui-même, puis à différents niveaux, ça implique des sécurités additionnelles sur les lieux et ça peut aller jusqu'à un éclairage ben plus aigu aussi avec des systèmes de caméras qui sont reliés à notre bureau-chef.

1625

1630

Donc, ça dépend des lieux, ça dépend des problèmes qu'on a vis-à-vis l'expérience, puis il y a toutes sortes de problèmes qui peuvent se trouver dans le site. Ça dépend. C'est avec le temps qu'on vient à l'apprendre, puis on s'ajuste en conséquence. J'ai une très bonne connaissance du quartier, les problèmes qui existent là parce que j'ai demeuré quand même plusieurs années dans ce quartier-là, donc, je pense que le niveau de sécurité va être plus élevé qu'on voit normalement et je pense que c'est pas mal tout.

1635

Mais pour te répondre exactement c'est quoi, c'est quelque chose qu'on va décider au fur et à mesure que le projet est en place. Aussi, il faut savoir que le site, c'est une place de commerce grosso modo. Donc, il y a des employés des différents détaillants, donc, il y a aussi les clients qui rentrent dans le site, il y a beaucoup de... c'est ceux qui magasinent, donc, il y a beaucoup de femmes, enfants.

1640

Donc, on est très conscients de ces choses-là, on étudie beaucoup. On a plusieurs sites avec, comme j'ai dit tantôt, des caméras, puis on étudie les problèmes qui existent, puis avec le temps, on a perfectionné nos sites, pas seulement pour la sécurité qui peut exister, il y a aussi la circulation des véhicules, la circulation des gens autour. Comment les gens aiment... s'il y a un comportement qui existe, on sait c'est quoi ces comportements-là, puis on s'ajuste et on met ça au point. Pour la réponse de la Ville, je vais passer le micro à...

1645

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Donc, si je résume, étant donné qu'on est sur le domaine privé, il y a toutes sortes de méthodes qui peuvent être utilisées pour assurer la sécurité des biens et des personnes.

1650 Dans le cas de ce projet-ci, il est prévu de tenir compte du milieu environnant, mais les moyens exacts n'ont pas encore été établis.

**M. JOHN GARDONIO:**

1655 Ça va être au fur et à mesure, oui, mais on a différents niveaux. Comme j'ai dit, le plus fort évidemment, beaucoup de lumières, beaucoup de sécurité, beaucoup de caméras. Il y a une circulation. Puis s'il y a des problèmes qui persistent, on applique des mesures. On travaille toujours très proche avec la communauté, avec le service de police existant, puis c'est la façon qu'on travaille.

1660

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Monsieur Dagher ?

1665 **M. FADY DAGHER:**

Alors, en dehors du complexe, c'est sûr que comme je vous l'ai dit, pour nous, c'est une nouveauté, donc, on va rediriger notre patrouille en conséquence. Une des clés du succès de ce projet-là pour nous, et on a un échange avec SmartCentres là-dessus, c'est tout le volet de l'aménagement urbain, le volet de l'éclairage, le rendre le moins attrayant possible au volet criminel.

1670

Donc, ça, ça va être un point important lors de nos échanges, et d'ailleurs, c'est déjà commencé. Mais pour l'extérieur, il y aura un plan de patrouille en conséquence.

1675

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Monsieur Dagher, il y a une particularité avec le projet de SmartCentres, c'est que la voie de service du centre commercial est une voie publique ce qui souvent n'est pas le cas à cause du lieu d'élimination des neiges usées qui doit être accessible par la Ville. Donc, le boulevard Interne, celui qu'on appelle le boulevard Interne, est propriété municipale. Est-ce que ça a une influence sur votre travail à vous ?

1680

**M. FADY DAGHER:**

1685 Pas du tout. Au contraire, c'est un avantage pour nous. L'avoir complètement à l'interne et avoir une circulation locale, c'est beaucoup plus facile pour nous de travailler en

terme de planification, en terme d'isoler la population s'il y a un besoin ; au niveau du service de police, c'est même mieux.

1690 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Est-ce que ça donne des réponses ?

1695 **MME SOPHIE PAQUIN:**

Oui, merci.

1700 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Merci à vous. Est-ce qu'il y a d'autres personnes ? Venez. Il y a plusieurs personnes. Vous commencez à être connus. Donc, madame Roy, monsieur Handfield et monsieur Bricault en commençant par monsieur Bricault.

1705 **M. LÉO BRICAULT:**

Moi, c'est parce qu'on parle beaucoup des gangs de rue à St-Michel. On sait que ça existe. Alors, je me demande s'ils ont tenu ça en considération parce que surtout dans le trou en bas, ça va être une bonne place pour eux autres. Ils sont habitués d'y aller à part de ça parce qu'il y a déjà eu des jeunes qui ont été arrêtés quand c'était même pas en opération.

1710 **M. FADY DAGHER:**

Ça va peut-être vous paraître bizarre ce que je vais vous dire, mais lorsque des lieux sont occupés, lorsque les lieux sont bien occupés et bien aménagés, c'est beaucoup moins attrayant pour le phénomène de gang de rue.

1720 Donc, encore une fois, moi ce que je préconise et je favorise, c'est beaucoup plus un travail de concert avec les promoteurs de sorte à ce qu'on occupe vraiment bien le terrain autant dans le volet privé chez eux que nous sur le volet public et tous les petits jardins avoisinants, toutes les petites allées qu'il va y avoir, il faut qu'il y ait un éclairage adéquat. Il faut qu'il y ait des buissons en conséquence de sorte que les gens ne soient pas invités à s'asseoir là et à commencer à flâner dans ces endroits.

1725 Donc, je ne pense pas qu'il y aura une recrudescence de gang de rue dans le trou, mais ce que je dis, c'est beaucoup plus soyons les moins invitants possible pour eux et ça devrait bien aller.

**M. LÉO BRICAULT:**

Parfait.

1730

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Monsieur Handfield ou madame Roy ? Ou les deux ?

1735

**M. MICHEL HANDFIELD:**

Rebonjour, Madame la présidente. Alors, moi, la question que je me pose, c'est quand le chef de police de quartier dit qu'il va rediriger les patrouilles en conséquence, est-ce que ça veut dire moins de patrouille ailleurs ou plus d'embauche de policiers ?

1740

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Il n'est pas rendu là. Monsieur Dagher ?

1745

**M. FADY DAGHER:**

Je suis encore commandant, je ne suis pas directeur. - Non, je m'amuse. Non, je ne vous parlerai pas de recrutement de plus de policiers, par contre, je vais vous donner un exemple. En terme de *shift* de travail de nuit, nous avons des policiers travaillant, exemple, de 11 heures le soir jusqu'à 6, 7 heures le matin. On sait très bien que la plage horaire de 2 heures du matin à 7 heures du matin est très calme. Donc, nous ce que l'on va créer, ce sera une relève qu'on appelle chez nous intermédiaire, une relève intermédiaire qui ne sera pas un rajout de policiers d'ailleurs, mais plutôt un rajout de policiers toujours de chez nous redistribués différemment et qui vont travailler sur les heures problématiques. On en est conscient. Normalement, les heures problématiques vont être de sur l'heure de la soirée du souper, surtout à la fermeture des magasins. On pense que ça va être ça.

1750

1755

En plus, au niveau de la région nord, parce que le service de police est divisé en quatre régions, au niveau de la région nord, nous avons des équipes de soutien, des équipes d'intervention. Pour ceux qui veulent savoir, ce sont des véhicules lettrés en commençant par 82, 82 quelque chose. Ces véhicules sont en soutien avec les postes de quartier de la région nord. On est le seul poste de quartier qui allons recevoir un si grand centre d'achats dans les prochaines. Donc, on serait les premiers à être desservis avec ce support de ces policiers de soir.

1760

1765 **M. MICHEL HANDFIELD:**

O.K. Merci beaucoup.

1770 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Merci, Monsieur Dagher. Madame Roy.

**MME LISE ROY:**

1775 Bonsoir, Madame la présidente.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Bonsoir.

1780

**MME LISE ROY:**

1785 Je me suis fait voler ben des petits *punches*, mais j'ai encore quelque chose dans ma manche. Ecoutez, je vais soulever une question, je demeure sur la 15<sup>e</sup> en bordure de la carrière. Effectivement, je veux dire, il y a des gangs de rue. J'ai moi-même interpellé le milieu, puis on y travaille tout le temps.

1790 J'ai une inquiétude qui demeure par rapport à la bordure en haut. Ce que j'ai entendu tout à l'heure, ce soir, on appelle ça une passerelle. Lorsqu'on parle du funiculaire, puis du développement d'une forme de passerelle ou belvédère pour se délasser à partir de la rue Robert, dans ce coin-là, quand on a parlé hier, le petit parc des amoureux, moi je suis inquiète, et là fortement inquiète, par rapport à construire en haut, en bordure de la carrière. Parce que là, on a parlé qu'on avait laissé tomber le plateau 3, en tout cas, je vais poser ma question comme ça, on va l'éclairer parce que je trouve tellement les choses vagues.

1795

1800 Je ne voudrais pas qu'on construise une forme de passerelle qui longerait la bordure en haut de la carrière où il y a des résidents. Ceci dit, je préférerais qu'on développe plutôt des clôtures électriques, des caméras, tout ce qu'on voudra, pour endiguer le passage de jeunes criminels ou quoi que ce soit qui pourraient aller, va-et-vient de la 15<sup>e</sup> au site de la carrière.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1805 Je vais essayer de résumer votre préoccupation. En fait, c'est la circulation autour du site en bordure des escarpements. Je pense que madame Roy souhaite qu'elle soit limitée le plus possible puisqu'on est vraiment proche du milieu résidentiel.

Donc, hier, on n'a pas pu vraiment percevoir la qualité des aménagements prévus au niveau de l'escarpement avec la circulation piétonne. Est-ce que c'est ça votre préoccupation, Madame Roy ?

1810 **MME LISE ROY:**

Oui. Moi, je considère que vraiment, c'est un peu vague quand j'entends d'un bord, de l'autre, du service des policiers ou de SmartCentres, qu'on va y voir. Moi, j'aurais aimé ce soir avoir des réponses claires, nettes et précises pour savoir ce que déjà on a mis en place.

1815

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Madame Roy, je pense que les gens font ce qui est en mesure du possible pour répondre à vos questions, mais il faut que la question soit claire pour eux aussi.

1820

**MME LISE ROY:**

Oui, mais je parle...

1825 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

La question, c'est quoi ?

**MME LISE ROY:**

1830

Dans le domaine de la sécurité, on parle de lumières, on parle de caméras, on parle de ça, de ci, de ça. J'aurais aimé qu'on nous dise c'est ça qu'on va faire. Pas peut-être.

Puis l'autre affaire, je veux bien croire à la grande bonté et les ressources du service de police de la Ville de Montréal, mais on n'est pas pour décupler un policier qui est pris à quelque part dans un centre opérationnel, qui va aider un quartier, etc., etc.

1835

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

1840 Madame Roy, je suis obligée de vous interrompre...

**MME LISE ROY:**

D'accord.

1845

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

... parce qu'il y a beaucoup de personnes qui sont inscrites au registre, puis là, c'est les questions, puis là ce que vous nous dites là, c'est plus votre opinion sur...

1850

**MME LISE ROY:**

Ben, une opinion sur le fait qu'on n'a pas plus de policiers.

1855

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Il faut transformer ça dans une question.

**MME LISE ROY:**

1860

D'accord. Je vais formuler ma question comme ceci . Dans la Ville de Montréal, nous n'avons pas plus de policiers. Alors, je demande comment pouvons-nous avoir des patrouilles, des surplus ? Où on va prendre les hommes et les femmes ?

1865

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

O.K. Moi, je vois deux questions dans l'intervention de madame Roy. La première, c'est la sécurité de la circulation piétonne au pourtour de la carrière. Hier, on a vu qu'il y avait des aménagements verts prévus, mais de percevoir exactement comment la sécurité va être assurée, c'est pas évident. Donc, si on peut avoir des éléments d'information...

1870

Puis la deuxième, c'est : Est-ce que les effectifs actuels du poste de quartier vont permettre d'augmenter la desserte en terme de sécurité sur le site du centre commercial ? Donc, peut-être en commençant avec vous, Monsieur Dagher ?

1875

**M. FADY DAGHER:**

Ben, c'est sûr que si je pouvais en engager plus, je le ferais, des policiers, c'est certain, mais écoutez, j'ai remarqué un peu d'autres genres comme SmartCentres ou bien comme le Marché Central et c'est vraiment en terme de rajout de travail, s'il y a rajout de travail, c'est vraiment au niveau de certains crimes traditionnels qu'on appelle chez nous. Et en plus, la sécurité à l'intérieur du centre d'achats que j'ai analysée, c'est vraiment la sécurité privée qui fait le travail au niveau de cette criminalité-là.

1880

1885

Donc, je ne dis pas que ce sera l'idéal, par contre, est-ce qu'on va pouvoir rediriger notre patrouille ? Absolument. Puis avec les stratégies que j'ai mentionnées tantôt au niveau de la patrouille de nuit redirigée plus de soir aux heures problématiques ainsi qu'une collaboration avec d'autres unités de la région nord.

1890 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Maintenant, au niveau de SmartCentres, hier, à la présentation, je ne sais pas si ma question est claire, mais il y a des espaces verts thématiques, il y en a une partie qui est en contrebas dans la carrière au niveau des passerelles, mais il y a quand même une circulation piétonne sur le haut de l'escarpement, puis une préoccupation de madame Roy, c'est comment est-ce que la sécurité va être assurée dans cette partie-là ? Donc, je ne sais pas si vous avez des éléments d'information là-dessus ?

1900 **M. ÉRIC THOMAS:**

Madame la présidente, est-ce que je peux me lever pour l'indiquer clairement sur le plan ce qui va être beaucoup plus facile ?

1905 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Vous pouvez décrocher le micro. Oui, en décrochant le micro sinon on va vous perdre.

1910 **M. ÉRIC THOMAS:**

Pour expliquer au niveau... on voit ici, ça, c'est le plateau 3, la partie la plus profonde. On a ici le plateau 2 qui est la partie qui est à 40 mètres et le troisième plateau qu'on retrouve ici à 10 mètres. Les seuls aménagements qu'on retrouve au niveau du quartier résidentiel, c'est la bande ici et c'est la poursuite de l'aménagement du parc Georges-Vernot.

1915 Et qu'est-ce qu'on propose ici ? On a déjà le parc des amoureux qui se terminent avec une clôture comme ça environ ici. Nous, on veut intégrer l'aménagement et poursuivre l'espace vert et installer une clôture environ à 2, 3 mètres de l'escarpement parce qu'ici, on est à moins 70 mètres, ici, on est à moins 40 mètres. Donc, garder qu'est-ce qui en place, peaufiner et extensionner l'espace vert avec la clôture ici. Je ne sais pas si ça...

1920 **MME LISE ROY:**

Madame la présidente, je peux poser une question ? Est-ce que ça va être extensionné jusqu'à la rue Denis-Papin ? Parce qu'au-delà de Denis-Papin, c'est très résidentiel. C'est tout.

1925 **M. ÉRIC THOMAS:**

Denis-Papin, elle est ici ?

1930

**MME LISE ROY:**

1935 Oui, après le petit parc des amoureux en s'en allant vers le nord. Il y a cette clôture qu'on voit en haut. C'est un terrain vert que vous allez allonger, vous allez l'allonger jusqu'où ? Parce qu'il va, lui, jusqu'à Denis-Papin.

**M. ÉRIC THOMAS:**

1940 Nous, on va simplement prendre la partie qui est délaissée en friche.

**MME LISE ROY:**

O.K., juste cette partie-là. O.K.

1945 **M. ÉRIC THOMAS:**

Vous voyez la partie ici du parc, ici, cette photo-là est prise à partir d'ici.

**MME LISE ROY:**

1950 Oui, je le vois.

**M. ÉRIC THOMAS:**

1955 Ça va peut-être aller mieux si je fais ça comme ça. La clôture qu'on voit là s'arrête ici, qu'on retrouve là.

**MME LISE ROY:**

1960 Mais elle arrête à Denis-Papin, elle ne continue pas vers les résidences.

**M. ÉRIC THOMAS:**

1965 On ne va pas chercher plus de terrain ; on va simplement aménager l'espace vert qui est laissé en friche et intégrer cette partie de parc qui est communément appelé le parc des amoureux.

**MME LISE ROY:**

Merci, Monsieur. Merci.

1970

**M. ÉRIC THOMAS:**

Ça va ?

1975

**MME LISE ROY:**

Oui. O.K. C'était ma hantise de continuer au-delà de cette ligne jusqu'à, mettons, même Legendre parce que ça n'a pas d'allure.

1980

**M. ÉRIC THOMAS:**

Non, non, non, mais on se limite sur le terrain qui est en friche, l'aménagement fait partie de ça, et la question de la sécurité, la clôture est extensionnée dans le même alignement.

1985

**MME LISE ROY:**

Madame la présidente, c'était ça mon inquiétude. Je ne voulais pas que...

1990

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Je suis contente qu'on vous ait donné les réponses.

**MME LISE ROY:**

1995

...ça passe dans les résidents, puis dans le trouble avec les jeunes qu'on a sur la 15<sup>e</sup>. C'était pour ça. Je vous remercie beaucoup.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2000

Merci aussi, Monsieur Dagher. Merci, Monsieur Thomas. Est-ce qu'il y a d'autres personnes dans la salle qui aimerait profiter de la présence de la police de quartier pour poser des questions concernant la sécurité ? Monsieur Bricault ?

2005

**M. LÉO BRICAULT:**

Je vais poser une autre question parce que...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2010

Vous n'êtes pas obligé.

**M. LÉO BRICAULT:**

2015

C'est parce que l'information qu'on a eue est plus que biaisée.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2020

Ça, ce n'est pas une question.

**M. LÉO BRICAULT:**

2025

Alors, voici, Madame la présidente. Vous savez que c'est moi qui avais le camping Montréal. En 2005, la Ville m'a dit monsieur Bricault, dans le trou, c'est 200 quelque pieds en dessous du niveau ordinaire. On avait nous autres des roulottes qui avaient du gaz propane. Il dit cet endroit-là... et celui qui m'a dit ça, il était sur un comité de la Ville et c'était monsieur Ficheau...

**M. RONALD DUBEAU:**

2030

Dubeau.

**M. LÉO BRICAULT:**

2035

Bibeau ?

**M. RONALD DUBEAU:**

2040

Dubeau.

**M. LÉO BRICAULT:**

Dubeau ? Vous, vous êtes monsieur Bibeau ?

2045

**M. RONALD DUBEAU:**

Dubeau.

**M. LÉO BRICAULT:**

2050 Mais c'est pas vous qui étiez là, c'était l'autre chef...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2055 Monsieur Bricault...

**M. LÉO BRICAULT:**

Excusez, je cherchais le nom de la personne.

2060 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Votre question, s'il vous plaît.

**M. LÉO BRICAULT:**

2065 Alors, c'était le chef des incendies qui est venu nous dire - c'est Ficheau, je crois - il est venu nous dire vous savez, Monsieur Bricault, dans le bas comme ça, l'air va rester là parce qu'en haut de ça, c'est plus froid et il y a danger d'incendie. Ils ont déjà eu en France, si je me rappelle bien, un incendie d'une auto, ou ainsi de suite, et il y avait 3, 400 autos qui  
2070 étaient là et des Winnabago, ainsi de suite, et tout a passé au feu. Personne n'a pu arrêter ce feu-là parce que le vent, ou ainsi de suite, qui était en haut descendait tout ça. Et c'est là qu'ils nous ont dit que dans le coin...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2075 Monsieur Bricault, votre question pour la sécurité ?

**M. LÉO BRICAULT:**

2080 Alors, pour la sécurité, ils nous ont dit que dans le coin de la 3, il fallait absolument qu'on bâtit une voie pour que les véhicules d'urgence viennent là parce qu'il n'y a plus personne qui va pouvoir sortir et ça va être très dangereux pour les personnes qui vont être sur le site.

2085 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Mais ça, c'est pas pour le commandant de police cette question-là?

**M. LÉO BRICAULT:**

2090

Alors, comme la police, tout à l'heure a été mentionné que s'il y avait quelque chose... alors, je vais revenir, s'il y avait quelque chose qui arrivait au coin de la rue Robert, c'est-à-dire l'entrée spéciale, un gros accident qui arrive là, vous sortez le monde comment ? Et vous faites quoi ?

2095

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2100

Monsieur Dubeau a répondu hier et il a répondu aujourd'hui à ça, Monsieur Bricault. Par contre, j'aimerais au bénéfice des gens qui sont dans la salle souligner que les préoccupations qui ont été soulevées par rapport à la présence de gaz propane et la sécurité physique des personnes, ça, ç'a été pris en compte dans les analyses et les études qui ont été réalisées.

2105

Donc, je pense que c'est une préoccupation qui vous avait été transmise à l'époque de votre projet et qui a continué à évoluer dans l'étude du dossier et sans vouloir donner de l'information que je ne détiens pas. Ce que je comprends, c'est que les normes de sécurité sur le plan d'un aménagement de commerce ne sont pas les mêmes que sur le plan d'un aménagement d'un camping. Avez-vous des informations, Monsieur Dubeau ?

2110

**M. RONALD DUBEAU:**

2115

Si je peux me permettre de rajouter, effectivement dans la distribution des bâtiments, le Code exige dans la majorité des bâtiments qui sont construits l'installation d'un matériel d'autoprotection qu'on ne retrouve pas dans les véhicules motorisés, style VR. Alors, à ce moment-là, il y a des systèmes de gicleurs automatiques qui sont installés dans les grandes superficies qui font en sorte que ça atténue l'incendie de façon rapide et ce n'est pas la même situation avec des véhicules. Les véhicules n'ont pas de système de gicleurs automatiques.

2120

Il faut faire la distinction aussi entre les types de risques. Si on amène plusieurs bonbonnes de gaz propane dans la partie basse, on sait que le propane est un gaz lourd, donc, il va rester dans la partie basse et si on n'a pas de moyen d'extinction automatique, on va avoir de la difficulté effectivement à circonscrire l'incendie.

2125

Dans le cas des installations physiques de bâtiments, le Code national du bâtiment est très clair là-dessus, les risques doivent être protégés et si les risques sont plus élevés dans un secteur, la densité... les calculs sont faits, les calculs hydrauliques sont faits pour que les têtes de gicleurs soient plus rapprochées et permettent aussi de répondre plus adéquatement.

2130

Et en plus, on exige à certains égards des systèmes d'exutoire pour permettre au gaz chaud de s'évacuer dans l'air lorsque c'est un confinement de bâtiments.

Alors, on n'a pas du tout la même appellation de risques dans ces circonstances-là.

**M. LÉO BRICAULT:**

2135 Madame la présidente, moi, je ne parle pas des bâtiments parce que ce n'est pas dans les bâtiments qu'ils nous parlaient. C'était...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2140 Ben, il n'y en avait pas de bâtiment dans votre projet ; il y avait des véhicules routiers.

**M. LÉO BRICAULT:**

2145 Oui, il y en avait des bâtiments, mais pas autant qu'eux autres. Mais, ils disaient...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2150 Monsieur Bricault, je vais vous arrêter parce que la consultation qu'on fait, elle est sur le projet de SmartCentres.

**M. LÉO BRICAULT:**

Oui, oui, c'est bien ça, mais c'est parce que le parking, il est là quand même.

2155 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Oui. Madame Picard, j'ai une faveur à vous demander. J'ai des demandes pour prendre une pause. Est-ce que vous êtes prête à revenir après la pause ? Je vous trouve bien patiente.

2160

**MME FRANCINE PICARD:**

Je n'ai pas le choix, je demeure 15<sup>e</sup> et boulevard Robert.

2165 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Merci, Madame. Donc, on va prendre une dizaine de minutes et on reprend.  
SUSPENSION...PAUSE... REPRISE

2170 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Donc, je rappellerais madame Picard à la table des intervenants. J'en profiterais pour inviter monsieur Kevin Bédard à venir s'asseoir au côté de madame Paquin.

2175 **MME FRANCINE PICARD:**

Non, Picard.

2180 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

C'est parce que madame Paquin est venue tantôt. Donc, maintenant nous avons monsieur Bédard qui pourra adresser ses deux questions après celles de madame Picard. Donc, la parole est à vous.

2185 **MME FRANCINE PICARD:**

J'ai une inquiétude, c'est concernant comme on dit la sécurité. Il y a simplement un magasin de fruits qui s'est ouvert dans le quartier l'année passée et la rue Jarry est tout le temps congestionnée le samedi, impossible de passer. Il est au coin, quoi, 18<sup>e</sup>...

2190

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Sami Fruits ?

2195 **MME FRANCINE PICARD:**

Oui. C'est mon inquiétude sur la rue Jarry.

2200 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2200

Donc, une question pour monsieur Tousignant. La circulation actuelle, les conditions actuelles de circulation qui sont présentées dans l'étude sur la rue Jarry tiennent-elles compte des derniers développements, incluant l'implantation d'une fruiterie Sami Fruits ? Donc, vos conditions actuelles de circulation le samedi après-midi, est-ce que c'est des comptages qui sont assez récents pour tenir compte de l'implantation de Sami Fruits, donc, de l'accroissement de la circulation véhiculaire ?

2205

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

2210 Les comptages datent de la fin de l'année 2007. Donc, je ne pourrais pas dire si la  
fruiterie était ouverte.

**MME FRANCINE PICARD:**

2215 C'était ouvert.

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

2220 Et j'aimerais ajouter aussi que la majorité de l'augmentation ne va pas se faire sur  
Jarry, mais bel et bien en direction plus nord-sud entre Crémazie et le site.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2225 Par contre, votre étude identifie comme point chaud une intersection... non, vous avez  
raison, c'est vraiment Jarry/St-Michel et d'Hérelle/Jarry qui sont les intersections les plus  
sollicitées par le projet. Ce n'est pas Jarry... on aurait pensé Jarry/17<sup>e</sup> aurait été très  
sollicitée, mais effectivement les niveaux des services sont déjà très faibles. Alors, ça ne  
change pas grand-chose.

**MME FRANCINE PICARD:**

2230 O.K. Ma deuxième question, moi, je demeure sur 15<sup>e</sup> avenue entre boulevard Robert  
et Denis-Papin.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2235 Donc, c'est au niveau du parc des amoureux à peu près.

**MME FRANCINE PICARD:**

2240 Là, vous parlez de reculer la clôture. Ça veut dire qu'entre le trottoir, il va y avoir  
encore une bordure ? Ça va être plus large ?

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2245 Est-ce que des deux côtés, on peut avoir des réponses ? On peut peut-être  
commencer par l'arrondissement puisque c'est un terrain qui appartient à la Ville ?

**MME FRANCINE PICARD:**

2250 Excusez, quand ils parlent de la clôture, est-ce qu'ils vont la reculer tout le long ? Ça veut dire qu'il va y avoir une bordure plus large entre le trottoir et la clôture, si je comprends bien ?

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2255 C'est exact.

**MME FRANCINE PICARD:**

2260 Deuxièmement, hier, je n'étais pas là, mais là, j'ai entendu dire qu'il y a comme un ascenseur, il y a quelque chose au coin du boulevard Robert. Je voudrais savoir c'est quoi que ça implique. C'est quoi ? Est-ce qu'il va y avoir des voitures qui vont passer par le boulevard Robert et après ça, ils vont monter la 15<sup>e</sup> ? Parce que présentement, moi, la 15<sup>e</sup>, c'est les autos des résidents. Je connais presque toutes les voitures qui passent.

2265 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Donc, je pense que c'est monsieur Thomas. Au niveau de l'ascenseur, c'est un accès piétonnier uniquement ? Il n'y a pas de stationnement à côté de l'ascenseur ?

2270 **M. ÉRIC THOMAS:**

Exactement, Madame la présidente. L'ascenseur est situé au bout du chemin Robert avec tout dépendamment hier comme on en a discuté, avec peut-être une déviation de 50 mètres de part et d'autre pour justement voir la qualité de la paroi, qu'est-ce que la paroi va nous permettre de construire. Cet ascenseur va donner lien entre le quartier existant et le plateau numéro 2 et c'est des gens à pied, en vélo, des personnes à mobilité réduite.

2280 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Donc, il n'y a pas de stationnement à côté de l'ascenseur ?

**M. ÉRIC THOMAS:**

2285 Non.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Les voitures n'auront pas intérêt à aller sur la rue Robert ou sur la 15<sup>e</sup>, dans ce coin ?

2290 **MME FRANCINE PICARD:**

Parce qu'il y a déjà des parties de balle au coin, puis on n'a plus de stationnement.

**M. ÉRIC THOMAS:**

2295

Nous, on n'a prévu aucun stationnement. Je ne veux pas m'aventurer pour la Ville, mais on n'a prévu aucun stationnement et on vise beaucoup, parce que le circuit d'autobus 67 comme on a mentionné tantôt qui est sur St-Michel, c'est très performant, il est aux 6 minutes, donc, c'est des gens à pied qui vont se servir de l'ascenseur pour descendre sur le site.

2300

**MME FRANCINE PICARD:**

O.K. Deuxièmement, pour la clôture encore, ça veut dire qu'il va y avoir plus d'espace ? C'est ça, vous allez la reculer ?

2305

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Vers l'escarpement.

2310 **M. ÉRIC THOMAS:**

Voilà. On poursuit le parc, le parc des amoureux qu'on voit ici qui est situé là. Tout ce qu'on fait, nous, c'est de poursuivre en intégrant cette portion-là. Vous voyez la fin de la clôture qui finit sur le côté de la rue ?

2315

**MME FRANCINE PICARD:**

Oui.

2320 **M. ÉRIC THOMAS:**

On va poursuivre la clôture sur tout le terrain en avant, on va déplacer la clôture, donc poursuivre l'aménagement.

2325 **MME FRANCINE PICARD:**

Vers l'intérieur de la carrière.

**M. ÉRIC THOMAS:**

2330

Oui, vers l'intérieur. Donc, on aménage en avant un espace vert en intégrant le parc des amoureux.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2335

N'oubliez pas, Madame Picard, que c'est avec moi que vous posez des questions.

**MME FRANCINE PICARD:**

2340

Excusez.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2345

C'est correct.

**MME FRANCINE PICARD:**

2350

Parce que là, présentement, je me demande qui va faire l'entretien. Il y a simplement une petite bordure de 12 pouces qu'on a fait des plaintes continuellement pour faire ramasser les crottes à chien, les papiers. Ils viennent nous raser ça. Là, vous voulez me rajouter encore plus de verdure que je me demande à qui ça va servir.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2355

Alors, ça va être de propriété privée, ça va être propriété de SmartCentres. Est-ce que ça va être gazonné ?

**M. ÉRIC THOMAS:**

2360

Oui, ça va être un aménagement, donc, un aménagement paysager, une poursuite du parc existant et ça va être nous qui allons en être responsable parce que le terrain va nous appartenir, mais ça va être un espace vert au public, mais c'est nous qui allons en être responsable au niveau de la maintenance, donc, de l'entretien. On a des équipes pour chacun de nos sites qui s'occupent de la tonte du gazon, de l'enlèvement de la neige, etc., etc. Donc, ça va être inclus dans nos contrats qu'on va donner à nos gens qui s'occupent de la maintenance.

2365

**MME FRANCINE PICARD:**

2370 O.K. Vous allez installer des bancs pour que le monde puisse s'asseoir et relaxer, etc. ?

**M. ÉRIC THOMAS:**

2375 Ça va être la poursuite... le plan n'est pas défini comme tel, mais ça va être la poursuite d'un espace vert qui va être là.

**MME FRANCINE PICARD:**

2380 O.K. Parce que moi présentement, je suis tranquille parce que j'ai des clôtures, des arbres ; si vous mettez des bancs, ben là, je vais avoir des fumeux de pot, des traîneux jusqu'à 11 heures, etc.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2385 Donc, au niveau de l'arrondissement, est-ce qu'on peut avoir une idée de la superficie ou de la largeur de la bande de terrain qui va être ajoutée ? Est-ce qu'on le sait ?

**MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

2390 La distance exacte n'est pas connue à cette étape-ci, Madame Chauvin, parce qu'évidemment, il y a la sécurisation de la falaise qui est nécessairement prioritaire.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2395 Mais à peu près ? On parle de 10 mètres ?

**MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

2400 10 mètres actuel. On risque peut-être de tourner autour de 7, 8, 6.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2405 Donc, une vingtaine de pieds de plus d'un espace gazonné ?

**MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

Oui.

2410 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Au moins.

2415 **MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

Je voudrais mentionner que l'arrondissement a été très sensible à la préoccupation de madame Roy qui est intervenue hier et on souhaite peut-être proposer qu'on puisse faire des rencontres spécifiques avec les gens qui sont directement concernés par ces aménagements-là pour prendre en considération leurs préoccupations. D'autre part, il y a des principes d'aménagement au niveau de la sécurité des espaces parcs, des espaces verts qui vont être évidemment bien suivis dans le cadre du développement de ces espaces-là pour le projet.

2420 **MME FRANCINE PICARD:**

2425 O.K. Parce que présentement, le gazon au parc, il est rendu 12 pouces de haut. On ne voit plus les bancs.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2430 N'oubliez pas, Madame Picard, que c'est une période de questions sur le projet de SmartCentres.

**MME FRANCINE PICARD:**

2435 Oui, mais là, ça m'inquiète de voir qu'est-ce qu'il va y avoir en avant de chez nous.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2440 Je pense qu'il est important de retourner à ce que madame Besner nous a dit. C'est que pour ce qui est du voisinage résidentiel à l'espace parc qui ferait l'objet d'un aménagement et d'une acquisition par SmartCentres, l'arrondissement aimerait rencontrer le voisinage pour s'assurer que ça permette de répondre aux préoccupations existantes et ne pas créer de nouvelles préoccupations.

**MME FRANCINE PICARD:**

2445

Et ensuite pour l'ascenseur, je ne suis pas certaine que c'est tous les gens qui vont prendre l'autobus qui vont aller prendre l'ascenseur. J'ai l'impression qu'il y a des gens qui vont arriver en voiture pour éviter tout le stationnement en bas, qui vont arriver par en haut. Ils vont dire ça va bien, on prend l'ascenseur et on arrive à côté. Et déjà, on n'a pas de place de stationnement, on vient de recevoir des lettres comme quoi on ne peut pas stationner nos voitures dans nos entrées de garage parce qu'elles sont trop courtes, elles empêchent...

2450

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2455

Madame Picard, juste pour être sûre de la question, au niveau des comportements des consommateurs dans les grands centres commerciaux comme celui-là, est-ce que les gens ont tendance à laisser la voiture loin du lieu de consommation ou s'ils ont tendance à stationner le plus proche possible de la porte ?

2460

**M. ÉRIC THOMAS:**

La tendance humaine, c'est d'aller le plus proche possible de la porte pour ne pas dire dans la porte. Souvent ça fait un triangle inversé dans le sens que vous avez la porte et c'est les premières rangées en avant et toujours en s'en allant, mais le plus près de la porte. Les gens qui vont être en voiture vont prendre le boulevard et vont se rendre dans les stationnements et c'est pour ça que l'ascenseur est dirigé vers les gens qui vont être à vélo, à pied et mobilité réduite.

2465

**MME FRANCINE PICARD:**

2470

Parce que moi, ça me donne l'impression que durant le temps des Fêtes, pour éviter toute la congestion qu'il va y avoir sur les rues et boulevard Robert, etc., ils disent on va aller stationner sur les petites rues, on va prendre l'ascenseur. On est juste à côté, on est rendu.

2475

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

On ne peut pas prédire quel va être le comportement des gens, mais l'expérience des centres commerciaux, c'est la gestion du stationnement proche des portes. Il n'y a personne qui va loin. Madame Gold ?

2480 **MME JUDY GOLD:**

J'aimerais demander à l'arrondissement si jamais il y a une augmentation du stationnement dans les rues résidentielles autour de l'ascenseur, est-ce que vous considérez d'instaurer un système de vignettes pour les résidents s'il s'avère nécessaire ?

2485

**MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

Tout à fait.

2490

**MME FRANCINE PICARD:**

Moi, je ne suis pas intéressée à payer des vignettes en plus.

2495

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Mais si je ne me trompe pas, l'arrondissement n'impose jamais des vignettes, c'est les gens qui en veulent. Il y a un processus de concertation avec les résidents du quartier avant d'arriver avec du stationnement SRSR, je ne me souviens plus ce que ça veut dire. C'est ça : stationnement réservé sur rue. Donc, si les citoyens du quartier n'en voulaient pas ou s'ils en demandaient parce qu'il y avait un problème, ça fait partie de l'approche de tous les arrondissements, je crois. Est-ce que je me trompe ?

2500

**MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

2505

Je crois bien, vous avez raison.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2510

On se retrouve des fois avec des quadrilatères où il y a une rue qui n'en voulait pas et toutes les autres ont dit oui, c'est assez spécial.

**MME FRANCINE PICARD:**

2515

Oui. Je n'ai plus de question.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2520

Mais comme la réponse qui a été donnée par SmartCentres, c'est que ce n'est pas le comportement caractéristique du consommateur d'autant plus qu'il a non seulement une distance horizontale à parcourir avec ses paquets, mais aussi une distance verticale. Alors, ce qu'ils prévoient d'après ce que je comprends, c'est que ce ne soit pas un comportement

qu'on observe à cet endroit-là, que les gens laissent leurs voitures en haut pour descendre à pied et aller magasiner en bas.

2525 **MME FRANCINE PICARD:**

Mais il y a le côté piétonnier, les passerelles, aller se promener.

2530 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Ça, l'arrondissement est vraiment conscient du fait qu'on est dans un voisinage résidentiel. Je pense que vous pouvez vous attendre à ce qu'il y ait des rencontres.

2535 **MME FRANCINE PICARD:**

Ou qu'ils amènent les vélos sur leurs voitures, puis qu'ils aillent se promener en vélo.

2540 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Est-ce qu'il y a des précisions à apporter du côté de SmartCentres ?

**M. ÉRIC THOMAS:**

2545 On ne prévoit pas encore une fois que les gens viennent avec leurs autos, prennent... s'ils ont à le faire, ils vont prendre leurs autos, ils vont descendre dans le site, ils vont se stationner et ils vont utiliser les pistes alentour, mais je ne vois pas les gens se stationner sur la rue Robert, débarquer leurs vélos et descendre en bas pour aller utiliser... Tu as la voiture, tu vas te stationner dans le stationnement où est-ce que tu peux la laisser là, Tu n'as pas de problème d'heure de stationnement, tu n'as pas de possibilité, excusez-moi l'expression, 2550 Madame la présidente, mais de *ticket*. Donc, tu es dans le stationnement en bas.

**MME FRANCINE PICARD:**

O.K.

2555

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2560 Merci, Madame. Merci de votre patience parce que... Donc, j'appellerais pour accompagner monsieur Bédard, madame Lise Roy. Donc, Monsieur Bédard, c'est à votre tour.

**M. KEVIN BÉDARD:**

Oui. Ma question concerne les transports en commun. Compte tenu que les autobus à l'extérieur de la carrière sont pratiquement utilisés à plein capacité, notamment la 67 qui est le plus achalandé sur l'Île de Montréal, puis celui sur Pie IX qui est dans le top 5, en plus des points d'attente qui sont difficiles, c'est-à-dire que souvent les gens ne peuvent pas embarquer dans les autobus parce qu'ils sont trop pleins, comment voulez-vous atteindre vos objectifs de favoriser les transports en commun surtout qu'ils sont dans les principes directeurs alors que... en tout cas dans le plan d'intervention tantôt, il n'y avait pas d'intervention sur les transports collectifs, est-ce qu'il y a une situation qui peut être améliorée, est-ce qu'il y a des interventions qui sont proposées là-dessus ?

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

C'est une très bonne question, Monsieur Bédard. Donc, on a vu que la fréquence des autobus était bonne, mais on ne nous a pas parlé de la quantité d'usagers. Est-ce que avec les évaluations que vous avez faites, la desserte actuelle va être suffisante pour permettre d'absorber cette nouvelle clientèle ?

**M. ÉRIC THOMAS:**

Peut-être avant de rentrer dans le technique, Madame la présidente, mettre en fait que nous, le tracé en mauve qu'on voit, c'est une navette qu'on finance, SmartCentres, et on travaille en collaboration avec la STM. Donc, c'est tout le standard. Donc, c'est une nouvelle desserte, tantôt on l'a mentionné, qui va venir soit du métro, ça reste à déterminer, probablement du métro St-Michel, mais on a à élaborer le plan avec la STM.

Et en plus de ça, on a un plan de gestion de transport qui a été mis en place qu'on a abordé tantôt avec CIMA et qui a été mis en place avec Mobiligo et CIMA et que nous, on serait prêt à financer jusqu'à une hauteur de 300 000 \$ pour mettre des incitatifs sur différentes méthodes, façons de transport, excusez-moi, que ce soit pour réduire l'auto solo. Donc, il y a plusieurs éléments à l'intérieur de ça. Il y a le covoiturage, il y a la voiture... la Communauto, favoriser le stationnement sur le site pour les gens qui vont faire du covoiturage.

Donc, c'est un peu l'élément que nous, on apporte. Côté... si on a fait le comptage, je vais laisser mon professionnel de CIMA répondre à ça, mais nous, SmartCentres, c'est l'apport qu'on fait, la navette plus tout le plan de gestion développement, gestion de déplacement je devrais dire, en collaboration avec Mobiligo et CIMA et les différents intervenants.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2605 Ça fait qu'on se retrouve un peu avec les deux côtés de la médaille. Les évaluations de CIMA, c'est qu'il y a environ 5 maximum, peut-être des fois 10% de la clientèle qui va venir en transport en commun, ce qui représente une faible partie de la clientèle, on s'entend, et donc, on développe tout un plan de gestion déplacement pour stimuler le transport actif, mais d'un autre côté, il va falloir que la fréquence des autobus, puis les places dans les autobus suivent. Donc, c'est ça votre question, Monsieur Bédard ?

2610

**M. KEVIN BÉDARD:**

2615 C'est surtout le fait aussi que l'intérieur du projet peut être bien desservi, une ligne d'autobus pour cette superficie-là, mais c'est surtout les liens avec l'extérieur parce que ce n'est pas tous les gens qui ont la possibilité d'être motorisé. Juste le secteur autour de la 67, c'est très résidentiel, c'est dense. Il y a des gens qui proviennent de Montréal-Nord aussi qui vont souvent vouloir accéder au centre d'achats. C'est surtout ces liens-là parce qu'à partir de Jarry pour rentrer dans la carrière, je ne pense pas que ça va poser de problème. C'est plutôt vers l'extérieur.

2620

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Donc, Monsieur Tousignant ou Monsieur...

2625

**M. ÉRIC THOMAS:**

2630 Excusez-moi ce ne sera pas long, Madame la présidente, je veux peut-être rajouter un point. Pour les gens qui sont proches, c'est justement un des éléments qu'on a mis en place, c'était l'ascenseur. Donc, de permettre aux gens qui sont près, qui veulent venir à pied ou par vélo, sur le site également les liens sont faits. Vous avez vu tantôt tous les liens au niveau piétonnier, donc, pour diriger la circulation. Donc, je ne l'avais pas mentionné, mais l'ascenseur, c'est un des éléments également pour amener les gens sur le site. Vous avez parlé tantôt du quartier résidentiel qui était proche, donc, l'ascenseur est situé en fonction des gens qu'on retrouve aux alentours. Je vais laisser Marc-André...

2635

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Donc, Monsieur Tousignant, pour les résidents du voisinage qui sont proches, mais assez éloignés pour prendre l'autobus.

2640 **M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

Je vais revenir à la question précédente en fait qui est le lien entre le transport en commun offert actuellement et le lien futur. C'est qu'en fait, on a prévu que la navette, c'est carrément une nouvelle offre comme Éric nous disait et ça, ça va se rabattre au métro, probablement au métro St-Michel, en tout cas à une station de métro, préférablement St-Michel. Donc, c'est là que les gens peuvent accéder d'un peu partout par le réseau qui est un mode lourd, le métro, et prendre la navette pour accéder au site.

2650 Il y a aussi, si vous remarquez, il y a un point d'inter-change quand même aussi, c'est mon deuxième élément de réponse. C'est qu'il y a un point d'inter-change ici entre la 67<sup>e</sup> et la navette prévue. Donc, ça, ça permet de se rendre si on provient du nord par la 67<sup>e</sup>, ça permet d'accéder jusqu'au site à tous les niveaux.

2655 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Donc, vous, c'était aussi pour les gens qui n'ont pas à passer par le métro, hein ? C'était ça votre question aussi ?

2660 **M. KEVIN BÉDARD:**

C'est ça, entre autres. C'est surtout que le nord du quartier est très mal desservi parce qu'il y a juste une ligne d'autobus nord-sud, puis qu'en plus de ça si les autobus sont plein, je vois mal comment un ascenseur pourrait suffire à desservir en transport en commun et en transport actif l'accès à la carrière. Dans le fond, je veux dire, l'ascenseur, il n'a pas une capacité de centaines de personnes, c'est impossible.

2670 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Est-ce que je me trompe du côté de SmartCentres, dans le cadre du projet de développement du centre commercial, il y a quand même des pourparlers avec la société de transport, il y a une prise en charge de la navette les trois premières années, mais il y a quand même des statistiques d'achalandage qui vont être utilisées par la Société de transport.

2675 Donc, si les statistiques permettent de démontrer qu'il faut augmenter la fréquence d'autobus sur le boulevard St-Michel...

**M. ÉRIC THOMAS:**

2680 Madame la présidente, pour répondre à votre question, c'est qu'il y a déjà eu des rencontres avec la STM pour établir la navette et ils sont déjà sur notre table de travail concernant... et ils ont participé à l'élaboration d'une partie de plan de gestion des déplacements.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2685 Donc, ça devrait aider.

**M. ÉRIC THOMAS:**

2690 Ils vont être au fait.

**M. KEVIN BÉDARD:**

2695 O.K. Ensuite, c'est surtout en ce qui concerne les passerelles qui sont sur les parois des carrières. Au niveau de la sécurité, qu'est-ce que vous prévoyez dans le fond comme aménagement pour vraiment rendre ça sécuritaire parce qu'on sait que c'est de la roche friable et en plus de ça, c'est quoi les critères pour vraiment précisément... Je sais qu'il y a 6 mètres en bas pour les bâtiments. Est-ce que les parois, elles, vont être collées... la passerelle, est-ce qu'il va y avoir un toit ? J'aimerais ça savoir précisément.

2700 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2705 Qu'est-ce que ça veut dire le... je ne me souviens plus de votre nom, mais le grattage des parois pour la sécurité. L'écaillage. Donc, qu'en est-il de la sécurité des personnes à proximité des parois ? C'est une volonté de mise en valeur, mais il y a aussi une volonté de sécurité. Donc, c'est quoi les moyens ?

**M. ÉRIC THOMAS:**

2710 Je vais peut-être répondre, Madame la présidente, au niveau des passerelles. Les passerelles ne sont pas collées sur les parois. Il y a un espace justement d'environ 6 mètres pour les parois à ce niveau-là. En bas, on a un bassin qu'on va se servir pour la rétention des eaux et la gestion des eaux sur le site pour la réutilisation de ces eaux-là qui font partie du plan de développement durable.

2715 Pour la rétention justement, s'il y a des roches qui tombent, je vais laisser peut-être John détailler un peu plus sur la façon que ça va être fait.

**M. JOHN HNATIUK:**

2720 Premièrement les préoccupations sont grandes parce qu'on veut éviter tout accident, même dans la construction et surtout pour tout citoyen et l'étude préliminaire qu'on a faite a mis en relief justement que l'historique qu'on voit, même les photos que j'ai montrées tantôt, on voyait les accumulations. Pour 20, 25 ans, ce ne sont pas des accumulations énormes en considérant que ces parois-là n'ont jamais été travaillées. En considérant que 25 ans d'aucun entretien en bas, si on fait un bon travail d'écaillage des parois, surtout celles qui vont être  
2725 proches des passerelles, mais les passerelles aussi, les architectes, c'est la première question que j'ai posée moi aussi hier parce que je voyais à travers les images que je voyais, j'ai dit : voyons, j'ai l'impression qu'elles sont collées sur les parois.

2730 Non, effectivement elles ne le sont pas. C'est pour ça qu'on parlait du 6 mètres de dégagement. Et c'est sûr qu'à la finalisation du projet, on va prendre le temps de considérer la modélisation pour savoir si les zones plus à risque, oui, il se peut qu'il y ait d'autres mesures ponctuelles qui soient faites.

2735 Il ne faut pas oublier que ce n'est pas un mur de béton, c'est quelque chose qui vit, qui a un historique géologique et qui fait en sorte qu'il faut s'arrêter une fois qu'on va avoir fait l'écaillage, d'ailleurs c'est dans nos recommandations, de faire en sorte qu'il y ait un suivi pour s'assurer de la sécurité parce que c'est fondamental d'avoir un endroit sécurisé ; sinon, c'est un centre qui va faire les journaux pour rien et ce n'est pas ça le but. Le but, c'est d'utiliser ce site naturel pour le revaloriser et même donner une plus-value et surtout une plus-value  
2740 sécuritaire.

Ça fait que soyez assurés que tous les aspects de parois vont être très très... tout le monde est très sensibilisé, puis je peux vous rassurer aussi, les quais qui sont de l'autre côté, qui sont des quais quand même à proximité au valeur structurale, et ç'a été fait quand même il  
2745 y a plusieurs années, et c'est des sites sécuritaires au point de vue structural. C'est sûr qu'il y a des éboulements en bas que là, on ne les considère pas, ce n'est pas grave, c'est justement un site de neiges usées, mais nous, dans notre cas, les bassins de rétention qu'on va faire, vont être aussi des fossés de captage.

2750 Donc, il y a eu une concertation de dire, bon... Nous, on préconisait, j'ai dit : «Il nous faut un espace proche des parois» et finalement de concert préliminairement des designs, ils ont décidé de faire des bassins de rétention parce que justement les parois suintent tout le temps, pour s'assurer qu'on canalise l'eau, qu'on a un surplus même pour les eaux pluviales de grandes crues et tout ça est en train de se considérer pour évaluer tout ça et que ce soit  
2755 homogène et surtout très sécuritaire.

**M. KEVIN BÉDARD:**

O.K. Maintenant, je veux juste terminer dans le fond. Est-ce que les passerelles vont être fixées à la paroi même si c'est de la roche friable ou elles vont être...

2760

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Supportées au niveau du sol ? Effectivement, quand on regarde les images, on a l'impression très aérienne de passerelles qui flottent, mais comment est-ce qu'elles vont être supportées ces passerelles-là ?

2765

**M. ÉRIC THOMAS:**

Vous permettez...

2770

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Bien sûr, mais il faut prendre un micro par exemple.

2775

**M. ÉRIC THOMAS:**

Tantôt on parlait du plateau 2 qui était ici qui est à moins 40 mètres. Il se poursuit jusqu'ici. On est porté souvent à dire le plateau 3, Madame la présidente, qui se termine ici, mais il y a un décroché du plateau 2 qui vient jusqu'ici et il se poursuit, ce décroché-là, ici. Donc, à ce niveau-là, ici, on est au même niveau qu'au plateau 2 et les passerelles viennent se mettre à partir de là et là et c'est ici qu'on retrouve le dégagement de 6 mètres. Donc, elles ne sont pas accrochées aux parois, mais elles sont sur les plateaux.

2780

**M. KEVIN BÉDARD:**

2785

C'est clair.

**M. ÉRIC THOMAS:**

2790

Est-ce que ça va ?

**M. KEVIN BÉDARD:**

Oui.

2795 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Merci, Monsieur Bédard.

2800 **M. KEVIN BÉDARD:**

Merci.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2805 Madame Roy, est-ce que vous avez épuisé vos questions ou il vous en reste ?

**MME LISE ROY:**

Non, non.

2810

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

C'est une farce.

2815 **MME LISE ROY:**

J'achève parce que vraiment, on n'a pas pensé à poser ces questions-là. Merci, Madame la présidente.

2820 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

J'inviterais madame Sarah-Maude Guindon à venir s'asseoir à côté de madame Roy. C'est à votre tour, Madame.

2825 **MME LISE ROY:**

Madame la présidente, la carrière, et en arrière de chez moi, il y a beaucoup de boisés, et je vais parler ici d'une faune, de la faune. Alors, en arrière de chez moi entre Denis-Papin, on va dire, et Émile-Journault... en allant dans la carrière hier, j'ai enfin remarqué comment... moi, j'ai une autre vue, mais j'ai pu voir l'autre côté, qu'en arrière de chez moi, c'est tout l'escarpement est avec des arbres. C'est la place la plus touffue d'arbres. Puis en remarquant la maquette, je vois quand on parle de passerelle, moi, ça m'inquiète de cette faune-là parce que, bon, je ne veux pas faire ma Brigitte Bardot ici à soir, mais je peux juste vous dire que...

2835

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Avez-vous vu des phoques ?

2840 **MME LISE ROY:**

Non, mais elle, c'est pas juste les phoques, elle parle des animaux, en particulier de toutes sortes. Qu'est-ce qu'on va faire avec ça ? Est-ce qu'on va les tuer ? On va les déplacer ? Est-ce qu'on a réfléchi à cette petite faune-là ? Moi, ça m'inquiète.

2845

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Juste pour être sûre de votre question, parce qu'il y a une étude qui a été faite sur les bois, mais c'était la végétation au sol. Là, vous parlez de végétation sur les parois ?

2850

**MME LISE ROY:**

C'est parce que c'est plein de petits boisés.

2855 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Au sol ?

**MME LISE ROY:**

2860

À partir du sol, mais sur certains escarpements, ça peut monter... en tout cas, moi j'ai remarqué que derrière chez nous, ça monte, c'est pris sur l'escarpement, puis c'est assez gigantesque. Alors, ça fait comme un boisé qui s'étale jusqu'en bas complètement. Et puis, ça m'a fait comprendre que...

2865

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Les études qui ont été réalisées maintenant, est-ce qu'elles ont permis d'identifier s'il y avait besoin de préserver certaines parties de la végétation sur le site ?

2870

**M. ÉRIC THOMAS:**

Madame la présidente, l'étude qu'on a faite portait sur la section... j'imagine que madame parle de la section ici ?

2875 **MME LISE ROY:**

Oui, oui.

2880 **M. ÉRIC THOMAS:**

O.K. C'est fait sur... la valeur des arbres qui étaient là a été jugée faible, je vais laisser notre consultant expliquer pourquoi, parce que c'est une friche... mais je vais laisser notre spécialiste répondre.

2885 **M. JOHN HNATIUK:**

C'est pas moi qui ai fait l'étude, bien sûr, c'est des personnes avec qui j'ai collaboré. Oui, une des préoccupations premières, je peux vous dire, même aux travaux d'investigation des études géotechniques quand il a fallu le temps de vérifier la nature du remblai dans le plateau 3, le plus bas, où on sait que c'est boisé, il a fallu que je demande un permis à l'arrondissement, il a fallu... et là, j'ai vu que c'était très préoccupant, puis j'ai dit parfait, ça fait partie... Nous, on ne coupe pas un arbre sans avoir une permission, ça, c'est sûr.

2895 Ça fait que déjà dans les études préliminaires, je ne fais pas ce que je veux parce que, j'ai dit ben oui, il faut que je respecte toutes les volontés politiques et aussi l'encadrement environnemental. Ça, c'est juste pour vous dire un aparté d'introduction.

2900 Et c'est là qu'à partir de là, on s'est dit, bon, on a regardé la réglementation concernant si c'était une zone protégée, ces boisés-là spécifiquement. Ils ne le sont pas et à partir de là, SmartCentres se dit : On peut-tu évaluer sommairement, préliminairement quelles sortes d'arbres qu'il y a là, c'est quoi la valeur de ces arbres-là ? Et c'est là que nos spécialistes sont allés faire l'inventaire des deux régions, c'est-à-dire le boisé qui est dans le plateau 3 et l'autre plus haut vers la rue Robert. Et c'est deux zones à remblai.

2905 Premièrement, ce sont des sols pauvres qui ne favorisent pas une végétation luxuriante, ça c'est sûr, et même qu'il y a une absence totale d'espèces nobles. Ça fait que qu'est-ce qui arrive, ils ont caractérisé que ces peupliers-là, premièrement, déjà ils ont atteint leur maximum ; c'est sûr qu'en vieillissant, ils risquent de grossir, mais ils ne peuvent pas proliférer beaucoup à cause justement que les sols qui sont là, c'est des sols arides, c'est des sols de remblai, et malheureusement, il n'y aura pas beaucoup de diversification d'espèces. Surtout qu'il n'y aura pas de corrélation directe entre l'abondance et l'intérêt écologique. C'est pour ça qu'on a présenté un rapport qui disait selon nos spécialistes, toute cette zone-là a été attribuée comme G faible.

2915 Mais il ne faut pas oublier que, regardez l'ensemble du site, je sais que c'est deux endroits qui sont... mais la majorité... parce que moi, je suis quand même allé quelques fois,

2920 surtout en haute saison lorsque c'était beau, mais surtout particulièrement à l'automne, il y a tout le côté quand même du site de neiges usées que, je vais vous dire une chose, la végétation, elle semble plus luxuriante, il y a plus d'eau, et c'est sûr que l'apport des affluents des neiges, des fois, même si on dit qu'elle n'est pas bonne cette eau-là, on voit que la végétation commence à plus se densifier.

2925 On remarque vraiment le retour de la nature parce que ce qui est étonnant de ce site-là, c'est de voir qu'aucune activité humaine pendant 20, 25 ans, la nature est revenue, elle essaie, elle fait ses débuts en friche. C'est d'ailleurs, le projet, on sent que c'est... c'est pas pour rien que je pense que le promoteur l'a appelé «et espaces verts» parce que c'est le premier projet qu'il fait qu'il y a autant d'espaces verts et on veut les préserver.

2930 C'est sûr que le plateau 3 actuellement, c'était préoccupant et c'est une préoccupation qu'on est actuellement en présentation et jusqu'à maintenant, on attend des réponses bien sûr, on a un avis de nos spécialistes, on attend aussi pour des fins de discussion, mais pour l'instant, on considère que la valeur écologique globale est vraiment faible.

**MME LISE ROY:**

2935 Madame la présidente, j'ai parlé dans cette faune, je veux dire, les animaux. Qu'est-ce que vous en faites ? Il y a beaucoup de rats, de marmottes ou des siffleurs en abondance, de mouffettes. Est-ce qu'on va les prendre, les déplacer ? Parce que c'est quand même l'humain qui retranche toujours ces animaux-là. Alors, je sais que ces types d'animaux-là sont protégés par l'environnement. Qu'est-ce que vous allez en faire avec l'habitat d'un centre commercial ? Parce que, je veux dire, est-ce que vous allez tolérer une certaine population ? Est-ce que ça va être circonscrit ? Je ne sais pas comment ça va...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2945 Moi, je sais que j'ai déjà entendu dans d'autres circonstances que ces animaux-là s'en allaient tout seul.

**MME LISE ROY:**

2950 Je ne sais pas où est-ce qu'ils vont s'en aller parce que de chaque côté, c'est des boulevards.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2955            Quand on fait un nouveau développement, les animaux s'en vont.

**MME LISE ROY:**

2960            C'est des boulevards. Puis eux autres, ils couchent dans des souterrains, justement dans l'escarpement où est-ce que je suis. Non, c'est une préoccupation parce que je ne voudrais pas parce qu'on bâtit des choses qu'on... on s'inquiète quand même s'il faut les déplacer, de le faire.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

2965            Je pense qu'il existe pour certaines espèces, il y a des procédures de relocalisation, mais pas pour toutes. Est-ce que vous avez de l'information à ce sujet ?

**MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

2970            Malheureusement non, Madame, je n'ai aucune connaissance en cette matière, mais je pense que SmartCentres pourrait peut-être offrir des éléments de réponse dans la planification de ses activités.

**M. JOHN GARDONIO:**

2975            Je ne suis pas un spécialiste non plus, mais généralement... je vais rien qu'expliquer certains points. Premièrement le site, il a 10 millions de pieds carrés. Nous, on occupe 4 millions. Donc...

2980

**MME LISE ROY:**

              Ils vont s'en aller dans le fond, dans le nord.

2985

**M. JOHN GARDONIO:**

2990            Non, je sais, mais les animaux des fois, ça circule, puis etc. Donc, il y a différents types d'animaux. Il y a de la vermine, donc, il y a un contrôle qui se fait. Pour les autres animaux s'il y en a, on utilise la règle d'or, on appelle des spécialistes soit pour les transférer, on utilise la règle d'or en ce qui concerne le type de faune qui peut exister.

              Donc, ça va dépendre du cas. Mais le point que je voulais souligner, c'est qu'on a 4 millions sur 10 millions, donc, c'est sûr que s'il y a des ratons laveurs, etc., dans d'autres

2995 endroits, on va travailler avec la Ville ensemble pour voir comment c'est mieux le contrôle de ces animaux-là.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3000 Je vais faire juste un petit aparté, mais je vais profiter de votre... vous parlez en pied carré, je vais parler en mètre carré. Ce qu'on a appris à travers les présentations, c'est que sur le site, on a environ 370 000 mètres carrés qui seront propriétés de SmartCentres, dont 75 000 seraient du milieu bâti et 50 000 des espaces verts. La balance, donc, j'ai un total, il y en a 75, c'est des bâtiments, 50, c'est les espaces verts, il en reste 125 000. Est-ce que c'est 125 000 d'espace asphalté pour les stationnements ? Comment est-ce que ça se répartit  
3005 ça ?

Parce qu'il n'y a nulle part dans la documentation où est-ce qu'on fait ce bilan-là. Puis je profite de la présence de madame Roy parce que si on enlève la végétation, la faune dont vous parlez, elle va se déplacer là où il y a de la végétation. Elle ne restera pas sur le roc. Ça fait que là, on a appris que la végétation qui existe, elle n'a pas de valeur dite écologique. Donc, on s'attend à ce qu'elle se déplace, mais qu'est-ce qui reste sur la superficie ? Le 50 000 mètres carrés d'espaces verts, ça comprend des bassins de rétention le long des parois, ça comprend des sentiers. Ça l'air beaucoup, mais il reste quand même 125 000 mètres carrés sur le site. Est-ce que ça... ça représente quoi ? Les routes, les  
3010 stationnements ? Les zones de forte pente qui sont non constructibles sont-elles toutes dans le 50 000 mètres carrés ?  
3015

**M. ÉRIC THOMAS:**

3020 Non, Madame la présidente. Le 50 000 mètres carrés, le minimum qui est montré, est calculé à partir d'ici, comme ça. C'est seulement là qu'il y a le 50 000. Donc, tout ce qu'on voit, le chemin demande des pentes. Il va y avoir l'aménagement ici également, tout ce qui est considéré ici n'est pas dans le 50 000 mètres carrés.

3025 Effectivement à l'intérieur du 125 000 mètres carrés, il va y avoir du stationnement, mais déjà dans notre plan de développement durable, déjà avec notre protocole de développement et déjà dans le règlement de la Ville, on doit avoir des aménagements paysagers à même le stationnement pour éviter les îlots de chaleur et on ne parle pas de deux arbres au bout d'une rangée, mais on parle vraiment de former de la végétation pour  
3030 casser les îlots de chaleur et ça, c'est pas calculé dans le 50 000 mètres carrés. Le 50 000 mètres carrés, c'est vraiment un minimum.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Merci beaucoup.

3035 **MME LISE ROY:**

3040           Merci. Madame la commissaire, je veux juste vous dire, oui, les animaux, ils vont fuir un peu, mais c'est creux et chaque côté, ce sont des boulevards, c'est des résidences. Ça fait que moi, c'était ma préoccupation vraiment. Je veux qu'on le saisisse, c'est qu'il va y avoir malgré tout l'aménagement, il va y avoir une présence de ces animaux-là qui vont se promener sûrement tôt ou tard parce qu'ils se peuplent.

3045           Alors moi, tout ce que je demande, c'est qu'on se préoccupe soit de les déplacer parce que ça va grossir, parce que tôt ou tard ces ratons-là qui se promènent chez moi, ils vont se promener, ils vont faire du magasinage.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3050           Le jour des vidanges. Avez-vous une autre question ?

**MME LISE ROY:**

3055           Non. Puis c'était pour la passerelle. Est-ce que ça va faire beaucoup de bruit dans la carrière ? Parce que ça aussi, c'est un...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

              Qu'est-ce que vous voulez dire ?

3060           **MME LISE ROY:**

              Ben, il va y avoir la fameuse passerelle qu'il a parlé tout à l'heure, ça va s'élever sur le palier en haut.

3065           **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

              C'est une passerelle piétonne.

**MME LISE ROY:**

3070           Genre flottante comme vous disiez, je ne sais pas trop quoi.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3075           Oui.

**MME LISE ROY:**

Est-ce que ça va être bruyant pour les résidents ? Parce qu'il y a des résidents à partir de Denis-Papin vers Legendre.

3080

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Comme si la surface était métallique, les gens marchent, puis ça fait du bruit ?

3085

**MME LISE ROY:**

Je ne sais pas. Tu sais, votre passerelle que vous avez pointée...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3090

Oui, mais c'est pour les piétons.

**MME LISE ROY:**

3095

Après le terrain que vous allez développer.

**M. ÉRIC THOMAS:**

Ça ?

3100

**MME LISE ROY:**

Oui. Ça, c'est chez nous, ça. Ça fait qu'en bas de l'escarpement sur le bord, vous avez parlé d'une passerelle. Ça fait qu'il va y avoir du monde. Il va y avoir de la vie en bas. Est-ce que ça va être bruyant ? Parce que ça a de l'écho une carrière. Moi, comme j'ai dit, tout est amplifié, le bruit, le son, ces choses-là.

3105

**M. ÉRIC THOMAS:**

Je peux peut-être apporter un élément d'information, Madame la présidente. La passerelle est située vis-à-vis le plateau 2, donc, elle est située pratiquement 40 mètres plus bas que les résidents qu'il y a là. C'est sûr que vu en plan comme ça, on a l'impression qu'elle se situe derrière les résidences, mais elle est 40 mètres plus bas. Donc, on parle de plus de 100 pieds. Je ne sais pas si vous êtes plus familière en pied et en mètre ?

3110

3115 **MME LISE ROY:**

En tout cas, c'est à vivre. C'est à vivre voir quelle sorte d'activité ça va...

3120 **M. ÉRIC THOMAS:**

Et peut-être un dernier élément d'information. La passerelle, Madame la présidente, c'est pour piétons, vélos. Donc, pas de véhicules.

3125 **MME LISE ROY:**

J'en ai fini, Madame la présidente. Je n'ai plus rien.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3130 Ben, merci, Madame Roy.

**MME LISE ROY:**

Vous êtes bien gentille.

3135

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Je vous félicite de votre participation, puis je vous encourage.

3140 **MME LISE ROY:**

Merci.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3145

Je suis sûre que vous allez suivre le dossier de très près.

**MME LISE ROY:**

3150

Puis pour les gens près du parc, parce que j'y vois un petit côté positif contrairement à la corésidente, je veux dire, c'est laid là-dedans, puis on pourrait faire quelque chose de bien.  
Merci.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3155           Merci, Madame Roy. La parole est à vous, Madame Guindon, et j'inviterais monsieur Léo Bricault à s'asseoir au côté de madame Guindon.

**MME SARAH-MAUDE GUINDON:**

3160           Bonsoir.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3165           Monsieur Bricault, me permettez-vous d'appeler quelqu'un qui n'a pas encore posé de questions ?

**M. LÉO BRICAULT:**

3170           Oui, oui.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

              Donc, je demanderais à Paula Négron.

3175           **M. LÉO BRICAULT:**

              Je vais être ici jusqu'à la fin.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3180           Je n'en doute pas. Pour donner une chance à tout le monde. Donc, je m'excuse, Madame Guindon, la parole est à vous.

**MME SARAH-MAUDE GUINDON:**

3185           En fait en premier lieu, j'aimerais savoir, ça concerne la navette puisque dans l'optique de favoriser l'utilisation du transport en commun, je veux savoir si j'ai bien compris. La navette dans les trois premières années du projet va être gérée par SmartCentres ?

3190           **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

              Financée.

**MME SARAH-MAUDE GUINDON:**

3195

Financée, mais c'est la STM qui va gérer la navette ? En fait, c'est ma première partie de ma première question.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3200

Qui va opérer la navette durant les trois premières années ?

**MME SARAH-MAUDE GUINDON:**

3205

Oui.

**M. ÉRIC THOMAS:**

3210

Madame la présidente, nous, on va travailler en collaboration avec la STM. La STM opère la navette, mais elle est financée par nous. Donc, toutes les dépenses reliées à la navette, c'est nous qui assumons la facture.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3215

Donc, l'expertise de transporter du monde, c'est la STM, donc, c'est elle qui va avoir des opérateurs de navette, des conducteurs de navette, mais c'est payé par SmartCentres et c'est au service de SmartCentres.

**MME SARAH-MAUDE GUINDON:**

3220

Donc, si c'est opéré par la STM, est-ce qu'il y a une garantie en fait que les utilisateurs du transport en commun offert par la STM vont pouvoir utiliser ce système de navette gratuitement ? Est-ce que la carte mensuelle va être valide ?

3225

**M. ÉRIC THOMAS:**

3230

Madame la présidente, nous on n'a pas prévu de tarif. La STM opère, elle va nous refiler les factures de tout ce qui s'appelle opération, donc, pour avoir l'autobus en place, la navette en place, et j'imagine, on ne s'est pas rendu jusque là, mais que la STM avec une personne qui a la carte des autobus a pouvoir embarquer, accéder à la navette comme dans l'autobus 67 ou l'autobus de la ligne 192 par exemple.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Je pense que monsieur Tousignant voudrait rajouter quelque chose ?

3235 **M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

Un complément de réponse. Effectivement, c'est une nouvelle ligne comme toute autre ligne et accessible de la même façon, simplement que c'est une nouvelle ligne qui est défrayée par SmartCentres.

3240

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Mais est-ce que la STM va pouvoir charger deux fois, c'est-à-dire charger à SmartCentres, puis charger aux gens qui montent dans la navette ? C'est un peu ça la question de madame Guindon. Ce n'est pas l'objectif, je comprends que ce n'est pas l'objectif.

3245

**MME SARAH-MAUDE GUINDON:**

En fait, c'était vraiment pour savoir si les utilisateurs du transport en commun allaient devoir payer un surplus ?

3250

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Un surplus. La réponse, c'est non. Ce n'est pas prévu comme ça.

3255

**MME SARAH-MAUDE GUINDON:**

Ce n'est pas prévu. Et puis ma deuxième question, c'est qu'encre dans l'optique de favoriser l'utilisation du transport actif et durable et tout, vous planifiez 3 200 places de stationnement. Alors, pourquoi si vous voulez favoriser les transports actif et alternatif justement, pourquoi le stationnement automobile ne serait-il pas tarifé ? Que ce soit une tarification symbolique qui pourrait créer un fonds pour financer les équipements de transport actif et alternatif ? Je sais que c'est une question assez délicate, mais je pense qu'elle mérite d'être posée.

3260

3265

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Je ne sais pas si c'est délicat, mais c'est poussé en tout cas parce que là, vous allez plus loin que ce que la Ville a fait, puis la Ville va déjà plus loin qu'elle ne l'a jamais été dans ce cas-ci. Alors, je dirigerai la question du côté de la Ville et de l'arrondissement. Donc, est-ce qu'il est possible de penser que dans des projets comme ça, à un moment donné on en arrive à une tarification de l'usage de l'automobile et pas juste des incitatifs au non-usage ?

3270

**M. CHRISTIAN LALONDE:**

3275

C'est une bonne question parce que, évidemment, on peut se la poser. La question s'est posée récemment pour le projet Griffintown où on est dans le centre-ville de Montréal et la Ville dans ce cas-là a exigé que le stationnement soit tarifé de façon à ce que le projet ne soit pas concurrentiel de façon déloyale par rapport aux autres commerces, notamment sur la rue Ste-Catherine où les gens doivent payer le stationnement, que ce soit sur rue ou dans les stationnements privés intérieurs. Donc, la Ville dans ce cas-là a exigé une tarification.

3280

Par contre, pour SmartCentres, on n'a pas demandé ça parce que le stationnement généralement pour les autres commerces, il est gratuit. Alors, là, on aurait rendu non-attractif le centre commercial de SmartCentres et au point de vue, je ne leur ai pas posé la question, mais au point de vue de la concurrence, il y aurait probablement trop peu de clients.

3285

**MME SARAH-MAUDE GUINDON:**

D'accord, malgré que ce serait plutôt une question à poser dans l'angle de durabilité, puis de transport durable et actif que SmartCentres «promouvoit» beaucoup et moins dans une optique commerciale, mais ça répond quand même à la question. Merci.

3290

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Merci, Madame Guindon. C'est à votre tour, Madame Négron.

3295

**MME PAULA NÉGRON:**

Merci, Madame la présidente. Je voulais faire une petite demande. Est-ce que je peux avoir un pointeur, s'il vous plaît ?

3300

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Avec plaisir.

3305

**MME PAULA NÉGRON:**

Merci beaucoup. Donc, d'après le plan d'aménagement, l'ensemble qui était présenté, on peut utiliser celui-là, la voie d'accès principale, c'est une voie d'accès à 6 voies qui est l'équivalent du boulevard St-Michel actuel.

3310

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3315 Un instant, s'il vous plaît. On nous spécifie que c'est 4 voies, plus une voie réservée pour la desserte d'urgence, mais c'est un boulevard à 4 voies.

**MME PAULA NÉGRON:**

3320 Ah ! Désolée, parce que je fais un zoom sur le plan d'ensemble et on voit 6 voies. Moi, je me fie juste au plan d'ensemble.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3325 Mais je pense qu'il y a eu modification. C'était peut-être 6 voies au départ, mais il y a eu la demande d'avoir une voie réservée pour la desserte d'urgence.

**MME PAULA NÉGRON:**

3330 Donc, ça fait 5.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Ça fait 4. 5 par endroit pour les virages à gauche.

3335

**MME PAULA NÉGRON:**

3340 O.K. Bon. Ça ne change pas grand-chose à la question. Quoi qu'il en soit, dans ce cas-ci, dans les plans qui ont été présentés avec les voies de circulation piétonne et pour vélo, on voit que les voies sont pour ainsi dire à l'extérieur du site. Je me demande pourquoi ce choix a été fait parce qu'en mettant les voies de circulation pour piétons disons à l'extérieur, ça veut dire que les personnes doivent traverser le boulevard et compte tenu de l'objectif qui était de favoriser les déplacements à pied et en transport actif, le plus logique à mon sens m'aurait semblé être mettre ces voies-là disons du côté des immeubles pour ne pas  
3345 forcer les gens à traverser ce boulevard de 4 voies ou 6 voies.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Votre question est très claire. Je pense qu'il y a des réponses pour ça.

3350 **M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

Il y a un point de réponse que je peux apporter, c'est l'accès à la phase 2. En étant du côté est si on veut, ou au nord...

3355 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Du côté des neiges usées ?

3360 **M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

Oui, exactement, on évite cette traverse-là. Donc, au niveau vélo, on peut passer tout droit au feu... en fait, on n'a pas à faire le feu de circulation.

3365 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Je ne suis pas sûre de comprendre votre précision ?

3370 **M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

Pardon. Ici, on peut passer tout droit en étant du côté des neiges usées. On peut donc passer tout droit à l'intersection. Si on était ici, on aurait dû franchir le feu avec des mouvements ici nord-sud si on veut en entrant et en sortant de la phase.

3375 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Donc, si on veut accéder au plateau 3.

3380 **M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

Oui, entre autre, oui. Ben, dans la continuité de la piste cyclable.

3385 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Moi, j'avais cru comprendre que c'était justement la voie de desserte qui elle, la demande spécifique au niveau sécurité, c'est qu'elle soit du côté des neiges usées qui elle serait utilisée comme voie cyclable. Donc, je pensais que c'était ça la réponse. Allez-y.

**M. ÉRIC THOMAS:**

3390 Madame la présidente, la réponse au niveau... pourquoi on est situé sur ce côté-là, c'est effectivement ça. On utilise, le ciment est déjà existant, pour les piétons et pour la piste cyclable, mais peut-être pour expliquer qu'est-ce que Marc-André voulait dire, c'était qu'en utilisant ça, les vélos n'ont pas à traverser la lumière, ils passent tout droit.

3395 Par contre, effectivement, les piétons doivent traverser, mais dans nos études, on a prévu mettre des lumières avec des traverses de piétons, si j'utilise le bon terme.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3400 Si je comprends aussi, c'est que la demande sur le plan de la desserte d'urgence, vous n'avez pas le choix de localiser d'un côté ou de l'autre. La demande, c'est de mettre la desserte d'urgence du côté de la clôture qui borde le site de neiges usées. Est-ce que je me trompe ?

**M. ÉRIC THOMAS:**

3405 Non.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3410 Donc, je ne sais pas si ça répond à votre question, mais ce qu'on nous dit, c'est que du côté du site de neiges usées...

**MME PAULA NÉGRON:**

3415 Ici ?

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3420 Oui. La voie qui sera aménagée va comprendre une desserte d'urgence et il est demandé de la localiser de ce côté-là pour des questions de sécurité.

**MME PAULA NÉGRON:**

D'accord.

3425 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Et c'est cette partie-là de la route qui va être utilisée comme voie cyclable et piétonne.

3430 **MME PAULA NÉGRON:**

Donc, on donne un espace résiduel aux piétons et aux cyclistes ?

3435 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Non, on combine les usages.

**MME PAULA NÉGRON:**

3440 Mais pourquoi on n'a pas mis les voies piétonnes et cyclables disons à l'ouest de la voie principale de sorte à... bon, déjà les immeubles sont orientés dans l'autre sens, on aurait pu organiser des immeubles à double façade, c'est assez courant, pour faciliter les accès et ne pas faire en sorte que les gens doivent traverser et faire la boucle et rentrer par le stationnement ?

3445 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Monsieur Lalonde, vous avez un élément ?

3450 **M. CHRISTIAN LALONDE:**

En fait, c'est une question qui est en débat en ce moment entre la Ville de Montréal et SmartCentres. La question que vous vous posez, on se la pose aujourd'hui. Ce qui est certain, c'est que la voie pour les véhicules d'urgence sera du côté du site des neiges usées et que cette voie-là va être aussi une piste cyclable.

3455

Maintenant, pour ce qui est des piétons, la décision n'est pas encore prise. Ils pourraient être combinés effectivement avec la piste cyclable, mais également la Ville a pour politique d'avoir des trottoirs le long des rues. Évidemment pour une rue de cette nature-là, on n'a pas besoin nécessairement d'avoir des trottoirs de chaque côté, mais on peut imaginer qu'il pourrait y avoir un trottoir du côté des bâtiments comme vous le suggérez. Et comme c'est une rue qui va devenir une rue publique, les critères de la Ville de Montréal devront être respectés et on devra regarder toutes les considérations de confort et sécurité. La question n'est pas définitivement réglée pour cette voie-là.

3465 **MME PAULA NÉGRON:**

Merci beaucoup. Est-ce que je peux poser ma deuxième question ?

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3470

Est-ce que vous laissez madame Gold ?

**MME JUDY GOLD:**

3475

Oui, j'ai une question, en fait, une question sur la piste cyclable. Il est mentionné dans l'accord que le réseau cyclable et piétonnier serait accessible printemps, été et automne. Est-ce que ça veut dire que le réseau piétonnier ne sera pas praticable pendant l'hiver ?

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3480

Attendez. Votre question, Madame Gold, c'était...

**MME JUDY GOLD:**

3485

Oui, la clause 6.3 de l'accord de développement stipule que le réseau cyclable et piétonnier sera accessible printemps, été et automne.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3490

Aux heures d'ouverture des magasins, oui.

**MME JUDY GOLD:**

3495

J'aimerais avoir une précision là-dessus.

**M. ÉRIC THOMAS:**

3500

Madame la présidente, à ce niveau-là si je me souviens bien parce qu'il y a eu plusieurs discussions, les pistes cyclables à Montréal sont ouvertes du 15 mai au 15 novembre. Donc, on couvre le printemps, été, automne et on voulait suivre ces dates-là ou ces périodes-là de l'année. Donc, c'est pour ça qu'on a mis ça et l'hiver, si les gens veulent se l'approprier, on a parlé hier de ski de fond, ben, ils vont être bienvenus. C'est spécifié vélos et piétons.

3505

**MME JUDY GOLD:**

Ça veut dire que pendant l'hiver, le site sera accessible en transport motorisé parce que l'accord ne stipule pas juste la piste cyclable, il stipule aussi le réseau piétonnier. Alors,

3510 ça veut dire qu'on ne peut pas accéder... le site est accessible en transport motorisé pendant tout l'hiver uniquement ?

**M. ÉRIC THOMAS:**

3515 Je voudrais apporter une précision, Madame la présidente. Cet article-là s'applique seulement pour la partie de la paroi, donc, ici et là. Donc ça, vu que ça va être une rue municipale et l'ascenseur qu'il y a là va être ouvert au public.

**MME JUDY GOLD:**

3520 D'accord. Merci. Je profite pour poser une autre question sur la piste cyclable. L'étude de circulation constate une forte proportion des accidents qui impliquent des cyclistes dans les intersections aux environs du site, on parle de 23%. Alors, ma première question, est-ce que ce chiffre est anormalement élevé comparé à ce qui se passe dans le reste de Montréal ?

3525

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

3530 Effectivement, c'est anormalement élevé et il y a une bonne raison à ça. C'est que les données qu'on a reçues de la Ville de Montréal, il y avait une codification erronée. On l'a appris tout récemment et c'est pour ça qu'il y a un code qui a été mal entré et qu'un aussi grand nombre de cyclistes ont l'air impliqué dans des accidents, mais il ne faudrait pas tenir compte de ces données-là, de ce sous-chapitre dans notre rapport. C'est important de le préciser.

3535

**MME JUDY GOLD:**

Mais ça veut dire qu'il n'y a pas une forte proportion d'accidents qui impliquent les cyclistes ; est-ce que c'est ça que ça veut dire ?

3540

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

Exactement. Il faudrait revoir avec la bonne codification.

**MME JUDY GOLD:**

3545 D'accord. Alors, je vais demander à l'arrondissement. Il est prévu de raccorder les pistes cyclables au projet de réseau montréalais. Est-ce que c'est prévu que ces raccordements soient prêts à l'ouverture des pistes cyclables du site justement pour sécuriser ?

3550 **MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

Des négociations sont actuellement en cours et des travaux préparatoires sont en cours pour identifier les tracés potentiels de raccordement au réseau cyclable. Je ne pourrais pas m'avancer, Madame Gold, à cette étape-ci pour confirmer que la date d'ouverture du 1<sup>er</sup> ou du 2<sup>e</sup> ou du 3<sup>e</sup> commerce de SmartCentres va coïncider avec les travaux municipaux. Non, je ne peux pas confirmer à cet effet-là.

**MME JUDY GOLD:**

3560 D'accord.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3565 Mais il y a quand même un échéancier de 4 ans qui est prévu. Est-ce que votre planification vise un échéancier similaire à celui qui est soumis dans le cadre de l'accord de développement ? C'est des échéanciers qui sont comme parallèles, mais qu'on ne peut pas garantir qu'ils vont coïncider ?

**M. CHRISTIAN LALONDE:**

3570 On va essayer de coïncider les échéanciers le plus possible et on voudrait que ce soit en place. Dès que le réseau intérieur est en place, que la Ville puisse le raccorder à son propre réseau.

3575 **MME JUDY GOLD:**

Et juste une dernière précision. Si je comprends bien, on ne peut pas conclure sur les niveaux d'accidents dans les environs du site en ce moment ?

3580 **M. CHRISTIAN LALONDE:**

Exactement. Il faudrait reprendre l'analyse.

**MME JUDY GOLD:**

3585

D'accord. Merci.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3590

Est-ce qu'il serait possible de déposer un *errata* à l'étude ? Parce que c'est vraiment un point qui ressort de l'étude d'impact sur la circulation qu'à l'intersection St-Michel/Jarry, il y a un taux anormalement élevé d'accident avec des cyclistes.

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

3595

Effectivement, ce taux-là est complètement, je dirais à la limite farfelu. Quand on a analysé, oui, on a trouvé ce taux-là évidemment élevé, mais vraiment les analyses, il faudrait consulter la Ville voir si on peut recevoir les nouvelles données corrigées et nous, c'est dans un autre dossier qu'on s'est rendu compte de ce phénomène et donc, on sait qu'il s'applique aussi à ces intersections-là.

3600

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Donc, j'invite SmartCenters à considérer la possibilité d'émettre un *errata* pour ça.

3605

**M. ÉRIC THOMAS:**

Madame la présidente, SmartCentres confirme qu'on va redéposer une analyse dès que les données vont être disponibles ou les bonnes données vont être disponibles. Sans problème.

3610

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

C'est de nouveau à votre tour.

3615

**MME PAULA NÉGRON:**

Ma deuxième question, c'est juste que j'aimerais avoir plus de précision sur la façon dont ont été choisis les emplacements pour les supports à vélo. Je m'explique. Dans les plans qui ont été présentés, il y a actuellement trois supports indiqués ; il y en a un ici, un autre là et un autre là et j'observe que... d'abord, je ne comprends pas normalement dans le discours qui est véhiculé pour favoriser l'utilisation du vélo par Vélo-Québec ou n'importe quel autre organisme qui travaille sur le transport actif, on indique expressément qu'il faut installer les supports à vélo à proximité de l'entrée, c'est-à-dire ce que les promoteurs mentionnaient il y a quelques instants pour les voitures est aussi valable pour les vélos.

3625

3630 Si on veut que les gens aillent magasiner à vélo, il faut installer les supports à vélo près de l'entrée du magasin en question. Et je remarque que dans les trois cas, les supports à vélos sont à la périphérie. Donc, ici, je dois traverser les 4, 5 voies de circulation ici, ensuite traverser le stationnement, rentrer au magasin. Dans ce cas-ci, celui-là, il est vraiment bien placé à côté. Donc, celui-là ici, je dois traverser ici. Ça, c'est un espace piéton, mais ensuite, je dois vraiment passer à travers le stationnement pour entrer au magasin.

3635 Je ne comprends pas. Ce que je voudrais savoir, c'est comment ont été choisis ces emplacements ? Pourquoi là ? Ou plutôt, pourquoi pas à côté de l'entrée ?

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3640 Je vais formuler votre question autrement. Est-ce que la localisation des supports à vélos, elle est présentée comme ça à des fins schématiques ou est-ce que ça a vraiment été décidé définitivement pour des raisons de logistique et de circulation piétonne aux cyclistes ?

**M. ÉRIC THOMAS:**

3645 Oui. Madame la présidente, j'aimerais mentionner que c'est une bonne intervention et c'est un bon point qu'on va prendre en compte dans le développement, mais non, ce n'est pas définitif, c'est simplement à titre informatif et on va voir à s'assurer à ce que les vélos et les «racks» à vélos soient comme mis aux bonnes places, mais ça, c'est vraiment schématique.

3650 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3655 Donc, on confirme la volonté de... et je pense que l'interaction avec tout organisme spécialisé dans la desserte pour les cyclistes est bienvenue de la part de SmartCentres. L'objectif, c'est d'atteindre justement un accroissement des transports actifs.

**MME PAULA NÉGRON:**

3660 Juste dans la même lignée, Madame la présidente, le promoteur a fait faire une étude par un centre de gestion des déplacements. J'aimerais savoir si le centre de gestion des déplacements s'est prononcé à ce sujet, au sujet des supports à vélos et qu'est-ce qu'il a dit ? Je n'ai pas encore consulté la documentation.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3665 Monsieur...

**M. ÉRIC THOMAS:**

Vas-y, Marc.

3670

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

En fait, évidemment, il faut installer des supports à vélos, c'est certain, mais la localisation...

3675

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Non, mais clairement la question, c'était est-ce que Mobiligo a validé la localisation des supports à vélos ?

3680

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

Non, il n'a pas validé.

3685

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Merci.

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

3690

Elle n'a pas validé, mais elle a dit oui, ça nous prend des supports à vélos à proximité et autres. Oui.

**MME PAULA NÉGRON:**

3695

Merci, Madame la présidente.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3700

Merci à vous. Il nous reste trois intervenants inscrits ce soir. Il est 10 heures 25, donc, je vais vous demander d'être bref, conscient que la soirée a été longue. Je vais laisser aussi l'opportunité à mes collègues de vider leurs questions parce qu'il faut aussi, nous, obtenir des réponses. Donc, les trois sont déjà intervenus, il s'agit de monsieur Bricault, monsieur Handfield et monsieur Burcombe. Donc, on va y aller en ordre alphabétique.

3705

**M. JOHN BURCOMBE:**

Rebonsoir, Madame la présidente.

3710

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Bonsoir.

3715 **M. JOHN BURCOMBE:**

Actuellement, l'intervenante précédente a repris une de mes questions et c'était mon point aussi, pourquoi pas les stationnements pour vélos ne sont pas aux entrées des commerces. Alors, pour ce qui est du stationnement, c'est qu'il y a un document déposé, *Avis du comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme* qui parle du stationnement en ces mots : «*Le nombre de places de stationnement autorisées d'une case par 23 mètres carrés correspond à trois fois le nombre autorisé ailleurs.*»

3720  
3725 Alors, j'aimerais qu'on ferme cet énoncé et pourquoi SmartCentres pense-t-il avoir besoin de tellement de places de stationnement ?

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3730 Alors, je suis contente que vous posiez la question parce que ça faisait partie du questionnement de la Commission. C'est-à-dire qu'à travers l'ensemble documentaire, dans l'étude d'impact sur la circulation, on mentionne 6 cases par 1 000 pieds carrés qui est finalement une norme américaine du tout à l'auto. On dit que le promoteur en propose 4 et puis ailleurs dans le sommaire décisionnel, on dit que les normes que la Ville propose dans son plan de transport sont inférieures à 4.

3735  
3740 Donc, est-ce qu'il est possible d'avoir une explication d'effectivement... c'est le fun de savoir qu'est-ce qu'on planifie aux Etats-Unis, mais c'est quoi à Montréal en terme de norme de stationnement pour un centre commercial ? Comment est-ce que ça a changé dans le temps avec le plan de transport ? Puis qu'est-ce que l'arrondissement a prévu dans le projet de règlement ?

**M. CHRISTIAN LALONDE:**

Je peux répondre pour un aspect de la réglementation. J'étais, il y a plusieurs années responsable de la réglementation d'urbanisme à Montréal et lorsqu'on a précisé les normes de stationnement pour les différents usages, résidentiels, commerciaux, on a volontairement mis un norme qui était très inférieur à la pratique normale sachant que dans des cas particuliers de centres commerciaux, que nécessairement on devrait procéder par dérogation parce qu'il n'y a pas de centres commerciaux qui respectent les normes actuelles de la Ville de Montréal.

3745

3750

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Qui sont ?

3755

**M. CHRISTIAN LALONDE:**

Les grands centres commerciaux que vous voyez à Montréal, que ce soit...

3760

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Non, les normes.

3765

**M. CHRISTIAN LALONDE:**

La norme ? Un instant.

**MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

Pour l'arrondissement de Villeray – St-Michel – Parc-Extension dans la réglementation de zonage pour les usages... en fait la catégorie ou la catégorisation des normes de stationnement est faite selon différents usages. Pour en arriver à répondre à votre question, je dois utiliser la désignation «*autre usage de la famille commerce*» parce qu'on n'est pas dans une thématique d'hôtels ou d'arénas, de sports, de centres de loisirs, de centres hospitaliers, des choses comme ça, le ratio actuel au niveau de la réglementation est d'une case par 75 mètres de superficie de plancher.

3770

3775

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Donc ça, c'est la réglementation. D'après ce que je comprends des précisions apportées par monsieur Lalonde, on ne s'attend pas à ce que ce soit ça le nombre de cases effectivement aménagées, mais on a mis ça là pour donner une dérogation au besoin. Donc,

3780

évaluer au besoin chaque projet et autoriser à la pièce le nombre approprié ; c'est ce que je comprends ?

3785 **M. CHRISTIAN LALONDE:**

Oui.

3790 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Et par rapport à ce qui est prévu au plan de transport, ce qui a été proposé dans la foulée des politiques et plans qui ont été adoptés ou qui sont en voie d'être adoptés par le conseil municipal, est-ce qu'il y a... peut-être pas une norme, mais une valeur qui est visée pour atteindre des objections de diminution de l'utilisation de la voiture solo ?

3795 **M. JEAN-PHILIPPE DESMARAIS:**

3800 Donc, non. Le plan de transport prévoit effectivement des normes en matière de stationnement. Toutefois, ces normes-là n'ont pas encore été rédigées et c'est un chapitre qui demeure enchâssé dans le plan de transport. La division de la planification y travailler présentement. Donc, je n'ai aucun chiffre à pouvoir vous donner.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3805 O.K. Madame Gold ?

**MME JUDY GOLD:**

3810 Oui. Le plan de gestion, c'est une clarification que j'aimerais avoir. Le plan de gestion des déplacements propose de diminuer l'offre de stationnement de 27% par rapport aux normes des centres d'achats nord-américains. Alors, je ne sais pas si on a déjà répondu ou non, mais je pose la question : Est-ce qu'une unité par 23 mètres carrées, ou les 3 200 places incluent déjà ces diminutions ou est-ce qu'on planifie retrancher 27% de ces 3 200 places progressivement pendant les années suivant l'implantation du projet ? Ce n'est pas clair pour moi.

**M. ÉRIC THOMAS:**

3820 Madame la présidente, les 3 200 places incluent déjà la diminution. À l'intérieur par contre de ces 3 200 places, on prévoit jusqu'à un 10% d'espaces à prioriser pour les véhicules justement qui font partie du programme de plan de gestion de déplacement, donc, différentes voitures qui sont rattachées à ce plan-là.

**MME JUDY GOLD:**

3825            Au sujet du transport collectif, dans l'étude de circulation, on estimait à 10% le pourcentage de déplacement en transport en commun au terme de la phase 3. D'autres part, dans le plan de gestion des déplacements, on propose de répondre aux orientations du plan de transport de Montréal, c'est-à-dire d'augmenter l'achalandage du transport collectif de 8% en 5 ans.

3830            Alors, est-ce que je peux comprendre qu'on vise un objectif de 18% de l'utilisation du transport collectif pour le site ?

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

3835            Non. Effectivement les valeurs de 10%, ce sont des valeurs planchers, je dirais, et toute augmentation de l'offre de transport en commun comme la navette ou toute augmentation de l'offre vélo, et autres, pourront amener ce 10% vers le 18% visé en fait, oui.

3840            **MME JUDY GOLD:**

C'est en fait 18% visé pour le transport collectif.

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

3845            Exactement. Le plancher de 10% a été fait pour l'impact circulation, donc, pour maximiser si on veut, avoir un impact maximum ou le plus critique possible au niveau circulation lors de l'étude, mais c'est vraiment un plancher. Donc, on pourrait atteindre plus que ça, oui.

3850            **MME JUDY GOLD:**

Merci.

3855            **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

J'aimerais, sans vouloir insister là-dessus, revenir sur le compte-rendu de la rencontre du CAU où il est écrit que le projet propose une quantité d'unités ou de cases de stationnement supérieures aux normes de la Ville.

3860            Alors, je vais dans le sens de monsieur Burcombe. On a vraiment l'impression qu'il existe une norme à la Ville quand on lit le compte-rendu, donc, ça laisse un peu perplexe. Est-ce qu'il y a moyen d'apporter des précisions à ce sujet-là ?

**MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

3865

3870 La norme est effectivement, Madame Chauvin, comme je l'indiquais tout à l'heure pour le projet de SmartCentres contenu dans le projet de zonage de l'arrondissement, c'est une norme qui est générale, je vous dirais pour l'ensemble de la famille commerce parce qu'après lecture attentive, je me rends compte qu'à l'exclusion des hôtels, cette norme-là s'applique à tous les types de commerce.

3875 Je vous dirais que c'est des éléments sur lesquels on a souvent à étudier des modifications réglementaires selon certains projets et il n'est pas inhabituel qu'on ait des ratios différents de ces...

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3880 Juste pour être claire, c'est que vous m'avez donné une norme de 1 par 75, le projet en prévoit 3 fois plus. Donc, c'est ça ? Il prévoit 1 pour 25 si on arrondit, puis la norme qui n'en est pas une établie sur un besoin, mais plus sur un besoin réglementaire, c'est 1 sur 75.

**M. JOHN BURCOMBE:**

3885 Alors, ça ne semble pas qu'on suit les politiques de réduction de stationnement. Juste un autre petit commentaire. Il serait utile, je ne sais pas s'ils sont disponibles dans la documentation, mais il serait utile de nous fournir des coupes, une coupe du boulevard pour voir comment sont arrangées les différentes voies pour connaître mieux l'aménagement des différentes utilisations, piétons, vélos, urgence, voitures. On n'a rien pour montrer comment sont disposés...

3890 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3895 Je suis sûre qu'une fois que la Ville aura décidé quels types d'infrastructures elle veut qu'il soit aménagé, des coupes seront disponibles. Est-ce que je me trompe ? Parce que ça va être fait aux spécifications de la Ville. C'est la Ville qui va déterminer quels types d'infrastructures vont être aménagés là, Ça va être rétrocédé à la Ville. Donc, est-ce que je peux conclure que la réponse à la préoccupation de monsieur Burcombe, c'est oui, qu'il va y avoir des coupes ?

3900 **MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

Tout à fait. La raison pour laquelle il n'y en a pas actuellement, c'est qu'elles ne sont pas arrêtées, elles ne sont pas décidées.

3905 **M. JOHN BURCOMBE:**

D'accord. Merci.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3910

Merci, Monsieur Burcombe. Donc, toujours par ordre alphabétique, je suis rendu à monsieur Bricault. À moins que vous vouliez finir et vous entendre avec monsieur Handfield ? Là, vous avez juste droit à deux questions et étant donné que vous avez posé une question pour la police, il vous en reste une... - non, non, c'est des farces. Vous avez deux questions.

3915

**M. LÉO BRICAULT:**

3920

Alors, Madame la présidente, depuis hier qu'on entend dire qu'on va étudier ça, c'est pas fini. Vous venez de voir les normes qui sont la même chose. Alors, ça ne finit pas cette histoire-là. On a souligné à plusieurs reprises que ce site favoriserait les piétons et les cyclistes.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3925

Je vous souligne que ce n'est pas la période pour déposer votre mémoire. C'est des questions.

**M. LÉO BRICAULT:**

3930

Non, non, non, je vais poser une question. Je fais un préambule et je vous pose des questions. Hier soir, on a appris qu'il n'y aura pas deux façons d'accéder aux sites, par le boulevard intérieur et par le funiculaire. On peut prédire que le boulevard intérieur sera emprunté majoritairement par les autos.

3935

De plus, étant donné la taille considérable du projet, il a fort à parier que les clients préféreront utiliser leurs voitures pour se déplacer d'un bout à l'autre du centre commercial plutôt que de marcher et prendre les marches, parce que j'ai calculé qu'il y en a une que je pense qu'il y a 164 marches. Ça fait que ça commence à être des marches à marcher.

3940

Alors, une cuvette concentre la pollution particulièrement l'hiver qui est en fait, il va y avoir 5 000 autos là-dedans. Ces autos viendront d'une seule et unique entrée. Nos questions : Quel sera l'impact de cette pollution au plan de la santé des clients et de la population riveraine de la carrière ?

3945

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

C'est une excellente question. Je pense que ça fait partie des demandes qui ont été faites. Mais juste avant d'avoir des réponses, moi je suis toujours un peu mêlée, on dit 5 000 autos, mais c'est 5 000 mouvements ? Ça veut dire 2 500 autos ou ça veut dire 10 000...

3950 C'est parce que les autos, il faut qu'elles rentrent et qu'elles sortent, ça fait qu'il y a une petite précision technique. C'est un facteur de 2, ça commence à compter pas mal.

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

3955 Si on veut un nombre d'autos, on peut penser au nombre de stationnement offert et si jamais toutes les cases étaient empruntées en même temps, occupées en même temps, on aurait maximum 3 200 autos en même temps sur le site. Ça ne peut pas être plus. Vous voyez ? Mais ça, c'est vraiment dans un cas extrême.

3960 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Mais ce n'est pas ça ma question, Monsieur Tousignant. C'est dans l'évaluation de l'impact sur la circulation, vous avez évalué une augmentation de l'achalandage véhiculaire c'est en quantité de véhicules ou de mouvements, quand on dit qu'on a 4 000...

3965

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

Ce sont effectivement des mouvements, donc, il faut diviser par 2 pour avoir le nombre de véhicules.

3970

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3975 Merci. Parce qu'on pourrait dire qu'il y a des voitures stationnées sur les voies publiques ; ça fait que le nombre de cases de stationnement, on sait bien quand on va dans un centre d'achats, qu'il y a du monde partout sur l'asphalte, pas juste dans les cases.

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

Mais vous comprenez quand même qu'il y a un maximum physique au site.

3980

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

3985 Oui. Donc, on retourne à vous. La question, c'était : Quel est l'impact de cette augmentation de l'achalandage automobile sur la qualité de l'air et la santé de la population voisine ? Est-ce qu'on le connaît ? Est-ce qu'on l'a évalué ? Puis est-ce qu'on veut l'évaluer ? Monsieur Lalonde.

**M. CHRISTIAN LALONDE:**

3990 L'accord de développement prévoit qu'une étude de modélisation atmosphérique devra être réalisée, que ce soit en été comme en hiver de façon à bien connaître le

phénomène qu'il pourrait y avoir qu'on appelle d'inversion de température et de concentration possible des polluants.

3995 Et, en plus, on propose qu'il y ait de l'échantillonnage qui sera fait six (6) mois avant l'ouverture du centre commercial jusqu'à, je pense, un an après la réalisation de 80% du centre commercial. Donc, échantillonnage de la qualité de l'air, vérification, et si jamais il y avait dépassement d'une norme quelconque, à ce moment-là le promoteur a l'obligation de trouver une solution au problème.

4000

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Il a six (6) mois pour le faire.

4005

**M. LÉO BRICAULT:**

Puis entre-temps, le projet va être accepté et là, la population n'est pas renseignée. Alors, à l'autre. Madame la présidente, pour la circulation de ces à peu près 5 000 autos, c'est un peu... le centre commercial qu'on va avoir ici est un peu comme le Marché Central pour le nombre de personnes et d'autos qui se promènent et ainsi de suite.

4010

Au Marché Central, la Ville a dépensé 115 millions pour faire un rond-point pour que les voitures puissent circuler. Alors, comment est-ce que ça va être arrangé ici ? Parce que quand ces voitures-là vont sortir, tout le monde de St-Michel, tout le monde qui pataugent dans St-Michel savent que le boulevard St-Michel à partir de 4 heures, 3 heures, 4 heures, 3 heures et demie, 4 heures, excusez l'expression, c'est «*jammé*».

4015

La rue Jarry, c'est la même chose. Le boulevard Métropolitain, c'est pas passable, puis la petite rue Robert ici, n'allez pas là à 4 heures.

4020

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Mais là, c'est quoi votre question ? Est-ce que c'est : Est-ce que la Ville investit comme elle l'a fait dans le rond-point l'Acadie ?

4025

**M. LÉO BRICAULT:**

Non. Est-ce que c'est nous autres qui vont être obligés de payer tout ça ? Parce que ces autos-là qui ne pourront pas circuler, elles vont prendre les rues résidentielles, puis elles vont aller sur la rue Villeray, puis quand elles veulent descendre vers le sud, ben, elles vont prendre les autres petites rues résidentielles parce que vous ne mettez pas 3 à 4 000 autos de plus dans une circulation sans être prêt avant et non après.

4030

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

4035

Là, je suis mêlée sur votre question parce que vous avez commencé par les infrastructures, donc, qui paye ? Ensuite, la circulation de transit. Avez-vous deux questions là-dedans ? Parce que les deux ont été...

4040

**M. LÉO BRICAULT:**

Non, je n'ai pas deux questions, c'est rien que des faits qui ont existé ailleurs. Ma question est la suivante, qui parle des 5 000 autos si vous aimez mieux.

4045

Ici, il y a un corridor aérien, o.k., qui passe juste en haut de ce centre d'achats et on se dit qu'il y a rien qu'une entrée auto et comme le risque de terrorisme, et tout ce que vous voulez, ou un accident qui tombe en bas, est-ce qu'on est prêt pour ça ?

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

4050

Je pense que dans le cas de la navigation aérienne, le risque, c'est plus dans l'autre sens, mais enfin, est-ce qu'on a des éléments de réponse ? Il y a un zonage particulier aux aéroports pour protéger les aéroports, mais à l'inverse, est-ce qu'on prévoit dans le cas d'aménagement de centres commerciaux la possibilité de chute d'aéronef ?

4055

**MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

La Ville n'a aucune compétence, je crois, en terme de trafic aérien, Madame.

4060

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

On n'a pas compris, il y avait beaucoup de bruit dans la salle, Madame Besner.

**MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

4065

À ma connaissance, non, Madame.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Non, je ne pense pas.

4070

**M. LÉO BRICAULT:**

Correct. J'espère qu'ils vont prévoir pour la circulation. Merci, Madame la présidente.

4075 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Merci, Monsieur Bricault.

4080 **M. LÉO BRICAULT:**

Et comme il y a beaucoup beaucoup de questions qui ne sont pas répondues, Madame la présidente, parce qu'ils ont dit on étudie, on étudie, on étudie, j'espère que vous regarderez s'il peut y avoir une autre séance, une autre audience pour que quand ils auront fait ce rapport-là, ben, tout le monde peut savoir et en discuter.

4085 **MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

4090 Ça, je peux répondre à ça, Monsieur Bricault, parce que ça ne relève pas de l'Office. Alors, non, ce n'est pas nous qui décidons, c'est le conseil municipal qui nous dit on vous demande de consulter sur le projet, puis dans ce cas-ci, tout le monde sait que toutes les études ne sont pas terminées, mais pour la consultation publique, c'est un avantage parce que ça laisse encore une marge de manœuvre.

4095 On sait assez d'informations pour informer la population de ce qui s'en vient, mais il y a encore assez de choses à décider que s'il y a des propositions qui viennent, on peut en tenir compte. Parce que si tout est fini, on consulte pour informer seulement ; on ne peut plus changer. Mais ce que vous dites est tout à fait vrai, ça ne veut pas dire que parce qu'on consulte maintenant, qu'il n'y aurait pas besoin d'y avoir d'autres étapes de communication après. Ça, j'espère que vous allez nous le dire dans votre mémoire.

4100 **M. LÉO BRICAULT:**

Définitivement.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

4105

Merci, Monsieur Bricault.

**M. LÉO BRICAULT:**

4110

Merci, Madame.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

4115

Monsieur Handfield.

**M. MICHEL HANDFIELD:**

4120

Rebonjour, Madame la présidente. Ma première question, c'est parce que tantôt on a parlé de cyclistes, et ça m'a interpellé, j'ai au-dessus de 400 kilomètres de faits cette saison déjà. Alors, ma première question est la suivante : Que la situation économique fasse en sorte que le promoteur change d'idée, puis propose plutôt au lieu d'un centre d'achats parce que l'économique baisse, un PPP pour faire l'hôpital là ou peu importe, parce que ce serait intéressant au lieu du centre-ville selon moi où il y a tant de problèmes, ma question serait aussi valable.

4125

4130

Le lien cycliste dans le moment, la 16<sup>e</sup> avenue entre Rachel et St-Zotique, les deux pistes, est relié par la 16<sup>e</sup> avenue en sens contraire même dans un sens et en sens de la circulation dans l'autre. Alors, est-ce qu'il serait possible, parce qu'on ne peut pas faire de suggestion, alors, est-ce qu'il serait possible de partir de St-Zotique/16<sup>e</sup> avenue en sens contraire jusqu'à Bélair, emprunter Bélair jusqu'à 17<sup>e</sup> et faire la piste cyclable de la 17<sup>e</sup> jusqu'au site ? Parce que je n'ai pas le droit de le suggérer, mais j'ai le droit de le questionner.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

4135

4140

Ça revient au même, puis vous pouvez le suggérer dans votre mémoire, mais je ne pense pas qu'à cette étape-ci vous pouvez avoir une réponse positive ou négative. Je pense qu'en fait, on va se servir de votre intervention pour étudier la possibilité. C'est sûr que les usagers du réseau cyclable, c'est les meilleures personnes pour faire des demandes et des suggestions.

**M. MICHEL HANDFIELD:**

Parce que là, ça relierait le site, la piste St-Zotique et la piste Rachel puisqu'elle est déjà faite sur la 16<sup>e</sup>.

4145

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Qui sont très utilisées.

4150

**M. MICHEL HANDFIELD:**

Et ma deuxième question m'a été inspirée par monsieur Bricault. Il faut donner à César ce qui est à César. Mais elle n'a pas un long préambule. Pour favoriser la réduction de l'automobile comme vous disiez, est-ce qu'il pourrait y avoir un service de livraison inclut dans SmartCentres ? Alors, quelqu'un qui va en autobus et s'achète une TV de 42 pouces, il n'a pas besoin d'y aller avec son 4 x 4. Il la fait livrer et ça lui coûte moins cher de gaz, puis ça soulage le site. Donc, un service de livraison pour le centre d'achats.

4155

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

4160

Un peu comme on peut avoir chez Provigo avec des jours où est-ce que c'est à rabais.

**M. MICHEL HANDFIELD:**

4165

C'est ça, mais pour le centre au complet.

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

4170

Donc, un service pour la clientèle où on peut acheter dans un commerce, puis réserver un service de livraison moyennant forfait.

**M. JOHN GARDONIO:**

4175

Je ne sais pas si on n'a jamais mis un service de ce genre-là, il faut que je regarde.

**M. MICHEL HANDFIELD:**

Ce serait une nouveauté.

4180 **M. JOHN GARDONIO:**

Je vais regarder, mais mon point dans ça, c'est que cet élément-là, c'est souvent dédié aux locataires. Donc, il y a certains locataires qui offrent ce service-là, je donne comme un exemple IGA qui a un site internet où les gens peuvent acheter. Ils peuvent commander, ils font leurs commandes, puis après ça, soit ils vont là pour le chercher ou il y a un service de livraison.

Donc, c'est vraiment relié avec les détaillants parce qu'il y a de la logistique attachée à ça entre un magasin et service de livraison, puis ce n'est pas vraiment notre domaine.

4190

**M. MICHEL HANDFIELD:**

Ça, je suis au courant que comme Costco l'a sur *costco.ca*, mais comme le projet, vous dites, il y a des questions environnementales, le stationnement Communauto avec quoi je suis d'accord, je suis membre, ça pourrait peut-être être de quoi à regarder qui serait nouveau, qui attirerait l'attention.

4195

**M. JOHN GARDONIO:**

Je ne suis pas contre ça.

4200

**M. MICHEL HANDFIELD:**

C'est pour ça que je vous le suggère.

4205

**M. JOHN GARDONIO:**

J'ai pris note.

4210

**M. MICHEL HANDFIELD:**

Un camion vert écrit SmartCentres.

**M. JOHN GARDONIO:**

4215

J'ai pris note, puis on va le regarder. On n'est pas contre cette idée-là, c'est une question souvent comme toutes les choses, il faut regarder tellement d'éléments. Il y a une logistique, c'est surtout l'élément, puis les liens avec les détaillants qui n'ont pas ce service-là. Donc...

4220

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Merci, Monsieur Handfield. Alors, avant de clore, je vais laisser la parole à madame Gold.

4225

**MME JUDY GOLD:**

Oui. J'ai une question sur le stationnement sur la 17<sup>e</sup> avenue entre Jarry et Crémazie. Vous proposez d'interdire le stationnement en tout temps du côté est de la 17<sup>e</sup> au sud de Jarry. Alors, l'étude de circulation constate qu'en ce moment, le taux d'occupation de 100% et plus est atteint à chaque période du relevé de l'étude, et dans l'étude, il est dit aussi que les espaces de stationnement hors-rue sont occupés à pleine capacité. Alors, en interdisant le stationnement en tout temps du côté est de la 17<sup>e</sup> avenue, où devront stationner les 32 ou 22 véhicules comptés à cet endroit dans l'étude ?

4230

4235

**M. MARC-ANDRÉ TOUSIGNANT:**

Effectivement les analyses ont été faites, soumises à la Ville et sont présentement à l'étude du côté de la Ville.

4240

**MME JUDY GOLD:**

Alors, je pose la question à la Ville.

4245

**MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

La question a été étudiée par l'arrondissement, Madame Gold. Je vous dirais qu'à cette étape-ci, peut-être qu'on verra à l'usage pour interdire complètement le stationnement tel que proposé par CIMA dans l'analyse et qu'on verra à d'abord graduer peut-être certaines interventions. Il y a effectivement plusieurs entrées charnières sur la 17<sup>e</sup> qui réduisent le potentiel de stationnement sur rue, mais on n'a pas à prime abord l'intention d'interdire le stationnement avant qu'il y a une construction et de l'achalandage et une problématique nécessairement.

4250

4255

Ce sont des éléments qui sont regardés actuellement par la Direction des travaux publics chez nous, mais sur lesquels il n'y a pas nécessairement un impact immédiat.

**MME JUDY GOLD:**

4260

Alors, si je comprends bien, c'est une proposition du promoteur, mais l'arrondissement n'a pas encore statué là-dessus ; est-ce que j'ai bien compris ?

**MME MARIE-CLAUDE BESNER:**

Exact, oui.

4265

**MME JUDY GOLD:**

D'accord. Merci.

4270

**MME CATHERINE CHAUVIN, présidente:**

Alors, ceci met fin à la première partie de la consultation publique. Je vous rappelle que la date limite pour l'inscription des mémoires, c'est le 5 juin prochain. Nous serons ici même le 10 juin prochain à partir de 19 heures. Vous n'êtes pas obligés de produire un mémoire écrit, on prend les présentations verbales. Tout le monde est bienvenu et je souhaite que vous allez venir en grand nombre.

4275

Avant de clore, j'aimerais quand même encore souligner l'excellente collaboration de la part de la Ville, de l'arrondissement, du promoteur et de ses consultants. Tout le monde ici s'est mis au service de la population pour être sûr qu'on vous fournit toute l'information à jour sur l'évolution du projet. J'espère que ça a permis de répondre à vos questions et je vous souhaite bonsoir, on se revoit le 10 juin.

4280

**M. JOHN GARDONIO:**

De la part de SmartCentres, de tous nos consultants, nos employés, j'aimerais dire un merci pour les événements ici et la tenue de cette audience publique et la façon dont c'a été transigé. Merci beaucoup.

4285

4290

\*\*\*\*\*

4295

Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

ET J'AI SIGNÉ:

4300

---

**LOUISE PHILIBERT, s.o.**