



## **Centre de traitement des matières organiques – secteur ouest**

**Mémoire déposé par  
l'arrondissement de Saint-Laurent  
de la Ville de Montréal**

Le 25 octobre 2012



# Table des matières

	<b>Page</b>
<b>1. Introduction</b>	<b>1</b>
<b>2. Mise en contexte</b>	<b>1</b>
<b>3. Commentaires et recommandations sur le projet</b>	<b>1</b>
3.1 Provenance des véhicules	1
3.2 Accès au site	2
3.3 Impacts sur la circulation du boulevard Pitfield	2
3.4 Sous-utilisation du boulevard Thimens	2
3.5 Lien vert à réaliser	3
3.6 Un projet exemplaire	3
3.7 Non-agrandissement et utilisation du terrain résiduel	5
3.8 Création d'un fonds vert	5
<b>4. Conclusion</b>	<b>6</b>
<b>5. Annexe</b>	<b>7</b>
5.1 Plan du lien vert à réaliser	

## 1 Introduction

Véritable locomotive économique du Grand Montréal, l'arrondissement de Saint-Laurent se démarque par son importante croissance démographique (10,6 % au recensement fédéral 2011, comparativement à 1,8 % pour l'ensemble de Montréal), son parc industriel dynamique, qui accueille plus de 100 000 travailleurs pour une population de 95 430 résidents, et sa position géographique centrale, où se croisent certaines des plus importantes autoroutes de la région.

Meneur en matière de développement durable, Saint-Laurent veille à encadrer sa croissance en collaborant activement aux grands projets visant son territoire, dont celui de l'implantation du Centre de traitement des matières organiques – secteur ouest par la ville-centre.

## 2 Mise en contexte

Reconnaissant le potentiel important du projet du Centre de traitement des matières organiques, l'administration laurentienne est ainsi favorable à son arrivée sur son territoire et participe activement aux réunions à ce sujet avec la ville-centre. Elle a d'ailleurs invité ses résidents à une séance d'information publique sur la collecte des matières organiques en juin 2011. Voilà pourquoi elle est d'avis qu'il est important de prendre en compte certaines préoccupations afin que tous, soit les partenaires impliqués de même que les citoyens, en retirent le maximum de bénéfices. Ces préoccupations sont détaillées dans la suite de ce document, lequel comprend également des suggestions et des commentaires à ce sujet.

## 3 Commentaires et recommandations sur le projet

Dans ses différents outils de planification et politiques, l'arrondissement de Saint-Laurent a exprimé ses orientations sur la gestion du déplacement des camions et l'optimisation de l'utilisation de son réseau routier ainsi que l'aménagement de son territoire, et ce, en respectant les principes du développement durable. Il lui apparaît alors essentiel que le choix des accès au centre s'articule autour de ces orientations. La problématique de la circulation de transit et locale des secteurs industriels doit ainsi être prise en compte pour un projet de cette envergure.

### 3.1 Provenance des véhicules

Dans le cadre de ce projet, une étude sur les déplacements a été réalisée par un consultant pour évaluer les impacts sur la circulation, notamment l'augmentation potentielle de la circulation de camions sur les boulevards Pitfield et Henri-Bourassa ainsi que le secteur environnant. Selon les estimations de cette étude, la distribution des nouveaux déplacements générés par le centre devrait se répartir comme suit :

- Les camions provenant de l'ouest de l'île de Montréal par l'autoroute 40 en direction est (soit 50 % des véhicules) devront accéder au Centre de traitement des matières organiques en empruntant la voie de desserte de l'autoroute 13 Nord (boulevard Pitfield) ou, si le boulevard Henri-Bourassa en direction est est emprunté, via Valiquette jusqu'à Pitfield.
- Les camions provenant de la région au sud de l'arrondissement de Saint-Laurent par l'autoroute 13 et les camions provenant de l'arrondissement de Saint-Laurent par l'autoroute 40 en direction ouest accéderont au centre de la même façon par Valiquette vers Pitfield (voie de desserte de l'autoroute 13) (soit 25% des véhicules).
- Les véhicules provenant de l'arrondissement de Saint-Laurent (soit 25 % des véhicules) arriveront principalement du boulevard Thimens et emprunteront en fin de parcours le boulevard Henri-Bourassa en direction ouest pour accéder au centre.

La majorité des camions accédant au centre proviendront ainsi en grande partie du réseau routier supérieur (autoroutier).

**Recommandation 1 : L'arrondissement de Saint-Laurent recommande que la distance à parcourir entre le réseau autoroutier et le centre soit la plus courte possible, principalement par le**

**boulevard Pitfield, pour minimiser ou éviter la circulation de transit ou locale des secteurs industriels tout en optimisant l'accessibilité des camions au centre.**

### **3.2 Accès au site**

Pour accéder au Centre de traitement des matières organiques, **deux voies d'accès sont projetées**, soit une voie communiquant directement avec le boulevard Pitfield et une autre voie donnant accès au boulevard Henri-Bourassa.

#### **3.2.1 Accès par le boulevard Henri-Bourassa Ouest**

Le boulevard Henri-Bourassa Ouest en direction est comporte déjà une baie de virage à gauche pour accéder au site. La longueur de cette baie ne permet d'accueillir qu'un ou deux camions à la fois. Si deux camions ou plus sont en attente dans la baie de virage à gauche, une voie de circulation en direction est pourrait être obstruée et causer un certain ralentissement. Un interblocage de l'intersection causerait aussi une entrave à la circulation en sens inverse. En raison du nombre de camions qui pourraient accéder au centre par cette baie de virage, ce mouvement véhiculaire est déconseillé.

**Recommandation 2 : L'arrondissement de Saint-Laurent recommande que l'accès des camions au centre s'effectue principalement par l'accès projeté sur le boulevard Pitfield et que l'accès par Henri-Bourassa soit réservé principalement au camionnage en provenance de l'arrondissement de Saint-Laurent.**

#### **3.2.2 Accès par le boulevard Pitfield**

Au moins 75 % des camions se dirigeant au centre emprunteront la sortie 8 (boulevards Henri-Bourassa et Gouin) pour la voie de desserte au nord de l'autoroute 13 (boulevard Pitfield). L'accès au centre pourra se faire directement par une simple manœuvre de virage à droite à partir de Pitfield et permettra alors d'éviter un détournement inutile des camions sur Henri-Bourassa qui obligerait ceux-ci à effectuer des manœuvres véhiculaires de virage à gauche pour accéder au centre.

**Recommandation 3 : L'arrondissement de Saint-Laurent recommande que l'accès sur Pitfield soit priorisé pour l'accessibilité directe du camionnage au centre et soit maintenu dans le projet.**

### **3.3 Impacts sur la circulation du boulevard Pitfield**

La circulation de camions générée par l'exploitation du centre s'ajoutera à la circulation déjà très congestionnée sur le boulevard Pitfield, notamment à l'intersection Thimens. Selon les données de l'étude du consultant, 84 % des véhicules se dirigeant au nord de cette intersection proviennent de l'approche sud (boulevard Pitfield en direction nord). L'arrêt actuel à cette intersection crée une congestion inutile ainsi qu'un refoulement important sur le boulevard Pitfield et la voie de desserte, qui peut s'étendre jusqu'à l'autoroute 40. Cette signalisation ne permet donc plus d'assurer une gestion optimisée et sécuritaire de la circulation à cette intersection. De plus, elle cause déjà un impact négatif sur la circulation dans la voie de desserte de Pitfield. L'accessibilité des camions au centre s'en trouvera alors affectée aussi, ce qui pourrait nuire à ses opérations.

**Recommandation 4 : L'arrondissement de Saint-Laurent recommande l'installation de feux de circulation à l'intersection Pitfield et Thimens dans le but de minimiser l'impact de la circulation additionnelle de camions qui se destineront vers le centre et qui le quitteront et, également, en vue d'améliorer considérablement la situation de la congestion actuelle dans ce secteur.**

### **3.4 Sous-utilisation du boulevard Thimens**

Le boulevard Thimens, situé au nord du boulevard Henri-Bourassa, est actuellement sous-utilisé comparativement au boulevard Henri-Bourassa, à la rue Valiquette et au boulevard Pitfield. Cette sous-utilisation résulte du fait que cette artère ne débouche pas sur le boulevard Pitfield. Le chapitre

d'arrondissement du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal prévoit donc de compléter le réseau routier artériel de l'arrondissement en prolongeant le boulevard Thimens jusqu'au boulevard Pitfield.

**Recommandation 5 : L'arrondissement de Saint-Laurent recommande de réaliser rapidement le prolongement du boulevard Thimens vers l'ouest, lequel permettrait de soulager le volume de circulation élevé sur le boulevard Henri-Bourassa et la rue Valiquette, en plus d'assurer un accès rapide à l'autoroute 13 et à la future gare A-13 de l'AMT.**

### 3.5 Lien vert à réaliser

Il apparaît important à l'administration laurentienne de mentionner la présence du Parc-nature du Bois-de-Liesse, situé au nord du centre, lequel fait partie de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand. Ce parc-nature est difficilement accessible en vélo ou à pied à partir du sud, entre autres en raison du manque de liens nord-sud dans cette portion de l'arrondissement. La présence du ruisseau Brooke, situé à l'est du centre, et de la bande de protection de 60 mètres imposée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs entre le centre et le ruisseau pourrait permettre un accès à ce parc-nature à partir du sud. En effet, il serait possible d'exploiter en partie cette bande afin d'y aménager un lien vert à partir du boulevard Henri-Bourassa vers le Bois-de-Liesse (voir le plan en annexe).

**Recommandation 6 : L'arrondissement de Saint-Laurent recommande la création d'un lien vert, qui permettrait d'accéder au Bois-de-Liesse et à l'écoterritoire par une voie piétonne et cyclable à partir du boulevard Henri-Bourassa. Ce lien devra être réalisé dans le cadre de la planification de l'écoterritoire en cours, simultanément avec la construction du centre.**

### 3.6 Un projet exemplaire

L'arrondissement de Saint-Laurent est d'avis que le projet du Centre de traitement des matières organiques se démarque par ses impacts bénéfiques potentiels aux niveaux environnemental et architectural. En plus de diminuer l'enfouissement des matières organiques et ses nuisances associées, ainsi que les émissions atmosphériques de gaz à effet de serre, le projet se présente comme une réelle vitrine technologique et écologique en incluant des éléments pour lesquels l'arrondissement de Saint-Laurent est fortement favorable. En effet, l'arrondissement de Saint-Laurent se réjouit que les propositions de la Ville de Montréal incluent dans le projet les éléments suivants :

- **Une construction visant une certification LEED**  
(*Leadership in Energy and Environmental Design*)

L'arrondissement de Saint-Laurent appuie le fait que le centre sera conçu avec l'objectif d'obtenir une certification LEED Nouvelle construction. Il est d'avis que le projet devrait viser une certification de classe supérieure afin d'assurer l'optimisation de la diminution de l'empreinte écologique du bâtiment durant et après sa conception par un aménagement écologique du site, une gestion efficace de l'eau, une efficacité énergétique et le choix de matériaux durables. De plus, la politique sur les bâtiments municipaux de la Ville de Montréal prévoit que tout bâtiment municipal neuf de plus de 500 m<sup>2</sup> doit respecter les normes LEED Or.

**Recommandation 7 : L'arrondissement de Saint-Laurent recommande que le projet vise une certification LEED de classe supérieure.**

- **Une toiture verte et/ou une serre sur le toit**

Saint-Laurent est l'arrondissement aux prises avec la plus importante problématique d'îlots de chaleur en raison de son parc industriel. Par conséquent, l'administration laurentienne appuie la proposition d'inclure une toiture verte et/ou une serre sur le toit dans le projet du Centre de traitement des matières organiques. Sachant que l'aménagement d'une toiture verte favorise l'absorption directe des eaux pluviales dans le sol, la diminution des îlots de chaleur, une amélioration de l'isolation de l'immeuble et des gains énergétiques et la possibilité d'obtenir davantage de points LEED en vue d'une certification, l'arrondissement tient à ce que l'aménagement du toit soit effectué sur une majeure partie de sa

superficie. En effet, afin d'obtenir les impacts positifs optimaux de ce type de structure, il lui semble primordial que la toiture verte recouvre une grande portion de la superficie totale du toit.

Cette toiture verte pourrait également intégrer un projet de serres. Ceci permettrait de fournir plusieurs avantages additionnels, dont la possibilité de percevoir des revenus tirés d'un espace autrement inexploitable et d'offrir aux citoyens des secteurs limitrophes des produits locaux de qualité, et ce, toute l'année.

**Recommandation 8 : L'arrondissement de Saint-Laurent recommande d'aménager le toit avec une toiture verte, qui pourrait également intégrer un projet de serres.**

- **Une architecture et un design de qualité**

La Ville de Montréal propose que le projet contribue au patrimoine architectural de ce secteur de l'arrondissement, entre autres en incluant dans l'appel d'offres des exigences en matière de design architectural. Étant plus que favorable à cette proposition, l'arrondissement de Saint-Laurent lui offre son appui.

L'arrondissement aussi est d'avis que le bâtiment devrait s'inscrire de manière réfléchie sur le site tant sur le plan de son orientation, de son implantation, de son gabarit que de sa hauteur. Entre autres, le projet devrait assurer une qualité architecturale du bâtiment ainsi qu'une intégration de ce dernier au cadre bâti existant. Le projet devrait favoriser la création d'un cadre bâti fort et structurant le long des voies de circulation tout en laissant de l'espace pour un aménagement paysagé de qualité dans les cours avant. Le traitement des façades devrait assurer la modulation des plans verticaux pour éviter la monotonie, alors que la façade secondaire du bâtiment devrait présenter une architecture soignée.

L'inclusion d'une toiture verte, possiblement d'une serre sur le toit, et l'obtention éventuelle d'une certification LEED sont des éléments qui assureront que la conception et la réalisation du bâtiment seront effectuées dans le but de créer une architecture respectueuse de l'environnement et de l'écologie. Les matériaux utilisés devraient être nobles, écologiques et naturels. Tous ces éléments permettront d'assurer que le projet du centre contribue à bonifier le caractère architectural du secteur, le tout dans une optique de développement durable.

Aussi, l'arrondissement de Saint-Laurent est d'avis que la Ville doit utiliser toutes les technologies disponibles pour diminuer la dispersion des odeurs et des émanations, et ce, en évitant d'avoir recours à une cheminée près de l'édifice. Dans le cas où l'installation d'une cheminée est inévitable, cette dernière devra faire l'objet d'un traitement visant à l'intégrer et/ou la camoufler au moyen d'un écran ou d'un aménagement dans le but de diminuer son impact visuel.

**Recommandation 9 : L'arrondissement de Saint-Laurent recommande d'avoir recours à une architecture et à un design de qualité, visant une certification LEED, tout en évitant, si possible, le recours à l'intégration d'une cheminée près de l'édifice.**

- **Un aménagement extérieur de qualité**

La Ville de Montréal propose de produire un aménagement paysager sur le site du centre, et ce, avec un entretien approprié. L'arrondissement considère cet aspect du projet très important et propose que l'aménagement du site tienne compte des points suivants :

Les marges avant principale et secondaire devraient faire l'objet d'un aménagement paysager de qualité de manière à accroître l'aspect esthétique des lieux. Le périmètre du terrain, à l'exception d'une ligne avant, devrait faire l'objet d'un aménagement paysager de qualité par la plantation d'arbres. De plus, la bande de protection du ruisseau Brooke doit bénéficier d'un reboisement et tout arbre déjà présent sur le site du centre devrait être préservé et protégé lors des phases de démolition et de construction du projet.

Les équipements extérieurs (appareil de ventilation ou de climatisation, poste électrique, etc.) ou les équipements fonctionnels (entrées de service, portes de garage, etc.) devraient être localisés de façon à ne pas être visibles des rues publiques ou devraient être camouflés par un écran visuel approprié.

Aucune case de stationnement ne devrait être située entre la façade principale d'un bâtiment et une rue. La visibilité de tout espace de stationnement extérieur devrait être minimisée par un aménagement paysager approprié (plantation d'arbres et d'arbustes, etc.). L'aménagement des espaces de stationnement devrait être conçu de manière à minimiser leur impact sur l'environnement par une

plantation d'arbres à canopée dense de sorte que 40 % de la surface minéralisée du stationnement soit ombragée à maturité de la plantation. Aussi, l'arrondissement est d'avis que les aires de stationnement devraient intégrer certains des éléments suivants afin d'assurer le caractère écologique de ces derniers : des tranchées drainantes, des surfaces alvéolées ou du pavé modulaire, des aménagements favorisant la biorétention, des surfaces en pavé poreux et tout autre aménagement écologique. De plus, l'arrondissement est d'avis qu'il est primordial que la ville-centre s'assure de garantir l'ensemble des budgets nécessaires à l'entretien des aménagements qui seront proposés.

**Recommandation 10 : L'arrondissement de Saint-Laurent recommande que le centre fasse l'objet d'un aménagement extérieur de qualité, esthétique et respectueux des principes du développement durable avec l'assurance d'obtenir les budgets requis par la ville-centre.**

### **3.7 Non-agrandissement et utilisation du terrain résiduel**

Selon les explications fournies par la Ville, l'arrondissement de Saint-Laurent comprend que le centre sera adéquat pour les besoins de l'agglomération montréalaise. Par conséquent, afin de refléter ceci et de rassurer les résidents du secteur avoisinant, l'arrondissement de Saint-Laurent recommande que le zonage reflète ou inclue une servitude de non-agrandissement de 99 ans.

Au besoin, les quatre hectares restants, situés à l'arrière du bâtiment, pourraient, entre autres, accueillir des projets à caractère social et environnemental, comme des jardins communautaires pouvant être offerts aux résidents du secteur, compatibles et complémentaires au centre.

**Recommandation 11 : L'arrondissement de Saint-Laurent recommande que le projet inclue une servitude de non-agrandissement de 99 ans ainsi qu'une utilisation socialement et environnementalement acceptable des hectares restants.**

### **3.8 Création d'un fonds vert**

Afin de bonifier le projet, la Ville pourrait créer un fonds vert financé par la redevance sur le tonnage des matières entrant dans les cinq centres de traitement des matières organiques. Les retombées de ce fonds vert pourraient être dirigées vers les arrondissements ou villes liées où sont localisés ces sites. La répartition de ces bénéfices devrait être effectuée sur une base équitable et proportionnelle.

**Recommandation 12 : L'arrondissement de Saint-Laurent recommande la création d'un fonds vert financé par les redevances sur le tonnage des matières entrant dans les cinq centres.**

## 4 Conclusion

En résumé, l'arrondissement de Saint-Laurent tient à rappeler qu'il est favorable au projet, pour lequel il offre déjà une collaboration active. Ainsi, ce mémoire vise à souligner les points qu'il lui semble important de respecter afin d'articuler le projet autour de ses orientations en développement durable et également d'éviter de causer des impacts négatifs sur son trafic routier en raison de sa position géographique centrale. Les recommandations de l'arrondissement de Saint-Laurent sont les suivantes :

1. L'arrondissement de Saint-Laurent recommande que la distance à parcourir entre le réseau autoroutier et le centre soit la plus courte possible, principalement par le boulevard Pitfield, pour minimiser ou éviter la circulation de transit ou locale des secteurs industriels tout en optimisant l'accessibilité des camions au centre.
2. L'arrondissement de Saint-Laurent recommande que l'accès des camions au centre s'effectue principalement par l'accès projeté sur le boulevard Pitfield et que l'accès par Henri-Bourassa soit réservé principalement au camionnage en provenance de l'arrondissement de Saint-Laurent.
3. L'arrondissement de Saint-Laurent recommande que l'accès sur Pitfield soit priorisé pour l'accessibilité directe du camionnage au centre et soit maintenu dans le projet.
4. L'arrondissement de Saint-Laurent recommande l'installation de feux de circulation à l'intersection Pitfield et Thimens dans le but de minimiser l'impact de la circulation additionnelle de camions qui se destineront vers le centre et qui le quitteront et, également, en vue d'améliorer considérablement la situation de la congestion actuelle dans ce secteur.
5. L'arrondissement de Saint-Laurent recommande de réaliser rapidement le prolongement du boulevard Thimens vers l'ouest, lequel permettrait de soulager le volume de circulation élevé sur le boulevard Henri-Bourassa et la rue Valiquette, en plus d'assurer un accès rapide à l'autoroute 13 et à la future gare A-13 de l'AMT.
6. L'arrondissement de Saint-Laurent recommande la création d'un lien vert, qui permettrait d'accéder au Bois-de-Liesse et à l'écoterritoire par une voie piétonne et cyclable à partir du boulevard Henri-Bourassa. Ce lien devra être réalisé dans le cadre de la planification de l'écoterritoire en cours, simultanément avec la construction du centre.
7. L'arrondissement de Saint-Laurent recommande que le projet vise une certification LEED de classe supérieure.
8. L'arrondissement de Saint-Laurent recommande d'aménager le toit avec une toiture verte, qui pourrait également intégrer un projet de serres.
9. L'arrondissement de Saint-Laurent recommande d'avoir recours à une architecture et à un design de qualité, visant une certification LEED, tout en évitant, si possible, le recours à l'intégration d'une cheminée près de l'édifice.
10. L'arrondissement de Saint-Laurent recommande que le centre fasse l'objet d'un aménagement extérieur de qualité, esthétique et respectueux des principes du développement durable avec l'assurance d'obtenir les budgets requis par la ville-centre.
11. L'arrondissement de Saint-Laurent recommande que le projet inclue une servitude de non-agrandissement de 99 ans ainsi qu'une utilisation socialement et environnementalement acceptable des hectares restants.
12. L'arrondissement de Saint-Laurent recommande la création d'un fonds vert financé par les redevances sur le tonnage des matières entrant dans les cinq centres.

## **5 Annexe**

### **5.1 Plan du lien vert à réaliser**

## LIEN VERT

