



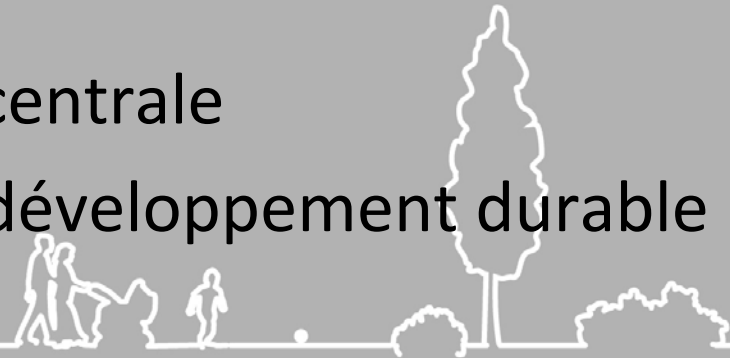
***Mémoire déposé par
l'arrondissement de Saint-Laurent
de la Ville de Montréal***

Présenté le 30 octobre 2012 par le conseiller de la Ville
pour le district de Côte-de-Liesse, Francesco Miele

1. Introduction

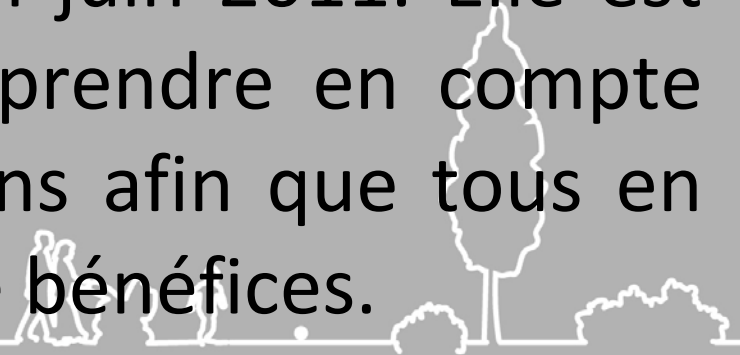
Présentation de Saint-Laurent :

- Locomotive économique du Grand Montréal
- Importante croissance démographique
- 100 000 travailleurs pour une population de 95 430 résidents
- Position géographique centrale
- Meneur en matière de développement durable



2. Mise en contexte

Favorable au projet, l'administration laurentienne y collabore activement et a convié ses résidents à une séance d'information publique sur la collecte des matières organiques en juin 2011. Elle est aussi d'avis qu'il faut prendre en compte certaines préoccupations afin que tous en retirent le maximum de bénéfices.



3. Commentaires et recommandations sur le projet



3.1 Provenance des véhicules



Selon une étude, les déplacements générés par le centre se répartiront comme suit :

- 50 %** : Les camions provenant de l'ouest par l'autoroute 40 Est arriveront par la voie de desserte de l'autoroute 13 Nord (boulevard Pitfield) ou, si Henri-Bourassa en direction est est emprunté, par Valiquette jusqu'à Pitfield.
- 25 %** : Les camions provenant du sud par l'autoroute 13 et les camions provenant de Saint-Laurent par l'autoroute 40 en direction ouest arriveront aussi par Valiquette vers Pitfield (voie de desserte de l'autoroute 13).
- 25 %** : Les véhicules provenant de Saint-Laurent arriveront de Thimens et emprunteront Henri-Bourassa en direction ouest .

3.1 Provenance des véhicules



Recommandation 1 :

Réduire au maximum la distance à parcourir entre le réseau autoroutier et le centre, 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



3.2.1 Accès par Henri-Bourassa Ouest

Contexte : Henri-Bourassa Ouest en direction est comporte une baie de virage à gauche. Sa longueur ne permet d'accueillir qu'un ou deux camions à la fois. Si deux camions ou plus sont en attente, une voie de circulation en direction est pourrait être obstruée et causer un ralentissement. Un interblocage de l'intersection causerait aussi une entrave à la circulation en sens inverse.

3.2 Accès au site



3.2.1 Accès par Henri-Bourassa Ouest

Recommandation 2 :

Viser que l'accès des camions au centre s'effectue principalement par l'accès projeté sur le boulevard Pitfield et réserver principalement l'accès par Henri-Bourassa au camionnage en provenance de l'arrondissement de Saint-Laurent.

3.2 Accès au site



3.2.2 Accès par le boulevard Pitfield

Contexte : Au moins 75 % des camions emprunteront la sortie 8 (boulevards Henri-Bourassa et Gouin) pour la voie de desserte au nord de l'autoroute 13 (boulevard Pitfield). L'accès pourra se faire par une manœuvre de virage à droite à partir de Pitfield et permettra d'éviter un détournement inutile des camions sur Henri-Bourassa.

3.2 Accès au site



3.2.2 Accès par le boulevard Pitfield

Recommandation 3 :

Prioriser l'accès sur le boulevard Pitfield pour l'accessibilité directe du camionnage au centre et le maintenir dans le projet.

3.3 Impacts sur la circulation de Pitfield



Contexte : La circulation de camions augmentera la congestion de Pitfield, surtout à l'intersection Thimens. Environ 84 % des véhicules se dirigeant au nord de cette intersection arrivent du sud (Pitfield en direction nord). L'arrêt à cette intersection crée une congestion inutile ainsi qu'un refoulement important sur Pitfield et la voie de desserte, qui peut s'étendre jusqu'à l'autoroute 40.

3.3 Impacts sur la circulation de Pitfield



Recommandation 4 :

Installer des feux de circulation à l'intersection Pitfield et Thimens pour 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



Contexte :

Le boulevard Thimens est actuellement sous-utilisé comparativement à Henri-Bourassa, Valiquette et Pitfield. Ceci résulte du fait qu'il débouche pas sur Pitfield. Le chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal prévoit de compléter le réseau routier artériel de l'arrondissement en le prolongeant jusqu'à Pitfield.

PROLONGEMENT APPROXIMATIF DU BOULEVARD THIMENS



Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises
29 octobre 2012

3.4 *Sous-utilisation du boulevard Thimens*



Recommandation 5 :

Réaliser rapidement le prolongement du boulevard Thimens vers l'ouest, lequel permettrait de soulager le volume de circulation élevé sur Henri-Bourassa et 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



Contexte :

Le 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.

LIEN VERT



Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises
25 octobre 2012

3.5 Lien vert à réaliser



Recommandation 6 :

Créer un lien vert, qui permettrait d'accéder au Bois-de-Liesse et à l'écoterritoire par une voie piétonne et cyclable à partir de 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



Recommandation 7 :

Viser une certification LEED de classe supérieure.



Recommandation 8 :

Aménager une toiture verte, qui pourrait également intégrer un projet de serres.



Source: www.aujardin.info



Les fermes Lufa – Ahuntsic-Cartierville



Les fermes Lufa – Ahuntsic-Cartierville

3.6 Un projet exemplaire



Recommandation 9 :

Avoir recours à une architecture et à un design de qualité, visant une certification LEED, tout en évitant le recours à l'intégration d'une cheminée près de l'édifice.

Recommandation 10 :

Réaliser 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.



Technopole Angus – Rosemont-La Petite-Patrie

3.7 Non-agrandissement et utilisation du terrain résiduel



Recommandation 11 :

Inclure 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



Recommandation 12 :

Créer un fonds vert financé par les redevances sur le tonnage des matières entrant dans les cinq centres.

4. Conclusion



*Merci de votre
attention*

