

Ville de Montréal-est

Centre de traitement des matières organiques – projet de Biométhanisation

Ville de Montréal-Est – Description

Montréal-Est est une ville liée de 12,36 km² et compte près de 4 000 citoyens faisant partie de l'agglomération de Montréal ayant ses propres compétences locales. Montréal-Est est centenaire depuis 2010 et possède un riche passé industriel qui a mené à l'établissement de nombreuses familles qui y ont occupé des emplois fort rémunérateurs. Plusieurs de ces familles y demeurent encore, et ont un attachement affectif indéniable envers leur ville. À ces premiers arrivants se sont ajoutées de jeunes familles attirées par la vie dans cette ville au cœur d'une autre grande ville, et la qualité des services et activités qui y sont offerts. Montréal-Est est un endroit où il fait bon vivre et grandir. Le départ de nombreuses industries a certes eu un impact, mais, forts des nombreux atouts que leur ville possède, élus et résidents sont optimistes face à l'avenir. En présentant ce mémoire, nous exprimons notre détermination de préserver cette qualité de vie pour nos citoyennes et citoyens et de veiller, comme nous nous sommes engagés à le faire, à leur meilleur intérêt.

En 2002, cette ville est fusionnée avec la Ville de Montréal. Mais le 1^{er} janvier 2006, à la suite d'un référendum, Montréal-Est reprend son statut de ville indépendante. Elle est la seule municipalité de la partie Est de l'île à avoir choisi d'annuler sa fusion avec Montréal.

C'est une cité industrielle, ce qui signifie qu'elle comprend presque entièrement (près de 85 % de l'espace total) des installations à vocation industrielle avec des terminaux pétroliers, des réseaux de pipeline importants ainsi que plusieurs usines pétrochimiques. À cause de cette forte concentration d'industries polluantes, la qualité de l'air est la pire de toute l'île de Montréal et du Québec. Il ne reste plus que quelques raffineries du Canada dans cette municipalité et en voici quelques-unes ;

Liste des Industries de Montréal-Est

Les Raffineries

1. Suncor Energy/Péto Canada – Raffinerie de Montréal- PAT.

Les Usines Pétrochimiques

1. Cepsa Canada – CEPESA
2. Pétrochimie ParaChem S.E.C
3. Péto Canada – Pétrochimie
4. Ashland Canada
5. Selenis

Terminal pétroliers

1. Ultramar
2. Canadian Canterm terminal
3. Suncor Energy/Petro-Canada
4. Shell Canada
5. Montreal Pipe Line Limited terminal

Pipelines

1. Trans-Northern
2. Montreal Pipeline Ltd. / Pipeline Portland Montreal

Autres industries

1. Chemtrade
2. Bitumar
3. McAsphalt Limitée
4. Xstrata (Noranda) - raffinerie
5. EBI
6. Praxair (2 usines)
7. AIM
8. Etc.

Introduction

La séance d'information de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) du 7 novembre dernier, a permis de mettre en lumière plusieurs aspects du projet qui vise à implanter un centre de traitement des matières organiques (CTMO) à Montréal-Est.

Rappelons que le projet, chapeauté par le conseil d'agglomération de Montréal, prévoit la construction de quatre CTMO répartis sur le territoire de l'île, dont un à Montréal-Est. Le projet de l'Est comprendra un CTMO par biométhanisation de 60 000 tonnes de résidus alimentaires par année et un centre-pilote de prétraitement des ordures ménagères de 25 000 tonnes par année.

Biométhanisation

Il y a deux dimensions au projet, soit un centre pilote de prétraitement ainsi qu'une usine de bio-méthanisation. Le centre de prétraitement sert à conditionner les matières organiques avant l'étape de la digestion anaérobie (Bio-méthanisation). Le prétraitement consiste à ouvrir et enlever des sacs si possible; à séparer des corps étrangers nuisibles au traitement de bio-méthanisation. (faire le tri des matières organiques dont se servira l'usine de bio-méthanisation à partir des déchets domestiques qui contiendront des matières organiques qui n'auront pas été récupérées dans les bacs bruns de récupération).

Nous pouvons affirmer que la technologie qui sera utilisée pour la bio-méthanisation n'est pas encore choisie.

En réalité, le CTMO par biométhanisation accueillera 60 000 tonnes de résidus alimentaires (RA) et 19 550 tonnes de résidus verts (RV) par année. Il permettra de produire 4 000 000 m³ de biométhane et 18 000 tonnes de digestat (précompost). Selon le promoteur, le biogaz produit pourra être épuré et injecté dans le réseau de Gaz Métropolitain, le digestat sera transporté vers le centre de compostage du complexe environnemental Saint-Michel (dans le secteur Nord), les RV seront réacheminés à l'extérieur de l'île. La biométhanisation apportera également un gain environnemental important en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES) que génèrent les matières résiduelles organiques (MRO) une fois enfouies. D'autre part, elle diminue le risque de contamination des nappes phréatiques par les lixiviats produit par les mêmes résiduelles organiques.

Une démonstration et une analyse financière complète (coûts et revenus) doivent être finalisées afin d'en tirer le plein potentiel financier pour tous nos citoyens

Centre-pilote de prétraitement des ordures ménagères

Tel que mentionné, le centre-pilote de prétraitement des ordures ménagères permettra d'évaluer le plein potentiel de valorisation des matières résiduelles organiques. Ce centre accueillera les ordures ménagères, soit les sacs de poubelles traditionnels, l'objectif étant de réduire davantage les quantités de déchets destinés à l'enfouissement.

En plus de la collecte de la récupération et celle des ordures ménagères, il y aura des collectes spécifiques de résidus alimentaires et de résidus verts. Selon nous, le sac vert devrait se trouver directement vers ce centre-pilote non seulement pour la recherche, mais aussi dans le but d'éviter cette troisième collecte et faire le tri des ordures ménagères sur place évitant ainsi de vouloir trouver d'autres alternatives à la collecte des ordures ménagères. Une troisième collecte pour la Ville de Montréal-Est signifie un voyage supplémentaire qui certainement générera une émission de GES avec le transport utilisé. Or, la réduction du nombre de transports est un facteur aussi déterminant pour la lutte contre les émissions de GES que les avantages de la biométhanisation.

Valorisation des matières résiduelles organiques

En mars 2011, la nouvelle Politique québécoise de gestion des matières résiduelles et le premier plan d'action quinquennal qui l'accompagne étaient adoptés. L'un des principes est le respect des 3RV-E : réduction à la source, réemploi, recyclage, valorisation et élimination.

Dans le but d'atteindre les objectifs du PGDMR, on compte participer activement au bannissement de l'enfouissement des matières résiduelles organiques d'ici 2020 avec 60 % de ceux-ci valorisés d'ici 2015. Étant la ville hôte de ce premier projet dans l'agglomération de Montréal, nous recommandons fortement les principaux partenaires de réaliser un projet gagnant pour nos citoyens, un projet qui tiendra compte de la génération de la qualité de vie de la génération future. Ce projet doit se traduire par un engagement financier pour assurer des revenus annuels récurrents pour les municipalités impliquées. Une étude d'impact économique sur l'exploitation d'une installation de valorisation de matières organiques de MDDEP a montré l'obligation de déposer une garantie financière permettant de couvrir les risques financiers (et environnementaux) liés à l'exploitation de ces installations.

En considérant les besoins de nos citoyens, nous devons assurer non seulement un réseau routier de qualité, mais aussi assurer des revenus de taxation substantiels jusqu'à même considérer un programme d'embellissement de notre paysage urbain, si nécessaire. La participation citoyenne est fondamentale pour réaliser efficacement ce projet et il faut absolument trouver toutes les justifications nécessaires pour que ce projet collectif devienne une source de financement autre que la taxe foncière.

Dans le cas de l'usine de biométhanisation, aucune loi ni aucun règlement ne nous autorisent à facturer présentement cette nouvelle usine d'ordure génératrice de revenus qui servira à une population plus élargie que celle de notre ville en réduisant l'émission des gaz à effet de serre et la quantité de matières organiques destinées à l'élimination même si celle-ci apportera un certain bénéfice à son propriétaire (forme d'activité commerciale) qui utilisera sûrement différents services offerts que ce soit de l'eau (aqueduc et/ou égouts), des routes ou autres services donnés par notre municipalité. Il nous apparaît, qu'afin de contribuer en relation avec les services reçus, une odeur incommode pour nos citoyens et une augmentation de la circulation de camionnage, une contrepartie devrait être versée à la municipalité sous forme de taxation, de tarification ou autre comme dans le cas des carrières ou immeubles fédéraux. (Annexe 1)

Les enjeux soulevés par les citoyens

Plusieurs interrogations persistent et les citoyens ont bien raison au sujet des odeurs liées à la décomposition des matières organiques, le lixiviat produit le cas échéant, de l'augmentation de la circulation, de phénomène des îlots de chaleur, de l'iniquité territoriale, du choix des technologies, de la collecte et de la provenance des ordures, des coûts et du financement du projet et c'est pourquoi nous soumettons ce mémoire en tant que représentants des citoyens de la Ville de Montréal-Est.

Odeur

On nous affirme cependant que les odeurs seront contrôlées parce que le déchargement des matières organiques se fera à l'intérieur de l'usine. Une étude de dispersion des odeurs faite à partir d'un simulateur électronique démontre qu'il est nécessaire d'avoir un rayon de 500 mètres de l'usine sans résidence pour respecter les normes du MDDEP. Pour pallier à ce genre de problèmes, il sera important de respecter les lignes directrices imposées par le MDDEP et de prendre les mesures nécessaires au respect des citoyens et de l'environnement. Nous sommes confiants que tout sera contrôlé de façon à garder les odeurs à l'intérieur du site et que des parcours de route seront déterminés et suivis de façon rigoureuse à la satisfaction des citoyens. Il n'en demeure pas moins qu'il y a 3 unités de logements, dont un bungalow et un duplex à proximité du site situé sur l'avenue Broadway Nord, et ce, à l'intérieur du périmètre de 500 mètres de l'usine. Une étude tient pour acquis que les trois résidences à l'intérieur de ce rayon ne sont pas habitées. (Voir correspondance avec le ministère sur le site de ocpm.qc.ca). Il faudra néanmoins trouver une solution pour assurer leur quiétude ou bien les exproprier.

Il reste à démontrer que les camions doivent rester étanches en tout temps lors de la collecte, car cela n'a pas été fait de façon significative pour nos citoyens en milieu résidentiel. Notre recommandation est de rassurer les citoyens à ce niveau en vue d'assurer son application entre les points de collecte jusqu'à destination.

Sécurité

Plusieurs usines sont déjà en opération et il sera important d'assurer la sécurité de nos citoyens considérant les risques potentiels et du fait qu'il ne faut pas reproduire les mêmes erreurs que l'usine de Montpellier en France ou ailleurs dans le monde.

Les usines de Montréal seront pressurisées et les quais de déchargement seront munis de sas afin de garder l'air à l'intérieur. Des filtres seront installés pour le rejet de l'air et un système de détection des odeurs analysera l'air à l'extérieur. Les roues des camions seront également nettoyées pour ne pas entraîner de débris à l'extérieur.

Transport

Il faut utiliser l'autoroute 40, la rue Sherbrooke, la rue Notre-Dame, le boulevard Henri-Bourassa, l'avenue Marien ou les multiples voies publiques qui relient la Ville de Montréal-Est aux arrondissements avoisinants, soit l'arrondissement de Mercier - Hochelaga-Maisonneuve situé à l'ouest de la Ville ou l'arrondissement de Rivière-des-Prairies - Pointe-aux-Trembles situé au nord et à l'est de la Ville. L'objectif de réduction des transports en termes de gaz à effet de serre ou de km est louable, mais occasionnera une concentration plus élevée de camions et par le fait même une augmentation de gaz à effet de serre vers les villes de l'est et les citoyens ont raison d'en être inquiets.

En effet, les citoyens ont raison de s'inquiéter de l'augmentation du nombre de camions dans le secteur circulant sur le territoire. Étant une ville avec un zonage particulier industriel à 85 % dans un territoire de 12 km², un relevé complet sur une période déterminée doit être fait et rédigé afin de faire toute la lumière dans ce dossier, à savoir le nombre réel de camions circulant actuellement dans les artères principales de l'est de Montréal, dont les rues Sherbrooke, Notre-Dame, Hochelaga, le boulevard Henri-Bourassa et les voies de service de l'autoroute 40 entre autres. Nous proposons donc une analyse complète en ce sens afin d'assurer une information soutenue et pertinente pour nos citoyens. De plus, il serait souhaitable d'établir des routes prédéfinies afin de diriger les camions vers le site en toute quiétude pour nos citoyens. Il en sera ainsi beaucoup plus facile de considérer et réaliser l'impact réel d'une augmentation annuelle moyenne prévue de 58 camions par jour, cinq jours par semaine qui s'ajouteront au trafic déjà lourd, soit 44 camions par jour de décembre à mars, 55 d'avril à septembre et de 88 camions en novembre et décembre. Des camions de déchets de sept à huit tonnes ainsi que cinq camions de 30 tonnes feront partie de cet ajout. (Voir l'analyse faite par la firme Génivar sur le site de l'Office de consultation de Montréal). La problématique sur l'augmentation du nombre de camions pourrait amener un autre problème environnemental qui est celui des émissions de gaz à effet de serre dont seront responsables les camions supplémentaires. Il importe donc de mener une étude sur la gestion efficace de la collecte et de ce fait même une étude du circuit de transport des matières résiduelles organiques.

L'atteinte de notre objectif de réduire les gaz à effet de serre et le nombre de km de 710 000 km est important et il faut quand même admettre qu'il y aura une concentration additionnelle importante de véhicules sur notre territoire, ce qui viendra détériorer davantage la qualité de vie des résidents et la qualité de l'air. L'étude actuelle est effectivement trop restreinte et il manque plusieurs éléments importants quant aux impacts et aux nuisances reliées au transport de ces matières. La réalité est souvent tout autre et il est de notre responsabilité de rassurer nos citoyens !

Enjeux et défis

La Ville de Montréal-Est étant l'hôte de ce premier projet de valorisation des déchets organiques sur le territoire doit retirer les bénéfices reliés par l'épuration des 4 millions de m³ récurrents.

Il sera important d'assurer la présence des inspecteurs du MDDEP afin de s'assurer de l'application du modèle proposé et des lignes directrices imposées au promoteur représenté par la Ville de Montréal.

Secteur en émergence (carte à soumettre)

L'instauration de ce projet demeure néanmoins un maillon important dans un secteur situé entre l'avenue Marien et le boulevard Bourget. Un nombre considérable de camions transigent actuellement en direction du site de transbordement de EBI (Éconord) avec près d'un million de tonnes de déchets transbordés des arrondissements et d'autres clients vers les sites d'enfouissement de Lachine et de Berthier en passant par la Ville de Montréal-Est. De plus, la compagnie AIM est une entreprise importante de la Ville de Montréal-Est qui récupère les résidus de métaux depuis plusieurs années. Elle possède maintenant un nouveau terrain qui servira de site pour les résidus de construction. L'équité territoriale n'est pas du tout respectée et ces projets doivent générer des revenus supplémentaires pour la municipalité.

Collecte

Étant responsables des coûts de la collecte des matières organiques, des efforts supplémentaires devront être déployés afin d'assurer la participation de nos citoyens. Nous devons inciter nos citoyens à ajouter une troisième collecte dans notre territoire. Tel que déjà mentionné, cette troisième collecte signifie un voyage supplémentaire, ce qui va augmenter le nombre de camions dans les rues résidentielles et générera une émission de GES avec le transport utilisé. Sur notre territoire, l'affirmation alléguant que les deux collectes d'ordures par semaine seront remplacées par une collecte d'ordures et une collecte de résidus alimentaires par semaine est fautive puisque nous avons actuellement une seule collecte pour les ordures (bac noir) et une autre pour le recyclage (bac bleu).

Gouvernance et technologie

Ces éléments n'ont pas encore été déterminés et il sera important d'assurer une bonne participation citoyenne au niveau des meilleures pratiques dans le monde et du comité qui pourrait être ainsi formé. L'appel d'offres devient ainsi une procédure formelle et que la meilleure technologie au meilleur coût devrait être exigée afin d'assurer l'efficacité et la sécurité des citoyens. La présence d'un représentant(e) de la Ville de Montréal-Est serait aussi souhaitable au niveau du conseil d'administration afin d'assurer un lien direct et permanent avec la municipalité et ses citoyens.

Cadre ou plan d'affaires financier proposé

Quelles sont les retombées locales reliées à ce projet ?

Aurons-nous une forme de compensation financière récurrente ou une forme de redevances ? Quel est le bénéfice financier ou autre pour nos citoyens ? En effet, la Ville de Montréal-Est demande depuis le début de ce projet d'obtenir des compensations à la Ville de Montréal, compte tenu du coût de plus en plus élevé de l'entretien des réseaux routiers. (Voir Annexe 2 - correspondance entre la Ville de Montréal-Est et la Ville de Montréal)

Acquiesçant du fait que nous ne sommes pas contre la vertu en vue de participer très activement à l'amélioration et à la valorisation des déchets en plus de payer pour l'entretien et le nettoyage de toutes ces infrastructures routières. Nous sommes bien prêts à faire notre part, mais pas à nos dépens. Nous devons collectivement en retirer un bénéfice récurrent et ce projet constitue une raison supplémentaire d'établir des ententes en partenariat avec les personnes concernées.

Le terrain de la carrière Demix étant la propriété de la Ville de Montréal, celle-ci ne paie aucune taxe à la Ville de Montréal-Est. Des organismes gouvernementaux paient déjà des taxes ou des en lieux de taxe à la Ville de Montréal-Est. Le port de Montréal qui est de juridiction fédérale paie des en-lieu de taxes annuellement à la Ville de Montréal-Est. Ce qui est tout à fait normal étant donné que tout le transbordement fait à partir des installations portuaires sur le territoire de la Ville de Montréal-Est emprunte son réseau routier. La Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île de juridiction provinciale paie des taxes à la Ville de Montréal-Est. De plus, une entente signée en 2010 entre la Ville de Montréal-Est et une entreprise prévoit le paiement d'une redevance de 0,15 \$ par tonne nette de marchandises qui transite sur leur site. Le montant total des redevances payables à Ville ne peut excéder une somme de 250 000 \$ par année civile.

Toute forme de développement économique doit se traduire avec une relation gagnant-gagnant et nous n'avons pas cette impression en ce moment. Nous sommes les grands perdants dans ce projet à moins qu'il soit possible d'établir d'en retirer un bénéfice financier récurrent pour nos citoyens. Une négociation avec le gouvernement du Québec est nécessaire. La conversion en terminal de Shell, l'absence de revenus de taxation et le fait que nous n'avons aucun pouvoir de contrôle au niveau du zonage en vertu de l'article 89 de la charte de la Ville de Montréal justifient davantage notre demande en toute équité.

La Ville de Montréal-Est demande à l'agglomération de Montréal une compensation financière étant donné qu'elle doit entretenir le réseau routier qu'emprunteront les camions de l'usine de biométhanisation et le centre pilote de prétraitement. Cette compensation financière peut prendre la forme d'un pourcentage des revenus de la vente du méthane, en lieu de taxe ou d'un montant fixe prédéterminé, approvisionnement de la Ville de Montréal-Est en méthane.

Il existe un projet de règlement sur les garanties financières exigibles pour l'exploitation d'une installation de valorisation de matières organiques. Ce projet vise des garanties financières de la part des exploitants d'une installation de traitement de matières organiques. Les installations de valorisation visées sont celles où s'effectuent des opérations de tri, de transfert, de stockage ou de traitement de matières organiques en vue de leur valorisation. www.mddep.gouv.qc.ca Ces garanties sont à verser au ministère. C'est peut-être là que la Ville peut miser.

Plan de communication / participation citoyenne

L'implication de nos citoyens doit se faire de façon graduelle et justifiée, car c'est leur engagement qui fera ce projet un succès ou non. Il faut leur donner des raisons et les moyens de récupérer les déchets organiques et il y a peu de recommandations à cet effet dans le plan directeur. Il faut aller beaucoup plus loin dans la démarche et justifier le tout simplement et de façon constructive.

Conclusion

En dépit des objectifs très louables du programme de gestion de gestion des matières résiduelles et de l'article 89 de la charte de la Ville de Montréal permettant de s'installer sur leur terrain à l'intérieur de la Ville de Montréal-Est, il n'en demeure pas moins que l'acceptabilité sociale de ce projet revêt d'une très grande importance. Nous avons été à l'écoute et sensibilisé par toutes les interventions et allégations soulevées par les citoyens et experts au cours des présentations et des consultations publiques à ce jour. Les citoyens de toutes les communautés ont besoin d'être informés en toute transparence et en toute confiance. Les propos doivent être rassurants et des mesures concrètes doivent être envisagées afin d'assurer le succès de ce projet dans le temps afin d'atteindre nos objectifs. Trop souvent les citoyens ont été négligés ou mal compris et ils doivent être accompagnés tout au long du projet et assurer cette flexibilité à un coût raisonnable.

Pour toutes ces raisons, nous sommes en faveur du projet, mais très préoccupés des impacts réels sur le développement durable reliés sur notre développement économique, social et environnemental. Nous devons absolument en faire un modèle d'affaires hors du commun et instaurer toutes les mesures possibles pour en retirer son plein potentiel au bénéfice de tous nos citoyens.

Merci

Robert Coutu

Annexe 1

Concernant l'usine de biométhanisation, qui s'installera à Montréal-Est, celle-ci s'avérera être exempte de taxes en vertu de l'article 204, alinéa 4, étant au nom d'une municipalité. En vertu de l'article 205 de la LFM, une municipalité pourrait par règlement imposer le paiement d'une compensation pour les immeubles exclus en vertu de l'article 204, alinéa 4, toutefois une exemption est prévue pour une autre municipalité locale si elle est propriétaire entre autres... d'un système ou équipement de traitement d'eau ou d'ordure. Donc la LFM prévient toute taxation ou compensation dans ce cas-ci.

Dans le cas de compensation tenant lieu de taxes, cette forme de taxation vise les immeubles à participation gouvernementale et celle-ci est basée sur un pourcentage multiplié par le taux global de taxation, lequel sera appliqué à la valeur non imposable de l'immeuble.

Dans le cas des immeubles fédéraux, il existe la Loi sur les paiements versés en remplacement des impôts, qui gère les éléments du calcul des paiements, dont entre autres, le taux effectif applicable qui se définit comme le taux d'impôt foncier ou de l'impôt sur la façade, qui, selon le ministre serait applicable à une propriété fédérale si celle-ci était une propriété imposable. Cette loi s'applique donc pour les immeubles fédéraux.

Par ailleurs, les immeubles fédéraux ou autres qui sont loués par un propriétaire exempté de taxes foncières en vertu de l'article 204 pourra se voir imposer une taxation régulière, soit comme industriel, commercial ou résidentiel, terrain vague ou autre, son activité étant réputé desservi une quelconque fonction apportant un bénéfice. Ces taxations seront calculées en fonction du taux de taxation de la catégorie à laquelle il est assimilé et recevra son propre compte de taxes.

Dans le cas des Carrières, une Loi a permis de procurer une forme de redevance aux villes où elles sont implantées puisque le poids de leur camion de transport est un des éléments importants dans la circulation et l'impact sur les routes a été considéré important. Cette redevance doit donc servir de fonds accumulés afin de pouvoir compenser une partie de la réfection des routes directement endommagée par leur volume de transport et/ou poids.



Le 30 mai 2011

Monsieur Luc Gagnon
Chef de division – urbanisme
Direction du développement économique et urbain
303, rue Notre-Dame Est, bureau 5A-05
Montréal (Québec) H2Y 3Y8

Objet : Projet de règlement autorisant la construction et l'occupation à des fins de centre de traitement des matières organiques sur le territoire de la Ville de Montréal-Est

Monsieur,

Le projet présenté dans le cadre de l'établissement d'un centre de traitement des matières organiques sur le site de l'ancienne carrière Demix est non conforme à notre règlement numéro 713. Par contre, nous comprenons et nous sommes d'avis que l'agglomération de Montréal a, par l'entremise de la Charte de la Ville de Montréal, article 89, le pouvoir d'outrepasser la réglementation locale. En tenant compte de ce fait, le projet de règlement autorisant la construction et l'occupation, à des fins de centre de traitement des matières organiques par biométhanisation, en bâtiment fermé, sur deux emplacements situés du côté nord du boulevard Métropolitain Est sur le territoire de la Ville de Montréal-Est, à l'est de l'avenue Broadway Nord, après vérification est somme toute recevable d'un point de vue légal.

Cela n'empêche pas que la Ville de Montréal-Est souhaite bénéficier, sous quelque forme que ce soit, d'une compensation pour recevoir sur son territoire une telle structure.

Lors d'une rencontre tenue le 12 mars 2011 avec deux représentants affectés au projet, soit messieurs Martin Gaulin Gendreau, conseiller en aménagement, et Jean Lacroix, ing., nous avons de plus fait quelques demandes concernant l'aménagement du site. Ces demandes touchent plus particulièrement l'accès routier au site ainsi que l'aménagement paysager en bordure du site. Lors de cette rencontre, nous avons été heureux d'apprendre qu'une démarche architecturale sera faite afin de donner une signature design au projet et qu'une étude de circulation sera réalisée.

En somme, la direction des Services techniques de la Ville de Montréal-Est émet un avis favorable à l'égard du projet de règlement proposé au sommaire portant le numéro 1114439001 relatif à l'implantation d'un centre de traitement des matières organiques et d'un centre pilote de prétraitement sur son territoire. Nous estimons que les dispositions incluses au projet de règlement sont appropriées et que les dispositions complémentaires de notre propre réglementation sauront encadrer correctement ce projet de construction.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Jean-Nicolas Thibodeau, ing.
Directeur des services techniques
Directeur général adjoint

JNT/dd

c.c. Louis Lemay, directeur général ✓

Direction des services techniques
11370, rue Notre-Dame, Montréal-Est (Québec) H1B 2W6
Téléphone : 514-368-5574 – Télécopieur : 514-868-5275



CABINET DU MAIRE

Le 9 avril 2010

Monsieur Martin Héroux, ing., Ph. D.
Service des infrastructures, transport et environnement
Direction de l'environnement et du développement durable
Division de la gestion des matières résiduelles
801, rue Brennan, 8^e étage
Montréal (Québec) H3C 0G4

**Objet : Localisation des infrastructures de traitement
des matières résiduelles – Secteur est**

Monsieur,

Pour donner suite à notre rencontre du 12 mars dernier, nous avons analysé les différents sites potentiels pour l'établissement d'un centre de digestion anaérobique, ainsi que pour un centre pilote de prétraitement.

Malheureusement, il appert qu'aucun site ne répond aux critères de localisation que vous avez établis. Nous avons également quadrillé notre territoire et n'avons pu y trouver d'autres sites potentiels.

L'ancienne carrière Demik est souvent citée comme site de prédilection et selon notre lecture, elle semble être la plus susceptible d'être choisie par votre administration. Il est vrai que ce secteur est peu développé mais la Ville de Montréal-Est ne peut néanmoins accepter de nuire aux futurs développements de celui-ci, contrevenant de façon accrue, aux critères de localisation que vous vous êtes déjà fixés (rayon de 500 mètres odeurs et augmentation du trafic).

Monsieur Alain DeSousa et madame Chantal I. Gagnon ont été rencontrés le 8 février 2008 par les dirigeants de la municipalité. Cette rencontre portait essentiellement sur les mêmes points qui nous ont été présentés lors de notre réunion du 12 mars dernier. Suite à ladite rencontre du 8 février 2008, nous leur avons fait part de notre position relativement à l'implantation d'un centre de digestion anaérobique, comme en témoigne notre lettre datée du 18 mars 2008 jointe à la présente. Notre position n'a d'ailleurs pas changée depuis ce temps, particulièrement en ce qui a trait au paiement des redevances à la Ville de Montréal-Est.

Comme cette lettre est demeurée sans réponse jusqu'à ce jour, nous sollicitons votre coopération pour nous faire part de votre position avant le 18 avril prochain.

Enfin, nous vous assurons de notre entière collaboration et sommes ouverts à toutes discussions menant à une entente dans ce dossier.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les plus respectueux.

Le Maire,

Robert Coutu

JNT/hl
p. j. (1)

c. c. : M. Alan DeSousa
Mme Chantal I. Gagnon

Ville de Montréal-Est 11370, rue Notre-Dame, Montréal-Est (Québec) H1B 2W6
Téléphone : 514.645.7431 Télécopieur : 514.645.7485

cc :



CABINET DU MAIRE

Le 18 mars 2008

Monsieur Alan DeSousa
Membre du comité exécutif
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est, bureau R.111
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Objet : Rencontre du 8 février 2008 concernant les matières résiduelles

Monsieur,

Je tiens tout d'abord à vous remercier pour votre habituel professionnalisme. Cette rencontre m'a permis de constater que vous traitez avec la plus grande importance la question des matières résiduelles. Je comprends aussi que la tendance qui se dessine en faveur de l'autonomie régionale fait partie des orientations de l'agglomération de Montréal.

Je suis aussi d'avis, comme vous, que la mise en application de nouvelles technologies telles que le prétraitement et la digestion anaérobique des déchets sont des pistes de solutions pour une gestion responsable des rejets domestiques.

De plus, je suis également de votre avis que le site de l'ancienne Carrière Demix est probablement l'endroit idéal pour la mise en place de telles installations.

Je constate d'ailleurs dans vos documents que le seul site de résidus ultimes pour toute l'île de Montréal se trouve à Montréal-Est.

La mise en place d'une usine pilote pour le prétraitement et un centre de digestion anaérobiques sont les premières étapes qui mèneront à l'utilisation définitive du site à des fins d'entassement de matières résiduelles. Il ne fait aucun doute que si nous permettons aujourd'hui ces installations, il sera difficile pour Montréal-Est d'empêcher l'utilisation de la carrière comme site de disposition ultime. C'est donc pourquoi il serait important de clarifier dès maintenant, dans le cadre d'une entente, ce qui pourrait entraîner demain des implications énormes pour la ville de Montréal-Est.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JL' followed by a flourish and the number '12'.



CABINET DU MAIRE

Monsieur Alan DeSousa

2.

Nous sommes certainement d'accord sur le fait que la venue de matières résiduelles n'est pas des plus souhaitables. Plusieurs exemples de problématiques liées aux sites d'enfouissement font d'ailleurs la manchette dans l'actualité et rares sont les municipalités qui veulent accueillir de telles installations sur leur territoire.

Mon appui à la venue de telles activités ne pourrait être garanti qu'avec la certitude que la Ville de Montréal-Est soit dédommée sous forme de redevances, pratique déjà appliquée dans d'autres sites de dispositions ultimes. Tel que discuté lors de notre rencontre, nous avons déjà eu de sérieux échanges avec un organisme afin de prendre entente pour l'établissement d'une royauté pour l'utilisation de la Carrière Demix à des fins similaires.

En d'autres mots, en tant que maire, je ne pourrais accepter que la Ville de Montréal-Est serve de décharge pour l'ensemble de l'agglomération sans qu'il y ait redevance et application des meilleures technologies environnementales afin d'assurer une utilisation durable et respectueuse de l'emplacement.

Je suis certain que vous comprenez notre position qui est d'abord d'agir dans l'intérêt de nos citoyens et soyez assuré de notre entière coopération dans ce dossier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur DeSousa, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Maire,

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Yvon Labrosse'.

Yvon Labrosse

YL/dd

c.c. M. Claude Léger, directeur général, Ville de Montréal