

Centre de traitement des matières organiques
(CTMO)

Procès-verbal de l'assemblée régulière
Comité de suivi Ouest

Rencontre du 14 juin 2017
Mairie de Saint-Laurent



PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE RÉGULIÈRE

CENTRE DE TRAITEMENT DES MATIÈRES ORGANIQUES (CTMO)

COMITÉ DE SUIVI OUEST

LE 14 JUIN 2017

18 h 00 – 19 h 30

MAIRIE DE SAINT-LAURENT

777 boulevard Marcel-Laurin

Montréal (QC) H4M 2M7

Présenté à	Comité de suivi Ouest
Rédaction du procès-verbal	Transfert Environnement et Société 5524 Saint-Patrick Montréal, Québec, H4E 1A6
Animation	Marie Beaubien, <i>animatrice</i> Danny King, <i>secrétaire</i>

Table des matières

1	Participants à la rencontre.....	1
2	Objectifs de la rencontre	2
3	Déroulement.....	2
4	Procès-verbal	2

Liste des annexes

Annexe 1 : Liste des décisions et des suivis.....	10
Annexe 2 : Présentation réalisée au Comité de suivi Ouest.....	12
Annexe 3 : Revue de presse	25
Annexe 4 : Plan de communication de la <i>Campagne bien mangé, bien jeté</i>	25
Annexe 5 : Illustration et description des niveaux de service aux intersections.....	25

Liste des tableaux

Tableau 1 : Liste des décisions de l'assemblée régulière du 8 mars 2017	3
Tableau 2 : Liste des suivis de l'assemblée régulière du 8 mars 2017	3

1 PARTICIPANTS À LA RENCONTRE

Membres présents à l'assemblée régulière du Comité de suivi - Ouest du 14 juin 2017 :

Beaudoin, Stéphane	Représentant administratif - Pierrefonds-Roxboro
Blain, Éric	Représentant du promoteur - Ville de Montréal
Desrosiers, Linda	Citoyenne - Ahuntsic-Cartierville
Déziel, Guy	Représentante d'un organisme de la société civile - Pierrefonds-Roxboro - Vert Cité
Kayal, Michel	Citoyen - Pierrefonds-Roxboro
Lajoie, Anne-Christine	Représentante administrative - Ahuntsic-Cartierville
Mainville, Sophie	Représentante d'un organisme de la société civile - Saint-Laurent - Développement économique Saint-Laurent
Montpetit, Nicolas	Représentant d'un organisme de la société civile oeuvrant en Environnement à l'échelle montréalaise - Regroupement des écoquartiers de Montréal
Rémy, Élyse	Représentante d'un organisme de la société civile - Ahuntsic-Cartierville - Ville en vert

Autres participants :

Desmarais, Jean-Philippe Expert	Transport, ingénieur – chef d'équipe au Service des infrastructures, de la voirie et des transports – Ville de Montréal
Roberge, Maxime	Représentant du promoteur - Ville de Montréal

Consultant (Transfert Environnement et Société) :

Beaubien, Marie	Animatrice
King, Danny	Secrétaire

Membres absents à l'assemblée régulière du Comité de suivi – Ouest du 14 juin 2017 :

Beaulac, Gaby	Représentante administrative - Saint-Laurent
Chitilian, Harout	Élu - Ahuntsic-Cartierville
Gignac, Yves	Élu - Pierrefonds-Roxboro
Haouari, Yassine	Citoyen - Saint-Laurent
McDougall, Patricia	Représentant d'un organisme institutionnel - CIUSSS du Nord-de-l'Île-de-Montréal
Miele, Francesco	Élu - Saint-Laurent

Sièges vacants

Représentant de l'exploitant

2 OBJECTIFS DE LA RENCONTRE

L'assemblée régulière du Comité de suivi Ouest (« Comité ») du 14 juin 2017 avait pour but principal de présenter et d'informer les membres du Comité sur les thématiques de la circulation et de la situation des 9 logements et plus.

3 DÉROULEMENT

La rencontre du 14 juin 2017 a eu lieu à la Mairie de Saint-Laurent entre 18 h 00 et 19 h 30.

Une présentation PowerPoint (annexe 2) exposant certaines sections de l'ordre du jour a été utilisée dans le cadre de ce Comité.

L'ordre du jour de la rencontre était le suivant :

1. Présentation de l'ordre du jour
2. Prise des présences
3. Retour sur la dernière assemblée
4. État d'avancement du projet
5. Présentation des thématiques
 - a. Circulation
 - b. Neuf logements et plus
6. Prochaines rencontres
7. Varia
8. Clôture de l'assemblée

4 PROCÈS-VERBAL¹

1. Présentation de l'ordre du jour et prise des présences

Suite à la présentation de l'ordre du jour, Mme Marie Beaubien fait un tour de table pour la prise des présences.

¹ La liste des décisions adoptées par le Comité pour l'assemblée régulière du 14 juin 2017 et la liste des suivis à réaliser par les membres se trouve à l'annexe 1. Les diapositives présentées lors de cette assemblée sont disponibles à l'annexe 2.

2. Retour sur la dernière assemblée

a. Approbation du procès-verbal de la dernière assemblée

Les membres du Comité approuvent unanimement le procès-verbal tel que reçu par courriel le 29 mai dernier.

b. Mise à jour des règles de fonctionnement et de la liste de décisions

M. Blain revient sur la liste des décisions prises à la dernière assemblée.

Tableau 1 : Liste des décisions de l'assemblée régulière du 8 mars 2017

Thématique	Décisions
Règle de fonctionnement du Comité	-
Contenu des assemblées régulières	Approbation du procès-verbal du 8 mars 2016

c. État d'avancement de la liste des suivis

M. Blain revient sur la liste des suivis de la dernière assemblée.

Tableau 2 : Liste des suivis de l'assemblée régulière du 8 mars 2017

Suivis	Responsable	Échéancier
Présenter à combien d'unités de ménage correspond le 25 000 tonnes de matières qui seront traitées par le centre pilote de prétraitement	Ville de Montréal	Sera présenté à une assemblée thématique ultérieure

3. État d'avancement du projet

M. Blain expose une mise à jour des étapes réalisées ainsi que l'échéancier de réalisation du projet.

Questions/commentaires	Réponses
À la dernière rencontre, il a été mentionné que la Ville attendait la confirmation formelle des subventions de tous les paliers de gouvernement avant de lancer les appels d'offres. La Ville a-t-elle eu ces confirmations?	La Ville a obtenu les confirmations. Le projet est subventionné par les deux paliers de gouvernement pour un montant total de 135 millions de dollars. La Ville avait besoin d'une confirmation formelle de toutes les subventions avant de lancer les appels d'offres. Dans le cas où la Ville de Montréal aurait entamé le processus d'appel d'offres, le gouvernement fédéral aurait remis en question la demande de subvention et aurait conclu que la Ville avait, à elle seule, les moyens financiers nécessaires pour réaliser le projet.

M. Blain présente la revue de presse (annexe 3) et invite les membres à visionner les trois publicités de la *Campagne bien manger, bien jeter* (le plan de communication de cette campagne est disponible à l'annexe 4).

4. Présentations thématiques

M. Blain expose les thématiques qui seront présentées lors de cette rencontre : la circulation et les neuf logements et plus.

a. Circulation²

M. Blain présente M. Jean-Philippe Desmarais, ingénieur – chef d'équipe au Service des infrastructures, de la voirie et des transports de la Ville de Montréal. Cet expert sera en mesure de présenter et de répondre aux questions techniques associées à cette thématique.

Questions/commentaires	Réponses
Est-ce que les camions entreraient et sortiraient par Pitfield?	Oui, c'est un sens unique donc en virage à droite seulement à l'entrée et à la sortie. Les camions semi-remorques entreraient et sortiraient par Henri-Bourassa
Est-ce que le nombre de camions qui passeront à cet endroit a été estimé?	Tout accès confondu, il pourrait y avoir jusqu'à 20 camions à l'heure. Les camions plus gros (semi-remorques) passeront par Henri-Bourassa tandis que les autres (camions à bennes) passeront par Pitfield.
Les camions utiliseront-ils la voie de desserte de l'autoroute 13?	Oui, la sortie donne directement à l'entrée du centre de compostage.
Est-ce que les 20 camions à l'heure circuleront à l'heure de pointe?	L'étude est basée sur la circulation de 30 véhicules à l'heure. Ce nombre inclut dix voitures d'employés. Les estimations ont été réalisées de façon très conservatrice. Pour évaluer les impacts sur la circulation, les experts ont pris comme référence le mois de novembre, période où le nombre de camion est deux fois plus élevée que la moyenne principalement à cause du ramassage des feuilles. En outre, ils ont multiplié le nombre de camions par 1,5. Également, le nombre de camions a été divisé par 10 qui représente le nombre d'heures d'opération possible, ce qui donne 10 véhicules à l'heure. Étant donné qu'ils entrent et ils sortent, ce chiffre est doublé pour donner 20 camions à l'heure. Finalement, les experts ont ajouté les 10 véhicules

² La section sur la thématique de la circulation peut être consultée à l'annexe 2 (diapositives 15 à 33).

L'étude d'impact sur les déplacements pour le Centre de traitement des matières organiques (compostage) de Saint-Laurent peut être consultée à l'adresse Internet suivante : <http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P61/3b.pdf>

Questions/commentaires	Réponses
	d'employés pour arriver à 30 véhicules au total. Le nombre de camions a été surestimé en se basant sur la moyenne du mois de novembre afin d'évaluer les impacts dans le pire scénario. De plus, les camions n'auront pas tendance à circuler aux heures de pointe, d'une part, les collectes sont en cours et, d'autre part, il n'est pas rentable de faire circuler les camions en période de circulation dense.
À quoi correspond la croix avec les couleurs sur la carte (diapositive 23)?	La croix représente le niveau de service à un carrefour donné (une intersection). Chaque embranchement de la croix correspond à une approche de ce carrefour. Les deux figures ci-bas expliquent à quoi réfèrent les indications situées dans chacun des embranchements. (L'illustration et la description plus détaillée des différents niveaux de service peuvent être consultées à l'annexe 5) Le niveau de service (délai d'attente) est indiqué par une lettre de A à F, A représentant un plus court délai d'attente.
	Niveau de service Véhicules lourds Cyclistes Retard en sec. Véhicules par mouvement Piétons
La congestion commence plus au sud à la sortie de l'autoroute 13 où il y a la station de service.	La voie de desserte est effectivement très achalandée. Les heures de pointe se prolongent dans le temps.
Est-ce que les calculs de l'étude ont été réalisés en prenant en compte les opérations du Centre de compostage à leur pleine capacité?	Oui. Ces études sont toujours faites en tenant compte des opérations à pleine capacité des infrastructures.
Les 30 véhicules estimés touchent-ils les deux entrées du centre? Est-ce que ce sont 30 véhicules à chacune des entrées?	Nous parlons de 30 véhicules pour les deux entrées réunies.
Est-ce que le programme de modernisation des feux de circulation des arrondissements allègera	Tout projet de modernisation de la circulation vise à alléger le trafic.

Questions/commentaires	Réponses
la circulation? Avez-vous tenu en compte l'implantation de la nouvelle gare ? Y aura-t-il des feux de circulation au coin de Thiemens et Pitfield?	Le remplacement des arrêts par des feux de circulation au coin de Thiemens et Pitfield est prévue, mais l'arrivée du Réseau électrique métropolitain (REM) entraînera une prolongation de Thiemens vers l'Ouest et l'implantation d'un stationnement incitatif. Dans ce contexte, nous n'avons pas toute l'information pour compléter nos calculs. Nous sommes donc en attente de l'obtention d'information plus précise sur l'aménagement des environs pour déterminer la localisation précise des feux de circulation. Pour la modernisation des feux sur Henri-Bourassa, il y a un projet de réaménagement à l'étude, il faut attendre que les plans d'aménagement du boulevard Henri-Bourassa soient terminés pour installer et programmer les feux afin de ne pas intervenir deux fois.
Les recommandations faites sont donc présentement théoriques?	La synchronisation des feux sur Henri-Bourassa se fera et il est vraisemblable que les arrêts au coin de Pitfield et Thiemens seront changés pour des feux, et ce, après l'analyse du REM.
Le changement des feux de circulation sera-t-il fait vers le Nord?	
Ne croyez-vous pas qu'une gare aura des impacts sur la circulation? Une gare combinée à un stationnement incitatif ?	La gare est située du côté ouest de l'autoroute 13. Il faudra en étudier son impact sur le réseau de circulation local
Les camions de collectes devraient avoir terminé leurs livraisons à l'heure de pointe du soir?	La collecte se fait sur toute la journée en général. L'horaire des collectes dépend des secteurs mais devrait se situer entre 8h00 et 18h30.
Nous ne contestons pas l'étude réalisée et sa méthodologie, mais nous questionnons les bases sur lesquelles elle a été conduite. Nous rappelons que cette étude a été réalisée en 2012, il y a déjà cinq ans, et que la construction du Centre de compostage était prévue en 2014. Au mois de mars dernier, dans le Journal de Montréal, un article citait une étude sur l'augmentation de la circulation sur l'île de Montréal, entre autres. Dans les dernières années, il y aurait eu une augmentation de la circulation de 15 % à Montréal. Les données de votre étude ainsi que les comptages devraient être actualisés. Les gens sont très préoccupés par les impacts sur la circulation. Il y a eu beaucoup d'augmentation de la circulation au cours des dernières années. Il faut vous préparer à avoir des données solides lorsque vous allez présenter les études.	Lorsque l'étude a été faite, l'objectif était de savoir quel impact le Centre de compostage de Saint-Laurent aurait sur le portrait de l'heure en ce qui touche la circulation. Étant donné le très faible ajout de camions même en considérant des données maximales, le Centre ne transformera pas le portrait actuel de la circulation dans le secteur, car l'ajout de véhicules représente moins de 1% de la circulation du secteur. Ainsi, même si nous actualisions les données de base de l'étude les conclusions resteraient les mêmes. La mise en place du Centre n'a pas d'impact significatif sur la circulation dans le secteur. Ce qui ne nous amène pas à conclure que la fluidité de la circulation dans le secteur est idéale. Présentement, les arrêts sur Pitfield ne permettent pas d'avoir un impact sur l'amélioration de la circulation. Il faudrait étudier si l'ajout de feux de circulation améliorerait la circulation.

Questions/commentaires	Réponses
Il faut prendre en considération que vos calculs ont été faits au mois de juillet, en plein été	Un facteur d'ajustement a été appliqué pour prendre cette situation en considération.
L'augmentation de la circulation vient principalement du nombre de véhicules automobiles. Il faudrait sensibiliser les automobilistes à cette problématique. Il faudrait que les gens utilisent leur vélo au lieu de leur voiture.	
Je ne pense pas que 30 véhicules de plus à l'heure sur les routes vont avoir un si gros impact sur la circulation. De plus, ce sont des camions de collectes. Les gens génèrent des matières résiduelles alors les camions n'ont pas le choix de passer. À moins que les gens arrêtent de générer des matières résiduelles?	Le nombre de 30 véhicules à l'heure de pointe est théorique. Nous voulions tracer la pire des situations. En plus, on réfère plutôt à 15-16 camions en moyenne. Nous parlons de la moitié de réels véhicules. Les résidus sont présentement ramassés dans le secteur Ouest de l'agglomération. Il n'y aura donc pas une augmentation importante de la circulation dans les quartiers due à la collecte séparée des matières organiques.
Est-ce que l'étude a évalué le risque d'augmentation des coûts liés au transport pour l'ensemble de la collecte? C'est une chose de conclure que 30 véhicules à l'heure n'influenceront pas beaucoup la circulation dans le secteur, mais le fait que les camions restent bloqués peut apporter une surcharge financière pour l'exploitant.	Les camions qui collectent les matières organiques présentement sont les mêmes qui collecteront les matières pour les apporter au nouveau centre de compostage. Actuellement. Ceux-ci vont apporter la matière à Vaudreuil. L'accès est différent, mais le pont de l'Île-aux-Tourtes a également des problématiques de congestion. L'avantage du Centre de compostage de Saint-Laurent est qu'il est beaucoup plus près localement de la population qui génère la matière organique. Précisons que, dans le Plan directeur de gestion des matières résiduelles (PDGMR) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), il y a une obligation de traiter la matière sur le territoire de génération.
Les camions de collecte risquent de sentir, surtout s'ils sont pris dans la congestion.	Il faut prendre en considération que le Centre sera implanté en milieu industriel.

b. Neuf logements et plus

M. Blain présente la thématique reliée aux neuf logements et plus.

Questions/commentaires	Réponses
Les neuf logements et plus ont-ils accès à la collecte?	Seulement s'ils en font la demande et qu'un camion de collecte pour ce type de matières passe dans leur rue.
Lorsqu'on parle d'un tri-mécanique, inclut-on le tri du recyclage également?	Même si la récupération est implantée depuis les 25 dernières années, le taux de récupération des neuf logements et plus se situe entre 50 et 80 % selon le secteur à Montréal. Il est utopique de penser que 100 % des gens participeront à 100 % à la collecte d'organiques.

Questions/commentaires	Réponses
	Le centre de prétraitement va donc étudier ce qu'il est possible de sortir du sac d'ordures ménagères en termes de matières organiques et recyclables et de voir ce qu'il est possible de faire avec ces matières. La production d'un combustible dérivé des déchets est une des options qui sera étudiée par la chaire de recherche qui s'implantera au CPP. L'objectif de base est d'enfouir le moins de matières possibles, quelles qu'elles soient. C'est pourquoi la Ville de Montréal est un membre fondateur de la Chaire de recherche sur la valorisation des matières résiduelles de Polytechnique Montréal.
La clé du succès est la sensibilisation des résidents. Certains vont même peindre leur bac de récupération en noir pour le transformer en bac à déchets parce que c'est gratuit.	C'est un effort constant de la part des résidents.
Lorsque la Ville a pris la décision de faire le tri à la source, c'était pour sensibiliser les résidents à la consommation. Nous aurions pu prendre une autre voie comme l'incinération ou le prétraitement. Ce centre de prétraitement suscite des préoccupations parce qu'il donne l'occasion de passer outre l'objectif du tri à la source et que ce type de collecte pourrait avoir un effet d'entraînement pervers auprès des autres citoyens.	Il y a une époque où il n'y avait qu'une seule voie et que l'on mettait tout au chemin. Maintenant, il y a une hiérarchie : - La réduction à la source (en consommant moins, on en génère moins et sur l'île de Montréal, les chiffres montrent qu'on consomme moins par citoyen) - Le réemploi - Le recyclage (les matières organiques entrent dans cette catégorie) - La valorisation (tout mettre à l'incinération est de la valorisation énergétique, mais la population n'en veut plus).
La facilité liée aux collectes sans tri nous inquiète.	L'objectif n'est pas d'aller dans cette voie pour tout le monde. Si on veut un compost de qualité, sans contrainte d'usage, nous n'aurons pas le choix de faire un tri à la source. Dans le nord de l'Allemagne, nous avons visité une usine de méthanisation des résidus organiques. La matière provenant du tri-mécanique est envoyée dans des méthaniseurs qui produisent du biogaz utilisé pour produire de l'électricité et un digestat qui est ensuite transféré dans un lieu d'enfouissement parce qu'il a des contraintes d'usage.
Quel est le taux de participation actuel au niveau de la collecte des matières organiques?	Nous pourrions apporter ces chiffres du bilan 2016 à la prochaine rencontre. Lorsque nous avons fait les consultations publiques en 2012, nous étions entre 11 et 15 % de participation pour les secteurs qui offraient ce type de collecte.

5. Varia

Deux sujets de discussion ont été soulevés. Le premier concernant des questions de compréhension sur le contenu de la dernière assemblée régulière (8 mars 2017) et le second sur la procédure qui sera privilégiée lorsqu'un membre posera une question par courriel entre deux assemblées régulières.

Questions/commentaires	Réponses
Après lecture du procès-verbal du 8 mars et la réponse que vous m'avez fournie, il me manque toujours une réponse simple à donner lorsque quelqu'un me demande s'il y aura des odeurs associées aux opérations du centre de compostage.	L'étude sur la dispersion des odeurs indique que le risque zéro n'existe pas, par ailleurs, les odeurs seront très peu fréquentes et à peine perceptibles, et ce, 0,5% du temps. Malgré tout, des mesures sont prévues afin d'éviter ou de corriger des événements ponctuels pouvant se produire : 1. Toutes les opérations se déroulent en milieu fermé. 2. Un nez électronique installé à la cheminée permettra l'arrêt des opérations en cas d'odeurs inacceptables. 3. Un système de gestion des plaintes sera mis en place afin d'apporter des correctifs rapides, au besoin. 4. Les membres du Comité pourront poser des questions directement à l'exploitant en plus de faire des rétroactions sur l'ensemble des perceptions provenant du terrain.
Lorsqu'un membre du Comité de suivi posera une question de compréhension via courriel, sa question ainsi que la réponse apportée seront envoyées à l'ensemble des membres afin de faire circuler l'information.	

6. Prochaines rencontres

M. Blain mentionne que la prochaine assemblée régulière du Comité Ouest aura lieu le 20 septembre 2017 et les thématiques abordées seront le bruit, la chaire de recherche et l'assemblée annuelle de 2018.

Questions/commentaires	Réponses
Prévoyons-nous toujours une assemblée annuelle en 2018?	Oui et nous en discuterons à la prochaine assemblée régulière.

7. Clôture de l'assemblée

La clôture de l'assemblée a lieu à 19 h 30.

Annexe 1 :

Liste des décisions et des suivis

Centre de traitement des matières organiques (CTMO)
Assemblée régulière du Comité de suivi Ouest du 8 mars 2017

Liste des décisions

Thématique	Décisions
Règle de fonctionnement du Comité	Lorsqu'un membre du Comité de suivi posera une question de compréhension via courriel, la question ainsi que sa réponse seront envoyées à l'ensemble des membres afin de faire circuler l'information.
Contenu des assemblées régulières	Approbation du procès-verbal du 8 mars 2017

Liste des Suivis

Suivis	Responsable	Échéancier
Présenter à combien d'unités de ménage correspond le 25 000 tonnes de matières qui seront traitées par le centre pilote de prétraitement	Ville de Montréal	Sera présenté à une assemblée thématique ultérieure
Envoyer le courriel de Mme Linda Desrosiers aux membres du comité, incluant les réponses données par la Ville	Transfert Environnement et Société	Juin 2017
Présenter le taux de participation actuel à la collecte des matières organiques.	Ville de Montréal	À la prochaine assemblée régulière
Insérer la cartographie de la circulation en grand format (lettre) en annexe du procès-verbal	Transfert Environnement et Société	Insérée dans le procès-verbal du 14 juin 2017

Liste des sujets potentiels à traiter en comité

Sujets

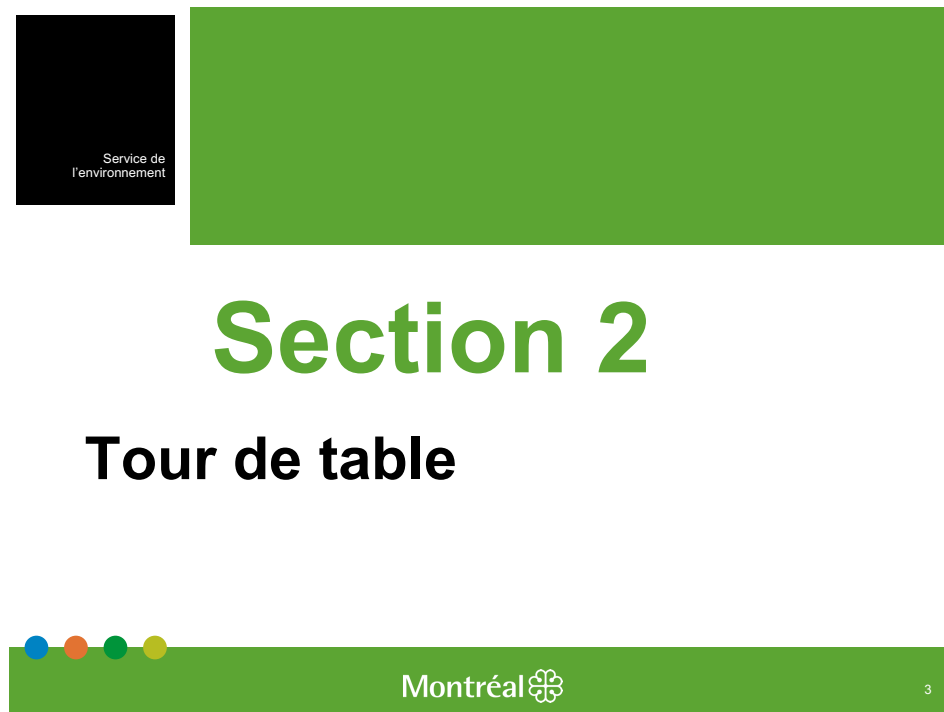
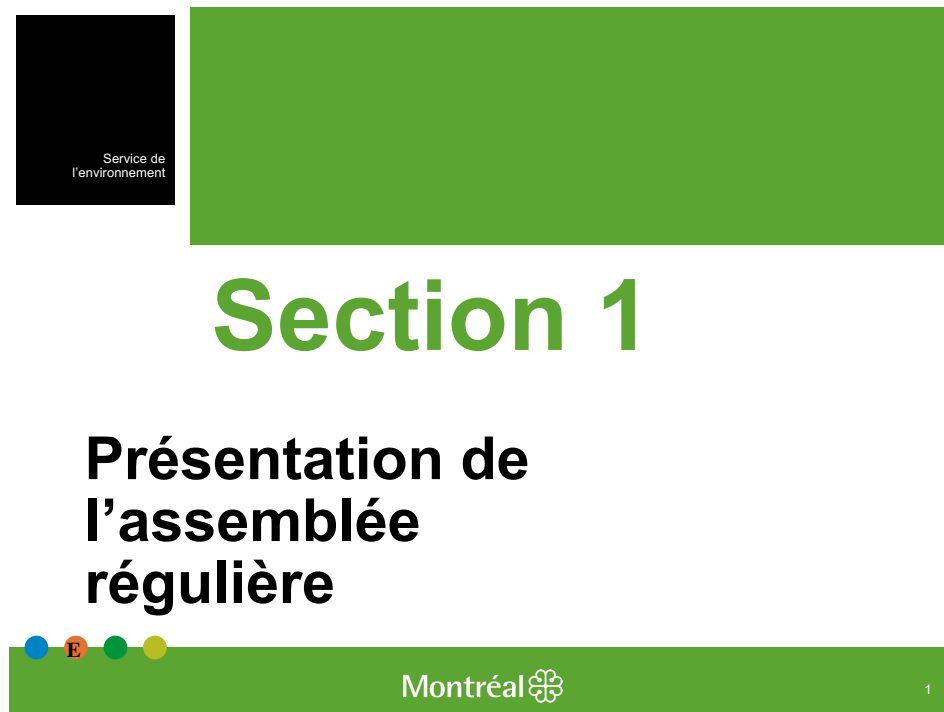
Annexe 2 :

Présentation réalisée au Comité de suivi Ouest



Ordre du jour

- 1 – Présentation de l'ordre du jour
- 2 – Prise de présence
- 3 – Retour sur la dernière assemblée
- 4 – État d'avancement du projet
- 5 – Présentations thématiques
 - *Circulation*
 - *Situation des 9+ logements*
- 6 - Varia
- 7 - Prochaine rencontre
- 8 - Clôture



Liste des membres

Nom	Organisation	Catégorie de membre au Comité
Yassine Haouari		Citoyen - Saint-Laurent
Linda Desrosiers		Citoyen - Ahuntsic-Cartierville
Michel Kayal		Citoyen - Pierrefonds-Roxboro
Francesco Miele	Ville de Montréal	Élu - Saint-Laurent
Harout Chitilian	Ville de Montréal	Élu - Ahuntsic-Cartierville
Yves Gignac	Ville de Montréal	Élu - Pierrefonds-Roxboro
Gaby Beaulac	Ville de Montréal	Représentant administratif - Saint-Laurent
Anne-Christine Lajoie	Ville de Montréal	Représentant administratif - Ahuntsic-Cartierville
Stéphane Beaudoin	Ville de Montréal	Représentant administratif - Pierrefonds-Roxboro
Eric Blain	Ville de Montréal	Représentant du Service de l'Environnement
À combler		Représentant de l'exploitant
Nicolas Montpetit	Regroupement des éco-quartiers de Montréal	Représentant d'un organisme de la société civile œuvrant en Environnement à l'échelle montréalaise
Patricia McDougall	CIUSSS du Nord-de-l'Île-de-Montréal Centre d'hébergement de Saint-Laurent	Représentant d'un organisme institutionnel
Sophie Mainville	Développement économique Saint-Laurent	Représentant d'un organisme de la société civile - Saint-Laurent
Élyse Rémy	Ville en vert	Représentant d'un organisme de la société civile - Ahuntsic-Cartierville
Guy Déziel	Vert Cité	Représentant d'un organisme de la société civile - Pierrefonds-Roxboro
À combler		Représentant des industries

Animation Médiation

Nom	Organisation	Catégorie de membre au Comité
Marie Beaubien	Transfert Environnement et société	Animation et médiation
Danny King	Transfert Environnement et société	Secrétariat



Section 3

Retour sur la dernière assemblée

Adoption du Procès Verbal du comité de suivi Ouest n°3

Liste des décisions

Thématique	Décisions
Règle de fonctionnement du Comité	-
Contenu des assemblées régulières	Approbation du procès-verbal CS-O du 19 octobre 2017

Liste des suivis

Suivis	Responsable	Échéancier
Présenter à combien d'unités de ménage correspond le 25 000 tonnes de matières qui seront traitées par le centre pilote de prétraitement	Ville de Montréal	Sera présenté à une assemblée thématique ultérieure

Section 4

Etat d'avancement du projet

Etapes réalisées

- Comités de suivi 3 – mars 2017
- Lancement de l'appel d'offres RDP-PAT

Echéancier

- Comités de suivi 4 – 2017 (Q2)
- Lancement des appels d'offres
 - Compostage -RDP-PAT 29 Mai 2017
 - Biométhanisation -Mtl-Est Juin 2017
 - Compostage -St-Laurent Juillet 2017
 - CPP -Début automne 2017
- Fin des appels d'offres - Q3 2017 et Q1 2018
- Conception et construction – 2018-2020
- Mise en opération – 2020
- Mise en opération (CTMO Phase 2) – 2024

Revue de presse

- Campagne bien manger, bien jeter

Le monde des affaires : <https://www.youtube.com/watch?v=s3KOleNSMM>

Au bout du chemin : <https://www.youtube.com/watch?v=d1dS2gVTPg>

Ce qu'il reste de nous... : <https://www.youtube.com/watch?v=wjDwydmeMQ>

- Journal Metro – Stratégie compostage
- Journal Metro – Contribution pour fins de parcs à Montréal-Est
- Communiqué lancement des appels d'offres



Section 5

Présentations thématiques

Thématiques de la rencontre

Circulation :

- Études
- Recommandations de l'OCPM

Neuf logements et plus :

- Aperçu de la situation

Circulation

- Contexte
- Étude réalisée
 - St-Laurent

Méthodologie des études

- Caractérisation du réseau et de la circulation actuelle
- Comptages
- Génération des déplacements
- Distribution / affectation des déplacements
- Résultats : Niveaux de service
- Conclusions-recommandations

Déplacements générés

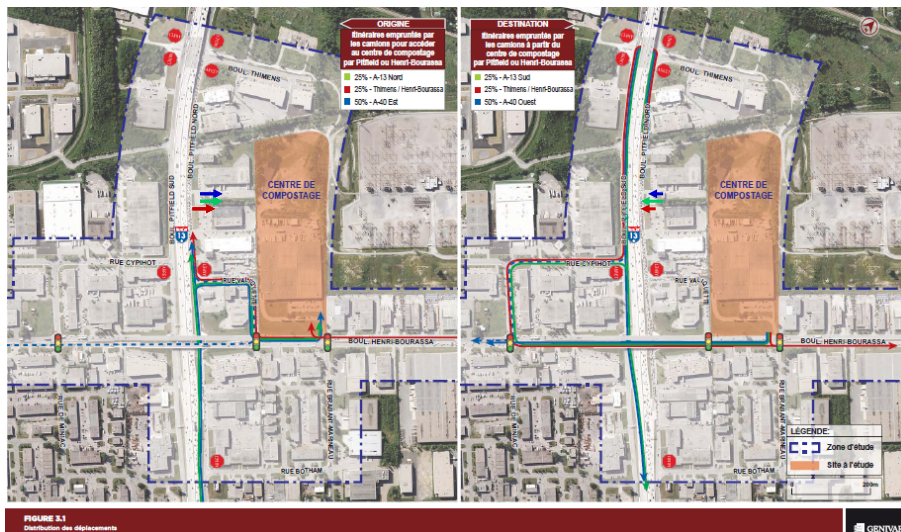
Transport matières :

- Camions de collecte
- Matières sortantes
- Transbordement

Employés :

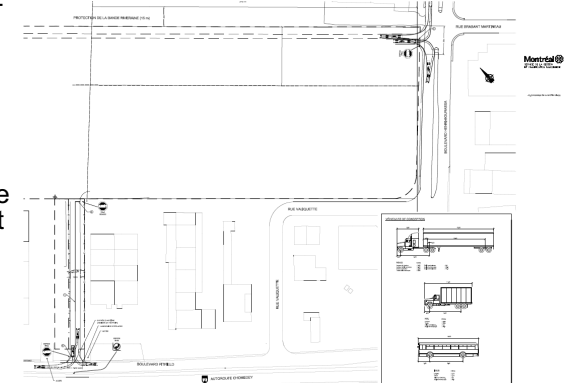
- Entrée / sortie

St-Laurent – Affectation



St-Laurent - Accès

- 2 accès :
 - Semi-remorques sur Henri-Bourassa
 - Camions de collecte sur Pitfield
- Dérogation mineure obtenue au conseil d'arrondissement de St-Laurent
 - Largeur de 15m au lieu de 12m sur Pitfield



Déplacements générés St-Laurent

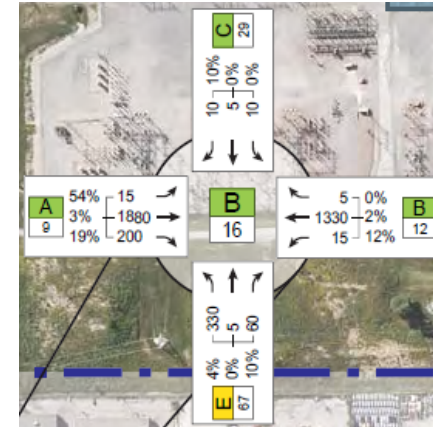
Nombre de véhicules/jour:

- Camions de collecte RA / RV, Compost, Structurant
 - environ 15-50 camions (70 en novembre)
- Transbordement
 - 7-11 semi-remorques mai à novembre
- Digestat
 - 7 camions
- Employés
 - Environ 10 voitures

Heures de pointes:

- Environ 30 véhicules/heure

St-Laurent – Conditions actuelles



St-Laurent – Conditions actuelles



FIGURE 2.3
Conditions de circulation actuelles (période de pointe PM)

St-Laurent

Augmentation débit :

En pointe, 30 véhicules par heure

Augmentation du nombre de véhicules inférieure à 1 %

Constat sur les études

St-Laurent :

- Minimales

Recommandations OCPM

Impact du transport :

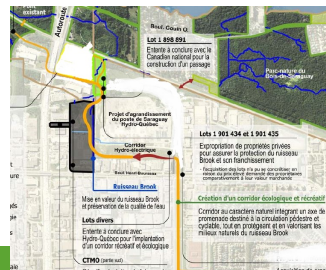
- Que l'arrondissement de St-Laurent et la Direction des transports de la ville-centre se concertent afin d'améliorer la fluidité de la circulation dans le secteur immédiat du site, et ce, avant la construction du centre de compostage
- Que soit réalisés avant l'ouverture du centre de compostage:
 - la modernisation des feux de circulation sur le boul. Henri-Bourassa
 - L'installation de feux de circulation à l'intersection des boul. Pitfield et Timens
- Que la distance entre le réseau autoroutier et le centre soit la plus courte possible
- Que l'entrée principale des camions s'effectue sur le boul Pitfield et que l'entrée par le boul. Henri-Bourassa soit réservée aux camions en provenance de l'arrondissement St-Laurent, afin de minimiser les impacts du camionnage sur les secteurs résidentiels voisins

St-Laurent lien vert et bleu

Corridor écologique :

-Terrain acheté par la Ville dans le corridor du Ruisseau Brook

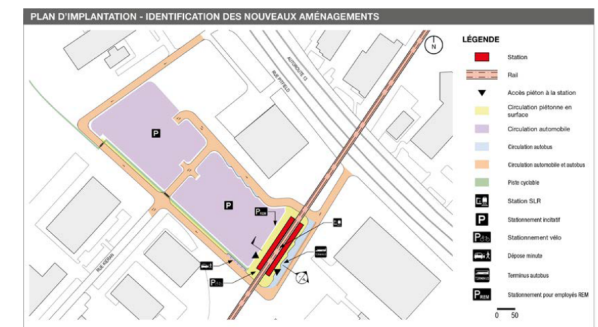
-Tracé à revoir suite à l'emplacement de la gare du REM différente de la gare A13 de l'AMT



St-Laurent

Réseau électrique métropolitain (REM) :

Coordination avec la division des Transports



St-Laurent

Enjeux actuels :

- Feux Thimens - Pitfield
- Prolongement Thimens
- Modernisation des feux Henri-Bourassa

QUESTIONS ?

Situation pour les 9 et + logements

9 logements et + :

- 1/3 des unités d'habitation, soit environ 300 000
- Typiquement desservis par le privé



Recommandations OCPM

9 logements et + :

- Que l'agglomération produise une analyse de la collecte et du traitement des matières organiques produites par les immeubles de neuf logements et plus, de même qu'une planification de la répartition des rôles et responsabilités entre les divers agents impliqués, aussi bien publics et privés.

Situation pour les 9 et + logements

- Desserte actuelle
 - Environ 1% des 9 et +
 - Immeubles situés sur des routes constituées principalement de 8 et moins. (Maximum de 10% des portes de 8 et – qui représente environ 600 000 portes)
- Activités en cours
 - Coopératives d'habitation 80 et 180 logements planification
 - Plateau Mont-Royal, 9 à 15 logements desservis depuis février
 - Rosemont-La Petite-Patrie, plusieurs multilogements allant jusqu'à 50 portes
- Objectif de 50 000 portes d'ici 2019 – sur un total de 300 000
- Sujet abordé dans le PDGMR qui sera adopté en 2018
 - Fourniture des outils de collecte
 - Responsabilités



Section 6

Varia



QUESTIONS ?



Section 7

Prochaine rencontre



Prochaines rencontres

- Sept 2017
 - 13 septembre comité Est
 - 20 septembre comité Ouest
 - Thème : *Bruit, chaire de recherche et assemblées 2018*



Section 8

Clôture de la rencontre



St-Laurent – Affectation

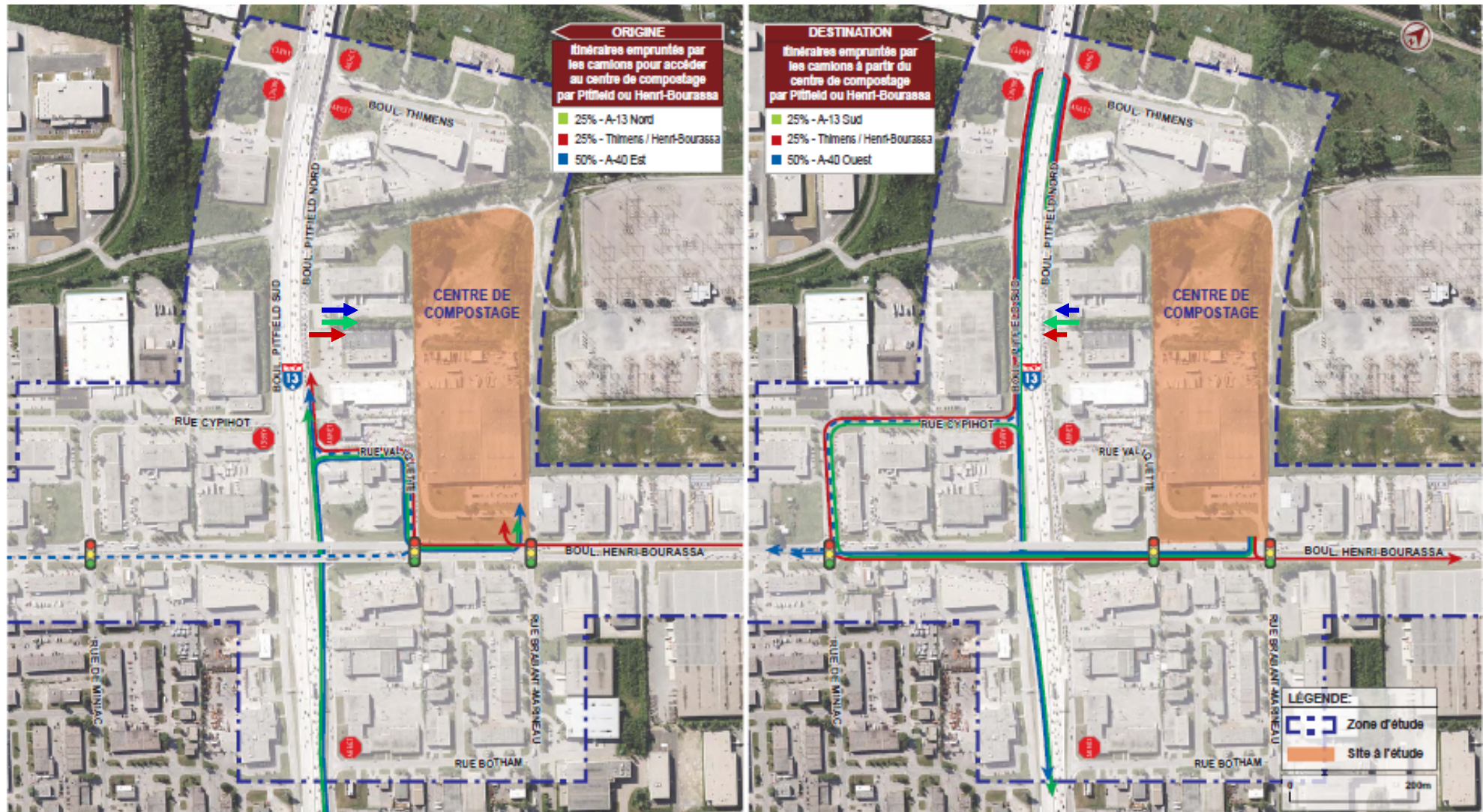


FIGURE 3.1
Distribution des déplacements



Annexe 3 :

Revue de presse

**nières
'histoire**
diennne SimWave
r le monde des
nt des voyages
rd de sa cabine
page 21

Carrières

LES ROBOTS VEULENT VOTRE TRAVAIL

Le développement de l'intelligence artificielle menace des emplois dans de nombreux domaines. **Cahier spécial 8 pages**

Monde

LA BARBARIE MONTE D'UN CRAN EN SYRIE

Une attaque à l'arme chimique aurait fait 58 victimes. Il s'agit d'un des pires assauts du genre depuis le début de la guerre. **page 10**



GRAND MONTRÉAL

TERRE-NEUVE EN 10 ESCALES SAISSANTES

Un parcours aux portes de l'Atlantique, de la pittoresque St. John's au site historique de L'Anse aux Meadows. **pages 24-25**



Des incertitudes dans le dossier du compostage

Gestion. La Ville avance dans la distribution des bacs bruns de collecte des déchets de table, mais les autres éléments de la stratégie de compostage tardent à se mettre en place.



MATHIAS MARCHAL
mathias.marchal@journalmetro.com

À ce jour, la Ville a distribué des bacs bruns dans 64 % des édifices de moins de neuf logements.

En conférence de presse hier, le maire Denis Coderre a souligné que la collecte des matières organiques (table et jardin) est passée de 18 000 à 29 000 tonnes en 2016. «Nos études indiquent que 86 % des Montréalais sont favorables à la collecte des résidus alimentaires. Quand on se rend compte de ce qu'on jette, ça nous responsabilise dans

notre consommation», a ajouté le maire. Ce dernier a refusé de répondre à d'autres questions que celles sur le compostage.

Du côté de Projet Montréal, Sylvain Ouellet souligne que le reste de la stratégie de la Ville reste dans les limbes. «Il n'y a aucune stratégie pour le secteur commercial et les immeubles de neuf logements et plus, qui représentent le quart des logements à Montréal. Quant aux sites de compostage et de biométhanisation, on a pris plusieurs années de retard», a-t-il déclaré à *Métro*.

La stratégie de la Ville prévoit l'aménagement de quatre sites, mais aucun contrat de construction n'a encore été octroyé. Pour le site de la deuxième usine de biométhanisation, dont la construction doit débuter après 2020 à LaSalle, la Ville peine à s'entendre avec le propriétaire du terrain. Pourtant, l'échéance de 2020, année où les municipalités du Québec devront cesser l'enfouissement des déchets, approche.

Sachant qu'il faut prévoir

Menages

344 000

À ce jour, près de 344 000 ménages ont reçu leur bac brun. Sept arrondissements ont déjà terminé la distribution dans 100 % des édifices de moins de neuf logements.

un an et demi de travaux, l'année 2017 sera cruciale. «Nous sommes autour de 14 % de récupération de matières organiques, alors qu'il était prévu d'atteindre 60 % en... 2015», a résumé Coralie Deny, directrice du Conseil régional de l'environnement de Montréal.

La Ville a aussi annoncé hier une campagne de communication en collaboration avec le chef Martin Picard pour inciter la population à trier ses déchets. «C'est certain que ça demande un effort de la part des citoyens, mais c'est une habitude facile à prendre», a déclaré M. Picard, qui rappelle que 25 % de notre sac-poubelle contient des matières compostables pouvant servir d'engrais.

HÔTEUR

nt l'exposition CSI : l'expérience, qui s'ouvre demain au Centre des des sciences judiciaires et médicales / MARIO BEAUREGARD/MÉTRO

es Soleil Manor Plaza • 505, rue Sherbrooke Est, Montréal • 514 508-0708

Portes Ouvertes

Visites tous les jours de 9h à 17h même les fins de semaine!

Appartement 2^{1/2} à partir de: 1395\$

incluant 2 repas/jour

- Aussi inclus :**
- Loisirs, activités et commodités
 - Entretien ménage 2x/mois
 - Service de literie 1x/semaine
 - Électroménagers de base
 - Ameublement de base
 - Câble, électricité, chauffage
 - Sécurité 24h/24
 - Réceptionniste et personnel de soins à votre service 24h/24
 - Grand rangement et bien plus!
- *Soins et services offerts à la carte, en option.

*Projection du coût réel pour le client de 70 ans et plus, bénéficiant du crédit d'impôt maximal pour le maintien à domicile. Prix «à partir de», selon disponibilité et sujet à changement sans préavis. 09/01/2017

Matières. La Ville paiera 1,5 M\$ pour subdiviser un terrain qui lui appartient



RALPH-BONET SANON
ralph.bonet.sanon@montreal.ca

Interrogation

«Pourquoi avoir fait une opération cadastrale alors que le terrain nous appartient?»

Sylvain Ouellet, conseiller de Projet Montréal

L'opposition à l'Hôtel de Ville de Montréal met en question la subdivision, au coût de près de 1,5 M\$, du terrain qui doit accueillir des installations de traitement des matières organiques à Montréal-Est.

Montréal doit scinder un terrain voué à son centre de biométhanisation et à son centre pilote de prétraitement dans Montréal-Est. Pour obtenir le permis de lotissement nécessaire, le conseil municipal de Montréal a autorisé, lundi, un paiement de près de 1,47 M\$ à Montréal-Est, soit 10 % de la valeur du terrain. Il s'agit d'une contribution exigée par la réglementation de Montréal-Est.

Dans un document, l'administration montréalaise explique que la subdivision est requise afin d'appliquer le règlement municipal qui autorise la construction des deux installations. Ce règlement, adopté en 2012, prévoyait une construc-

tion sur deux emplacements.

Selon une lettre qu'a envoyée Denis Coderre au maire de Montréal-Est, Robert Coutu, Montréal aurait pu contester le paiement. «Nous faisons le choix de ne pas engager de contestation», peut-on lire dans la missive datée du 6 janvier.

Pour le maire de Montréal-Est, la contribution financière liée à la subdivision est un bon début, mais il faudra plus. «La venue des deux centres va entraîner le passage de plein de camions, la poussière, les odeurs, etc. Il faudra négocier d'autres formes de compensation à plus long terme», a estimé M. Coutu.

Le dossier doit être approuvé par le conseil d'agglomération de Montréal, demain.



Des manifestants accueillent les audiences de l'ONÉ.

Gestion des matières résiduelles **Quatre nouveaux centres de traitement verront le jour en 2020**

Montréal le 26 mai 2017 – Le maire de Montréal, M. Denis Coderre et le maire de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et responsable du développement durable, de l'environnement, des grands parcs et des espaces verts au comité exécutif, M. Réal Ménard, sont heureux d'annoncer le lancement d'importants appels d'offres pour la construction de quatre centres de traitement des matières organiques (CTMO) qui seront en opération en 2020.

Les quatre premiers CTMO seront situés à Rivières-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles et Saint-Laurent ainsi que sur le territoire de Montréal-Est. Un cinquième CTMO devrait voir le jour dans l'arrondissement LaSalle d'ici 2024 et fera éventuellement l'objet d'un appel d'offres.

Les infrastructures seront réalisées en deux phases permettant d'accroître progressivement la capacité de traitement en fonction de la croissance des quantités de matières organiques collectées. Au terme de la première phase, ce sont plus de 120 mille de tonnes de déchets organiques qui pourront être transformés chaque année sur le territoire de l'agglomération montréalaise et plus de 160 mille tonnes après 2024.

Infrastructure	Localisation	Capacité de traitement (tonne/an)	Année de mise en service
Centre de compostage	Rivières-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles	29 000	2020
Centre de biométhanisation	Montréal-Est	60 000	2020
Centre de compostage	Saint-Laurent	50 000	2020
Centre pilote de prétraitement (CPP)	Montréal-Est	25 000	2020
Centre de biométhanisation (Phase 2)	LaSalle	60 000	2024

L'ensemble du projet, phase 1 et phase 2, est évalué à 344 M\$ dont un peu plus du tiers, soit 135,6 M\$, sera financé par les gouvernements provincial et fédéral.

« Montréal est la première ville d'importance au Québec à franchir cette étape dans l'implantation de CTMO. L'édification par la Ville de ses propres installations de traitement des matières organiques s'imbrique dans une vision large qui vise l'atteinte d'une autonomie régionale en matière de gestion des matières organiques. La construction de ces quatre CTMO va permettre à Montréal de compléter une transition écologique qui bénéficiera aux générations futures », Souligne, le maire de Montréal, M. Denis Coderre.

Des retombées concrètes

La réalisation de ces 4 CTMO s'inscrit dans la volonté et les engagements de la Ville de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, grâce notamment au recyclage des matières organiques (résidus alimentaires et résidus verts) par la production d'un compost de qualité et d'énergie renouvelable (biométhane).

L'annonce s'inscrit également dans la poursuite des objectifs de la Politique québécoise de gestion des matières résiduelles qui vise à créer une société sans gaspillage qui cherche à maximiser la valeur ajoutée par une saine gestion de ses matières résiduelles. Son objectif fondamental est que la seule matière résiduelle éliminée au Québec soit le résidu ultime.

« Les centres de traitement des matières organiques (CTMO) de l'agglomération de Montréal produiront une quantité substantielle de compost et de biométhane, tout en permettant de diminuer la quantité de déchets enfouis. Il s'agit d'un réel projet de société qui repose sur la participation des citoyens et dont bénéficiera toute la population », conclue le responsable du développement durable, de l'environnement, des grands parcs et des espaces verts au comité exécutif, M. Réal Ménard.

-30-

Sources : Marc-André Gosselin
 Attaché de presse
 Cabinet du maire et du comité exécutif
 514 290-1194

Renseignements : Natalie Valade
 Relationniste
 Ville de Montréal
 514 872-9702

Annexe 4 :
Plan de communication de
la *Campagne bien mangé,*
bien jeté

Bien manger, bien jeter: une offensive publicitaire pour valoriser les résidus alimentaires de façon ludique

28 novembre 2016

Montréal, le 28 novembre 2016 - La Ville de Montréal lance aujourd'hui une campagne de sensibilisation à la collecte des résidus alimentaires. Sous la forme de pub radio, d'affiches d'abribus (et métro), de publicité dans les quotidiens et d'une capsule vidéo, cet effort de promotion vise à inciter les résidents ciblés à participer massivement et assidument à la cueillette hebdomadaire de résidus alimentaires. « *Bien manger, bien jeter* » sera déployée du 28 novembre 2016 au 1^{er} janvier 2017.

Cette nouvelle campagne de sensibilisation à la collecte des résidus alimentaires vise à susciter la motivation des citoyens déjà desservis et ceux à venir, tout en assurant un changement durable de leurs habitudes de tri. Le message se veut simple et vise à illustrer le comportement concret que doivent maintenant adopter les citoyens : disposer des déchets alimentaires correctement, en les jetant dans le bac approprié.

La campagne « *Bien manger, bien jeter* » s'inscrit en continuité aux efforts de sensibilisation déjà initiés par la Ville et ses partenaires durant l'implantation progressive du service de collecte des résidus. Des patrouilles ont également été mises sur pied avec le concours des arrondissements pour sensibiliser les citoyens à l'importance de trier leurs résidus alimentaires.

Pour plus d'information sur la collecte des résidus alimentaires, les citoyens sont invités à visiter le site <http://bienjeter.com>.

La collecte des résidus alimentaires en bref

La collecte et le compostage des résidus alimentaires est un jalon majeur dans une gestion durable des matières résiduelles. Depuis 2008, des milliers de Montréalais ont accès aux services de collecte des résidus alimentaires. À ce jour, la Ville de Montréal compte plus de 320 000 adresses desservies par cette collecte (bac brun). D'ici fin de 2016, la collecte sera entièrement implantée dans sept arrondissements et en cours d'implantation dans tous les autres arrondissements de la Ville. D'ici 2019, la Ville de Montréal étendra le service de collecte des résidus alimentaires à tous les immeubles de huit de logements et moins, ce qui représente environ 537 000 adresses.

La phase 1 de la campagne (28 nov. 2016 au 1^{er} janv. 2017) était essentiellement constituée de messages radio (7 stations, anglais et français), d'affichage dans les abribus et le métro ainsi que d'une capsule vidéo de 15 secondes diffusée sur les réseaux sociaux. Cet effort de sensibilisation visait à :

- Démontrer que les résidus alimentaires ont de la valeur en les présentant comme quelque chose de précieux.
- Mettre en scène le moment où les citoyens ont des déchets alimentaires à jeter.
- Réduire l'effort perçu et la saleté associés à la tâche.



Offensive médiatique 2017

En avril 2017, la Ville de Montréal entame la 2^e phase de la campagne Bien manger, bien jeter. Aux côtés du maire de Montréal, M. Denis Coderre, le chef cuisinier M. Martin Picard agira à titre d'ambassadeur afin de rejoindre, informer et conscientiser les Montréalais à l'importance de la bonne gestion des résidus alimentaires. Un événement de presse est prévu pour le 4 avril en présence de MM. Coderre et Picard. Trois capsules vidéo d'une vingtaine de secondes mettant en scène le chef Martin Picard et illustrant le geste simple de jeter les déchets alimentaires dans le bac de comptoir seront par la suite progressivement diffusées sur les réseaux sociaux. La durée de cette campagne sera de 10 semaines (4 avril au 13 juin 2017).

Les dates de dévoilement des capsules sur le compte Facebook de la Ville de Montréal sont les suivantes :

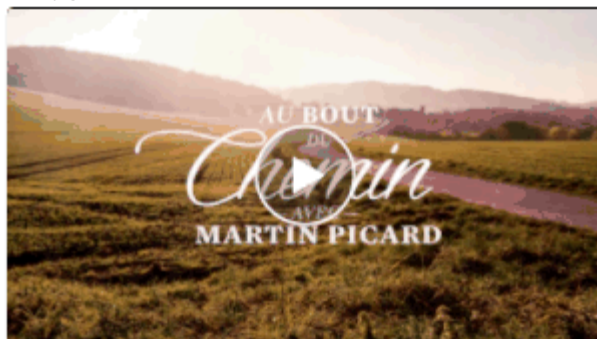
Capsule vidéo 1 - Dévoilement le 4 avril 2017

https://www.youtube.com/watch?v=_s3KOleN5MM



Capsule vidéo 3 - Dévoilement le 18 avril 2017

<https://www.youtube.com/watch?v=d1dS2jgVTpg>



Capsule vidéo 2 - Dévoilement le 11 avril 2017

<https://www.youtube.com/watch?v=wrj0wydmeMQ>



Annexe 5 :

Illustration et description des niveaux de service aux intersections

ILLUSTRATION ET DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE AUX INTERSECTIONS SANS FEUX

Le niveau de service pour une intersection sans feux de signalisation est exprimé différemment de celui d’une intersection à feux. Le niveau de service est exprimé en termes de délai. Le délai est une mesure agrégée de l’inconfort, de la frustration des conducteurs et donne un indice de la consommation d’essence et des pertes de temps reliées aux déplacements automobiles. Les niveaux de service sont exprimés en termes de pertes de temps associées aux arrêts que subit un véhicule durant une période d’observation de 15 minutes.

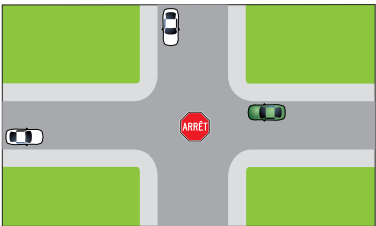
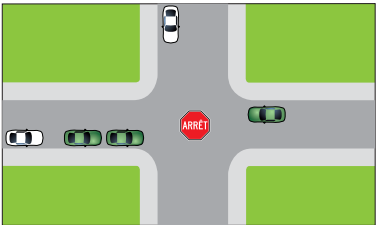
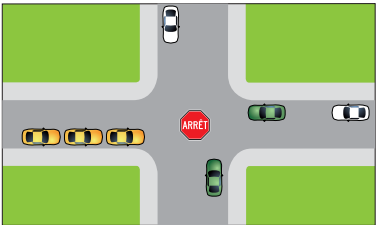
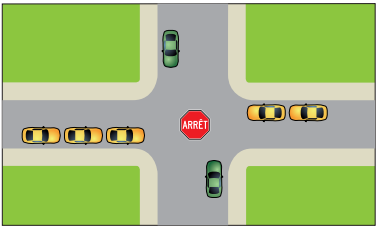
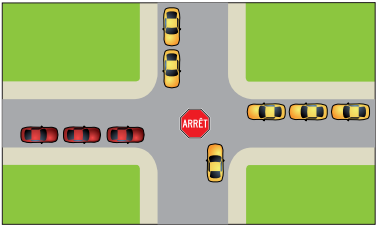
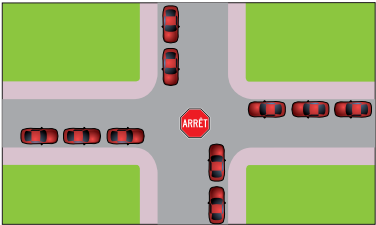
NIVEAU DE SERVICE	DESCRIPTION	ILLUSTRATION
A	Délai très court, moins de 10 secondes par véhicule. Ces conditions sont extrêmement favorables et la plupart des véhicules n’effectue qu’un seul arrêt. Aucun retard.	
B	Retard moyen entre 10 et 15 secondes par véhicule. La circulation reste fluide. Plus de véhicules arrêtent qu’au niveau A, ce qui engendre un retard moyen légèrement plus élevé.	
C	Le retard moyen se situe entre 15 et 25 secondes par véhicules. Cette augmentation du retard peut résulter d’un débit de circulation plus élevé qu’aux niveaux de service précédents. Le nombre de véhicules présent est significatif.	
D	Retard moyen entre 25 à 35 secondes par véhicule. La congestion se fait sentir. Le retard moyen plus long peut être le résultat d’un rapport débit/capacité élevé.	
E	Le retard moyen se situe entre 35 et 50 secondes par véhicule, ce qui est considéré comme la limite acceptable de retard. Ce retard élevé est le résultat d’un rapport débit/capacité très élevé. La congestion est forte.	
F	Le retard moyen par véhicule dépasse 50 secondes. Cette condition est considérée inacceptable par la majorité des conducteurs. Il y a saturation, le flot de véhicules qui arrive excède la capacité du carrefour.	

ILLUSTRATION ET DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE AUX INTERSECTIONS AVEC FEUX

Le niveau de service est exprimé en terme de délai. Le délai est une mesure agrégée de l'inconfort, de la frustration des conducteurs et donne un indice de la consommation d'essence et des pertes de temps reliées aux déplacements automobiles. Les niveaux de service sont exprimés en terme de pertes de temps associées aux arrêts que subit un véhicule durant une période d'observation de 15 minutes.

NIVEAU DE SERVICE	DESCRIPTION	ILLUSTRATION
A	Délai très court, moins de 10 secondes par véhicule. Ces conditions sont extrêmement favorables et la plupart des véhicules arrivent durant la phase verte. Des cycles de feux courts contribuent à cet état. La plupart des véhicules n'arrêtent pas.	
B	Retard moyen entre 10 et 20 secondes par véhicule. La circulation reste fluide et les cycles de feux courts contribuent à cet état. Plus de véhicules arrêtent qu'au niveau A, ce qui engendre un retard moyen légèrement plus élevé.	
C	Le retard moyen se situe entre 20 et 35 secondes par véhicules. Cette augmentation du retard peut résulter d'un débit de circulation plus élevé qu'aux niveaux de service précédents ou de cycles de feux plus longs. Le nombre de véhicules qui arrêtent est significatif même si plusieurs arrivent à passer l'intersection sans arrêter.	
D	Retard moyen entre 35 à 55 secondes par véhicule. La congestion se fait sentir. Le retard moyen plus long peut être le résultat d'un rapport débit/capacité élevé et/ou de cycles de feux longs. Plusieurs véhicules arrêtent, et la proportion de véhicules qui passent sans arrêter diminue rapidement. Plusieurs cycles n'arrivent pas à écouler leurs files d'attente.	
E	Le retard moyen se situe entre 55 et 80 secondes par véhicule, ce qui est considéré comme la limite acceptable de retard. Ce retard élevé est le résultat d'un rapport débit/capacité très élevé et/ou de longues durées de cycles de feux. La congestion est forte. Plusieurs cycles n'arrivent pas à écouler leurs files d'attente	
F	Le retard moyen par véhicule dépasse 80 secondes. Cette condition est considérée inacceptable par la majorité des conducteurs. Il y a saturation, le flot de véhicules qui arrive excède la capacité du carrefour. La majorité des cycles sont déficitaires. Un cycle trop long et/ou une géométrie inadéquate du carrefour peuvent en être la cause.	