

Pour une véritable approche de développement durable

Mémoire déposé par la Ville
de Westmount au Bureau
d'audiences publiques sur
l'environnement sur la
reconstruction du complexe
Turcot

Juin 2009



Westmount

Au nom des citoyens de la Ville de Westmount, je tiens d'abord à remercier le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de nous donner l'occasion de nous exprimer sur le projet de reconstruction du complexe Turcot du ministère des Transports du Québec.

Ce projet, d'une grande importance pour la région de Montréal, mérite qu'on prenne le temps de l'étudier à fond. Le mémoire de la Ville de Westmount s'attardera principalement sur quelques éléments que nous jugeons importants :

- l'intérêt de la Ville de Westmount pour ce projet;
- la vision de Westmount face au développement durable;
- la position de la Ville sur le projet, notamment sur les enjeux qu'il soulève et ses impacts sur les citoyens pendant les travaux
- les mesures proposées afin d'atténuer ces impacts.

Pourquoi la Ville de Westmount s'intéresse-t-elle au projet?

Parce qu'à Westmount nous avons peur des impacts qu'il aura sur notre qualité de vie pendant sa construction et après.

Parce que nous voulons aussi nous assurer que ce projet se fera dans une perspective de développement durable.

Parce qu'à Westmount, nous avons la conviction que notre ville doit répondre aux besoins de la génération actuelle sans compromettre ceux des générations futures.

Or, ce qui est présenté par le MTQ, nous apparaît bien loin d'un projet qui répond aux critères de développement durable. Au lieu de l'améliorer, il poursuit l'œuvre de démolition du passé. La construction de l'autoroute Ville-Marie au début des années 70 a créé une véritable coupure dans la partie sud de notre ville. Elle a aussi augmenté le bruit, la pollution et diminué la qualité de vie de nos citoyens.

La Ville de Westmount et son Conseil municipal sont d'accord qu'il faut reconstruire le complexe Turcot à cause des dangers qu'il représente. La sécurité des personnes est prioritaire et nous reconnaissons qu'il faut agir. Mais c'est aussi une occasion de réaliser un projet qui met en priorité le transport des personnes... et non pas le déplacement de véhicules. Nous pourrions faire de ce secteur une véritable zone de transit.

Après tout, il s'agit d'une dépense de 1 milliard et demi de dollars. Pourquoi ne pas concevoir un projet dans une perspective globale?

Nous sommes à une époque où nous devons trouver des solutions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Que propose le MTQ? Un projet d'autoroute des années 50 où l'automobile continuera de dominer.

Ce projet démarre avec la mauvaise question : How do you rebuild to accommodate movement of the cars as opposed to how do you provide for the movement of people and goods? Soit comment reconstruire ce complexe de façon à assurer une meilleure circulation de l'automobile? Il faudrait plutôt se

demander : comment assurer le transport des personnes et des marchandises?
La nuance est importante.

D'autres villes, comme Boston, San Francisco et Washington, ont construit des tunnels ou encore des voies de ceinture pour le transport des marchandises.
Pourquoi ne pas s'en inspirer?

Pour ces raisons, la Ville de Westmount est d'avis qu'il faut augmenter l'offre de transport en commun dans l'Ouest de l'île, au nord-ouest de Montréal et dans le quartier des affaires au centre-ville. Il faut donc ajouter des voies réservées pour les autobus et prévoir plus de trains.

Il faut améliorer la technologie pour assurer que l'ajout de trains ne causera pas plus de pollution et de bruit. Par exemple, un nouveau train léger électrique permettrait d'augmenter le service sans nuire aux résidents. Le MTQ doit donc soutenir le covoiturage et le transport en commun. Il faut identifier une voie réservée aux autobus, aux taxis et aux véhicules transportant plus de deux personnes. Bref, ce projet doit se réaliser, mais avec une véritable approche de développement durable.

Le conseil municipal de Westmount a adopté un énoncé de vision, le 2 février dernier. Pour nous, c'est une source d'inspiration qui oriente et appuie nos actions au quotidien.

Concrètement, ça veut dire que cet énoncé nous guide dans la réalisation de nos projets. Il nous force à tenir compte de cinq aspects fondamentaux : la communauté, l'environnement, l'économie, la santé publique et le patrimoine.

- Au plan communautaire : cela veut dire que nous cultivons le sens de la responsabilité et de l'engagement – entre nous et envers les collectivités, ici et ailleurs.
- Au plan environnemental : cela veut dire que nous reconnaissons l'importance de concilier les besoins de l'être humain et ceux des écosystèmes de la planète.
- Au plan économique : cela veut dire que nous sommes partie intégrante d'une économie animée d'une conscience environnementale et sociale.
- Au plan de la santé publique : cela veut dire que nous favorisons le respect mutuel et soutenons la santé et la dignité humaine sous tous ses aspects.
- Au plan du patrimoine : à Westmount, nous sommes animés d'un profond sentiment d'appartenance. C'est pourquoi nous travaillons à conserver notre paysage distinctif et notre environnement bâti afin qu'ils résistent à l'usure du temps.

C'est donc dans cette perspective que nous avons pris le temps d'analyser le projet du Ministère.

Tel que mentionné précédemment, la Ville de Westmount s'inquiète des impacts sur ses citoyens pendant la durée des travaux et bien au-delà; des impacts sur leur qualité de vie, leur santé, leur sommeil, l'air qu'ils respirent, le bruit et la circulation. Le projet qui s'étendra sur sept ans affectera l'environnement local de Westmount pendant au moins deux ans.

Deux ans à endurer le bruit et la poussière, c'est énorme dans la vie d'une personne.

Par ailleurs, il est fort probable que le chantier entraînera une hausse de la circulation sur les artères situées dans l'axe est-ouest de Westmount. Cette situation pourrait créer un véritable chaos dans notre ville pendant les travaux si rien n'est fait.

Le MTQ a-t-il prévu avec l'AMT et la STM de véritables mesures pour éviter que des rues résidentielles deviennent des voies rapides?

D'ailleurs, je fais une parenthèse pour vous dire que nous croyons qu'il serait opportun d'intégrer des radars photo de façon permanente dans les secteurs situés à proximité des quartiers résidentiels afin de limiter et de mieux contrôler les excès de vitesse.

Pendant cette période, nous voulons que le Ministère adopte des mesures favorisant le covoiturage et le transport en commun. Il devra être interdit aux camions de circuler dans les quartiers résidentiels et les forcer à demeurer sur

les autoroutes. La Ville de Westmount souhaite aussi que le choix des routes alternatives soit également réparti entre les différentes communautés.

Autre élément à considérer : la Ville de Westmount insiste pour que le secteur commençant à l'ouest de Greene et allant vers l'est soit protégé par un mur antibruit avant le début des travaux. Il faut un mur antibruit prolongeant le prototype que nous avons déjà installé. Ce mur antibruit protégera les résidents de Westmount. Le ministère des Transports pourrait aussi considérer les besoins des résidents de Montréal habitant à l'est d'Atwater.

L'amélioration de l'aménagement paysager, à l'ouest de Greene, devrait aussi être envisagée dans la mesure du possible. Cet aménagement protégerait ainsi les résidents qui habitent aux abords de l'autoroute.

L'horaire du chantier devrait respecter la réglementation municipale en matière de travaux de construction. Cette réglementation précise qu'aucun travail de construction ne doit s'effectuer :

- du lundi au vendredi entre 21 heures et 7 heures;
- le samedi entre 20 heures et 7 heures;
- le dimanche et les jours fériés.

Cette réglementation restreint aussi l'utilisation de l'équipement lourd comme les gros camions de livraison, les équipements motorisés d'excavation et de chargement, les grues, les bétonnières, etc. Pour ce type d'équipements, les restrictions sont les suivantes :

- du lundi au vendredi entre 18 heures et 7 heures;
- les samedis, dimanches et jours fériés.

Cette réglementation possède aussi des critères précis sur la sécurité d'un chantier qu'il nous fera plaisir de vous remettre si vous le souhaitez. Précisons que cette réglementation a été établie avec la collaboration des citoyens de Westmount. Nous voulions ainsi leur assurer de vivre en paix même lorsqu'il y a des chantiers de construction.

Au plan de l'intégration urbaine, nous sommes d'avis que la conception des nouveaux viaducs doit s'harmoniser avec celui du tunnel Glen. Nous voulons ainsi assurer une continuité visuelle avec le chemin qui porte le même nom.

Le tunnel Glen est un véritable monument dans notre municipalité, un élément important de notre patrimoine, possédant une valeur historique. Nos réserves actuelles portent sur le design proposé dont la forme et les matériaux sont différents du tunnel Glen. Sa construction est en pierre. De plus, nous sommes préoccupés par le projet d'éclairage du nouveau tunnel par l'insertion de rangées de lumières. Cela va créer un contraste par rapport à l'éclairage du tunnel existant.

Nous croyons aussi qu'il faudra planifier et bien coordonner la construction du complexe avec celle du futur centre universitaire de santé McGill. Sinon, cela pourrait causer des inconvénients.

Nous avons aussi noté que le projet aura un impact très important sur l'unité de la rue Greene, entre la bretelle de sortie sur Rose-de-Lima et la limite de Westmount. C'est un îlot qui a survécu aux travaux de construction dans les années 70. Nous déplorons donc que l'aménagement proposé nécessite la démolition de deux bâtiments résidentiels de la rue Selby. Avec le rapprochement de l'autoroute des citoyens de la rue Saint-Antoine, leur qualité de vie sera forcément affectée.

Cela n'est pas sans rappeler l'expropriation massive d'immeubles résidentiels dans notre communauté lors de la construction de l'autoroute 720. Le gouvernement avait alors décidé de créer l'autoroute Ville-Marie en détruisant le secteur sud de notre municipalité. Cela a eu pour effet de briser le tissu social du secteur. Le temps est venu de réparer cette brisure. Encore une fois, cette expropriation fera perdre des immeubles locatifs et des revenus de taxe foncière à la Ville de Westmount. Est-ce vraiment nécessaire?

Westmount est également préoccupée par l'impact sur l'espace occupé par les services municipaux de travaux publics et de Hydro Westmount. La perte d'espace dans les cours de la voirie et de Hydro Westmount cause un préjudice sérieux à nos opérations car nous n'avons pas d'autre endroit dans la ville pour les relocaliser.

Autre point sur lequel nous avons des réserves : la falaise Saint-Jacques. De Montréal Ouest jusqu'à l'autoroute Décarie, la falaise Saint-Jacques est reconnue comme territoire écologique. Nous sommes d'avis que sa prolongation

à Westmount doit faire, elle aussi, l'objet d'une attention spéciale. Il faut la préserver et mettre en valeur sa topographie naturelle.

En résumé, la Ville de Westmount ne peut appuyer le projet tel que présenté lors des audiences publiques du BAPE. Nous avons la conviction qu'il faut encourager nos citoyens à demeurer dans l'île de Montréal. Mais si leur qualité de vie continue d'être affectée, cela favorisera leur fuite hors de l'île de Montréal.

Westmount, comme certains arrondissements de Montréal, a fait la preuve qu'il est possible d'offrir une qualité de vie à ses citoyens qui choisissent de vivre en ville. Encore faut-il créer des conditions qui les encouragent à le faire. Le projet du complexe Turcot va tout simplement dans le sens contraire.

Aussi, Westmount demande au BAPE de renvoyer le Ministère à sa planche à dessins, de revoir son projet afin d'y intégrer un plus large éventail de moyens de transport.

À défaut d'avoir un projet visionnaire, le Ministère doit prévoir toutes les mesures qui permettront de créer et de maintenir un environnement vivable pendant la durée des travaux.

Nous reconnaissons l'importance du projet. Nous sommes conscients qu'il faut refaire le complexe Turcot. Mais nous insistons pour que ce projet soit axé sur le développement durable et qu'il améliore la qualité de vie des résidents aux abords du complexe.

Le Ministère doit aussi proposer des mesures d'atténuation afin de préserver la qualité de vie de nos citoyens et maintenir un environnement vivable pendant les deux années de construction à Westmount.

Deux ans à endurer le bruit et la poussière, c'est trop dans la vie de personnes âgées, d'enfants, de familles et d'étudiants.