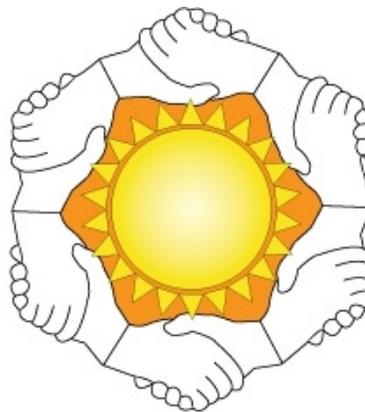


**Mémoire concernant le projet
de reconstruction de l'échangeur Turcot
tel que proposé par le
Ministère des transports du Québec**

Présenté au
Bureau des audiences publiques en environnement
(BAPE)

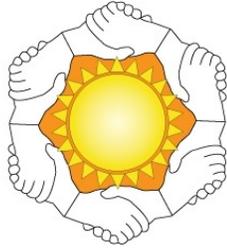
Par

ROPASOM
Regroupement des organismes
pour aînés et aînées du
sud-ouest de Montréal



Juin 2009

ROPASOM
Regroupement des organismes
pour aînés et aînées du
sud-ouest de Montréal



5335, Notre-Dame Ouest, local 103
Montréal, (Québec) H4C 3L3
Tél. : 514.989.8226
ropasom@videotron.ca

Recherche et rédaction
Sylvain Labelle, M. Urb.

Adaptation, et mise en page
Marie-Josée Royer, Tasseau

Révision et corrections
Diane Lemon, Huguette Roy
Pour le ROPASOM

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	4
CHAPITRE 1	5
La problématique de l'échangeur Turcot et les propositions du MTQ.....	5
CHAPITRE 2	7
L'impact du projet de réaménagement de l'échangeur Turcot tel que proposé par le MTQ sur la santé des personnes âgées du sud-ouest de Montréal	7
La pollution atmosphérique	7
La pollution sonore	8
Qualité de l'air	9
Climat sonore	10
CHAPITRE 3	12
L'impact du projet de réaménagement de l'échangeur Turcot proposé par le MTQ sur la sécurité des personnes âgées de sud-ouest de Montréal compte-tenu de l'e sud-ouest de Montréal.....	12
CHAPITRE 4	15
Les alternatives proposées par différents intervenants du milieu et l'amélioration potentielle de la situation actuelle comparativement à ce qui est proposé par le MTQ afin d'améliorer la qualité de vie des personnes âgées du sud-ouest de Montréal.....	15
CONCLUSION	17
BIBLIOGRAPHIE	19

INTRODUCTION

Le ROPASOM est le Regroupement des organismes pour aînés et aînées du sud-ouest de Montréal. Il représente vingt-six (26) organismes et il a pour mission d'améliorer la qualité de vie des aînés et aînées de l'arrondissement sud-ouest de Montréal. Le ROPASOM intervient à plusieurs niveaux et dans plusieurs champs d'activités.

Le projet de réfection de l'échangeur Turcot préoccupe beaucoup les membres du ROPASOM. Ce mémoire a pour but de sensibiliser les décideurs concernant les différents impacts sur la santé et la mobilité des personnes âgées dans les secteurs limitrophes de ce projet. Ces impacts se feront malheureusement sentir dès le début des travaux, si le projet est maintenu tel que présenté par le Ministère des transports.

Ces préoccupations sont d'autant plus justifiées que le Ministère des transports du Québec (MTQ) ne semble prendre aucunement en considération le plan de transport de Montréal et aucune autre étude d'impacts issue des différents paliers de gouvernements ou organismes œuvrant dans les domaines de la santé, de l'environnement, du transport et de la sécurité.

Des travaux de cette envergure auront nécessairement un impact majeur sur la qualité de vie de la population vivant en périphérie de ceux-ci.

Doit-on répéter les erreurs du passé ou innover afin d'améliorer le milieu de vie de tous les résidents de ces secteurs fortement urbanisés?

Dans la cadre des audiences du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), le ROPASOM dépose ce mémoire afin d'exposer sa vision et propose des pistes de réflexion afin que l'instigateur du projet, en l'occurrence le MTQ, prenne en compte l'aspect humain et son milieu dans ses propositions de réfection dudit échangeur.

CHAPITRE 1

La problématique de l'échangeur Turcot et les propositions du MTQ

Compte-tenu de la prise de conscience du gouvernement québécois sur l'état de vétusté du réseau autoroutier québécois, et devant l'urgence d'agir suite à l'effondrement du viaduc du boulevard de la Concorde à Laval ainsi que du traumatisme psychologique qui a suivi à l'égard des ponts et viaducs, le projet de « reconstruction » de l'échangeur Turcot s'inscrit dans le vaste plan de redressement du gouvernement du Québec amorcé en 2003. Le 29 juin 2007, la ministre des Transports madame Julie Boulet, le ministre responsable de la région de Montréal monsieur Raymond Bachand ainsi que le maire de Montréal monsieur Gérald Tremblay, annoncent des investissements « sans précédent » évalués entre 1,2 et 1,5 milliards de dollars pour la reconstruction de l'échangeur Turcot. Cette somme inclut aussi la reconstruction des échangeurs De la Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest.

Le MTQ annonce un projet qui, à leur avis, « est le fruit de nombreuses années de travail et d'intégration des besoins de l'ensemble des partenaires ». La ministre des transports ajoute : « cette solution a été élaborée avec le souci d'améliorer la qualité de vie des citoyens qui habitent le secteur, d'assurer la sécurité et la fluidité de la circulation et de diminuer dans l'avenir les coûts liés à l'entretien de ces infrastructures ». De plus, le projet permettrait de désenclaver le terrain de l'ancienne cour de triage Turcot appartenant au Canadien National pour des fins de développement domiciliaire. Ce terrain, selon monsieur Bachand, est « l'équivalent de près de trois fois la superficie du parc Lafontaine ». Celui-ci conclut en disant que: « Depuis le début de mon mandat, notre administration a voulu remplacer les structures de béton par des infrastructures à une échelle plus humaine(...) Le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot représente une occasion d'améliorer la qualité de vie des citoyens et citoyennes du Sud-Ouest et changera le visage de Montréal ».

Mais qu'en est-il des impacts sur la population âgée vivant en périphérie immédiate de cette méga structure?

Comment propose-t-on d'améliorer la qualité de vie des gens alors que le projet lui-même, tel que proposé par le MTQ, engendre de nombreux impacts sur la santé et la sécurité des personnes âgées vivant dans le sud-ouest de Montréal ainsi que sur l'enclavement des quartiers limitrophes ?

Afin de bien saisir la problématique entourant le projet de l'échangeur Turcot, voici un bref survol de ce qui est proposé par le MTQ et les craintes soulevées par le ROPASOM représentant les personnes âgées du sud-ouest de Montréal:

1. *Proposition* : Le scénario proposé par le MTQ s'articule autour du réaménagement de l'échangeur Turcot non plus en structure aérienne mais par un redéploiement des bretelles des accès autoroutiers en surface sur remblais. De plus, le MTQ veut réduire le nombre de bretelles et augmenter la largeur de celles-ci afin d'améliorer la fluidité de la circulation sans en augmenter le débit.

Craintes : Le ROPASOM craint que cette modification concernant la hauteur et l'emprise de l'autoroute entraînera une augmentation importante de la pollution sonore et atmosphérique dans le périmètre du nouvel échangeur, et ce, malgré les murs anti-bruits proposés.

2. *Proposition* : La reconstruction de l'échangeur De la Vérendrye.

Craintes : Le ROPASOM craint un enclavement des quartiers limitrophes par la fermeture des rues Eadie et Hadley. La construction d'un tunnel prévu au projet pour le boulevard De la Vérendrye afin de relier deux parties du quartier obligera les personnes âgées à passer par des endroits peu sécuritaires pour elles.

3. *Proposition* : Déplacement des liens piétons et cyclables le long de la falaise Saint-Jacques et l'aménagement de l'autoroute en remblais le long des autoroutes 20 et 15 au sud de l'échangeur.

Craintes : Les tunnels de ces rues passant sous la nouvelle autoroute de surface obligera la population dont les personnes âgées du sud-ouest de Montréal à faire un long détour dans un secteur potentiellement peu sécuritaire, loin des habitations et de toute intervention humaine rapide pour rejoindre d'autres secteurs de l'arrondissement. Les personnes âgées du sud-ouest de Montréal font partie de la cohorte de la population utilisant fréquemment le mode transport actif (piéton et cycliste). Le MTQ a évacué le concept de sécurité pour les usagers de cette future piste multifonctionnelle pour les quartiers du sud-ouest de Montréal.

Le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot répond minimalement aux inquiétudes des personnes âgées vivant en périphérie immédiate du complexe. Nous allons voir maintenant, avec l'apport d'études d'impact produites par la Direction de Santé Publique (DSP) de quelle manière le projet de reconstruction du MTQ peut influencer sur la santé et la sécurité des personnes âgées du Sud-Ouest de Montréal.

CHAPITRE 2

L'impact du projet de réaménagement de l'échangeur Turcot tel que proposé par le MTQ sur la santé des personnes âgées du sud-ouest de Montréal

Le rapport annuel 2006, publié par l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal de la Direction de la santé publique (DSP), s'intitule « Le transport urbain, une question de santé ». Le chapitre 2 porte le nom évocateur de « Le transport : pollution et santé ».

La pollution atmosphérique

On y retrouve, entre autre, une section sur la qualité de l'air à Montréal. Celle-ci soulève la question concernant la pollution atmosphérique avoisinant les grandes artères et en périphérie immédiate des autoroutes en milieu urbain. « L'exposition à la pollution engendrée par le transport n'est pas uniforme chez tous les habitants d'une ville comme Montréal (...) Les résultats révèlent que (...) le coefficient d'absorption des filtres et des niveaux de concentration de dioxyde d'azote augmente de façon significative avec le trafic ». Les chercheurs de la Direction « ont évalué le risque d'hospitalisation pour problèmes respiratoires des Montréalais âgés de 60 ans et plus habitant le long d'artères à grande circulation : l'étude démontre qu'il est plus élevé que chez les résidents de rues plus calmes ». Après avoir tenu compte des variables socio-économiques, « il n'en demeure pas moins que le niveau des émissions polluantes des véhicules semble suffisant pour avoir un impact sur la santé respiratoire des personnes âgées ». De plus, « à la fin des années 90, à Montréal, dans leur étude des visites à l'urgence, des chercheurs ont analysé l'impact de la pollution de l'air en tenant compte de variables comme le jour de la semaine, les conditions météorologiques, la présence d'autres polluants... Ils concluent qu'une hausse de la concentration maximale d'ozone (communément appelé le « smog ») entre juin et septembre, correspond à une élévation de 22% du nombre de visites à l'urgence le lendemain pour des problèmes respiratoires chez les personnes de 65 ans ou plus (...) Un élément ressort de ces deux études (dont une effectuée dans 16 villes canadiennes): les concentrations d'ozone dont il est question et qui ont causé cette augmentation sont inférieures aux seuils fixés par plusieurs organismes de santé. Autrement dit, il semble bien que les impacts sur la santé se fassent sentir même à des concentrations inférieures aux niveaux recommandés. Ainsi, « une étude en Hollande effectuée entre 1986 et 1994 auprès de 5 000 citoyens âgés de 55 à 69 ans vivant à proximité d'artères à grand débits (c'est à dire à moins de 50 m d'une voie urbaine ou à moins de 100 m d'une voie rapide), observe que le risque

relatif de décès par maladie cardio-pulmonaire est de 1,95 (ou près du double) chez ces citoyens par rapport à ceux habitant plus loin ».

« Nombre d'études s'intéressent depuis plusieurs années à l'impact des particules (fines et ultrafines) sur la santé. Les effets les plus souvent rapportés sont les problèmes pulmonaires et cardiovasculaires. On distingue des effets à court terme (ex. : hausse de la morbidité et de la mortalité lors des pics de pollution) et à long terme (ex. : augmentation de maladies cardio-pulmonaires chez les résidents de villes ayant un niveau élevé de pollution). » La DSP se penche aussi, et de façon plus générale, sur l'impact des gaz à effet de serre (GES) et les changements climatiques : « (...) le secteur du transport joue un rôle de premier plan dans les émissions des GES à Montréal et au Québec et sa contribution est en progression constante. En effet, l'inventaire québécois des émissions de GES en 2003 démontre une hausse de 20% pour le secteur du transport routier par rapport à 1990 : ce sont les émissions des camions légers (fourgonnettes, camionnettes et véhicules utilitaires sport ou VUS) qui ont le plus augmenté (88% au Canada et une tendance semblable s'observe au Québec). (...) Dans la région métropolitaine, la part des GES attribuable au transport s'élève à 47% : on comprend donc aisément que des interventions dans le secteur du transport au Québec pourront contribuer grandement à atteindre les objectifs fixés par le protocole de Kyoto et ses engagements subséquents ». Les gaz à effet de serre ont un impact direct sur l'élévation de la température et à cela « il faut ajouter la hausse de la concentration de divers polluants atmosphériques liée à la température. Par exemple, l'essence et les solvants se volatilisent davantage à température élevée dans l'air. De même, l'élévation de la température contribue à rehausser la concentration des polluants atmosphériques, eux-mêmes associés à des problèmes de santé » chez les personnes âgées qui sont les plus vulnérables à ces aéro-allergènes biologiques.

La pollution sonore

« La pollution sonore est un autre type de pollution due au transport, qui a aussi un impact sur la santé des personnes vivant à proximité des voies de circulation, et qui a fait l'objet de nombreuses études. (...) On sait en effet que des niveaux élevés de bruit occasionnent un déplacement temporaire des seuils auditifs, qui peut mener à une perte d'audition permanente si l'exposition perdure, sur plusieurs années par exemple. (...) l'une des principales sources de bruit environnemental, c'est le transport – routier, ferroviaire et aérien, dont le niveau s'accroît en fonction du débit et de la vitesse (...) le bruit environnemental nocturne a des effets directs marqués sur le sommeil, dont certains perdurent le lendemain au cours des activités quotidiennes. (...) Enfin sur le plan cognitif, le bruit environnemental peut aussi nuire à la compréhension de la parole et à l'exécution des tâches complexes (ex. : la lecture, l'attention, la résolution des problèmes et la mémorisation), et c'est pourquoi l'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande de ne pas installer de garderies ni d'écoles à proximité d'autoroutes ou d'autres sources de bruits perturbateurs. (...) Selon l'OMS, des effets mesurables sur la perturbation du

sommeil commencent à partir de 30 dB(A) (unité de mesure concernant le bruit environnemental) et le seuil à l'extérieur des lieux habités (à 1 m de la façade d'un logement) se situe à 45 dB(A), afin de permettre de dormir la fenêtre ouverte. (...) Au cours des 5 dernières années, la DSP a été interpellée à diverses reprises par des citoyens aux prises avec des problèmes de pollution sonore liée au transport, autant dans les secteurs proches d'autoroutes que dans des quartiers centraux traversés par des rues très fréquentées. Les données actuelles démontrent que les recommandations de l'OMS sont en effet dépassées chez les riverains de grandes artères. Signalons que le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise vise à adopter une politique municipale sur le bruit ayant comme objectif de « garantir aux Montréalais un milieu de vie calme et paisible » et que plusieurs de moyens suggérés ont trait au trafic routier.

La DSP nous démontre de manière convaincante que les appréhensions du ROPASOM sont fondées en ce qui concerne le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot retenu par le MTQ.

La Direction des évaluations environnementales du Ministère du Développement durable, Environnement et Parcs du Québec a produit un document ¹ dans lequel on retrouve des commentaires significatifs concernant la qualité de l'air et le climat sonore à l'égard du projet. En voici quelques-uns :

Qualité de l'air

« Les résultats de modélisation de la qualité de l'air projeté démontrent des concentrations maximales sensiblement plus élevées par rapport à la modélisation actuelle, soit une augmentation de 7% à 45% selon le contaminant et la durée de la lecture (Section 10.2.3.2, page 282 du rapport principal de l'étude d'impact).

QC-14 Aucune mesure d'atténuation n'est prévue à l'étude d'impact. Cette dernière doit mentionner quelles mesures d'atténuation seront mises de l'avant par le MTQ afin d'améliorer la qualité de l'air pour les résidents vivant à proximité de l'autoroute.

QC-15 Effectuer une évaluation de l'impact sanitaire de l'implantation du risque existant (tel AQBAT ou Air Quality Benefits Assessment Tool) afin de nous permettre de connaître l'ensemble des impacts du projet.

L'évaluation de la qualité de l'air actuelle (concentrations des polluants reliés au transport) compare la situation actuelle avec la variante 4 (variante du projet retenue) en 2016. Lors d'une visite de terrain effectuée le 5 juin 2008, les représentants du MTQ ont précisé qu'une autre modélisation reste à faire : la comparaison de concentrations des contaminants reliés au transport selon le débit 2016 avec la

¹ Questions et commentaires pour le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire de la Ville de Montréal par le ministère des Transports (Dossier 3211-05-435), 11 juillet 2008 (pages 2 à 6)

structure actuelle et selon la variante 4. (...) D'après les résultats de la modélisation, il appert que les modifications proposées à l'échangeur Turcot se traduiront par une augmentation de concentrations maximales des différents contaminants dans l'air ambiant. »

Climat sonore

Dans cette section, on retrouve peu de commentaires, par contre quelques questions très pertinentes méritent une réponse de la part du MTQ.

QC-4 Quelles sont les mesures d'atténuation qui devraient être réalisées par les municipalités et pour quelles sections du territoire en rapport avec l'engagement identifié dans ce projet de la Politique municipale de réduction du bruit en milieu urbain mentionnée à la Section 6.3.4.3, (p. 65) de l'étude d'impact?

QC-5 Les logements qui continueront à être exposés à 65 dB(A) après la réalisation des travaux vont-ils faire l'objet de mesures de compensation?

QC-6 Quelles sont les caractéristiques du mur transparent expérimental de la rue Abbott mentionné à la section 6.3.7.1.3 de l'étude d'impact (p. 189) et quelle est la réduction de bruit effectivement obtenue à l'aide de ce mur?

QC-7 La combinaison de mur antibruit transparent et végétal a-t-elle été envisagée là où l'effet de barrière visuelle d'une mesure d'atténuation du bruit a été jugé difficilement acceptable par les riverains?

« L'étude d'impact identifie quelques secteurs où l'impact sonore résiduel (après la complétion du projet) du projet demeure moyen ou fort (Annexe C – Rapport sectoriel : Étude d'impact sonore, Section 2.4.4, p. 46 et 47).

Aucune mesure d'atténuation n'est proposée pour certains d'entre eux. (...) Selon nos informations, les niveaux de bruits émis par les trains ne sont pas compris dans les secteurs avoisinants le projet.

QC-13 Quel est l'impact sur le climat sonore du bruit émis par les trains ?

La Direction des évaluations environnementales soulève un certain nombre de questions qui font partie des craintes émises par le ROPASOM et les personnes âgées du sud-ouest de Montréal.

Après la lecture des questions posées et commentaires émis par les deux organismes concernés par la santé de la population âgée, nous sommes en mesure

de conclure que le projet, tel que proposé par le MTQ, loin d'améliorer la situation pour eux, risque de l'empirer. Voyons maintenant quelles sont les craintes du ROPASOM concernant l'enclavement des secteurs limitrophes au projet et l'impact que cet enclavement aura sur la sécurité des aînés dans leurs déplacements.

CHAPITRE 3

L'impact du projet de réaménagement de l'échangeur Turcot proposé par le MTQ sur la sécurité des personnes âgées de Sud-Ouest de Montréal compte-tenu de l'enclavement des quartiers riverains et la mobilité des personnes âgées du sud-ouest de Montréal

Le projet retenu (scénario 4) par le MTQ prévoit une construction en remblais tel qu'une route typique en milieu rural. Ce type de construction n'est certainement pas adapté en milieu urbain, habité de surcroît. Une construction en surface, avec les normes de sécurité prévues, exige beaucoup d'espace et une énorme emprise au sol. Ces terrains ont une gigantesque valeur foncière ce qui explique, en partie, les coûts reliés au projet. De plus, une construction au sol de cette ampleur entraîne nécessairement l'enclavement des quartiers limitrophes : « (...) des discussions avec les intervenants ont soulevé une nouvelle préoccupation : l'effet d'une construction en talus sur l'enclavement des quartiers et les conséquences de cet impact sur la santé psychosociale qui pourraient en résulter »².

Cet enclavement a un impact majeur sur la mobilité par le biais de la circulation active et sur le transport collectif (piéton et cyclable) entre les quartiers: « L'étude d'impact mentionne la possibilité d'inclure des pistes cyclables et piétonnières au bas de la falaise Saint-Jacques et de les relier au réseau existant (...) ceci constituera un long corridor à déplacement prévisible, sans possibilité de sortie alternative, disposant d'une faible surveillance naturelle et d'aide potentielle par des usagers riverains. De plus, étant éloignée de toute activité autre que celle du transport lourd (voies ferrées bordées des voies rapides de Turcot), cette piste serait peu connectée avec le tissu urbain du quartier, ce qui diminuerait son usage utilitaire pour du transport actif local »³. Le MTQ répond en avril 2009 qu'il y aura: « l'aménagement d'une piste cyclable multifonctionnelle dans la zone tampon prévue au pied de la falaise Saint-Jacques au nord de l'emprise ferroviaire. », sans aucune mention sur les dangers présents et aucune considération pour les usagers et pour la trame urbaine du quartier.

Les rues Eadie et Hadley seront fermées, les personnes âgées du sud-ouest de Montréal devront faire de longs détours pour passer dorénavant par la rue St-Patrick

² Lettre de M. Louis Drouin (Responsable, secteur Environnement urbain et santé du Ministère de la Santé et des Services sociaux) adressée à M. Guy Sansfaçon (Directeur de la Direction de la santé publique) le 10 mars 2009.

³ Direction des évaluations environnementales, Questions et commentaires pour le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot..., Dossier 3211-05-435, 11 juillet 2008. (p. 11)

ou par le boulevard De la Vérendrye. Ce dernier sera creusé en tunnel il fait aussi l'objet d'une reconversion en échangeur de surface et non plus aérien. Ce tunnel sera certainement très long car on compte en élargir l'emprise et y ajouter des monticules enjolivés de murs antibruit. Un long tunnel signifie qu'encore une fois, les personnes devront emprunter un long corridor non protégé et excessivement insécurisant.

Des mesures doivent être prévues dans le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot afin de prendre en compte la sécurité des usagers piétons ou cyclistes pour ce tronçon de route.

Ces exemples sont très représentatifs du peu de considération, pour la population âgée du Sud-Ouest de Montréal, dont fait preuve le MTQ dans ses nombreuses tentatives d'imposer son projet. Et ce, alors que madame Marguerite Blais a dévoilé une série d'actions gouvernementales qui font suite aux demandes faites par les aînés concernant leurs conditions de vie.

Lors de la conférence de presse de la ministre responsable des aînés du 5 mars 2008 ayant pour thème « Les conditions de vie des personnes âgées: L'environnement local, municipal et territorial », madame Blais mentionne que: « Les personnes âgées, comme les plus jeunes, connaissent des réalités différentes selon qu'elles vivent en zone urbaine ou rurale. La qualité de vie, la participation active et le soutien dans la communauté des personnes âgées dépendent de la présence des services et des infrastructures qui correspondent à leurs besoins. Il peut s'agir de l'habitat, de l'aménagement des lieux publics, de l'accès à des modes de transport, de la sécurité du milieu de vie ou d'une offre variée de loisirs et d'activités culturelles. La nature et l'adaptation des services publics ont une grande influence sur la qualité de vie des personnes âgées »⁴.

De son côté, le 21 novembre dernier, la Ville de Montréal énonce, dans un communiqué de presse que : « Montréal demande au Ministère des transports du Québec de réévaluer certains éléments fondateurs du projet de réaménagement de l'échangeur Turcot. Les membres du comité exécutif de la Ville et les maires des arrondissements et des villes concernées jugent qu'il est absolument nécessaire de procéder à la reconstruction de l'ouvrage. Toutefois, il sont d'avis que plusieurs préoccupations fondamentales exprimées par les élus municipaux et les citoyens n'ont pas été prises en compte par le ministère des Transports du Québec »

Il est impératif que tout organisme gouvernemental prenne en considération les besoins et la sécurité du milieu de vie de nos aînés qui sont plus vulnérables et qui demandent une attention toute particulière.

Dans le prochain chapitre, nous verrons de quelle manière les propositions provenant de plusieurs groupes de professionnels en aménagement urbain et urbanistes

⁴ Source: Site internet du MFA dans la section ministre responsable des aînés, centre de presse à l'adresse : <http://www.mfa.gouv.qc.ca>

peuvent répondre plus adéquatement aux préoccupations en matière de santé et de sécurité des personnes âgées du sud-ouest de Montréal que le projet mis de l'avant par le MTQ. Vous pourrez constater qu'il est possible de jumeler la reconstruction d'un ouvrage de cette ampleur avec les besoins de la population locale, en l'occurrence les personnes âgées du sud-ouest de Montréal.

CHAPITRE 4

Les alternatives proposées par différents intervenants du milieu et l'amélioration potentielle de la situation actuelle comparativement à ce qui est proposé par le MTQ afin d'améliorer la qualité de vie des personnes âgées du sud-ouest de Montréal

L'échangeur Turcot était considéré, lors de sa construction, comme un chef d'œuvre d'ingénierie et pour cause. Cette mégastructure est la porte d'entrée de l'est de l'Amérique du Nord. C'est le premier ouvrage majeur rencontré par tous les visiteurs venant à Montréal en provenance de l'Ontario, de l'est des États-Unis ou de l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau.

Aujourd'hui, l'échangeur Turcot est en état de décrépitude précoce. Tous les intervenants s'entendent pour dire que l'échangeur Turcot doit faire l'objet d'interventions majeures. Une solution à long terme qui s'inscrit dans la philosophie du développement durable est inéluctable.

L'échangeur Turcot pourrait devenir à la fois un monument d'une beauté exceptionnelle et un élément réunificateur pour les quartiers environnants. Contrairement à ce qui peut être lu dans l'étude d'impact du MTQ : « La liste des préoccupations que l'initiateur associe au développement durable pour ce projet est fournie (annexe F, chapitre 3.2.13). Bien qu'un effort notable soit fait, la vocation même d'une infrastructure routière de cette importance au cœur d'une zone habitée est difficilement associable à un *environnement sain*. Celle-ci est donc un mal nécessaire hérité de choix historiques impossibles à corriger ».

Il n'est jamais trop tard pour mieux faire. Il est certain que l'implantation de ce colossal échangeur a eu un impact majeur dans le secteur. Cependant, il est possible de l'enjoliver (tel le Viaduc de Millau dans le sud de la France ou le pont de Calatrava à Jérusalem) et de se servir du dégagement au sol pour implanter un parc et y aménager des liens très fonctionnels en reliant la trame urbaine locale.

La journaliste Nathalie Collard dans un article publié dans La Presse en date du 22 mars 2009 pose la question : « Un échangeur doit-il obligatoirement être laid? Pourquoi ne pas se soucier de l'esthétisme d'une mégastructure qui fera partie du paysage montréalais pour des décennies à venir? En fait la réfection de l'échangeur Turcot est l'occasion de mettre en pratique tous les beaux discours des dernières années sur le design, l'aménagement urbain et le développement durable ».

Il est fort intéressant de consulter les propositions faites par une équipe d'urbanistes montréalaise appelée la Table de Travail Turcot (TTT) et les suggestions faites par des spécialistes en transport venus des États-Unis. Ces deux groupes ont proposé des solutions novatrices et adaptées aux besoins de la population locale. Qui plus est, ceux-ci ont placé l'humain et non pas l'automobile au cœur de leurs préoccupations. Ces solutions originales ont pour but d'améliorer la qualité de vie des personnes qui habitent les quartiers limitrophes tout en rendant à l'échangeur Turcot ses lettres de noblesse. Selon Jean Décary, membre de la TTT, ce projet est : « (...) l'occasion de créer de la richesse par une meilleure intégration à la trame urbaine et au tissu urbain, par l'amélioration du cadre et de la qualité de vie et par une hausse des valeurs foncières et fiscales. L'optimisation des effets positifs possibles entraîne aussi des économies d'échelle et une réduction des coûts et des effets négatifs ».

Pour eux, il est impératif de conserver l'échangeur en structure aérienne afin d'assurer la dispersion à grande échelle des polluants atmosphériques et du bruit de la circulation routière. Un aménagement au sol ferait en sorte que ces polluants retombent de chaque côté des voies de circulation et que le son se propage à fort débit dans les environs immédiats malgré les mesures pour en atténuer les effets. En relocalisant le chemin de fer le long de la falaise St-Jacques, il serait aussi possible de faire de l'autoroute 20 un boulevard de prestige afin d'y réduire le volume de véhicule et leur vitesse de croisière. Plusieurs grandes villes nord-américaines (telles que Boston et Atlanta par exemple) ont décidé de transformer certaines autoroutes en boulevard et les citoyens en sont très heureux. Cette transformation a fortement redynamisé les quartiers autour de ces anciennes larges routes réservées exclusivement à la circulation automobile. Les citoyens se sont réappropriés les lieux et l'économie locale a pris une expansion phénoménale.

Nous devons nous assurer que les sommes gigantesques (environ 1,5 milliards de dollars, sinon beaucoup plus) soient investies intelligemment afin de garantir des retombées immédiates et pour longtemps pour l'ensemble des montréalais et des québécois. Les solutions proposées ci-haut sont de notoriété publique et ont été transmises au MTQ.

CONCLUSION

Le ROPASOM craint que le produit fini, tel que proposé par le MTQ, ait un impact majeur sur la santé et la sécurité des personnes âgées du sud-ouest de Montréal comme il a été abordé dans les chapitres précédents, sans compter tous les impacts psychologiques et physiologique sur l'ensemble de la population que cela entraînera :

Pour en illustrer que quelques-uns :

Comme le fait remarquer Martine Gendron, coordonnatrice du Laboratoire d'études sur l'audition de l'Université de Montréal: «Lorsque le bruit ambiant devient trop fort et qu'il perdure, notre corps se met en mode vigilance, comme si un danger était imminent et que nous allions devoir nous défendre contre une agression. Le rythme cardiaque augmente, la respiration se fait plus rapide. Le corps ne peut pas résister indéfiniment et impunément à cette tension, il s'épuise et divers problèmes de santé peuvent apparaître.» Le bruit est dangereux sur le plan physiologique et psychologique. Le bruit peut également provoquer le stress, l'insomnie, l'irritabilité et l'instabilité de l'humeur et avoir des conséquences pathologiques selon l'intensité, la durée d'exposition et la sensibilité de la personne exposée.

L'échangeur Turcot : un objet à redouter ou une chance pour le territoire ?

La reconstruction de l'échangeur Turcot doit être un projet unificateur, novateur et tourné vers l'avenir. Il doit être un symbole de changement en ce qui concerne l'élaboration et la mise en place d'un des plus gros chantiers de construction autoroutier du Québec.

Le développement durable ne veut pas dire « durabilité » mais plutôt « viabilité » d'un projet. Cela signifie que l'on doit prendre en compte le milieu naturel et l'environnement dans lequel les humains doivent évoluer après avoir complété le projet.

Deux écoles de pensée s'affrontent : l'une veut y installer un échangeur du type que l'on retrouve en milieu rural et très mal adapté à la réalité urbaine. L'autre veut réhabiliter la structure pour en faire une œuvre d'art digne d'une ville moderne à caractère international. Une ville où le design et l'innovation cohabitent et d'où la créativité émerge. Une ville où le bien-être des personnes âgées est au cœur des préoccupations de tous les projets.

La vice-première ministre et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), madame Nathalie Normandeau, préconise un développement du territoire plus cohérent. En ce qui concerne l'aménagement du territoire, la ministre énonce : (...) « Dans les concentrations urbaines, il y a tout l'enjeu de l'aménagement des quartiers et des espaces verts qui nous interpelle. Il s'agit ici de s'assurer de rendre les milieux urbains plus attrayants où la qualité de vie est bonne. (...) il faut s'assurer que les choix touchant au développement soient faits en concertation plutôt qu'en confrontation. ». La ministre se dit aussi très préoccupée par le développement durable et considère le terme « ville verte » trop restrictif et que ce concept doit avoir « une portée plus large ». Elle ajoute : « Écoutez, prenons le cas d'une municipalité qui décide d'accorder aux piétons une minute trente secondes, plutôt que trente secondes pour traverser la rue au feu de circulation d'un carrefour achalandé. Ce serait là une façon de démontrer que la municipalité porte une attention toute particulière aux aînés et aux personnes handicapées vivant sur son territoire. ». Le présent projet a définitivement une portée d'envergure et dessinera le paysage pour plusieurs générations à venir.

Dans sa perspective de faire de l'arrondissement le Sud-Ouest un arrondissement «ami des aînés», le ROPASOM désire favoriser le développement de milieux urbains mieux adaptés aux besoins des aînés, un endroit où les aînés se sentent respectés et où ils s'épanouissent en prenant part activement à la vie du milieu. Il s'agira d'un endroit où les infrastructures et les services seront améliorés pour mieux répondre aux besoins des aînés mais aussi un milieu de vie où il fera bon vivre, une cohabitation harmonieuse et respectueuse entre chaque individu.

Les personnes âgées du sud-ouest méritent toute la considération et l'attention auxquelles elles ont droit. Ces personnes ont contribué à la construction d'un Québec fort, dynamique et prospère.

Considérant tous les aspects soulevés dans ce mémoire, le ROPASOM demande que le MTQ refasse ses devoirs, retourne à sa planche à dessin, consulte la population et présente un nouveau projet.

BIBLIOGRAPHIE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, mai 2007, 6 pages et annexes.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, mai 2007, 22 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Étude d'impact*, rapport principal, décembre 2008, 435 pages.

Correspondance précisant, entre autres, le contenu de l'addenda 2, 4 mars 2009, 2 pages.

Addenda 2 – Complément d'information et réponses à certaines questions de l'addenda 1, février 2009, 20 pages et annexes.

Summary Environmental Impact Study, mars 2009, 79 pages.

Plan de géométrie du projet de reconstruction du complexe Turcot, 19 novembre 2008, 1 carte.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 11 juillet 2008, 11 pages.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur – Série 2*, 15 août 2008, 4 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et de l'ACÉE – Addenda 1*, décembre 2008, 64 pages et annexes.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur – Série 3*, 23 mars 2009, 10 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément d'information sur les sols contaminés en réponses à la 3e série de questions – Addenda 3*, avril 2009, 17 pages et annexes.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 22 mai 2008 au 12 mars 2009, pagination diverse.

1. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
 - *Direction de santé publique, 10 mars 2009, 2 pages.*
2. Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine
 - *Direction de Montréal, 24 janvier 2009, 1 page.*
 - *Direction générale de la santé publique, 12 mars 2009, 1 page.*
 - *Direction générale de la santé publique, 13 juin 2008, 8 pages.*
3. Ministère de la Santé et des Services sociaux
 - *Direction générale de la santé publique, 12 mars 2009, 1 page.*
 - *Direction générale de la santé publique, 13 juin 2008, 8 pages.*
4. Ministère de la Sécurité publique
 - *Direction régionale de Montréal, Laval, Lanaudière et des Laurentides, 26 janvier 2009, 1 page.*
 - *Direction régionale de Montréal, Laval, Lanaudière et des Laurentides, 22 mai 2008, 2 pages.*
5. Ministère des Affaires municipales et des Régions
 - *Direction métropolitaine de l'aménagement et des affaires municipales, 28 mai 2008, 2 pages.*
6. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
 - *Direction métropolitaine de l'aménagement et des affaires municipales, 13 février 2009, 3 pages.*
7. Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
 - *Direction de l'aménagement de la faune de l'Estrie, de Montréal et de la Montérégie, 26 mai 2008, 3 pages.*
 - *Directions générales de l'Estrie-Montréal-Montérégie et de Laval-Lanaudière-Laurentides, 4 mars 2009, 5 pages.*
 - *Directions générales de l'Estrie-Montréal-Montérégie et de Laval-Lanaudière-Laurentides, 2 février 2009, 5 pages.*
8. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
 - *Direction des évaluations environnementales, 7 janvier 2009, 2 pages.*
 - *Direction des évaluations environnementales, 25 juillet 2008, 4 pages.*
 - *Direction des politiques de l'air, Service de la qualité de l'atmosphère, 30 mai 2008, 6 pages.*
 - *Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, 25 février 2009, 1 page.*
 - *Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, 10 février 2009, 7 pages.*
 - *Direction des politiques en milieu terrestre, Service des lieux contaminés, 4 juin 2008, 6 pages.*
 - *Direction des politiques en milieu terrestre, Service des lieux contaminés et des matières dangereuses, 11 mars 2009, 15 pages.*
 - *Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des*

- expertises, 29 janvier 2009, 2 pages.*
- *Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises, 27 juin 2008, 2 pages.*
 - *Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides, 17 février 2009, 8 pages.*
 - *Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides, 13 juin 2008, 2 pages.*
 - *Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides, 9 juin 2008, 1 page.*
9. Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation
- *Direction des sociétés d'État et de l'entrepreneuriat, 26 février 2009, 1 page.*
 - *Direction régionale de Montréal, 24 février 2009, 1 page.*
10. Ministère du Tourisme
- *Direction régionale de la Capitale-Nationale, 25 février 2009, 1 page.*
 - *Direction régionale de la Capitale-Nationale, 7 janvier 2009, 1 page.*
 - *Direction régionale de la Capitale-Nationale, 28 mai 2008, 1 page.*

Avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact, pagination diverse.

1. Ministère de la Santé et des Services sociaux.
 - *Direction générale de la santé publique, 9 avril, 3 pages.*
2. Ministère des Ressources naturelles et de la Faune.
 - *Directions générales de l'estrie-Montréal-Montérégie et de Laval-Lanaudière-Laurentides, 16 avril 2009, 4 pages.*

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact, 13 mars 2009, 4 pages.*

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet, s.d., 1 page.*

CIMA+ et SYNECTICS. *Évaluation de sécurité routière du concept de la révision 1.1, mars 2009, 34 pages et annexes.*

Ministère des Transports. *Précisions concernant la planification gouvernementale, le développement durable, le transport collectif et actif ainsi que le logement abordable, avril 2009, 10 pages.*

MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une période d'information et de consultation publiques à compter du 24 mars 2009, 13 mars 2009, 1 page.*

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Nomination des membres de la commission, 21 avril 2009, 3 pages.*

MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique*, 16 avril 2009, 1 page.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Liste des centres de consultation pour la période d'information et de consultation publiques qui se tiendra du 24 mars au 8 mai 2009*, 1 page.

Ville de Montréal (Mise en valeur du patrimoine), *Profil sociodémographique (Le Sud-Ouest)*, Recensement 2006 (Édition juillet 2008), 11 pages.

Le groupe DBSF, *Portrait social de l'arrondissement du Sud-Ouest, version finale*, Mars 2006, 44 pages.

Ville de Montréal, *Atlas sociodémographique de l'agglomération de Montréal, Arrondissement du Sud-Ouest*, 2006, 15 pages.

La Voix Pop, *À propos de l'échangeur Turcot*, Ville de Montréal, Jacqueline Montpetit (Mairesse de l'arrondissement Sud-Ouest), le 16 avril 2009.

La Voix Pop, *Séance d'information du BAPE sur le projet Turcot*, le 16 avril 2009.

La Voix Pop, *Échangeur Turcot : un projet inacceptable pour le RESO*, le 16 avril 2009.

La Voix Pop, *Exposition de photo de l'échangeur Turcot*, André Desroches, le 23 avril 2009.

La Voix Pop, *Manifestation contre le projet Turcot*, le 23 avril 2009.

La Voix Pop, *Le projet de reconstruction du complexe Turcot continue de soulever les critiques*, André Desroches, le 30 avril 2009.

Le Devoir, *L'échangeur Turcot doit rester un ouvrage en hauteur, selon des experts*, cahier « Actualités », le mercredi 18 mars 2009.

Le Devoir, *La ministre Normandeau préconise un développement du terroir plus cohérent*, cahier « Villes vertes », les samedi 28 et dimanche 29 mars 2009.

La Presse, (Sans titre), Publié le 22 mars 2009 à 9h58 et mis à jour le 22 mars 2009 à 9h58 sur le site Cyberpresse.com par Nathalie Collard.

La Presse, *Échangeur Turcot : faire mieux*, publié sur le site Cyberpresse.com le 24 mars 2009 à 16h54 et mis à jour le 24 mars 2009 à 16h56.

La Presse, *La circulation augmentera sur le nouvel échangeur Turcot*, Alexandre Robillard, publié sur le site web Cyberpresse.com le 24 mars 2009 et mis à jour le 24 mars 2009 à 18h52.

La Presse, *Échangeur Turcot : des travaux de 1,5 milliards sur sept ans*, Bruno Bisson, publié sur le site web Cyberpresse.com le 25 mars 2009 à 6h16 et mis à jour le 25 mars 2009 à 14h07.

La Presse, *Montréal : démolissons les autoroutes*, cahier « Actualités », François Cardinal, samedi 4 avril 2009. (p. A22)

La Presse, *Critiques des projets autoroutiers-Le MTQ indigné par les propos de deux ingénieurs américains*, cahier « Actualités », Bruno Bisson, samedi 4 avril 2009. (p. A12)

The Gazette, *Rebuilding highway could be « good money after bad »*, Irwin Rapoport, July 6th, 2007.

The Gazette, *Urban highway revisited*, Michelle Lalonde, Saturday April 4th. 2009.

The Gazette, *Turcot: McGill architect says it can be fixed*, Andy Riga, Tuesday April 21, 2009.

The Gazette, *Turcot: keep it in the air and make it look good, urban planner says*, Andy Riga, Tuesday April 21, 2009.

Corus nouvelles, *Échangeur Turcot: citoyens et écologistes pressent Québec de revoir le projet*, publié sur le site web le 19 avril 2009 à 18h25.

Corus nouvelles, *La réfection de l'échangeur Turcot à Montréal mobilise les écologistes*, publié sur le site web le 19 avril 2009 à 13h10.

Direction de la santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, communiqué de presse publié par Mme. Marie Pinard, le 27 mars 2009.