

Juin 2009

262 P NP DM52

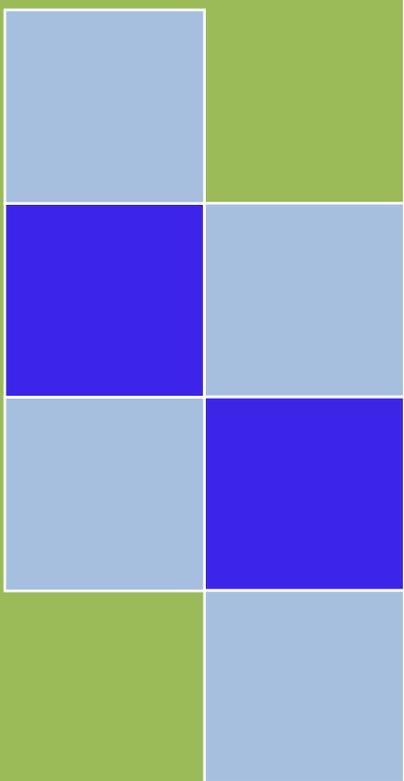
Projet de reconstruction du complexe Turcot
à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Montréal

6211-06-124

Réfection du complexe Turcot

Le MTQ doit refaire ses devoirs



**Commission
scolaire
de Montréal**

Présenté par les commissaires scolaires :
Daniel Bélanger, Ville-Émard-Côte-Saint-Paul,
Benoit Dorais, Saint-Henri-Pointe-Saint-Charles-Petite-Bourgogne
Marie-José Mastro Monaco, Notre-Dame-de-Grâce



Mise en contexte et aspects traités

Depuis plusieurs mois, des commentaires ont été faits sur le projet de réfection du complexe Turcot. On a assisté à des levées de bouclier de la part d'organismes communautaires ou publics, de groupes de pression ou d'intérêt, de citoyennes et citoyens en colère ou purement anéantis par la situation à laquelle ils sont ou seront confinés, et bien d'autres encore. La liste est longue! On a assisté également à d'autres réactions, mais moins nombreuses, celles-là! Quelques commentaires à l'effet que les détracteurs soient irréalistes, leurs interventions évacuant, semble-t-il, le fait que l'échangeur Turcot soit en mauvais état.

D'emblée, il faut reconnaître cet état de fait : l'échangeur Turcot ne se porte pas bien. Vieillissant, en fin de vie utile, à l'agrégat se détachant par galettes : les nombreuses interventions le démontrent assurément. Tous reconnaissent que la situation actuelle ne peut perdurer. Il faut le répéter et ne pas l'oublier : l'échangeur Turcot n'est pas en bon état!

Cela dit, le projet à l'étude déborde le cadre de l'échangeur Turcot, car il propose la réfection de quatre échangeurs et met de l'avant une vision, disons, particulière du transport dans ce coin de Montréal. Bien qu'il faille saluer que le projet se soit bonifié avec les mois – et mettons de côté qu'il a fallu que le milieu se mobilise deux fois plutôt qu'une pour y arriver – il faut se rendre à l'évidence : le projet n'est pas convaincant! Et la tenue d'audiences publiques du BAPE en est une preuve supplémentaire.

Il est généralement admis qu'un projet fait rarement l'unanimité. Toutefois, dans le cas présent, l'unanimité est constatée... dans l'opposition à sa réalisation. Pourquoi? Parce que le projet manque clairement de vision, d'une réelle vision d'ensemble qui soit synonyme de respect des populations, porteuse d'un vrai projet de société et s'inscrivant dans les valeurs du XXI^e siècle. Plusieurs aspects militent contre le projet. Nombreux seront celles et ceux qui viendront en entretenir les commissaires et faire en sorte qu'une liste exhaustive et documentée sera présentée, brochant ainsi un tableau des plus complets. C'est pourquoi ce mémoire se limitera plutôt à quatre éléments : le cas de l'école primaire Marie-de-l'Incarnation, la problématique de la préservation de l'environnement et les moyens de transport, l'enclavement des quartiers existants et les expropriations en secteur résidentiel.

Bien que dans ce mémoire il sera souligné, entre autres, certains impacts sur la santé publique – recoupant assurément ceux qui seront exposés par la Direction de la santé publique de Montréal dans son mémoire – on visera davantage à faire prendre connaissance d'une recherche de conditions optimales pour la réussite des élèves de la Commission scolaire de Montréal (CSDM) et leur plein épanouissement comme citoyennes et citoyens de demain, de même qu'à mettre en adéquation certains aspects du projet avec les valeurs préconisées à la CSDM et présentes dans sa culture.

L'école Marie-de-l'Incarnation

Bien avant l'annonce de la reconfiguration de l'échangeur Turcot par le ministère des Transports du Québec (MTQ), des citoyennes, des citoyens et des parents de l'école Marie-de-l'Incarnation, située à Côte-Saint-Paul, avisaient les décideurs publics des irritants résultant de la présence de cette autoroute urbaine à proximité de leur milieu de vie. À l'époque, on faisait référence aux bruits continuels et souvent élevés provenant de l'autoroute, à la qualité de l'air et à la sécurité des enfants. Ces appels sont toutefois restés sans réponse. Les récriminations ont vite ressurgi avec la nouvelle proposition de projet du gouvernement.

Il va sans dire qu'à titre de commissaire scolaire nous avons suivi avec intérêts le dossier et avons participé aux différentes présentations du Ministère ainsi qu'aux assemblées locales communautaires, universitaires et institutionnelles. Nous avons également abordé le sujet régulièrement dans nos instances scolaires et avec nos partenaires et nous nous sommes prononcés quelques fois, notamment par voie de communiqué.

Il est vrai qu'à la première présentation du MTQ nous y voyions quelques avantages pour l'école Marie-de-l'Incarnation : détournement de la circulation lourde autour de l'école et des rues avoisinantes, relocalisation un peu plus en retrait et rabaissement de la structure. Toutefois, au fil de l'analyse et des échanges, ces avantages étaient annulés par un enclavement supplémentaire du territoire de l'école, une dispersion moins efficace des polluants dus au rabaissement des voies, de même qu'un impact encore plus important causé par le bruit émanant de l'autoroute. Bien qu'ouverts aux explications du MTQ et constatant que la recherche du bien commun semblait animer le projet, force est de constater qu'un scepticisme nous gagnait ainsi que nos partenaires à chaque fois que nous questionnions davantage certains éléments.

Nous tenons à vous livrer une autre préoccupation que nous partageons avec des parents (présents et futurs) de cette école, à savoir le nombre d'années de travaux que cette école aura à subir à quelques mètres de ses murs. Cette petite école de quartier se bat pour sa survie depuis des années. Un tel chantier pourrait mettre en péril son existence à très court terme. Un élément de réflexion que nous voulons certes apporter à votre attention.

Les différents exercices ou moyens de visualisation offerts par le MTQ nous conduisent à croire l'emprise des remblais trop importante dans le quartier Ville-Émard-Côte-Saint-Paul et, qui plus est, en traversant son secteur le plus défavorisé. D'ailleurs, cette partie du quartier bénéficie du programme de revitalisation urbaine intégrée, supporté financièrement par la Ville de Montréal et Québec, et autour duquel un groupe fort important de citoyennes et de citoyens, de groupes communautaires et d'institutions s'est constitué. C'est à partir de ce programme qu'est issue une des sources principales du groupe Mobilisation Turcot, lequel a émis, à travers ses présentations publiques, dans les médias ou durant les audiences, de très fortes réserves quant au concept de reconfiguration de l'échangeur proposé par le MTQ.

La problématique environnementale

En tant qu'élus à la CSDM, une commission scolaire où la préservation de l'environnement et le développement durable et responsable sont des valeurs importantes, nous imaginons mal comment nous pourrions accorder notre appui à un projet qui tend à ne pas en tenir compte. Comment être conséquents avec nous-mêmes, alors que dans nos établissements et notre centre administratif nous préconisons des comportements responsables, le recyclage, la récupération, l'économie de l'énergie, etc., et nous prononcer en faveur d'un projet qui aura pour effet d'augmenter – ou minimalement maintenir – la pollution? Tout en implantant un service de vélos en libre-accès pour notre personnel et en les sensibilisant à l'importance de réduire les transports en automobile, nous souscrivions à un projet qui ne réduirait pas le nombre d'automobiles et de camions circulant dans le complexe Turcot? Que dire à l'ensemble des élèves de la CSDM à qui l'on enseigne que la préservation de l'environnement est primordiale, qu'ils doivent tout mettre en pratique pour minimiser leur empreinte écologique et qu'ils se doivent de maximiser leurs comportements responsables, alors que leur institution scolaire ne demanderait pas la même chose à la société civile?

De plus, la falaise située entre les arrondissements Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et Le Sud-Ouest devrait être préservée à titre d'écosystème exclusif, car plusieurs espèces animales y vivent, dont certaines à statut précaire, et certaines espèces de la faune ailée, surtout lors des migrations, font de cette falaise leur sanctuaire. Comment expliquer que nous aurions laissé ces animaux voir saccager leur milieu de vie à des jeunes à qui nous apprenons le respect de la nature animale et la préservation des espèces menacées ou à statut précaire?

En conséquence, ne pourrait s'avérer acceptable un projet qui ne mettrait pas de l'avant une réduction du nombre de véhicules allant de paire avec une bonification de l'offre de transports alternatifs, une diminution significative des pollutions sonore, visuelle et, surtout, atmosphérique, et la préservation d'espèces animales. Malheureusement, tel n'est pas le cas actuellement.

L'enclavement des quartiers existants

S'il y a un constat sur lequel tous s'entendent, c'est celui à l'effet que les quartiers composant le Sud-Ouest sont enclavés. Bien que ce soit difficile à concevoir – alors que jamais nous ne pouvions imaginer qu'ils le soient davantage – à l'évidence, cette situation s'avérerait avec le projet à l'étude. Difficile en ce cas de poursuivre nos efforts visant une plus grande cohésion et un accroissement des collaborations entre les quartiers lorsqu'une ghettoïsation guette ces mêmes quartiers... Nous croyons que la réussite des jeunes augmente lorsque le milieu se concerte et se mobilise, c'est pourquoi l'enclavement des quartiers est un obstacle à franchir afin de bonifier les conditions dans lesquelles les jeunes évoluent. Des quartiers davantage enclavés ont moins de chance de favoriser l'établissement de jeunes familles, dont les membres sont issus ou non du milieu, et, partant, un renouvellement de sa population. On ne parle pas ici de gentrification ou d'embourgeoisement, mais bien de mixité sociale. Des quartiers présentant une grande mixité se révèlent une contribution non négligeable à la réussite des élèves et à la persévérance scolaire.

Avec un taux de décrochage scolaire de près de 40% dans un quartier comme Saint-Henri et une démarche de persévérance scolaire mobilisant le Sud-Ouest, toutes les conditions gagnantes doivent être mises en place et tous les obstacles contrés afin d'augmenter le taux d'obtention d'un diplôme secondaire.

Comme notre organisation scolaire prend racine dans les quartiers et, dans un rayon plus large, dans l'arrondissement, il est évident que la place encore plus importante que prendra l'échangeur proposé, et ce, par la présence notamment de remblais, constituera un rempart plus difficile à franchir entre les établissements scolaires de l'arrondissement du Sud-Ouest et les différents points de services complémentaires à notre actions, comme les bibliothèques municipales, les centres sportifs, récréatifs et culturels. Les familles doivent pouvoir compter sur des loisirs, des parcs et de tels services de proximité afin que leur qualité de vie quotidienne permette leur épanouissement et particulièrement celui des enfants, et cela au sein de notre milieu de vie urbain. De plus, n'oublions pas que plusieurs milliers d'opportunités de carrières seront offerts au Centre universitaire de santé McGill (CUSM). Afin de faciliter notamment la conciliation travail-famille, nous ne devrions pas enclaver ou séparer le quartier Notre-Dame-de-Grâce de ceux du Sud-Ouest.

Les expropriations en secteur résidentiel

Que dire aussi des expropriations en secteur résidentiel que commandent les plans du MTQ? Bien que nous reconnaissons que des efforts aient été consentis par ce dernier pour minimiser les impacts sur les individus et les familles touchés, nous ne pouvons concevoir qu'ils seraient délogés au profit d'une autoroute urbaine qui déchirera le tissu urbain, appauvrissant davantage un milieu au sortir d'une crise de désindustrialisation l'ayant affaibli. Malgré que le MTQ veuille faciliter l'accès au programme Accès-logis et qu'il collabore avec la Ville de Montréal pour permettre à des familles d'habiter un HLM, la perte d'un logis est une catastrophe en soi aux conséquences multiples. Par ailleurs, ce ne sont pas tous les locataires qui rencontrent les critères d'accès et tous ne veulent pas habiter dans un HLM, mais bien dans un immeuble locatif privé. Beaucoup d'individus ou de familles ont également des revenus trop élevés pour un logement social, mais leur capacité de payer est plus restreinte pour un bail ailleurs dans l'arrondissement, le coût du loyer pouvant s'avérer plus dispendieux qu'à l'endroit d'où ils seraient délogés.

C'est connu, ventre creux n'a pas d'oreille! Nous ne pouvons cautionner que de telles expropriations auraient pour conséquence possible que des enfants fréquentent l'école en état de sous-alimentation, la part du logement prenant une trop grande place dans le budget familial. Ils sont déjà trop nombreux en ce moment à souffrir d'insécurité alimentaire partout sur le territoire de la CSDM, particulièrement dans un milieu comme le Sud-Ouest et, dans une moindre mesure, dans Notre-Dame-de-Grâce. La contribution de notre commission scolaire s'élève déjà à plus de 1,5 M\$ annuellement pour pallier à cette situation navrante et préoccupante, nul besoin de l'accroître davantage pour contrer les effets pervers d'expropriations. Qui plus est, ces individus ou familles auront à se reloger dans un contexte de pénurie de logement à coût modique ou raisonnable. Les données sont éloquentes à ce sujet et des organismes comme le POPIR-Comité

logement revendiquent une hausse de ces logements. Il serait inconcevable pour nous d'appuyer un projet qui irait à l'encontre des demandes maintes fois formulées par l'un de nos partenaires à la lutte à la pauvreté. Nous insistons donc sur l'importance de préserver les lieux d'habitation pour que les individus et les familles puissent conserver leur chez-soi, aussi modeste soit-il.

Conclusions

Pour toutes ces considérations, nous joignons notre voix à celles de bien d'autres entendues lors de ces audiences, vous demandant de recommander au Conseil des ministres que le promoteur remette sur la table à dessin son projet. Plutôt que néfaste, il devrait s'avérer rassembleur et porteur de développement économique et social des collectivités dans lesquelles ils s'implantent. Il devrait également laisser une véritable place au transport actif et contribuer significativement à la réduction des gaz à effet de serre et des diverses pollutions. Il en va de la santé des citoyennes et des citoyens résidant à proximité du complexe Turcot, d'une qualité de vie à laquelle nos élèves, leurs parents et toute notre communauté aspirent et sont en droit d'avoir et, partant, des conditions optimales permettant la réussite de tous les élèves et de leur persévérance à terminer leurs études. Ces citoyennes et citoyens de demain méritent toutes les chances de pouvoir contribuer un jour et à leur façon à notre société.