



Initiative du corridor pollué de Beaconsfield (ICPB)
Beaconsfield Polluted Corridor Initiative (BPCI)

Beaconsfield, 15 août 2022

Mr François Bonnardel,

Ministre des Transports du Québec,

Mme Chantal Rouleau,

Ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal,

Ministre déléguée aux Transports,

500, boulevard René-Lévesque Ouest

16e étage, CP 28

Montréal (Québec), H2Z 1W7

SVP Payez TOUT l'écran antibruit

Madame et Monsieur les Ministres,

Nous vous demandons de corriger une erreur historique et de faire la bonne chose pour protéger la santé et la qualité de vie de milliers de citoyens et d'enfants à Beaconsfield.

Je représente¹ une association de citoyens de Beaconsfield déterminés, depuis plus de 13 ans, à obtenir un écran antibruit, la mesure corrective proposée par le Ministère des Transports du Québec (MTQ) en 1987, en 2010 et en 2022, soit depuis plus de 35 ans.

Nous demandons que le MTQ paie 100% des coûts de construction de l'écran antibruit qu'il a présenté à la population de Beaconsfield le 17 mai 2022.

Les Faits

La route 2² fut construite dans les années '40. Une voie de chaque côté, et d'une largeur de 22 pieds, elle pouvait être traversée à pied à plusieurs intersections.

Le MTQ a radicalement transformé la 2, éliminé les feux de circulation et construit des passages souterrains au croisement des rues Saint-Charles (1970), Cartier (1988), Woodland (1998) et Morgan. En 1998, ceci a permis augmenter la vitesse maximale de 70 à 100 km/h.

Le trafic sur ces voies a plus que doublé sur ce tronçon dans les années suivantes³. Le niveau de bruit des pneus a donc radicalement augmenté, lui aussi.

¹ Voir l'annexe qui fait partie intégrante de cette lettre

² La route 2 fut aussi connue sous le nom de « Boulevard Trans-Island », et « Boulevard Métropolitain » à l'époque

³ Voir tableau 1 en annexe

Le MTQ a mesuré les niveaux sonores en 1985 et en 2010. À chaque fois il a proposé des plans pour construire des écrans antibruit, la meilleure méthode connue pour réduire le bruit.

Le MTQ a émis en 1998 sa « Politique du bruit routier » (ci-après la Politique).

Interprétation rétroactive erronée du MTQ

Depuis 1987 le MTQ tente de repousser une partie des conséquences de ses propres décisions vers notre petite ville en interprétant de façon erronée et rétroactive sa propre Politique.

En 1998, malgré le béton encore frais à l'échangeur Woodland et au moment où il augmente la vitesse sur la 20, le MTQ décide que ce tronçon est une « autoroute existante » nécessitant une approche correctrice selon sa toute nouvelle Politique, donc en partage de coûts avec la ville.

Le MTQ a donc appliqué sa nouvelle Politique sur la situation à Beaconsfield sans considérer que:

- La reconstruction de la route 2 était déjà en cours à Beaconsfield depuis 1970.
- Il avait déjà identifié et mesuré en 1985 le problème de bruit causé par cette transformation;
- Il avait déjà proposé des écrans antibruit en 1987.

Notre position est claire : le MTQ est le seul responsable et il doit payer tout l'écran antibruit

Cette reconstruction de la 2 en 20 par le MTQ a eu pour effet d'en augmenter la capacité ou d'en changer la vocation significativement⁴. En conséquence, et selon sa propre Politique, il doit payer la totalité des coûts de construction de l'écran antibruit qu'il a présenté à la population le 17 mai 2022.

Conséquences sur la santé des citoyens, sur les finances et l'unité de Beaconsfield.

Cette mauvaise décision du MTQ a eu des conséquences néfastes depuis plus de 35 ans:

- Compromettre la santé de milliers de résidents et d'enfants de Beaconsfield;
- Pousser une facture pharaonique vers une ville de 20,000 résidents incapable de payer une telle construction sur 4,8 Km;
- Amener nos maires à s'opposer à ce projet de santé publique et à diviser leurs citoyens.

La santé en péril

Plus de 6,000 résidents et 2,000 enfants dans 4 écoles et une garderie souffrent de cette agression à chaque jour. Ils vivent dans le « corridor pollué » de 300 mètres à chaque côté de la 20, tel que défini et étudié par l'OMS, l'INSPQ et le DSP. Tous concluent que leur santé est en péril :

- Vous l'avez démontré⁵ par vos mesures du niveau sonore de 1987 et de 2010.
- En 2019, nous avons exposé l'impact notre situation sanitaire en identifiant⁶ 22 volontaires montrant des symptômes reconnus par l'OMS.;
- Le Département de Santé publique (DSP) de Montréal l'a confirmé par écrit le 31 mai 2022⁷.

⁴ Voir la « Politique du bruit Routier », MTQ, 1998, Page 9, premier paragraphe.

⁵ Selon les critères définis par l'Organisation mondiale de la santé en 1999, une mesure supérieure à 65 dBA Leq 24h nécessite une mitigation

⁶ Voir le tableau 2 en annexe « Étude 2019 – Residents with Health issues »

⁷ Voir la lettre jointe du Dr David Kaiser, médecin chef au DSP (Ministère de la Santé et des Services Sociaux)

Projet pharaonique pour les citoyens

Construire un écran antibruit sur 4,8 Km a toujours représenté une somme trop importante pour une ville de moins de 20,000 résidents comme Beaconsfield. Le budget annuel local de Beaconsfield n'est que de 26 M\$. Même en réduisant notre part à 25%, le coût peut atteindre 15 M\$. La ville a toujours refusé de payer pour cette construction hors de ses moyens habituels.

Beaconsfield n'est pas Montréal

Votre Politique est inadaptée à des villes de la taille de Beaconsfield malgré l'urgence sanitaire. Des projets similaires mais plus courts sont en suspens ou arrêtés dans des villes voisines⁸.

Depuis 1998 y a-t-il eu UN autre projet conjoint avec des villes de moins de 50,000 habitants? D'une telle ampleur : 4,8 Km? Qui implique plus de 60% du budget de la municipalité visée?

Tous les autres projets conjoints connus sont gérés avec Montréal, Québec, Laval, Longueuil, Brossard, etc. Que représente un projet de 2-3 M\$ pour ces villes de plus de 100,000 habitants?

Diviser les citoyens avec une taxe immorale « Pollué-Payeur »

La solution proposée⁹, en mai 2022, est la première étude concrète de faisabilité en 35 ans pour régler cette pollution sonore causée par le MTQ.

Mais la ville refuse de payer 15 M\$.

Aujourd'hui, le maire ne fait même pas l'effort de solliciter de l'aide extérieure! Il nous a même demandé de faire la présente demande de subvention nous-même!!!¹⁰

Il propose un référendum consultatif sur cette question. Il divisera les citoyens en leurs proposant « voulez-vous payer plus de taxes ou non? ». Il veut éviter la décision impopulaire d'augmenter la taxe générale. Il transforme donc un problème collectif en situation individuelle:

- Un partage égal de la facture, ou
- Une taxe spéciale de type « Pollué-Payeur » où seuls les riverains paieront la facture. Donc, plus tu souffres et plus tu payes !!! C'est une taxe immorale.

En conclusion, nous sommes des citoyens laissés à nous-mêmes depuis 35 ans suite à des décisions fâcheuses du MTQ. Un écran anti-bruit est essentiel à Beaconsfield. Devons-nous le construire nous-mêmes et trouver du financement? Quel triste précédent!

SVP Aidez-nous

Le MTQ ne peut échapper à la réalité. Il s'agit de décisions du MTQ prises juste avant de publier et de se soustraire à sa propre Politique. Le MTQ doit financer la totalité de l'écran antibruit au

⁸ À Baie d'Urfé, à Sainte Anne de Bellevue et à Pointe Claire

⁹ L'étude de faisabilité du Ministère des Transports du Québec (MTQ) n'est pas rendue publique, mais une présentation est disponible ici : <https://www.beaconsfield.ca/fr/antibruit> , MTQ, Mai 2022.

¹⁰ Voir vidéo de la réunion du Conseil de la ville, juin 2022, minute 21 :37 :

<http://webtv.coop/group/video/Ville-de-Beaconsfield-Seance-ordinaire-du-conseil-du-20-juin-2022/1ee0a9c6047f3d3b559d2c2fe3ac7034/d0d75b0724808712b39ad1a91712fbd7>

sud de la 20 à Beaconsfield.

Madame et Monsieur les Ministres vous avez le pouvoir, le devoir de cesser ce bruit qui continue d'assourdir les milliers d'enfants et de riverains de la 20 à Beaconsfield.

« Qui veut, peut et qui ose, fait » dit le proverbe français.

Alors nous voulons et nous osons. Et, si vous le voulez, vous trouverez les sommes et subventions appropriées à notre cause.

Nous sollicitons ici votre aide, s'il vous plaît, pour accélérer la résolution de cette catastrophe écologique urbaine grandissante consécutive à des décisions erronées du MTQ.

Si nous ratons une pareille opportunité, elle ne se représentera peut-être pas ou alors seulement dans plusieurs années.

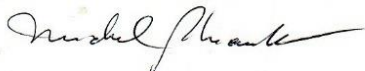
C'est une question de santé publique, PAS une question d'argent

Nous demandons que, conformément à sa Politique¹¹, « le ministère des Transports [mette] en œuvre [à ses frais] les mesures d'atténuation du bruit dans les zones sensibles établies comportant des espaces extérieurs requérant un climat sonore propice aux activités humaines. »

Nous sommes persuadés que vous répondrez positivement à notre demande et avec votre diligence habituelle.

Nous vous remercions à l'avance pour toute l'attention que vous porterez à notre cause et attendons votre réponse avec impatience.

Sincèrement,



Michel Rheault

Résident de Beaconsfield

Président, Initiative contre la pollution sonore à Beaconsfield (ICPB)

<http://www.beaconsfieldsoundwall.ca/>

PJ M. Gregory Kelley, Député de Jacques Cartier

¹¹ « Politique du bruit routier, MTQ, 1998, page 9, premier paragraphe »

ANNEXE

Une catastrophe écologique croissante et intolérable à Beaconsfield

Qui nous sommes

L'Initiative contre le Corridor Pollué de Beaconsfield (ICPB) est une association regroupant des résidents de Beaconsfield, une ville de 20,000 citoyens située sur l'île de Montréal. Depuis plus de 13 ans, nous demandons la construction d'un écran antibruit au sud de l'autoroute 20 au centre de notre ville, et d'une étude des solutions possibles pour le côté nord, le long des voies ferrées.

Le tiers de notre population, 6,000 + résidents, plus 2,000 + enfants dans quatre écoles et une garderie vivent dans un corridor pollué¹² de 300 mètres de chaque côté de la route et des trains.

Nous avons obtenu plus de 2,000 signatures de résidents de la ville de Beaconsfield âgés de plus de 18 ans. Ceci représente **14% des électeurs inscrits à Beaconsfield** aux élections de novembre 2021.

Retour historique

- Dans les années '40 et '50 le boulevard était constitué d'une voie de chaque côté, avec des feux de circulation aux croisements (Morgan, Woodland, St-Charles, Cartier);
- La vitesse permise était alors de 70 km/h;
- Des centaines de résidences furent ajoutées le long du boulevard (ex. sur Beaurepaire puis sur Elm) à compter des années '60;
- La première mesure du niveau sonore¹³ date de 1985. Elle fut publiée par le MTQ en 1987. Elle révèle déjà des niveaux excessifs¹⁴ de bruit. Elle conclut qu'un écran antibruit est requis et elle contient des plans assez détaillés pour un coût évalués à 5 M\$;
- Cette étude reprend les concepts définis par l'OMS : étude d'un corridor de 300 mètres autour de la route et obligation de corriger une situation là où le niveau dépasse 65 dBA_{Leq 24h}.
- En 1986, le MTQ réalise une étude d'impact environnemental pour le réaménagement du boulevard Cartier, à l'entrée de Beaconsfield;
- L'installation de passages souterrains, en remplacement des feux de circulation (Saint-Charles (1970), Cartier (1988), Woodland (1998) et Morgan), a ensuite permis au MTQ d'augmenter la vitesse à 100 km/h;
- En 1998, le MTQ publie sa « Politique du bruit routier » (la Politique) qui applique une des conclusions de l'OMS : l'obligation de corriger là où le niveau sonore dépasse 65 dBA_{Leq 24h}.
- Le trafic routier a plus que doublé depuis ces décisions (voir tableau 1¹⁵), augmentant encore plus le niveau de bruit des pneus sur la chaussée;

¹² Tel que défini par l'Organisation mondiale de la santé en 1999 et utilisé dans l'« Étude de la pollution sonore de l'autoroute 20 sur les aires résidentielles situées au sud dans une bande de 300 mètres », MTQ, 1987

¹³ Voir « Étude de la pollution sonore de l'autoroute 20 sur les aires résidentielles situées au sud dans une bande de 300 mètres », MTQ, 1987

¹⁴ Selon les critères définis par l'Organisation mondiale de la santé en 1999, une mesure supérieure à 65 dBA_{Leq 24h} nécessite une mitigation

¹⁵ Source des mesures du DJME : Étude de niveau sonore de 1987, de 2010 et la base de données du MTQ.

Section / Débit véhicules/jour	Débit	Débit	Débit
	1982	2008	2017
Entre limite ouest et Woodland (City Lane)	32,000	46,000	
Entre Woodland (City Lane) et Saint Charles	32,000	63,000	
Entre Saint Charles et limite est	32,000	64,000	69,000

Tableau 1 : Débit de circulation moyen (DJME) en 1982, en 2008 et en 2017

- De nouvelles mesures de niveau sonore en 2010¹⁶ confirment la situation environnementale catastrophique à Beaconsfield. Conformément à sa nouvelle politique, le MTQ refait une proposition détaillée de construire un écran antibruit du côté sud de la 20. La facture est maintenant estimée à 20 M\$.
- En 2015, le Ministre des Transports, M. Robert Poeti, déclare que « les résidents de Beaconsfield ont assez souffert » et il réduit la part de la ville à 25%, modifiant l'application de la Politique.
- En 2019, l'ICPB a fait un appel volontaire à témoignages. Nous avons identifié 22 riverains de la 20 présentant des symptômes s'apparentant à ceux décrits par l'OMS et par l'INSPQ (acouphène, difficultés à dormir, à se concentrer, à entendre, irritabilité, fatigue, etc.). Le tableau 2 résume nos conclusions :

Beaconsfield residents with health issues :

Name	Street	Noise	Air	How many feel health issues	How many years at this home
B	Jasper	1xsleep disturbance, feeling tired and irritable	4xallergies headaches	4	23
M	Kenwood	Sleep disturbance ear plugs		1	20
S	Prairie Dr	2xHearing impairment 2xSleep disturbance	2xBreathing issue (ex.: asthma, bronchitis,) 1xCardiovascular (heart) 1xMore difficult speech understanding	2	
A	Beaurepaire Dr	1xAcouphène(tinnitus)	1xBreathing issue	2	31
T & J	White Pine		1xBreathing (plus Lime disease)	1	25 and 15
I	Brunswick	2xSleep disturbance		5	18
L	Beaurepaire Dr	2xSleep disturbance, tinnitus concentration issues		2	13
H	Beaurepaire Dr	3xdepression		3	
T	St-Louis	2xVertigo, Sleep disturbance	2xAcute Bronchitis	2	41
				22	

Tableau 2 : Témoignages de riverains volontaires au sud de la 20, printemps 2019

- 17 mai 2022, le MTQ présente le résultat de l'étude préliminaire qui conclut et qui détaille, pour une troisième fois, la construction d'un écran antibruit sur 4,8 Km au sud de la 20. La facture montre encore à 60 M\$.
- 31 mai 2022, le département de santé publique de Montréal confirme par écrit¹⁷ la dangereuse situation sanitaire des citoyens des deux côtés de la 20 et des rails.

¹⁶ Voir « Étude de pollution sonore – Autoroute 20 Ville de Beaconsfield », MTQ, 2010

¹⁷ Voir lettre ci-jointe du Dr David Kaiser, 31 mai 2022