



Table régionale de concertation des aînés de Laval

**Mémoire en faveur de la construction du pont dans l'Est
et du prolongement de l'autoroute 25**

**Présenté à la Commission sur le prolongement de l'autoroute 25
du
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)**

6 juin 2005

Introduction

Les aîné(e)s de Laval représentent un nombre important de citoyens, dont une bonne majorité assume un rôle actif dans la collectivité, soit sur le marché du travail ou via une implication au niveau de leur communauté.

Les aînés de Laval ont pris la bonne habitude de participer aux débats qui secouent leur milieu de vie et qui les intéressent. Le prolongement de l'autoroute 25 dans l'Est de Laval fait partie de ces débats. Nous produisons dans les pages qui suivent un état de notre réflexion sur ce projet.

Qui sommes-nous ?

La Table régionale de concertation des aînés de Laval représente 130 000 citoyens âgés de plus de 50 ans. Cet ensemble forme 32 % de la population lavalloise. La Table régionale de concertation des aînés de Laval fait entendre partout la voix de ce groupe de citoyens qui dispose d'une expérience de vie incomparable et qui désire en faire profiter toute la société.

Nous ne soumettons pas au BAPE des statistiques précises parce que nous n'avons pas les moyens de faire des recherches en profondeur, mais nous sommes en mesure de bien illustrer les bénéfices de l'aménagement des grands projets urbains sur la qualité de vie de nos membres.

Pourquoi sommes-nous interpellés par le projet de prolongement de l'autoroute 25 ?

Le projet de prolongement de l'autoroute 25 et la construction du pont dans l'Est traînent dans le décor lavallois depuis peu après la fusion de 1965 qui a fait de cet ensemble de petites municipalités situées sur l'île Jésus la seconde ville en importance au Québec et la dixième au Canada.

Plusieurs des membres de notre association vivaient à Laval au moment où le gouvernement du Québec a exproprié les terrains en vue de ce projet. Ils peuvent témoigner du fait que nombre de nos concitoyens ont fait le projet de vivre à Laval, particulièrement dans l'Est, en prévoyant la réalisation de ce lien vital avec l'île de Montréal, tel qu'annoncée à l'époque dans le plan directeur provincial de développement du réseau routier. Ce lien va raccourcir les distances nécessaires pour se rendre, de part et d'autre de la rivière des Prairies, soit à l'hôpital (car tous les hôpitaux spécialisés du réseau métropolitain sont situés à Montréal), soit pour aller participer à divers événements dont la grande majorité se déroulent à Montréal (et aussi un nombre croissant à Laval), soit pour aller visiter nos proches. Dans chacun de ces cas, le territoire montréalais bénéficie prioritairement de notre apport économique.

Nous croyons que les reproches qui sont adressés au projet par les environnementalistes sont des choses importantes, mais qu'il y a une certaine exagération dans tout ce débat. Pour nos membres « qui ont vu neiger », comme le veut l'expression, la transformation des milieux naturels pour y accueillir les résidences, les commerces et les entreprises est un phénomène « naturel » quand on vit en ville.

On fait beaucoup de publicité en vantant la ville à la campagne (et Laval ne fait pas

exception) mais c'est impossible de parfaitement conserver les deux. On doit nécessairement faire des compromis. Personne ne peut nier que ce projet entraînera des bénéfices considérables, dont l'économie importante de temps et d'argent pour les automobilistes et les camionneurs et pour le transport en commun. L'accroissement de la fluidité de la circulation réduirait la consommation de carburant et l'émission des gaz à effet de serre. C'est ce que les spécialistes appellent depuis quelques années le *développement durable*. Rien n'empêche toutefois de replanter des arbres et d'ouvrir des grands parcs où on peut se promener et apprécier les points de vue sur la rivière (ex. : la promenade du Juge-Desnoyers à Pont-Viau) ou sur une forêt ancestrale (comme au boisé Papineau, par exemple).

Nos membres comprennent très bien qu'on doive aménager les milieux en portant une attention particulière aux effets et en cherchant à fournir aux citoyens des compensations raisonnables lorsque certains territoires naturels sont détruits par des projets d'autoroute ou des ponts. Mais peut-on imaginer qu'on aurait refusé, depuis cinquante ans, de développer Laval au nom de la protection des champs et des forêts ? Où pourrions-nous nous établir, avec nos économies ?

Le territoire de Montréal souffre déjà d'une densité urbaine très élevée. Imaginons un peu que la moitié des gens qui se sont établis depuis deux générations à Laval et sur la Rive-Sud soient « retenus » à Montréal parce qu'on refuse de déranger les animaux et les arbres ailleurs dans la région métropolitaine. On aurait créé une énorme spéculation immobilière. Combien d'entre nous auraient pu s'acheter un logis convenable ? Combien seraient enfermés dans des complexes d'habitation impersonnels, plutôt que de jouir d'une modeste habitation dans des quartiers paisibles ?

À quoi ressemblerait la région de Montréal si on n'avait pas construit, à l'époque où nous étions plus jeunes, l'autoroute Métropolitaine ou si nous n'avions pas construit l'autoroute Décarie, le seul véritable axe routier nord-sud de l'île de Montréal ? Il est d'ailleurs urgent qu'un autre axe nord-sud soit ajouté pour décongestionner

l'autoroute métropolitaine et l'Est de la région métropolitaine. Imaginons seulement un instant que l'autoroute des Laurentides (la 15) n'ait pas été construite. Combien d'emplois n'auraient pas vu le jour ? Combien de personnes se seraient vues dans l'obligation de quitter la région pour travailler et gagner leur vie décentement ?

Nous croyons que ce sont ces questions-là qui doivent être débattues, au moins autant que les questions qui s'intéressent au destin des oiseaux, des poissons et des marais.

Recommandations du Regroupement à la Commission du BAPE

La Commission du BAPE devrait sans tarder (les choses ayant assez traîné depuis le temps) autoriser le projet de prolongement de la 25 et le pont dans l'Est, et demander au gouvernement du Québec de le financer à même nos taxes et nos impôts. Après tout, ce sont ces mêmes taxes et impôts que nous avons payés toute notre vie en voulant laisser à nos enfants et petits-enfants des milieux urbains où ils pourraient vivre et travailler, et pas seulement regarder les marais et les oiseaux qui s'y arrêtent, malgré notre sympathie évidente pour préserver au maximum ces attraits qu'il faut chercher à léguer aussi à notre descendance.

