

**PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 ENTRE L'AUTOROUTE 440 ET  
LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA**

**Mémoire DM84 présenté par  
M. Sylvain Lauzon  
13 juin 2005**

Monsieur, Madame,

J'habite dans le secteur prévu pour la construction du pont de la 25 depuis plus de 40 ans. En fait, mes parents ont acheté une maison à Duvernay-est en 1959 parce, disait-on déjà à l'époque, il y aurait construction d'un pont pour joindre Montréal plus rapidement. Plus de 40 ans plus tard, toujours pas de pont. Mais le dossier refait surface à chaque élection. Cette fois, c'est au tour du gouvernement libéral d'en faire la promotion, avec une nouvelle tournure, celle des PPP. Parce que je suis revenu vivre dans ce secteur et que je sois une fois de plus confronté à ce débat, permettez-moi de vous donner mon point de vue sur ce projet.

Une région sacrifiée?

Lorsque l'on vit dans l'est de Laval, c'est pour sa tranquillité, son retrait de la vie urbaine. Duvernay-est et Saint-François sont bordés au sud par la rivière des Pairies et au nord, par des champs, malheureusement inexploités depuis la grande vague d'expropriation des producteurs agricoles dans les années 60. On voit la rivière, les champs et une vue imprenable sur Montréal. Dans ce coin, il est encore possible de faire du ski de fond et de la raquette comme on le faisait quand j'étais enfant. Oui, il faut du temps pour se rendre à Montréal, mais il faut assumer. Issu d'une famille de 5 enfants, mes frères et moi avons fait notre collégial et nos études universitaires à Montréal, en utilisant les transports en commun. Rien de bien effrayant à cela, considérant que les étudiants de l'est ou de l'ouest de l'Île de Montréal devaient aussi faire de longs trajets en transport en commun. Lorsqu'on participe à l'étalement urbain, il faut en être conscient et accepter ce qui va avec.

Un développement effréné

Après quelques années passées à Montréal, je suis revenu vivre dans le coin il y a 8 ans. Dans cette courte période, j'ai assisté à un acharnement systématique de destruction des boisés et des zones vertes. On a qu'à voir ce qu'on a permis de faire avec la zone agricole de Sainte-Dorothée pour comprendre. Sur le Chemin du Bord de l'eau, on retrouvait il y a à peine 10 ans les terres les plus fertiles de la région de Montréal, considérées comme des terres de primeur. Aujourd'hui, plus aucune trace ne subsiste. À la place, des maisons dont les prix débutent à plus de 300,000.00\$. Et voyez la circulation le matin sur la 13. À 8h a.m., il faut plus de 45 minutes pour faire le trajet entre Saint-Martin et le pont. Pendant ce

temps, on peut admirer une des dernières trouvailles des marchandiseurs, le Power Centre. Ces centres d'achats (déjà détrônés par ailleurs par les centres Style de vie) où il faut une automobile pour se rendre d'un magasin à l'autre, causant une pollution et une perte d'énergie inouïe. Sans compter la chaleur causée par ces immenses étendues d'asphalte.

Le rôle du privé

Laval semble être livrée aux développeurs. Pas de progrès, pas d'avancement, pas d'avancement, pas de progrès, disait un certain premier ministre Québécois. L'administration municipale a entendu le message, se disant que la construction, cela devait être le progrès. Qu'à cela ne tienne, construisons donc un autre Power centre. Cette fois, entre les ponts Pie 9 et Papineau, encore une fois sur des terres agricoles somptueuses et en détruisant des boisés. Le plus étonnant là-dedans est que ce centre est situé à peine à 10 minutes des principaux centres d'achats lavallois que sont le Carrefour et le Centre Laval. Combien faut-il de Canadian Tire et de Rona pour être heureux, ai-je demandé à ma conseillère municipale, qui fut incapable de comprendre pourquoi je n'étais pas jubilatoire d'avoir enfin mon propre centre d'achats dans ma cour! Elle ne comprenait pas non plus pourquoi j'ai décidé de ne plus faire confiance à des gens qui ont autorisé la construction d'un tout nouveau secteur, Val-des-Brises, logé contre toute logique en pleine zone agricole, où la plupart des foyers ont 3 voitures, oui 3, et où les jeunes ont droit à un transport adapté en taxi subventionné (au tarif des autobus) parce que le secteur n'est pas desservi par le transport en commun!

Le point de vue de la couronne nord et de son maire, Jean-Marc Robitaille

Ainsi, c'est un maire de la couronne nord, Jean-Marc Robitaille, qui se fait le grand défenseur du projet de pont de la 25. Un pont, vous le remarquerez, qui ne passe pas sur son territoire, dont les 7 kilomètres de voies de services ne viendront pas souiller les espaces verts de sa ville, ni ses berges, ni son quartier historique. Les gens de Terrebonne n'entendront pas le flot des voitures, ne souffriront pas de la poussière ni des émanations. Mais ils le veulent ce pont. Pour aller... sur la rive sud, disent-ils. En passant sur le territoire d'une autre ville que la leur.

Des intérêts pas trop collectifs

On dit que beaucoup de gens de Laval sont d'accord pour ce pont. Hors, quels sont les arguments en faveur que j'entends le plus souvent à propos de ce pont? Une voisine me disait récemment : Des fois, j'aimerais aller sur la rive sud visiter ma

belle-sœur. Ce serait plus rapide. Ou alors : Je travaille à Beloeil. En toute logique, qu'est-ce qu'on fout à Terrebonne ou à Saint-François quand on travaille sur la rive-sud? Ces gens ne devraient-ils pas déménager, plutôt que nous, on leur paie un pont? Les familles de ces gens n'en profiteraient-ils pas plus en terme de présence? Et ces mêmes personnes qui passent plusieurs heures par jour dans leur voiture, ne seraient-elles plus relax si elles se rapprochaient de leur travail? Encore une fois, pourquoi vivre à Repentigny quand on travaille dans l'ouest de Montréal? Malheureusement, nous vivons une époque où l'individuel l'emporte sur le collectif. La moindre contrainte individuelle doit être réglée par des moyens collectifs. À ce compte, si je dois me rendre à New-York, puis-je exiger une navette pour me rendre à Dorval? Et le métro alors, à quand une station dans l'est?

La question du péage

Une façon qu'ont trouver les promoteurs et futurs utilisateurs de ce pont de nous le faire avaler est qu'il sera à péage. Une manière de faire passer sous silence toutes les contraintes. Si je paie, ce n'est plus de vos affaires, disent-ils en cœur. C'est comme pour les hôpitaux. Quand on aura des tickets modérateurs, on aura plus à critiquer les gens qui abusent du système. Belle logique et surtout, une démagogie qui ne tient pas la route. Les coûts environnementaux seront collectifs. La destruction des terres agricoles aussi. Car il est facile de voir ce qui se profile dans le secteur du futur pont. De la même manière que l'on a sacrifié Sainte-Dorothée et maintenant les secteurs Auteuil et Vimont, il ne fait aucun doute que le secteur si magnifique de Duvernay-est va devenir une zone industrielle. Il est facile d'imaginer ces entrepôts de conteneurs, ces usines de recyclage de carcasses de voitures, ces défilés de gros camions au bruit infernal. Facile parce que le processus est déjà commencé. Depuis quelques années, une nouvelle zone industrielle s'est développée justement sur le circuit près du futur pont. La Montée Masson, près des pénitenciers, est maintenant livrée à ce genre de commerce. Les boisés disparaissent à vue d'œil, les entrepôts se construisent en quelques semaines. C'est la politique colonialiste du fait accompli, de la terre brûlée. On se dit, comme c'est déjà commencé, alors poursuivons, on ne peut reculer... Or, à 5 minutes de là se trouve un parc industriel, très bien desservi par la 25 et la 440. Pourquoi ne pas la consolider? Trop facile probablement. Il faut toujours des solutions plus complexes. Les démagogues vous parleront alors de création d'emplois. Je leur dirai que les emplois auraient été créés ailleurs, de toute façon.

Que faire maintenant

J'ai longtemps été un défenseur de Laval. Quand des Montréalais riaient de moi et me parlaient des centres d'achats, je leur disais qu'il y a beaucoup plus à Laval que la 15, l'horrible cinéma Colossus et le Carrefour Laval. Le problème est qu'avec les années, j'ai de moins en moins d'arguments convaincants. Je vois les territoires agricoles réduits à coup de Wal Mart, les terrains riverains sont maintenant livrés aux riches, des animaux morts chassés des boisés jonchent les bords de route. La circulation est invivable, les voies principales d'une horreur insoutenable. Voyez le boulevard Labelle, le boulevard Saint-Martin ouest et surtout le boulevard des Laurentides pour vous convaincre des effets de la mauvaise mixité commerciale de cette ville et de son manque flagrant de plan de développement. Voyez aussi le manque de sens de l'urbanisme en visitant Val-des-Brises. Chaque constructeur construit sa ville dans la ville. De telle sorte que sur le seul boulevard Pie 9, les maisons connaissent au moins 5 alignements différents!

Pour un développement logique

Bientôt, trois stations de métro desserviront les Lavallois. L'Uqam et l'Université de Montréal dispensent maintenant des cours dans l'ouest de Laval. On nous annonce même un nouveau campus dans quelques années. Voilà quelques bonnes mesures afin de réduire les déplacements. Mais il en faut d'autres, dont le développement des trains de banlieue. Dans l'ouest, la population est assez bien desservie. Dans l'est, il existe une emprise de chemin de fer et un grand terrain permettant le stationnement dans le Vieux Saint-Vincent de Paul (rue Belleville). Une gare dans cette espace ne pourrait-elle pas desservir les passagers de tout l'est de Laval, depuis Duvernay jusqu'au bout de l'île? L'objectif ne devrait-il pas être de limiter le nombre de voitures plutôt que de l'augmenter considérablement?

Agir au plus vite

Au-delà du pont de la 25, c'est tout l'urbanisme éclectique de cette ville qu'il faut revoir. De moins en moins, les gens à mon avis ont un rapport sain avec leur quartier, parce qu'ils n'en contrôlent pas le développement. La banlieue a déjà eu une fonction sociale et communautaire précise. En détruisant les repaires, en coupant les quartiers à coup d'autoroutes, en chassant les agriculteurs et en asphaltant des surfaces de plus en plus grandes, c'est du mépris de ses habitants qu'il s'agit maintenant. Au nom du commerce et d'une modernité dépassée. J'aurais toutes les raisons du monde d'être pour ce pont. Comme j'habite plus à l'ouest, cela réduirait le nombre de voitures devant ma porte. Mais lorsque j'ai fait le choix d'acheter une maison sur un boulevard, j'ai décidé d'assumer, ce que je ferai encore. Et quand je

vois des terres agricoles être cimentées pour faire place à des entrepôts immenses (ne créant que quelques emplois de gardiennage par ailleurs), je me dis que je me dois d'être solidaire de ces gens dont on efface les traditions familiales ancestrales sous le goudron. On ne peut pas vivre en ville, bénéficier de tous ses avantages et en même temps, exiger la tranquillité de la campagne. Comme on ne peut pas vivre en banlieue et s'attendre d'avoir tous les services d'une grande ville, là, à portée de main. Je préfère une promesse non tenue à ce projet de pont qui va à l'encontre de toute logique. Il y a des erreurs ou des promesses non tenues qu'il vaut mieux oublier.

Sylvain Lauzon  
Saint-Vincent de Paul.

Sylvain Lauzon

---