

## Mémoire sur la mobilité du développement Lachine-Est

Le développement résidentiel du futur projet immobilier de Lachine-Est apportera un renouveau dans le paysage industriel à l'abandon de ce secteur. Déjà plus de 4800 citoyens passent entre LaSalle et Lachine chaque jour. Avec le rajout de plus de 4000 adresses avec commerces et services dans le secteur Est de Lachine, des questions se posent. Comment adapter nos installations de transport à près de 10 000 citoyens de plus ? Aurons-nous besoin de nouvelles infrastructures de transport en commun reliant Lachine au centre-ville (déjà plus de 5500 déplacements) ? Le trafic sera-t-il en augmentation entre Lachine et LaSalle, déjà que même le week-end, il y a de la congestion ?

Pour commencer, nous avons plusieurs options routiers, comme l'autoroute 20, la route 138, le boulevard St-Joseph et la rue Notre-Dame pour pouvoir aller soit au centre-ville ou à LaSalle. Malgré la fermeture de l'échangeur Turcot et de l'échangeur St-Pierre actuellement pour rebâtir en neuf, les 2 échangeurs seront terminés avant la fin de la construction du nouveau quartier résidentiel de Lachine-Est. Le plus gros problème de mobilité sera vu sur le boulevard St-Joseph à la traversée vers LaSalle. Déjà même le week-end, il y a des bouchons de congestion dans ce secteur, imaginez la semaine et avec une population qui augmentera soudainement de près de 10 000 citoyens. Nous avons besoin d'un système d'infrastructure autre que le routier.

Depuis plusieurs années, l'arrondissement de Lachine et de LaSalle entreprennent des démarches pour développer une infrastructure de transport en commun pour relier leurs arrondissements au centre-ville, mais sans succès. La réponse obtenue est que le prolongement de la ligne verte est trop dispendieux.

Maintenant, avec le vent de changement pour l'environnement, notre gouvernement envisage de plus en plus à l'investissement dans des infrastructures de transport en commun. Le développement résidentiel de Lachine-Est a besoin d'une infrastructure de transport en commun pour décongestionner le secteur. Voici une solution :



L'idée est de construire la section hors terre de la ligne rose entre Lachine et le métro Vendôme (ligne orange) et de créer une branche sud vers LaSalle et le métro Angrignon (ligne verte).

La mairesse de Lachine Maja Vodanovic a été élue en 2017 grâce en autre au projet de la ligne rose. Ce projet jugé trop couteux par certains dans son entier, mais jugé par d'autre très utile surtout pour la section hors terre reliant le métro Vendôme à l'arrondissement de Lachine, passant par les anciennes voies ferrées du CP entre le métro Vendôme et la gare de train Montréal-Ouest. Ensuite une déviation via un tunnel passant entre Montréal-Ouest et St-Pierre pour desservir un quartier isolé de Lachine, par la suite rejoignant la rue Victoria et une autre section du chemin de fer abandonné du CP, passant par le nouveau développement résidentiel de Lachine-Est et pour terminer sa route au parc LaSalle (le terminus peut changer de site).

La branche Sud de la ligne rose vers le métro Angrignon aussi appelé le Grand Déblocage LaSalle/Lachine a été pensé par moi (Jean-François Racine) après réflexion pour une alternative au prolongement de la ligne verte, mais moins dispendieuse. Passant par l'ancienne voie ferrée du CP reliant le parc Angrignon (métro Angrignon) à la route 138 traversant les grandes rues de l'arrondissement de LaSalle comme la rue Lapierre, la rue Shevchenko et la rue Dollard.



Ensuite, longeant la route 138 en passant par le quartier Highlands jusqu'au nouveau quartier résidentiel de Lachine-Est en joignant la ligne rose sur la rue Victoria où le terminus sera au parc LaSalle (le terminus peut changer de site). Le trajet Sud vers le métro Angrignon à partir du parc LaSalle mesure environ 8,5 km. Les 2 lignes mesurent au total environ 15 km et coûtent environ 150 millions de dollars du km si on y fait passer un métro léger.

Le climat sera un obstacle pour le développement de ce train léger, des études devront être faites pour s'assurer la viabilité à longueur d'année. Peut-être qu'une entreprise québécoise pourrait concevoir un train léger adapté au Québec et à son climat. Si aucune solution n'est possible pour une fiabilité, le prolongement de la ligne verte jusqu'à Lachine sera la seule et unique solution.

La station Lachine-Est, sera une station nouveau genre éco-environnementale qui pourrait se retrouver en plein milieu du nouveau quartier résidentiel de Lachine-Est pour pouvoir desservir les gens sans qu'ils n'aient besoin de prendre une automobile ou un autobus. (2 stations pourraient être mises en place pour un meilleur service). Station sans changeur, train sans chauffeur, le bâtiment chauffé et éclairé à l'énergie Biomasse et à énergie solaire (si possible). Une station 100 % verte et peu coûteuse à l'entretien, reflétant la transition verte que Montréal veut adopter. Sur tout le nouveau réseau de train léger, l'internet sans-fil gratuit sera accessible en tout temps, pour mettre les citoyens dans une bonne atmosphère ressemblant au confort de leur automobile, pour encourager les citoyens à prendre le transport en commun. Un service régulier sera de mise pour une utilisation logique et convenable pour ses utilisateurs.