

Lachine et Dorval réclament leur part du gâteau

Par [Vicky Michaud](#) TC Media



Gracieuseté - Jonathan Théorêt

Les élus de Lachine et Dorval veulent un train pour leurs citoyens. Ils espèrent se faire entendre par le BAPE d'ici à la fin du mois de septembre. Le GRAME, pour sa part, rêve d'un tramway pour desservir le territoire.

Pendant que les audiences publiques sur le Réseau électrique de Montréal (REM) battent leur plein au centre-ville de Montréal, Lachine et Dorval ont mandaté le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) afin de préparer une offensive au projet de 5,5 milliards qui laisse le sud-ouest de l'Île sur le quai de la gare.

Les élus des deux territoires réclament que le secteur soit desservi par le nouveau système léger sur rail qui devrait être implanté d'ici 2019. Laissés pour contre en faveur d'un tracé qui desservirait plutôt le nord, ils espèrent que leur population obtienne aussi un service, peu importe la forme qu'il prendra.

« Nos citoyens auront besoin de transport pour aller au centre-ville, surtout avec le développement de Lachine-Est. Que ce soit un tramway, un tramtrain, ou appelez-le comme vous voulez, s'exclame le maire de Lachine, Claude Dauphin. Peu m'importe qu'ils ajoutent une ligne un peu plus tard, on ne veut pas être l'enfant pauvre du système. »

La Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) affirme qu'en utilisant les infrastructures déjà existantes de la ligne de Deux-Montagnes, la plus fréquentée du réseau, le projet sera plus rentable.

« Mais devrait-on négliger le territoire le plus peuplé de la région simplement pour augmenter sa rentabilité », questionne le directeur du GRAME, Jonathan Théorêt.

Recommandations

Dans l'éventualité où la CDPQ serait prête à étudier le prolongement du réseau depuis la gare Lucien-L'Allier jusqu'à la Cité, en passant par Lachine, M. Théorêt ne cache pas qu'il préconise l'utilisation d'un tramway.

« C'est un mode de transport qui, en plus d'être utilisable sur les rails déjà existant de la ligne Vaudreuil-Dorion, est très adapté à la circulation en ville. Il ne demande qu'une marche de quelques pouces comme quai d'embarquement », explique-t-il.

De retour du Maroc, le directeur du GRAME a pu constater lui-même les avantages des trams modernes.

« Il faut que les gens oublient la vieille image qu'ils ont de ces bolides, avec le son de la cloche au passage. Aujourd'hui, ils sont super efficaces, éco-énergétiques et permettent aussi de nombreux arrêts, desservant mieux une population urbaine, ce que le REM n'offre pas », ajoute Jonathan Théorêt.

La question environnementale est aussi un enjeu majeur. «La CDPQ répète que son train électrique diminuera les émissions de gaz à effet de serre, mais à quel prix?» renchérit M. Théorêt.

Si on divise le coût du projet par le nombre de tonnes de gaz à effet de serre (GES) qu'il sera possible de retirer de la production annuelle, le coût à la tonne dépasse les 200\$, alors le coût d'émission transige à environ 15\$ sur la bourse de carbone.

À l'étude

Une ébauche a déjà été présentée aux élus de Lachine et de Dorval et ceux-ci sont à étudier le mémoire proposé. Au coût de 10 000\$ chacun, ces rapports d'une soixantaine de pages proposent aussi des modifications à l'actuel projet de REM. Lachine y ajoutera aussi ses propres demandes.

« L'objectif est que nos citoyens obtiennent un service qui leur est dû. Si nous n'obtenons pas quelques arrêts chez-nous, nous exigeons du moins que le système que nous avons déjà soit bonifié, qu'il y ait plus de passages et que les heures soient augmentées », ajoute M. Dauphin.

Les élus municipaux ont jusqu'au 12 septembre pour transmettre un avis d'intention pour le dépôt de leur mémoire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Par la suite, ils auront une dizaine de jours pour le faire parvenir aux autorités.