

Un nouveau réseau de transport pour l'Est de Montréal

Présentation technique

Décembre 2020



Des besoins bien connus dans l'Est et le Nord-Est



Peu d'investissement majeur en transport collectif depuis des décennies

Une faible part modale du transport collectif pour les déplacements entre les **pôles attracteurs de l'est**

Des quartiers résidentiels **mal desservis** par des réseaux structurants de transport collectif

Des réseaux d'autobus affectés par la **congestion routière**

La situation actuelle est

un frein important au développement de l'est

Analyse du secteur Est et Nord-Est

1

Analyse exhaustive de la mobilité

- ✓ Diagnostic du territoire en terme de desserte de mobilité
- ✓ Options de corridors
- ✓ Modes pour le déplacement des usagers

2

Évaluation multicritère des scénarios identifiés

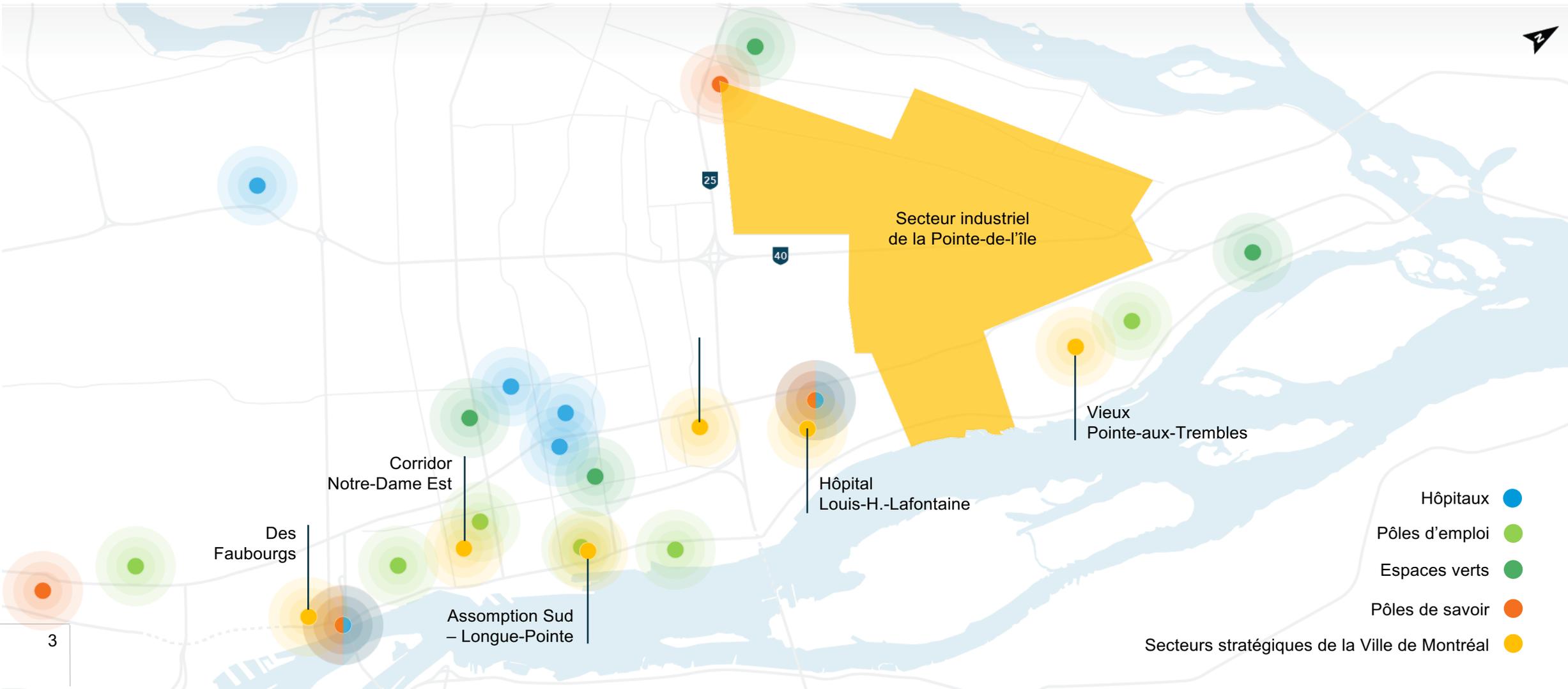
- ✓ Desserte de la population et des pôles générateurs
- ✓ Prise en considération des plans et politiques de développement de la ville
- ✓ Optimisation des connexions avec les autres réseaux de transport

3

Analyse des enjeux

- ✓ Faisabilité technique
- ✓ Acceptabilité sociale et environnementale
- ✓ Viabilité économique du projet

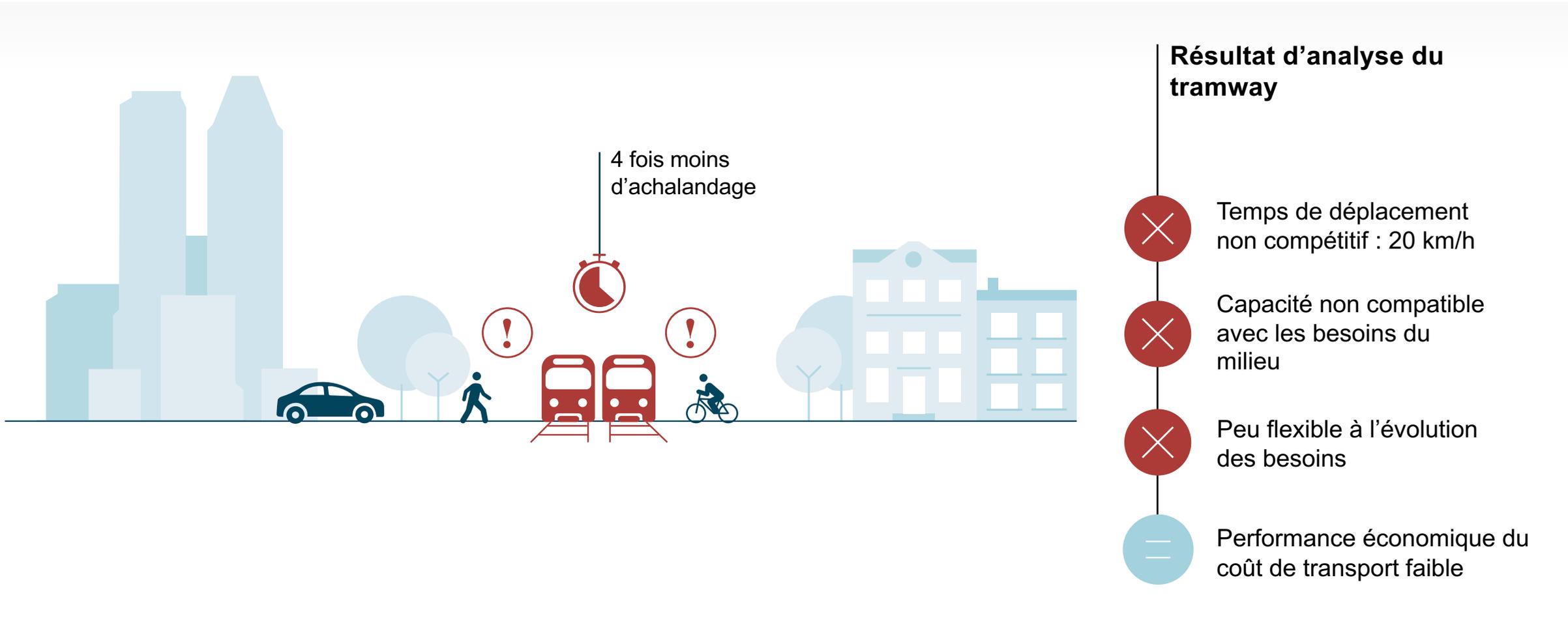
Des pôles stratégiques à desservir



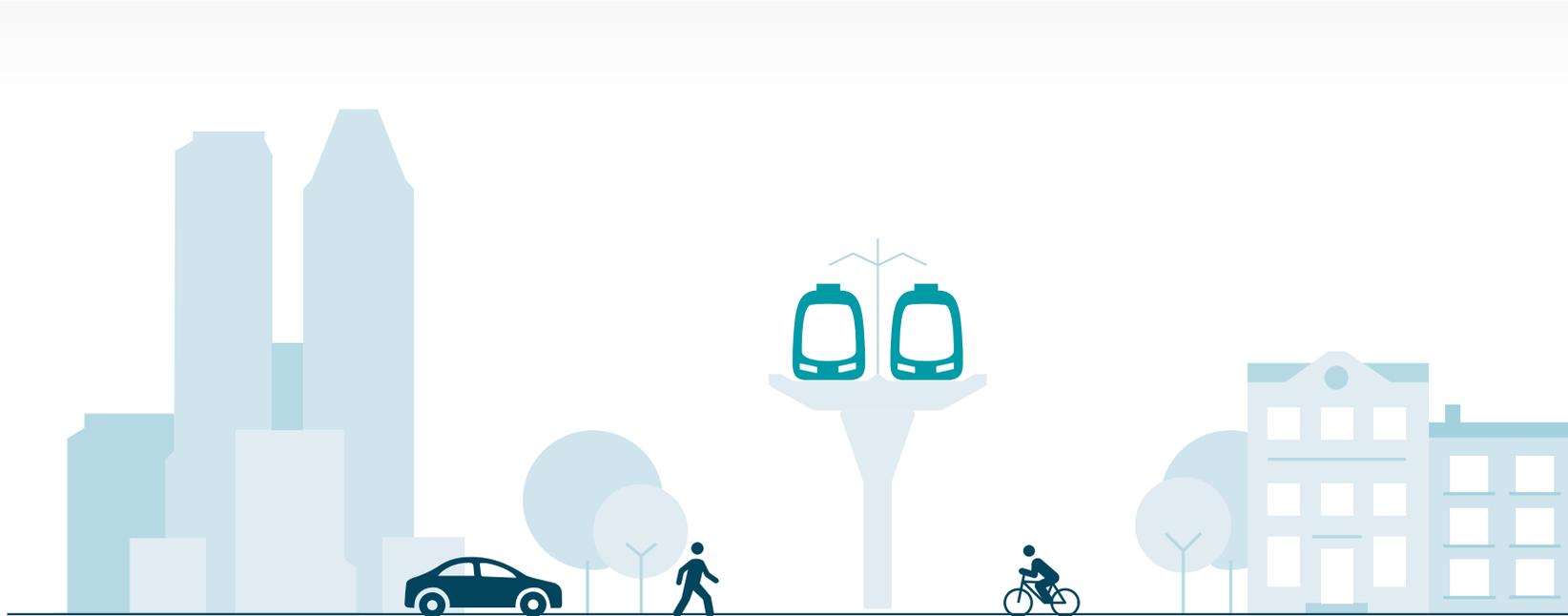
Les corridors de déplacement étudiés



Une technologie à identifier



Une technologie à identifier



Résultat d'analyse du métro léger



Temps de déplacement compétitif : 40 – 45 km/h



Capacité compatible avec les besoins du milieu

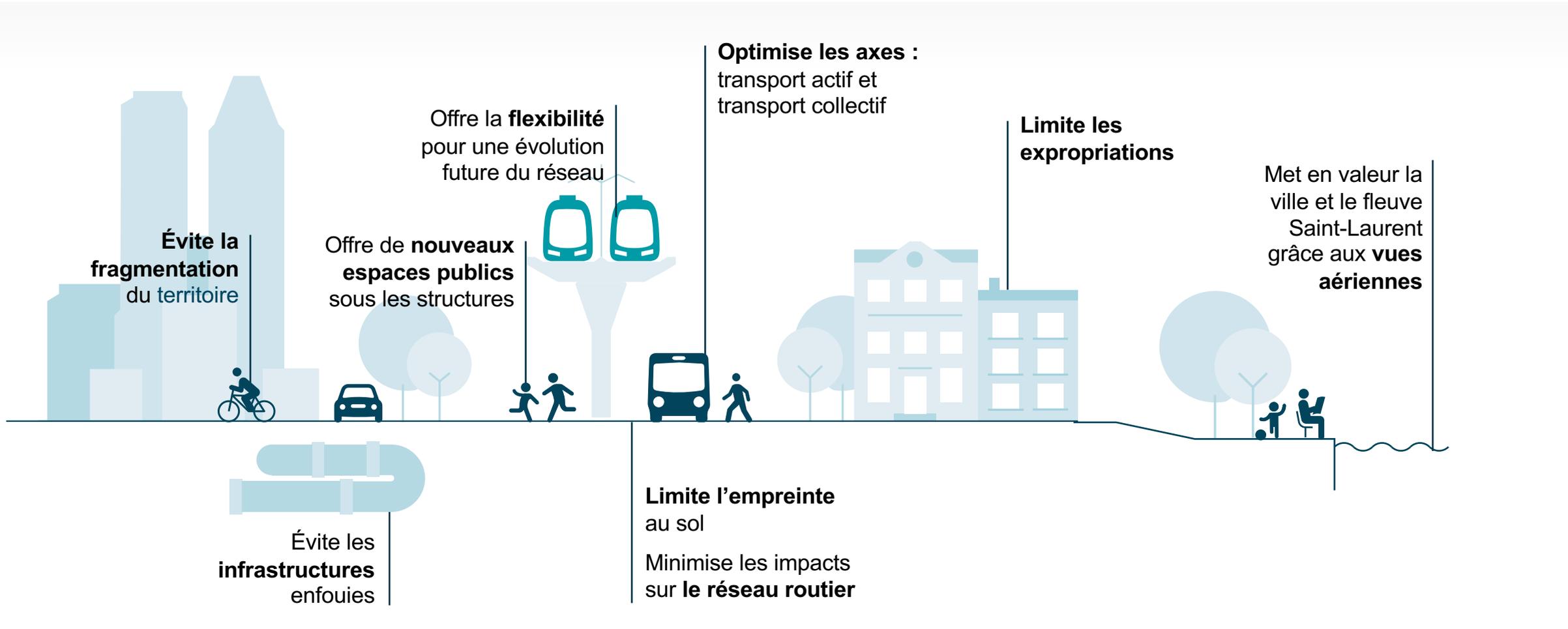


Flexible à l'évolution des besoins



Performance économique du coût de transport et rapidité de la réalisation

Avantages de la structure aérienne



La solution proposée : le REM de l'Est

7 jours / 7

horaire synchronisé au métro de Montréal

2 à 4 min.

fréquence aux heures de pointe

100%

électrique et automatisé

10 G \$

coût total estimé pour le projet

32 km

de voies dédiées :
7 km souterrains
et 25 km aériens

23 stations

accessibles



Boul. René-Levesque



- ✓ Évite les nombreuses infrastructures enfouies (collecteurs, métro, utilités publiques, fondations)
- ✓ Offre de nouvelles vues sur le centre-ville et le fleuve

Tracé aérien dans le terre-plein central



Rue Notre-Dame



- ✓ Cohabitera avec le futur réaménagement en boulevard urbain
- ✓ Maximise la sécurité des piétons, cyclistes et voitures
- ✓ Offre des nouvelles vues sur les berges du fleuve

Tracé aérien en rive nord de la rue Notre-Dame



Antenne Marie-Victorin



- ✓ Intègre un secteur résidentiel dense au cadre bâti de faible hauteur
- ✓ Évite les expropriations

Tracé majoritairement souterrain



Rue Sherbrooke



- ✓ Minimise les impacts sur l'aménagement actuel
- ✓ Maximise la sécurité des piétons, cyclistes et voitures
- ✓ Évite les impacts aux entrées de commerces ou résidences

Tracé aérien sur le terre-plein central



La solution proposée

Un réseau intégré aux autres modes

133 000

usagers par jour
(horizon 2044)

380 millions

passagers-km par an
(horizon 2044)



Connexions intermodales

- Ligne Mascouche
- Lignes verte, bleue et orange
- SRB Pie-IX
- REM
- Réseaux autobus STM, STL, RTL, exo

Quatre effets structurants pour la métropole



Mobilitéé

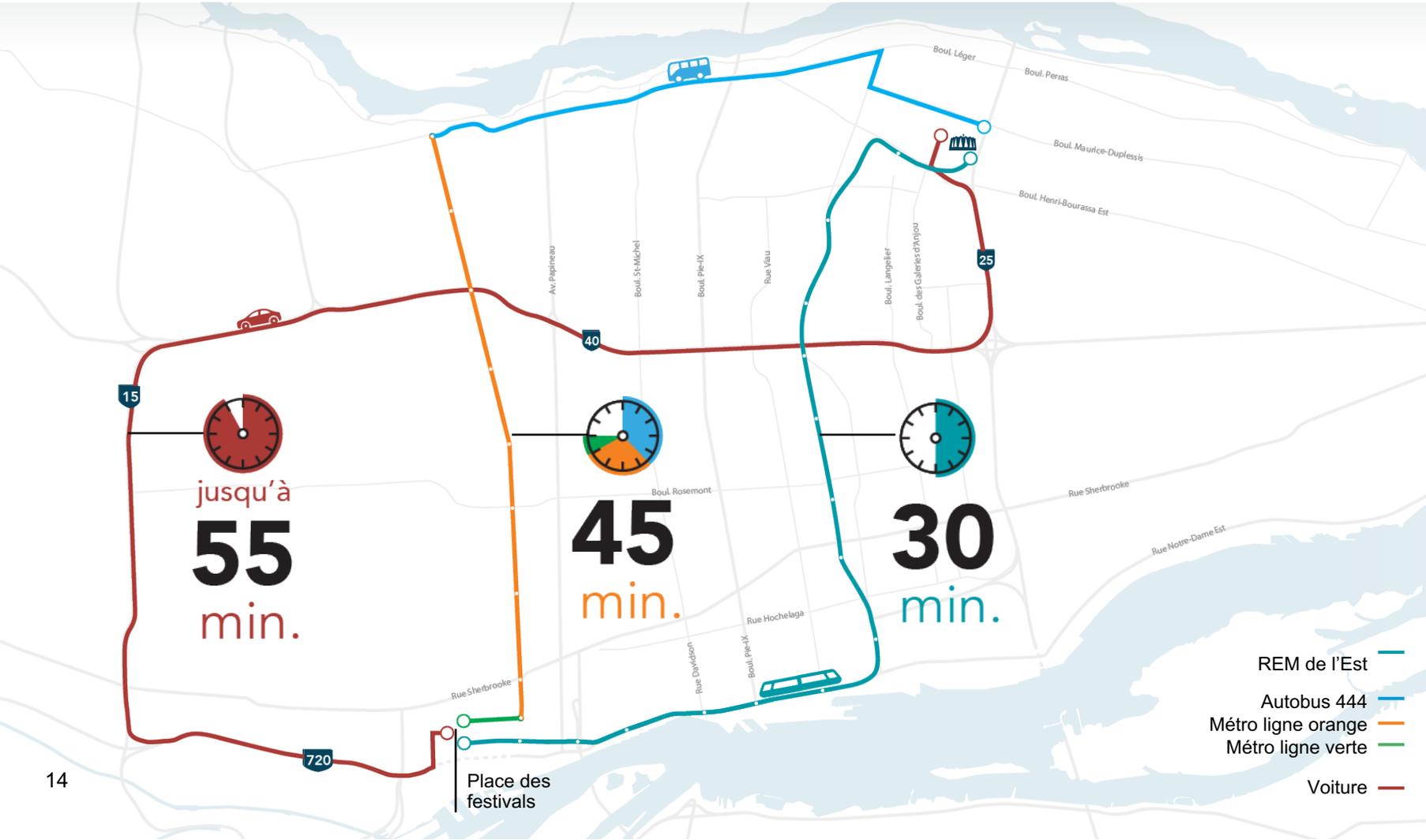


Génère des gains de temps significatifs

	En voiture	En transport collectif actuel	Avec le REM de l'Est	% Gain de temps par rapport à la voiture
Pointe-aux-Trembles ↔ centre-ville	40 à 80 minutes en moyenne	45 à 60 minutes en moyenne	25 minutes	35 à 70%
Cégep Marie-Victorin ↔ centre-ville	40 à 75 minutes en moyenne	55 à 70 minutes en moyenne	30 minutes	25 à 60%
Parc Maisonneuve ↔ centre-ville	15 à 35 minutes en moyenne	35 à 55 minutes en moyenne	10 minutes	30 à 70%

Trajet type, un lundi 12:00

Cégep Marie-Victorin à la Place des Festivals



**Des gains
de temps**
même en
dehors des
heures de pointe

Améliore la fluidité des déplacements

133 000

d'usagers par jour
(2044)

380 millions

de passagers-km par an
(2044)

165 millions

de véhicules-km épargnés
(2044)

+ de qualité de vie

- ✓ Réduit la congestion routière liée à l'utilisation de l'auto solo
- ✓ Offre un **service fréquent**, même en dehors des heures de pointe
- ✓ Permet de profiter des avantages des milieux urbains

+ de simplicité

- ✓ Double la superficie du réseau du métro dans l'est de Montréal (x 2,5)
- ✓ Dessert des destinations autres que le centre-ville
- ✓ **Désengorge le métro** de Montréal

Intégration



Distinguer Montréal par une signature architecturale

Conception des structures aériennes et des stations de **signature moderne et emblématique** pour le centre-ville de Montréal, à l'image des grandes métropoles



Élaboration en amont de **lignes directrices** par une approche concertée, menée par des experts pour l'intégration architecturale, urbaine et paysagère du réseau



Une conception qui **s'adapte aux éléments identitaires** de chaque tronçon



Comité aviseur sur l'intégration urbaine du REM de l'Est

Mandat proposé

- > Émettre des recommandations à l'équipe de conception afin d'assurer une intégration harmonieuse des infrastructures du REM de l'Est à leur milieu d'insertion
- > Commenter les lignes directrices pour la signature architecturale et l'intégration urbaine du REM de l'Est

Exemples de sujets traités par le comité

- Les stations
- Les ouvrages d'art
- Les matériaux
- Le mobilier intérieur et extérieur
- L'aménagement paysager
- L'intégration des œuvres d'art
- Les ambiances
(visuelles, sonores, tactiles)
- Éléments distinctifs selon les antennes

Station souterraine type – Saint-Léonard

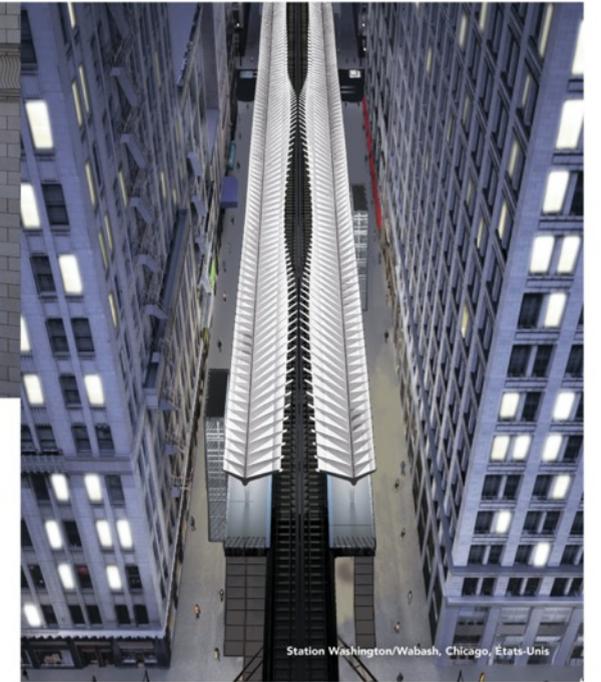


Contribue à la revitalisation de la rue Notre-Dame



Intégration

Exemples d'architecture de stations à l'international



Intégration

Exemples d'intégration urbaine à l'international



Bulfinch Crossing Underpass, Boston, États-Unis



Buffalo Bayou Promenade, Houston, États-Unis



The Bentway, Toronto, Canada



LightRails, Birmingham, États-Unis



The Underline, Miami, États-Unis



WINDEN
MAARDEWINDH
ET MEESTWINDH
HOEDIEWINST
WERDINDEWIE
KSLAGLANGSH
ET WATERKIEL
HOULTIJNZA
DGRAANAANDR
OE GVOORKAPE
RVLOOTENSTI
JF SELKRAGEN

Koog aan de Zaan, Pays-Bas

Environnement



Contribue au développement durable

**35 000
tonnes**

de GES évitées par an

**165
millions**

véhicules-km évités (2044)

+ D'offre

- ✓ Favorise la **mobilité durable**
- ✓ Encourage le transfert modal de l'auto solo au **transport collectif**
- ✓ **Diminue la pollution sonore** liée la congestion routière
- ✓ S'inscrit dans la stratégie gouvernementale visant l'**électrification des transports**

+ Vert

- ✓ Agit comme vecteur important pour la **réhabilitation des friches industrielles** contaminées de l'est de Montréal
- ✓ Contribue à l'amélioration du **bilan environnemental** global de l'est de Montréal
- ✓ Inclut une **stratégie de compensation GES** en phase construction

Économie



Structure le développement de l'est

PENDANT LA
CONSTRUCTION

+ 6,3 G \$

de contribution au PIB
au Québec

**+ 60 000
emplois**

directs et indirects

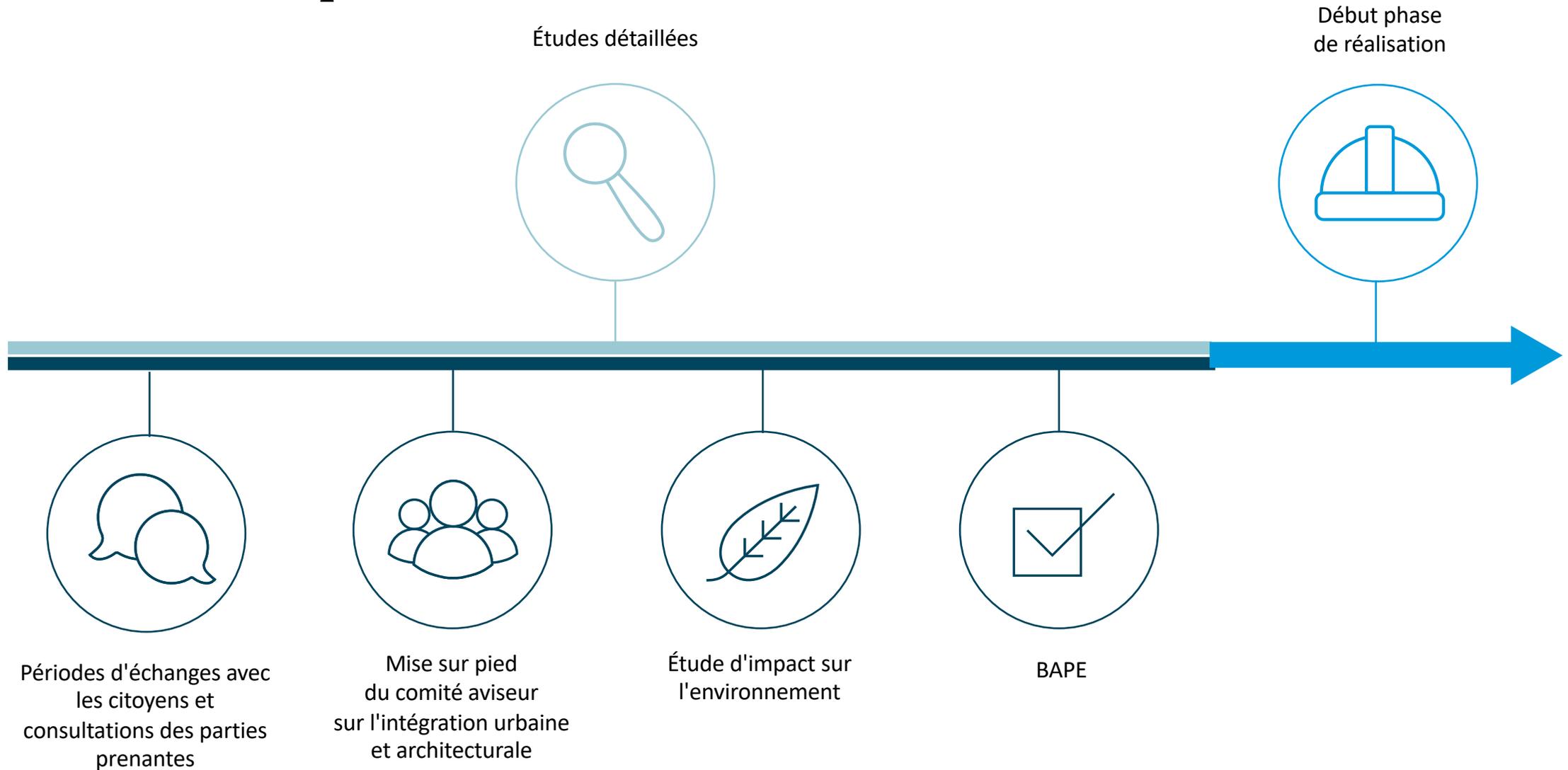
+ grand investissement jamais réalisé en
infrastructure de transport collectif au Québec

- ✓ **Dessert les parcs industriels**, dont le Port de Montréal et le stade olympique
- ✓ Sert de levier au **développement** des secteurs industriels de la Pointe-de-l'Île et de l'Assomption Sud – Longue-Pointe
- ✓ Réduit les pertes économiques liées à la congestion routière (estimées à **4,2G\$ / année** dans la région métropolitaine)
- ✓ Contribue à **dynamiser les artères commerciales**
- ✓ Améliore le **recrutement et la rétention** de la main-d'œuvre
- ✓ Dessert **27 millions de pieds carrés de terrains vacants**, propices au redéveloppement

Prochaines étapes



Prochaines étapes



Dans la prochaine décennie



Dans la prochaine décennie

Des réseaux intégrés pour accompagner l'essor de Montréal





Pour les usagers,
une vue imprenable
sur la ville et
ses quartiers,

**une
expérience
de mobilité
bonifiée**

Merci

