CDPQ Infra

cdpqinfra.com

FICHE D'INFORMATION
REM DE L'EST

Ville-Marie (Centre-Ville)

LE REM DE L'EST

Le REM de l'Est est un projet de transport collectif qui reliera l'est et le nord-est au centre-ville de Montréal en offrant un service fiable et fréquent pour créer de nouveaux liens rapides et confortables entre les résidents et les quartiers. Le REM de l'Est est un projet de métro léger électrique et entièrement automatisé, composé de 23 nouvelles stations et de 32 km de nouveaux corridors dédiés au transport collectif avec des portions aériennes et souterraines.

7:00
7:02
7:04

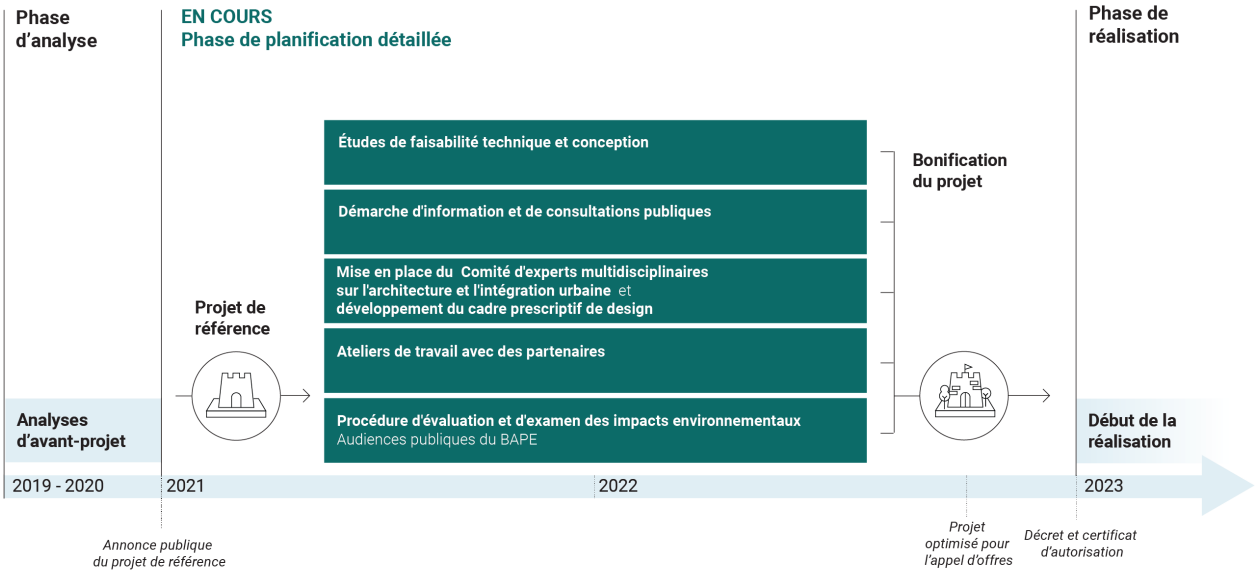
2 à 4 min
fréquence aux heures de pointe

7 jours sur 7

7 stations intermodales

23 stations accessibles universellement

L’ÉTAT D’AVANCEMENT DU PROJET EN BREF



Après 18 mois d’études et d’analyses, le projet de référence du REM de l’Est a fait l’objet d’une annonce publique en décembre 2020, marquant le début de la **phase de planification détaillée** du projet.

Cette phase implique de détailler et de bonifier le projet, avec l’apport des citoyens, des parties prenantes, des experts de CDPQ Infra en transport collectif, en ingénierie et en architecture, et du comité d’experts multidisciplinaires sur l’intégration urbaine et architecturale du REM de l’Est.

La planification détaillée du projet se poursuivra en 2021 et en 2022 et pourra également inclure des optimisations à la suite des audiences publiques du Bureau d’audiences publiques en environnement (BAPE).

LE REM DE L'EST AU CENTRE-VILLE

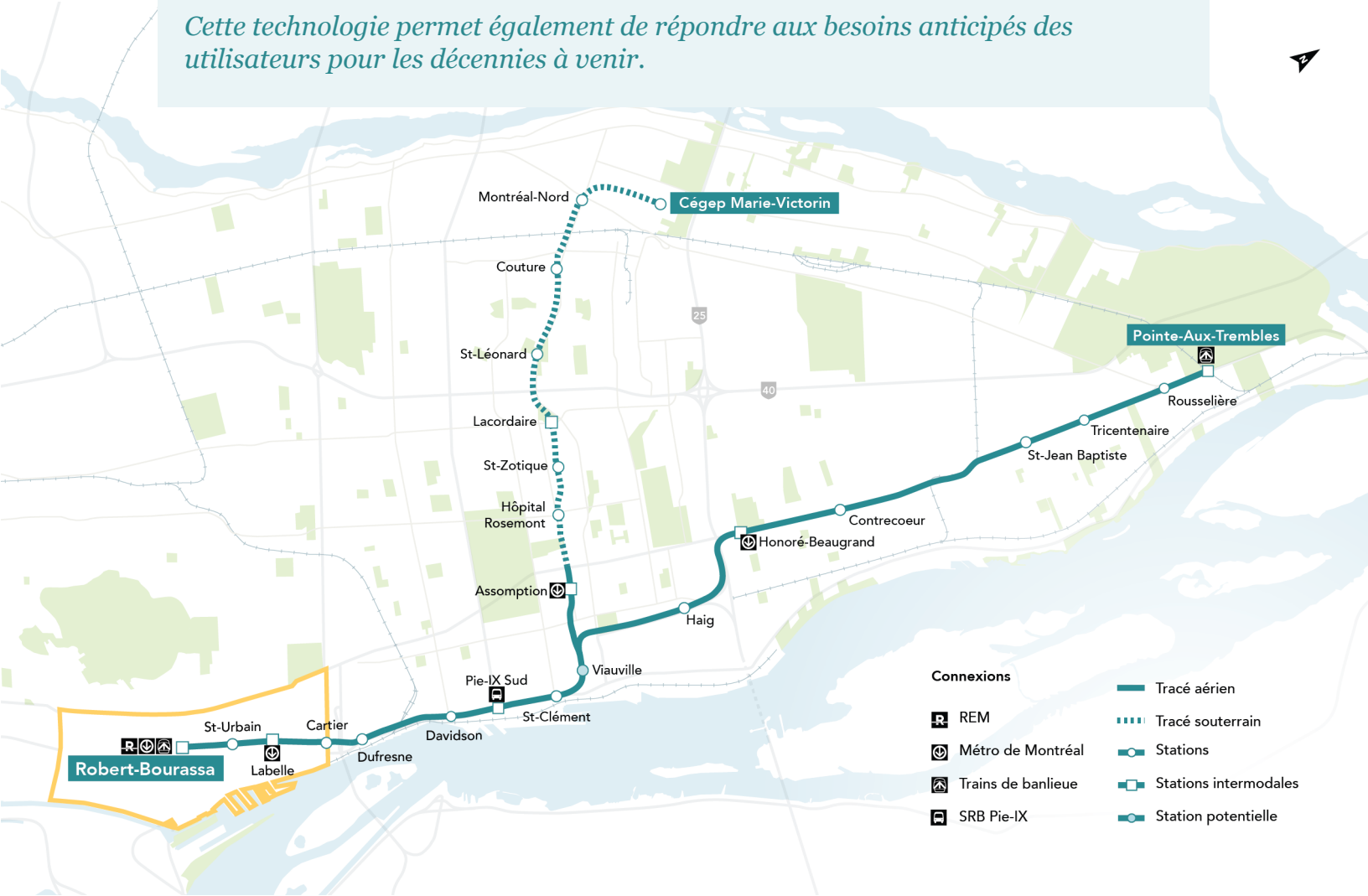
Dans le secteur du centre-ville de Montréal, le REM de l'Est circulera en aérien dans l'axe du boulevard René-Lévesque entre l'avenue de Lorimier et le boulevard Robert-Bourassa, à la station terminale.

Pourquoi un métro léger?

Trois modes ont été analysés pour le REM de l'Est : le tramway, le tram-train et le métro léger. Le métro léger, qui roule sur un corridor dédié, a été sélectionné en raison de sa vitesse commerciale élevée et de sa flexibilité, qui favorise l'attractivité du réseau et permet de maximiser le transfert entre la voiture et le transport collectif. De plus, parmi les modes étudiés, le métro léger est le seul qui présente la capacité de répondre aux besoins de mobilité des gens de l'Est. Effectivement, dans le tronçon central, le métro léger permet d'accueillir jusqu'à 12 000 passagers par heure, alors que le tramway et le tram-train ne peuvent en accueillir que 5 100. Cette capacité est divisée par deux dans chacune des branches qui viennent alimenter le tronçon central. Les fréquences de passage peuvent aller jusqu'à une rame aux 90 secondes avec le métro léger sans aucun risque de perturbation liée au trafic. Pour leur part, le tramway et le tram-train ne peuvent passer au mieux qu'aux 3 minutes 30 dans le corridor central et donc aux 7 minutes sur les branches.

De la même façon, le métro léger permet de circuler à une vitesse élevée soit jusqu'à 45 km/h alors que le tramway est limité à une vitesse qui se situe entre 17 et 25 km/h et le tram-train doit varier sa vitesse en fonction de l'insertion. Ceci affecte grandement les temps de parcours, le mode tramway nécessitant près d'une heure pour aller de Pointe-aux-Trembles au Centre-Ville.

Cette technologie permet également de répondre aux besoins anticipés des utilisateurs pour les décennies à venir.



LES STATIONS

Le caractère fondamental des stations justifie le soin avec lequel elles seront conçues. Les hypothèses de conception sont les suivantes:

- Miser sur l'accès en transport actif notamment par voie piétonnière et par vélo;
- Encourager l'utilisation du transport en commun.
- Offrir une accessibilité universelle aux usagers du système.

À ces principes généraux s'ajoute la volonté de favoriser une conception conviviale, fonctionnelle et cohérente avec l'aménagement actuel des quartiers.

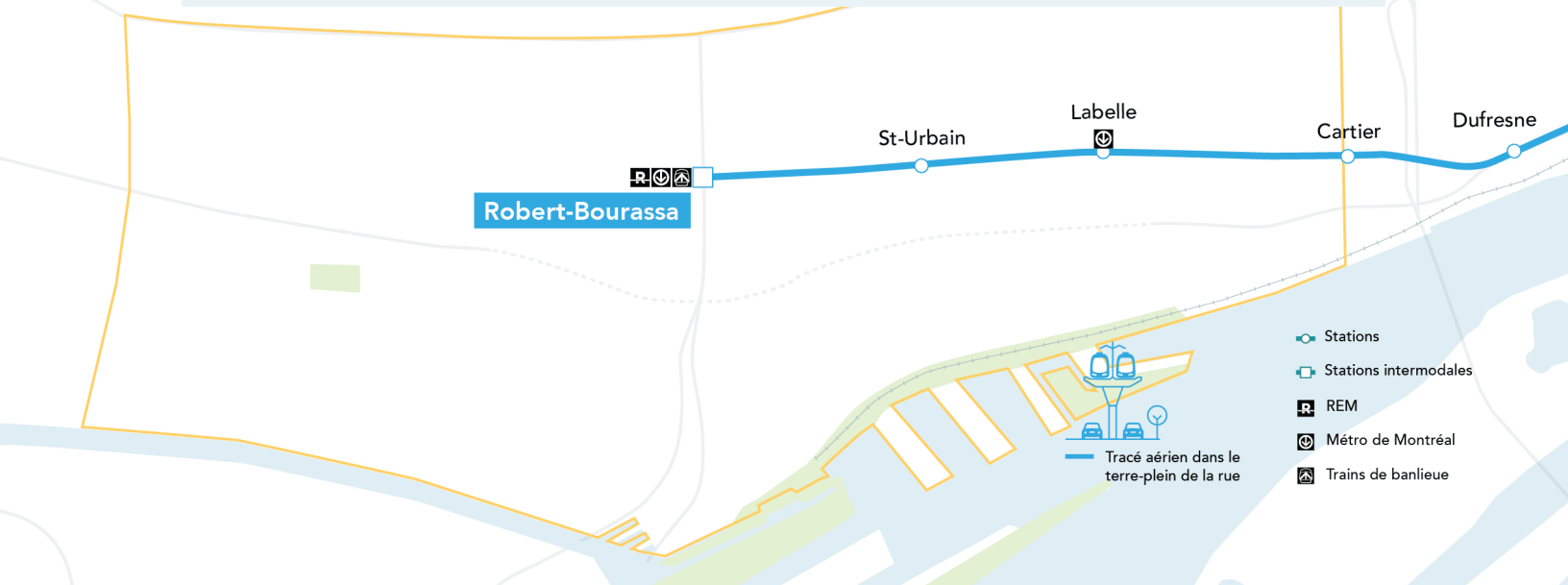
Concrètement, les stations seront composées d'un édicule en rive de la voie dans laquelle on retrouvera les services d'achat de titres et portillons pour l'accès au réseau. L'édicule sera relié au métro léger par une passerelle. Les passagers pourront ensuite rejoindre les quais au niveau supérieur par des escaliers et des ascenseurs de part et d'autre de la voie.

Les stations sur René-Lévesque sont conçues pour être au centre de la voie de circulation afin de limiter l'empiètement au sol.

Pourquoi une insertion aérienne au centre-ville?

Plusieurs scénarios d'insertion en souterrain ont été étudiés pour l'intégration du REM de l'Est au centre-ville de Montréal. Ces scénarios devaient tenir compte des infrastructures souterraines du centre-ville, y compris l'intégrité structurale des tunnels du métro de Montréal (lignes jaune et orange), ainsi que le diamètre et l'âge de différents aqueducs et égouts de la Ville de Montréal. Ces scénarios ont également évalué l'intégrité structurale des fondations des bâtiments du centre-ville, ainsi que la construction avec des tunnels de type monotube ou bitube. Les risques élevés qui accompagnent chacun de ces scénarios justifient qu'ils aient été mis de côté.

L'insertion aérienne au centre-ville limite l'empreinte au sol du réseau, minimise les impacts sur l'aménagement des voies routières et maintient les axes piétons cyclistes et automobiles existants. Par ailleurs, pour assurer une intégration urbaine et architecturale réussie et digne des plus grandes métropoles dans le monde, un comité expert multidisciplinaire composé de membres indépendants sera mis sur pied.



Quatre stations sont prévues, soit Cartier, Labelle, St-Urbain et Robert-Bourassa.

Les stations seront universellement accessibles et dotées de portes palières, d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques. Le WiFi sera également disponible sur l'ensemble du réseau.

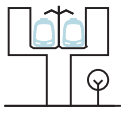
Dégagement nécessaire de 5,3 mètres

Quais de 40 mètres

Cartier

L'édicule est localisé au cadran sud-est de l'intersection de l'avenue Papineau et du boulevard René-Lévesque. Les quais de la station sont localisés entre l'avenue Papineau et la rue Cartier.

Connexions disponibles avec des lignes d'autobus locales.

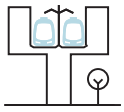


Station aérienne

Labelle

L'édicule est localisé au cadran sud-est de l'intersection de la rue Saint-Hubert et du boulevard René-Lévesque. Les quais de la station sont localisés entre la rue Saint-Hubert et la rue Saint-Christophe.

Connexions disponibles à des lignes d'autobus locales ainsi qu'à la ligne de métro orange via la rue.

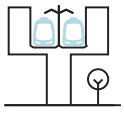


Station aérienne

St-Urbain

L'édicule est localisé au cadran sud-est de l'intersection de la rue Saint-Laurent et du boulevard René-Lévesque. Les quais de la station sont localisés au droit de la rue Saint-Dominique.

Connexions disponibles avec des lignes d'autobus locales.

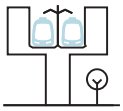


Station aérienne

Robert-Bourassa

À l'est de l'intersection Robert-Bourassa et René-Lévesque.

Connexions disponibles avec le REM, les lignes de train de banlieue Mascouche et Saint-Hilaire et les lignes de métro orange et verte via le Réso. Des connexions sont aussi disponibles à des lignes d’autobus locales et interurbaines



Station aérienne

BÉNÉFICES DU PROJET POUR LE SECTEUR

Une nouvelle offre de transport collectif au service des collectivités

Le projet permettra d'offrir une nouvelle offre de transport collectif qui permettra de désenclaver les quartiers, de générer une fluidité accrue, de diminuer la congestion et d'améliorer l'accès aux pôles de santé, d'éducation, d'emplois et de loisirs.

	Situation actuelle en TC	Avec le REM de l'Est	% de gain de temps par rapport à la situation actuelle TC
Centre-ville ↔ Institut de Cardiologie	55 min	35 min	35%
Centre-ville ↔ Cégep Marie-Victorin	60 min	30 min	50%
Centre-ville ↔ Gare Pointe-aux-Trembles	70 min	30 min	55%

Découvrir le secteur

Le passage du REM de l'Est au centre-ville, sur le boulevard René-Lévesque, permet de desservir le cœur économique, culturel et de savoir de Montréal. Plus spécifiquement, les usagers seront à quelques pas des artères commerciales d'importances comme Sainte-Catherine et pourront profiter des attraits de quartiers destination comme le Village. De plus, le REM de l'Est permet d'accéder aux pôles de savoir et de santé que sont les universités McGill et UQAM et le Centre Hospitalier Universitaire de Montréal (CHUM).

IMPACTS ANTICIPÉS DU PROJET POUR LE SECTEUR

Un cadre réglementaire pour encadrer les nuisances

Le projet sera encadré par un décret et un certificat d'autorisation environnementale, avec des exigences fixées par les autorités gouvernementales pour les périodes de construction et d'opération.

En phase de construction, le projet sera assujetti à des seuils pour le climat sonore, les vibrations et la qualité de l'air. Des mesures d'atténuation seront mises en place pour limiter les impacts du projet sur les riverains et un suivi sera effectué par des experts en environnement.

En phase d'opération, de la même façon, des exigences strictes seront appliquées pour le climat sonore et les vibrations par les autorités gouvernementales, afin de s'assurer que le projet ne génère pas d'impacts significatifs sur les milieux traversés. Le cas échéant, des mesures de mitigation seront prises en compte dans la phase d'ingénierie détaillée. Un suivi environnemental sera également effectué pendant la phase d'opération.

Impact visuel

L'insertion d'une structure aérienne et des stations modifiera le milieu visuel et le tissu urbain. CDPQ Infra posera un geste architectural et urbanistique significatif afin de doter Montréal d'une infrastructure aérienne à la signature architecturale emblématique. L'intégration des stations offrira l'opportunité de créer de nouveaux milieux de vie dans les quartiers desservis.

Faune et flore

Le projet étant majoritairement en milieu fortement urbanisé, les impacts sur le milieu naturel seront limités. Malgré tout, l'approche prévue visera à éviter les impacts. Au besoin, des mesures seront mises en place pour les atténuer ou pour les compenser.

Patrimoine

Le tracé touche l'extrémité de trois aires de protection de bâtiments patrimoniaux identifiés au registre du patrimoine culturel du Québec dans le secteur du boulevard René-Lévesque, à savoir :

- L'aire de protection de la Maison William-Dow
- L'aire de protection du Monument National
- L'aire de protection de l'Église de la Mission-Catholique-Chinoise-du-Saint-Esprit

Une attention particulière sera apportée à ces zones lors de la conception afin d'assurer une intégration urbaine harmonieuse et cohérente avec le milieu, selon les exigences du ministère de la Culture et des Communications.

Une analyse de l'impact du projet sur le patrimoine culturel du boulevard René-Lévesque sera également réalisée.

Archéologie

L’étude de potentiel archéologique réalisée en 2020 a identifié quelques zones à potentiel archéologique le long du boulevard René-Lévesque et trois (3) sites archéologiques connus. L’engagement de CDPQ Infra est de réaliser des inventaires archéologiques sur chacune de ces zones, en amont des travaux de construction, le tout en conformité avec les règles du Ministère de la culture et des communications.

RESTEZ INFORMÉS

> Cliquez ici Feuillet technique – présentation du projet
> Cliquez ici Présentation du projet
> Cliquez ici Vidéo de présentation
> Cliquez ici Consultations publiques

CDPQ Infra