CDPQ Infra

cdpqinfra.com

FICHE D'INFORMATION
REM DE L'EST

Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

LE REM DE L'EST

Le projet du 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

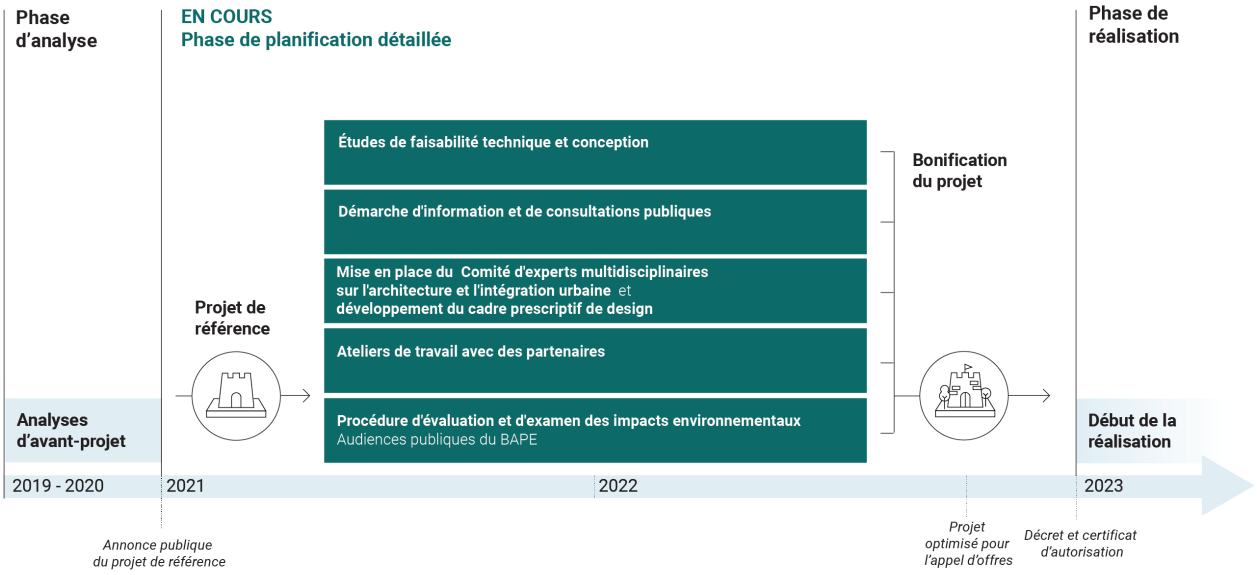
2 à 4 min
fréquence aux heures de pointe

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 À MERCIER-HOCHELAGA-MAISONNEUVE

Dans le secteur de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, le REM de l'Est circulera en aérien sur la rive-nord de la rue Notre-Dame, dans l'axe de l'Assomption, sur Souligny et au centre de la rue Sherbrooke.

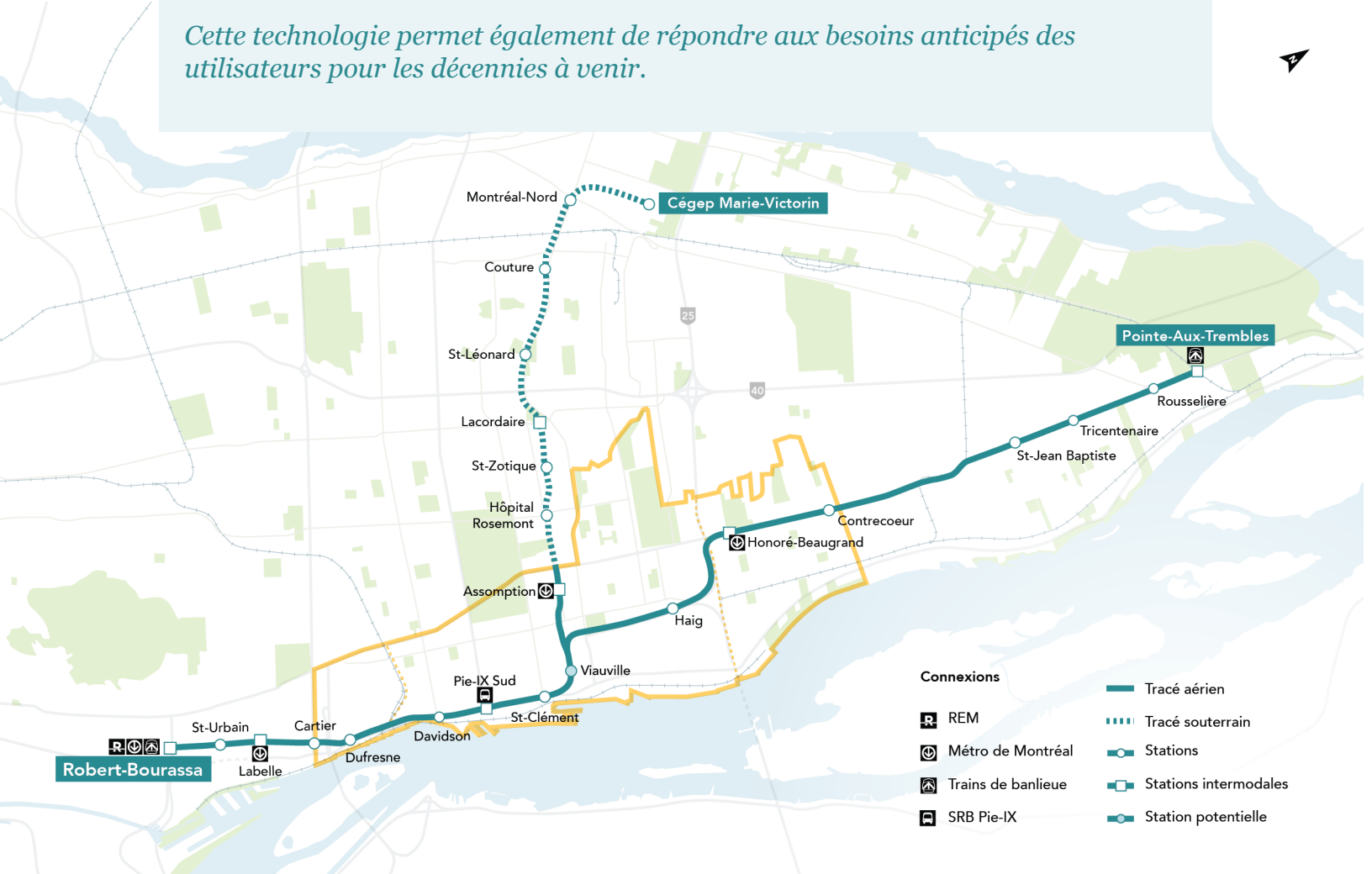
Pourquoi un métro léger?

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

Dans le secteur d'**Hochelaga-Maisonneuve**, le REM de l'Est circulera en aérien sur la rive nord de la rue Notre-Dame est, de la rue D'Iberville environ jusqu'à l'axe du boulevard Assomption. Deux types de stations s'implantent le long de Notre-Dame, soit des stations insérées au centre de la voie de circulation et des stations insérées en rive. Pour les stations localisées en rive de la rue Notre-Dame est, l'entrée et les quais sont localisés au même emplacement et connectés directement par des escaliers et ascenseurs. Les stations localisées au centre de la voie seront composées d'un édicule en rive de la voie dans laquelle on retrouvera les services d'achat de titres et les portillons pour l'accès au réseau. L'édicule sera relié au métro léger par une passerelle. Les passagers pourront ensuite rejoindre les quais latéraux au niveau supérieur par des escaliers et des ascenseurs de part et d'autre de la voie.

Dans le secteur **Sherbrooke Est**, le REM de l'Est circulera en aérien, au centre de la voie. Les stations sont conçues pour être au centre de la voie de circulation. Concrètement, les stations seront composées d'un édicule en rive de la voie dans laquelle on retrouvera les services d'achat de titres et les portillons pour l'accès au réseau. L'édicule sera relié au métro léger par une passerelle. Les passagers pourront ensuite rejoindre les quais latéraux au niveau supérieur par des escaliers et des ascenseurs de part et d'autre de la voie.

Pourquoi une insertion aérienne du côté nord de la rue Notre-Dame Est?

Le tracé aérien le long de la rue Notre-Dame Est permettra d'offrir des stations plus accessibles aux usagers et n'affectera pas la piste cyclable ni la voie verte. Cette option permet également à la Ville de Montréal de réaliser son projet de transformation de la rue en boulevard urbain.

La construction n'est pas recommandée du côté sud ou au milieu de la rue Notre-Dame en raison des conflits importants qu'elle créerait avec les services municipaux et les services publics.

Pourquoi une insertion aérienne sur Sherbrooke?

Afin d'éviter la création de deux zones de transitions infranchissables de 500 mètres, pour entrer et ressortir du tunnel à l'est et à l'ouest du quartier de Tétreaultville sur la rue Sherbrooke est, une insertion aérienne a été privilégiée.

De plus, dans un contexte de forte circulation comme sur la rue Sherbrooke Est, les études d'ingénierie réalisées à ce jour recommandent que la structure aérienne soit construite au centre de la voirie avec les piliers au niveau des terre-pleins centraux.

Cette conception permet de maintenir la fluidité nord-sud, permet de minimiser les impacts sur les aménagements de la voirie ainsi que sur les cheminements piétons et cyclables et permet de réduire considérablement la quantité d'expropriation.

Huit stations sont prévues dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, soit Dufresne, Davidson, Pie-IX, Saint-Clément, L'Assomption, Haig, Honoré-Beaugrand et Contrecoeur.

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.

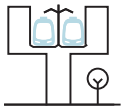
Dégagement nécessaire
de 5,3 mètres

Quais de
40 mètres

Dufresne

Sur rue Notre-Dame à la hauteur de la rue Dufresne. La station Dufresne est prévue au centre de voie de circulation avec un édicule en rive.

Connexions disponibles avec des lignes d'autobus locales.

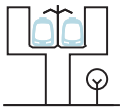


Station aérienne

Davidson

Au cadran nord-est de l'intersection de la rue Davidson et de la rue Notre-Dame Est.

Connexions disponibles avec des lignes d'autobus locales.

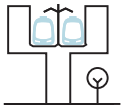


Station aérienne

Pie-IX Sud

À l'intersection de la rue Pie-IX et Notre-Dame Est.

Connexions disponibles à des lignes d'autobus locales et au SRB Pie-IX.

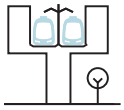


Station aérienne

Saint-Clément

À l'intersection de la rue Viau et de la rue Notre-Dame Est.

Connexions disponibles avec des lignes d'autobus locales.

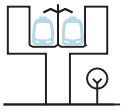


Station aérienne

Assomption

La station est localisée à l'intersection du boulevard de l'Assomption et de la rue de Marseille.

Connexions disponibles avec la station de métro Assomption sur la ligne verte et aux lignes d'autobus locales

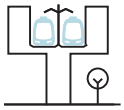


Station aérienne

Haig

La station est localisée à l'intersection de l'avenue Souligny et de la rue Haig.

Connexions disponibles avec des lignes d'autobus locales.

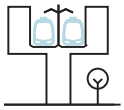


Station aérienne

Honoré-Beaugrand

La station est localisée à l'est de l'intersection de la rue Honoré-Beaugrand et de la rue Sherbrooke est. La station possède deux édicules, localisés de part et d'autre de la rue Sherbrooke, tous deux connectés aux installations du métro et aux terminus d'autobus existants.

Connexions disponibles à la ligne verte du métro et aux terminus d'autobus existant (lignes d'autobus locales).

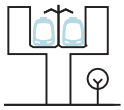


Station aérienne

Contrecoeur

L’édicule est localisé au cadran nord-est de l’intersection de la rue Contrecoeur et de la rue Sherbrooke est. Les quais de la station sont localisés à l’est de l’intersection.

Connexions disponibles avec des lignes d’autobus locales.



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
Contrecoeur ↔ Hôpital Maisonneuve-Rosemont	30 min	25 min	15%
Station Pie IX ↔ Parc nature du ruisseau de Montigny	50 min	25 min	50%
Contrecoeur ↔ Cégep Marie-Victorin	40 min	30 min	25%

Découvrir le secteur

Les commerçants de Tétreaultville comme ceux de la Promenade Ontario pourront profiter d'un achalandage accru, généré par le REM de l'Est. Le réseau permettra également de se rendre aisément à des pôles importants de l'arrondissement notamment le Centre de recherche de l'Institut universitaire en santé mentale de Montréal et le quartier des Faubourgs.

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 parc Morgan est limitrophe au tracé du REM de l'Est. Le Ministère de la culture et des communications a déposé en mars 2021 un avis d'intention de classement pour le site patrimonial de Maisonneuve, incluant le parc Morgan. CDPQ Infra travaillera avec ses équipes d'ingénieurs et d'architectes dans l'objectif d'éviter le parc Morgan.

Archéologie

L'étude de potentiel archéologique réalisée en 2020 a identifié quelques zones à potentiel archéologique le long de Sherbrooke Est. 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