

Réponses aux questions formulées par les citoyens lors de la démarche d'information et de consultations sur le REM de l'Est

Séances d'information : **10, 12 et 13 mai 2021**

Webinaires : **19 mai et 9 juin 2021**

Consultations publiques : **27 mai, 1, 3, 8, 10 et 16 juin**

Document préparé par CDPQ Infra | JUILLET 2021



Sujets abordés

OPÉRATIONS	3
CONSTRUCTION	5
ÉCHÉANCIER DU PROJET.....	11
RELANCE ÉCONOMIQUE	12
CONSULTATIONS PUBLIQUES	13
IMPACTS RÉSEAU	17
ACHALANDAGE	21
TEMPS DE PARCOURS.....	24
INTÉGRATION URBAINE	25
TRACÉ.....	30
ENVIRONNEMENT.....	52
MODÈLE FINANCIER.....	54
TECHNOLOGIES.....	58
AUTRES	64

Opérations

1. Quelles seront les heures d'opération et la fréquence du REM de l'Est ?

Le REM sera en service 20 h par jour, 7 jours sur 7, avec des fréquences de passage entre 2 minutes et 4 minutes en période de pointe. Les heures d'ouverture seront synchronisées avec le réseau de métro de la STM.

2. Le REM de l'Est aura-t-il une fréquence comparable au REM en construction (REM 1.0)?

Le REM en construction prévoit des fréquences de passages qui varient selon les secteurs. Le REM de l'Est aura une fréquence de passage entre 2 minutes et 4 minutes aux heures de pointe.

3. Quel sera le coût d'utilisation du REM de l'Est ?

C'est l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) qui est l'organisme responsable de déterminer la grille tarifaire pour l'ensemble des réseaux de transport dans la grande région métropolitaine. Nous travaillons actuellement étroitement avec l'ARTM pour que le REM soit intégré à cette future grille tarifaire. L'ARTM amorce présentement l'implantation de la refonte tarifaire en juillet 2021. Plus d'information se trouve ici : <https://www.artm.quebec/tarifcation/refonte-tarifaire/>

Un titre de transport unique est visé. Le client achèterait ainsi son billet à l'ARTM, et ce billet pourrait fonctionner dans différents réseaux, dont le REM, le métro, les autobus, etc.

Notre intention demeure que les tarifs soient comparables à ce qui est payé actuellement pour une distance équivalente et que le titre de transport, par exemple la carte Opus, permette d'accéder à la fois au REM ainsi qu'aux autres systèmes de transport.

4. Qui assurera la gestion quotidienne du REM de l'Est ?

CDPQ Infra prévoit déléguer l'opération et la maintenance par un contrat à long terme octroyé à un opérateur privé. CDPQ Infra demeurera responsable de la performance et de la qualité du service fournie par l'opérateur.

5. Où se fera l'entretien du matériel roulant du REM de l'Est ? Où se trouve le centre d'entretien ? Lorsque les voitures arrivent aux terminus, comment se fait le changement de voie ?

Il est prévu que les rames, composées de deux voitures de métro léger électriques, recommencent à circuler en sens inverse à la fin du trajet. Il ne sera donc pas nécessaire de prévoir un changement de voie. L'emplacement exact du garage pour l'entretien du matériel roulant fait encore l'objet d'analyse à l'heure actuelle.

6. De quelle manière se fera le transfert d'équipement entre le REM et le REM de l'Est ?

Il n'est pas prévu que les équipements roulants puissent être interchangeable entre les deux systèmes de transport. Bien que nous prévoyions une technologie équivalente, les voitures du REM de l'Est seront distinctes afin de s'insérer harmonieusement dans les milieux traversés.

7. Dans le cas où les piliers sont dans le terre-plein central d'un boulevard, est-ce qu'il y a une protection pour les piliers et automobilistes comme atténuateurs d'impact ou glissières et si oui quelle largeur est requise pour cette installation ?

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 le nombre d'expropriations.

L'atténuation des impacts potentiels et le maintien de la sécurité pour les conducteurs, les piétons et les cyclistes sont une préoccupation importante pour nous. Notre équipe multidisciplinaire nous permet de travailler sur les mesures d'atténuation, lorsqu'elles seront nécessaires, dès la conception du projet.

8. Les métros légers automatiques électriques dépendent de l'électricité. Qu'est-ce qui sera prévu pour les fois où il y aura une panne électrique générale ?

L'architecture électrique permet une redondance des systèmes d'alimentation. C'est-à-dire qu'il n'y aura pas d'impact si une des sous-stations de redressement tombe en panne. Nous prévoyons également quatre points d'injection d'Hydro-Québec. Cela permet de ne pas impacter tout le réseau en même temps.

Nous avons également des batteries pour les systèmes de sécurité pour évacuer les gens en toute sécurité, le cas échéant.

9. Comment entrevoyez-vous la résistance des structures au froid et à la neige et quelles actions seront entreprises afin d'assurer le fonctionnement du REM de l'Est durant l'hiver ?

Le REM de l'Est sera conçu en tenant compte des conditions climatiques hivernales extrêmes. Le système de métro léger est notamment mieux adapté aux conditions hivernales que les trams-trains ou les tramways, et les heures d'opération empêchent la ligne aérienne de contact, qui alimente les voitures électriques, de geler. Par ailleurs, les essais réalisés sur le REM à Brossard démontrent une excellente résistance aux conditions climatiques québécoises.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

10. De quelle façon est-ce qu'une personne qui part de Robert-Bourassa choisira sa route entre la direction Cégep Marie-Victorin et Pointe-Aux-Trembles ?

Un départ sur deux sera en direction du CÉGEP Marie-Victorin, et l'autre à direction de Pointe-aux-Trembles, ce qui permettra aux usagers de choisir la direction vers laquelle ils souhaitent aller. Une information dynamique sera affichée dans les stations pour permettre aux usagers de choisir la bonne direction et embarquer dans la bonne rame. En cas d'erreur, les clients pourront sortir de leur rame dans toutes les stations du tronçon central (jusqu'à la station Saint-Clément) et attendre la rame suivante pour changer la destination finale.

Construction

11. Avec quel matériau seront construits les piliers du REM de l'Est et comment vous assurerez-vous de les garder propres, sécuritaires et sans graffitis ?

À cette étape du projet, il est trop tôt pour dire quel matériau sera utilisé pour la construction du REM de l'Est. Il fera notamment partie du mandat du comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecture et l'intégration urbaine mandaté par le gouvernement du Québec de participer à l'élaboration des lignes directrices sur le concept architectural qui sera imposé aux consortiums dans le cadre du processus d'appel d'offres, et d'émettre des recommandations à l'équipe de conception de CDPQ Infra sur la qualité architecturale du réseau et son intégration urbaine en amont de la conception. L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

En ce qui concerne l'entretien des piliers et la prévention des graffitis, il est prévu, comme pour le REM en construction, que les structures soient enduites d'un produit facilitant le nettoyage des graffitis. Le consortium chargé de l'exploitation et de l'entretien du réseau aura le mandat de veiller à l'entretien régulier des structures et de respecter des délais prescrits pour retirer les graffitis rapidement, le cas échéant.

12. Quelle sera la hauteur des piliers ?

À cette étape du projet, il est trop tôt pour dire quelle sera la hauteur exacte des piliers du REM de l'Est, mais les normes du ministère des Transports du Québec prévoient un dégagement minimal de 5,3 m, pour permettre le passage des véhicules, notamment des camions de pompier.

Il fera partie du mandat du comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecture et l'intégration urbaine mandaté par le gouvernement du Québec de participer à l'élaboration des lignes directrices sur le concept architectural qui sera imposé aux consortiums dans le cadre du processus d'appel d'offres, et d'émettre des recommandations à l'équipe de conception de CDPQ Infra sur la qualité architecturale du réseau et son intégration urbaine en amont de la conception.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

13. De quelle façon (méthode de construction) seront excavés les tunnels et les stations, et sera-t-il nécessaire de construire des puits de service ?

Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, ce qui inclura notamment des études de faisabilité technique et de conception qui pourront détailler ces aspects.

Pour la branche Marie-Victorin, le tunnel sera excavé par tunnelier. Les méthodes d'excavation des stations ainsi que les besoins en puits de service seront déterminées ultérieurement lorsque les études géotechniques et l'analyse des contraintes du site seront complétées.

Les détails de la conception seront rendus publics avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

14. À quelle profondeur seront construites les sections souterraines du REM de l'Est ?

Des études géotechniques sont en cours afin de confirmer les profondeurs exactes. Nous estimons à ce jour que les sections souterraines seront construites à une profondeur moyenne de moins de 20 mètres.

Ces détails seront précisés dans l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

15. Pourquoi les stations très profondes sont-elles problématiques ?

Nos études d'achalandage démontrent que plus les stations sont profondes, et donc plus le temps pour s'y rendre est élevé, moins les utilisateurs sont au rendez-vous. Puisque certaines stations devraient être construites à plus de 25 étages sous terre, les études concluent qu'elles seraient moins utilisées par les usagers.

16. Quelle sera la taille des stations ?

De façon générale, il est prévu que les quais soient de 40 mètres de long. À cette étape, le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, ce qui inclura notamment des études de faisabilité technique et de conception qui pourront détailler ces aspects.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

17. À quelle distance des résidences les structures se trouveront-elles tout au long du tracé (sur René-Lévesque, Notre-Dame et Sherbrooke) ?

À cette étape du projet, il est trop tôt pour répondre à cette question, mais il est clair que CDPQ Infra travaille à éviter, minimiser ou compenser, lorsque nécessaire, les impacts associés au projet.

Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, ce qui inclura notamment des études de faisabilité technique et de conception qui pourront détailler ces aspects. L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

18. Quelle est la durée de vie des installations du REM de l'Est ?

Les infrastructures du REM de l'Est seront conçues pour durer plus de 100 années. Puisque CDPQ Infra est responsable de l'ensemble des phases du projet, de la planification à l'exploitation, l'entretien des structures assurera une durée de vie optimale.

CDPQ Infra prévoit également un programme d'entretien préventif pour nous assurer du bon fonctionnement du réseau en tout temps.

19. Est-ce que les travaux pour les infrastructures souterraines auront des impacts sur l'intégrité des immeubles résidentiels, notamment ceux qui longent boulevard L'Assomption ?

La construction et l'opération du REM de l'Est seront encadrées par un cadre réglementaire. Les exigences de ce cadre seront fixées par le gouvernement du Québec à la suite de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement du projet.

Pendant la construction, il est anticipé que certains travaux pourront générer du bruit, des vibrations et de la poussière, mais n'auront pas d'impact sur l'intégrité des bâtiments. Effectivement, la conception des ouvrages prend en considération les fondations des immeubles à proximité et les distances sécuritaires seront maintenues en suivant les bonnes pratiques de conception et construction.

Notre objectif premier est de minimiser les impacts des travaux sur le voisinage. Un suivi sera également effectué pendant les travaux pour ajuster les méthodes de travail, au besoin. Vous trouverez [ici une fiche complète](#) qui aborde l'approche en matière de nuisances pendant les phases de construction et d'opérations du REM de l'Est.

20. Quelles mesures d'atténuation sont prévues afin de réduire le bruit et la vibration ?

L'atténuation des impacts potentiels est une préoccupation importante pour nous et c'est de cette manière que nous travaillons le projet. Notre équipe multidisciplinaire nous permet de travailler sur les mesures d'atténuation, lorsqu'elles seront nécessaires, dès la conception du projet.

Il existe un éventail de mesures d'atténuation potentielles. Les mesures seront choisies en fonction du contexte, et plusieurs exemples sont détaillés dans cette [fiche technique](#).

Des modélisations sonores rigoureuses seront effectuées pour déterminer si des mesures supplémentaires doivent être prévues. Ces modélisations viseront à évaluer le climat sonore actuel (sans le REM de l'Est) et à modéliser le climat sonore avec l'ajout du projet, afin de déterminer s'il existe un écart significatif entre les deux.

Le cas échéant, des mesures d'atténuation supplémentaires, telles que des dispositifs antibruit, devront être mises en place aux emplacements où des impacts significatifs seront anticipés. Ces mesures d'atténuation seront installées au plus près des rails, afin de minimiser le bruit à la source et éviter qu'il ne se propage. Les mesures d'atténuation sont donc prises en compte dès la phase de conception du projet et seront mises en place lors de la période de construction, avant la mise en service.

Un suivi sera également effectué en période d'opération, afin d'évaluer l'efficacité des mesures. Des ajustements seront mis en place si le suivi relève des impacts significatifs supplémentaires. Un programme d'entretien préventif du matériel roulant sera également prévu. Ainsi, de la même façon, les vibrations en phase d'opération seront encadrées par des exigences strictes également.

21. Comment seront considérées les nuisances associées au déplacement de la circulation pendant les travaux ?

L'atténuation des impacts potentiels est une préoccupation importante pour nous et c'est de cette manière que nous travaillons le projet. Notre équipe multidisciplinaire nous permet de travailler sur les mesures d'atténuation, lorsqu'elles seront nécessaires, dès la conception du projet.

Il existe un éventail de mesures d'atténuation potentielles. Les mesures seront choisies en fonction du contexte, et plusieurs exemples sont détaillés dans cette [fiche technique](#).

22. Pourquoi doit-on prévoir une zone de transition de 500 mètres pour enfouir le REM ?

Pour passer d'une structure aérienne à un tunnel, il faut passer par une zone de transition, sa longueur est conditionnée par la pente maximale que le métro léger peut emprunter. Cette pente est de 4 % environ ce qui nécessite une distance de 500 mètres pour passer d'une configuration souterraine à une configuration aérienne.

23. En ce qui concerne la mobilité, je suis surtout préoccupée par celle-ci durant les travaux. Entre l'accès unique à mon immeuble par la rue Sherbrooke Est et les travaux près du métro Honoré-Beaugrand, je veux m'assurer que ce sera sécuritaire de circuler en auto ou à pied, car nous avons plusieurs petits commerces de proximité sur la rue Sherbrooke est.

L'objectif premier est de minimiser l'impact des travaux sur le voisinage. Le maintien de la circulation et les déplacements en transports actifs (à pied, à vélo) pendant la durée des travaux fera aussi l'objet d'une attention particulière, puisque le tracé emprunte des axes routiers achalandés. L'accès aux commerces et aux services sera maintenu. Des itinéraires alternatifs pourraient être proposés selon les phases de travaux.

Les entraves routières seront coordonnées avec les autorités compétentes, dont la Ville de Montréal, les arrondissements et le ministère des Transports du Québec.

24. Pourquoi est-il prévu que la construction soit terminée seulement en 2029 alors que ça a pris 4 ans construire le REM initial.

Les travaux du REM initial ont débuté en 2018 et une première branche, celle de la Rive-Sud, sera mise en service à partir de 2022, soit 4 ans après le début des travaux. Les autres branches seront mises en service progressivement entre 2023 et 2024, soit une durée totale de 6 ans de construction. L'échéancier préliminaire pour le REM de l'Est prévoit un début des travaux en 2023 et une mise en service en 2029, soit 6 ans après le début des travaux. Un calendrier de construction plus précis, pouvant inclure des mises en service progressives, sera dévoilé une fois le choix du consortium de construction arrêté.

25. Allez-vous construire un mur antibruit ?

L'atténuation des impacts potentiels est une préoccupation importante. Notre équipe multidisciplinaire nous permet de travailler sur les mesures d'atténuation, lorsqu'elles seront nécessaires, dès la conception du projet.

Il existe un éventail de mesures d'atténuation potentielles. Les mesures seront choisies en fonction du contexte, et plusieurs exemples sont détaillés dans cette [fiche technique](#).

Des modélisations sonores rigoureuses seront effectuées pour déterminer si des mesures supplémentaires doivent être prévues. Ces modélisations viseront à évaluer le climat sonore actuel (sans le REM de l'Est) et à modéliser le climat sonore avec l'ajout du projet, afin de déterminer s'il existe un écart significatif entre les deux.

Le cas échéant, des mesures d'atténuation, telles que des dispositifs antibruit, devront être mises en place aux emplacements où des impacts significatifs seront anticipés. Ces mesures d'atténuation seront installées au plus près des rails, afin de minimiser le bruit à la source et éviter qu'il ne se propage. Les mesures d'atténuation sont donc prises en compte dès la phase de conception du projet et seront mises en place lors de la période de construction, avant la mise en service.

Un suivi sera également effectué en période d'opération, afin d'évaluer l'efficacité des mesures. Des ajustements seront mis en place si le suivi relève des impacts significatifs supplémentaires. Un programme d'entretien préventif du matériel roulant sera également prévu. Ainsi, de la même façon, les vibrations en phase d'opération seront encadrées par des exigences strictes également.

26. Sur quel côté de la rue Sherbrooke seront installés les piliers entre la 25 et Honoré-Beaugrand ?

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, de minimiser les impacts sur les aménagements de la voirie ainsi que sur les cheminements piétons et cyclables et de réduire considérablement le nombre d'expropriations.

27. Est-il possible d'abolir toute la circulation sur le boulevard René-Levesque afin de construire un train qui répondra au besoin de la population et de la CDPQ ?

Il fera partie du mandat du comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecture et l'intégration urbaine mandaté par le gouvernement du Québec d'émettre des recommandations à l'équipe de conception de CDPQ Infra et à la Ville de Montréal sur l'intégration urbaine en amont de la conception, incluant la reconfiguration du boulevard René-Lévesque.

28. Comment peut-on s'assurer que la circulation sur Notre-Dame provenant du centre-ville, du port de Montréal et du tunnel Louis-Hyppolyte Lafontaine ne soit pas déviée dans Hochelaga ? Quelles stratégies seront mises en place pour dévier la circulation ailleurs que sur ce tronçon d'Hochelaga durant les travaux ?

L'atténuation des impacts potentiels est une préoccupation importante pour nous. Notre équipe multidisciplinaire nous permet de travailler sur les mesures d'atténuation, lorsqu'elles seront nécessaires, dès la conception du projet.

Les mesures d'atténuation de la circulation qui seront mises en place pendant la phase de construction seront élaborées avec le consortium retenu pour réaliser la construction du réseau. Il est donc prématuré de les détailler à ce stade-ci. Cependant, nous pouvons déjà nous engager à minimiser les inconvénients liés aux travaux et à collaborer étroitement avec Mobilité Montréal, les partenaires en mobilité ainsi que la ville de Montréal et les arrondissements pour proposer des mesures d'atténuation cohérentes et maintenir la communication tout au long de cette phase du projet.

29. Concernant l'option souterraine dans l'axe de Notre-Dame, vous avez mentionné qu'on ne peut pas passer sous les voies ferrées, pourtant c'est le cas pour les lignes verte et orange du métro de Montréal. Pourquoi ce n'est plus possible ?

Pour réaliser une insertion souterraine dans l'axe de la rue Notre-Dame, la zone de transition devra se positionner à l'est des voies du Canadian Pacific (CP) étant donné la trop forte densité de services municipaux à l'ouest des voies du CP.

Cette option souterraine devra également être construite dans le roc. La présence de roches erratiques dans le sol, la proximité de fleuve et le niveau de la nappe phréatique augmentent les risques d'infiltration d'eau à cet endroit, ce qui crée un risque de tassement du terrain pouvant affecter les voies ferrées existantes.

Ces contraintes font en sorte qu'une insertion souterraine dans l'axe de la rue Notre-Dame devrait être construite à une grande profondeur avec deux zones de transitions bloquant de façon permanent plusieurs des axes nord-sud qui connectent à la rue Notre-Dame.

Échéancier du projet

30. Quel est l'échéancier de construction et de mise en service du REM de l'Est ? Sera-t-il fonctionnel avant la mise en service de la prolongation de la ligne bleue ?

Voici les grandes étapes de planification et de construction du REM de l'Est

- **Printemps 2021** : Mise en place du comité d'experts multidisciplinaire sur l'architecture et l'intégration urbaine
- **Printemps 2021** : Démarche d'information et de consultation sur le REM de l'Est
- **Fin 2021** : Dépôt de l'Étude d'impact sur l'environnement au MELCC
- **Début 2022** : Audiences publiques du BAPE
- **2022** : Émission du décret
- **2023** : Début des travaux
- **2029** : Mise en service

31. L'échéancier du REM initial a été retardé. Comment comptez-vous respecter l'échéancier du REM de l'Est ?

L'échéancier du REM initial a été ajusté afin de tenir compte d'évènements exceptionnels, que personne ne pouvait prévoir, soit l'arrêt du chantier en raison d'une pandémie mondiale, la découverte de charges centennaires non-détonnées dans le tunnel du Mont-Royal et la dégradation avancée d'une partie de la voûte du tunnel.

Nous avons mis en place les mesures sanitaires et de sécurité pour que les travaux se poursuivent dans les règles de l'art.

Nous continuons de gérer l'échéancier du projet avec rigueur et c'est ce que nous allons faire pour le REM de l'Est.

Relance économique

32. Comment s'inscrit le REM de l'Est dans la relance économique de Montréal et comment ce projet permettra-t-il le développement économique des quartiers qu'il traversera ?

Le REM de l'est de Montréal permettra de créer plus de 60 000 emplois pendant la construction et contribuera à la hauteur de 6,3 G\$ au PIB québécois. Il desservira le principal pôle d'emplois de Montréal, soit le centre-ville, ainsi que des pôles d'emplois de l'est comme le Port de Montréal, le quartier du stade olympique, le secteur de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont en plus de nombreux parcs industriels. En rendant ces pôles d'emplois accessibles en transport collectif, le REM de l'Est contribuera à améliorer l'attractivité des entreprises et des organisations du territoire et la rétention de la main-d'œuvre dans le secteur.

33. Comment l'arrivée du REM pourrait-elle revitaliser la rue Sainte-Catherine dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve ?

Le REM de l'Est offrira une nouvelle desserte en transport collectif pour les commerces et résidents de la rue Sainte-Catherine qui est tout près de la rue Notre-Dame. On peut ainsi anticiper que l'arrivée du REM de l'Est permettra de revitaliser la rue Sainte-Catherine en créant des commerces de destination.

Par ailleurs, nous travaillons avec l'ensemble des parties prenantes, dont la Ville de Montréal, pour assurer la mise en œuvre d'une vision concertée et harmonieuse avec le milieu. Le traitement architectural de la structure aérienne et des stations au centre-ville fera l'objet d'une très grande attention afin de les doter d'une signature moderne et emblématique pour le centre-ville de Montréal notamment à travers le comité d'experts. La firme québécoise Lemay est aussi mandatée pour assurer l'architecture et une intégration harmonieuse des structures et des stations au cadre bâti et au milieu. Nous sommes dans la phase de planification détaillée, en amont de la conception finale. C'est le bon moment pour que le comité d'experts et la firme d'architecture puissent contribuer à l'optimisation et la bonification du projet.

Consultations publiques

34. Quel rôle joue la Ville de Montréal et la STM dans le processus de consultation ?

CDPQ Infra maintient une collaboration soutenue auprès des partenaires clés du projet et de parties prenantes, incluant la Ville de Montréal et ses arrondissements, la STM, l'ARTM et le gouvernement du Québec. Par exemple, CDPQ Infra a mis sur pied différents ateliers techniques avec les autorités compétentes pour bonifier et optimiser le projet.

35. Avez-vous consulté les élus de Montréal et Montréal-Est ?

CDPQ Infra maintient un dialogue continu auprès d'un éventail de partenaires et de parties prenantes, incluant la Ville de Montréal et ses arrondissements, par exemple par la mise sur pied de différents ateliers techniques avec les autorités compétentes pour bonifier et optimiser le projet. Comme l'indique notre rapport, les élus des arrondissements, villes et MRC suivants ont été rencontrés :

- Arrondissement Ville-Marie
- Arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
- Arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles
- Arrondissement Montréal-Nord
- Arrondissement Saint-Léonard
- Arrondissement Rosemont–La-Petite-Patrie
- Ville de Montréal-Est
- MRC Les Moulins
- MRC L'Assomption

36. Quelles sont les prochaines étapes des consultations ?

CDPQ Infra consulte les partenaires et les parties prenantes depuis janvier 2021. Plus récemment, le public a été invité à participer à trois séances d'information virtuelles, deux webinaires thématiques et six sessions de consultations publiques, qui se tenaient du 27 mai au 16 juin 2021 dans chacun des secteurs concernés par le projet. En parallèle, [une plateforme de consultation en ligne](#) est accessible en tout temps pour les citoyens et les parties prenantes.

Un rapport sur l'ensemble des recommandations soumises par le public sera disponible à la fin de l'été 2021 par l'intermédiaire du site Internet de CDPQ Infra et un bilan sur les idées retenues sera présenté d'ici la fin de 2021.

À la suite de la directive émise par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), le projet du REM de l'Est sera soumis à l'étude du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2022. Lors de celles-ci, les citoyens pourront à nouveau s'informer et venir donner leur opinion sur le projet dans le cadre de ce processus.

37. Comment se dérouleront les analyses du BAPE et respecterez-vous l'avis de la Commission ?

À la suite de la directive émise par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), l'étude d'impact sur l'environnement du projet du REM de l'Est sera soumise au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2022. Lors de ces audiences, les citoyens pourront à nouveau s'informer et donner leur opinion sur le projet dans le cadre d'audiences publiques. Le rapport du BAPE est déposé au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec qui détermine alors les exigences environnementales du projet, lesquelles seront imposées par décret à CDPQ Infra par le gouvernement du Québec.

38. Est-ce que toutes les analyses réalisées dans le cadre du projet seront rendues publiques ?

CDPQ Infra rendra publique l'étude d'impact du projet, incluant les études d'achalandage, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022. Par ailleurs, tout document pertinent à la compréhension du projet sera rendu disponible en amont du BAPE.

39. Pourquoi les consultations publiques ne sont-elles pas menées par une tierce partie neutre ?

Le projet du REM de l'Est sera également soumis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), un organisme gouvernemental impartial qui relève du ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. La démarche d'information et de consultation de CDPQ Infra est complémentaire à celle du BAPE et vise à ouvrir le dialogue avec la population afin que les avis et recommandations formulées puissent contribuer à la bonification du projet, qui est actuellement dans sa phase de planification détaillée.

40. Est-ce que la STM a été consultée concernant l'emplacement des stations du REM ?

CDPQ Infra maintient un dialogue continu auprès d'un éventail de partenaires et de parties prenantes, incluant la Ville de Montréal, ses arrondissements, la STM et l'ARTM. Par exemple, CDPQ Infra a mis sur pied différents ateliers techniques avec les autorités compétentes pour bonifier et optimiser le projet.

41. Avez-vous demandé aux élus de signer des ententes de confidentialité comme ce fut le cas pour le REM en construction ? Si oui, pourquoi ?

Comme c'est le cas dans les projets de cette nature et envergure, CDPQ Infra a signé une entente de confidentialité avec la Ville de Montréal.

Nous n'avons aucunement exigé la signature d'entente spécifique avec le personnel de l'administration publique ou les porteurs de charge publique.

L'entente avec la Ville de Montréal permet de protéger l'intérêt public et notamment de limiter la spéculation foncière sur le tracé de référence du projet et les risques commerciaux associés au projet dans un contexte de sollicitation future du marché.

42. Avez-vous consulté des urbanistes ou architectes pour arriver à ce projet ? Si oui, lesquels ?

Les études de faisabilité en amont du projet de référence ont été conduites par une équipe multidisciplinaire composée d'ingénieurs, architectes, urbanistes, spécialistes en environnement et autres disciplines pertinentes aux études à réaliser.

De plus, le traitement architectural de la structure aérienne et des stations fera l'objet d'une très grande attention afin de les doter d'une signature moderne et emblématique pour l'ensemble du réseau, dont le centre-ville de Montréal.

Un comité d'experts indépendants et multidisciplinaires a été mis sur pied par le gouvernement du Québec pour alimenter nos architectes et ingénieurs dans l'élaboration de la charte architecturale du projet. Ce comité est composé de plusieurs architectes et urbanistes de renom.

La firme québécoise Lemay est aussi mandatée pour développer l'architecture et proposer une intégration harmonieuse des structures et des stations au cadre bâti et au milieu.

Nous sommes dans la phase de planification détaillée, en amont de la conception finale. C'est le bon moment pour que le comité d'experts et la firme Lemay participent à l'optimisation et la bonification du projet.

43. Quels sont les mécanismes de rétroaction que CDPQ Infra met en place pour les propositions citoyennes concernant le tracé ?

CDPQ Infra consulte les partenaires et les parties prenantes depuis janvier 2021. Plus récemment, le public a été invité à participer à trois rencontres d'information virtuelles, deux webinaires thématiques et six sessions de consultations, qui se tenaient du 10 mai au 16 juin 2021 dans chacun des secteurs concernés par le projet. En parallèle, une plateforme de consultation en ligne est accessible en tout temps pour les citoyens et les parties prenantes.

Un rapport sur l'ensemble des recommandations soumises par le public sera disponible à la fin de l'été 2021 par l'intermédiaire du site Internet de CDPQ Infra et un bilan sur les idées retenues sera présenté d'ici la fin de 2021.

À la suite de la directive émise par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), le projet du REM de l'Est sera soumis à l'étude du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2022. Lors de celles-ci, les citoyens pourront à nouveau s'informer et venir donner leur opinion sur le projet dans le cadre de ce processus.

44. Est-ce qu'à la suite des consultations publiques, le REM de l'Est sera bonifié ?

Oui. Le REM de l'Est est perfectible et les consultations publiques servent à bonifier le projet afin de le rendre exemplaire.

CDPQ Infra consulte les partenaires et les parties prenantes depuis janvier 2021. Plus récemment, le public a été invité à participer à trois rencontres d'information virtuelles, deux webinaires thématiques et six sessions de consultations, qui se tenaient du 27 mai au 10 juin 2021 dans chacun des secteurs concernés par le projet. En parallèle, une plateforme de consultation en ligne est accessible en tout temps pour les citoyens et les parties prenantes.

Un rapport sur l'ensemble des recommandations soumises par le public sera disponible à la fin de l'été 2021 par l'intermédiaire du site Internet de CDPQ Infra et un bilan sur les idées retenues sera présenté d'ici la fin de 2021.

À la suite de la directive émise par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), le projet du REM de l'Est sera soumis à l'étude du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2022. Lors de celles-ci, les citoyens pourront à nouveau s'informer et venir donner leur opinion sur le projet dans le cadre de ce processus.

45. Peut-on avoir accès à l'enregistrement de la séance d'information/séance de consultation ?

Vous pouvez visionner les séances d'information et les webinaires à l'adresse <https://cdpqinfra.com/fr/monrem>

46. J'ai des questions très spécifiques à mon cas et aux impacts qui seront causés par ce projet. Ici, vous traitez des questions plus globales. Comment avoir un service plus personnalisé pour que mes questions soient répondues ?

Vous pouvez en tout temps faire parvenir vos questions à notre équipe, par téléphone au **514 847-2833** ou par courriel au monrem@cdpqinfra.com.

Impacts réseau

47. Quelles seront les correspondances possibles entre le REM de l'Est et les autres modes de transport en commun, notamment le SRB Pie-IX, le métro et le réseau d'autobus ?

Le REM de l'Est offrira plusieurs connexions avec les réseaux existants et planifiés, lesquelles peuvent être consultées sur la [carte du tracé](#) et sur les différentes [fiches d'informations sur le projet](#).

Plus spécifiquement, le REM de l'Est sera connecté aux réseaux de transport collectif métropolitains et maximisera ainsi l'intermodalité et la fluidité des déplacements. Il offrira en effet des connexions à :

- la ligne verte du métro (stations Honoré-Beaugrand et L'Assomption)
- la ligne bleue du métro (future station Lacordaire)
- la ligne orange du métro (station Bonaventure, via la Gare Centrale)
- la ligne de trains de banlieue Mascouche (gare Pointe-aux-Trembles)
- au SRB Pie-IX (future station Pie-IX/Notre-Dame)
- au REM (station Gare centrale)
- aux réseaux d'autobus de la STM, STL, du RTL et d'exo.

Cette intermodalité permet par ailleurs de dégager de la capacité pour le métro de Montréal, notamment sur la branche est de la ligne orange grâce à une nouvelle desserte nord-sud de l'île de Montréal.

La STM et l'ARTM sont à raffiner leurs analyses de l'impact du REM de l'Est sur le réseau du métro ou sur la ligne de trains de banlieue Mascouche.

48. Est-ce que le REM de l'Est remplacera certains tracés comme le réseau d'autobus sur Sherbrooke, par exemple ?

Notre objectif premier est de développer un nouveau réseau de transport collectif qui permettra de plus que doubler la superficie du réseau de métro dans l'est de Montréal. Il appartient à l'ARTM de coordonner les services de transport collectif dans la grande région métropolitaine afin de s'assurer de la complémentarité des services.

49. Comment prenez-vous en compte le temps de déplacement vers les stations si elles sont si peu nombreuses ?

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. Un métro léger attire la population dans un rayon de plus de 1000 m autour des stations. Pour les personnes qui demeurent à l'extérieur de ce rayon, des connexions avec les lignes d'autobus sont prévues.

Avec les gains de temps importants générés par le REM de l'Est (entre 25 % et 70 % selon les secteurs), il y aura un transfert modal de l'autosolo au transport collectif.

50. Quel est l'intérêt d'avoir une ligne de transit rapide si proche de la ligne verte et du SRB Pie-IX ?

L'objectif du REM de l'Est est de répondre aux besoins de mobilité du territoire pour les prochaines décennies et d'être complémentaire aux réseaux existants.

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

Le REM de l'Est permet de décharger un peu la ligne verte qui arrive presque à saturation. Le métro, le SRB Pie-IX et le REM de l'Est sont des services complémentaires.

Avec les gains de temps importants générés par le REM de l'Est (entre 25 % et 70 % selon les secteurs), il y aura un transfert modal de l'autosolo au transport collectif.

51. Le REM de l'Est ne viendrait-il pas créer une compétition avec les autres modes de transport en commun tels que le métro, le SRB Pie-IX et le Train de l'Est, plutôt que de compétitionner avec l'automobile?

L'objectif du REM de l'Est est de répondre aux besoins de mobilité du territoire pour les prochaines décennies et d'être complémentaire aux réseaux existants.

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

Le REM de l'Est permet de décharger la ligne verte qui arrive presque à saturation. Le métro, le SRB Pie-IX et le REM de l'Est sont des services complémentaires.

Avec les gains de temps importants générés par le REM de l'Est (entre 25 % et 70 % selon les secteurs), il y aura un transfert modal de l'autosolo au transport collectif.

En ce sens, le REM de l'Est ne vient pas compétitionner les services de transport collectif existants, mais vient offrir une nouvelle offre et de nouvelles opportunités au bénéfice des usagers.

52. Sachant que la ligne verte a un facteur d'annualisation de 312 jours par an, quel facteur avez-vous utilisé pour transformer les passagers par jour en passagers annuels ?

Nous avons considéré un facteur d'annualisation moyen de 300.

53. Pourquoi ne pas avoir prolongé la ligne depuis Honoré-Beaugrand, tout simplement ?

L'objectif du REM de l'Est est de répondre à la demande d'achalandage pour les prochaines décennies. La ligne verte ne peut absorber autant de nouveaux utilisateurs puisqu'elle est presque saturée. Nous avons également une situation de surcharge présentement à la station de correspondance Berri-UQAM.

En créant de nouveaux corridors dans l'est et le nord-est et une nouvelle connexion avec le centre-ville, nous augmentons la capacité en transport collectif globalement. Le REM de l'Est offrira également de nouvelles destinations.

Par ailleurs, nous avons une station de correspondance avec la station de métro Honoré-Beaugrand.

54. Plusieurs stations de métro de Montréal sont engorgées, notamment Berri-UQAM, comment s'assurer de développer un réseau complémentaire qui n'engorge pas davantage ces stations?

L'objectif du REM de l'Est est de répondre aux besoins de mobilité du territoire pour les prochaines décennies et d'être complémentaire aux réseaux existants. En créant une nouvelle ligne, complémentaire aux réseaux de métro et d'autobus existant, le REM de l'Est permet d'alléger la situation de surcharge sur les lignes orange et verte et à la station Berri-UQAM en offrant une alternative pour les déplacements est-ouest jusqu'au cœur du centre-ville sans nécessiter un transfert vers le métro.

55. Combien d'espaces de stationnement seront offerts aux différentes stations ? Est-ce qu'il y aura des stationnements incitatifs à chaque station ?

Nous avons pour objectif d'avoir un ou deux stationnements incitatifs. La conception et les études de circulation n'étant pas terminées, il est trop tôt pour déterminer le nombre de stationnements.

56. En raison du REM de l'Est, le projet de ligne bleue est actuellement compromis, ne serait-il pas mieux de consulter les partenaires en transport avant d'annoncer des projets ?

Avec l'octroi du mandat de développer un projet structurant de transport collectif pour l'est de Montréal, le gouvernement du Québec a émis certaines orientations, dont une soulignant l'importance que le projet structurant se connecte au réseau du métro de la STM. Le projet du REM de l'Est doit en effet être complémentaire aux réseaux existants et projetés, afin d'augmenter la fluidité et l'efficacité des déplacements des Montréalais dans l'Est, et répondre à un besoin important et attendu. Des stations intermodales sont prévues à Lacordaire (ligne bleue), Honoré-Beaugrand et L'Assomption (ligne verte)

Nous nous sommes assurés d'avoir des échanges avec les autorités compétentes et la STM afin de bien arrimer nos deux projets. Nous avons des rencontres régulières avec le bureau de projet de la ligne bleue.

57. Serait-il possible qu'un bus descende ou prenne ses passagers au même niveau qu'un quai du REM?

Plusieurs lignes d'autobus seront connectées aux futures stations du REM de l'Est. Une collaboration est en place avec la STM, l'ARTM et la Ville de Montréal afin d'assurer des liens efficaces entre les réseaux. Les autobus pourront déposer les usagers à proximité de l'édicule de la station qui se trouve au niveau de la rue.

58. Est-ce que le développement du REM de l'Est relègue aux oubliettes le projet de voies semi-réservées dans l'axe de Saint-Laurent?

Le projet du REM de l'Est a été développé de façon à être complémentaire aux réseaux existants et en développement, comme le SRB Pie-IX. Une collaboration étroite est en place avec la STM, l'ARTM et la Ville de Montréal afin d'assurer des liens efficaces. Les voies réservées sont la responsabilité de l'ARTM.

59. Quels seront les impacts chiffrés sur l'achalandage et les points de charge de la ligne verte du métro, sur le SRB Pie-IX et sur le train de Mascouche ?

L'ARTM, qui est responsable de la planification des transports métropolitains, analyse présentement l'impact sur les réseaux existants. Ces études sont en cours et les données seront disponibles en amont des audiences publiques du BAPE.

60. Pourquoi proposer aux citoyens de Pointe-aux-Trembles et à ceux d'Hochelaga-Maisonneuve le même mode de transport, alors que les besoins sont différents ?

L'objectif premier est de développer un nouveau réseau de transport collectif qui permettra de plus que doubler la superficie du réseau de métro dans l'est de Montréal.

Le REM de l'est sera connecté aux réseaux de transport collectif métropolitains et maximisera ainsi l'intermodalité et la fluidité des déplacements. Il offrira en effet des connexions à :

- la ligne verte du métro (stations Honoré-Beaugrand et L'Assomption)
- la ligne bleue du métro (future station Lacordaire)
- la ligne orange du métro (station Bonaventure, via la Gare Centrale)
- la ligne de trains de banlieue Mascouche (gare Pointe-aux-Trembles)
- aux faubourgs.
- Pie-IX (future station Pie-IX/Notre-Dame)
- au REM (station Gare centrale)
- aux réseaux d'autobus de la STM, STL, du RTL et d'exo

Cette intermodalité permet par ailleurs de dégager de la capacité pour le métro de Montréal, notamment sur la branche est de la ligne orange grâce à une nouvelle desserte nord-sud de l'île de Montréal.

La STM et l'ARTM sont à raffiner leurs analyses de l'impact du REM de l'Est sur le réseau du métro ou sur la ligne de trains de banlieue Mascouche.

61. Est-ce qu'une clause de non-concurrence comme celle du REM de l'Ouest sera appliquée en faveur du REM de l'Est ?

Il appartient à l'ARTM de coordonner les services de transport collectif dans la grande région métropolitaine afin de s'assurer de la complémentarité des services.

Achalandage

62. Pouvez-vous rendre publiques vos études d'achalandage ?

Nos études d'achalandage sont en cours de précision. Elles seront publiées lorsque finalisées, avec l'étude d'impact environnemental, en amont des audiences publiques du BAPE.

63. Comment a été définie la demande de transport collectif sur laquelle CDPQ Infra se base pour justifier le projet du REM de l'Est?

CDPQ Infra effectue des études exhaustives afin de déterminer le besoin de transport d'un territoire. Nos études utilisent les données des enquêtes origine-destination, des données prévisionnelles des flux de circulation du ministère des Transports du Québec et les données d'utilisation des cartes OPUS sur le territoire en question. Ces données nous permettent d'établir les lignes de désirs des citoyens et d'avoir un portrait complet des besoins de déplacements sur le territoire. Pour nous assurer de tenir compte des besoins futurs, nos études évaluent et prennent en compte :

- l'évolution des historiques d'achalandage ;
- l'évolution démographique régionale ;
- L'évolution des taux d'emploi dans la région métropolitaine ;
- la progression du PIB du Québec ;
- les prévisions de l'Institut de la Statistique du Québec et du Conference Board du Canada.

64. Est-ce que le REM de l'Est prévoit des mécanismes pour contrôler le rebond de la demande en transport sur le réseau routier, par exemple une modification du réseau routier ?

Le modèle qui nous permet de simuler la demande de transport prend en compte les effets du transfert modal de l'auto solo vers le transport collectif et estime que le REM de l'Est aura pour effet d'éliminer 165 millions de véhicules-km sur les routes à l'horizon 2044.

Le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal se partagent la responsabilité de la gestion des voies routières incluant leur accès et configuration.

65. Combien de passagers proviendront de l'achalandage prévu du futur SRB-Pie-IX et du métro ?

Nos études d'achalandage sont en cours de précision. Elles seront publiées lorsque finalisées, avec l'Étude d'impact environnemental, en amont des audiences publiques du BAPE.

Nous prévoyons que le REM de l'Est transportera 133 000 usagers par jour, à l'horizon 2044. Avec les gains de temps importants générés par le REM de l'Est (entre 25 % et 70 % selon les secteurs), il y aura un transfert modal de l'autosolo au transport collectif. Nos études estiment donc que le REM de l'Est permettra d'épargner 165 millions de véhicules-km (2044) et ainsi réduire la congestion dans des axes comme les rues Sherbrooke et Notre-Dame.

66. Selon vos calculs de 380 millions de passagers-km, combien de kilomètres feront les passagers en moyenne pour chaque déplacement ?

Les estimations préliminaires nous permettent d'évaluer la distance moyenne parcourue par les passagers à 10 km par déplacement.

67. Sur le 135 000 d'achalandage anticipé pour 2044, combien sont des nouveaux utilisateurs ?

Nos études d'achalandage sont en cours de précision. Elles seront publiées lorsque finalisées, avec l'Étude d'impact environnemental, en amont des audiences publiques du BAPE. Nous estimons que près de 50 % des futurs utilisateurs du REM de l'Est n'ont actuellement pas accès à un réseau structurant.

Nous prévoyons que le REM de l'Est transportera 133 000 usagers par jour, à l'horizon 2044. Avec les gains de temps importants générés par le REM de l'Est (entre 25 % et 70 % selon les secteurs), il y aura un transfert modal de l'autosolo au transport collectif. Nos études estiment donc que le REM de l'Est permettra d'épargner 165 millions de véhicules-km (2044) et ainsi réduire la congestion dans des axes comme les rues Sherbrooke et Notre-Dame.

68. Vous indiquez qu'il y aura seulement 380 millions de passagers-km dans le REM de l'Est. En comparant ces chiffres avec d'autres métros automatiques dans le monde, il y aura de 2 à 3 fois moins de passagers par station par année. Comment expliquez-vous que les chiffres du REM de l'Est soient si faibles ?

Nos études d'achalandage sont en cours de précision. Elles seront publiées lorsque finalisées, avec l'Étude d'impact environnemental, en amont des audiences publiques du BAPE.

Cela dit, le projet du REM de l'Est propose un métro léger à deux voitures puisque c'est le mode qui correspond aux besoins de mobilité des usagers pour les prochaines décennies.

Nous prévoyons que le REM de l'Est transportera 133 000 usagers par jour, à l'horizon 2044. Avec les gains de temps importants générés par le REM de l'Est (entre 25 % et 70 % selon les secteurs), il y aura un transfert modal de l'autosolo au transport collectif. Nos études estiment donc que le REM de l'Est permettra d'épargner 165 millions de véhicules-km (2044) et ainsi réduire la congestion dans des axes comme les rues Sherbrooke et Notre-Dame.

69. Le centre-ville de Montréal a subi les contrecoups de la pandémie de COVID-19. Est-ce que l'achalandage sera au rendez-vous ?

La vision du projet de CDPQ Infra s'échelonne à long terme, on parle ici d'une perspective de 100 ans, des décennies lors desquelles les besoins en mobilité continueront à croître, les efforts pour réduire l'empreinte carbone générée par les transports s'intensifieront tout ceci dans un contexte d'accessibilité et de rapidité des déplacements des personnes.

70. Quel sera l'impact sur l'achalandage de la ligne verte et de la ligne orange ?

Le REM de l'Est sera connecté aux réseaux de transport collectif métropolitains et maximisera ainsi l'intermodalité et la fluidité des déplacements. Il offrira en effet des connexions à :

- la ligne verte du métro (stations Honoré-Beaugrand et L'Assomption)
- la ligne bleue du métro (future station Lacordaire)
- la ligne orange du métro (station Bonaventure, via la Gare Centrale)
- la ligne de trains de banlieue Mascouche (gare Pointe-aux-Trembles)
- aux faubourgs.
- Pie-IX (future station Pie-IX/Notre-Dame)
- au REM (station Gare centrale)
- aux réseaux d'autobus de la STM, STL, du RTL et d'exo

Cette intermodalité permet par ailleurs de dégager de la capacité pour le métro de Montréal, notamment sur la branche est de la ligne orange grâce à une nouvelle desserte nord-sud de l'île de Montréal.

L'ARTM raffine ses analyses de l'impact du REM de l'Est sur le réseau du métro et sur la ligne de trains de banlieue Mascouche. Les résultats de ces analyses seront diffusés en amont des audiences publiques du BAPE.

71. Avec la pandémie de COVID-19, les réseaux de transport en commun de partout à travers le monde ont subi des chutes drastiques de leur achalandage et ils sont tous en péril financier. Que se passe-t-il si l'achalandage n'est pas au rendez-vous ?

La vision du projet de CDPQ Infra s'échelonne à long terme, on parle ici d'une perspective de 100 ans, des décennies lors desquelles les besoins en mobilité continueront à croître, les efforts pour réduire l'empreinte carbone générée par les transports s'intensifieront tout ceci dans un contexte d'accessibilité et de rapidité des déplacements des personnes.

Nous sommes confiants des principes directeurs qui ont mené au développement de notre vision de projet ainsi que le choix de l'investissement.

Les études actuelles montrent par ailleurs que le transport collectif restera un mode de déplacement prépondérant à long terme. Une fois que la situation permettra d'avoir des données plus tangibles sur les impacts ou les modifications de comportement, les prévisions d'achalandage seront mises à jour.

Le projet du REM de l'Est est intermodal et crée des connexions avec l'ensemble du réseau de transport public de Montréal. Le projet améliore la connectivité de l'est de Montréal avec tout l'ensemble de la Ville.

Temps de parcours

72. Quel sera le temps de déplacement entre les stations ?

Les temps de parcours entre les différentes stations restent à établir de manière précise. Cependant les temps de parcours préliminaires entre une station et un terminus peuvent être évalués proportionnellement à la distance à parcourir. Par exemple, le temps de parcours entre Pointe-Aux-Trembles et le centre-ville est de 30 min. Lorsqu'on est à la moitié du parcours, le temps peut être estimé à environ 15 min.

73. Généralement, le trajet de Rivière-des-Prairies au Centre-ville prend 90 minutes. Comment allez-vous le réduire à moins de 30 minutes ?

Le temps de déplacement actuel en transport collectif entre le CÉGEP Marie-Victorin et le centre-ville varie entre 50 min et 1 h 15 environ. L'arrivée du REM de l'Est et de sa branche nord-est permet de réaliser ce déplacement (environ 15 km) en 30 min. Cette performance est obtenue grâce à une vitesse commerciale de plus de 30 km/h en moyenne sur l'ensemble du parcours, et ce, sans transfert. Les fréquences importantes aux heures de pointe sont également complétées par des fréquences élevées aux heures creuses, le soir et les fins de semaine.

74. Combien de temps prendra le trajet entre le centre-ville et l'Hôpital Maisonneuve ?

Le temps de trajet préliminaire tel qu'il est actuellement calculé par nos ingénieurs entre le centre-ville et la station Hôpital Maisonneuve-Rosemont est d'environ 17 min. Ce temps sera raffiné au fur et à mesure de l'avancée des études.

Intégration urbaine

75. Un groupe d'architectes a quitté le projet il y a quelques semaines, allez-vous retourner à la table à dessin pour proposer un projet plus acceptable ?

Notre ambition est de faire du REM de l'Est un projet collectif qui suscitera la fierté de tous.

Lors de l'annonce du projet, CDPQ Infra s'est engagée à proposer une intégration architecturale unique inspirée des meilleures pratiques dans le monde.

Notre volonté est que l'intégration du REM de l'Est soit exemplaire au niveau de l'aménagement et de l'architecture.

Nous savons que nous y parviendrons en travaillant de concert avec nos partenaires et les parties prenantes, et en consultant la population.

Les derniers mois ont été l'occasion de faire de très nombreuses rencontres. Tous reconnaissent l'importance du transport collectif dans l'Est.

Pour répondre à une des principales demandes exprimées du milieu, un comité d'experts indépendants et multidisciplinaires et la firme d'architecture de renommée Lemay contribueront à développer cette vision d'intégration architecturale exemplaire pour le REM de l'Est. Ce comité a pour mandat principal d'établir les principes directeurs du concept architectural du futur réseau et de son intégration urbaine sur l'ensemble du tracé. Ces travaux permettront d'établir le design prescriptif qui sera imposé dans l'appel d'offres du REM de l'Est.

Nous sommes également dans une vaste démarche de consultation publique qui nous permettra d'aller à la rencontre de la population, afin de bonifier et d'optimiser notre projet.

76. Est-ce que vous pouvez donner une garantie aux citoyens que le projet sera beau ? Autant au centre-ville que sur la longueur du tracé ?

Nous avons pris un engagement fort et ferme que le REM de l'Est sera exemplaire en matière d'architecture et d'intégration urbaine sur l'ensemble du tracé.

Pour répondre à une des principales demandes exprimées du milieu, un comité d'experts indépendants et multidisciplinaires et la firme d'architecture de renommée Lemay contribueront à développer cette vision d'intégration architecturale exemplaire pour le REM de l'Est.

77. Serait-il possible d'avoir un complément d'information à propos de la partie centre-ville afin d'imaginer l'impact visuel? Avez-vous l'intention de diffuser au public les études et les images/projections pour que nous puissions nous imaginer ce qui sera fait?

Pour répondre à l'une des principales demandes exprimées par les acteurs de la société civile, un comité d'experts indépendants et multidisciplinaires a été mis sur pied par le gouvernement du Québec pour contribuer à développer la vision d'intégration architecturale exemplaire pour le REM de l'Est. Le comité a pour mandat principal de participer, avec la firme d'architectes Lemay, à développer les principes directeurs du concept architectural du futur réseau et de son intégration urbaine sur l'ensemble du tracé. Ces travaux permettront d'établir le design prescriptif qui sera imposé dans l'appel d'offres du REM de l'Est.

Les propositions architecturales et d'intégration urbaine émanant des travaux du comité seront partagées au public pour commentaires et réactions à l'automne 2021, en amont des audiences publiques du BAPE.

78. Comment va-t-on assurer la sécurité des accès piétons aux stations ?

Notre avons la volonté ferme de proposer une infrastructure qui sera sécuritaire à l'intérieur et aux abords des structures.

Nous allons réaliser des études de circulation aux abords des stations et mettre en place des mesures pour favoriser la sécurité de tous, le jour et la nuit.

Nous travaillons aussi avec les arrondissements pour bien réfléchir les accès piétons aux stations.

Nous souhaitons contribuer à la Vision Zéro de la ville de Montréal.

79. Comment allez-vous faire pour maintenir les éléments distinctifs des quartiers traversés ?

Chaque section du tracé a ses particularités et ses éléments qui sont sensibles. Ce sera le travail de notre équipe d'urbanistes et d'architectes et du comité d'experts de faire une caractérisation des milieux traversés afin de prendre en compte les éléments qui doivent être mis en valeur dans le cadre du projet.

80. Combien de voies de circulation seront supprimées sur le boulevard René-Lévesque et la rue Sherbrooke Est pour accommoder l'accès aux stations du REM?

Le projet du REM de l'Est s'insère au centre des voies, là où se trouve actuellement le terre-plein central. Cependant, un comité d'experts indépendants et multidisciplinaires et la firme d'architecture de renommée Lemay ont été mandatés pour développer une vision d'intégration urbaine exemplaire pour le REM de l'est, ce qui inclut une réflexion sur les scénarios de réaménagements des voies publiques sous la responsabilité de la ville de Montréal. Les recommandations du comité seront rendues publiques avant le BAPE prévu en 2022.

81. Est-ce que des voies routières pourraient être enlevées sur Notre-Dame et René-Levesque pour faire place au REM de l'Est?

Le projet du REM de l'Est s'insère au centre des voies, là où se trouve actuellement le terre-plein central. Cependant, un comité d'experts indépendants et multidisciplinaires et la firme d'architecture de renommée Lemay ont été mandatés pour développer une vision d'intégration urbaine exemplaire pour le REM de l'est, ce qui inclut une réflexion sur le réaménagement des voies publiques sous la responsabilité de la ville de Montréal. Les recommandations du comité seront rendues publiques avant le BAPE prévu en 2022.

82. Comment s'intégreront les structures avec les parcs, les pistes cyclables et les terre-pleins ?

L'ensemble de ces variables sont prises en compte dans nos analyses et nos études. Nous travaillons à éviter, minimiser ou compenser les impacts, lorsque nécessaire, et travaillons de concert avec la Ville de Montréal et nos partenaires afin d'assurer de remettre en état, et bonifier lorsque possible, les milieux touchés par le projet.

Par ailleurs, CDPQ Infra a l'ambition de faire du REM de l'Est un projet collectif qui suscitera la fierté, en travaillant de concert avec la population, les partenaires, des experts indépendants, des professionnels de renom et les autorités compétentes. Il fera notamment partie du mandat du comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecture et l'intégration urbaine mandaté par le gouvernement du Québec de participer à l'élaboration des lignes directrices sur le concept architectural qui sera imposé aux consortiums dans le cadre du processus d'appel d'offres, et d'émettre des recommandations à l'équipe de conception de CDPQ Infra sur la qualité architecturale du réseau et son intégration urbaine en amont de la conception.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

83. À quoi va ressembler la station Tricentenaire ?

À cette étape, le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, ce qui inclura notamment des études de faisabilité technique et de conception qui pourront détailler ces aspects.

De plus, le traitement architectural de la structure aérienne et des stations fera l'objet d'une très grande attention afin de les doter d'une signature moderne et emblématique.

La firme québécoise Lemay est aussi mandatée pour développer l'architecture et une intégration harmonieuse des structures et des stations au cadre bâti et au milieu.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

84. Nous habitons près du Monument-National. Lorsque nous avons voulu modifier certains aspects extérieurs de notre immeuble, le ministère de la Culture nous a demandé de respecter des règles très strictes. Qu'en est-il de la structure du REM qui passera à moins de 30 mètres du Monument-National ?

Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée jusqu'à la fin 2022, ce qui permettra à nos équipes de finaliser les études de faisabilité technique et de conception qui pourront détailler ces aspects. En matière de patrimoine, le projet se base sur les critères de conception suivants :

- S'adapter et mettre en valeur les éléments identitaires de chaque tronçon incluant le patrimoine, l'environnement et les éléments d'intérêt.
- Éviter les impacts sur les bâtiments et espaces patrimoniaux.

Nous collaborons également avec le ministère de la Culture et des Communications afin de nous assurer que le projet respecte l'ensemble de la réglementation en place.

Notre ambition est de faire du REM de l'Est un projet collectif qui suscitera la fierté de tous. Lors de l'annonce du projet, CDPQ Infra s'est engagée à proposer une intégration architecturale unique inspirée des meilleures pratiques dans le monde. Notre volonté est que l'intégration du REM de l'Est soit exemplaire au niveau de l'aménagement et de l'architecture. Nous savons que nous y parviendrons en travaillant de concert avec nos partenaires et les parties prenantes, et en consultant la population.

85. Le CN et la ville de Montréal travaillent de concert avec des associations comme Les Amis du Pied du courant pour redonner l'accès au fleuve aux citoyens. Comptez-vous travailler avec ces acteurs pour coordonner l'accès au fleuve dans Sainte-Marie (secteur du pont Jacques-Cartier) avec le futur REM ?

Nous travaillons en étroite collaboration avec la Ville de Montréal et l'arrondissement Ville-Marie pour nous assurer de la meilleure intégration du REM de l'Est aux quartiers traversés, dont le secteur du Pied du courant.

En matière d'accès au fleuve, l'avantage de la structure aérienne du REM de l'Est, notamment sur la rue Notre-Dame dans le secteur Sainte-Marie, est de les maintenir.

86. À votre avis, quel est l'impact social de ces grandes transformations urbaines dans les quartiers Centre-Sud et Hochelaga ?

Le REM de l'Est de Montréal permettra de créer plus de 60 000 emplois pendant la construction et contribuera à la hauteur de 6,3 G\$ au PIB québécois. Il desservira le principal pôle d'emplois de Montréal, soit le centre-ville, ainsi que des pôles d'emplois de l'est comme le Port de Montréal, le quartier du stade olympique, le secteur de l'hôpital Maisonneuve-Rosemont en plus de nombreux parcs industriels. En rendant ces pôles d'emplois accessibles en transport collectif, le REM de l'Est contribuera à améliorer l'attractivité des entreprises et des organisations du territoire et la rétention de la main-d'œuvre dans le secteur.

De plus, le REM de l'Est permettra aux citoyens de ces quartiers de se déplacer de façon efficace pour rejoindre le centre-ville et des destinations autres que le centre-ville, incluant des pôles de savoir. À terme, avec les deux réseaux du REM, CDPQ Infra vient rajouter environ 99 km de métro sur l'île de Montréal au bénéfice des citoyens des quartiers.

87. Comment allez-vous évaluer l'impact sur la séparation sociale que peut créer une structure aérienne sur la rue Sherbrooke Est ? Comment comptez-vous « humaniser » les structures aériennes sachant qu'elles vont générer des nuisances ?

L'intégration des structures au milieu bâti se fera dans le respect de la trame urbaine en coordination avec la ville de Montréal et les différents arrondissements. La firme Lemay est mandatée pour concevoir ces aménagements urbains exemplaires intégrés à leur milieu. Il fera partie également du mandat du comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecture et l'intégration urbaine mandaté par le gouvernement du Québec d'émettre des recommandations à l'équipe de conception de CDPQ Infra sur l'intégration urbaine en amont de la conception afin que les structures soient intégrées de façon harmonieuse dans les quartiers.

La conception des structures aériennes est réalisée par des équipes multidisciplinaires; par exemple, les mesures de mitigation sonore seront développées conjointement par les ingénieurs et les architectes, afin de créer un tout sécuritaire et bien intégré au milieu. Les nuisances, tant en période de construction qu'en période d'exploitation seront encadrées par un cadre réglementaire rigoureux.

Par ailleurs, le REM de l'Est, étant en structure aérienne permettra de maintenir la trame urbaine et de créer de nouveaux espaces citoyens.

88. Le REM de l'Est aura-t-il un impact sur le projet de Ray-Mont Logistiques ?

Un avis de réserve a été émis pour une partie de terrain de Ray-Mont Logistiques. Comme pour tout avis de réserve ou éventuelle expropriation, notre objectif est d'avoir le moins d'impact possible sur les activités des propriétaires visés.

89. Comment s'implantera le REM de l'Est avec le nouveau quartier des Faubourgs ?

CDPQ Infra travaille avec l'ensemble des parties prenantes, dont la Ville de Montréal, afin de s'adapter à la réglementation en vigueur suite à l'adoption du Plan particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs. Plusieurs scénarios d'insertion en souterrain ont été étudiés pour l'intégration du REM de l'Est au centre-ville de Montréal. Ces scénarios tiennent compte des infrastructures souterraines du centre-ville, y compris 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, le comité expert multidisciplinaire composé de membres indépendants aura un rôle important à jouer.

90. Le réaménagement complet du boulevard René-Lévesque est-il prévu afin d'avoir une vision concertée et harmonieuse ?

Nous travaillons déjà avec l'ensemble des parties prenantes, dont la Ville de Montréal, pour assurer la mise en œuvre d'une vision concertée et harmonieuse avec le milieu. Le traitement architectural de la structure aérienne et des stations au centre-ville fera l'objet d'une très grande attention afin de les doter d'une signature moderne et emblématique pour le centre-ville de Montréal notamment à travers le comité d'experts. La firme québécoise Lemay est aussi mandatée pour assurer l'architecture et une intégration harmonieuse des structures et des stations au cadre bâti et au milieu. Nous sommes dans la phase de planification détaillée, en amont de la conception finale. C'est le bon moment pour que le comité d'experts et la firme d'architecture puissent contribuer à l'optimisation et la bonification du projet.

Tracé

91. Quels sont les axes principaux du tracé?

Le tronçon commun débute au centre-ville et s'insère en aérien au centre du boulevard René-Lévesque en partant de la rue Robert-Bourassa jusqu'à la rue Notre-Dame. À l'est du centre-ville, le tracé se poursuit sur la rue Notre-Dame avant de bifurquer vers le nord à proximité de la rue Dickson et de se séparer en deux antennes distinctes.

L'antenne Marie-Victorin permet de rejoindre le secteur du Cégep Marie-Victorin et débute à la limite du tronçon commun en insertion aérienne et effectue une transition vers une insertion souterraine dans l'axe du boulevard de l'Assomption. Ensuite, le tracé se poursuit vers le nord, assure une desserte de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont et s'insère à proximité du boulevard Lacordaire et de la rue Jean-Talon, où la future station Lacordaire du prolongement de la ligne bleue est prévue. Le tracé franchit ensuite l'autoroute 40 puis se poursuit à Saint-Léonard, toujours en insertion souterraine dans l'axe du boulevard Lacordaire.

L'Antenne Pointe-aux-Trembles assure la desserte de l'est de Montréal et débute à l'est du tronçon commun près de la rue Dickson, puis longe l'avenue Souigny avant de franchir l'autoroute 25 pour rejoindre la rue Sherbrooke Est, permettant une connexion avec la station terminale Honoré-Beaugrand de la ligne verte du métro. Le tracé s'insère en aérien sur la rue Sherbrooke dans le secteur Mercier-Est, puis se poursuit dans Montréal-Est jusqu'à Pointe-aux-Trembles. La station terminale de cette antenne se situe à proximité de la Gare de Pointe-aux-Trembles, offrant une correspondance avec la ligne de train de banlieue de Mascouche.

92. Des infrastructures souterraines permettent une meilleure intégration urbaine, surtout pour le centre-ville. Quelles sont les raisons qui ont conduit à proposer une solution aérienne pour le projet et au centre-ville ?

Nous avons effectué une analyse exhaustive pour identifier la meilleure solution de mobilité pour atteindre les objectifs établis par le gouvernement : soit de connecter avec un réseau structurant de transport le centre-ville de Montréal à la pointe est de l'Île et au cégep Marie-Victorin.

Nos experts ont évalué les différents modes de transport (tramway, SLR), analysé les différentes méthodes d'insertion (surface, aérienne, souterraine) pour l'ensemble du projet et plus particulièrement au centre-ville.

Nous avons retourné toutes les pierres pour évaluer la faisabilité technique d'une insertion en tunnel au centre-ville. Par ailleurs, nous avons publié en février dernier le résumé des analyses réalisées qui peut être consulté [ici](#). Cette analyse n'est pas concluante :

- La présence des tunnels des lignes jaune et orange du métro rend impossible l'insertion d'un nouveau tunnel. Il faudrait passer entre les lignes orange et jaune du métro et l'espace pour y faire passer un tunnelier n'est pas suffisant.
- La présence d'égouts et d'aqueducs centenaires qui empêchent le passage d'un tunnelier.
- Enfin, les zones de transition pour l'entrée du tunnel créeraient des barrières physiques sur Notre-Dame sur plus de 500 mètres, bloquant ainsi des axes nord-sud importants dans le secteur.

Pour le tronçon au centre-ville, le système de métro léger sur rail sur une structure aérienne est la seule qui permet d'atteindre les objectifs de transport, minimiser les risques de construction tout en présentant une opportunité pour l'adoption de stratégies d'intégration urbaine et architecturale novatrice.

Le traitement architectural de la structure aérienne et des stations au centre-ville fera l'objet d'une très grande attention afin de les doter d'une signature moderne et emblématique pour le centre-ville de Montréal. Nous avons des exemples ailleurs dans le monde d'intégration urbaine réussie.

Un comité d'experts multidisciplinaire a été mis sur pied par le gouvernement du Québec pour émettre des recommandations en amont de la conception pour maximiser l'intégration architecturale du réseau dans les milieux traversés.

La firme d'architecture québécoise de renommée, Lemay, est aussi mandatée pour assurer la réalisation de plans architecturaux et une intégration harmonieuse des structures et des stations au cadre bâti et au milieu.

Un métro léger aérien qui sillonne également l'Est montréalais offrira une nouvelle signature à Montréal. Les passagers auront accès à des perspectives visuelles intéressantes pour découvrir les quartiers dans toute leur pluralité ainsi que la beauté du fleuve Saint-Laurent. Les riverains, travailleurs et visiteurs profiteront également d'une nouvelle construction dont l'architecture sera harmonieuse et durable et qui permettra aussi des usages récréatifs (piste cyclable, de course, parc linéaire, etc.).

93. Plusieurs personnes demandent le prolongement du trajet du REM à l'Est de l'autoroute 25, dans le secteur de Rivière-des-Prairies, allez-vous modifier votre tracé ?

Le projet du REM de l'Est est en phase de planification. Depuis décembre 2020 et jusqu'en 2022, nous continuerons les études détaillées, les échanges continus avec les différentes parties prenantes du secteur ainsi que les consultations publiques qui nous permettront d'optimiser et bonifier le projet.

Nous avons entamé notre démarche d'information et de consultation publique qui nous permettra aussi d'aller à la rencontre de la population.

Le cas du REM initial est parlant à cet égard, entre l'annonce du projet en 2016 et le projet aujourd'hui en construction de nombreux ajustements ont été apportés pour répondre aux demandes du milieu (ajouts de stations, déplacement d'équipement, prolongement d'un tunnel, ajouts d'accès, etc.)

94. De quoi aura l'air René-Lévesque et la rue Notre-Dame vue du Nord vers le Sud ? Quel sera l'impact visuel ?

L'insertion aérienne sera réfléchiée par nos experts en tenant compte des recommandations du comité d'experts multidisciplinaires qui se penchera sur l'intégration urbaine et architecturale pour s'intégrer harmonieusement au cadre bâti. Plusieurs avenues seront étudiées pour agencer la structure à son environnement. On souhaite que ce soit beau, emblématique.

95. À quel moment le tracé final sera-t-il présenté, notamment l'emplacement des stations ? Pourra-t-il être revu à la suite des consultations ?

Le projet du REM de l'Est est en phase de planification détaillée. Pour les deux prochaines années, nous continuerons les études détaillées, les échanges continus avec les différentes parties prenantes du secteur ainsi que les consultations publiques qui nous permettront d'optimiser et de bonifier le projet.

Nous avons entamé notre démarche d'information et de consultation publique qui nous permettra aussi d'aller à la rencontre de la population. Un rapport sur l'ensemble des recommandations soumises par le public sera disponible à la fin de l'été 2021 par l'intermédiaire du site Internet de CDPQ Infra et un bilan sur les idées retenues sera présenté d'ici la fin de 2021.

À la suite de la directive émise par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), le projet du REM de l'Est sera soumis à l'étude du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2022. Lors de celles-ci, les citoyens pourront à nouveau s'informer et venir donner leur opinion sur le projet dans le cadre de ce processus.

96. Comment avez-vous déterminé l'emplacement des stations ? Est-ce que les emplacements des stations sont finaux ?

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

97. Pour la branche vers Pointe-aux-Trembles, pourquoi n'y a-t-il pas de station prévue le long de l'avenue Souigny au coin de la rue de Cadillac pour mieux desservir le quartier avoisinant ?

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles. Plus particulièrement, pour la rue Cadillac et le secteur Notre-Dame-des-Victoires, la station du REM de l'Est la plus proche est la station Assomption et est à moins de 800 m de l'ensemble des résidences de ce secteur au nord de Souigny.

98. Le déménagement envisagé de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont du boulevard Rosemont vers la rue Hochelaga ainsi que le prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou pourrait-il obliger CDPQ Infra à abandonner l'antenne nord-est du REM à cause de l'absence de rentabilité et du manque d'achalandage ?

Non, la branche nord répond entre autres aux orientations fournies par le gouvernement du Québec en 2019 et à un grand besoin de mobilité sur le territoire. Par ailleurs, l'axe Lacordaire présente un fort potentiel d'achalandage et il est donc stratégique de desservir ce secteur.

99. Pourquoi est-ce que c'est possible d'être en souterrain jusqu'à Montréal-Nord, mais pas au centre-ville ou sur Sherbrooke ?

Trois raisons principales qui facilitent l'insertion d'un tunnel sur la branche Marie-Victorin :

1. Les caractéristiques géotechniques du sol au long du tracé de la branche nord de L'Assomption jusqu'à Montréal-Nord sont optimales pour la construction d'une infrastructure souterraine avec un tunnelier, sans impact sur le cadre bâti. La roche est à faible profondeur et n'est pas fracturée.
2. Il n'y a pas d'infrastructures majeures à traverser (par exemple : égouts, aqueducs, oléoducs)
3. Le bon état du roc permet l'insertion du tracé à une profondeur moyenne de moins de 20m sans impact sur l'achalandage

100. Pourquoi la station Viauville est-elle indiquée comme potentielle ?

La localisation de certaines stations est potentielle, car elle est conditionnée à la réalisation des plans d'aménagement urbain prévus par la ville autour de celles-ci. Lorsque ces plans se concrétiseront, nous serons en mesure de confirmer ou non l'ajout de ces stations.

101. Est-ce que le projet du REM de l'Est s'est inspiré d'autres projets du genre à travers le monde afin de développer son offre ?

CDPQ Infra a l'ambition de faire du REM de l'Est un projet collectif qui suscitera la fierté, en travaillant de concert avec la population, des experts indépendants, des professionnels de renom et les autorités compétentes. Il fera notamment partie du mandat du comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecture et l'intégration urbaine mandaté par le gouvernement du Québec de participer à l'élaboration des lignes directrices sur le concept architectural qui sera imposé aux consortiums dans le cadre du processus d'appel d'offres, et d'émettre des recommandations à l'équipe de conception de CDPQ Infra sur la qualité architecturale du réseau et son intégration urbaine en amont de la conception.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

Il existe [plusieurs exemples](#) dans le monde qui pourront nous inspirer, notamment :

- LightRails (Birmingham, États-Unis)
- Nordpark Cable Railway (Innbruck, Autriche)
- Ligne M1 et M2 (Copenhague, Danemark)
- Grand Paris Express (Paris, France)
- The Bentway (Toronto, Canada)
- Station Washington/Wabash (Chicago, États-Unis)

102. Comment allez-vous insérer une structure dans le terre-plein de la rue Sherbrooke ?

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.

103. La branche Nord du REM de l'Est vers Marie-Victorin sera souterraine parce que le boulevard Lacordaire est trop étroit contrairement à la Rue Sherbrooke dans Mercier Est. Pourtant le boulevard et la rue Sherbrooke font la même largeur. Comment justifiez-vous ce choix ?

Le cadre bâti diffère d'un secteur à l'autre avec des immeubles principalement de basses hauteurs le long du boulevard Lacordaire. Une étude technique supplémentaire a donc été réalisée sur ce secteur pour évaluer la possibilité d'une insertion souterraine et cette analyse s'est avérée concluante. En effet, dans l'axe des boulevards Assomption et Lacordaire, le souterrain présente peu d'obstacles physiques, par exemple des lignes de métro, des égouts ou des aqueducs. De plus, les conditions géotechniques sont favorables à la construction d'un tunnel. Le roc se trouve à une faible profondeur, permettant au tunnelier de construire le tunnel de façon sécuritaire, sans impact sur le cadre bâti.

104. De quelle façon se fera l'implantation du projet sur Notre-Dame Est ?

La solution d'insertion privilégiée est en rive nord. 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. Cependant, les analyses se poursuivent notamment dans l'objectif d'éviter les impacts sur le parc Morgan.

105. De quelle façon se fera l'implantation du projet entre Souigny et Sherbrooke ?

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 Souigny à l'ouest de l'Autoroute 25 et au centre de la rue Sherbrooke à l'est de l'Autoroute 25.

L'axe de la rue Sherbrooke nous permet de desservir des quartiers et des secteurs industriels qui sont visés par des plans de redéveloppement et de requalification. Par ailleurs, l'axe de la rue Sherbrooke nous permet d'offrir une connexion intermodale à la station Honoré-Beaugrand et offre également toutes les conditions nécessaires pour l'insertion d'un métro léger.

À la suite de rencontres avec les élus municipaux et les parties prenantes locales, nous avons entrepris d'approfondir l'étude d'une solution alternative passant par l'emprise ferroviaire appartenant au CN qui longe l'avenue Souigny. Ces analyses sont encore en cours.

106. Pourquoi ne pas emprunter la rue Papineau, plutôt que Lacordaire ?

Notre objectif est d'accroître l'utilisation du transport collectif en desservant de nouveaux corridors et offrir une solution complémentaire au réseau existant.

Nos analyses ont identifié un achalandage important pour un nouveau réseau qui empruntera Papineau, mais en raison de sa proximité avec la branche est de la ligne orange, plus de la moitié de la clientèle proviendrait de la ligne orange et n'attirerait donc pas beaucoup de nouveaux usagers du transport collectif.

De plus, la rue Papineau est éloignée de l'A25, ce qui était une orientation du gouvernement lors de l'octroi du mandat à CDPQ Infra.

Enfin, cet axe, bien que densément peuplé, dessert peu de pôles stratégiques qui sont des générateurs de déplacement.

Le projet de référence prévoit donc un passage dans l'axe du boulevard L'Assomption au sud pour aller rejoindre le boulevard Lacordaire après l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont. Nos études ont démontré que cet axe présente un grand potentiel d'achalandage, supérieur à l'axe du boulevard Langelier et offrant plus de dessertes vers des pôles générateurs de déplacements importants. De plus, il offre une nouvelle offre de transport structurant à des quartiers qui sont actuellement mal desservis par le transport collectif.

107. Comment comptez-vous desservir le nord de l'île ?

Le REM de l'Est dans Saint-Léonard et Montréal-Nord permet de faire découvrir des espaces verts, des destinations culturelles et de savoir et des attraits locaux d'intérêt. Effectivement, le parc-nature du Ruisseau De Montigny ainsi que le parc Wilfrid-Bastien sont tous les deux à distance rapprochés de stations du réseau. De plus, on retrouve le centre Leonardo da Vinci, la Salle de spectacles Désilets et le Cégep Marie-Victorin le long du tracé de référence. Au-delà de la connexion avec le centre-ville, le REM de l'Est est un réseau de transport collectif efficace qui offre aux voyageurs de découvrir et de profiter des attraits du nord-est de Montréal.

Les deux branches du REM de l'Est, une vers l'est et une vers le nord, permettent d'avoir des fréquences élevées dans les 2 branches (4 minutes pendant les heures de pointe). Cette haute fréquence offre un service sans précédent. Pour les destinations plus éloignées des stations, un travail est en cours avec les autres opérateurs de transport, dont la STM, pour réfléchir aux nouvelles connexions possibles entre les lignes d'autobus existantes ou de nouvelles pour desservir de manière optimale le REM de l'Est.

108. Est-ce que toutes les stations seront accessibles aux personnes à mobilité réduite ?

Oui. Les 23 stations du REM de l'Est seront universellement accessibles et dotées de portes palières, d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques. Le WiFi sera également disponible sur l'ensemble du réseau.

109. Quelles mesures la CDPQ Infra mettra-t-elle en place afin d'éviter d'interrompre la circulation des convois ferroviaires ?

Une collaboration étroite avec les opérateurs ferroviaires sera mise en œuvre, la conception et les travaux de construction du REM de l'Est seront planifiés de manière à minimiser les impacts sur la circulation ferroviaire.

110. Est-ce que toutes les stations seront accessibles via les pistes cyclables ?

Notre objectif est de proposer une infrastructure qui sera sécuritaire à l'intérieur et aux abords des structures. Nous allons réaliser des études de circulation aux abords des stations et mettre en place des mesures pour favoriser la sécurité de tous, le jour et la nuit.

CDPQ Infra travaille avec des hypothèses de conception qui visent à :

- 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.

111. Est-ce que le REM de l'Est aura un impact sur les pistes cyclables ?

Nous travaillons à éviter, minimiser ou compenser les impacts, lorsque nécessaire, et travaillons de concert avec la Ville de Montréal et nos partenaires afin d'assurer de remettre en état les milieux touchés par la construction du projet.

Notre objectif est de proposer une infrastructure qui sera sécuritaire à l'intérieur et aux abords des structures. Nous allons réaliser des études de circulation aux abords des stations et mettre en place des mesures pour favoriser la sécurité de tous, le jour et la nuit.

112. Est-ce que le CDPQ Infra pourrait abandonner l'antenne nord-est du REM à cause de l'absence de rentabilité et du manque d'achalandage ?

Non. Le projet de référence présenté en décembre 2020 est le fruit de 18 mois d'études et d'analyses. Cela veut dire que la branche nord-est du projet répond à des besoins concrets et qu'il s'agit d'une solution de mobilité efficace qui maximise la satisfaction de l'ensemble des critères analysés et qui répond au mieux aux attentes.

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.

113. Est-ce que des passages à niveau seront installés afin de contourner le tracé du REM de l'Est ?

Non, il n'y aura pas de passage à niveau puisque le REM de l'Est circulera en structure aérienne ou souterraine complètement hermétique, sans aucun croisement avec les autres usagers de la route. Les traverses piétonnes seront adaptées afin d'assurer la sécurité aux abords de la structure. La voirie sera aussi réaménagée pour accueillir la nouvelle infrastructure en respectant les normes de sécurité routière.

114. Est-ce que la densité de population a été prise en compte dans les analyses visant à déterminer le tracé ?

Oui, la densité de la population est l'un des éléments dont nous tenons compte afin de nous permettre d'arriver au projet de référence que nous avons présenté en décembre 2020.

115. À quel endroit exactement le REM de l'Est deviendra souterrain à proximité de la rue Sherbrooke ?

À cette étape du projet, il est trop tôt pour répondre à cette question. Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, ce qui inclura notamment des études de faisabilité technique et de conception qui pourront détailler ces aspects. Notre équipe collabore avec la Ville de Montréal et ses arrondissements afin de déterminer l'emplacement optimal pour la transition d'aérien en souterrain sur la branche du Cégep Marie-Victorin.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avant les audiences publiques du BAPE prévues en début 2022.

116. Est-ce que la station Marie-Victorin occupera un des espaces verts du Campus, ou sera-t-elle située à l'extérieur du campus ?

Il est actuellement prévu que la station Marie-Victorin soit située à l'extérieur des limites du campus du CÉGEP.

117. Où passera la ligne vers l'est dans le parc Morgan ?

À cette étape du projet, il est trop tôt pour répondre à cette question. Cela dit, notre objectif est d'éviter les impacts sur le parc Morgan. Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, ce qui inclura notamment des études de faisabilité technique et de conception qui pourront détailler ces aspects.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

118. Sera-t-il possible de prendre le REM à partir du métro Honoré-Beaugrand ?

Oui, la station du REM sera localisée à l'est de l'intersection de la rue Honoré-Beaugrand et de la rue Sherbrooke Est. La station possédera 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.

119. Pourquoi ne pas utiliser des emprises déjà existantes, notamment l'emprise du CN entre Souigny et Dubuisson ?

Le tracé proposé emprunte en grande partie des emprises routières municipales. À la suite de rencontres avec les élus municipaux et les parties prenantes locales, nous avons effectivement entrepris d'approfondir l'étude d'une solution alternative passant par l'emprise ferroviaire appartenant au CN qui longe l'avenue Souigny. Ces analyses sont encore en cours.

120. Comment se fera le lien avec l'hôpital Maisonneuve-Rosemont si le REM de l'Est circule sur Lacordaire ? Le possible déménagement de l'hôpital a-t-il été pris en compte ?

À l'heure actuelle, il est prévu que la station Maisonneuve-Rosemont soit située sur le site de l'hôpital, ce qui veut dire que l'hôpital va être desservi directement par le REM de l'Est.

121. Pourquoi vous n'avez pas choisi le tracé de la ligne de trains EXO de Mascouche pour le REM de l'Est ? Pourquoi ne pas utiliser les infrastructures du Train de l'Est ? Quel sera l'impact sur l'achalandage de la ligne Mascouche ?

Le tronçon de la voie du train d'EXO à Montréal circule sur une emprise qui appartient au CN et où circulent encore des trains de marchandises. Le REM de l'Est est un système de métro léger sur rail, ce qui n'est pas la même technologie que les trains de banlieue ou les trains de marchandises. Un métro léger est incompatible avec les trains lourds.

L'ARTM travaille à raffiner son analyse de l'impact du REM de l'Est sur le réseau du métro ou sur la ligne de trains de banlieue de Mascouche.

122. À quel endroit sera située la station Pie-IX Sud ? Peut-on voir les plans de la station ?

Il est actuellement prévu que la station soit située à l'intersection de la rue Pie-IX et Notre-Dame Est, dans le coin nord-est les discussions avec la STM se poursuivent et l'implantation finale sera décidée au cours de prochains mois.

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

De plus, le traitement architectural de la structure aérienne et des stations fera l'objet d'une très grande attention afin de les doter d'une signature moderne et emblématique.

La firme québécoise Lemay est aussi mandatée pour développer l'architecture et une intégration harmonieuse des structures et des stations au cadre bâti et au milieu.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

123. La station Marie-Victorin est-elle prévue sur le campus du CÉGEP ?

Il est actuellement prévu que la station Marie-Victorin soit située à l'extérieur des limites du campus du CÉGEP.

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

124. De quelle façon se fera la connexion entre le REM et la station Berri-UQAM ?

À l'heure actuelle, il est prévu que la connexion entre la station Labelle et Berri-UQAM se fasse via un lien piéton en surface

125. CDPQ infra a-t-elle évalué la possibilité de déplacer le tracé le long des artères comme la 25 et la 40 ?

Nous avons effectué une analyse exhaustive pour identifier la meilleure solution de mobilité pour atteindre les objectifs établis par le gouvernement : soit de connecter avec un réseau structurant de transport le centre-ville de Montréal à la pointe est de l'Île et au cégep Marie-Victorin.

Nous avons quadrillé l'est de Montréal pour déterminer les meilleurs corridors en termes d'impact structurant sur la mobilité, l'achalandage, de nouveaux utilisateurs, d'interconnexion avec les réseaux existants et de générateurs de déplacement (entreprises, institutions, hôpitaux, etc.). Il est important de noter qu'un système de transport collectif doit être proche des gens, il doit faire partie du développement et de la réalité urbaine.

126. Prévoyez-vous l'intégration du futur tramway de Lachine ou le considérez-vous dans l'élaboration du tracé du REM de l'Est et dans sa mise en œuvre ?

CDPQ Infra a effectué des études pour l'axe sud-ouest entre l'arrondissement de Lachine et le centre-ville. Les recommandations de ce rapport préliminaire ont été transmises aux autorités compétentes pour des suites conséquentes. Un bureau de projet a été mis sur pied par le gouvernement du Québec avec la Ville de Montréal pour étudier ce corridor.

127. Avez-vous étudié la possibilité d'utiliser l'autoroute Ville-Marie pour amener le REM vers la rue Notre Dame ?

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.

Un scénario impliquant l'utilisation de l'autoroute Ville-Marie pour connecter le REM de l'Est au centre-ville a été étudié, mais il a été écarté parce que les pentes et les courbes du tunnel existant, conçues pour le trafic routier, ne permettent pas l'intégration d'un métro léger. De plus, cette option ne permet pas de connecter le réseau à la Gare Centrale qui est une destination d'importance pour les usagers, selon nos études.

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.

Il fera notamment partie du mandat du comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecture et l'intégration urbaine mandaté par le gouvernement du Québec de participer à l'élaboration des lignes directrices sur le concept architectural qui sera imposé aux consortiums dans le cadre du processus d'appel d'offres, et d'émettre des recommandations à l'équipe de conception de CDPQ Infra sur la qualité architecturale du réseau et son intégration urbaine en amont de la conception.

128. Quelles sont les raisons qui justifient le choix de Sherbrooke pour l'axe vers l'est plutôt que Notre-Dame ?

La rue Notre-Dame à l'est de l'autoroute 25 n'a pas la largeur nécessaire pour l'implantation d'une structure aérienne. En plus, sa proximité à l'eau réduit de façon significative la zone à desservir.

Par ailleurs, l'axe de la rue Sherbrooke nous permet de desservir des quartiers plus denses contrairement à Notre-Dame qui est bordée par le fleuve au sud. Cet axe nous permet également d'offrir une connexion avec le métro Honoré-Beaugrand et de mieux desservir des pôles stratégiques pour la requalification de l'Est comme le Secteur industriel de la Pointe de l'île.

129. Quelles sont les raisons qui justifient le choix de Sherbrooke pour l'axe vers l'est plutôt que l'emprise ferroviaire existante de Souigny ?

L'axe de la rue Sherbrooke nous permet de desservir des quartiers et des secteurs industriels qui sont visés par des plans de redéveloppement et de requalification.

Par ailleurs, l'axe de la rue Sherbrooke nous permet d'offrir une connexion intermodale à la station Honoré-Beaugrand.

L'axe Sherbrooke offre également toutes les conditions nécessaires pour l'insertion d'un métro léger.

À la suite de rencontres avec les élus municipaux et les parties prenantes locales, nous avons entrepris d'approfondir l'étude d'une solution alternative passant par l'emprise ferroviaire appartenant au CN qui longe l'avenue Souigny. Ces analyses sont encore en cours.

130. Pourquoi ne pas amorcer la descente de la pente de 4% à la hauteur de la rue Souigny, là où il n'y a pas de rues en croisements, et ensuite, faire ressortir le REM à L'Est de la rue Contrecœur où il n'y a ni rues ni résidents.

Traverser l'autoroute 25 en souterrain doit être fait à une grande profondeur ce qui implique de créer une zone de transition distanciée de l'autoroute, bloquant soit la rue Candiac ou la rue Haig qui sont les deux seuls axes nord-sud dans cette zone. De plus, un tunnel profond rendrait complexe la connexion avec la station de métro Honoré-Beaugrand.

131. Quelles sont les raisons qui justifient le choix d'une insertion aérienne sur Sherbrooke ?

L'insertion d'un tunnelier implique de créer des zones de transitions afin que le train puisse descendre de la structure aérienne et entrer en souterrain.

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 densité 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 qui 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.

132. Pourquoi est-ce que des expropriations ont déjà été faites alors que le projet n'est pas encore accepté ? Combien d'expropriations seront nécessaires au projet ? Combien de ménages, d'entreprises, d'écoles, d'hôpitaux ? Combien coûteront les expropriations ?

Les expropriations n'ont pas encore débuté. L'analyse des acquisitions nécessaires pour le projet commencera dès que le tracé est fixé et final.

Le tracé emprunte en grande partie des emprises routières municipales et une grande majorité des lots requis sont des terrains publics.

Environ 60 lots privés pourraient être nécessaires, mais nous travaillons à optimiser le tracé pour minimiser les expropriations.

Pour éviter toute spéculation, les lots ont fait l'objet d'une réserve foncière, car ils présentent un potentiel élevé de surenchère. On parle ici de terrains privés.

Le processus d'acquisition de ces terrains se fera par expropriation, à leur juste valeur marchande.

Une soixantaine de terrains sont visés à l'heure actuelle par le décret, ce qui constitue un nombre que nous souhaitons limiter compte tenu de l'ampleur de ce projet qui se déploiera sur 32 km et inclura la construction de 23 nouvelles stations de métro léger.

133. Pourquoi les parcs sont-ils considérés comme des pôles stratégiques dans l'analyse des trajets ? Avez-vous présenté une analyse indiquant le trajet proposé vis-à-vis la densité d'habitation ou d'emploi ?

Les espaces verts constituent des pôles générateurs de déplacement et il est important de les considérer dans l'analyse de la mobilité. L'accès aux espaces verts en transport collectif constitue un atout stratégique, en plus des pôles stratégiques d'emploi, de savoir ou de santé.

Les analyses d'achalandage réalisées tiennent compte de la densité d'habitation et d'emploi. C'est la raison pour laquelle, par exemple, la rue Sherbrooke a été retenue à l'est de l'autoroute 25.

134. On a constaté récemment que l'arrivée du REM de l'Est allait compromettre un projet d'épicerie longtemps attendu à Contrecoeur, c'est encore une démonstration du manque de consultation, ne devriez-vous pas mieux consulter en amont ?

Le projet du REM de l'Est est en phase de planification détaillée. La progression des études techniques, nos échanges soutenus avec les parties prenantes et une consultation publique auprès de la population nous permettront d'optimiser et bonifier le projet.

Nous sommes au fait du projet d'épicerie dans ce secteur et nous sommes très sensibles à l'importance des services de proximité. Nous sommes à évaluer des terrains alternatifs, en collaboration avec la Ville de Montréal.

135. Que répondez-vous aux citoyens qui déplorent que le REM de l'Est ne se rende pas jusqu'à Mascouche ?

Le REM de l'Est permettra aux résidents du secteur Mascouche, Terrebonne et Repentigny de générer des gains de temps importants avec une connexion à la station Pointe-aux-Trembles.

136. Les citoyens de Tétéreaultville particulièrement disent être très mal desservis par le REM de l'Est. Est-ce que vous allez prendre en considération leurs revendications et revoir le tracé dans le secteur ?

Le projet du REM de l'Est est en phase de planification. Depuis décembre 2020 et jusqu'en 2022, nous continuerons les études détaillées, les échanges continuent avec les différentes parties prenantes du secteur ainsi que les consultations publiques qui nous permettront d'optimiser et bonifier le projet.

137. Pouvez-vous ajouter une station au cœur du quartier Tétéreaultville afin de mieux desservir les gens qui y habitent?

À la suite de rencontres avec les élus municipaux, les parties prenantes du secteur et les citoyens, CDPQ Infra étudie des emplacements alternatifs pour la station Contrecoeur. Un emplacement alternatif sera proposé à l'automne.

Nous avons pris acte des demandes de l'arrondissement pour l'ajout de stations à Tétéreaultville. À cette étape du projet, nos analyses démontrent que les stations identifiées au projet de référence répondent aux besoins locaux de la population.

138. Pourquoi ne pas faire passer le REM de l'Est par le Vieux-Montréal plutôt que par René-Lévesque ?

Cela fait partie des scénarios qui ont été étudiés. À cette hauteur, on doit passer en dessous de la ligne jaune qui est très profonde dans ce secteur. Le roc, nécessaire pour l'insertion du tunnelier, est également très profond dans le secteur.

On se retrouve avec un tracé qui est à plus de 40-50 mètres ce qui a un effet sur l'achalandage, car le temps d'accès pour les citoyens est trop long. Au final, un passage dans le Vieux-Port ne permet pas de faciliter l'insertion d'un point de vue technique et présente davantage de limites d'un point de vue de l'achalandage donc l'option n'a pas été retenue.

139. Est-ce qu'il serait possible d'ajouter des stations à Montréal-Est entre Contrecoeur et Saint-Jean-Baptiste ?

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

Tous les terrains requis pour le projet font l'objet d'une réserve foncière pour éviter toute spéculation. D'ailleurs, le processus d'acquisition de ces terrains se fera par expropriation, à leur juste valeur marchande.

Cela dit, nous sommes à l'écoute des besoins des citoyens de Montréal-Est et nous étudions la question.

140. Pourquoi ne pas faire un tunnel entre les stations Labelle et Berri-UQAM afin d'améliorer l'interconnexion ?

La distance entre la future station du REM de l'Est Labelle et la station Berri-UQAM est d'environ 200 mètres, soit 3 minutes de marche.

141. Est-ce que le REM de l'Est serait techniquement capable de passer par-dessus les voies du pont de l'Autoroute 25? Au nord du pont de la 25, est-ce qu'un stationnement incitatif serait faisable et souhaitable s'il y avait une station REM derrière les tours de personnes âgées sur Léger et sur Gouin?

Ce scénario n'a pas été étudié par nos équipes, car les orientations fournies par le gouvernement du Québec consistaient à desservir la portion nord-est de l'île de Montréal jusqu'au Cégep Marie-Victorin.

142. Le tracé entre Saint-Clément et Assomption passe dans le secteur Assomption Sud Longue-Pointe. Il y a une table de concertation qui travaille sur l'encadrement du développement du site. Est-ce que vous allez participer aux rencontres ?

Nous sommes en contact avec la table de concertation du secteur Assomption-Sud – Longue-Pointe et une rencontre est en cours de planification.

CDPQ Infra consulte les partenaires et les parties prenantes depuis janvier 2021. Plus de 60 organisations et groupes citoyens ont été rencontrés depuis l'annonce publique du REM de l'Est.

Plus récemment, le public a été invité à participer à trois rencontres d'information virtuelles, deux webinaires thématiques et six sessions de consultations dans le cadre d'une vaste démarche d'information et de consultation qui se déroule du 10 mai au 16 juin 2021 dans chacun des secteurs concernés par le projet. De plus, une plateforme de consultation en ligne est accessible en tout temps pour les citoyens et les parties prenantes. Notre équipe poursuit également en parallèle les rencontres avec les parties prenantes et les groupes citoyens, notamment en répondant par l'affirmative aux invitations qui lui sont envoyées.

Un rapport sur l'ensemble des recommandations soumises par le public sera disponible à la fin de l'été 2021 par l'intermédiaire du site Internet de CDPQ Infra et un bilan sur les idées retenues sera présenté d'ici la fin de 2021.

À la suite de la directive émise par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), le projet du REM de l'Est sera soumis à l'étude du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2022. Lors de celles-ci, les citoyens pourront à nouveau s'informer et venir donner leur opinion sur le projet dans le cadre de ce processus.

143. Quel a été le processus de CDPQ Infra pour déterminer le meilleur tracé ?

Nous avons effectué une analyse exhaustive pour identifier la meilleure solution de mobilité pour atteindre les objectifs établis par le gouvernement : soit de connecter avec un réseau structurant de transport le centre-ville de Montréal à la pointe est de l'Île et au cégep Marie-Victorin.

Concrètement, pour identifier le projet de référence du REM de l'Est en fonction des besoins de mobilité du territoire, CDPQ Infra a procédé de façon systématique en effectuant d'abord un diagnostic du territoire puis en procédant à l'analyse de la mobilité du territoire qui prend en compte les études effectuées par les partenaires du projet notamment l'Autorité régionale de transport métropolitain et le ministère des Transports du Québec. Une fois les scénarios préliminaires identifiés, notre équipe procède à l'analyse multicritère des scénarios prenant en compte l'attractivité, l'acceptabilité sociale, l'impact sur l'environnement, l'impact réseau, l'équilibre financier et la capacité technique. Cette analyse nous permet de retenir les corridors qui présentent le plus de potentiel. Nous faisons ensuite une analyse des enjeux et nous identifions le mode et le type d'insertion. Nous nous retrouvons alors

avec une proposition de projet de référence qui maximise la satisfaction de l'ensemble des critères analysés et permet de répondre au mandat d'étude octroyé par le gouvernement du Québec.

Par ailleurs, la localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles avec les autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

144. Est-ce qu'une station pourrait être ajoutée dans le secteur industriel de la Pointe-de-l'Île ?

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

Le projet du REM de l'Est est en phase de planification. Depuis décembre 2020 et jusqu'en 2022, nous continuerons les études détaillées, les échanges continus avec les différentes parties prenantes du secteur ainsi que les consultations publiques qui nous permettront d'optimiser et bonifier le projet.

Nous avons entamé notre démarche d'information et de consultation publique qui nous permettra aussi d'aller à la rencontre de la population.

Le cas du REM est parlant à cet égard, entre l'annonce du projet en 2016 et le projet aujourd'hui en construction de nombreux ajustements ont été apportés pour répondre aux demandes du milieu (ajouts de stations, déplacement d'équipement, prolongement d'un tunnel, ajouts d'accès, etc.)

145. Pourquoi est-ce que l'option d'insérer en sous-terrain sur la rue Notre-Dame entre la rue St-Clément dans l'Est et la rue St-Timothée dans l'Ouest (qui sortiraient de terre juste avant la station Labelle pour continuer au sol) n'a pas été étudiée ?

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.

Une solution d'insertion souterraine qui débute à l'est des voies ferrées du Canadian Pacific a été étudiée. Cette option a été écartée étant donné la multiplication des risques techniques associés et la création d'une zone de transition infranchissable de 500 mètres empêchant la circulation nord-sud sur la rue Notre-Dame. Les détails des risques associés à ce scénario peuvent être consultés à la [page 20 de cette présentation disponible sur notre site web.](#)

146. Pourquoi passer sur Notre-Dame, alors que 50 % du rayon d'attraction de la station serait situé « dans l'eau » ?

L'axe de Notre-Dame à l'ouest de l'autoroute 25 est un secteur stratégique voué à une requalification depuis de nombreuses années. 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.

De plus, le tracé sur la rue Notre-Dame permet de connecter la zone industrialo-portuaire, la zone stratégique de l'Assomption-Sud-Longue-Pointe ainsi que le secteur prioritaire Des Faubourgs.

147. Quel sera l'impact de la station Saint-Léonard sur le Centre Da Vinci?

Il n'y aura pas d'impact sur le Centre Da Vinci.

148. Concernant l'antenne nord-est, comment CDPQ Infra justifie-t-elle le choix de l'axe Lacordaire, plutôt que du boulevard L'Assomption au boulevard Lacordaire ou au boulevard Langelier pour desservir la population de ce territoire en termes d'achalandage, de densité résidentielle et de présence de pôles d'attraction (institutionnel, commercial, industriel) ?

Notre objectif est d'accroître l'utilisation du transport collectif en desservant de nouveaux corridors et offrir une solution complémentaire au réseau existant.

Nos analyses ont identifié un achalandage important pour un nouveau réseau qui empruntera Papineau, mais en raison de sa proximité avec la branche est de la ligne orange, plus de la moitié de la clientèle proviendrait de la ligne orange et n'attirerait donc pas beaucoup de nouveaux usagers du transport collectif.

De plus, la rue Papineau est éloignée de l'A25, ce qui était une orientation du gouvernement lors de l'octroi du mandat à CDPQ Infra.

Enfin, cet axe, bien que densément peuplé, dessert peu de pôles stratégiques qui sont des générateurs de déplacement.

Le projet de référence prévoit donc un passage dans l'axe du boulevard L'Assomption au sud pour aller rejoindre le boulevard Lacordaire après l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont. Nos études ont démontré que cet axe présente un grand potentiel d'achalandage, supérieur à l'axe du boulevard Langelier et offrant plus de dessertes vers des pôles générateurs de déplacements importants. De plus, il offre une nouvelle offre de transport structurant à des quartiers qui sont actuellement mal desservis par le transport collectif.

149. Pourquoi la station Cartier est-elle située directement devant notre propriété résidentielle, plutôt que devant un stationnement vacant ?

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, ce qui inclura notamment des études de faisabilité technique et de conception qui pourront détailler ces aspects.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

150. Y aura-t-il une station du REM de l'Est à Montréal-Est ?

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

Il n'y a pas de station prévue à ce jour dans la Ville de Montréal-Est. Les stations Contrecœur et Saint-Jean-Baptiste sont situées de part et d'autre de la Ville de Montréal-Est.

Toutefois, un réseau aérien comme le REM de l'Est permet l'ajout de station dans le futur, en fonction des développements.

151. Quels sont les intrants de la Ville de Montréal et du Gouvernement du Québec qui ont été considérés dans la solution de référence ?

Le gouvernement du Québec nous a mandatés en mai 2019 pour développer une solution structurante de transport collectif pour l'est et le nord-est de Montréal. Dès l'octroi du mandat, un comité opérationnel a été mis sur pied avec l'Autorité régionale de transport métropolitain, le ministère des Transports et la Société québécoise des Infrastructures.

Plusieurs intrants provenant de la Ville de Montréal ont été considérés, notamment les plans d'urbanisme, les plans particuliers d'urbanisme pour les secteurs en développement, le plan de mobilité durable ou encore le plan de développement économique. En ce qui a trait aux intrants gouvernementaux, nous avons reçu des orientations gouvernementales et avons récupéré l'ensemble des données et analyses qui avaient été produites soit par le ministère des Transports du Québec ou l'Autorité régionale de transport métropolitain pour établir le diagnostic du territoire (enquêtes origine-destination, données prévisionnelles des flux de circulation, données d'utilisation des cartes OPUS sur le territoire en question, etc.). Les analyses des intrants et le choix de la solution ont été étudiés avec nos partenaires.

Une fois le travail avancé, nos équipes ont rencontré la Ville de Montréal pour partager le fruit des études et analyses.

Depuis l'annonce publique du projet, une gouvernance soutenue a été mise en place avec les partenaires de la mobilité et les autorités locales afin d'assurer un développement intégré du projet.

Depuis janvier, nous avons rencontré plus de 60 entreprises, organismes et regroupement citoyen et l'ensemble des commentaires et avis seront pris en compte dans l'optimisation et la bonification du projet.

Les séances d'information ont fait partie d'une démarche d'information et de consultation qui vise l'optimisation et la bonification du projet à la lumière des recommandations des citoyens.

152. J'aimerais connaître le « rayon d'attraction » des piétons vers les stations. Aussi, quel est le ratio que vous estimez entre les utilisateurs de proximité (les piétons) versus les utilisateurs qui utiliseront un autre transport pour se rendre aux stations ?

Nous estimons le rayon d'attraction des stations à un kilomètre autour de la station. Il s'agit du périmètre généralement retenu pour des réseaux structurants de grande capacité et à haute fréquence.

Pour les ratios entre les usagers venant à pied ou en mode actif aux stations et ceux venant par un autre mode, les données varient énormément d'une station à l'autre selon sa position dans le tracé.

Un ratio moyen ne voudrait donc rien dire. En effet, il y a par exemple une proportion très importante d'usagers qui sont des piétons dans les zones très urbanisées comme la station Honoré Beaugrand ou les stations du centre-ville. Dans les secteurs plus éloignés, les ratios s'inversent pour être majoritairement des utilisateurs qui proviennent d'un transfert d'un autobus, d'un train ou d'une voiture. On peut retrouver plus de 80 % de piétons dans certains cas ou plus de 80 % d'usagers en provenance d'un autobus dans d'autres cas.

Nos études d'achalandage ne sont pas encore finalisées. Elles seront publiées lorsque finalisées, avec l'ensemble des études d'impact sur l'environnement, à la fin 2021.

Cela dit, nous prévoyons que le REM de l'Est transportera 13 000 usagers par jour, à l'horizon 2044. Avec les gains de temps importants générés par le REM de l'est (entre 25 % et 70 % selon les secteurs), il y aura un transfert modal de l'auto solo au transport collectif. Nos études estiment donc que le REM de l'est permettra d'épargner 165 millions de véhicules-km (2044) et ainsi réduire la congestion dans des axes comme les rues Sherbrooke et Notre-Dame.

153. Qu'avez-vous fait concrètement pour évaluer comment les citoyens veulent bouger ?

Nos études utilisent notamment les données des enquêtes origine-destination, les données prévisionnelles des flux de circulation du ministère des Transports du Québec et les données d'utilisation des cartes OPUS sur le territoire en question. D'autre part, la bonne connaissance des générateurs de déplacements (les destinations) nous permet de prendre en compte dans nos analyses, les souhaits de déplacement. Ces données nous permettent d'établir les lignes de désirs des citoyens et d'avoir un portrait complet des besoins de déplacements sur territoire. En simulant des nouveaux réseaux à travers le territoire, nous sommes en mesure d'évaluer quels sont ceux, basés sur la demande, qui répondent le mieux aux attentes parce qu'ils sont plus utilisés.

154. Pour certains, le tracé du REM de l'Est est avant tout défini par des considérations financières au détriment de l'intérêt public. Qu'en est-il ?

Nous avons effectué une analyse exhaustive pour identifier la meilleure solution de mobilité pour atteindre les objectifs établis par le gouvernement : soit de connecter le centre-ville de Montréal à la pointe est de l'Île et au cégep Marie-Victorin par un réseau structurant de transport.

Le projet de référence a été développé dans l'idée de proposer une solution de transport attractive qui répond aux besoins de mobilité et favoriser le transfert modal de l'autosolo au transport collectif structurant. Les principes suivants ont été considérés pour favoriser l'appropriation du transport collectif:

- Connexion avec le centre-ville afin de maximiser l'achalandage et l'utilisation du service
- Fréquence et fiabilité : miser sur un corridor dédié et une technologie agile
- Accessibilité universelle : assurer les espaces suffisants pour un service accessible à tous
- Fluidité et interconnectivité : permettre des accès simples et rapides
- Accès direct : limiter les ruptures de charges

Nous avons quadrillé l'est de Montréal pour déterminer les meilleurs corridors en termes d'impact structurant sur la mobilité, l'achalandage, de nouveaux utilisateurs, d'interconnexion avec les réseaux existants et de générateurs de déplacement (entreprises, institutions, hôpitaux, etc.).

Le projet de référence proposé pour le REM de l'Est maximise la satisfaction de l'ensemble des critères analysés et permet de répondre au mandat d'étude octroyé par le gouvernement du Québec. Concrètement, le REM de l'Est générera des gains de temps significatifs à la population de l'Est et du Nord-Est de Montréal, en plus de desservir des pôles stratégiques de l'Est, tels que de nombreux hôpitaux, pôles de savoir et d'emplois.

155. Quelles seront les stations à Pointe-aux-Trembles ?

Il y a quatre stations dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles : Saint-Jean-Baptiste, Tricentenaire, Rousselière et Pointe-aux-Trembles. Vous pouvez consulter [les détails de ces stations à ce lien](#).

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

156. Est-ce qu'il y a dans le développement du tracé une coordination avec la vision de développement du territoire ? Est-ce que le tracé répondra aux besoins dans 20-30 ans ?

Nous avons effectué une analyse exhaustive pour identifier la meilleure solution de mobilité pour atteindre les objectifs établis par le gouvernement : soit de connecter le centre-ville de Montréal à la pointe est de l'Île et au cégep Marie-Victorin par un réseau structurant de transport collectif.

Plusieurs intrants provenant de la Ville de Montréal ont été considérés, notamment les plans d'urbanisme, les plans particuliers d'urbanisme pour les secteurs en développement, le plan de mobilité durable ou encore le plan de développement économique, afin de nous assurer que le projet soit en corrélation avec la vision de développement de la Ville de Montréal.

Nos études utilisent également les données des enquêtes origine-destination, des données prévisionnelles des flux de circulation du ministère des Transports du Québec et les données d'utilisation des cartes OPUS sur le territoire en question. Ces données nous permettent d'établir les lignes de désirs des citoyens et d'avoir un portrait complet des besoins de déplacements sur territoire. Pour nous assurer de tenir compte des besoins futurs, nos études évaluent et prennent en compte :

- l'évolution des historiques d'achalandage ;
- l'évolution démographique régionale ;
- les taux d'emploi dans la région métropolitaine ;
- la progression du PIB du Québec ;
- les prévisions de l'Institut de la Statistique du Québec et du Conference Board du Canada.

Nous avons également quadrillé l'est de Montréal pour déterminer les meilleurs corridors en termes d'impact structurant sur la mobilité, l'achalandage, de nouveaux utilisateurs, d'interconnexion avec les réseaux existants et de générateurs de déplacement (entreprises, institutions, hôpitaux, etc.).

Notre objectif premier est de développer un nouveau réseau de transport collectif qui permettra de plus que doubler la superficie du réseau de métro dans l'est de Montréal et répondre aux besoins de mobilité des citoyens à la mise en service du système en 2029 et pour les décennies à venir.

157. Vous parlez de rapprocher la « gare » prévue au Faubourg Contrecoeur plus près d'Honoré-Beaugrand, mais aucun terrain n'est actuellement vacant pour une telle installation... donc, inévitablement, cette proposition nécessiterait des expropriations dans un secteur qui est densément peuplé. Serait-ce possible, dans ce cas-ci de déplacer la gare aux portes de Montréal-Est ?

Différents sites alternatifs sont en cours d'analyse en coordination avec la Ville de Montréal. Notre objectif est toujours d'avoir le moins d'impact possible sur les propriétés riveraines et l'analyse des sites alternatifs se fait dans cette optique.

La localisation des stations est toujours déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

Le projet du REM de l'Est est en phase de planification détaillée. Pour les deux prochaines années, nous continuerons les études détaillées, les échanges continus avec les différentes parties prenantes du secteur ainsi que les consultations publiques qui nous permettront d'optimiser et de bonifier le projet.

Nous avons entamé notre démarche d'information et de consultation publique qui nous permettra aussi d'aller à la rencontre de la population. Un rapport sur l'ensemble des recommandations soumises par le public sera disponible à la fin de l'été 2021 par l'intermédiaire du site Internet de CDPQ Infra et un bilan sur les idées retenues sera présenté d'ici la fin de 2021.

158. Où exactement sur la rue Sherbrooke sera installée la station d'arrêt du REM ?

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles. Les emplacements des stations sur la rue Sherbrooke sont détaillés dans ces deux fiches de secteurs :

- [Mercier-Hochelaga-Maisonneuve](#)
- [Rivière-des-Pairies-Pointe-aux-Trembles et Ville de Montréal-Est](#)

159. Pourquoi ne pas prolonger la ligne verte de métro en direction d'Honoré-Beaugrand ?

L'objectif du REM de l'Est est de répondre à la demande d'achalandage pour les prochaines décennies. La ligne verte ne peut absorber autant de nouveaux utilisateurs puisqu'elle est presque saturée. Nous avons également une situation de surcharge présentement à la station de correspondance Berri-UQAM.

En créant de nouveaux corridors dans l'est et le nord-est et une nouvelle connexion avec le centre-ville, nous augmentons la capacité en transport collectif globalement. Le REM de l'Est offrira également de nouvelles destinations.

Par ailleurs, nous avons une station de correspondance avec la station de métro Honoré-Beaugrand.

Le REM de l'Est offrira plusieurs connexions avec les réseaux existants et planifiés, lesquelles peuvent être consultées sur la [carte du tracé](#) et sur les différentes [fiches d'informations sur le projet](#).

Plus spécifiquement, le REM de l'est sera connecté aux réseaux de transport collectif métropolitains et maximisera ainsi l'intermodalité et la fluidité des déplacements. Il offrira en effet des connexions à :

- la ligne verte du métro (stations Honoré-Beaugrand et L'Assomption)
- la ligne bleue du métro (future station Lacordaire)
- la ligne orange du métro (station Bonaventure, via la Gare Centrale)
- la ligne de trains de banlieue Mascouche (gare Pointe-aux-Trembles)
- au SRB Pie-IX (future station Pie-IX/Notre-Dame)
- au REM (station Gare centrale)
- aux réseaux d'autobus de la STM, STL, du RTL et d'exo.

Cette intermodalité permet par ailleurs de dégager de la capacité pour le métro de Montréal, notamment sur la branche est de la ligne orange grâce à une nouvelle desserte nord-sud de l'île de Montréal.

La STM et l'ARTM sont à raffiner leurs analyses de l'impact du REM de l'Est sur le réseau du métro ou sur la ligne de trains de banlieue Mascouche.

160. Est-ce qu'il est envisageable dans le futur de pouvoir faire circuler des trains entre Marie-Victorin et Pointe-Aux-Trembles ? Si oui, est-ce qu'il faudrait la construction d'une jonction en triangle ou un retournement des trains à la potentielle station Viauville serait possible en exploitation régulière ?

Le lien direct entre Pointe-aux-Trembles et le CÉGEP Marie-Victorin n'est pas possible, il faudrait effectivement une jonction triangulaire. La jonction prévue actuellement est une jonction en fourche avec un saut-de-mouton pour permettre la bonne gestion des deux branches. Le moyen le plus simple de faire le déplacement en question est de sortir à la première station du tronc commun et de prendre le prochain train en direction du CÉGEP. Les gains de temps sont très appréciables.

161. Pourquoi ne pas faire entrer le REM dans Mercier-Est en lieu et place de la bretelle autoroutière sud de la voie rapide Souigny, à un niveau sensiblement plus bas que la chaussée actuelle ? Au-dessus de la voie du CN ?

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 Souigny et au centre de la rue Sherbrooke.

L'axe de la rue Sherbrooke nous permet de desservir des quartiers et des secteurs industriels qui sont visés par des plans de redéveloppement et de requalification. Par ailleurs, l'axe de la rue Sherbrooke nous permet d'offrir une connexion intermodale à la station Honoré-Beaugrand et offre également toutes les conditions nécessaires pour l'insertion d'un métro léger.

À la suite de rencontres avec les élus municipaux et les parties prenantes locales, nous avons effectivement entrepris d'approfondir l'étude d'une solution alternative passant par l'emprise ferroviaire appartenant au CN qui longe l'avenue Souigny. Ces analyses sont encore en cours.

162. Pourquoi la station Cartier est-elle située directement devant notre propriété résidentielle, plutôt que devant un stationnement vacant ?

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, ce qui inclura notamment des études de faisabilité technique et de conception qui pourront détailler ces aspects.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

163. Pourquoi ne pas être plus ambitieux encore, en faisant du REM de l'Est un changement de paradigme régional... ne devrait-on pas pousser le projet jusqu'aux confins de Repentigny (le long de la 138 et/ou de la 40) ?

Nous avons annoncé en décembre 2020 le projet du REM de l'Est qui est en phase de planification. Il s'agit d'un projet de référence qui pourra être bonifié dans le cadre de la poursuite des études détaillées, des échanges continus avec les différentes parties prenantes du secteur ainsi que des consultations publiques.

Toutefois, nous pouvons déjà confirmer que les bénéfices du projet de référence s'étendent au-delà du territoire de la Ville de Montréal et permettront aux usagers de la couronne nord, notamment du secteur de Repentigny et Mascouche, de diminuer considérablement leur temps de déplacement.

En ce qui a trait à la couronne nord plus particulièrement, nous analysons également un projet pour Laval suivant le mandat du gouvernement du Québec. Les conclusions de ces analyses seront présentées incessamment aux autorités compétentes.

164. Pourquoi la desserte des Galeries d'Anjou n'est-elle pas prévue au projet ?

Nous croyons que le projet du REM de l'Est et le projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal sont des projets complémentaires et importants, qui permettront d'augmenter la fluidité et l'efficacité des déplacements des Montréalais dans l'Est, afin de répondre à un besoin important et attendu. Nous nous sommes assurés d'avoir des échanges avec les autorités compétentes et la STM afin de bien arrimer ces projets.

Environnement

165. Quel sera le bilan environnemental du REM de l'Est, notamment pour sa construction ?

Ce sont 35 000 tonnes de GES par an qui seront épargnées avec la mise en service du REM de l'Est.

Nos études estiment que le REM de l'Est permettra d'épargner 165 millions de véhicules-km (2044) et ainsi réduire la congestion dans des axes comme les rues Sherbrooke et Notre-Dame.

La phase de construction du REM de l'Est entraînera des émissions de GES. Un plan de compensation des GES sera mis en place afin que le projet soit carboneutre.

166. Comptez-vous végétaliser les installations du REM de l'Est ?

À cette étape du projet, il est trop tôt pour répondre à cette question. Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, ce qui inclura notamment des études de faisabilité technique et de conception qui pourront détailler ces aspects.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

167. Combien de voitures seront retirées de la route avec ce nouveau réseau ? Quel sera l'impact sur la congestion routière ?

Le REM de l'Est transportera 133 000 usagers par jour (horizon 2044).

Avec les gains de temps importants générés par le REM de l'Est (entre 25 % et 70 % selon les secteurs), il y aura un transfert modal de l'autosolo au transport collectif.

Nos études estiment donc que le REM de l'Est permettra d'épargner 165 millions de véhicules-km (2044) et ainsi réduire la congestion dans des axes comme les rues Sherbrooke et Notre-Dame.

Cela représente 35 000 tonnes de GES épargnés chaque année par le nouveau REM de l'Est.

168. Quelle est la réduction de GES engendré par la mise en service du réseau ?

Ce sont 35 000 tonnes de GES par an qui seront épargnées avec la mise en service du REM de l'Est.

Nos études estiment donc que le REM de l'Est permettra d'épargner 165 millions de véhicules-km (2044) et ainsi réduire la congestion dans des axes comme les rues Sherbrooke et Notre-Dame.

La phase de construction du REM de l'Est entraînera des émissions de GES. Un plan de compensation des GES sera mis en place afin que le projet soit carboneutre.

169. Les chiffres de réduction de GES par CDPQ Infra sont-ils relatifs ou absolus ?

Les valeurs d'émissions de GES évitées grâce au report modal représentent les émissions relatives de GES, car elles sont calculées en faisant la différence entre la situation résultant du projet par rapport à un scénario de référence sans la mise en place de ce projet. Les chiffres présentés à ce jour proviennent d'une évaluation réalisée sur cette base pour deux horizons temporels, soit 2034 et 2044. Une analyse détaillée des GES sera effectuée dans le cadre de l'Étude d'impact environnemental.

170. Combien d'arbres seront coupés pour la construction du réseau ?

Toutes nos interventions sont basées sur le principe d'éviter, minimiser, compenser.

Si de la végétation comme des arbustes ou des arbres doivent être coupés pour construire le réseau, un important plan de compensation sera mis en place, de concert avec les municipalités.

171. Quel sera l'impact du projet sur le parc de LaDauversière à Saint-Léonard ?

Notre objectif est de limiter l'impact sur les espaces verts du parc et ses activités. Un travail étroit de coordination est en cours avec l'arrondissement à cet effet. À ce jour, une sortie d'évacuation est prévue dans le parc, à côté de l'école.

172. Depuis quelques années, le problème des îlots de chaleur au centre-ville est souvent évoqué. Abattre tous les arbres du terre-plein de René-Lévesque ne favorise-t-il pas la croissance de ces îlots de chaleur ?

Le design du projet du REM de l'Est comprend un volet important d'aménagement paysager qui vise à réduire l'impact des îlots de chaleur aux abords des stations. Pour ce qui est de la structure aérienne, l'ingénierie est toujours en cours sur le scénario précis d'insertion. Lorsque le tracé final sera choisi, un plan de compensation sera élaboré en collaboration avec la ville afin de compenser la perte des arbres des terre-pleins centraux.

173. Y'a-t-il des experts en psychologie environnementale au sein du comité pour étudier l'impact psychologique que le REM aura sur les riverains, mieux comprendre leurs craintes et garantir plus d'adhésion ?

Une large démarche de consultation publique a été initiée par CDPQ Infra en mai 2021. Les citoyens de chacune des zones géographiques du projet sont invités à exprimer leurs préoccupations ainsi que leurs suggestions d'amélioration en vue de bonifier le projet du REM de l'Est. La publication de l'étude d'impact à la fin 2021 et le processus du BAPE (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement) en 2022 permettront également aux citoyens de s'informer et d'obtenir toutes les réponses à leurs questions.

Modèle financier

174. Quel est le montage financier du REM de l'Est et sera-t-il rendu public ?

L'enveloppe de référence de coûts de projet est présentement estimée à environ 10 milliards de dollars. Cette enveloppe est basée sur des études préliminaires qui ont permis à CDPQ Infra de définir un projet et de faire des recommandations.

Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, pendant laquelle des études détaillées seront faites dans lesquelles les éléments structurants du projet seront définis avec détail afin de pouvoir entamer une discussion sur la structure financière et le cadre tarifaire du projet.

Cette phase comprendra des étapes essentielles à l'établissement d'une estimation robuste des coûts notamment :

- L'avancement de la conception du projet ;
- L'acquisition et l'analyse des informations relatives aux différents sites (études des sols, utilités publiques, services municipaux, etc.) ;
- Les consultations publiques avec les différentes parties prenantes stratégiques du projet, notamment le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et l'ARTM ;
- La réalisation de l'étude d'impact environnemental et la conduite des audiences publiques dans le cadre du BAPE ; et le lancement de l'appel de qualification des fournisseurs qui permettra de jauger les conditions de marché.

175. Certaines sections d'un REM aérien seront plus longues et difficiles à construire en raison des multiples infrastructures existantes à déplacer ou de la proximité d'habitations ou de lieux sensibles qu'il faut déranger le moins possible. D'autres seront plus faciles à implanter et devraient coûter moins cher. Quel est le coût au KM des différentes sections du REM aérien ?

À ce stade du projet, le coût du projet de 10 G\$ de dollar a été estimé globalement et sera précisé en amont des audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

176. Est-ce que des sommes ont été prévues pour indemniser les citoyens qui subiraient une perte de valeur de leur domicile ?

Une analyse de l'impact de la mise en service du REM de l'Est sur les valeurs foncières des propriétés riveraines sera réalisée. Cette analyse permettra d'estimer si des variations de valeur foncière sont à prévoir le long du tracé. La comparaison avec le REM présentement en construction nous indique que les propriétés aux abords du tracé ont plutôt pris de la valeur.

177. Quel est le coût/kilomètre et le coût/passager des différents tracés du REM de l'Est ?

Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, pendant laquelle des études détaillées seront faites dans lesquelles les éléments structurants du projet seront définis avec détail afin de pouvoir entamer une discussion sur la structure financière et le cadre tarifaire du projet.

178. Pourquoi est-ce CDPQ Infra, et non l'ARTM, qui est chargé de l'analyse et de la planification de ce grand projet ?

L'Autorité a identifié le besoin d'implanter un mode structurant de transport collectif reliant la couronne nord-est, le sud-est de Montréal et le centre-ville dans l'axe de la rue Notre-Dame dans son Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) déposé en mai 2018.

Le gouvernement a reçu favorablement cette demande et en mai 2019, a mandaté CDPQ Infra pour développer une solution structurante de transport collectif pour l'est et le nord-est de Montréal. Dès lors, un comité opérationnel a été mis sur pied avec des représentants du ministère des Transports, de la Société québécoise d'infrastructure (SQI) et de l'ARTM, qui se réunit deux fois par mois et veille à la concertation des parties impliquées.

Puis, le REM de l'Est a été annoncé en décembre dernier, à la suite de 18 mois d'études approfondies menées par CDPQ Infra et basées sur des données de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et la collaboration du Ministère du Transport du Québec (MTQ).

Depuis, CDPQ Infra a tenu plus d'une cinquantaine de rencontres avec de nombreuses parties prenantes de la région métropolitaine.

179. La CDPQ a une fonction purement pécuniaire. Elle doit faire fructifier l'argent des Québécois. Cela n'est-il pas en contradiction avec la fonction du transport en commun ? Celle d'être une alternative abordable et écologique à l'auto ?

CDPQ Infra est une filiale en propriété exclusive de la Caisse de dépôt et place du Québec qui a pour mandat d'agir à titre de maître d'œuvre de grands projets d'infrastructures publiques en assumant la responsabilité pour toutes les phases du projet : planification, financement, réalisation et exploitation.

Le modèle de CDPQ Infra repose sur un cercle vertueux où les investissements de la Caisse permettent de réaliser des infrastructures de transport collectif largement attendues et qui répondent aux besoins de mobilité des Québécois. Chaque fois qu'une personne prendra le REM, elle contribuera à faire fructifier sa retraite, en plus de réduire son empreinte de carbone.

Par ailleurs, les coûts par passager-km du REM sont comparables, voire plus bas, que les coûts des autres opérateurs de transport collectif, comme exo ou la STM.

180. Allez-vous exiger du contenu et des emplois locaux dans votre appel d'offres ? Allez-vous privilégier les entreprises canadiennes et québécoises ?

Nous souhaitons avec le projet du REM de l'Est maximiser les retombées locales et les bénéfices économiques pour le Québec ; nous anticipons à cet effet des retombées de l'ordre de 6,3 G\$ sur le PIB.

Au niveau du contenu local, les résultats finaux des deux appels d'offres complétés pour le REM ont été probants :

- Des entreprises locales ont réussi à se démarquer avantageusement dans un processus hautement compétitif.
- C'est plus de 65 % de contenu local québécois pour les activités des deux consortiums.
- Le coût des voitures et des systèmes d'automatisation représente environ 10 % de la valeur des coûts de réalisation du projet, et est équivalent à la valeur actualisée des coûts d'opération et de maintenance sur 20 ans
- Les systèmes d'automatisation et de signalisation représentent environ 5 % de la valeur des coûts de réalisation du projet
- Environ 34 000 emplois sont en cours de création au Québec durant la phase de construction du REM et 1 000 emplois permanents par la suite.
- Il faut également considérer toute l'expertise locale que de tels projets comportent ; l'implantation de deux nouveaux centres d'entretien du REM créera à terme 250 nouveaux emplois permanents ici au Québec
 - En plus, l'arrivée d'un nouveau Centre d'expertise mondial d'Alstom sur les systèmes de contrôle en mobilité urbaine, ici à Montréal, créera 100 nouveaux emplois de qualité à long terme.

181. Allez-vous allouer un budget à l'intégration du REM dans le paysage ou ce coût reviendra aux partenaires du projet?

La portée du projet du REM de l'Est prévoit que CDPQ Infra est responsable de la construction des stations et des structures du projet, ainsi que des aménagements aux abords immédiats de ces infrastructures. Une collaboration étroite est en place avec la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec, notamment dans le cadre du comité d'experts multidisciplinaire sur l'architecture et l'intégration urbaine, afin de développer des concepts d'aménagement urbain autour du réseau. Le financement de ces aménagements fait l'objet de discussion entre la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec.

182. Quels sont vos coûts de dépassement actuels ?

L'enveloppe de référence de coûts de projet est présentement estimée à environ 10 milliards de dollars. Cette enveloppe est basée sur des études préliminaires qui ont permis à CDPQ Infra de définir un projet et de faire des recommandations.

Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, pendant laquelle des études détaillées seront réalisées et permettront d'entamer une discussion sur la structure financière et le cadre tarifaire du projet.

Cette phase comprendra des étapes essentielles à l'établissement d'une estimation robuste des coûts notamment :

- L'avancement de la conception du projet ;
- L'acquisition et l'analyse des informations relatives aux différents sites (études des sols, utilités publiques, services municipaux, etc.) ;
- Les consultations publiques avec les différentes parties prenantes stratégiques du projet, notamment le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et l'ARTM ;
- La réalisation de l'étude d'impact environnemental et la conduite des audiences publiques dans le cadre du BAPE ; et le lancement de l'appel de qualification des fournisseurs qui permettra de jauger les conditions de marché.

183. Dans son dernier budget, le gouvernement du Québec a budgété 2,2 G\$ supplémentaires pour les deux projets du REM A et du REM de l'Est. Pouvez-vous nous dire pour quel tronçon cette somme a été réservée ?

Puisqu'il s'agit du budget du gouvernement du Québec, nous vous référons à lui pour cette question. Ces montants ne sont pas dédiés au REM ni au REM de l'Est.

Par ailleurs, l'enveloppe de référence de coûts de projet est présentement estimée à environ 10 milliards de dollars pour le REM de l'Est. Cette enveloppe est basée sur des études préliminaires qui ont permis à CDPQ Infra de définir un projet et de faire des recommandations.

Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée jusqu'à la fin 2022, phase pendant laquelle des études détaillées seront réalisées et permettront d'entamer une discussion sur la structure financière et le cadre tarifaire du projet.

Cette phase comprendra des étapes essentielles à l'établissement d'une estimation robuste des coûts notamment :

- L'avancement de la conception du projet ;
- L'acquisition et l'analyse des informations relatives aux différents sites (études des sols, utilités publiques, services municipaux, etc.) ;
- Les consultations publiques avec les différentes parties prenantes stratégiques du projet, notamment le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et l'ARTM ;
- La réalisation de l'étude d'impact environnemental et la conduite des audiences publiques dans le cadre du BAPE ; et le lancement de l'appel de qualification des fournisseurs qui permettra de jauger les conditions de marché.

184. Quel sera l'impact marginal des coûts d'exploitations sur le budget de l'ARTM ?

À cette étape du projet, il est trop tôt pour répondre à cette question. Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, ce qui inclura notamment des études de faisabilité technique et de conception qui pourront détailler ces aspects.

L'ARTM poursuit ses analyses et l'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

185. Est-ce que la Caisse pourrait éventuellement vendre une partie de sa participation, 10 %, 20 % ou plus, à un autre fonds ou investisseur ?

La Caisse n'a pas l'intention de vendre les infrastructures du REM, car ce genre d'infrastructure génère des rendements stables et à long terme, ce qui est précisément les objectifs de la Caisse. Tout l'attrait d'un tel investissement en transport collectif est lié à cette notion d'engagement à long terme.

186. Les choix techniques du projet feront-ils l'objet d'une analyse de cycle de vie ?

À l'heure actuelle, il n'est pas prévu de réaliser une analyse de cycle de vie. Cependant, CDPQ Infra a l'objectif de rester propriétaire de cet actif à très long terme et il est de notre intérêt d'optimiser le coût global d'acquisition et donc de tenir compte des coûts à très long terme.

Technologies

187. De quel matériel seront faites les roues du REM de l'Est ?

Comme sur le REM initial, les roues seront en acier pour permettre l'exploitation des véhicules dans les conditions hivernales de Montréal. En effet, alors que les véhicules sur pneumatiques peuvent apporter certains avantages notamment en termes de bruits et vibrations, ils ne permettent pas d'assurer une adhérence suffisante sur la neige ou le verglas. Les véhicules sur pneumatiques sont donc exclusivement utilisés en infrastructures souterraines ou dans les pays avec un climat modéré ou chaud.

188. Comment allez-vous raccorder les deux lignes à Robert Bourassa pour faire le transfert des équipements roulants ?

Le REM de l'Est sera connecté au REM initial via un tunnel piétonnier reliant la station terminale Robert-Bourassa à la Gare Centrale.

Toutefois, les voitures du REM en construction ne pourront transférer vers les structures du REM de l'Est, car il n'est pas possible de faire une telle connexion dans le tunnel du Mont-Royal, secteur où les deux réseaux se croisent.

189. A-t-on considéré, au centre-ville, d'utiliser les mêmes rails que le métro actuel ?

Il est prévu d'utiliser des longs rails soudés (LRS) en acier sur l'ensemble du réseau REM de l'Est comme sur le REM initial. Ces longs rails soudés permettent une optimisation du confort passager tout en minimisant les impacts sonores. Des études acoustiques en cours permettront d'analyser les besoins, ou non, en solutions d'atténuation du bruit supplémentaires dans les zones sensibles comme le centre-ville. Les rails du métro actuels sont prévus pour des métros sur pneus. La technologie du métro léger du REM de l'Est est un métro "fer sur fer". Les deux technologies ne sont pas compatibles.

190. Alors que la technologie du métro existe déjà sur le territoire, pourquoi y rajouter une technologie différente, soit le métro léger du REM, plutôt que simplement poursuivre le métro?

La technologie de type métro comme celui de la STM est basée sur le métro lourd sur pneumatiques avec 7 voitures par rames. Les études comparatives entre les différents modes de transport (métro lourd, métro léger, tramway, tram-train) ont démontré que le métro léger était le plus approprié pour répondre aux besoins d'achalandage. Le métro léger se distingue par des rames plus courtes (quatre voitures par rames sur le REM de l'Ouest et deux voitures par rame sur le REM de l'Est), une interface rail-roue en acier permettant une exploitation aérienne, des voitures plus étroites et plus facilement intégrables dans un milieu urbain.

191. Pourquoi n'avez-vous pas retenu le tramway comme technologie ?

Il faut le bon mode au bon endroit. Dans la région métropolitaine de Montréal, la solution de métro léger offre un service rapide, fréquent et fiable, nos études ont démontré que celui-ci est le seul système qui offre la capacité pour répondre à la demande actuelle et future.

Le tramway ne circulant pas dans des emprises dédiées, il doit donc partager l'emprise avec les voitures, piétons ou cyclistes, ce qui ralentit sa vitesse commerciale et ne permet pas de répondre au volume d'achalandage de la région métropolitaine de Montréal.

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 45 minutes pour aller de Pointe-aux-Trembles au Centre-Ville.

Une étude comparative sur les différents modes étudiés est disponible sur notre site web par le biais de [ce lien](#).

192. Allez-vous mettre des exigences pour vos fournisseurs afin qu'ils utilisent des technologies vertes québécoises pour traiter des sols contaminés ?

En tout temps, nous allons exiger des futurs consortiums qu'ils respectent la réglementation et les lois environnementales. Ce principe est non négociable.

Le projet de loi 66 a été adopté et prévoit des dispositions particulières pour le traitement des sols contaminés et nous allons suivre la législation en vigueur.

193. Pourquoi ne pas utiliser un monorail?

De par ses organes de roulement spécifiques, il n'existe peu, sinon aucun, système monorail en exploitation dans les conditions hivernales similaires à celles de Montréal. De plus, la complexité des aiguillages du monorail rendrait la connexion du tronc commun au centre-ville vers les deux branches de l'est et nord de Montréal très compliquée et impliquerait des temps de manœuvre très conséquents. Ces temps de manœuvre augmenteraient l'intervalle entre deux véhicules, réduisant de fait le niveau de service du REM de l'Est.

Enfin, mais pas des moindres, avec le monorail, l'évacuation des passagers en ligne, en cas de panne, d'accident ou d'incendie serait rendue très difficile.

194. Pourquoi ne pas utiliser de roues pneumatiques?

Comme sur le REM initial, les roues seront en acier pour permettre l'exploitation des véhicules dans les conditions hivernales de Montréal. En effet, alors que les véhicules sur pneumatiques peuvent apporter certains avantages notamment en termes de bruits et vibrations, ils ne permettent pas d'assurer une adhérence suffisante sur la neige ou le verglas. De plus, les véhicules sur pneumatiques nécessitent l'ajout d'un troisième rail pour le retour de courant, ce qui les rend très peu fiables sous la neige et le givre. De ce fait, les véhicules sur pneumatiques sont donc exclusivement utilisés en infrastructures souterraines ou dans les pays avec un climat modéré ou chaud.

195. Est-ce que les wagons du REM de l'Est seront différents de ceux du REM en construction ?

La technologie du REM de l'Est sera la même que le REM en construction, soit un métro léger. La spécification du matériel roulant (les wagons) sera donc similaire à celle du REM. Cependant, un appel d'offre rigoureux et spécifique sera lancé pour le REM de l'Est afin de sélectionner le meilleur produit en termes de rapport qualité-prix.

**196. Est-ce que le train léger permet d'ajouter plus de voitures que les deux déjà planifiées ?
Ne serait-il pas intelligent de prévoir des stations et des rames plus longues pour le futur ?**

La dimension des rames est étudiée selon les volumes d'achalandage attendus à court, moyen et long terme. Selon nos études, les rames de 2 voitures sont suffisantes pour répondre à la demande, sachant aussi qu'il sera possible d'ajouter quelques véhicules supplémentaires en réduisant l'intervalle d'exploitation. Advenant une augmentation largement supérieure de la demande dans le futur, l'agrandissement des stations dans les sections aériennes est possible. Il s'agira alors d'un nouveau projet.

197. Les rames du REM de l'Est semblent ne contenir que deux voitures. Je suis préoccupé par cette capacité qui me semble faible. Sera-t-il possible de faire circuler des rames de quatre voitures à long terme avec le REM de l'Est?

La dimension des rames est étudiée selon les volumes d'achalandage attendus à court, moyen et long terme. Selon nos études, les rames de 2 voitures sont suffisantes pour répondre à la demande, sachant aussi qu'il sera possible d'ajouter quelques véhicules supplémentaires en réduisant l'intervalle d'exploitation. Advenant une augmentation largement supérieure de la demande dans le futur, l'agrandissement des stations dans les sections aériennes est possible. Il s'agira alors d'un nouveau projet.

198. Sur quels critères la Caisse s'est-elle basée pour choisir un système de train léger sur rails ?

Il faut le bon mode au bon endroit. Dans la région métropolitaine de Montréal, la solution de métro léger offre un service rapide, fréquent et fiable. Nos études ont démontré que c'est cette technologie qui permet de répondre à la demande actuelle et future.

Nous avons effectué une analyse exhaustive pour identifier la meilleure solution de mobilité pour atteindre les objectifs établis par le gouvernement : soit de connecter avec un réseau structurant de transport le centre-ville de Montréal à la pointe est de l'Île et au cégep Marie-Victorin.

Nos experts ont évalué les différents modes de transport (tramway, tram-train, métro léger), analysé les différentes méthodes d'insertion (surface, aérienne, souterraine) pour l'ensemble du projet et plus particulièrement au centre-ville.

Le tramway ne circulant pas dans des emprises dédiées, il doit donc partager l'emprise avec les voitures, piétons ou cyclistes, ce qui ralentit sa vitesse commerciale et ne permet pas de répondre au volume d'achalandage identifié dans les secteurs à desservir.

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 45 minutes pour aller de Pointe-aux-Trembles au Centre-Ville.

Une étude comparative sur les différents modes étudiés est disponible sur notre site web par le biais de [ce lien](#).

199. Qu'est-ce qui a motivé le choix de construire 2 REM qui ne fonctionnent pas sur le même système ?

Les deux REM sont des systèmes de métro léger entièrement automatisés et basés sur les mêmes solutions technologiques. Cependant, les deux réseaux sont autonomes pour prendre en compte les besoins spécifiques en achalandage de chaque ligne. À cet effet, la ligne REM de l'Est aura deux voitures par rame contre quatre pour le REM. L'intermodalité des réseaux REM étant une priorité, le REM de l'Est sera toutefois connecté au REM via un tunnel piétonnier reliant la station terminale Robert-Bourassa à la Gare Centrale.

200. Les besoins des citoyens de Pointe-aux-Trembles et de ceux d'Hochelaga-Maisonneuve ne sont absolument pas les mêmes. Comment en arrivez-vous à leur proposer la même solution modale?

Comme tout projet de transport structurant, le REM de l'Est traverse plusieurs quartiers et arrondissements qui ont des caractéristiques différentes. Celles-ci ont été analysées par CDPQ Infra et la proposition du REM de l'Est est une réponse qui convient aux besoins de mobilité pour chacun des secteurs traversés.

Afin de répondre aux besoins de l'ensemble du territoire, CDPQ Infra effectue des études exhaustives. Nos études utilisent les données des enquêtes origine-destination, des données prévisionnelles des flux de circulation du ministère des Transports du Québec et les données d'utilisation des cartes OPUS sur le territoire en question. Ces données nous permettent d'établir les lignes de désirs des citoyens et d'avoir un portrait complet des besoins de déplacements sur le territoire. Pour nous assurer de tenir compte des besoins futurs, nos études évaluent et prennent en compte :

- l'évolution des historiques d'achalandage ;
- l'évolution démographique régionale ;
- L'évolution des taux d'emploi dans la région métropolitaine ;
- la progression du PIB du Québec ;
- les prévisions de l'Institut de la Statistique du Québec et du Conference Board du Canada.

Ces études nous ont permis de proposer le projet de référence du REM de l'Est qui prend en compte les besoins de déplacement des usagers des 7 villes et arrondissements traversés.

201. L'avenir du transport en commun n'est-il pas plutôt du côté de petites navettes électriques?

Il faut le bon mode au bon endroit. L'achalandage prévu pour le REM de l'Est de 133 000 usagers par jour à l'horizon 2044, justifie l'utilisation d'un mode de métro léger qui correspond aux besoins des utilisateurs. Les petites navettes électriques pourraient s'arrimer davantage pour effectuer les premiers et derniers kilomètres à certaines stations. Des équipements pour des terminus d'autobus seront d'ailleurs prévus à plusieurs stations du REM de l'Est.

202. Pourquoi les bancs des wagons sont-ils tous orientés vers le centre ? Combien y aura-t-il de places assises par voitures ?

Pour des voitures qui circulent dans les deux sens, les études démontrent que des bancs orientés vers le centre sont ce qui est le plus confortable pour les usagers, plutôt que de se déplacer à contresens.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

203. Pourquoi ne pas réhabiliter le Train de l'Est ?

Le REM de l'Est est un système de métro léger sur rail, ce qui n'est pas la même technologie que pour les trains de banlieue. De plus, la ligne de train de Mascouche utilise un corridor ferroviaire propriété du CN où circulent également des trains de marchandises, le tout sur une voie unique. Cette exploitation est incompatible avec un métro léger qui circule à haute fréquence, haute vitesse et qui nécessite une voie ferrée dans les deux directions. Néanmoins, le projet permettra aux résidents du secteur Mascouche et Repentigny de générer des gains de temps importants avec une connexion à la station Pointe-aux-Trembles.

L'ARTM travaille à raffiner son analyse de l'impact du REM de l'Est sur le réseau du métro ou sur la ligne de trains de banlieue Mascouche.

204. Pourquoi le mode de transport par monorail suspendu sur pneumatique n'a aucunement été considéré dans l'étude comparative de AECOM-SYSTRA ? Avez-vous analysé un système de train suspendu afin de réduire l'ampleur de la structure ?

De par ses organes de roulement spécifiques, il n'existe peu, sinon aucun, système monorail en exploitation dans les conditions hivernales similaires à celles de Montréal. De plus, la complexité des aiguillages du monorail rendrait la connexion du tronç commun au centre-ville vers les deux branches de l'est et nord de Montréal très compliquée et impliquerait des temps de manœuvre conséquents. Ces temps de manœuvre augmenteraient l'intervalle entre deux véhicules, réduisant de fait le niveau de service du REM de l'Est.

Enfin, mais pas des moindres, avec le monorail, l'évacuation des passagers en ligne, en cas de panne, d'accident ou d'incendie serait difficile.

Comme sur le REM initial, les roues seront en acier pour permettre l'exploitation des véhicules dans les conditions hivernales de Montréal. En effet, alors que les véhicules sur pneumatiques peuvent apporter certains avantages notamment en termes de bruits et vibrations, ils ne permettent pas d'assurer une adhérence suffisante sur la neige ou le verglas. Les véhicules sur pneumatiques sont donc exclusivement utilisés en infrastructures souterraines ou dans les pays avec un climat modéré ou chaud.

205. La technologie de caténaires sera-t-elle aussi utilisée pour le REM de l'Est ?

Oui, il est prévu d'utiliser la technologie des caténaires pour alimenter les voitures électriques du REM de l'Est.

Autres

206. Pourquoi l'entente commerciale a-t-elle été retirée du site web de la CDPQ Infra ?

L'entente définit le cadre général et les principes qui encadrent le modèle d'affaires entre le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec, pour la planification, le financement, la mise en œuvre et l'exploitation de projets majeurs d'infrastructure publique. Nonobstant cette entente, le gouvernement conserve ses responsabilités de gestion du Plan québécois des infrastructures (PQI) qui définit, sur une période décennale, le programme d'investissement, les orientations, les priorités ainsi que le mode de réalisation des infrastructures publiques. Un [résumé](#) est disponible sur notre site web.

207. Quel est le rôle du comité d'experts ?

Le comité d'experts a le mandat d'émettre des recommandations au bureau de projet sur la qualité architecturale du réseau et son intégration urbaine en amont de la conception et de participer à l'élaboration des lignes directrices sur le concept architectural qui seront imposées aux consortiums dans le cadre du processus d'appel d'offres. Pour en savoir davantage :

<https://cdpqinfra.com/fr/rem-est/comite>

208. Les connexions intermodales seront-elles piétonnes ?

Certaines connexions intermodales seront piétonnes et d'autres seront directement intégrées et harmonisées, selon les possibilités en place. De plus, notre objectif est de proposer une infrastructure qui sera sécuritaire à l'intérieur et aux abords des structures. Nous allons réaliser des études de circulation aux abords des stations et mettre en place des mesures pour favoriser la sécurité de tous, le jour et la nuit. Nous travaillons aussi avec les arrondissements pour bien réfléchir les accès piétons aux stations et nous souhaitons contribuer à la Vision Zéro de la ville de Montréal.

Le REM de l'Est sera connecté aux réseaux de transport collectif métropolitains et maximisera ainsi l'intermodalité et la fluidité des déplacements. Il offrira en effet des connexions à :

- la ligne verte du métro (stations Honoré-Beaugrand et L'Assomption)
- la ligne bleue du métro (future station Lacordaire)
- la ligne orange du métro (station Bonaventure, via la Gare Centrale)
- la ligne de trains de banlieue Mascouche (gare Pointe-aux-Trembles)
- au SRB Pie-IX (future station Pie-IX/Notre-Dame)
- au REM (station Gare centrale)
- aux réseaux d'autobus de la STM, STL, du RTL et d'exo.

209. Pourquoi le rabattement n'a pas été la solution retenue pour Pointe-Aux-Trembles comme il l'a été pour Rivière-des-Prairies ?

Dans le secteur qui lie Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est, le REM de l'Est circulera en aérien au centre de la rue Sherbrooke, de l'avenue Georges-V jusqu'à la Gare de Pointe-aux-Trembles. Quatre stations sont prévues, soit Saint-Jean-Baptiste, Tricentenaire, Rousselière et Pointe-aux-Trembles. De plus, pour chacune de ces stations, l'interconnexion avec les lignes d'autobus locales, régionales et interurbaines se fera en plus de la connexion avec la gare à Pointe-Aux-Trembles avec la ligne de train de banlieue de Mascouche.

210. Quel scénario coche le plus de cases en termes d'analyse multicritères ?

Le scénario que nous présentons lors des séances d'information et lors des consultations publiques est celui qui maximise la satisfaction de l'ensemble des critères analysés et qui répond le mieux aux attentes et surtout aux besoins de la mobilité des citoyens de l'est de Montréal.

211. Peut-on obtenir la liste des expropriations résidentielles dans les différents secteurs ?

Les expropriations n'ont pas encore débuté. L'analyse des acquisitions nécessaires pour le projet commencera dès que le tracé est fixé et final.

Le tracé emprunte en grande partie des emprises routières municipales et une grande majorité des lots requis sont des terrains publics et nous travaillons à optimiser le tracé pour minimiser les expropriations.

Pour éviter toute spéculation, les lots ont fait l'objet d'une réserve foncière, car ils présentent un potentiel élevé de surenchère. On parle ici de terrains privés.

Le processus d'acquisition de ces terrains se fera par expropriation, à leur juste valeur marchande.

Une soixantaine de terrains sont visés à l'heure actuelle par le décret, ce qui constitue un nombre que nous souhaitons limiter compte tenu de l'ampleur de ce projet qui se déploiera sur 32 km et inclura la construction de 23 nouvelles stations de métro léger.

212. Est-ce que le REM de l'Est aura un impact sur la hausse des prix des logements et l'accès aux logements abordables ?

L'habitation et le logement sont une responsabilité de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec avec qui nous collaborons étroitement afin d'assurer que le projet bénéficie au plus grand nombre.

L'accès à du transport collectif rapide est efficace contribue à l'amélioration des conditions socio-économiques des populations moins nanties.

213. Est-ce que le REM de l'Est aura un impact sur les emplois des chauffeurs d'autobus ?

Le REM de l'Est est complémentaire aux réseaux existants de métro, train et autobus. Une collaboration étroite est en place avec la STM afin d'assurer le rabattement des autobus aux nouvelles stations du REM de l'Est. Globalement, tous les partenaires travaillent de concert pour offrir plus de services de transport collectif et non les réduire.

214. Est-ce possible d'avoir accès aux entreprises qui feront peut-être le REM, les appels d'offres, les soumissionnaires, etc. ?

Le processus d'appel d'offres pour le REM de l'Est n'est pas encore démarré. Les processus d'approvisionnement pour les projets de CDPQ Infra respectent les meilleures pratiques bâties sur les principes de probité, d'ouverture, d'équité et de transparence.

Toutes les informations relatives au processus d'appel d'offres seront communiquées et diffusées au plus grand nombre. Ce processus sera lancé en 2022.