

FICHE D'INFORMATION
REM DE L'EST

Rosemont— La Petite-Patrie



LE REM DE L'EST

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

7:00
7:02
7:04

2 à 4 min
fréquence aux
heures de pointe



7 jours sur 7



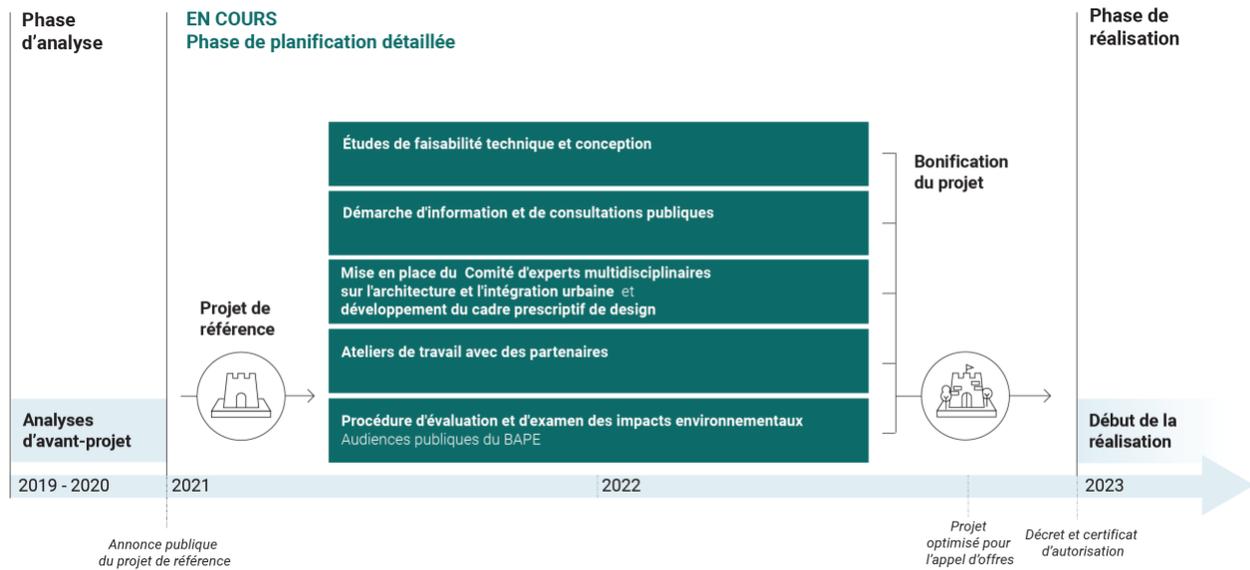
7 stations
intermodales



23 stations
accessibles
universellement



L'ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET EN BREF



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

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

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

LE REM DE L'EST À ROSEMONT—LA PETITE-PATRIE

Pourquoi un métro léger?

Trois modes ont été analysés pour le REM de l'Est : le tramway, le tram-train et le métro léger. Le métro léger, qui roule sur un corridor dédié, a été sélectionné en raison de sa vitesse commerciale élevée et de sa flexibilité, qui favorise l'attractivité du réseau et permet de maximiser le transfert entre la voiture et le transport collectif.

De plus, parmi les modes étudiés, le métro léger est le seul qui présente la capacité de répondre aux besoins de mobilité des gens de l'Est. Effectivement, dans le tronçon central, le métro léger permet d'accueillir jusqu'à 12 000 passagers par heure, alors que le tramway et le tram-train ne peuvent en accueillir que 5 100. Cette capacité est divisée par deux dans chacune des branches qui viennent alimenter le tronçon central. Les fréquences de passage peuvent aller jusqu'à une rame aux 90 secondes avec le métro léger sans aucun risque de perturbation liée au trafic. Pour leur part, le tramway et le tram-train ne peuvent passer au mieux qu'aux 3 minutes 30 dans le corridor central et donc aux 7 minutes sur les branches.

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

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



LES STATIONS

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

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

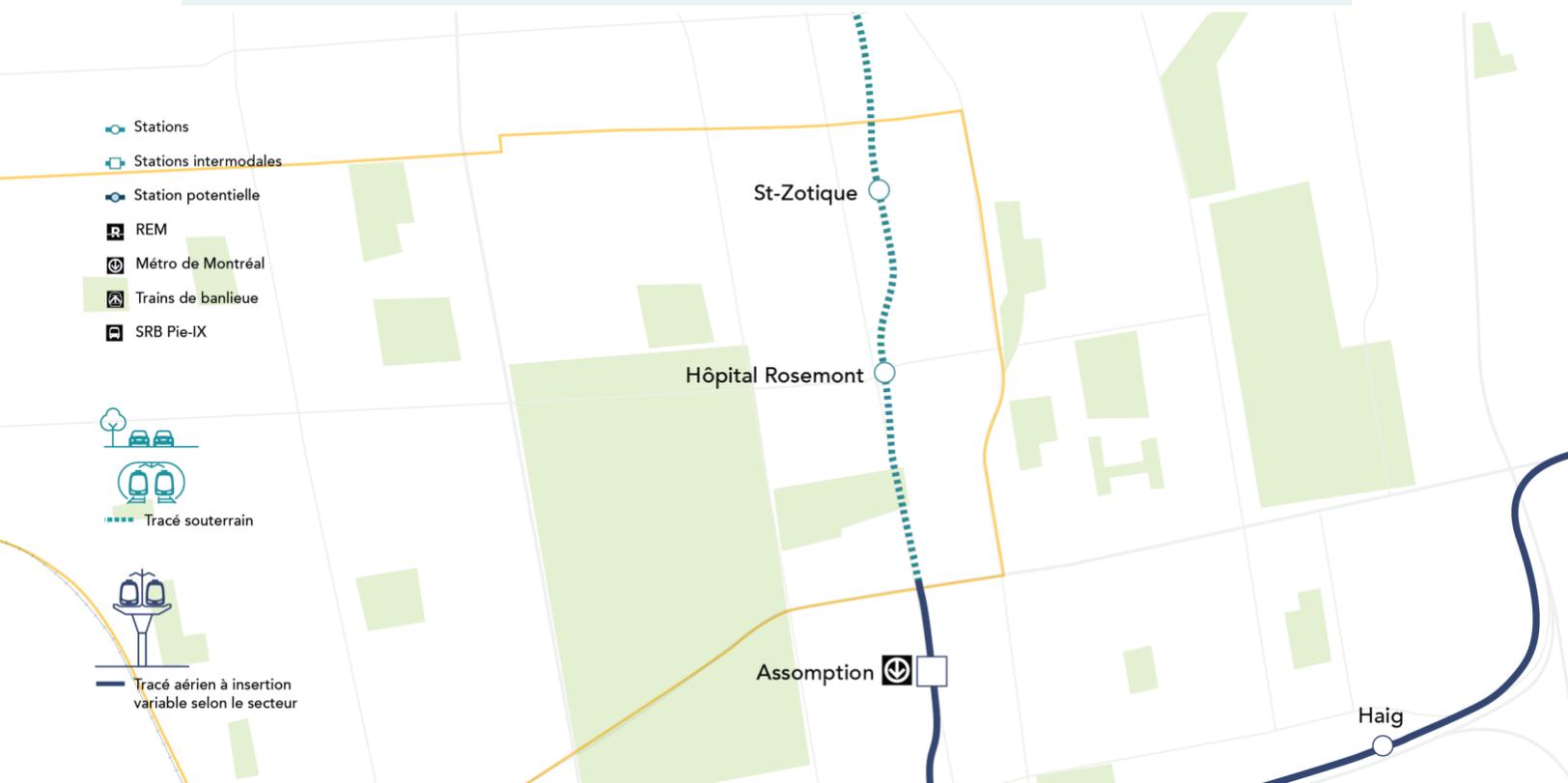
À ces principes généraux s'ajoute la volonté de favoriser une conception conviviale, fonctionnelle et cohérente avec l'aménagement actuel des quartiers.

Concrètement, les stations seront composées d'un édifice en rive de la voie dans laquelle on retrouvera les services d'achat de titres et les portillons pour l'accès au réseau. De l'édifice les passagers descendent à un niveau mezzanine d'où ils peuvent ensuite rejoindre les quais.

Pourquoi une insertion souterraine dans Rosemont?

Les études ont démontré que la section sur le boulevard Lacordaire de la rue Sherbrooke jusqu'au boulevard Couture ne respecte pas le critère de hauteur du cadre bâti pour envisager l'insertion d'une structure aérienne. 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.



Dans le secteur de **Rosemont**, le REM de l'Est sera souterrain, sous l'axe du boulevard l'Assomption et ensuite du boulevard Lacordaire vers le nord. Deux stations sont prévues à Rosemont, soit Hôpital Maisonneuve-Rosemont et Saint-Zotique.

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

Dégagement nécessaire

de **5,3** mètres

Quais de

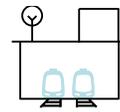
40 mètres

Hôpital Rosemont

Sur le site de l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont.



Connexions disponibles avec des lignes d'autobus locales.



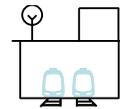
Station souterraine

Saint-Zotique

Sur le site de l'hôpital Santa-Cabrini.



Connexions disponibles avec des lignes d'autobus locales.



Station souterraine

BÉNÉFICES DU PROJET POUR LE SECTEUR

Une nouvelle offre de transport collectif au service des collectivités

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

	Situation actuelle en TC	Avec le REM de l'Est	% de gain de temps par rapport à la situation actuelle TC
Hôpital Maisonneuve-Rosemont ↔ centre-ville	35 min	16 min	55%
Parc Maisonneuve ↔ Cégep Marie-Victorin	35 min	25 min	30%
Collège de Maisonneuve ↔ Gare Pointe-aux-Trembles	60 min	35 min	40%

Découvrir le secteur

Le passage du REM de l'Est assure une connexion très attendue avec le pôle de santé qui est constitué par l'Hôpital-Maisonneuve-Rosemont, l'Institut de Cardiologie et l'Hôpital Santa-Cabrini. Les stations du REM de l'Est situées dans ce secteur permettent également aux voyageurs de profiter de destinations importantes telles que Espace pour la Vie et le Parc Maisonneuve.

IMPACTS ANTICIPÉS DU PROJET POUR LE SECTEUR

Un cadre réglementaire pour encadrer les nuisances

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

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

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

Impact visuel

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

Faune et flore

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

Patrimoine

Aucun impact anticipé sur le patrimoine dans le secteur.

Archéologie

L'étude de potentiel archéologique réalisée en 2020 a identifié quelques zones à potentiel archéologique le long du tracé. L'engagement de CDPQ Infra est de réaliser des inventaires archéologiques sur chacune de ces zones, en amont des travaux de construction, le tout en conformité avec les règles du Ministère de la culture et des communications.



RESTEZ INFORMÉS

- > [Cliquez ici](#) Feuillet technique – présentation du projet
- > [Cliquez ici](#) Présentation du projet
- > [Cliquez ici](#) Vidéo de présentation
- > [Cliquez ici](#) Consultations publiques