

Un service
fréquent, rapide
et fiable

ROBERT-BOURASSA

CÉGEP MARIE-VICTORIN

POINTE-AUX-TREMBLES



Vue sur les berges du fleuve à
bord d'une voiture du REM de l'Est
sur la rue Notre-dame Est
*à titre indicatif seulement

Mobilité.
Intégration.

Réseau express
métropolitain
(REM) de l'Est



Filiale de la Caisse de dépôt
et placement du Québec

cdpqinfra.com



En bref

32 km
de nouveau
métro léger

23
stations
accessibles
universellement

Stations de
40
mètres
de long

Système
automatisé
avec

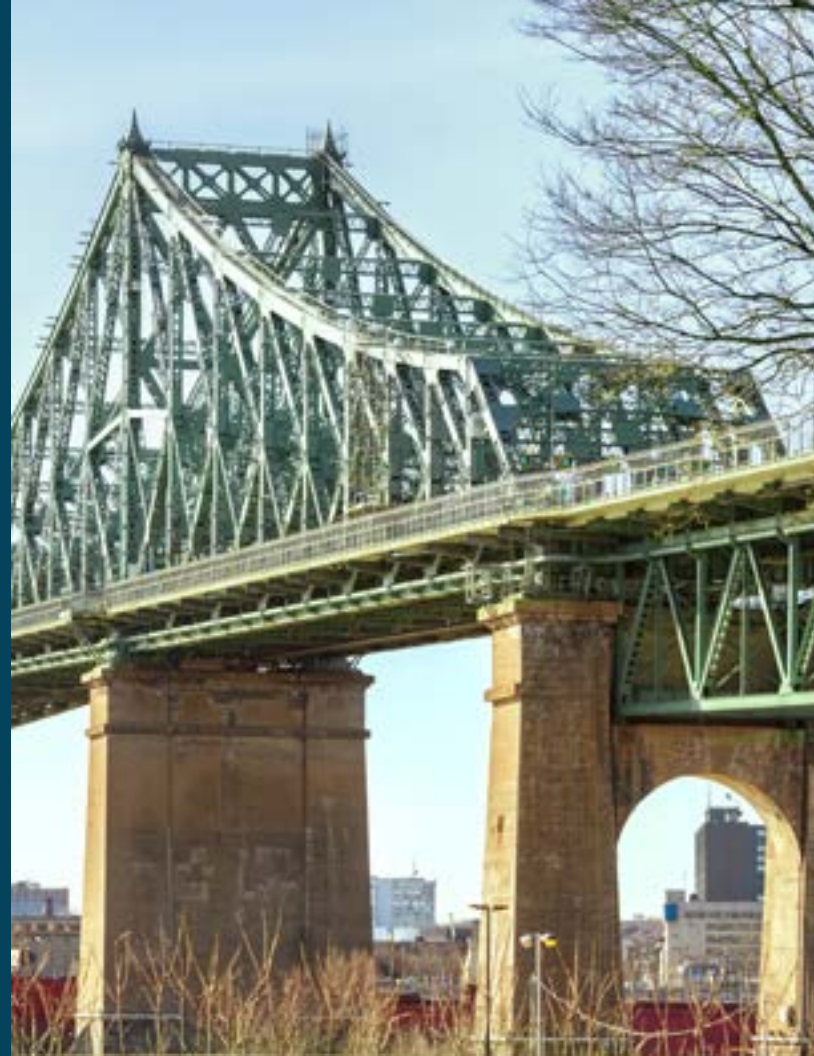
portes
palières

Rame
de **2** voitures



Voitures de métro
léger électriques

100%
automatisées



Le REM de l'Est

SERVICE PROJETÉ À LA MISE EN SERVICE

Fréquence d'environ 2 à 4 min.
aux heures de pointe

- > Heures d'ouverture synchronisées avec le réseau de métro de la STM
- > Fréquence aux heures de pointe :
 - **2 minutes** pour le tronçon commun
 - **4 minutes** pour les antennes Pointe-aux-Trembles et Cégep Marie-Victorin
- > Temps de trajet très compétitifs vers le centre-ville :
 - en **25 minutes** pour la station Pointe-aux-Trembles, soit une économie de temps de déplacement de 35 à 70%
 - de **30 minutes** pour la station Cégep Marie-Victorin, soit une économie de temps de déplacement de 25 à 60%

BÉNÉFICES POUR L'ENVIRONNEMENT

Réduit les GES de
35 000 tonnes/an

- > Évite 165 millions de véhicules-km par an (horizon 2044)
- > Encourage le transfert modal de l'auto-solo au transport collectif
- > Diminue la pollution sonore liée à la congestion routière
- > Contribue à la stratégie gouvernementale visant l'électrification des transports

MOBILITÉ

Achalandage (horizon 2044) :
133 000 usagers/jour
et 380 M passagers-km/an

- > Double la superficie du réseau du métro dans l'est de Montréal (x 2,5)
- > S'intègre et offre un service complémentaire aux réseaux de transports collectifs :
 - Métro de Montréal (lignes orange, verte et bleue)
 - Train de banlieue (Mascouche)
 - SRB Pie-IX
 - Réseaux d'autobus (STM, STL, RTL, exo)
 - REM (Gare centrale)
 - Trains interurbains (Gare Centrale)

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

6,3 G\$ de contribution au PIB
du Québec

- > Plus de 60 000 emplois directs et indirects pendant la construction
- > Dessert 27 millions de pc² vacants dans l'est de Montréal
- > Réduit les pertes économiques liées à la congestion routière (4,2G\$/année dans la région métropolitaine)
- > Permet la connectivité aux pôles d'affaires, d'emplois, de santé, d'éducation et de loisirs de l'est de Montréal

MISE EN CONTEXTE

Sur la base des grandes orientations soumises par le gouvernement du Québec, CDPQ Infra a amorcé en mai 2019 l'étude d'un système de transport collectif électrique pour relier l'est de Montréal et le secteur du Cégep Marie-Victorin au centre-ville.

La solution proposée :
Le REM de l'Est

La solution développée par CDPQ Infra consiste à construire un nouveau réseau de métro léger automatisé dans l'est et le nord-est de Montréal, soit le Réseau express métropolitain (REM) de l'Est. Ce nouveau réseau compte 32 km de nouveaux corridors dédiés au transport collectif et se déploie sur deux antennes et un tronçon commun.



Les rames sont composées de **deux voitures** de métro léger électriques et sont alimentées par un système caténaire (*fil aérien*).

Le REM de l'Est compte **23 stations universellement accessibles**. Le service est offert **7 jours sur 7**, aux mêmes heures que le métro de Montréal.

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

Le tracé

LE TRONÇON COMMUN

Débute au centre-ville à la hauteur du boulevard Robert-Bourassa et s'insère en aérien au centre du **boulevard René-Lévesque**. Il se poursuit sur la rue Notre-Dame et dessert plusieurs secteurs en redéveloppement avant de bifurquer vers le nord à proximité de la rue Dickson et de se séparer en deux antennes distinctes.

Tracé aérien sur le terre-plein central du **boul. René-Lévesque**

- Évite les conflits et les risques avec les nombreuses infrastructures enfouies (*collecteurs, métro, utilités publiques, fondations*) sur plusieurs kilomètres
- Offre de nouvelles vues sur le centre-ville et le fleuve Saint-Laurent
- Maximise la sécurité des déplacements piétons, cyclistes et voitures

Tracé aérien en rive nord de la **rue Notre-Dame E.**

- Emprise plus large de la rue
- Maximise la sécurité des flux de déplacements piétons, cyclistes et voitures
- Assure une cohabitation harmonieuse avec le futur réaménagement en boulevard urbain
- Offre des nouvelles vues sur les berges du fleuve Saint-Laurent à l'entrée du centre-ville
- Maximise la sécurité des déplacements piétons, cyclistes et voitures

L'ANTENNE MARIE-VICTORIN

Crée un nouveau lien entre le secteur du Cégep Marie-Victorin dans l'arrondissement Montréal-Nord et le centre-ville de Montréal. Ce tracé compte une section en tunnel sous le **boulevard Lacordaire** et dessert plusieurs quartiers denses actuellement mal desservis en transport collectif.

Tracé majoritairement souterrain suivant le **boul. Lacordaire**

- Évite les expropriations nécessaires pour élargir la voie publique
- Assure une meilleure intégration du réseau dans un secteur résidentiel dense et au cadre bâti de faible hauteur
- Maximise la sécurité des déplacements piétons, cyclistes et voitures

L'ANTENNE POINTE-AUX-TREMBLES

Offre un nouveau service rapide entre la pointe est de l'île et le centre-ville de Montréal en desservant plusieurs secteurs qui présentent un potentiel de redéveloppement. Le tracé aérien emprunte la **rue Sherbrooke** à l'est de l'autoroute 25.

Tracé aérien sur le terre-plein central de la **rue Sherbrooke E.**

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

La fréquence de passage du REM de l'Est, est d'environ aux **2 à 4 minutes** aux heures de pointe.

7:04
7:06
7:08

Rapide, le REM de l'Est offre un gain de temps de parcours de **10 à 55 minutes** par rapport à la voiture pour les usagers qui voyagent vers le centre-ville, soit une **réduction de 25% à 70 %** sur la durée totale du trajet.



Un service fréquent, rapide et fiable

Le REM permet d'appuyer le redéveloppement de l'est de Montréal en raison notamment de son ampleur, des secteurs traversés, des connexions aux autres réseaux et des bénéfices sur l'environnement.

Pour un maximum de fiabilité, de sécurité et d'accessibilité, les stations sont dotées de **portes palières, d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques**. Le **WiFi** sera également disponible sur l'ensemble du réseau.



UN MOTEUR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

En termes de retombées économiques, le REM de l'Est de Montréal permettra de créer plus de 60 000 emplois pendant la construction et contribuera à hauteur de 6,3G\$ au PIB québécois. Le nouveau réseau dessert 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 ainsi que les nombreux parcs industriels. En rendant ces pôles d'emplois facilement accessibles en transport collectif, le REM de l'Est contribuera à améliorer l'attractivité des entreprises et organisations du territoire et la rétention de la main-d'œuvre dans le secteur.

Sur le plan du développement du territoire, le nouveau réseau traversera 27 millions de pi² de terrains vacants aux abords du fleuve Saint-Laurent, que ce soit dans le Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île ou du Secteur Assomption Sud – Longue-Pointe. Le REM de l'Est servira ainsi de levier dans l'effort de décontamination des friches industrielles entrepris par le gouvernement du Québec, le premier pas pour réaliser la vision d'une vallée de l'innovation le long du fleuve Saint-Laurent.

Les gains de temps importants générés par le REM de l'Est pour les usagers permettront d'accroître la productivité et contribueront également à la réduction des pertes économiques liées à la congestion routière (estimées en 2018 à 4,2G\$/année dans la région métropolitaine).

DES BÉNÉFICES ENVIRONNEMENTAUX IMPORTANTS

L'amélioration marquée des temps de déplacement avec le REM de l'Est contribuera à un transfert modal de l'auto-solo vers le transport collectif. L'achalandage estimé sera de 380 millions de passagers-km par an (horizon 2044). Ce transfert modal offre plusieurs autres bénéfices dont :

la réduction des émissions de GES de l'ordre de 35 000 tonnes par année

l'élimination de 165 millions de véhicules-km parcourus à plus long terme (horizon 2044)

la diminution de la pollution sonore liée la congestion routière

Étant entièrement électrique, le REM de l'Est s'inscrit aussi pleinement dans la stratégie gouvernementale visant l'électrification des transports.

Enfin, le projet contribuera à l'amélioration du bilan environnemental global de l'est de Montréal grâce à l'utilisation accrue des transports collectifs ainsi que l'effet de levier pour l'effort de décontamination des terrains vacants de l'est.

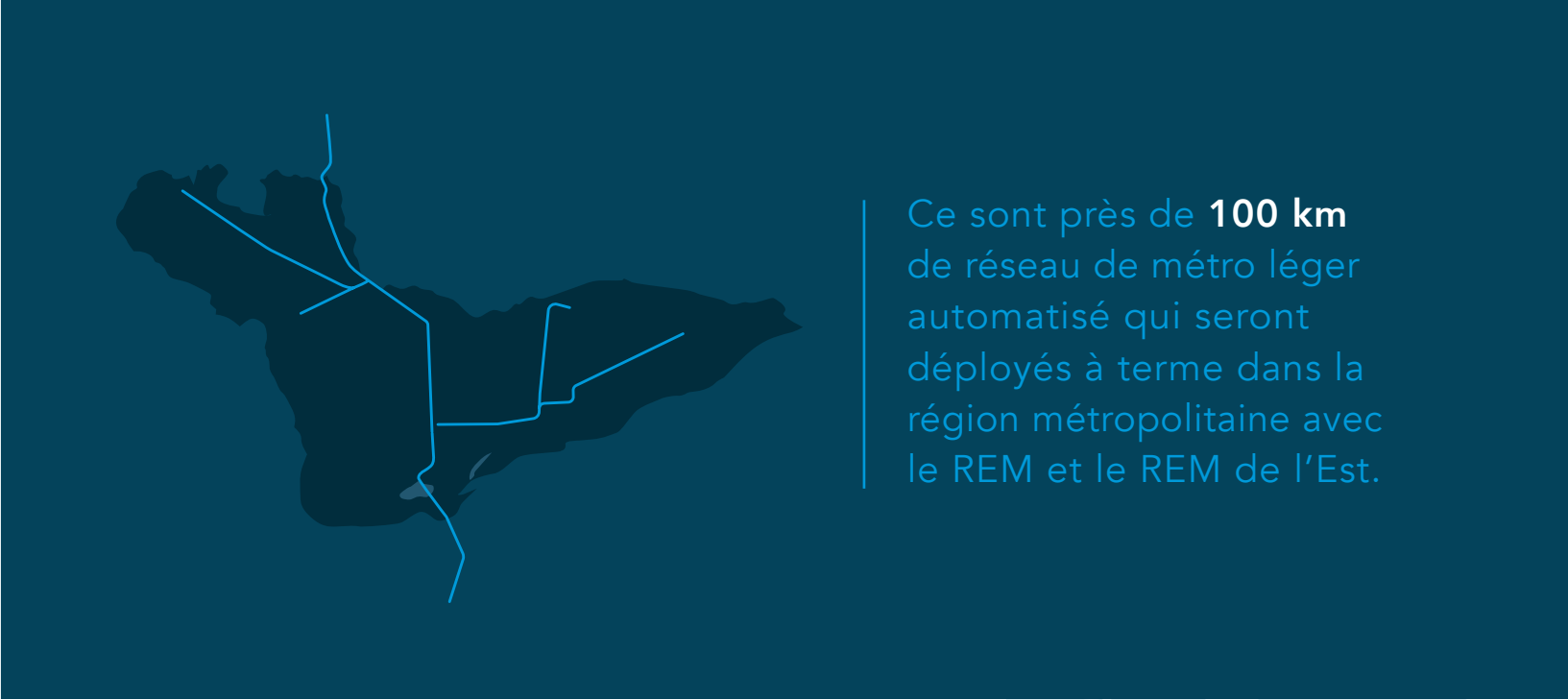


UN PROJET QUI RÉPOND AUX PRIORITÉS DES PARTIES PRENANTES

L'amélioration significative de la desserte en transport collectif de nombreux secteurs stratégiques de l'est répond aux priorités énoncées par les acteurs du territoire.

Des rencontres avec les municipalités, les sociétés de transport, les groupes économiques, en environnement ou des représentants des usagers seront organisées afin de discuter du projet et d'évaluer les opportunités d'optimisations.

Des activités citoyennes telles que des portes ouvertes et d'autres médiums seront aussi déployés pour rejoindre le public.

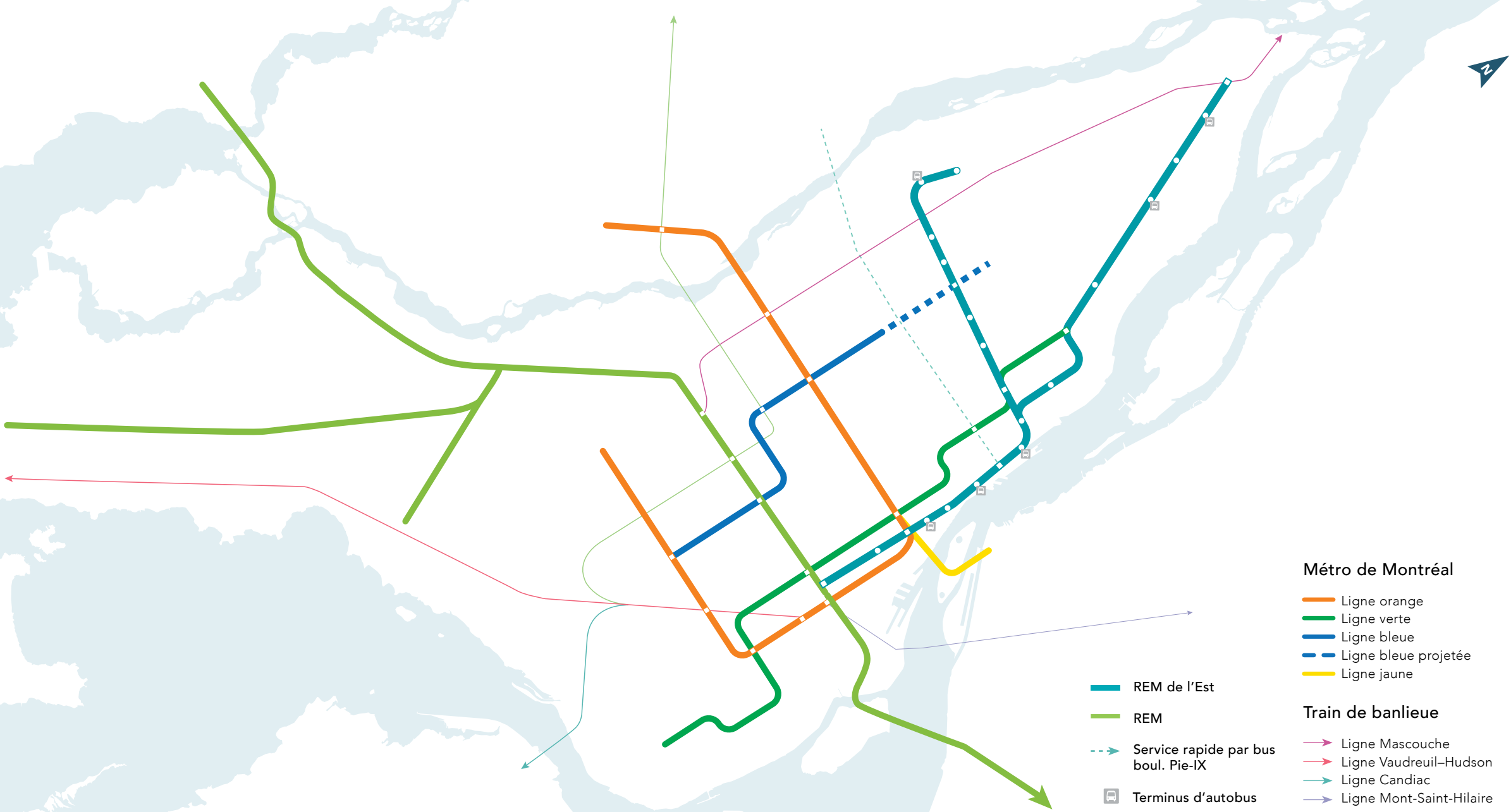


Ce sont près de **100 km** de réseau de métro léger automatisé qui seront déployés à terme dans la région métropolitaine avec le REM et le REM de l'Est.

Un réseau intermodal et connecté

En plus de 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 (*métro de Montréal, trains de banlieue, SRB Pie-IX, REM, autobus*) et maximisera ainsi l'intermodalité et la fluidité des déplacements.

Cette intermodalité permet 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, ainsi que sur les lignes vertes et bleues du métro de Montréal.





Un réseau intégré à la trame urbaine

Un métro léger aérien qui sillonne l'est montréalais offrira aux riverains, travailleurs et visiteurs une nouvelle construction signature à découvrir, dont l'architecture sera harmonieuse et durable. Les passagers auront accès à des perspectives visuelles intéressantes pour découvrir les quartiers dans toute leur pluralité et pourront profiter d'une vue prenante sur le fleuve Saint-Laurent.

Le choix d'une structure aérienne comporte plusieurs avantages dont celui de s'adapter aux quartiers traversés, minimiser les impacts sur l'aménagement des voies routières, des axes piétons et cyclistes et d'éviter de fragmenter le territoire. De plus, une structure aérienne offre de la flexibilité pour une évolution future du réseau selon le développement urbain.

Une attention particulière sera accordée au traitement architectural de la structure aérienne et des stations afin de les doter d'un traitement architectural moderne et emblématique pour le centre-ville de Montréal, à l'image des grandes métropoles.

Le nouveau réseau permettra également de créer de nouveaux axes de déplacements entre les pôles d'attraction de l'Est, comme le parc Maisonneuve et le Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, des institutions de santé reconnues comme le CHUM, l'Institut de Cardiologie de Montréal, l'Hôpital Louis-Hyppolite-Lafontaine, l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont et des institutions de savoir comme le Cégep Marie-Victorin et l'UQAM. Cette desserte bonifiée contribuera à améliorer le quotidien des citoyens.



Espaces verts

- 1 Parc-nature du Ruisseau-de-Montigny
- 2 Parc Maisonneuve
- 3 Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies

Hôpitaux

- 1 Institut de cardiologie
- 2 Louis-Hippolyte-Lafontaine
- 3 CHUM
- 4 Santa Cabrini
- 5 Maisonneuve-Rosemont

Pôles d'emploi

- 1 Centre-ville de Montréal
- 2 Zones industrielo-portuaires
- 3 Secteur Stade olympique
- 4 Secteur Assomption Sud
- 5 Longue-Pointe
- 6 Secteur de la Pointe-de-l'Île

Pôles de savoir

- 1 Cégep Marie-Victorin
- 2 Institut de santé mentale de Montréal
- 3 CHUM
- 4 UQAM

Un support au redéveloppement de la rue Notre-Dame Est

Quatre stations du REM de l'Est desserviront la rue Notre-Dame Est, du boulevard René-Lévesque jusqu'à la rue Dickson, ce qui contribuera aux efforts de revitalisation du secteur. Grâce à l'empreinte au sol restreinte de l'insertion aérienne, tant au niveau des piliers que des stations, l'espace requis pour les aménagements d'un futur boulevard urbain vert et dynamique sera disponible.

Le passage du métro léger en aérien permettra ainsi de maintenir un accès direct aux berges et de contribuer à la bonification de l'environnement urbain.

La responsabilité du redéveloppement de la rue Notre-Dame Est relèvera des autorités municipales et gouvernementales.

10 G\$

Les coûts du projet sont estimés à environ **10 G\$** (valeur nominale). Le REM de l'Est constitue le **plus important investissement** en transport collectif jamais réalisé au Québec.



*À titre indicatif seulement
Station du REM de l'Est
sur la rue Notre-Dame Est

