

FICHE D'INFORMATION
REM DE L'EST

Saint-Léonard et Montréal-Nord



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



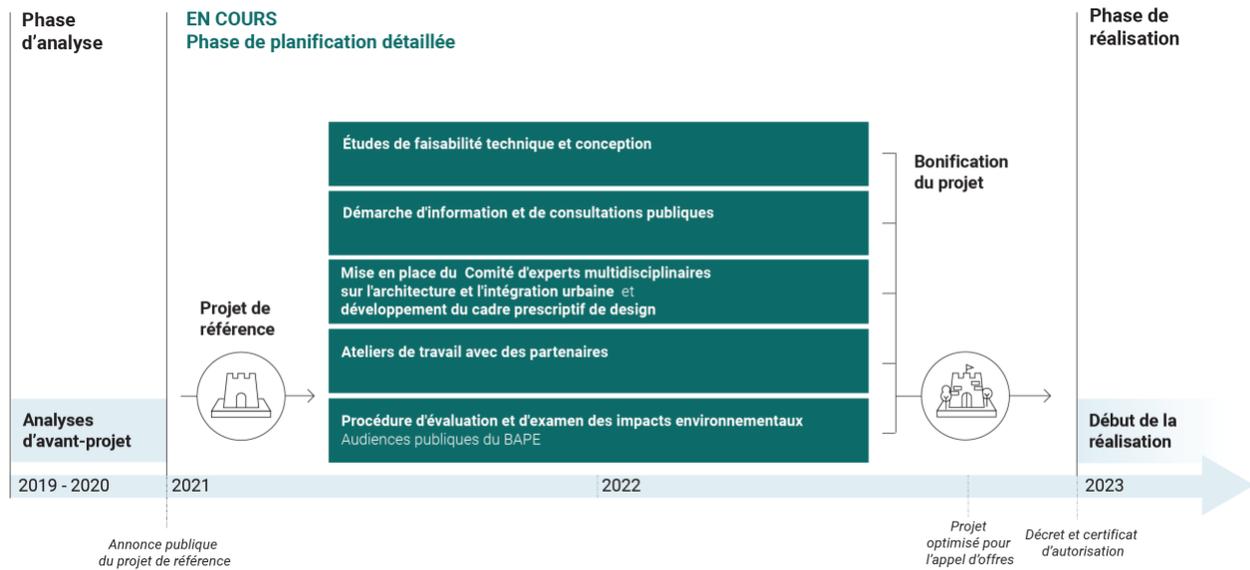
7 stations
intermodales



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 SAINT-LÉONARD ET MONTRÉAL-NORD

Dans le secteur qui lie les arrondissements de Saint-Léonard et Montréal-Nord, le REM de l'Est s'insérera en souterrain dans l'axe du boulevard Lacordaire entre l'Autoroute 40 et le boulevard Henri-Bourassa, l'Assomption au nord de la rue Sherbrooke pour se rendre jusqu'au Cégep Marie-Victorin.

Pourquoi un métro léger?

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

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

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

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



LES STATIONS

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

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

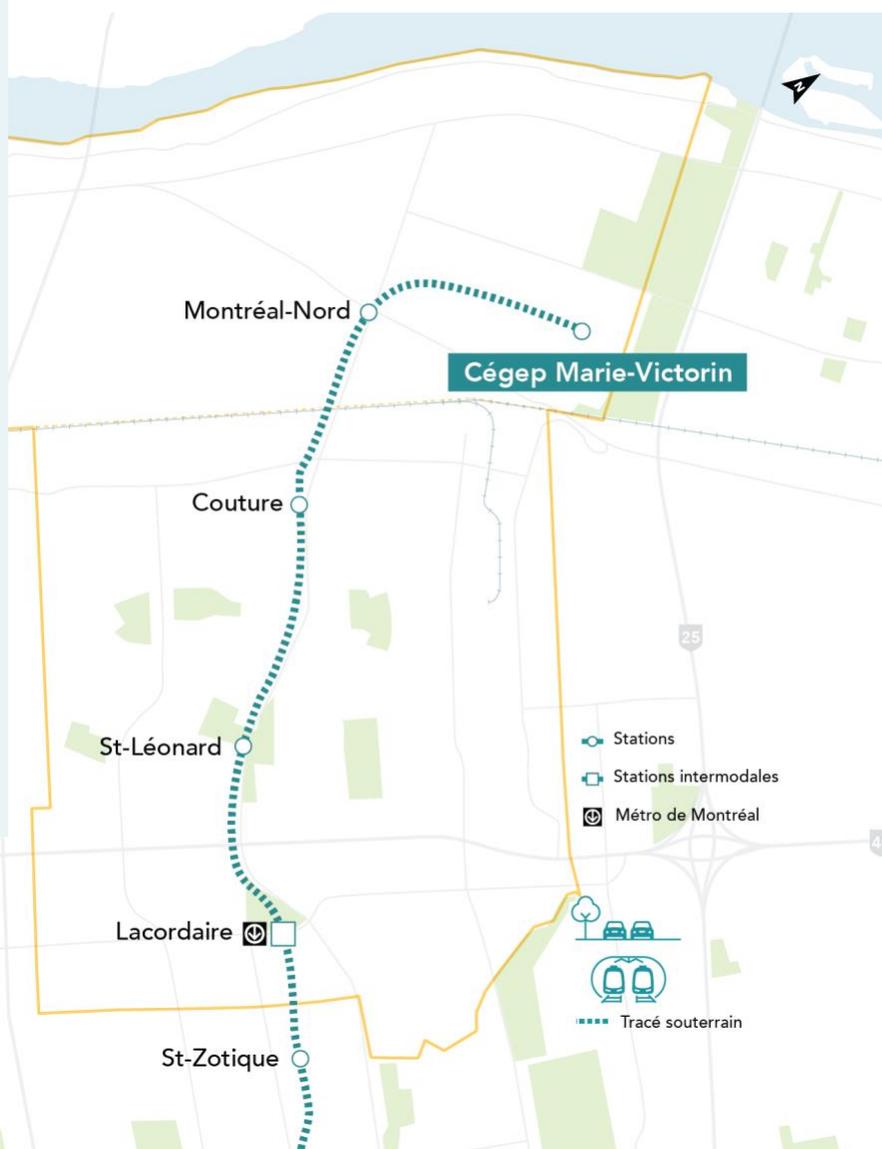
À ces principes généraux s'ajoute la volonté de favoriser une conception conviviale, fonctionnelle et cohérente avec l'aménagement actuel des quartiers.

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

Pourquoi une insertion souterraine dans l'axe de Lacordaire ?

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.



Cinq stations sont prévues dans le secteur, soit Lacordaire, St-Léonard, Couture, Montréal-Nord et Cégep Marie-Victorin.

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

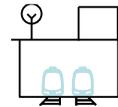
Quais de
40 mètres

Lacordaire

L'édicule est situé au coin de Lacordaire et Jean-Talon Est.



Connexions disponibles aux lignes d'autobus locales et à la station de métro projetée Lacordaire du prolongement de la ligne bleue.



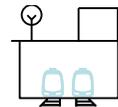
Station souterraine

St-Léonard

L'édicule est situé sur Lacordaire dans le stationnement du Parc Wilfrid-Bastien.



Connexions disponibles avec des lignes d'autobus locales.



Station souterraine

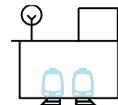
Couture

(anciennement Honoré-Mercier)

L'édicule est situé au coin de Couture et Lacordaire.



Connexions disponibles avec des lignes d'autobus locales.



Station souterraine

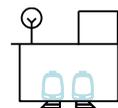
Montréal-Nord

(anciennement Rolland)

L'édicule est situé au coin de Lacordaire et Henri-Bourassa.



Connexions disponibles avec des lignes d'autobus locales et interurbains.



Station souterraine

Cégep Marie-Victorin

La station est située sur la rue Marie-Victorin à proximité du terrain Cégep Marie-Victorin.



Connexions disponibles
avec des lignes d'autobus
locales et interurbains.



Station souterraine

L'architecture du réseau est en cours d'élaboration.

Image de la station Saint-Léonard à titre indicatif seulement.



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
Cégep Marie-Victorin ↔ centre-ville	70 min	30 min	60 %
Cégep Marie-Victorin ↔ Promenade Ontario	60 min	30 min	50 %

Découvrir le secteur

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 de l'est de Montréal.

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 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.

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 près de certaines stations du secteur. 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](#) Feuillelet technique – présentation du projet
- > [Cliquez ici](#) Présentation du projet
- > [Cliquez ici](#) Vidéo de présentation
- > [Cliquez ici](#) Consultations publiques