



Merci de patienter

*La séance débutera sous peu.*

# Mot de bienvenue

Harout Chitilian

*vice-président, Affaires corporatives,  
Développement et Stratégie*

---

CDPQ Infra

Ville de  
Montréal

Ministère  
des Transports

---

**Jean-Marc  
Arbaud**

*président et chef  
de la direction*

**Harout  
Chitilian**

*vice-président,  
Affaires corporatives,  
Développement  
et Stratégie*

**Virginie  
Cousineau**

*directrice, Affaires  
publiques*

**David  
Therrien**

*Directeur, projets de  
mobilité durable*

**Jonathan  
Lavallée**

*Directeur, projets  
spéciaux*

**Denis  
Andlauer**

*directeur principal,  
Stratégies de transport*

**Natividad  
Garcia Mayor**

*directrice technique*

**Elizabeth  
Boivin**

*directrice,  
Environnement*

ARTM

**Marc  
Choquette**

*directeur, Architecture  
et intégration urbaine*

---

**Daniel  
Bergeron**

*directeur exécutif,  
Planification du  
transport et de la  
mobilité*

# Un nouveau réseau de transport **pour l'Est** de Montréal

Séance d'information

**REM DE L'EST | MAI 2021**

Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec | [cdpqinfra.com](http://cdpqinfra.com)

Ce document constitue de l'information privilégiée et confidentielle, et ne peut être transmis ou communiqué sans le consentement préalable de la Caisse.



# Ordre du jour

1 Modèle CDPQ Infra

---

2 Analyses et projet de référence

---

PHASE 1 - Analyse de la mobilité

---

PHASE 2 - Analyse multicritères des scénarios préliminaires

---

PHASE 3 - Analyse des enjeux

---

Solution proposée

---

3 Intégration

---

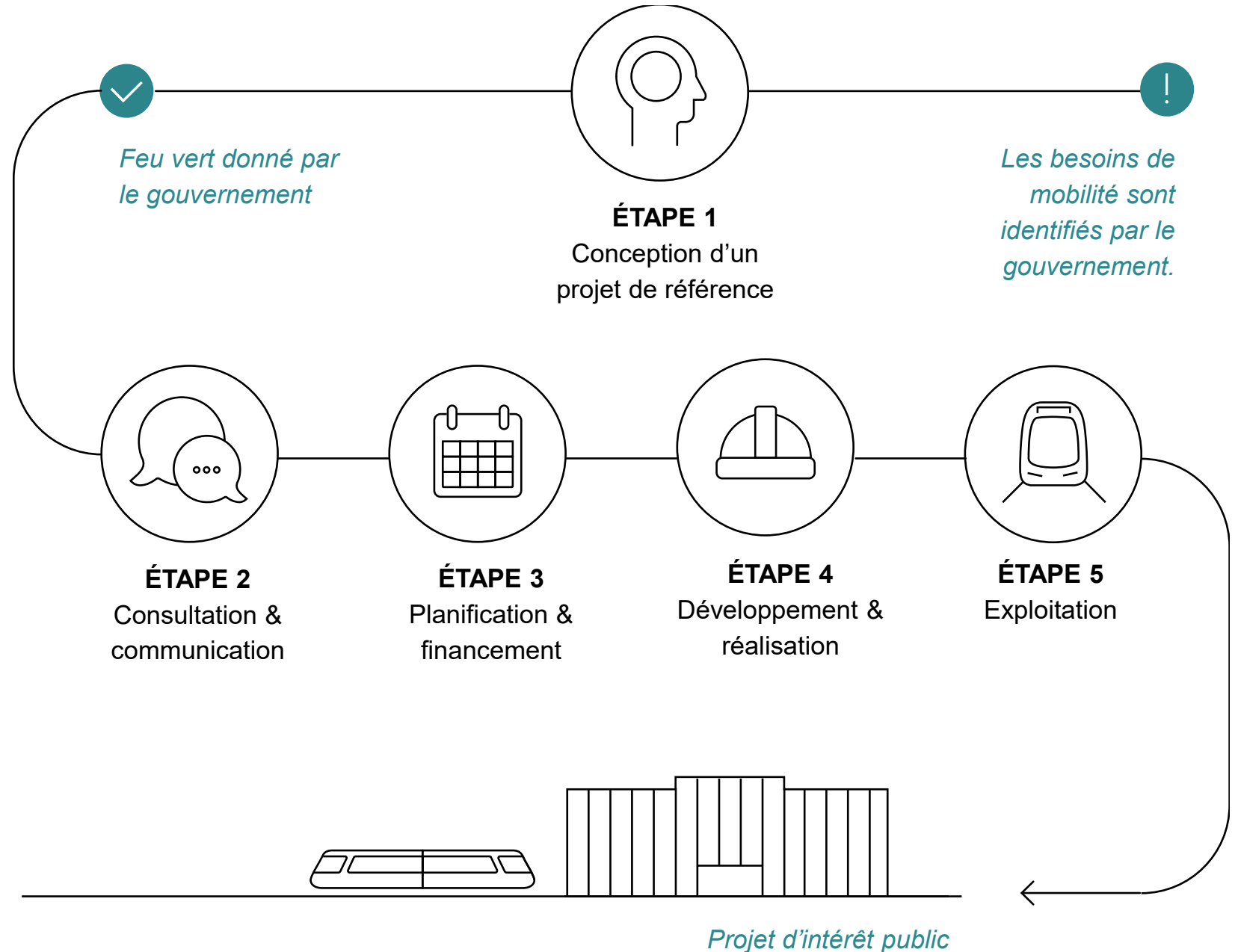
4 Prochaines étapes



# Modèle CDPO Infra

# Un modèle novateur dévoilé en 2015

CDPQ Infra est l'une des seules organisations dans le monde à réunir la capacité financière et l'expertise technique pour concrétiser des mégaprojets d'infrastructures.





Analyses &  
projet de référence



# Intrants qui ont été considérés dans le choix de la solution



## PRÉ-PHASE

Diagnostic du territoire



## PHASE 1

Analyse de la mobilité

---

Identification des besoins de mobilité



## PHASE 2

Analyse multicritères des scénarios préliminaires

---

Identification des tracés potentiels



## PHASE 3

Analyse des enjeux

---

Identification du mode et du type d'insertion



## RÉSULTAT

Proposition d'un projet de référence

Les analyses des intrants et le choix de la solution sont étudiés avec nos partenaires.

# PHASE 1

## Analyse de la mobilité

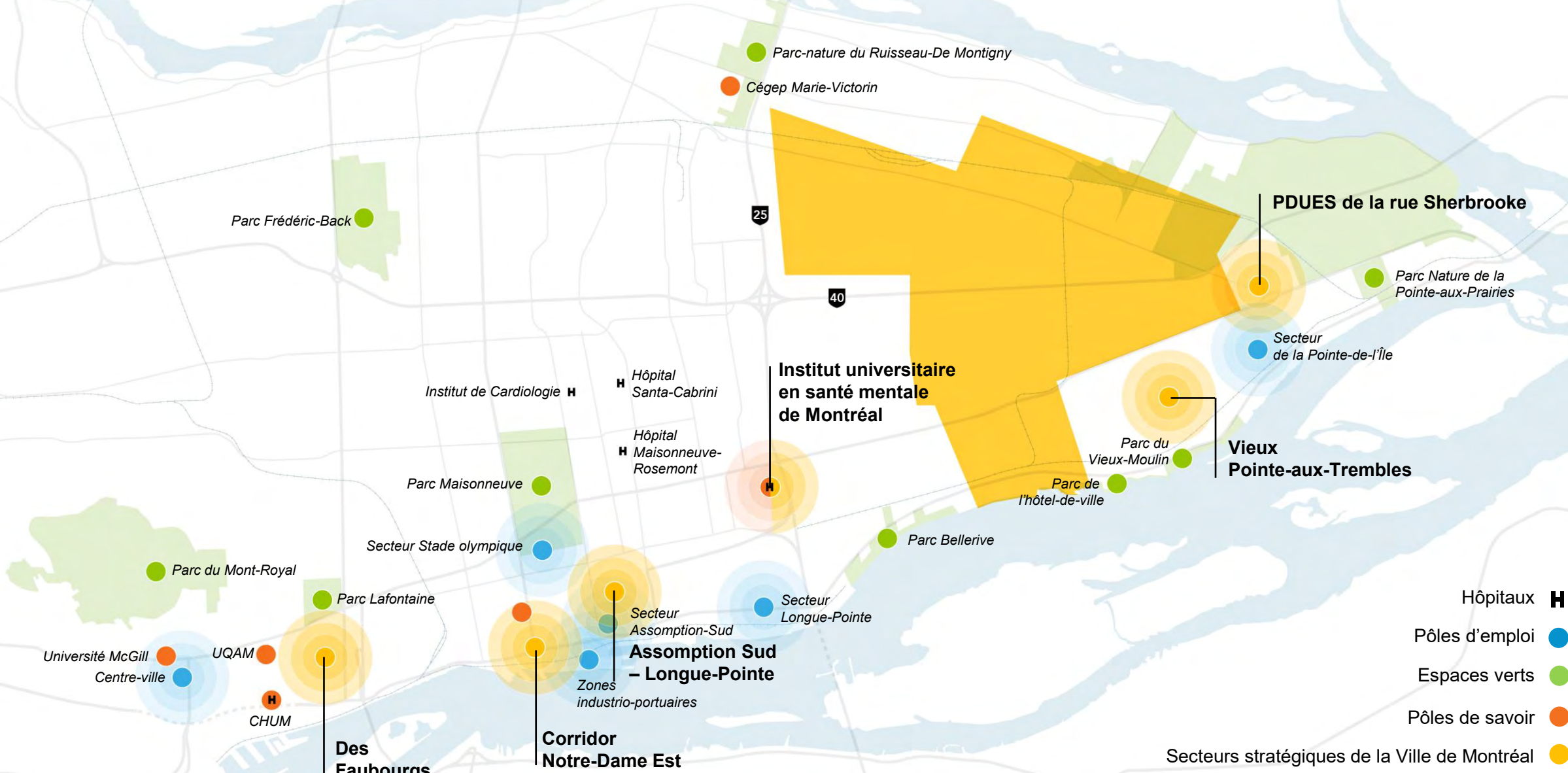
---

Objectif:

**Identification des besoins  
de mobilité**



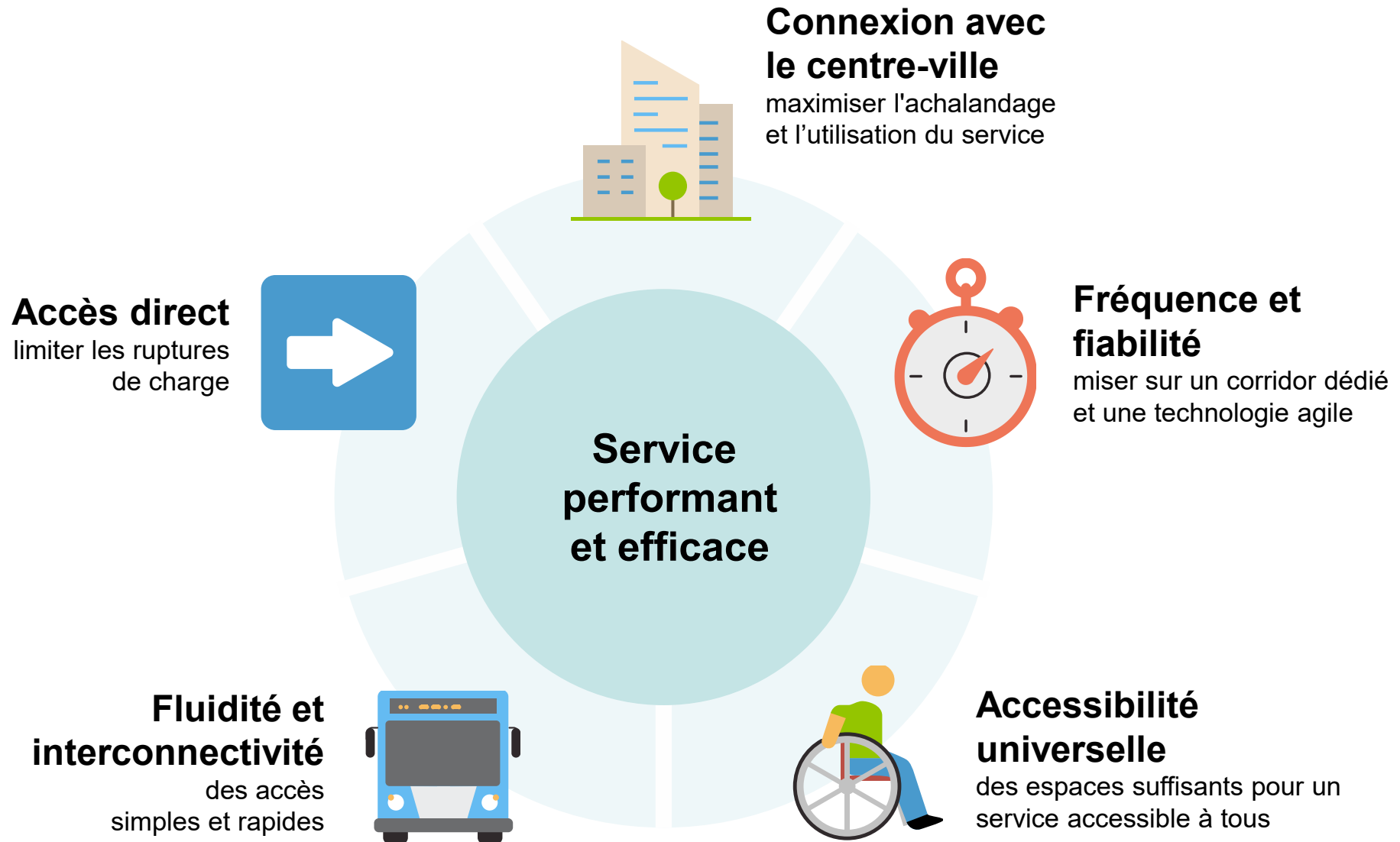
# Des pôles stratégiques à desservir



- Hôpitaux **H**
- Pôles d'emploi **●**
- Espaces verts **●**
- Pôles de savoir **●**

Secteurs stratégiques de la Ville de Montréal **●**

# Principes pour favoriser l'appropriation du transport collectif



# PHASE 2

Analyse  
multicritères des  
scénarios  
préliminaires

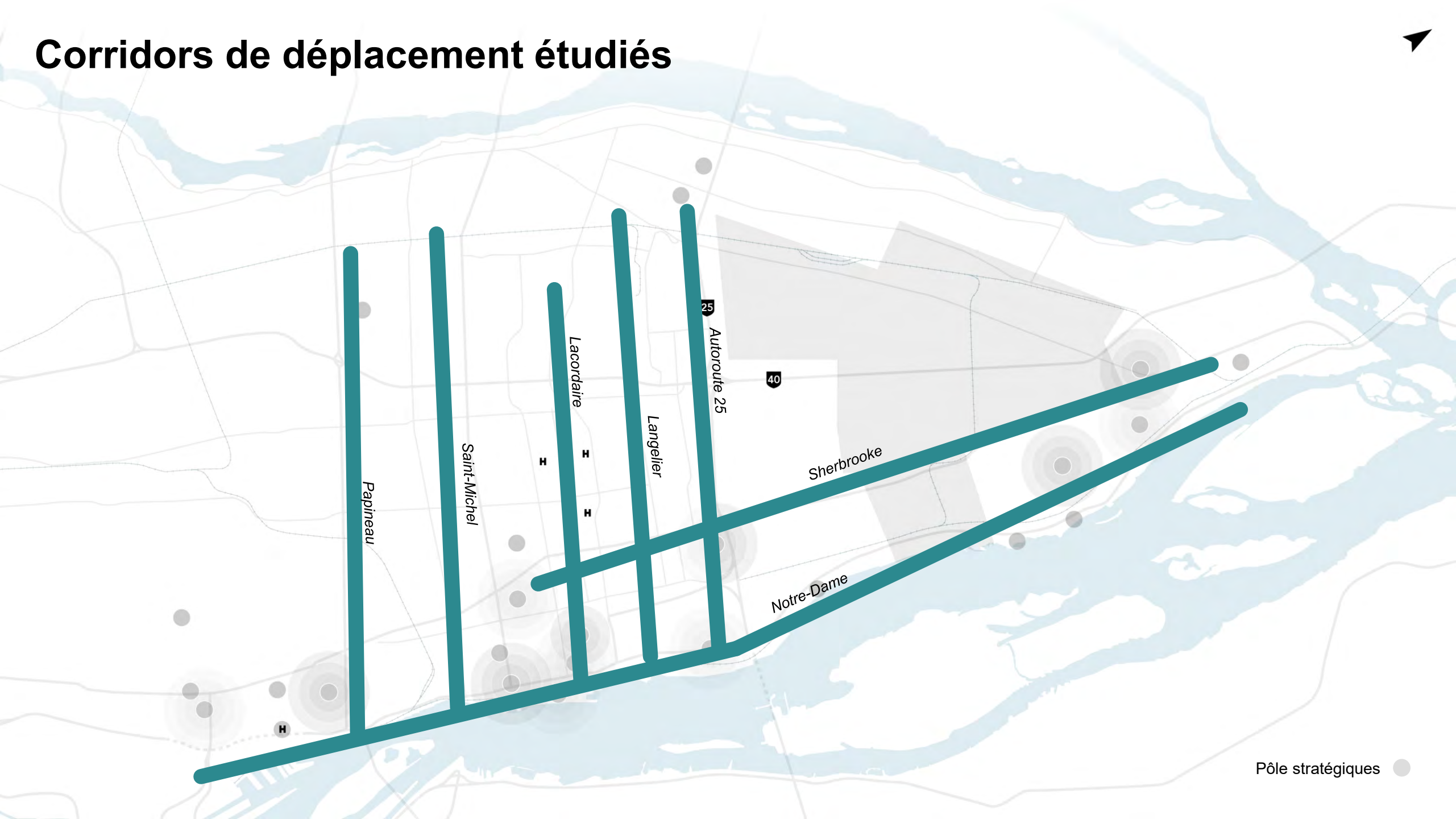
---

Objectif:

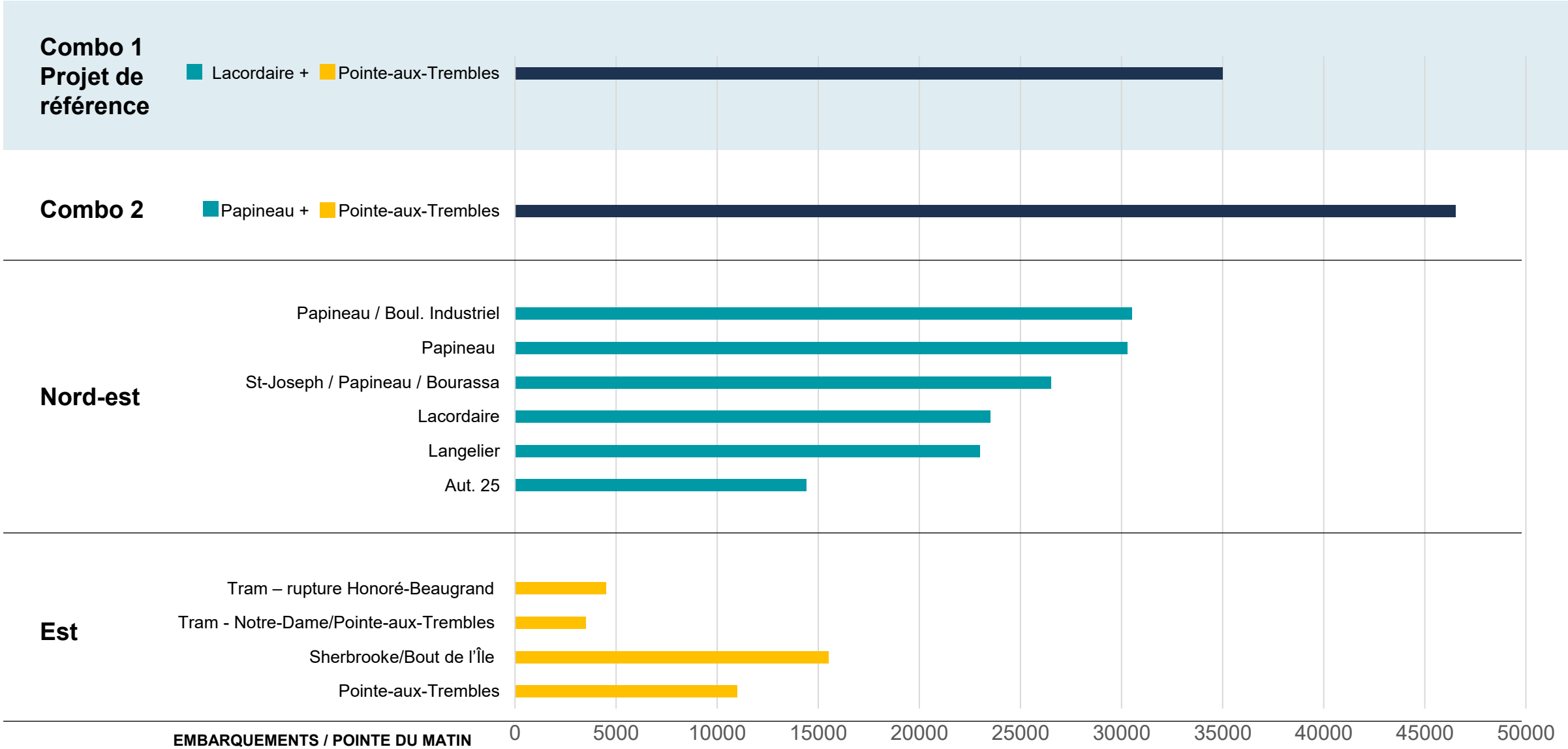
**Identification des  
tracés potentiels**



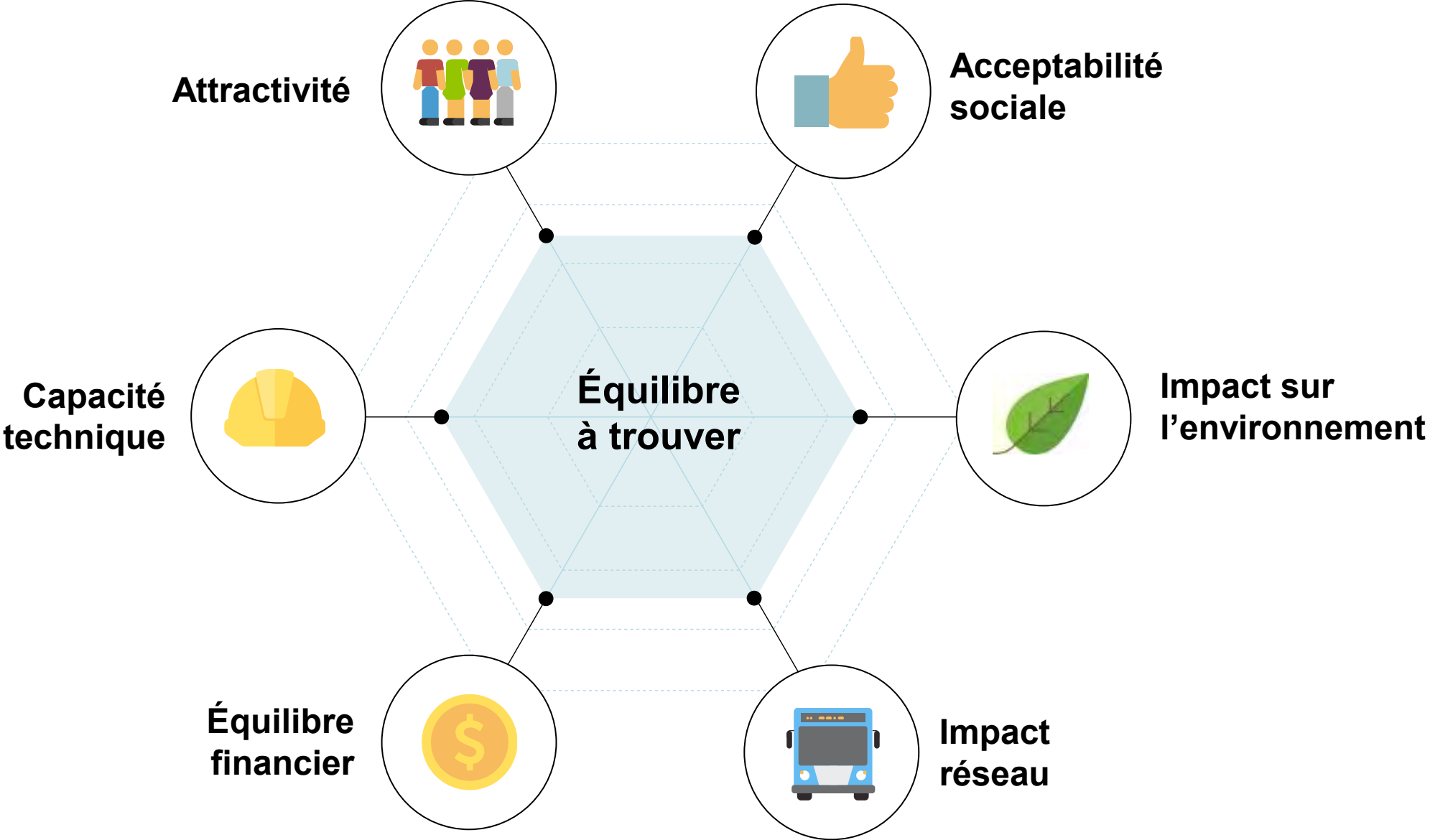
# Corridors de déplacement étudiés



# Achalandage – études préliminaires



# Analyse multicritères des scénarios préliminaires et analyse des enjeux





# PHASE 3

## Analyse des enjeux

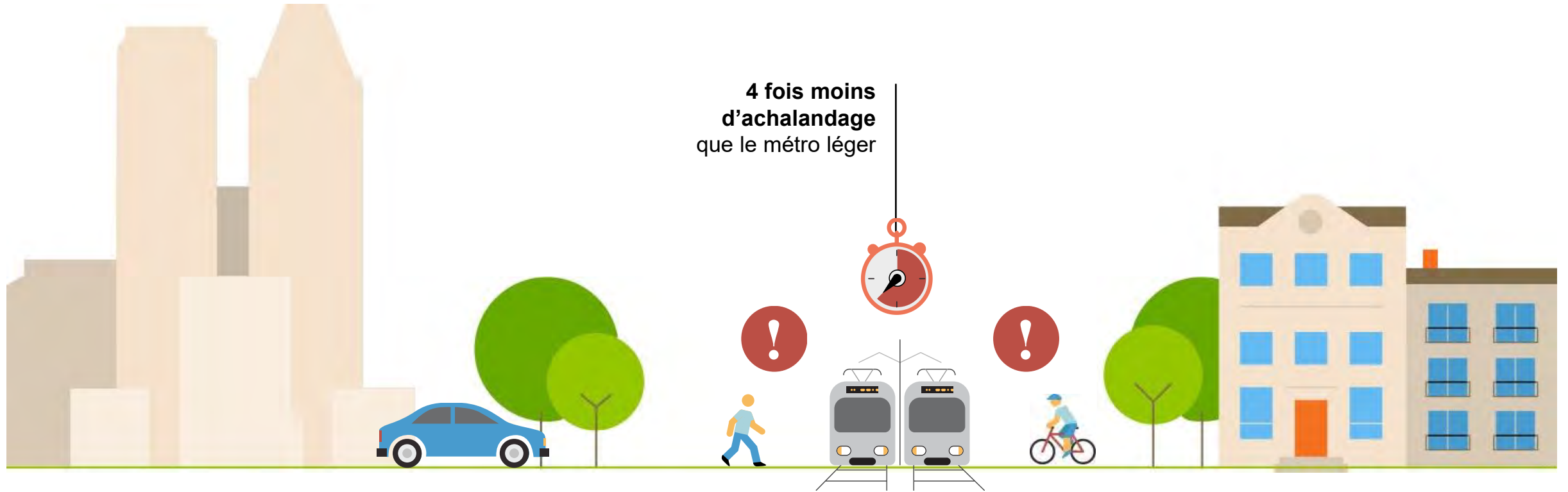
---

Objectif:

**Identification du mode  
et du type d'insertion**



# Tramway



Temps de déplacement non compétitif : **20 km/h**



Fréquence de passage: **3,5 à 4 minutes**

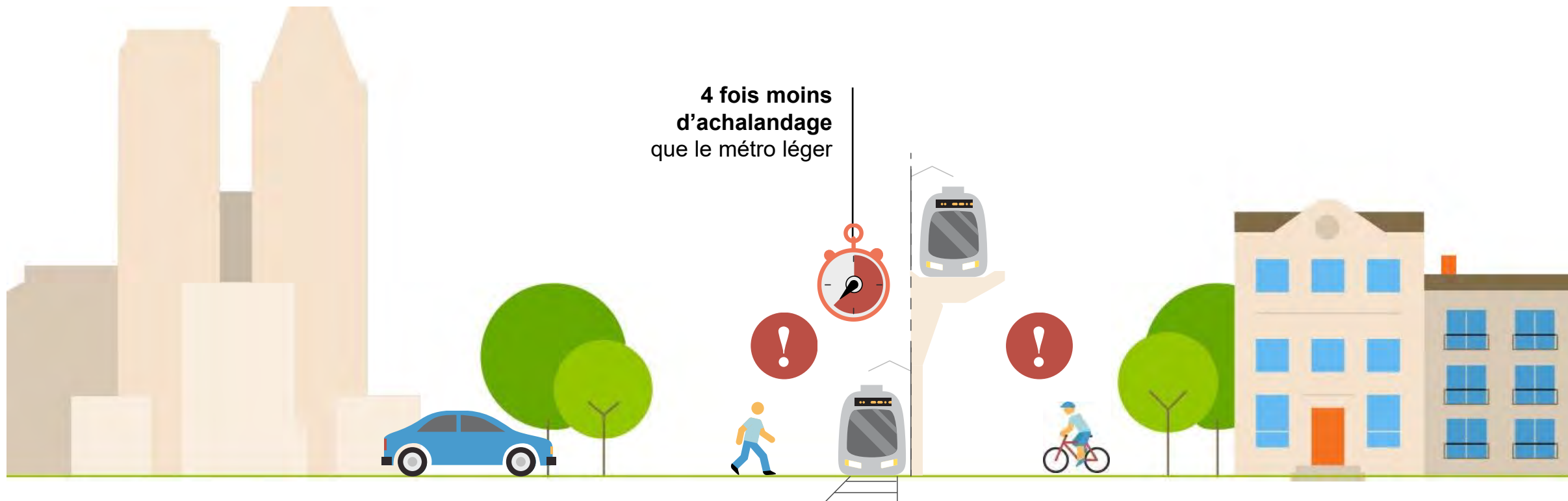


**Limite majeure à la capacité d'achalandage:** insuffisant pour répondre à la demande



**Peu flexible** à l'évolution des besoins

# Tram-train



Temps de déplacement moyen, selon l'insertion



Fréquence de passage équivalente au tramway lorsqu'au sol  
**3,5 à 4 minutes**

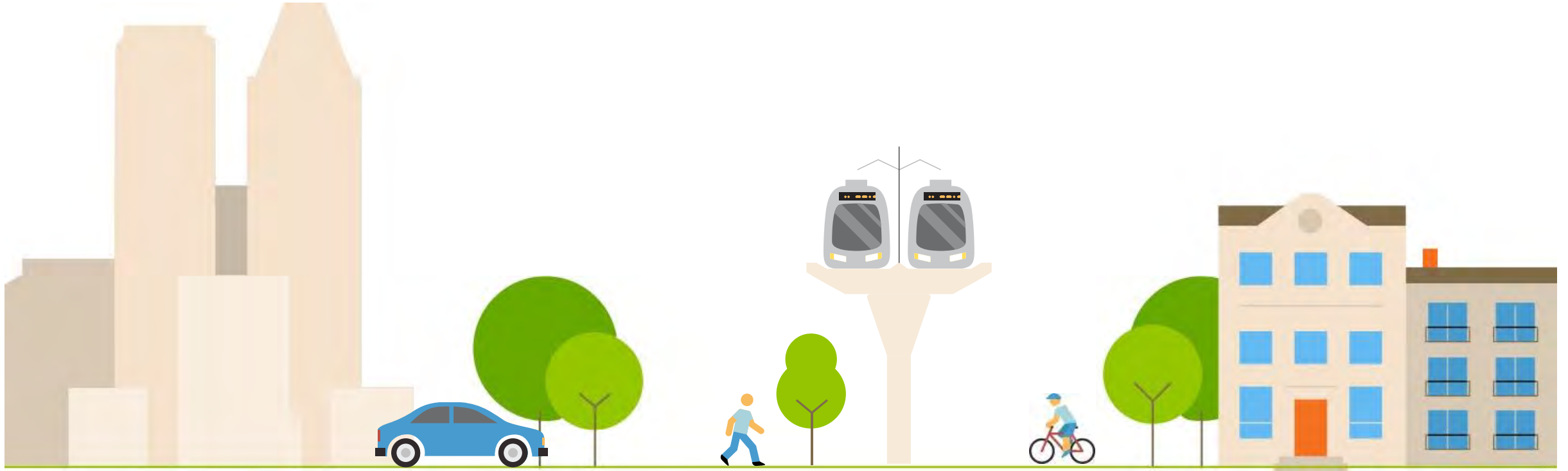


**Achalandage: insuffisant** pour répondre à la demande



**Peu flexible** à l'évolution des besoins

# Métro léger



Temps de déplacement  
compétitif : **40 – 45 km/h**



Fréquence de passage:  
**jusqu'à 90 secondes**



**Achalandage:** Permet de  
répondre à la demande



**Évolution flexible**  
dans le temps

# RÉSULTAT

Proposition d'un  
projet de référence

---

Objectif:

**Maximiser la satisfaction  
de l'ensemble des  
critères analysés**



# Tracé de référence du REM de l'Est

7 jours / 7

horaire synchronisé au métro de Montréal

2 à 4 min.

fréquence aux heures de pointe

100%

électrique et automatisé

10 G\$

coût total estimé pour le projet

32 km

de voies dédiées :  
8 km souterrains et 24 km aériens

23 stations

accessibles universellement

Robert-Bourassa

Saint-Urbain  
Labelle  
Cartier  
Dufresne

Davidson  
Pie-IX Sud  
Saint-Clément  
Viauville

Maisonnette-Rosemont  
Hôpital  
Assomption

Saint-Zotique  
Lacordaire

Saint-Léonard

Couture

Montréal-Nord

Cégep Marie-Victorin

Contrecoeur

Haig

Honoré-Beaugrand

Saint-Jean-Baptiste

Tricentenaire

Rousselière

Pointe-Aux-Trembles

Percée sur le fleuve

Tracé aérien

Tracé souterrain

○ Stations

● Station potentielle

□ Stations intermodale

# Solution identifiée



Robert-Bourassa

Cégep Marie-Victorin

Pointe-Aux-Trembles

- Stations
- Station potentielle
- Stations intermodale
- REM
- Métro de Montréal
- Train exo
- SRB Pie-IX

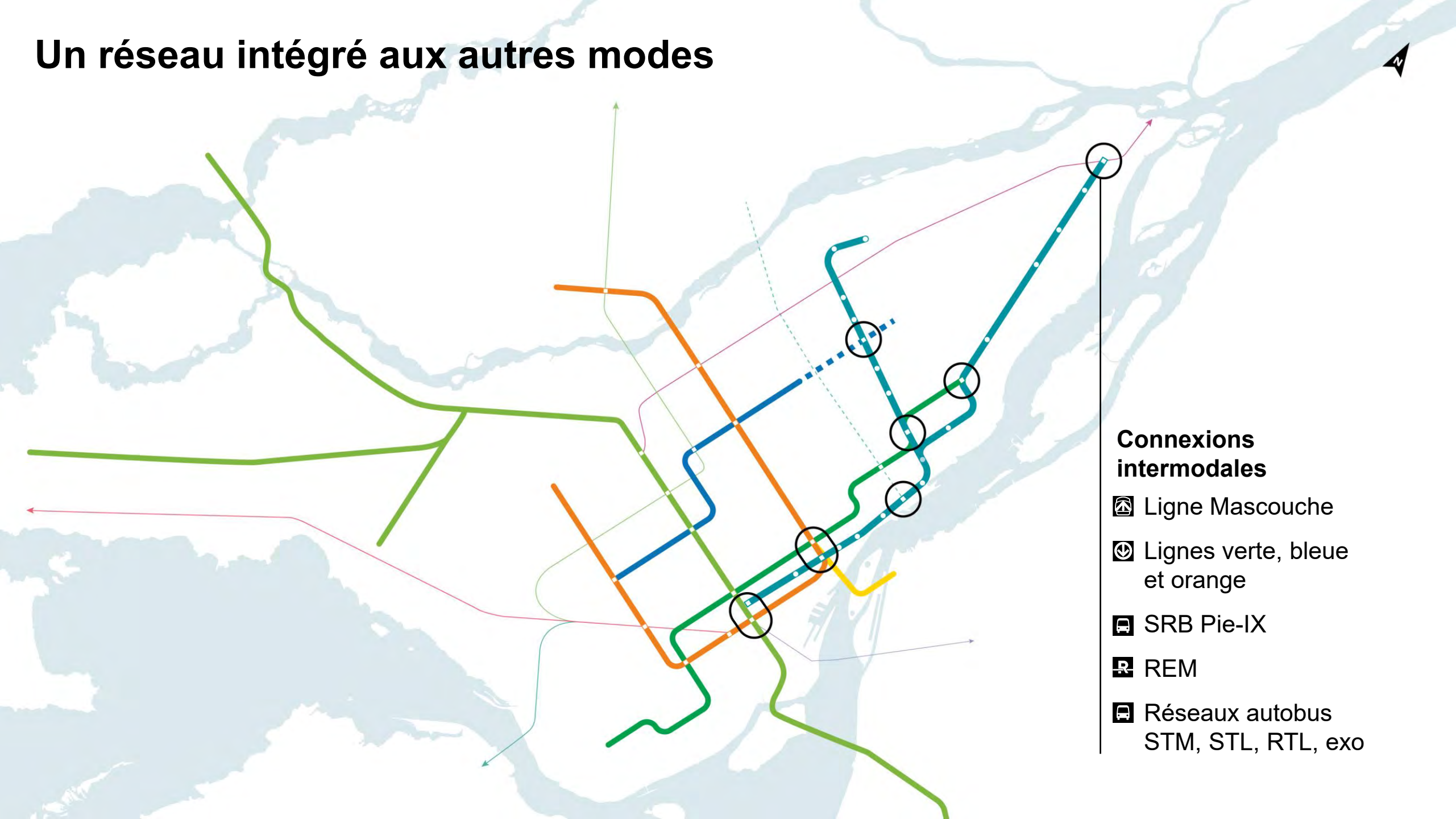
Tracé souterrain

Tracé aérien à insertion variable selon le secteur






Tracé aérien en rive nord de la rue

Tracé aérien au centre de la rue

# Un réseau intégré aux autres modes



## Connexions intermodales

-  Ligne Mascouche
-  Lignes verte, bleue et orange
-  SRB Pie-IX
-  REM
-  Réseaux autobus STM, STL, RTL, exo



# Importance d'offrir une solution attractive

## OBJECTIFS VISÉS AVEC LE REM DE L'EST

	Situation actuelle	avec le REM de l'Est	% gain de temps par rapport à la situation actuelle
<b>Pointe-aux-Trembles ↔ centre-ville</b>	45 à 60 minutes	<b>25 min</b>	45 % à 60 %
<b>Pointe-aux-Trembles ↔ Hôpital Maisonneuve-Rosemont</b>	55 minutes	<b>35 min</b>	35 %
<b>Pointe-aux-Trembles ↔ Port de Montréal</b>	55 à 70 minutes	<b>30 min</b>	45 % à 60 %
<b>Pointe-aux-Trembles ↔ Les faubourgs</b>	65 minutes	<b>30 min</b>	55 %
<b>Mercier-Est ↔ Université de Montréal</b>	35 à 55 minutes	<b>30 min</b>	15 % à 45 %
<b>Cégep Marie-Victorin ↔ centre-ville</b>	55 à 70 minutes	<b>30 min</b>	45 % à 60 %

# Bénéfices de mobilité

- Réduit la congestion routière liée à l'utilisation de l'auto solo
- Double la superficie du réseau du métro dans l'est de Montréal (x 2,5)
- Dessert des destinations autres que le centre-ville
- Offre un service fréquent et fiable

D'ICI 2044

133 000

d'usagers par jour

380 millions

de passagers-km par an

165 millions

de véhicules-km

# Bénéfices environnementaux

- Encourage le **transfert modal** de l'auto solo au transport collectif
- Agit comme vecteur important pour la **réhabilitation des friches industrielles** contaminées de l'est de Montréal
- Contribue à **l'amélioration du bilan environnemental global** de l'est de Montréal
- Inclut une **stratégie de compensation GES** en phase construction

EN OPÉRATION

35 000

tonnes de GES évitées  
par an

# Bénéfices économiques



- **Dessert les parcs industriels**, dont le Port de Montréal et la **zone récréotouristique** du quartier olympique
- Sert de levier au **développement** des secteurs industriels de la Pointe-de-l'Île et de l'Assomption Sud – Longue-Pointe
- Contribue à **dynamiser les artères commerciales**
- Améliore le **recrutement et la rétention** de la main-d'œuvre
- Dessert **27 millions de pieds carrés de terrains vacants**, propices au redéveloppement

## PENDANT LA CONSTRUCTION

+ 6,3 G \$

de contribution  
au PIB au Québec

+ 60 000

emplois directs et  
indirects

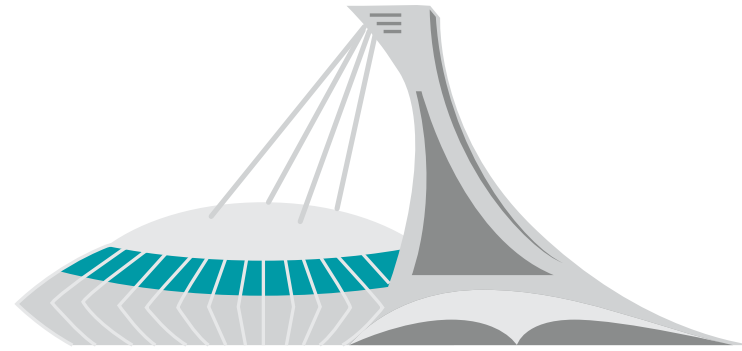
# Intégration



# Distinguer Montréal



Conception des structures aériennes et des stations de **signature moderne et emblématique** pour Montréal, à l'image des grandes métropoles



Une conception qui **s'adapte aux éléments identitaires** de chaque tronçon.

# Comité d'experts multidisciplinaires



**Maud Cohen,**  
*présidente du comité,  
présidente et  
directrice générale de  
la Fondation du CHU  
Sainte-Justine*



**Ken  
Greenberg,**  
*concepteur  
d'urbanisme,  
professeur, auteur*



**Paula  
Negron,**  
*Ph.D. professeure  
agrée, Université de  
Montréal*



**Christian  
Savard,**  
*directeur général,  
Vivre en ville*



**Stéphanie  
Trudeau,**  
*vice-présidente  
exécutive, Québec,  
Énergir*



**Éric  
Gauthier,**  
*architecte, FABG*



**Christian  
Yaccarini,**  
*président et chef de  
la direction, Société  
développement  
Angus*



**Jean-Paul  
Viguié,**  
*architecte, président-  
fondateur VIGUIER*



**Luc Gagnon,**  
*directeur du service  
de l'urbanisme et de  
la mobilité, Ville de  
Montréal*



**Rose  
Lyndsay  
Daudier,**  
*directrice générale,  
Fusion jeunesse*



**Mouna  
Andraos,**  
*co-fondatrice Daily  
tous les jours*



**Éric  
Millette,**  
*consultant en conservation  
et intégration architecturale,  
CONTEXTURE*



**Monique  
Simard,**  
*productrice et  
gestionnaire  
culturelle*



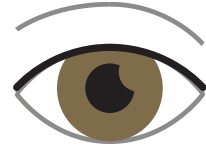
**Marie Elaine  
Farley,**  
*présidente et chef de  
la direction, Chambre  
de la sécurité  
financière*



**Frédéric  
Bouthillette,**  
*sous-ministre adjoint aux projets  
stratégiques de transport collectif et  
ferroviaire, ministère des Transports*

# Comité d'experts multidisciplinaires

Élaboration en amont de lignes directrices par une approche concertée, menée par des experts pour l'intégration architecturale, urbaine et paysagère du réseau.



## Vision

En s'inspirant des meilleures pratiques dans le monde, assurer l'intégration exemplaire du REM de l'Est en matière d'aménagement et d'architecture



## Mandat

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

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



# Firme d'architecture de renom: Lemay

# lemay

reconnue pour ses projets transdisciplinaires et durables aussi bien au Québec qu'à l'international, a été sélectionnée pour développer, avec le comité d'experts, la charte architecturale et les principes directeurs prescriptifs qui guideront l'intégration du REM de l'Est.

**Projets récents qui ont été honorés de divers prix et reconnaissances :**



Réaménagement de la Place Vauquelin dans le Vieux Montréal



Restauration du Grand Théâtre



Centre de transport Bellechasse

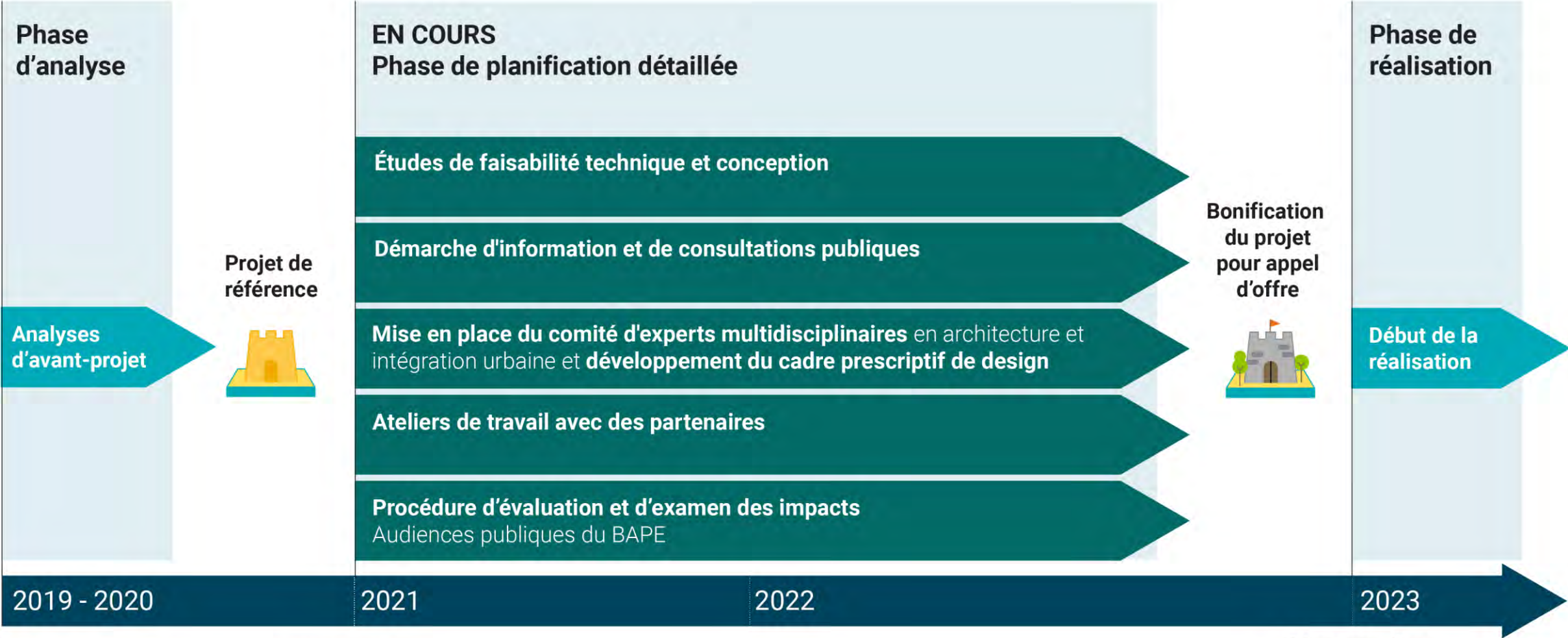


Parc Frédéric-Back



Prochaines  
étapes

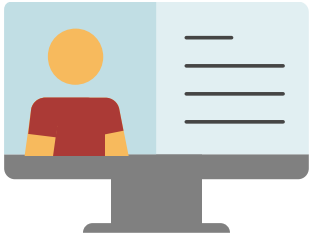
# Étapes du projet



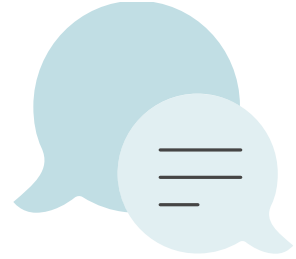
Annonce publique du projet de référence

Décret et certificat d'autorisation

# Prochaines étapes



**Webinaires** →



**Consultations  
publiques** →



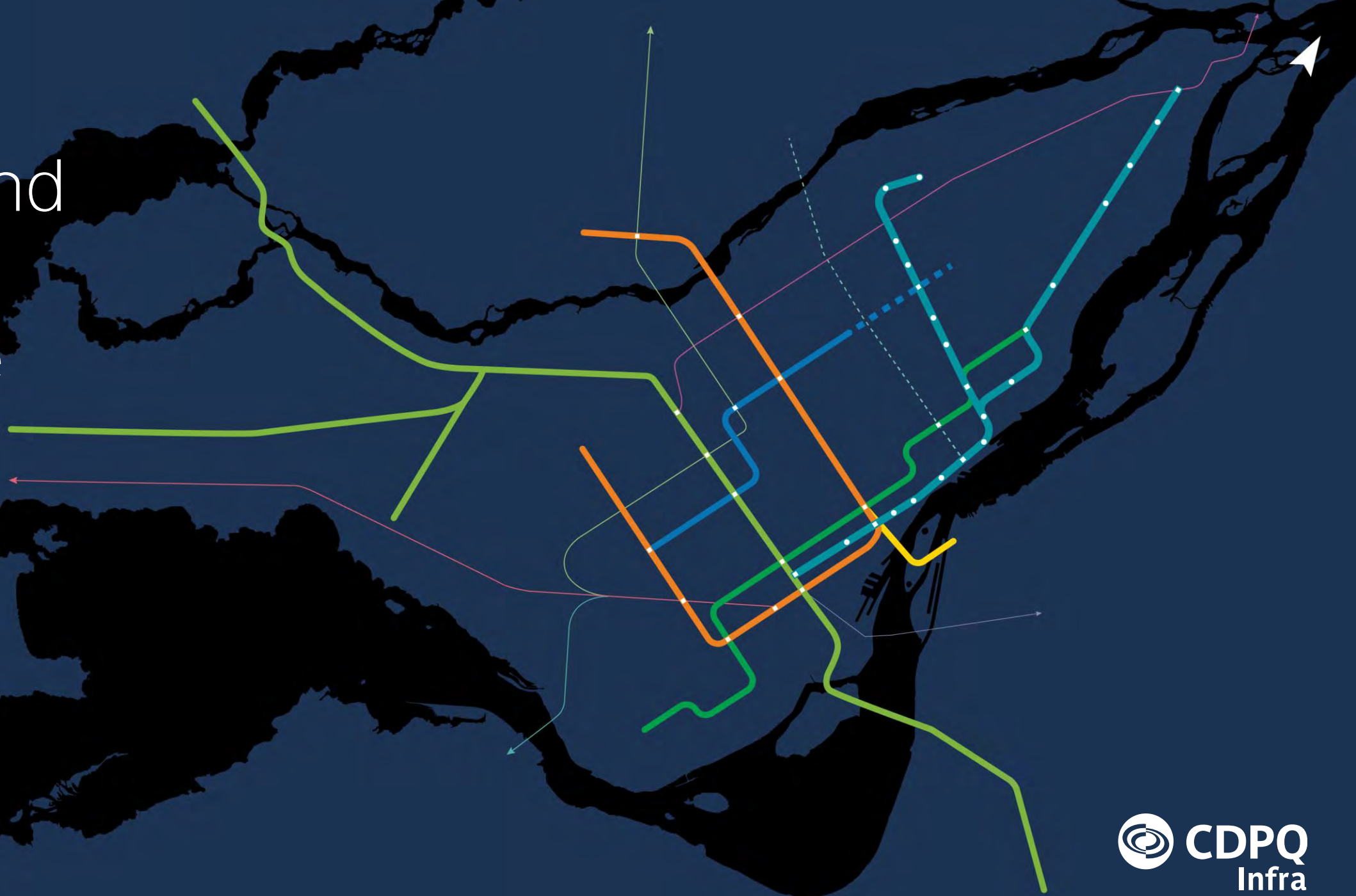
**Plateforme  
interactive de  
consultation** →



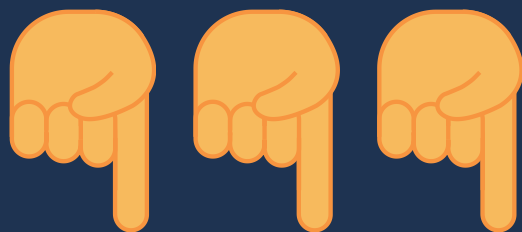
**Documentation** →

[cdpqinfra.com/monrem](https://cdpqinfra.com/monrem) →

Pour  
un grand  
réseau  
intégré

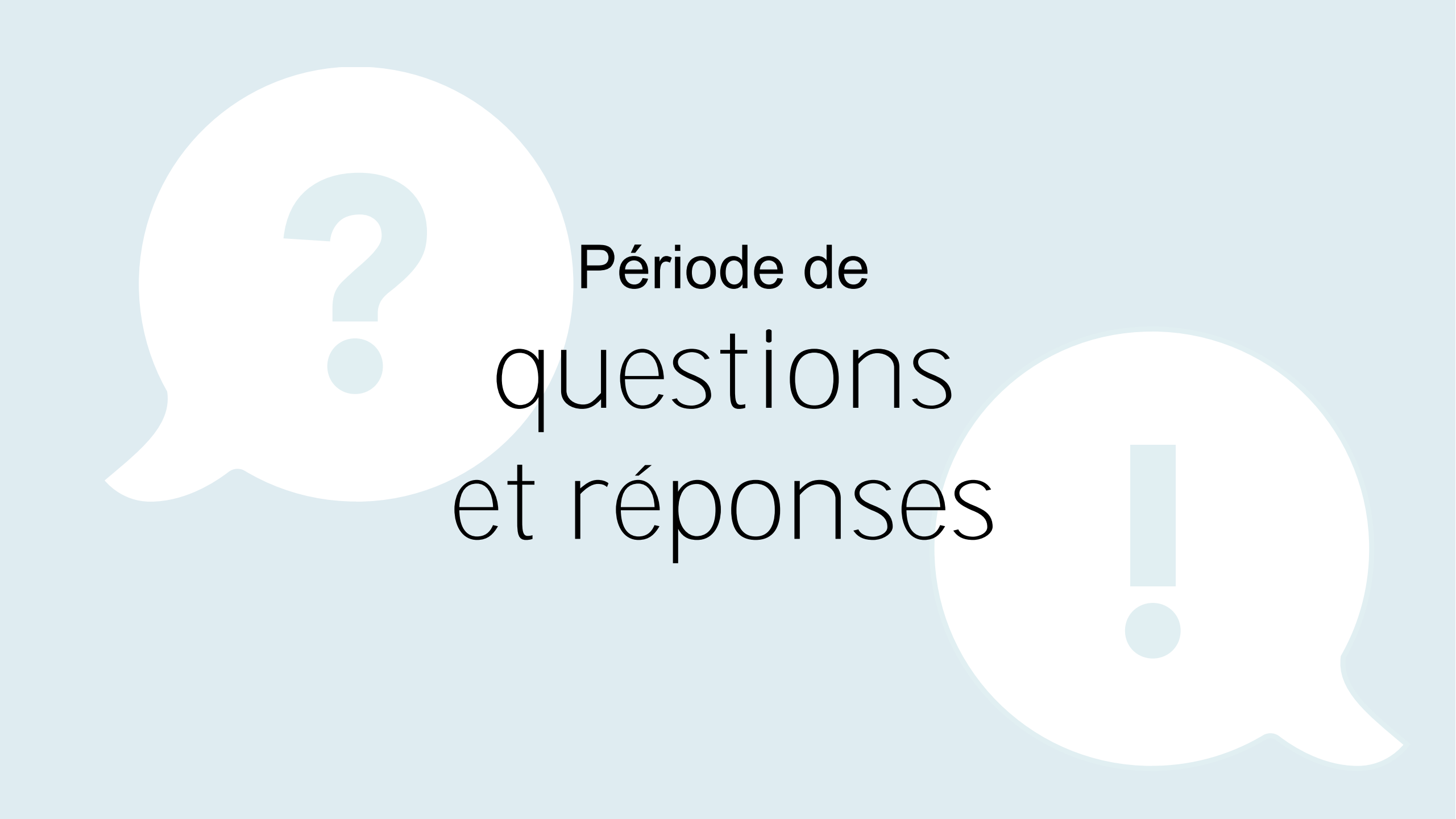


Pour donner votre avis :



[cdpqinfra.com/monrem](https://cdpqinfra.com/monrem) →





Période de  
questions  
et réponses

# Gestion proactive des nuisances – Bruit, vibrations, poussières



## Période des travaux

- Mise en place de mesures d'atténuation (écrans acoustiques, brumatiser, etc.)
- Suivi en continu des normes édictées par le décret



## Phase d'opération

- Identification des récepteurs sensibles
- Mesure de la situation actuelle (sans projet)
- Modélisation de l'impact avec la mise en service du REM de l'Est
- Analyse des impacts significatifs
- Mise en place de mesures d'atténuation
- Suivi en période d'opération et ajustements si requis

## Cadre réglementaire

imposé via le décret  
du gouvernement du Québec

---

## Suivis en continu

stations de mesure



# Patrimoine

Certains bâtiments et sites classés sont limitrophes au REM de l'Est:

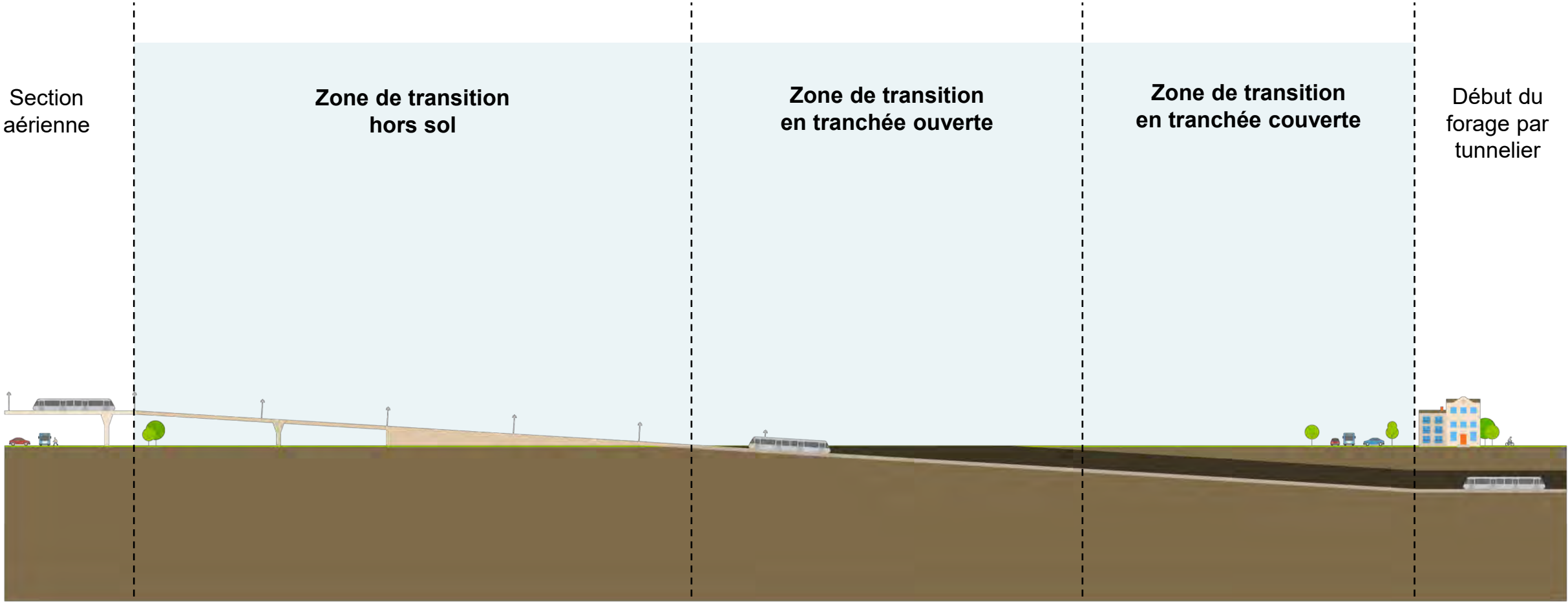
- Le **parc Morgan** a fait l'objet d'un avis d'intention de classement pour le site patrimonial de Maisonneuve
- L'extrémité de trois aires de protection de bâtiments patrimoniaux identifiées au registre du patrimoine culturel du Québec dans le secteur du boul. René-Lévesque:
  - **L'aire de protection William-Dow**
  - **L'aire de protection du Monument-National**
  - **L'aire de protection de l'Église de la Mission-Catholique-Chinoise-du-Saint-Esprit**

Une attention particulière sera portée à ces zones lors de la conception afin d'assurer une intégration urbaine harmonieuse et cohérente avec le milieu, selon les exigences du ministère de la Culture et des Communications.

## Objectif de CDPQ Infra:

Éviter les impacts en matière de patrimoine.

# Schémas des zones de transition infranchissables



Pente maximale de 4%

\*ce schéma n'est pas à l'échelle

# Merci!

[cdpqinfra.com/monrem](http://cdpqinfra.com/monrem)

