

REM DE L'EST – BILAN D'ÉTAPE

Vision d'architecture et d'intégration urbaine

Réinventer les axes de transport

MARS 2022

Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec | 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.



De multiples échanges et espaces de consultation

Rencontres publiques

13

Rencontres citoyennes

5

Séances d'information et webinaires

+ de 1000

Propositions citoyennes en ligne

+ de 32 500

Personnes rejointes

Rencontres ciblées

+ de 70

Rencontres de parties prenantes

3 tournées

Élus arrondissements

Comité d'experts

indépendants sur l'intégration urbaine et architecturale

20

Rencontres du Comité d'experts

depuis mai 2021

Municipalités et instances gouvernementales

≈ 30

Rencontres du comité stratégique avec la Ville de Montréal

≈ 45

Rencontres des comités techniques avec la Ville de Montréal
7 comités en place

≈ 55

Rencontres de suivis divers sur le Comité experts et le projet avec Ville et arrondissements

Changements apportés au tracé à ce jour



**Modification du tracé
+1,5 km en souterrain**

**Près de 50% du tracé se situe
sur des emprises privées ou
souterraines**

**Modification du tracé
+ 700 m en souterrain
et une arrière-gare
(pour une fréquence accrue)**

**Modification du tracé
+ option Souigny**

CHANGEMENTS APPORTÉS

Déplacement stationnement

Portions souterraines

Emprise privée

Tracé aérien

Stations

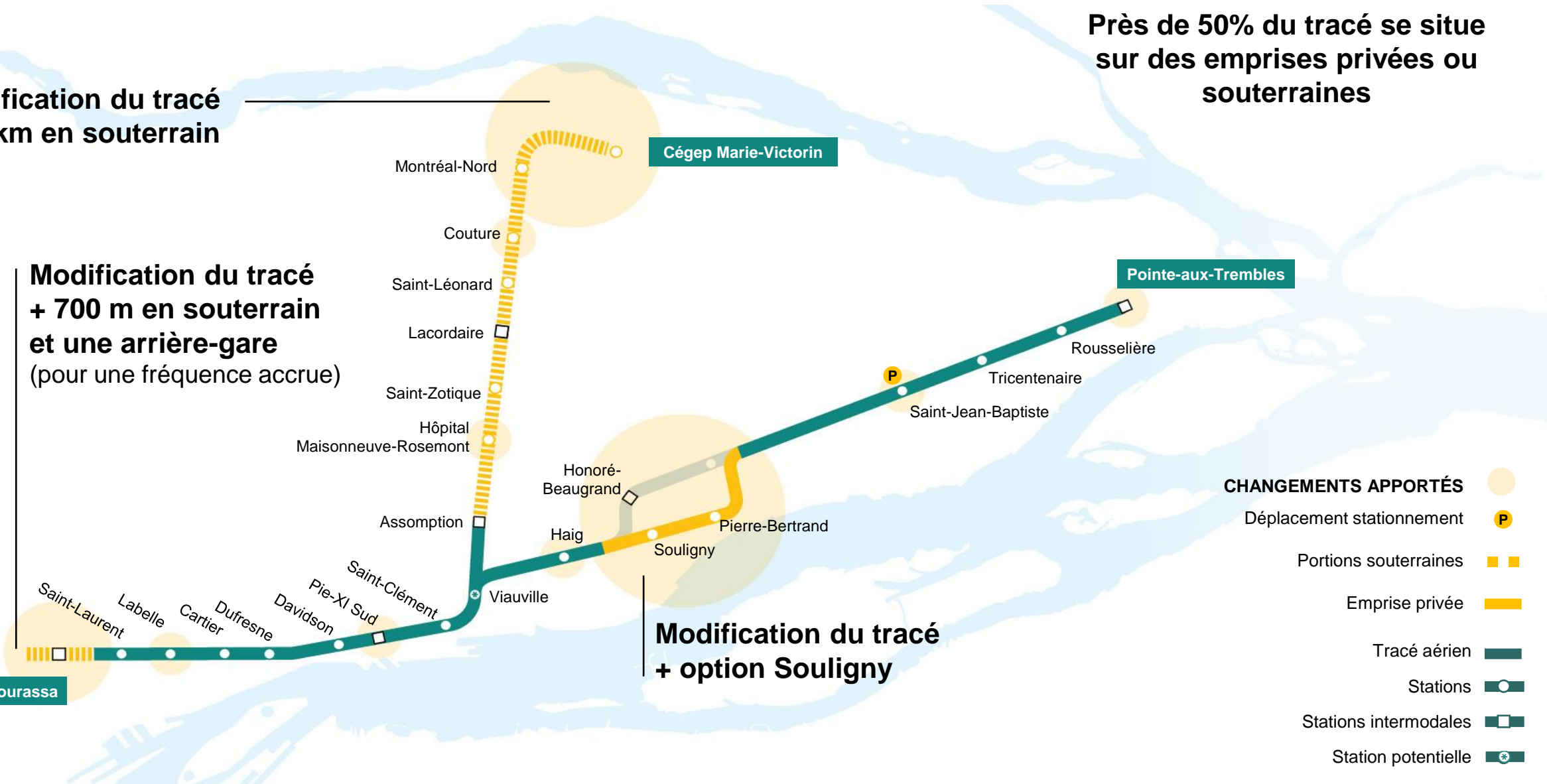
Stations intermodales

Station potentielle

Robert-Bourassa

Cégep Marie-Victorin

Pointe-aux-Trembles



Principales préoccupations

1 Esthétisme
 Craintes liées à la structure aérienne

2 Qualité de vie
Préoccupations liées aux nuisances
(bruit et vibration) et perte d'intimité

3 Territoire
Appréhensions sur l'impact du projet
dans les quartiers et le territoire



Esthétisme

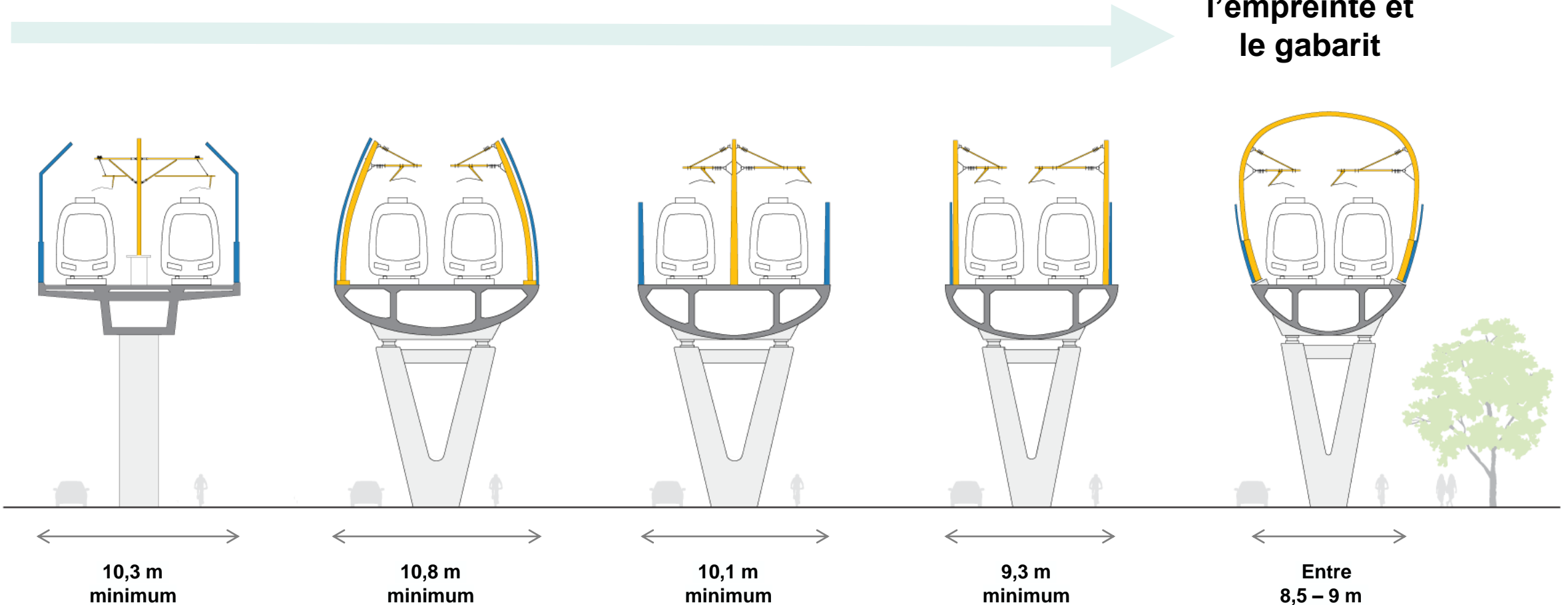
Une conception légère et en finesse

Quatre grandes composantes de la structure

Légère et en finesse

Études sur le profil de la structure et l'expression identitaire des éléments suivants :

■ Tablier ■ Colonne ■ Caténaire ■ Écran



ESTHÉTISME

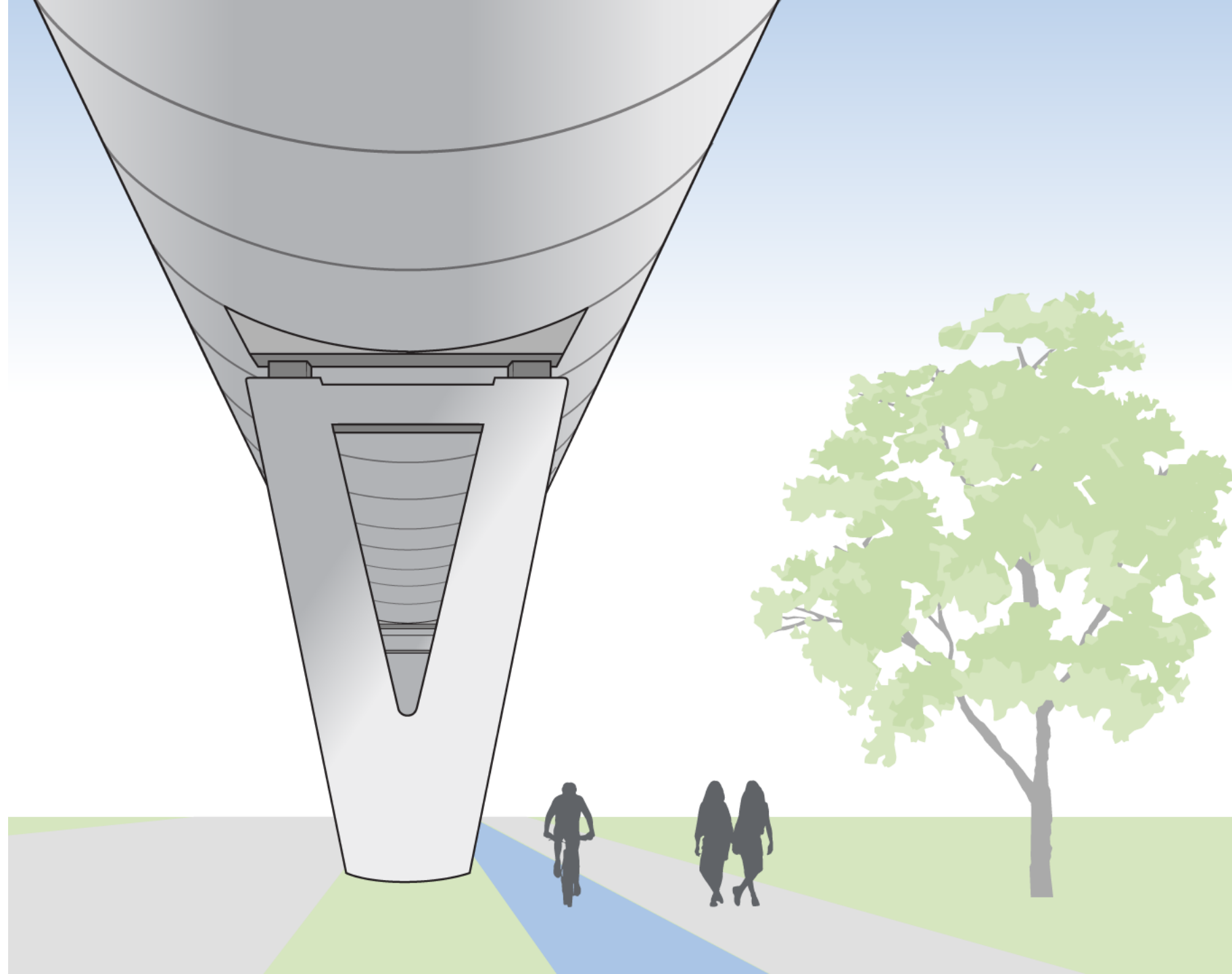
1. La coque

À l'image de la coque d'un navire, la conception du tablier vise à créer un effet de flottement au-dessus de la rue et faire écho au fleuve Saint-Laurent qu'elle borde en partie.

Misant sur des pièces de **béton préfabriqué**, elle présente des avantages pour **l'absorption des vibrations et permet de réduire le bruit dans l'environnement**.

Permettant la production d'éléments beaucoup plus fins avec des formes moulées, le béton d'aujourd'hui crée un effet de légèreté accru.

Pour optimiser la distance entre les colonnes, la solution choisie offre des portées pouvant aller jusqu'à 50 mètres. La perception de massivité de la structure est réduite.

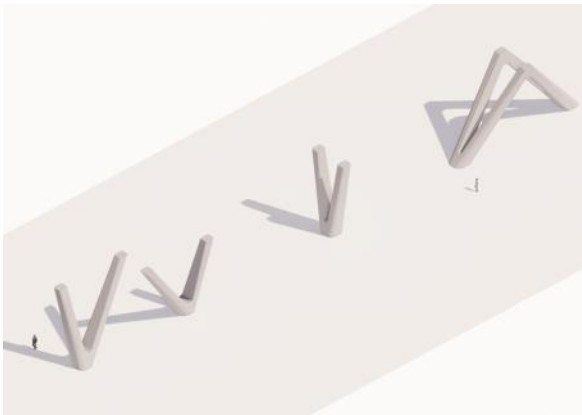


ESTHÉTISME

2. La danse des piliers

Pour diminuer la perception de répétitivité de la structure, la famille de colonnes proposée offre différentes qualités expressives (asymétrique, scindée, etc.) qui permettent de créer un **mouvement dynamique, une vague, le long de la promenade.**

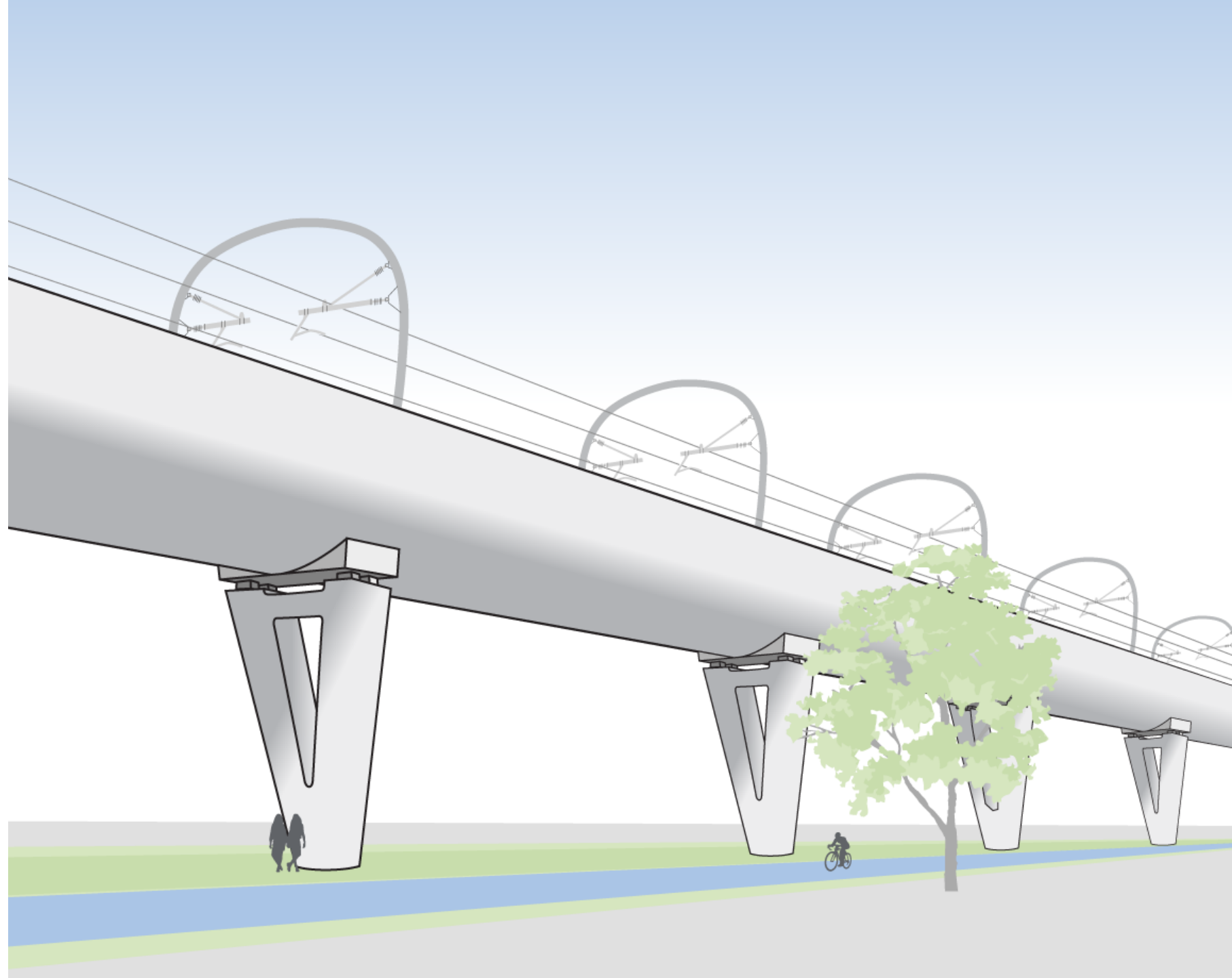
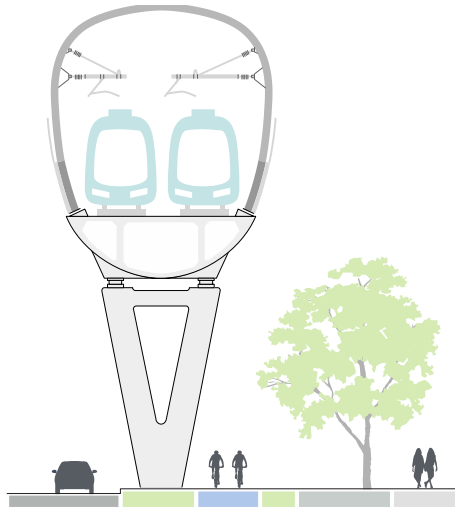
On assiste à une séquence de colonnes dansant à travers la ville.



3. L'arche arrondie

Le système caténaire a été pensé comme un seul système unifié : la rondeur de la coque se poursuit avec une arche arrondie, pour une intégration optimale de toutes les composantes de la structure.

Les poteaux caténaire deviennent ainsi une composante architecturale distincte, tout en minimisant l'empreinte de la structure le long du tracé.



ESTHÉTISME

4. Le voile

Écran architectural esthétique entre le métro léger et la ville, il offre une flexibilité dans sa matérialité et son expression tout au long du réseau.

Ses **fonctions sont multiples** : il sert à la fois d'écran architectural, d'écrans acoustiques, réfléchissants et absorbants, ainsi que de garde-corps.

POSSIBILITÉS À L'ÉTUDE :



Perforations rondes



Perforations triangulaires



Tuiles



Verre

Qualité de vie

Des stations uniques & intégrées aux quartiers

Perspectives architecturales proposées



Une analyse exhaustive des quartiers

Une analyse détaillée des milieux pour chacune des zones :

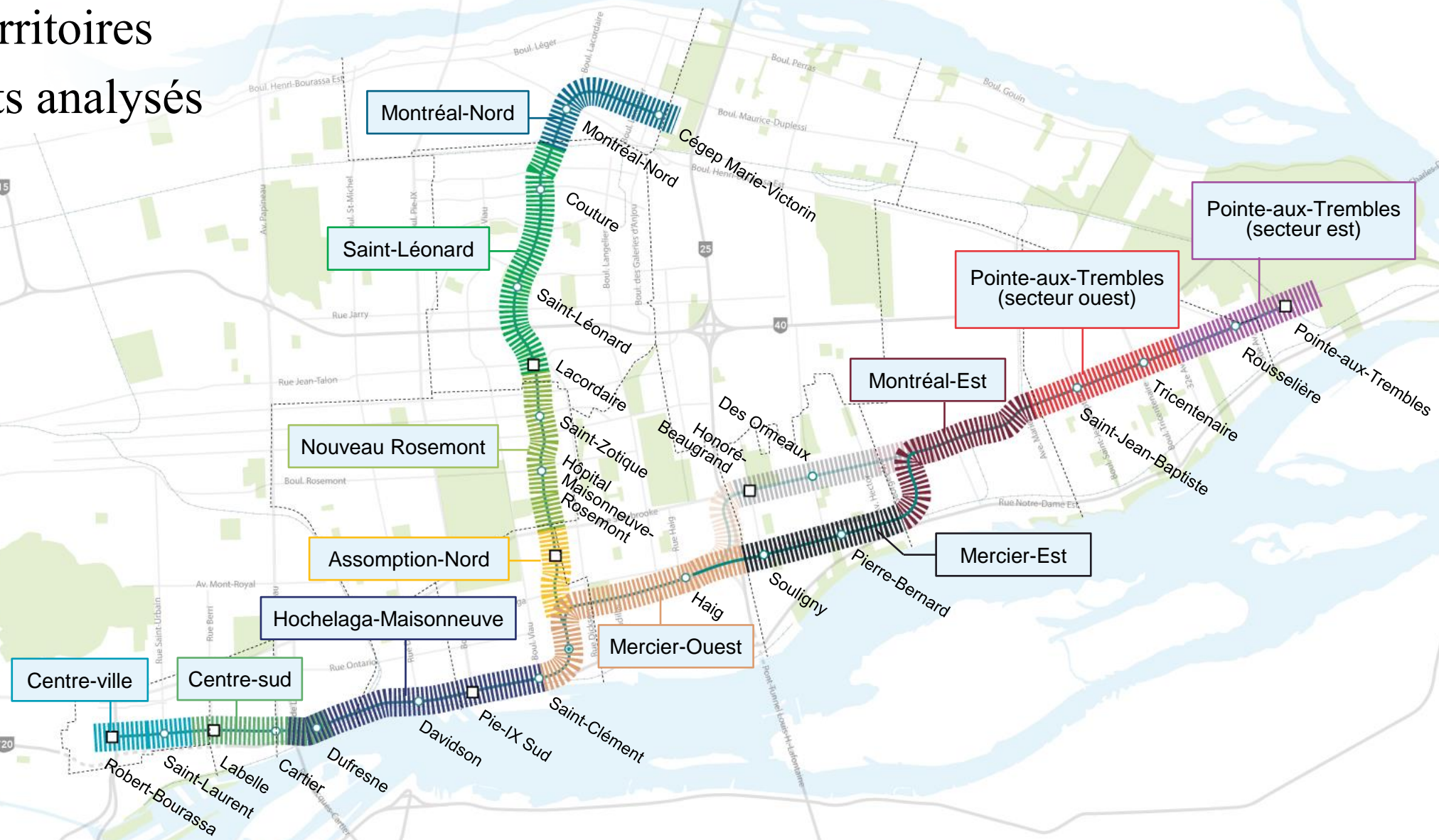
Voir analyse détaillée sur le cdpqinfra.com

- Analyses visuelles (paysage)
- Caractérisation du cadre bâti
- Analyse patrimoniale
- Données sociodémographiques et cartographiques existantes
- Plans et politiques de planification publiques et privées
- Visites terrain

OBJECTIF :

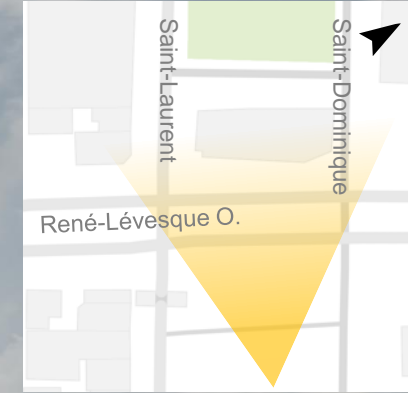
faire ressortir les enjeux et les opportunités à prendre en considération pour l'intégration urbaine du projet

12 territoires distincts analysés



Station Saint-Laurent

Une station théâtrale emblématique, en dialogue avec l'arche du Quartier chinois, le boulevard Saint-Laurent et la place publique adjacente



Une place publique qui se veut l'extension de la station et un lieu de rencontres, avec du mobilier urbain et de la végétation

Station Davidson



Une implantation de la structure le plus près possible de Notre-Dame

Une piste cyclable dédiée,
assurant une meilleure
cohabitation entre les piétons
et les cyclistes et une
connexion rapide au quartier
et au centre-ville

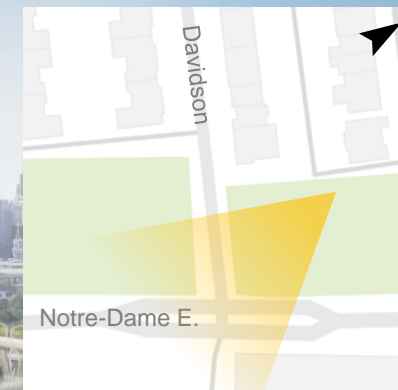
Station Davidson, vue sur le fleuve

Une station caractérisée par un volume expressif, avec une lentille vers le pont et le fleuve

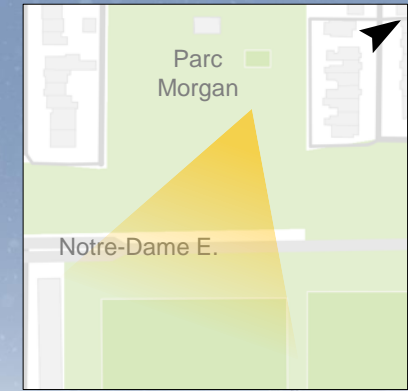
Une hauteur de voile ajustable en fonction des besoins acoustiques, avec un souci de libérer la vue pour les passagers

La création d'espaces publics aux abords de la structure

La création d'une Promenade pour les piétons et les cyclistes, près de Notre-Dame, complémentaire au corridor existant



Parc Morgan



La bonification et la diversification de la canopée (arbres) pour filtrer les vues vers la structure

Une portée maximale entre les piliers pour mettre en valeur l'axe patrimonial du site

Un remaniement de la topographie du site pour créer un écran afin de diminuer le bruit en provenance de Notre-Dame pour les usagers du parc

Une opportunité de bonifier les aménagements du parc par l'ajout de gradins avec une vue vers le parc



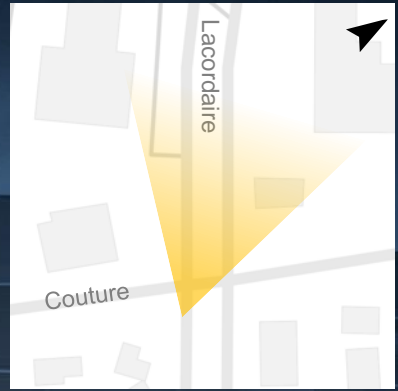
Station Couture

Des sites qui permettent la venue de développements urbains futurs

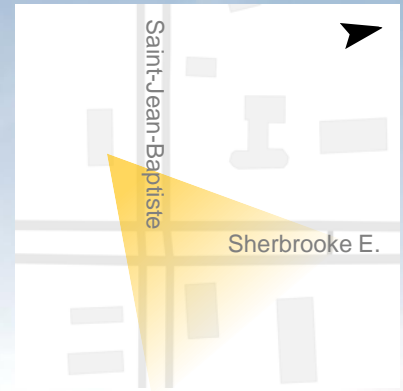
La création d'une grande place publique

Une forme distinctive pour l'édicule et un geste architectural emblématique

Des édicules vitrés, qui permettent des percées de lumière naturelle



Station Saint-Jean-Baptiste



Un édicule d'entrée distinctif, connecté à la station par une passerelle

Une nouvelle place publique adjacente à la station

Une Promenade le long de Sherbrooke Est, avec une piste cyclable dédiée et des cheminements piétons conviviaux

À titre indicatif



Le belvédère (la trémie)

est un nouvelle place publique offrant une vue en plongée sur le boulevard René-Lévesque et le centre-ville.

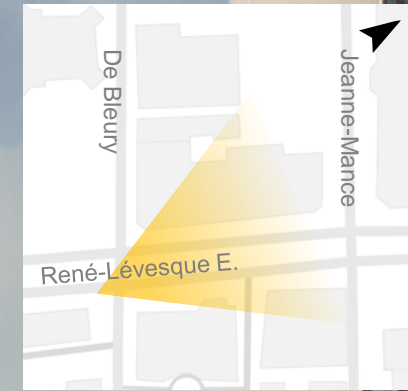
Sa conception assure une intégration harmonieuse de la plongée en souterrain du tracé.

Situé stratégiquement à proximité de la Place des Festivals, ce belvédère urbain offrira une vue sur le Quartier des spectacles dans l'axe Jeanne-Mance. Le projet offre un nouveau lieu rassembleur dans la ville.



Intersection Bleury/René-Lévesque
Direction Ouest

Le belvédère urbain



Une occasion unique de repenser le corridor de René-Lévesque :
réduire les voies routières pour redonner l'espace à la mobilité active et collective

Un belvédère verdoyant, au cœur de la ville, et accessible universellement

Une Promenade conviviale pour les piétons et les cyclistes





À titre indicatif

Territoire

Au-delà de l'architecture

Des occasions à saisir



TERRITOIRE



La promenade

est un nouvel espace public linéaire suivant la structure aérienne du REM de l'Est.

Totalisant plus de

16 km, la promenade s'inscrit dans :

Axe de la rue
Sherbrooke Est

Axe de la rue
Notre-Dame Est

Axe du Boulevard
René-Lévesque

En plus d'autres intégrations ponctuelles le long de l'antenne Marie-Victorin



À titre indicatif

La promenade René-Lévesque

Une structure affinée et en hauteur avec un voile architectural qui intègre des écrans acoustiques



Un parcours piéton urbain délimité et convivial

Une piste cyclable dédiée pour les vélos et sécuritaire

La création d'espaces d'appropriation citoyenne



TERRITOIRE



Prolonger le réseau de pistes cyclables à Montréal

Levier pour prolonger le
Réseau express vélo (REV)

Une réappropriation
des grandes
artères pour une **mobilité
active sécuritaire**

Permettrait de créer
sur près de

24 km

un **corridor vélo** en site
propre sécuritaire



TERRITOIRE



Densifier le territoire et créer des milieux de vie

Intégration de principes
d'implantation pour
favoriser la venue de
développements futurs
(logements, bureaux,
espaces publics) pour la
création de milieux de vie
durables

Potentiel de

70 000

nouveaux logements,
habitations et bureaux



Conclusion



CONCLUSION

Une solution de transport répondant à de nombreux besoins

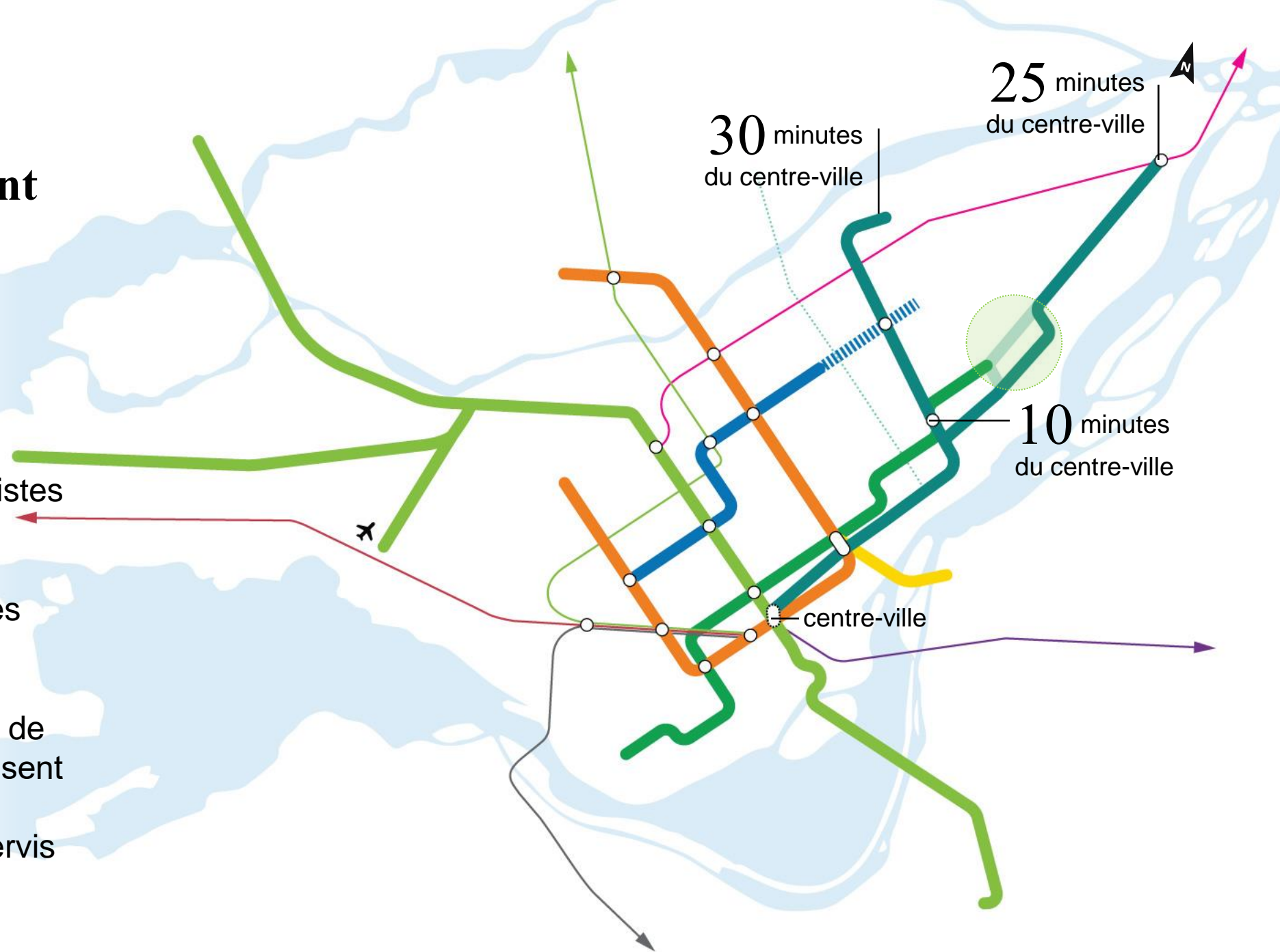
Transfert modal estimé :

17 %

= Près de 8 000 automobilistes de moins

Désengorgement des lignes orange et verte du métro

Près de 40 % des besoins de déplacements dans l'Est visent le centre-ville et Montréal centre, des secteurs desservis par le projet



Sommaire de la vision

178 000 passages par jour

17 % de transfert modal

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

35 000 tonnes de GES évitées par an



Belvédère



Potentiel de développement urbain



Corridors vélo en site propre



Promenade Pointe-aux-Trembles



Promenade René-Lévesque



Promenade Notre-Dame



- Tracé sous étude**
Segment en cours d'analyse et de consultation
- Belvédère**
- Promenades ~ 16 km**
- Corridor vélo potentiel en site propre ~ 24 km**
- Potentiels de développement urbain**
- Autour des stations**
- À proximité des stations**

Mise à jour
sur le projet



CDPQ
Infra

Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec