

Un nouveau réseau de transport pour l'Est de Montréal

Présentation technique

Décembre 2020



Des besoins bien connus dans l'Est et le Nord-Est



Peu d'investissement
majeur en transport
collectif depuis des
décennies

Une faible part modale du
transport collectif pour les
déplacements entre les
pôles attracteurs de l'est

Des quartiers résidentiels
mal desservis par des
réseaux structurants de
transport collectif

Des réseaux d'autobus
affectés par la congestion
routière

La situation actuelle est

**un frein important
au développement
de l'est**

Analyse du secteur Est et Nord-Est

1

Analyse exhaustive de la mobilité

- ✓ Diagnostic du territoire en terme de desserte de mobilité
- ✓ Options de corridors
- ✓ Modes pour le déplacement des usagers

2

Évaluation multicritère des scénarios identifiés

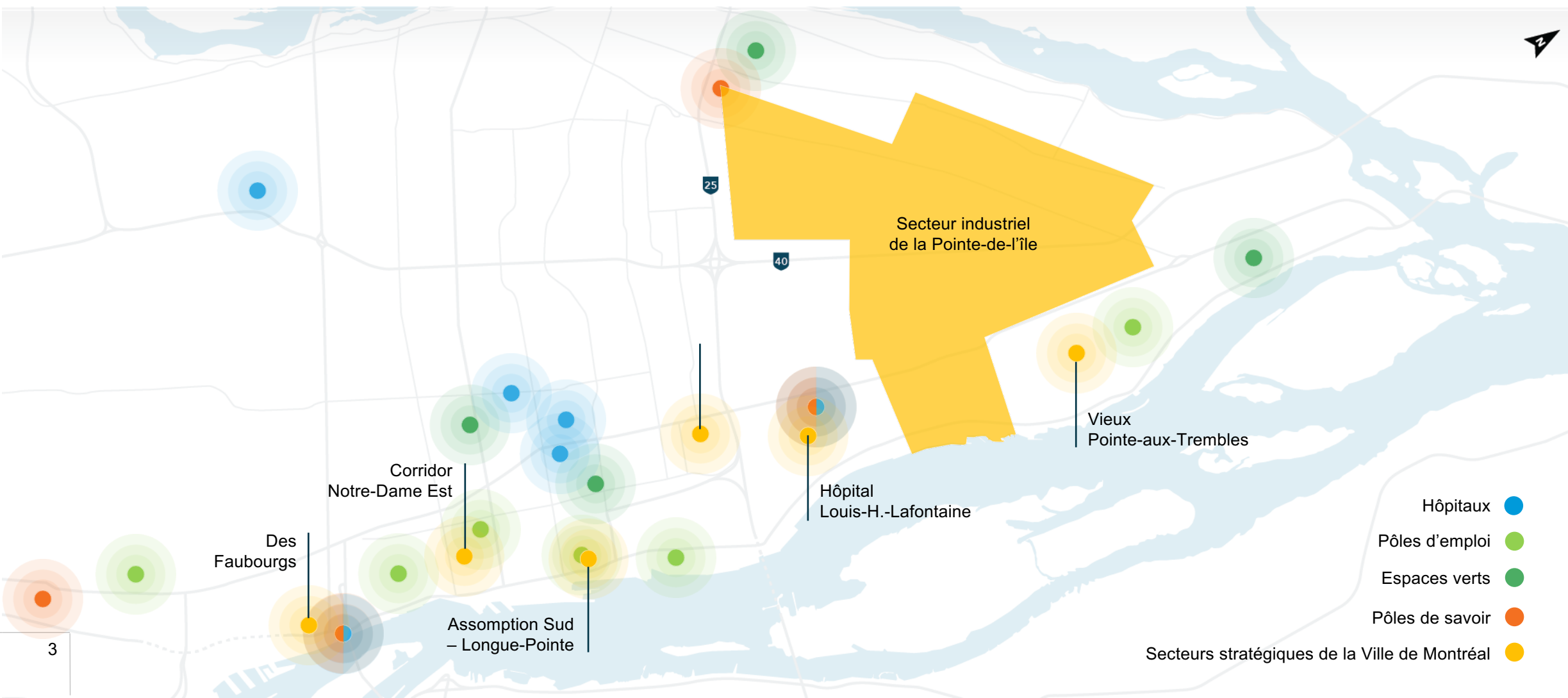
- ✓ Desserte de la population et des pôles générateurs
- ✓ Prise en considération des plans et politiques de développement de la ville
- ✓ Optimisation des connexions avec les autres réseaux de transport

3

Analyse des enjeux

- ✓ Faisabilité technique
- ✓ Acceptabilité sociale et environnementale
- ✓ Viabilité économique du projet

Des pôles stratégiques à desservir



Les corridors de déplacement étudiés



Une technologie à identifier



Résultat d'analyse du tramway



Temps de déplacement non compétitif : 20 km/h



Capacité non compatible avec les besoins du milieu

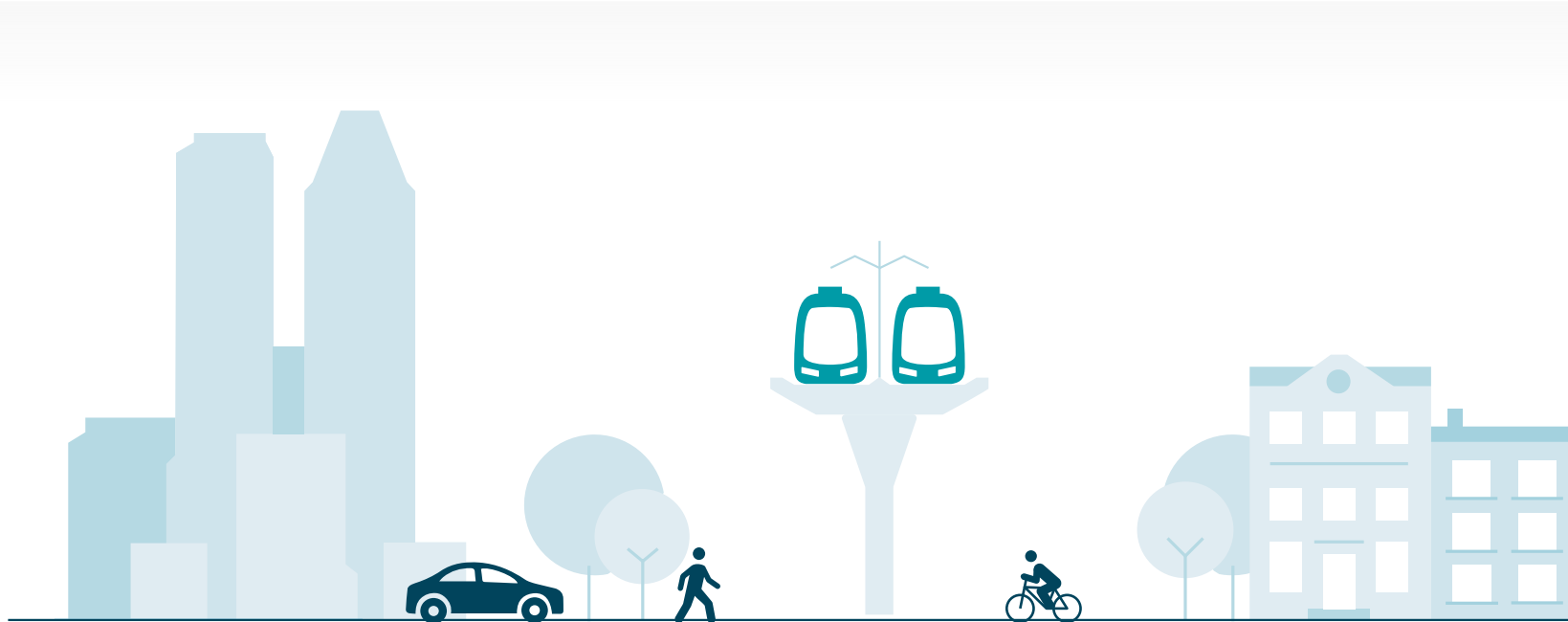


Peu flexible à l'évolution des besoins



Performance économique du coût de transport faible

Une technologie à identifier



Résultat d'analyse du métro léger



Temps de déplacement compétitif : 40 – 45 km/h



Capacité compatible avec les besoins du milieu

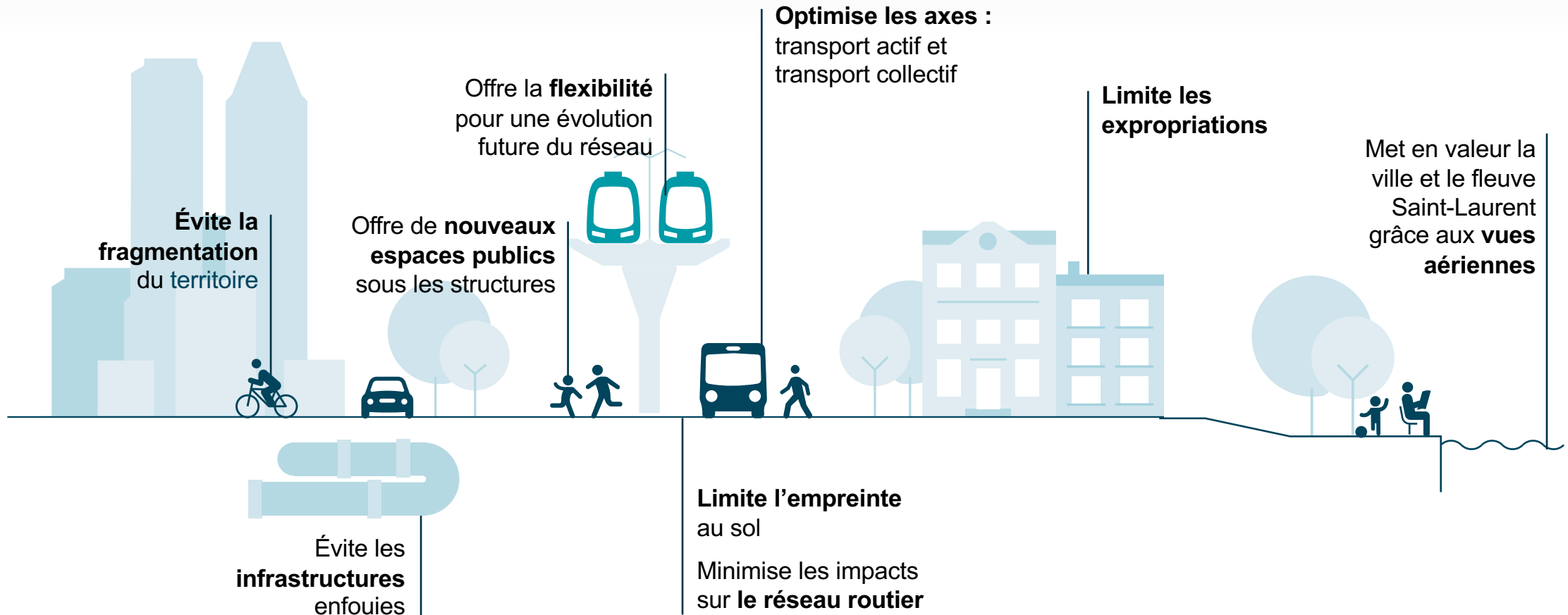


Flexible à l'évolution des besoins



Performance économique du coût de transport et rapidité de la réalisation

Avantages de la structure aérienne



La solution proposée : le REM de l'Est

7 jours / 7

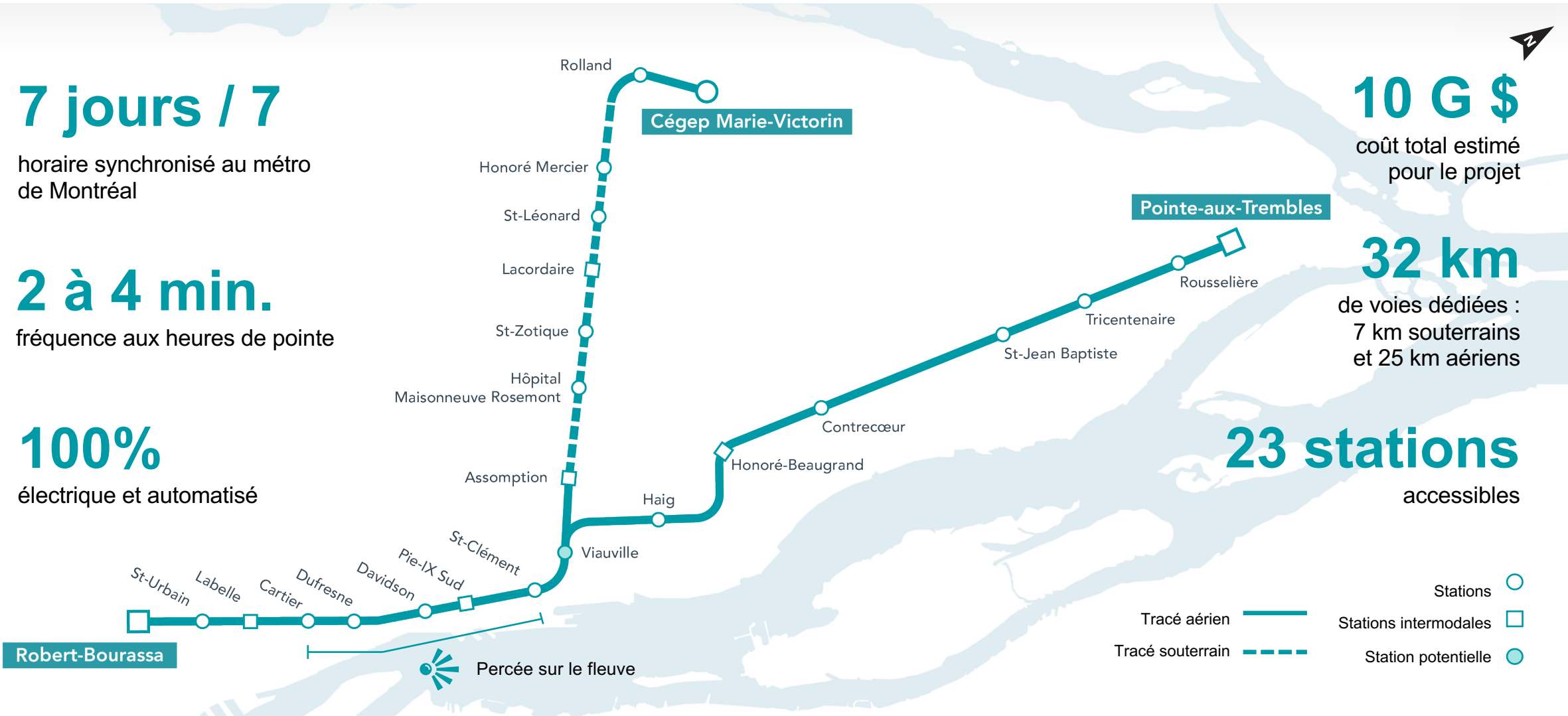
horaire synchronisé au métro
de Montréal

2 à 4 min.

fréquence aux heures de pointe

100%

électrique et automatisé

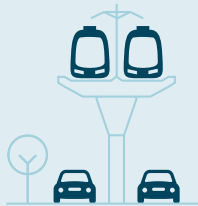


Boul. René-Levesque



- ✓ Évite les nombreuses infrastructures enfouies (collecteurs, métro, utilités publiques, fondations)
- ✓ Offre de nouvelles vues sur le centre-ville et le fleuve

Tracé aérien dans le terre-plein central

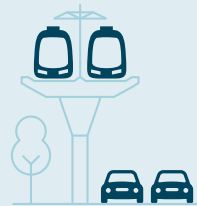


Rue Notre-Dame



- ✓ Cohabitera avec le futur réaménagement en boulevard urbain
- ✓ Maximise la sécurité des piétons, cyclistes et voitures
- ✓ Offre des nouvelles vues sur les berges du fleuve

Tracé aérien en rive nord de la rue Notre-Dame



Antenne Marie-Victorin



- ✓ Intègre un secteur résidentiel dense au cadre bâti de faible hauteur
- ✓ Évite les expropriations

Tracé majoritairement souterrain

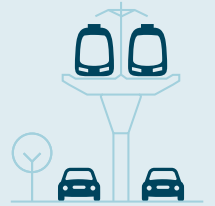


Rue Sherbrooke



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

Tracé aérien sur le terre-plein central



Un réseau intégré aux autres modes

133 000

usagers par jour
(horizon 2044)

380 millions

passagers-km par an
(horizon 2044)



Connexions intermodales

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

Quatre effets structurants pour la métropole



Mobilité

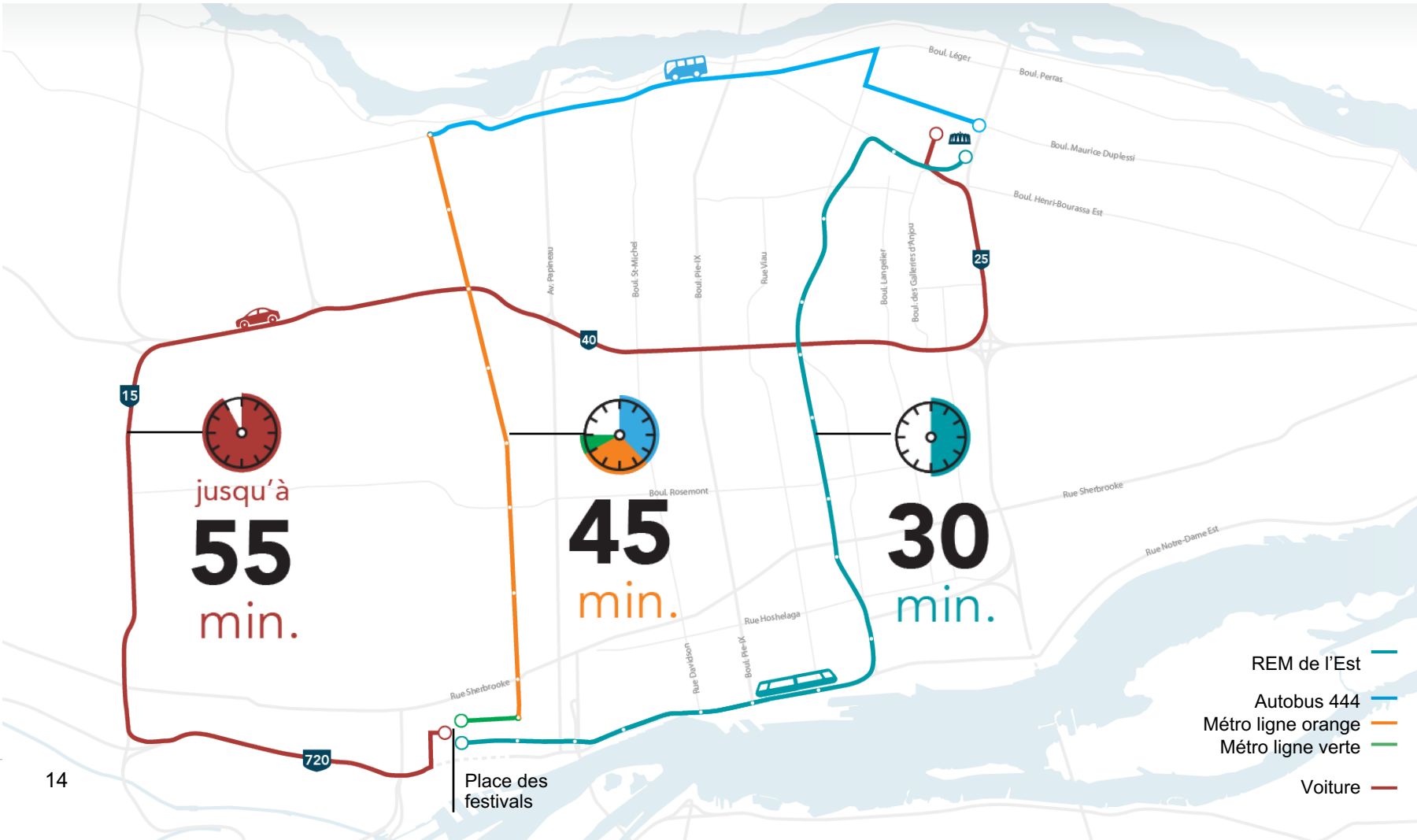


Génère des gains de temps significatifs

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

Trajet type, un lundi 12:00

Cégep Marie-Victorin à la Place des Festivals



**Des gains
de temps**
même en
dehors des
heures de pointe

Améliore la fluidité des déplacements

133 000

d'utilisateurs par jour
(2044)

380 millions

de passagers-km par an
(2044)

165 millions

de véhicules-km épargnés
(2044)

+ de qualité de vie

- ✓ Réduit la **congestion routière** liée à l'utilisation de l'auto solo
- ✓ Offre un **service fréquent**, même en dehors des heures de pointe
- ✓ Permet de profiter des avantages des milieux urbains

+ de simplicité

- ✓ Double la **superficie du réseau** du métro dans l'est de Montréal (x 2,5)
- ✓ Dessert des destinations autres que le centre-ville
- ✓ **Désengorge le métro** de Montréal

Intégration



Distinguer Montréal par une signature architecturale

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



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



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



Comité aviseur sur l'intégration urbaine du REM de l'Est

Mandat proposé

- > Émettre des recommandations à l'équipe de conception afin d'assurer une intégration harmonieuse des infrastructures du REM de l'Est à leur milieu d'insertion
- > Commenter les lignes directrices pour la signature architecturale et l'intégration urbaine du REM de l'Est

Exemples de sujets traités par le comité



- Les stations
- Les ouvrages d'art
- Les matériaux
- Le mobilier intérieur et extérieur
- L'aménagement paysager
- L'intégration des œuvres d'art
- Les ambiances
(visuelles, sonores, tactiles)
- Éléments distinctifs selon les antennes

Station souterraine type – Saint-Léonard

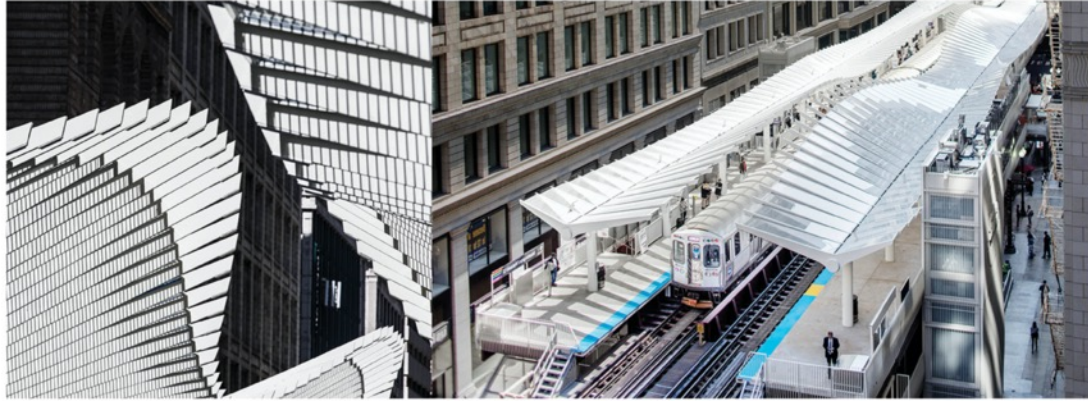


Contribue à la revitalisation de la rue Notre-Dame



Intégration

Exemples d'architecture de stations à l'international



Intégration

Exemples d'intégration urbaine à l'international



Environnement



Contribue au développement durable

**35 000
tonnes**

de GES évitées par an

**165
millions**

véhicules-km évités (2044)

+ D'offre

- ✓ Favorise la **mobilité durable**
- ✓ Encourage le transfert modal de l'auto solo au **transport collectif**
- ✓ **Diminue la pollution sonore** liée la congestion routière
- ✓ S'inscrit dans la stratégie gouvernementale visant l'**électrification des transports**

+ Vert

- ✓ 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

Économie



Structure le développement de l'est

PENDANT LA CONSTRUCTION

+ 6,3 G \$

de contribution au PIB
au Québec

**+ 60 000
emplois**

directs et indirects

+ grand investissement jamais réalisé en
infrastructure de transport collectif au Québec

- ✓ **Dessert les parcs industriels**, dont le Port de Montréal et le stade olympique
- ✓ Sert de levier au **développement** des secteurs industriels de la Pointe-de-l'Île et de l'Assomption Sud – Longue-Pointe
- ✓ Réduit les pertes économiques liées à la congestion routière (estimées à **4,2G\$ / année** dans la région métropolitaine)
- ✓ 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

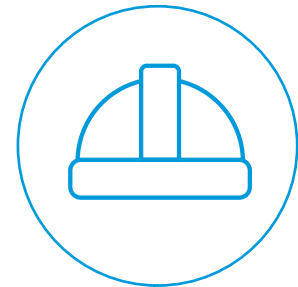
Prochaines étapes



Prochaines étapes

Études détaillées

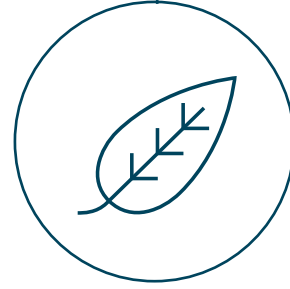
Début phase
de réalisation



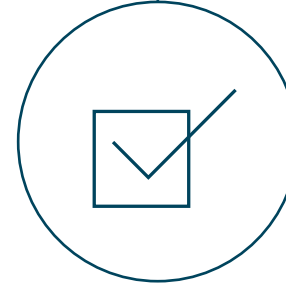
Périodes d'échanges avec
les citoyens et
consultations des parties
prenantes



Mise sur pied
du comité aviseur
sur l'intégration urbaine
et architecturale



Étude d'impact sur
l'environnement



BAPE

Dans la prochaine décennie



Dans la prochaine décennie

Des réseaux intégrés pour accompagner l'essor de Montréal





Pour les usagers,
une vue imprenable
sur la ville et
ses quartiers,

**une
expérience
de mobilité
bonifiée**

Merci

