

PARTIE 2 :

Questions formulées par les citoyens lors des séances d'information et du webinaire sur le REM de l'Est

SÉANCES D'INFORMATION : 10, 12 ET 13 MAI 2021

WEBINAIRE : 19 MAI 2021

Document préparé par CDPQ Infra | MAI 2021



À quoi va ressembler la station Tricentenaire ?

À cette étape, le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, ce qui inclura notamment des études de faisabilité technique et de conception qui pourront détailler ces aspects.

De plus, le traitement architectural de la structure aérienne et des stations fera l'objet d'une très grande attention afin de les doter d'une signature moderne et emblématique.

La firme québécoise Lemay est aussi mandatée pour assurer l'architecture et une intégration harmonieuse des structures et des stations au cadre bâti et au milieu.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

Est-ce que le train léger permet d'ajouter plus de voitures que les deux déjà planifiées ? Ne serait-il pas intelligent de prévoir des stations et des rames plus longues pour le futur ?

La dimension des rames est étudiée selon les volumes d'achalandage attendus à court, moyen et long terme. Selon nos études, les rames de 2 voitures sont suffisantes pour répondre à la demande, sachant aussi qu'il sera possible d'ajouter quelques véhicules supplémentaires en réduisant l'intervalle d'exploitation. Advenant une augmentation largement supérieure de la demande dans le futur, l'agrandissement des stations dans les sections aériennes est possible. Il s'agira alors d'un nouveau projet.

Le tracé entre Saint-Clément et Assomption passe dans le secteur Assomption Sud Longue-Pointe. Il y a une table de concertation qui travaille sur l'encadrement du développement du site. Est-ce que vous allez participer aux rencontres ?

Nous sommes en contact avec la table de concertation du secteur Assomption-Sud – Longue-Pointe et une rencontre est en cours de planification.

CDPQ Infra consulte les partenaires et les parties prenantes depuis janvier 2021. Plus de 60 organisations et groupes citoyens ont été rencontrés depuis l'annonce publique du REM de l'Est.

Plus récemment, le public a été invité à participer à trois rencontres d'information virtuelles, deux webinaires thématiques et six sessions de consultations dans le cadre d'une vaste démarche d'information et de consultation qui se déroule du 10 mai au 16 juin 2021 dans chacun des secteurs concernés par le projet. De plus, une plateforme de consultation en ligne est accessible en tout temps pour les citoyens et les parties prenantes. Notre équipe poursuit également en parallèle les rencontres avec les parties prenantes et les groupes citoyens, notamment en répondant par l'affirmative aux invitations qui lui sont envoyées.

Un rapport sur l'ensemble des recommandations soumises par le public sera disponible à la fin de l'été 2021 par l'intermédiaire du site Internet de CDPQ Infra et un bilan sur les idées retenues sera présenté d'ici la fin de 2021.

À la suite de la directive émise par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), le projet du REM de l'Est sera soumis à l'étude du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2022. Lors de celles-ci, les citoyens pourront à nouveau s'informer et venir donner leur opinion sur le projet dans le cadre de ce processus.

Peut-on obtenir la liste des expropriations résidentielles dans les différents secteurs ?

Les expropriations n'ont pas encore débuté. L'analyse des acquisitions nécessaires pour le projet commencera dès que le tracé est fixé et final.

Le tracé emprunte en grande partie des emprises routières municipales et une grande majorité des lots requis sont des terrains publics et nous travaillons à optimiser le tracé pour minimiser les expropriations.

Pour éviter toute spéculation, les lots ont fait l'objet d'une réserve foncière, car ils présentent un potentiel élevé de surenchère. On parle ici de terrains privés.

Le processus d'acquisition de ces terrains se fera par expropriation, à leur juste valeur marchande.

Une soixantaine de terrains sont visés à l'heure actuelle par le décret, ce qui constitue un nombre que nous souhaitons limiter compte tenu de l'ampleur de ce projet qui se déploiera sur 32 km et inclura la construction de 23 nouvelles stations de métro léger.

Sur quels critères la Caisse s'est-elle basée pour choisir un système de train léger sur rails ?

Il faut le bon mode au bon endroit. Dans la région métropolitaine de Montréal, la solution de métro léger offre un service rapide, fréquent et fiable, nos études ont démontré que c'est cette technologie qui permet de répondre à la demande actuelle et future.

Nous avons effectué une analyse exhaustive pour identifier la meilleure solution de mobilité pour atteindre les objectifs établis par le gouvernement : soit de connecter avec un réseau structurant de transport le centre-ville de Montréal à la pointe Est de l'Île et au cégep Marie-Victorin.

Nos experts ont évalué les différents modes de transport (tramway, tram-train, métro léger), analysé les différentes méthodes d'insertion (surface, aérienne, souterraine) pour l'ensemble du projet et plus particulièrement au centre-ville.

Le tramway ne circulant pas dans des emprises dédiées, il doit donc partager l'emprise avec les voitures, piétons ou cyclistes, ce qui ralentit sa vitesse commerciale et ne permet pas de répondre au volume d'achalandage identifié dans les secteurs à desservir.

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 45 minutes pour aller de Pointe-aux-Trembles au Centre-Ville.

Une étude comparative sur les différents modes étudiés est disponible sur notre site web par le biais de [ce lien](#).

Quel a été le processus de CDPQ Infra pour déterminer le meilleur tracé ?

Nous avons effectué une analyse exhaustive pour identifier la meilleure solution de mobilité pour atteindre les objectifs établis par le gouvernement : soit de connecter avec un réseau structurant de transport le centre-ville de Montréal à la pointe Est de l'Île et au cégep Marie-Victorin.

Concrètement, pour identifier le projet de référence du REM de l'Est en fonction des besoins de mobilité du territoire, CDPQ Infra a procédé de façon systématique en effectuant d'abord un diagnostic du territoire puis en procédant à l'analyse de la mobilité du territoire qui prend en compte les études effectuées par les partenaires du projet notamment l'Autorité régionale de transport métropolitain et le ministère des Transports du Québec. Une fois les scénarios préliminaires identifiés, notre équipe procède à l'analyse multicritère des scénarios prenant en compte l'attractivité, l'acceptabilité sociale, l'impact sur l'environnement, l'impact réseau, l'équilibre financier et la capacité technique. Cette analyse nous permet de retenir les corridors qui présentent le plus de potentiel. Nous faisons ensuite une analyse des enjeux et nous identifions le mode et le type d'insertion. Nous nous retrouvons alors avec une proposition de projet de référence qui maximise la satisfaction de l'ensemble des critères analysés et permet de répondre au mandat d'étude octroyé par le gouvernement du Québec.

Par ailleurs, la localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles avec les autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

J'ai des questions très spécifiques à mon cas et aux impacts qui seront causés par ce projet. Ici, vous traitez des questions plus globales. Comment avoir un service plus personnalisé pour que mes questions soient répondues ?

Vous pouvez en tout temps faire parvenir vos questions à notre équipe, par téléphone au **514 847-2833** ou par courriel au monrem@cdpqinfra.com.

Quels sont les mécanismes de rétroaction que CDPQ Infra met en place pour les propositions citoyennes concernant le tracé ?

CDPQ Infra consulte les partenaires et les parties prenantes depuis janvier 2021. Plus récemment, le public a été invité à participer à trois rencontres d'information virtuelles, deux webinaires thématiques et six sessions de consultations, qui se tiendront du 10 mai au 16 juin 2021 dans chacun des secteurs concernés par le projet. En parallèle, une plateforme de consultation en ligne est accessible en tout temps pour les citoyens et les parties prenantes.

Un rapport sur l'ensemble des recommandations soumises par le public sera disponible à la fin de l'été 2021 par l'intermédiaire du site Internet de CDPQ Infra et un bilan sur les idées retenues sera présenté d'ici la fin de 2021.

À la suite de la directive émise par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), le projet du REM de l'Est sera soumis à l'étude du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2022. Lors de celles-ci, les citoyens pourront à nouveau s'informer et venir donner leur opinion sur le projet dans le cadre de ce processus.

Pourquoi ne pas être plus ambitieux encore, en faisant du REM de l'Est un changement de paradigme régional... ne devrait-on pas pousser le projet jusqu'aux confins de Repentigny (le long de la 138 et/ou de la 40) ?

Nous avons annoncé en décembre 2020 le projet du REM de l'Est qui est en phase de planification. Il s'agit d'un projet de référence qui pourra être bonifié dans le cadre de la poursuite des études détaillées, des échanges continus avec les différentes parties prenantes du secteur ainsi que des consultations publiques.

Toutefois, nous pouvons déjà confirmer que les bénéfices du projet de référence s'étendent au-delà du territoire de la Ville de Montréal et permettront aux usagers de la couronne nord, notamment du secteur de Repentigny et Mascouche, de diminuer considérablement leur temps de déplacement.

En ce qui a trait à la couronne Nord plus particulièrement, nous analysons également un projet pour Laval suivant le mandat du gouvernement du Québec. Les conclusions de ces analyses seront présentées incessamment aux autorités compétentes.

De quelle façon est-ce qu'une personne qui part de Robert-Bourassa choisira sa route entre la direction Cégep Marie-Victorin et Pointe-Aux-Trembles ?

Un départ sur deux sera en direction du CÉGEP Marie-Victorin, et l'autre à direction de Pointe-aux-Trembles, ce qui permettra aux usagers de choisir la direction vers laquelle ils souhaitent aller. Une information dynamique sera affichée dans les stations pour permettre aux usagers de choisir la bonne direction et embarquer dans la bonne rame. En cas d'erreur, les clients pourront sortir de leur rame dans toutes les stations du tronçon central (jusqu'à la station Saint-Clément) et attendre la rame suivante pour changer la destination finale.

Quels sont les intrants de la Ville de Montréal et du Gouvernement du Québec qui ont été considérés dans la solution de référence ?

Le gouvernement du Québec nous a mandaté en mai 2019 pour développer une solution structurante de transport collectif pour l'est et le nord-est de Montréal. Dès l'octroi du mandat, un comité opérationnel a été mis sur pied avec l'Autorité régionale de transport métropolitain, le ministère des Transports et la Société québécoise des Infrastructures.

Plusieurs intrants provenant de la Ville de Montréal ont été considérés, notamment les plans d'urbanisme, les plans particuliers d'urbanisme pour les secteurs en développement, le plan de mobilité durable ou encore le plan de développement économique. En ce qui a trait aux intrants gouvernementaux, nous avons reçu des orientations gouvernementales et avons récupéré l'ensemble des données et analyses qui avaient été produites soit par le ministère des Transports du Québec ou l'Autorité régionale de transport métropolitain pour établir le diagnostic du territoire (enquêtes origine-destination, données prévisionnelles des flux de circulation, données d'utilisation des cartes OPUS sur le territoire en question, etc.). Les analyses des intrants et le choix de la solution ont été étudiés avec nos partenaires.

Une fois le travail avancé, nos équipes ont rencontré la Ville de Montréal pour partager le fruit des études et analyses.

Depuis l'annonce publique du projet, une gouvernance soutenue a été mise en place avec les partenaires de la mobilité et les autorités locales afin d'assurer un développement intégré du projet.

Depuis janvier, nous avons rencontré plus de 60 entreprises, organismes et regroupement citoyen et l'ensemble des commentaires et avis seront pris en compte dans l'optimisation et la bonification du projet.

Les séances d'information ont fait partie d'une démarche d'information et de consultation qui vise l'optimisation et la bonification du projet à la lumière des recommandations des citoyens.

J'aimerais connaître le « rayon d'attraction » des piétons vers les stations. Aussi, quel est le ratio que vous estimez entre les utilisateurs de proximité (les piétons) versus les utilisateurs qui utiliseront un autre transport pour se rendre aux stations ?

Nous estimons le rayon d'attraction des stations à un kilomètre autour de la station. Il s'agit du périmètre généralement retenu pour des réseaux structurants de grande capacité et à haute fréquence.

Pour les ratios entre les usagers venant à pied ou en mode actif aux stations et ceux venant par un autre mode, les données varient énormément d'une station à l'autre selon sa position dans le tracé. Un ratio moyen ne voudrait donc rien dire. En effet, il y a par exemple une proportion très importante d'usagers qui sont des piétons dans les zones très urbanisées comme la station Honoré Beaugrand ou les stations du centre-ville. Dans les secteurs plus éloignés, les ratios s'inversent pour être majoritairement des utilisateurs qui proviennent d'un transfert d'un autobus, d'un train ou d'une voiture. On peut retrouver plus de 80 % de piétons dans certains cas ou plus de 80 % d'usagers en provenance d'un autobus dans d'autres cas.

Nos études d'achalandage ne sont pas encore finalisées. Elles seront publiées lorsque finalisées, avec l'ensemble des études d'impact sur l'environnement, à la fin 2021.

Cela dit, nous prévoyons que le REM de l'Est transportera 13 000 usagers par jour, à l'horizon 2044. Avec les gains de temps importants générés par le REM de l'est (entre 25 % et 70 % selon les secteurs), il y aura un transfert modal de l'autosolo au transport collectif. Nos études estiment donc que le REM de l'est permettra d'épargner 165 millions de véhicules-km (2044) et ainsi réduire la congestion dans des axes comme les rues Sherbrooke et Notre-Dame.

Qu'avez-vous fait concrètement pour évaluer comment les citoyens veulent bouger ?

Nos études utilisent notamment les données des enquêtes origine-destination, les données prévisionnelles des flux de circulation du ministère des Transports du Québec et les données d'utilisation des cartes OPUS sur le territoire en question. D'autre part, la bonne connaissance des générateurs de déplacements (les destinations) nous permet de prendre en compte dans nos analyses, les souhaits de déplacement. Ces données nous permettent d'établir les lignes de désirs des citoyens et d'avoir un portrait complet des besoins de déplacements sur territoire. En simulant des nouveaux réseaux à travers le territoire, nous sommes en mesure d'évaluer quels sont ceux, basés sur la demande, qui répondent le mieux aux attentes parce qu'ils sont plus utilisés.

Pour certains, le tracé du REM de l'Est est avant tout défini par des considérations financières au détriment de l'intérêt public. Qu'en est-il ?

Nous avons effectué une analyse exhaustive pour identifier la meilleure solution de mobilité pour atteindre les objectifs établis par le gouvernement : soit de connecter le centre-ville de Montréal à la pointe Est de l'Île et au cégep Marie-Victorin par un réseau structurant de transport.

Le projet de référence a été développé dans l'idée de proposer une solution de transport attractive qui répond aux besoins de mobilité et favoriser le transfert modal de l'autosolo au transport collectif structurant. Les principes suivants ont été considérés pour favoriser l'appropriation du transport collectif:

- Connexion avec le centre-ville afin de maximiser l'achalandage et l'utilisation du service
- Fréquence et fiabilité : miser sur un corridor dédié et une technologie agile
- Accessibilité universelle : assurer les espaces suffisants pour un service accessible à tous
- Fluidité et interconnectivité : permettre des accès simples et rapides
- Accès direct : limiter les ruptures de charges

Nous avons quadrillé l'est de Montréal pour déterminer les meilleurs corridors en termes d'impact structurant sur la mobilité, l'achalandage, de nouveaux utilisateurs, d'interconnexion avec les réseaux existants et de générateurs de déplacement (entreprises, institutions, hôpitaux, etc.).

Le projet de référence proposé pour le REM de l'Est maximise la satisfaction de l'ensemble des critères analysés et permet de répondre au mandat d'étude octroyé par le gouvernement du Québec. Concrètement, le REM de l'Est générera des gains de temps significatifs à la population de l'Est et du Nord-Est de Montréal, en plus de desservir des pôles stratégiques de l'Est, tels que de nombreux hôpitaux, pôles de savoir et d'emplois.

Le CN et la ville de Montréal travaillent de concert avec des associations comme Les Amis du Pied du courant pour redonner l'accès au fleuve aux citoyens. Comptez-vous travailler avec ces acteurs pour coordonner l'accès au fleuve dans Sainte-Marie (secteur du pont Jacques-Cartier) avec le futur REM ?

Nous travaillons en étroite collaboration avec la Ville de Montréal et l'arrondissement Ville-Marie pour s'assurer de la meilleure intégration du REM de l'Est aux quartiers traversés, dont le secteur du Pied du courant.

En matière d'accès au fleuve, l'avantage de la structure aérienne du REM de l'Est, notamment sur la rue Notre-Dame dans le secteur Sainte-Marie, est de maintenir les accès aux fleuves.

Peut-on avoir accès à l'enregistrement de la séance d'information/séance de consultation ?

Vous pouvez visionner les séances d'information et de consultation à l'adresse

<https://cdpqinfra.com/fr/monrem>

Quelles seront les stations à Pointe-aux-Trembles ?

Il y a quatre stations dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles : Saint-Jean-Baptiste, Tricentenaire, Rousselière et Pointe-aux-Trembles. Vous pouvez consulter [les détails de ces stations à ce lien](#).

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

Est-ce qu'il y a dans le développement du tracé une coordination avec la vision de développement du territoire ? Est-ce que le tracé répondra aux besoins dans 20-30 ans ?

Nous avons effectué une analyse exhaustive pour identifier la meilleure solution de mobilité pour atteindre les objectifs établis par le gouvernement : soit de connecter le centre-ville de Montréal à la pointe Est de l'Île et au cégep Marie-Victorin par un réseau structurant de transport collectif.

Plusieurs intrants provenant de la Ville de Montréal ont été considérés, notamment les plans d'urbanisme, les plans particuliers d'urbanisme pour les secteurs en développement, le plan de mobilité durable ou encore le plan de développement économique, afin de nous assurer que le projet soit en corrélation avec la vision de développement de la Ville de Montréal.

Nos études utilisent également les données des enquêtes origine-destination, des données prévisionnelles des flux de circulation du ministère des Transports du Québec et les données d'utilisation des cartes OPUS sur le territoire en question. Ces données nous permettent d'établir les lignes de désirs des citoyens et d'avoir un portrait complet des besoins de déplacements sur territoire. Pour nous assurer de tenir compte des besoins futurs, nos études évaluent et prennent en compte :

- l'évolution des historiques d'achalandage ;
- l'évolution démographique régionale ;
- les taux d'emploi dans la région métropolitaine ;
- la progression du PIB du Québec ;
- les prévisions de l'Institut de la Statistique du Québec et du Conference Board du Canada.

Nous avons également quadrillé l'est de Montréal pour déterminer les meilleurs corridors en termes d'impact structurant sur la mobilité, l'achalandage, de nouveaux utilisateurs, d'interconnexion avec les réseaux existants et de générateurs de déplacement (entreprises, institutions, hôpitaux, etc.).

Notre objectif premier est de développer un nouveau réseau de transport collectif qui permettra de plus que doubler la superficie du réseau de métro dans l'est de Montréal et répondre aux besoins de mobilité des citoyens à la mise en service du système en 2029 et pour les décennies à venir.

Quels sont vos coûts de dépassement actuels ?

L'enveloppe de référence de coûts de projet est présentement estimée à environ 10 milliards de dollars. Cette enveloppe est basée sur des études préliminaires qui ont permis à CDPQ Infra de définir un projet et de faire des recommandations.

Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, pendant laquelle des études détaillées seront réalisées et permettront d'entamer une discussion sur la structure financière et le cadre tarifaire du projet.

Cette phase comprendra des étapes essentielles à l'établissement d'une estimation robuste des coûts notamment :

- L'avancement de la conception du projet ;
- L'acquisition et l'analyse des informations relatives aux différents sites (études des sols, utilités publiques, services municipaux, etc.) ;
- Les consultations publiques avec les différentes parties prenantes stratégiques du projet, notamment le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et l'ARTM ;
- La réalisation de l'étude d'impact environnemental et la conduite des audiences publiques dans le cadre du BAPE ; et le lancement de l'appel de qualification des fournisseurs qui permettra de jauger les conditions de marché.

Nous habitons près du Monument-National. Lorsque nous avons voulu modifier certains aspects extérieurs de notre immeuble, le ministère de la Culture nous a demandé de respecter des règles très strictes. Qu'en est-il de la structure du REM qui passera à moins de 30 mètres du Monument-National ?

Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée jusqu'à la fin 2022, ce qui permettra à nos équipes de finaliser les études de faisabilité technique et de conception qui pourront détailler ces aspects. En matière de patrimoine, le projet se base sur les critères de conception suivants :

- S'adapter et mettre en valeur les éléments identitaires de chaque tronçon incluant le patrimoine, l'environnement et les éléments d'intérêt.
- Éviter les impacts sur les bâtiments et espaces patrimoniaux.

Nous collaborons également avec le ministère de la Culture et des Communications afin de s'assurer que le projet respecte l'ensemble de la réglementation en place.

Notre ambition est de faire du REM de l'Est un projet collectif qui suscitera la fierté de tous. Lors de l'annonce du projet, CDPQ Infra s'est engagée à proposer une intégration architecturale unique inspirée des meilleures pratiques dans le monde. Notre volonté est que l'intégration du REM de l'Est soit exemplaire au niveau de l'aménagement et de l'architecture. Nous savons que nous y parviendrons en travaillant de concert avec nos partenaires et les parties prenantes, et en consultant la population.

Pourquoi les bancs des wagons sont-ils tous orientés vers le centre ? Combien y aura-t-il de places assises par voitures ?

Pour des voitures qui circulent dans les deux sens, les études démontrent que des bancs orientés vers le centre sont ce qui est le plus confortable pour les usagers, plutôt que de se déplacer à contresens.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

Dans son dernier budget, le gouvernement du Québec a budgété 2,2 G\$ supplémentaires pour les deux projets du REM A et du REM de l'Est. Pouvez-vous nous dire pour quel tronçon cette somme a été réservée ?

Puisqu'il s'agit du budget du gouvernement du Québec, nous vous référons à lui pour cette question. Ces montants ne sont pas dédiés au REM ni au REM de l'Est.

Par ailleurs, l'enveloppe de référence de coûts de projet est présentement estimée à environ 10 milliards de dollars pour le REM de l'Est. Cette enveloppe est basée sur des études préliminaires qui ont permis à CDPQ Infra de définir un projet et de faire des recommandations.

Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée jusqu'à la fin 2022, phase pendant laquelle des études détaillées seront réalisées et permettront d'entamer une discussion sur la structure financière et le cadre tarifaire du projet.

Cette phase comprendra des étapes essentielles à l'établissement d'une estimation robuste des coûts notamment :

- L'avancement de la conception du projet ;
- L'acquisition et l'analyse des informations relatives aux différents sites (études des sols, utilités publiques, services municipaux, etc.) ;
- Les consultations publiques avec les différentes parties prenantes stratégiques du projet, notamment le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et l'ARTM ;
- La réalisation de l'étude d'impact environnemental et la conduite des audiences publiques dans le cadre du BAPE ; et le lancement de l'appel de qualification des fournisseurs qui permettra de jauger les conditions de marché.

Est-ce qu'une clause de non-concurrence comme celle du REM de l'Ouest sera appliquée en faveur du REM de l'Est ?

Il appartient à l'ARTM de coordonner les services de transport collectif dans la grande région métropolitaine afin de s'assurer de la complémentarité des services.

Quel sera l'impact marginal des coûts d'exploitations sur le budget de l'ARTM ?

À cette étape du projet, il est trop tôt pour répondre à cette question. Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, ce qui inclura notamment des études de faisabilité technique et de conception qui pourront détailler ces aspects.

L'ARTM poursuit ses analyses et l'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

Vous parlez de rapprocher la « gare » prévue au Faubourg Contrecœur plus près d'Honoré-Beaugrand, mais aucun terrain n'est actuellement vacant pour une telle installation... donc, inévitablement, cette proposition nécessiterait des expropriations dans un secteur qui est densément peuplé. Serait-ce possible, dans ce cas-ci de déplacer la gare aux portes de Montréal-Est ?

Différents sites alternatifs sont en cours d'analyse en coordination avec la Ville de Montréal. Notre objectif est toujours d'avoir le moins d'impact possible sur les propriétés riveraines et l'analyse des sites alternatifs se fait dans cette optique.

La localisation des stations est toujours déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

Le projet du REM de l'Est est en phase de planification détaillée. Pour les deux prochaines années, nous continuerons les études détaillées, les échanges continus avec les différentes parties prenantes du secteur ainsi que les consultations publiques qui nous permettront d'optimiser et de bonifier le projet.

Nous avons entamé notre démarche d'information et de consultation publique qui nous permettra aussi d'aller à la rencontre de la population. Un rapport sur l'ensemble des recommandations soumises par le public sera disponible à la fin de l'été 2021 par l'intermédiaire du site Internet de CDPQ Infra et un bilan sur les idées retenues sera présenté d'ici la fin de 2021.

Pourquoi ne pas prolonger la ligne verte de métro en direction d'Honoré-Beaugrand ?

L'objectif du REM de l'Est est de répondre à la demande d'achalandage pour les prochaines décennies. La ligne verte ne peut absorber autant de nouveaux utilisateurs puisqu'elle est presque saturée. Nous avons également une situation de surcharge présentement à la station de correspondance Berri-UQAM.

En créant de nouveaux corridors dans l'est et le nord-est et une nouvelle connexion avec le centre-ville, nous augmentons la capacité en transport collectif globalement. Le REM de l'Est offrira également de nouvelles destinations.

Par ailleurs, nous avons une station de correspondance avec la station de métro Honoré-Beaugrand.

Le REM de l'Est offrira plusieurs connexions avec les réseaux existants et planifiés, lesquelles peuvent être consultées sur la [carte du tracé](#) et sur les différentes [fiches d'informations sur le projet](#).

Plus spécifiquement, le REM de l'est sera connecté aux réseaux de transport collectif métropolitains et maximisera ainsi l'intermodalité et la fluidité des déplacements. Il offrira en effet des connexions à :

- la ligne verte du métro (stations Honoré-Beaugrand et L'Assomption)
- la ligne bleue du métro (future station Lacordaire)
- la ligne orange du métro (station Bonaventure, via la Gare Centrale)
- la ligne de trains de banlieue Mascouche (gare Pointe-aux-Trembles)
- au SRB Pie-IX (future station Pie-IX/Notre-Dame)
- au REM (station Gare centrale)
- aux réseaux d'autobus de la STM, STL, du RTL et d'exo.

Cette intermodalité permet par ailleurs 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 de l'île de Montréal.

La STM et l'ARTM sont à raffiner leurs analyses de l'impact du REM de l'Est sur le réseau du métro ou sur la ligne de trains de banlieue Mascouche.

À votre avis, quel est l'impact social de ces grandes transformations urbaines dans les quartiers Centre-Sud et Hochelaga ?

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

De plus, le REM de l'Est permettra aux citoyens de ces quartiers de se déplacer de façon efficace pour rejoindre le centre-ville et des destinations autres que le centre-ville, incluant des pôles de savoir. À terme, avec les deux réseaux du REM, CDPQ Infra vient rajouter environ 99 km de métro sur l'île de Montréal au bénéfice des citoyens des quartiers.

Y'a-t-il des experts en psychologie environnementale au sein du comité pour étudier l'impact psychologique que le REM aura sur les riverains, mieux comprendre leurs craintes et garantir plus d'adhésion ?

Une large démarche de consultation publique a été initiée par CDPQ Infra en mai 2021. Les citoyens de chacune des zones géographiques du projet sont invités à exprimer leurs préoccupations ainsi que leurs suggestions d'amélioration en vue de bonifier le projet du REM de l'Est. La publication de l'étude d'impact à la fin 2021 et le processus du BAPE (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement) en 2022 permettront également aux citoyens de s'informer et d'obtenir toutes les réponses à leurs questions.

Comment allez-vous évaluer l'impact sur la séparation sociale que peut créer une structure aérienne sur la rue Sherbrooke Est ? Comment comptez-vous « humaniser » les structures aériennes sachant qu'elles vont générer des nuisances ?

L'intégration des structures au milieu bâti se fera dans le respect de la trame urbaine en coordination avec la ville de Montréal et les différents arrondissements. La firme Lemay est mandatée pour concevoir ces aménagements urbains exemplaires intégrés à leur milieu. Il fera partie également du mandat du comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecture et l'intégration urbaine mandaté par le gouvernement du Québec d'émettre des recommandations à l'équipe de conception de CDPQ Infra sur l'intégration urbaine en amont de la conception afin que les structures soient intégrées de façon harmonieuse dans les quartiers.

La conception des structures aériennes est réalisée par des équipes multidisciplinaires; par exemple, les mesures de mitigation sonore seront développées conjointement par les ingénieurs et les architectes, afin de créer un tout sécuritaire et bien intégré au milieu. Les nuisances, tant en période de construction qu'en période d'exploitation seront encadrées par un cadre réglementaire rigoureux.

Par ailleurs, le REM de l'Est, étant en structure aérienne permettra de maintenir la trame urbaine et de créer de nouveaux espaces citoyens.

Allez-vous construire un mur antibruit ?

L'atténuation des impacts potentiels est une préoccupation importante pour nous et c'est de cette manière que nous travaillons le projet. Notre équipe multidisciplinaire permet de travailler sur les mesures d'atténuation, lorsqu'elles seront nécessaires, dès la conception du projet.

Il existe un éventail de mesures d'atténuation potentielles. Les mesures seront choisies en fonction du contexte, et plusieurs exemples sont détaillés dans cette [fiche technique](#).

Des modélisations sonores rigoureuses seront effectuées pour déterminer si des mesures supplémentaires doivent être prévues. Ces modélisations viseront à évaluer le climat sonore actuel (sans le REM de l'Est) et à modéliser le climat sonore avec l'ajout du projet, afin de déterminer s'il existe un écart significatif entre les deux.

Le cas échéant, des mesures d'atténuation telles que des dispositifs antibruit devront être mises en place aux emplacements où des impacts significatifs seront anticipés. Ces mesures d'atténuation seront installées au plus près des rails, afin de minimiser le bruit à la source et éviter qu'il ne se propage. Les mesures d'atténuation sont donc prises en compte dès la phase de conception du projet et seront mises en place lors de la période de construction, avant la mise en service.

Un suivi sera également effectué en période d'opération, afin d'évaluer l'efficacité des mesures. Des ajustements seront mis en place si le suivi relève des impacts significatifs supplémentaires. Un programme d'entretien préventif du matériel roulant sera également prévu. Ainsi, de la même façon, les vibrations en phase d'opération seront encadrées par des exigences strictes également.

Où exactement sur la rue Sherbrooke sera installée la station d'arrêt du REM ?

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles. Les emplacements des stations sur la rue Sherbrooke sont détaillés dans ces deux fiches de secteurs :

- [Mercier-Hochelaga-Maisonneuve](#)
- [Rivière-des-Pairies-Pointe-aux-Trembles et Ville de Montréal-Est](#)

Sur quel côté de la rue Sherbrooke seront installés les piliers entre la 25 et Honoré-Beaugrand ?

Dans un contexte de forte circulation comme sur la rue Sherbrooke Est, les études d'ingénierie réalisées à ce jour recommandent que la structure aérienne soit construite au centre de la voirie avec les piliers au niveau des terre-pleins centraux.

Cette conception permet de maintenir la fluidité nord-sud, permet de minimiser les impacts sur les aménagements de la voirie ainsi que sur les cheminements piétons et cyclables et permet de réduire considérablement la quantité d'expropriation.

Pourquoi le mode de transport par monorail suspendu sur pneumatique n'a aucunement été considéré dans l'étude comparative de AECOM-SYSTRAS ? Avez-vous analysé un système de train suspendu afin de réduire l'ampleur de la structure ?

De par ses organes de roulement spécifiques, il n'existe peu, sinon aucun, système monorail en exploitation dans les conditions hivernales similaires à celles de Montréal. De plus, la complexité des aiguillages du monorail rendrait la connexion du tronç commun au centre-ville vers les deux branches de l'est et nord de Montréal très compliquée et impliquerait des temps de manœuvre conséquents. Ces temps de manœuvre augmenteraient l'intervalle entre deux véhicules, réduisant de fait le niveau de service du REM de l'Est.

Enfin, mais pas des moindres, avec le monorail, l'évacuation des passagers en ligne, en cas de panne, d'accident ou d'incendie serait difficile.

Comme sur le REM initial, les roues seront en acier pour permettre l'exploitation des véhicules dans les conditions hivernales de Montréal. En effet, alors que les véhicules sur pneumatiques peuvent apporter certains avantages notamment en termes de bruits et vibrations, ils ne permettent pas d'assurer une adhérence suffisante sur la neige ou le verglas. Les véhicules sur pneumatiques sont donc exclusivement utilisés en infrastructures souterraines ou dans les pays avec un climat modéré ou chaud.

Pourquoi ne pas réhabiliter le Train de l'Est ?

Le REM de l'Est est un système de métro léger sur rail, ce qui n'est pas la même technologie que pour les trains de banlieue. De plus, la ligne de train de Mascouche utilise un corridor ferroviaire propriété du CN où circulent également des trains de marchandises, le tout sur une voie unique. Cette exploitation est incompatible avec un métro léger qui circule à haute fréquence, haute vitesse et qui nécessite une voie ferrée dans les deux directions. Néanmoins, le projet permettra aux résidents du secteur Mascouche et Repentigny de générer des gains de temps importants avec une connexion à la station Pointe-aux-Trembles.

L'ARTM travaille à raffiner son analyse de l'impact du REM de l'Est sur le réseau du métro ou sur la ligne de trains de banlieue Mascouche.

Est-ce qu'il est envisageable dans le futur de pouvoir faire circuler des trains entre Marie-Victorin et Pointe-Aux-Trembles ? Si oui, est-ce qu'il faudrait la construction d'une jonction en triangle ou un retournement des trains à la potentielle station Viauville serait possible en exploitation régulière ?

Le lien direct entre Pointe-aux-Trembles et le CEGEP Marie-Victorin n'est pas possible, il faudrait effectivement une jonction triangulaire. La jonction prévue actuellement est une jonction en fourche avec un saut-de-mouton pour permettre la bonne gestion des deux branches. Le moyen le plus simple de faire le déplacement en question est de sortir à la première station du tronç commun et de prendre le prochain train en direction du CÉGEP. Les gains de temps sont très appréciables.

La technologie de caténaires sera-t-elle aussi utilisée pour le REM de l'Est ?

Oui, il est prévu d'utiliser la technologie des caténaires pour alimenter les voitures électriques du REM de l'Est.

Est-il possible d'abolir toute la circulation sur le boulevard René-Levesque afin de construire un train qui répondra au besoin de la population et de la CDPQ ?

Nous avons effectué une analyse exhaustive pour identifier la meilleure solution de mobilité pour atteindre les objectifs établis par le gouvernement : soit de connecter avec un réseau structurant de transport le centre-ville de Montréal à la pointe Est de l'Île et au cégep Marie-Victorin.

Nos experts ont évalué les différents modes de transport (tramway, SLR), analysé les différentes méthodes d'insertion (surface, aérienne, souterraine) pour l'ensemble du projet et plus particulièrement au centre-ville.

Pour le tronçon au centre-ville, le système de métro léger sur rail sur une structure aérienne est la seule qui permet d'atteindre les objectifs de transport, minimiser les risques de construction tout en présentant une opportunité pour l'adoption de stratégies d'intégration urbaine et architecturale novatrice.

Il fera partie du mandat du comité d'experts multidisciplinaires sur l'architecture et l'intégration urbaine mandaté par le gouvernement du Québec de 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, et d'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, incluant pour la portion qui circule sur le boulevard René-Lévesque.

Pourquoi ne pas faire entrer le REM dans Mercier-Est en lieu et place de la bretelle autoroutière sud de la voie rapide Souigny, à un niveau sensiblement plus bas que la chaussée actuelle ? Au-dessus de la voie du CN ?

Dans le secteur de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, le REM de l'Est circulera en aérien sur la Rive-Nord de la rue Notre-Dame, dans l'axe de l'Assomption, sur Souigny et au centre de la rue Sherbrooke.

L'axe de la rue Sherbrooke nous permet de desservir des quartiers et des secteurs industriels qui sont visés par des plans de redéveloppement et de requalification. Par ailleurs, l'axe de la rue Sherbrooke nous permet d'offrir une connexion intermodale à la station Honoré-Beaugrand et offre également toutes les conditions nécessaires pour l'insertion d'un métro léger.

À la suite de rencontres avec les élus municipaux et les parties prenantes locales, nous avons effectivement entrepris d'approfondir l'étude d'une solution alternative passant par l'emprise ferroviaire appartenant au CN qui longe l'avenue Souigny. Ces analyses sont encore en cours.

Est-ce que la Caisse pourrait éventuellement vendre une partie de sa participation, 10 %, 20 % ou plus, à un autre fonds ou investisseur ?

La Caisse n'a pas l'intention de vendre les infrastructures du REM car ce genre d'infrastructure génère des rendements stables et à long terme, ce qui est précisément les objectifs de la Caisse. Tout l'attrait d'un tel investissement en transport collectif est lié à cette notion d'engagement à long terme.

Dans le cas où les piliers sont dans le terre-plein central d'un boulevard, est-ce qu'il y a une protection pour les piliers et automobilistes comme atténuateurs d'impact ou glissières et si oui quelle largeur est requise pour cette installation ?

Dans un contexte de forte circulation comme sur la rue Sherbrooke Est, les études d'ingénierie réalisées à ce jour recommandent que la structure aérienne soit construite au centre de la voirie avec les piliers au niveau des terre-pleins centraux.

Cette conception permet de maintenir la fluidité nord-sud, permet de minimiser les impacts sur les aménagements de la voirie ainsi que sur les cheminements piétons et cyclables et permet de réduire considérablement la quantité d'expropriation.

L'atténuation des impacts potentiels et le maintien de la sécurité pour les conducteurs, les piétons et les cyclistes sont une préoccupation importante pour nous et c'est de cette manière que nous travaillons le projet. Notre équipe multidisciplinaire permet de travailler sur les mesures d'atténuation, lorsqu'elles seront nécessaires, dès la conception du projet.

Comment peut-on s'assurer que la circulation sur Notre-Dame provenant du centre-ville, du port de Montréal et du tunnel Louis-Hyppolyte Lafontaine ne soit pas déviée dans Hochelaga ? Quelles stratégies seront mises en place pour dévier la circulation ailleurs que sur ce tronçon d'Hochelaga durant les travaux ?

L'atténuation des impacts potentiels est une préoccupation importante pour nous et c'est de cette manière que nous travaillons le projet. Notre équipe multidisciplinaire permet de travailler sur les mesures d'atténuation, lorsqu'elles seront nécessaires, dès la conception du projet.

Les mesures d'atténuation de la circulation qui seront mises en place pendant la phase de construction seront élaborées avec le consortium retenu pour réaliser la construction du réseau. Il est donc prématuré de les détailler à ce stade-ci. Cependant, nous pouvons déjà nous engager à minimiser les inconvénients liés aux travaux et à collaborer étroitement avec Mobilité Montréal, les partenaires en mobilité ainsi que la ville de Montréal et les arrondissements pour proposer des mesures d'atténuation cohérentes et maintenir la communication tout au long de cette phase du projet.

Pourquoi la station Cartier est-elle située directement devant notre propriété résidentielle, plutôt que devant un stationnement vacant ?

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, ce qui inclura notamment des études de faisabilité technique et de conception qui pourront détailler ces aspects.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

Y aura-t-il une station du REM de l'Est à Montréal-Est ?

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

Il n'y a pas de station prévue à ce jour dans la Ville de Montréal-Est. Les stations Contrecœur et Saint-Jean-Baptiste sont situées de part et d'autre de la Ville de Montréal-Est.

Toutefois, un réseau aérien comme le REM de l'Est permet l'ajout de station dans le futur, en fonction des développements.

Concernant l'antenne nord-est, comment CDPQ Infra justifie-t-elle le choix de l'axe Lacordaire, plutôt que du boulevard L'Assomption au boulevard Lacordaire ou au boulevard Langelier pour desservir la population de ce territoire en termes d'achalandage, de densité résidentielle et de présence de pôles d'attraction (institutionnel, commercial, industriel) ?

Notre objectif est d'accroître l'utilisation du transport collectif en desservant de nouveaux corridors et offrir une solution complémentaire au réseau existant.

Nos analyses ont identifié un achalandage important pour un nouveau réseau qui empruntera Papineau, mais en raison de sa proximité avec la ligne orange est, plus de la moitié de la clientèle proviendrait de la ligne orange et n'attirerait donc pas beaucoup de nouveaux usagers du transport collectif.

De plus, la rue Papineau est éloignée de l'A25, ce qui était une orientation du gouvernement lors de l'octroi du mandat à CDPQ Infra.

Enfin cet axe, bien que densément peuplé, dessert peu de pôles stratégiques qui sont des générateurs de déplacement.

Le projet de référence prévoit donc un passage dans l'axe du boulevard L'Assomption au sud pour aller rejoindre le boulevard Lacordaire après l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont. Nos études ont démontré que cet axe présente un grand potentiel d'achalandage, supérieur à l'axe du boulevard Langelier et offrant plus de dessertes vers des pôles générateurs de déplacements importants. De plus il offre une nouvelle offre de transport structurant à des quartiers qui sont actuellement mal desservis par le transport collectif.

Pourquoi passer sur Notre-Dame, alors que 50 % du rayon d'attraction de la station serait situé « dans l'eau » ?

L'axe de Notre-Dame à l'ouest de l'autoroute 25 est un secteur stratégique voué à une requalification depuis de nombreuses années. Le tracé aérien le long de la rue Notre-Dame Est permettra d'offrir des stations plus accessibles aux usagers et n'affectera pas la piste cyclable ni la voie verte. Cette option permet également à la Ville de Montréal de réaliser son projet de transformation de la rue en boulevard urbain.

De plus, le tracé sur la rue Notre-Dame permet de connecter la zone industrialo-portuaire, la zone stratégique de l'Assomption-Sud-Longue-Pointe ainsi que le secteur prioritaire Des Faubourgs.

Pourquoi proposer aux citoyens de Pointe-aux-Trembles et à ceux d'Hochelaga-Maisonneuve le même mode de transport, alors que les besoins sont différents ?

L'objectif premier est de développer un nouveau réseau de transport collectif qui permettra de plus que 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 et maximisera ainsi l'intermodalité et la fluidité des déplacements. Il offrira en effet des connexions à :

- la ligne verte du métro (stations Honoré-Beaugrand et L'Assomption)
- la ligne bleue du métro (future station Lacordaire)
- la ligne orange du métro (station Bonaventure, via la Gare Centrale)
- la ligne de trains de banlieue Mascouche (gare Pointe-aux-Trembles)
- aux faubourgs.
- Pie-IX (future station Pie-IX/Notre-Dame)
- au REM (station Gare centrale)
- aux réseaux d'autobus de la STM, STL, du RTL et d'exo

Cette intermodalité permet par ailleurs 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 de l'île de Montréal.

La STM et l'ARTM sont à raffiner leurs analyses de l'impact du REM de l'Est sur le réseau du métro ou sur la ligne de trains de banlieue Mascouche.

Combien de temps prendra le trajet entre le centre-ville et l'Hôpital Maisonneuve ?

Le temps de trajet préliminaire tel qu'il est actuellement calculé par nos ingénieurs entre le centre-ville et la station Hôpital Maisonneuve Rosemont est d'environ 17 min. Ce temps sera raffiné au fur et à mesure de l'avancée des études.

Est-ce qu'une station pourrait être ajoutée dans le secteur industriel de la Pointe-de-l'Île ?

La localisation des stations a été déterminée en fonction des secteurs à desservir, des connexions possibles aux autres réseaux de transport collectif, du potentiel de redéveloppement urbain, et des terrains disponibles.

Le projet du REM de l'Est est en phase de planification. Depuis décembre 2020 et jusqu'en 2022, nous continuerons les études détaillées, les échanges continus avec les différentes parties prenantes du secteur ainsi que les consultations publiques qui nous permettront d'optimiser et bonifier le projet.

Nous avons entamé notre démarche d'information et de consultation publique qui nous permettra aussi d'aller à la rencontre de la population.

Le cas du REM est parlant à cet égard, entre l'annonce du projet en 2016 et le projet aujourd'hui en construction de nombreux ajustements ont été apportés pour répondre aux demandes du milieu (ajouts de stations, déplacement d'équipement, prolongement d'un tunnel, ajouts d'accès, etc.)

Pourquoi est-ce que l'option d'insérer en sous-terrain sur la rue Notre-Dame entre la rue St-Clément dans l'Est et la rue St-Timothée dans l'Ouest (qui sortiraient de terre juste avant la station Labelle pour continuer au sol) n'a pas été étudiée ?

Le tracé aérien le long de la rue Notre-Dame Est permettra d'offrir des stations plus accessibles aux usagers et n'affectera pas la piste cyclable ni la voie verte. Cette option permet également à la Ville de Montréal de réaliser son projet de transformation de la rue en boulevard urbain.

Une solution d'insertion souterraine qui débute à l'est des voies ferrées du Canadian Pacific a été étudiée. Cette option a été écartée étant donné la multiplication des risques techniques associés et la création d'une zone de transition infranchissable de 500 mètres empêchant la circulation nord-sud sur la rue Notre-Dame. Les détails des risques associés à ce scénario peuvent être consultés à la [page 20 de cette présentation disponible sur notre site web](#).

Est-ce qu'à la suite des consultations publiques, le REM de l'Est sera bonifié ?

Oui. Le REM de l'Est est perfectible et les consultations publiques servent à bonifier le projet afin de le rendre exemplaire.

CDPQ Infra consulte les partenaires et les parties prenantes depuis janvier 2021. Plus récemment, le public a été invité à participer à trois rencontres d'information virtuelles, deux webinaires thématiques et six sessions de consultations, qui se tiendront du 27 mai au 10 juin 2021 dans chacun des secteurs concernés par le projet. En parallèle, une plateforme de consultation en ligne est accessible en tout temps pour les citoyens et les parties prenantes.

Un rapport sur l'ensemble des recommandations soumises par le public sera disponible à la fin de l'été 2021 par l'intermédiaire du site Internet de CDPQ Infra et un bilan sur les idées retenues sera présenté d'ici la fin de 2021.

À la suite de la directive émise par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), le projet du REM de l'Est sera soumis à l'étude du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2022. Lors de celles-ci, les citoyens pourront à nouveau s'informer et venir donner leur opinion sur le projet dans le cadre de ce processus.

Généralement, le trajet de Rivière-des-Prairies au Centre-ville prend 90 minutes. Comment allez-vous le réduire à moins de 30 minutes ?

Le temps de déplacement actuel en transport collectif entre le CÉGEP Marie-Victorin et le centre-ville varie entre 50 min et 1 h 15 environ. L'arrivée du REM de l'Est et de sa branche nord-est permet de réaliser ce déplacement (environ 15 km) en 30 min. Cette performance est obtenue grâce à une vitesse commerciale de plus de 30 km/h en moyenne sur l'ensemble du parcours, et ce, sans transfert. Les fréquences importantes aux heures de pointe sont également complétées par des fréquences élevées aux heures creuses, le soir et les fins de semaine.

Qu'est-ce qui a motivé le choix de construire 2 REM qui ne fonctionnent pas sur le même système ?

Les deux REM sont des systèmes de métro léger entièrement automatisé basés sur les mêmes solutions technologiques. Cependant, les deux réseaux sont autonomes pour prendre en compte les besoins spécifiques en achalandage de chaque ligne. À cet effet, la ligne REM de l'Est aura deux voitures par rame contre quatre pour le REM. L'intermodalité des réseaux REM étant une priorité, le REM de l'Est sera toutefois connecté au REM via un tunnel piétonnier reliant la station terminale Robert-Bourassa à la Gare Centrale.