

FICHE D'INFORMATION  
REM DE L'EST

# Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles et Ville de Montréal-Est



# LE REM DE L'EST

Le projet du REM de l'Est est un projet de transport collectif qui reliera l'est et le nord-est au centre-ville de Montréal en offrant un service fiable et fréquent pour créer de nouveaux liens rapides et confortables entre les résidents et les quartiers. Le REM de l'Est est un projet de métro léger électrique et entièrement automatisé, composé de 23 nouvelles stations et de 32 km de nouveaux corridors dédiés au transport collectif avec des portions aériennes et souterraines.

7:00  
7:02  
7:04

2 à 4 min  
fréquence aux  
heures de pointe



7 jours sur 7



7 stations  
intermodales



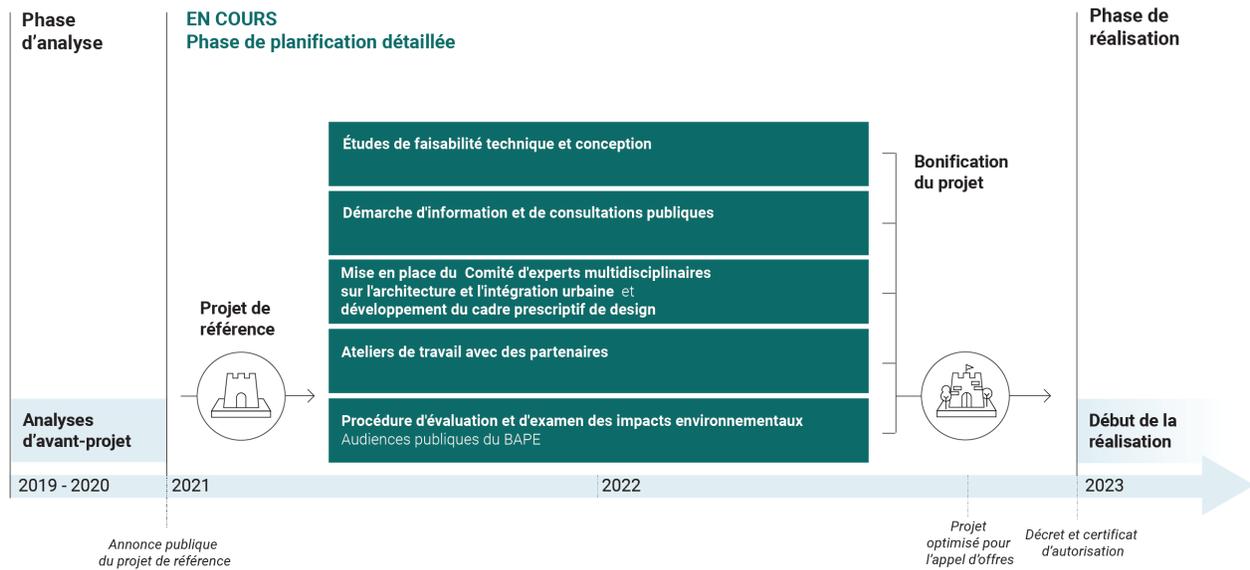
23 stations  
accessibles  
universellement



- Stations
- Stations intermodales
- Station potentielle
- REM
- Métro de Montréal
- Trains de banlieue
- SRB Pie-IX

- Tracé aérien dans le terre-plein de la rue
- Tracé aérien en rive nord de la rue
- Tracé aérien à insertion variable selon le secteur
- Tracé souterrain

# L'ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET EN BREF



Après 18 mois d'études et d'analyses, le projet de référence du REM de l'Est a fait l'objet d'une annonce publique en décembre 2020, marquant le début de la **phase de planification détaillée** du projet.

Cette phase implique de détailler et de bonifier le projet, avec l'apport des citoyens, des parties prenantes, des experts de CDPQ Infra en transport collectif, en ingénierie et en architecture, et du comité d'experts multidisciplinaires sur l'intégration urbaine et architecturale du REM de l'Est.

La planification détaillée du projet se poursuivra en 2021 et en 2022 et pourra également inclure des optimisations à la suite des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE).

# LE REM DE L'EST À RIVIÈRE-DES-PRAIRIES–POINTE-AUX-TREMBLES ET À VILLE DE MONTRÉAL-EST

Dans le secteur qui lie Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles et Ville de Montréal-Est, le REM de l'Est circulera en aérien au centre de la rue Sherbrooke, de l'avenue Georges-V jusqu'à la Gare de Pointes-aux-Trembles.

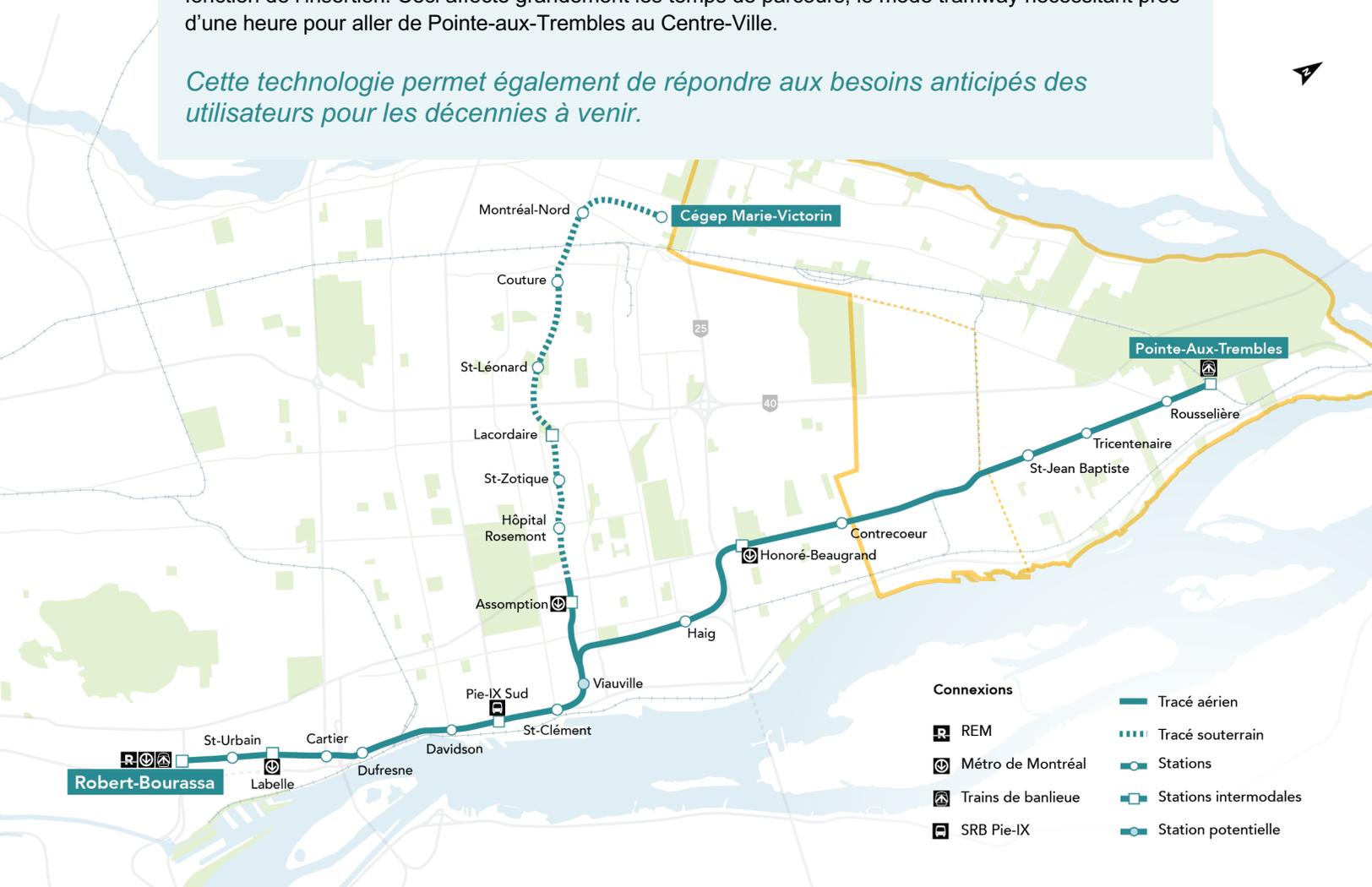
## Pourquoi un métro léger?

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

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

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

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



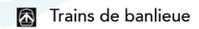
### Connexions



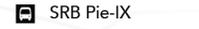
REM



Métro de Montréal



Trains de banlieue



SRB Pie-IX

Tracé aérien

Tracé souterrain

Stations

Stations intermodales

Station potentielle

# LES STATIONS

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

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

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

Deux types de stations s'implantent le long du tronçon Sherbrooke dans le secteur Rivière des-Prairies – Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est, soit des stations insérées au centre de la voie de circulation et des stations insérées en rive.

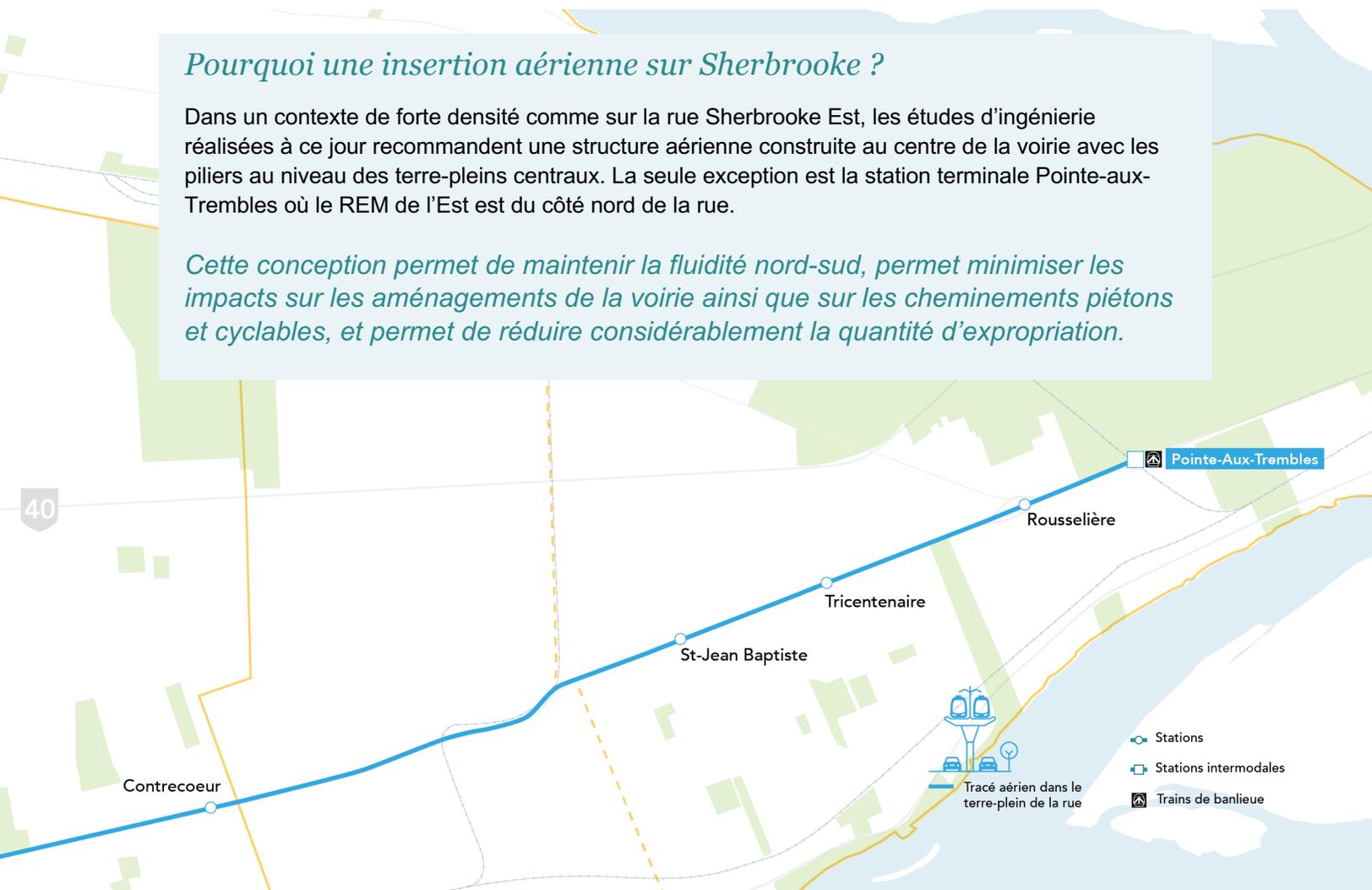
Les stations localisées au centre de la voie de circulation permettent de limiter l'empiètement au sol et d'explorer des concepts novateurs pour offrir un caractère distinctif et emblématique au réseau. Concrètement, ces stations seront composées d'un édicule en rive de la voie dans laquelle on retrouvera les services d'achat de titres et les portillons pour l'accès au réseau. L'édicule sera relié au métro léger par une passerelle. Les passagers pourront ensuite rejoindre les quais latéraux au niveau supérieur par des escaliers et des ascenseurs de part et d'autre de la voie.

Pour les stations localisées en rive de la rue Sherbrooke, l'entrée et les quais sont localisés au même emplacement et connectés directement par des escaliers et ascenseurs.

## *Pourquoi une insertion aérienne sur Sherbrooke ?*

Dans un contexte de forte densité comme sur la rue Sherbrooke Est, les études d'ingénierie réalisées à ce jour recommandent une structure aérienne construite au centre de la voirie avec les piliers au niveau des terre-pleins centraux. La seule exception est la station terminale Pointe-aux-Trembles où le REM de l'Est est du côté nord de la rue.

*Cette conception permet de maintenir la fluidité nord-sud, permet 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.*



Quatre stations sont prévues, soit Saint-Jean-Baptiste, Tricentenaire, Rousselière, Pointe-aux-Trembles.

Les stations seront universellement accessibles et dotées de portes palières, d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques. Le WiFi sera également disponible sur l'ensemble du réseau.

Dégagement nécessaire  
de **5,3** mètres

Quais de  
**40** mètres

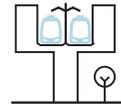
---

## Saint-Jean-Baptiste

La station est localisée au coin du boulevard Saint-Jean-Baptiste et de la rue Sherbrooke est.



**Connexions disponibles**  
avec des lignes d'autobus  
locales et régionales.



Station aérienne

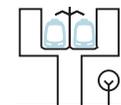
---

## Tricentenaire

L'édicule est localisé au cadran sud-est de l'intersection de la rue Sherbrooke est et du boulevard du Tricentenaire. Les quais de la station sont localisés du côté est de l'intersection.



**Connexions disponibles**  
avec des lignes d'autobus  
locales et régionales.



Station aérienne

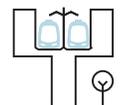
---

## Rousselière

La station est localisée à l'intersection de la rue Sherbrooke est du boulevard Henri-Bourassa est.



**Connexions disponibles**  
avec des lignes d'autobus  
locales et régionales.



Station aérienne

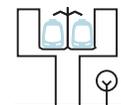
---

## Pointe-aux-Trembles

La station est située sur la rue Sherbrooke est à la hauteur de la 57<sup>e</sup> avenue.



**Connexions disponibles**  
à des lignes d'autobus  
locales et interurbains. Une  
connexion est également  
disponible avec la gare de la  
ligne de train de banlieue de  
Mascouche.



Station aérienne

# BÉNÉFICES DU PROJET POUR LE SECTEUR

## *Une nouvelle offre de transport collectif au service des collectivités*

Le projet permettra d'offrir une nouvelle offre de transport collectif qui permettra de désenclaver les quartiers, de générer une fluidité accrue, de diminuer la congestion et d'améliorer l'accès aux pôles de santé, d'éducation, d'emplois et de loisirs. Le REM de l'Est sera aussi un incitatif à la décontamination des friches industrielles de l'est de Montréal.

	Situation actuelle en TC	Avec le REM de l'Est	% de gain de temps par rapport à la situation actuelle TC
Pointe-aux-Trembles ↔ centre-ville	55 min	30 min	45 %
Pointe-aux-Trembles ↔ Hôpital Maisonneuve-Rosemont	55 min	35 min	35%
Pointe-aux-Trembles ↔ Vieux-Port de Montréal	60 min	35 min	40%
Pointe-aux-Trembles ↔ Parc des Faubourgs	65 min	30 min	55%

## *Découvrir le secteur*

Le passage du REM de l'Est dans Rivière des-Prairies – Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est permet de desservir le Secteur Industriel de la Pointe-de-l'île ciblé par un plan de développement économique, ainsi que le secteur commercial et citoyen d'intérêt du Vieux-Pointe-aux-Trembles. Les voyageurs pourront profiter de ce réseau pour découvrir également le Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies.

# IMPACTS ANTICIPÉS DU PROJET POUR LE SECTEUR

## *Un cadre réglementaire pour encadrer les nuisances*

Le projet sera encadré par un décret et un certificat d'autorisation environnementale, avec des exigences fixées par les autorités gouvernementales pour les périodes de construction et d'opération.

En phase de construction, le projet sera assujéti à des seuils pour le climat sonore, les vibrations et la qualité de l'air. Des mesures d'atténuation seront mises en place pour limiter les impacts du projet sur les riverains et un suivi sera effectué par des experts en environnement.

En phase d'opération, de la même façon, des exigences strictes seront appliquées pour le climat sonore et les vibrations par les autorités gouvernementales, afin de s'assurer que le projet ne génère pas d'impacts significatifs sur les milieux traversés. Le cas échéant, des mesures de mitigation seront prises en compte dans la phase d'ingénierie détaillée. Un suivi environnemental sera également effectué pendant la phase d'opération.

## **Impact visuel**

L'insertion d'une structure aérienne et des stations modifiera le milieu visuel et le tissu urbain. CDPQ Infra posera un geste architectural et urbanistique significatif afin de doter Montréal d'une infrastructure aérienne à la signature architecturale emblématique. L'intégration des stations offrira l'opportunité de créer de nouveaux milieux de vie dans les quartiers desservis.

## **Faune et flore**

Le projet étant majoritairement en milieu fortement urbanisé, les impacts sur le milieu naturel seront limités. Malgré tout, l'approche prévue visera à éviter les impacts. Au besoin, des mesures seront mises en place pour les atténuer ou pour les compenser.

## **Patrimoine**

Aucun impact anticipé sur le patrimoine dans le secteur.

## **Archéologie**

L'étude de potentiel archéologique réalisée en 2020 a identifié quelques zones à potentiel archéologique le long de Sherbrooke Est. L'engagement de CDPQ Infra est de réaliser des inventaires archéologiques sur chacune de ces zones, en amont des travaux de construction, le tout en conformité avec les règles du Ministère de la culture et des communications.



## RESTEZ INFORMÉS

- > [Cliquez ici](#) Feuillet technique – présentation du projet
- > [Cliquez ici](#) Présentation du projet
- > [Cliquez ici](#) Vidéo de présentation
- > [Cliquez ici](#) Consultations publiques