

Réseau électrique métropolitain (REM)

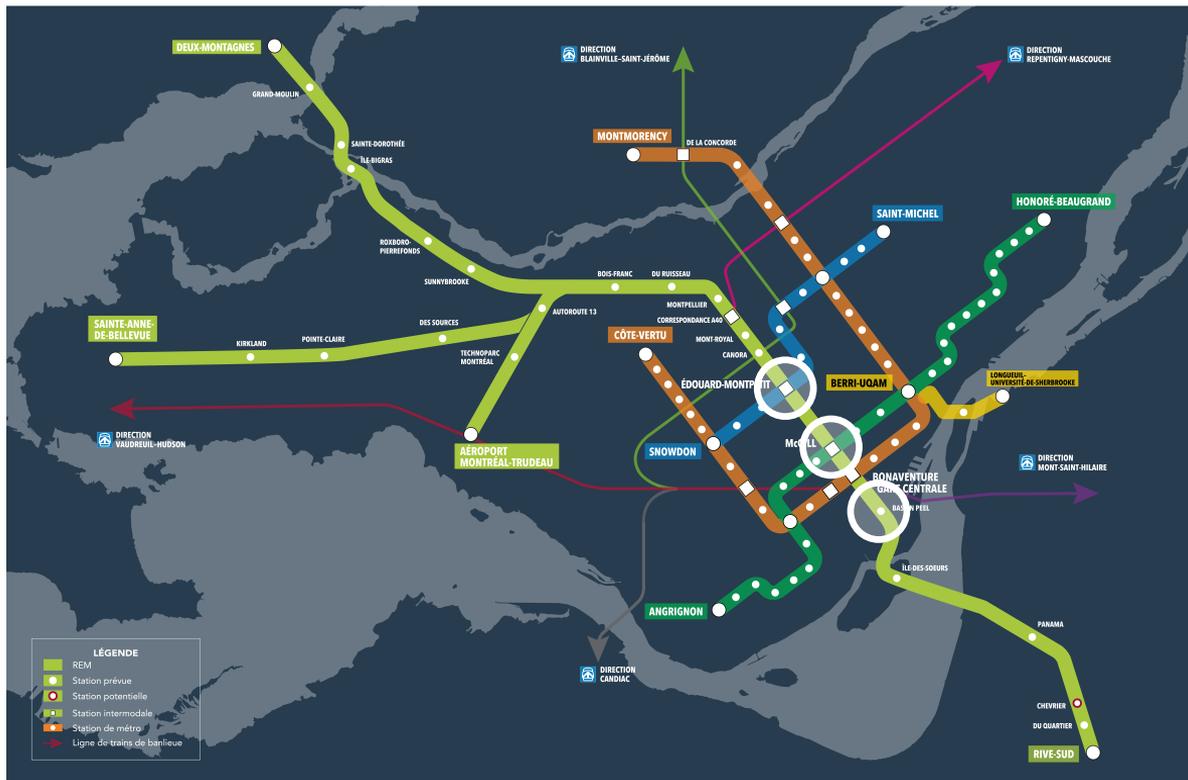
Breffage technique

Mise à jour du projet

Novembre 2016



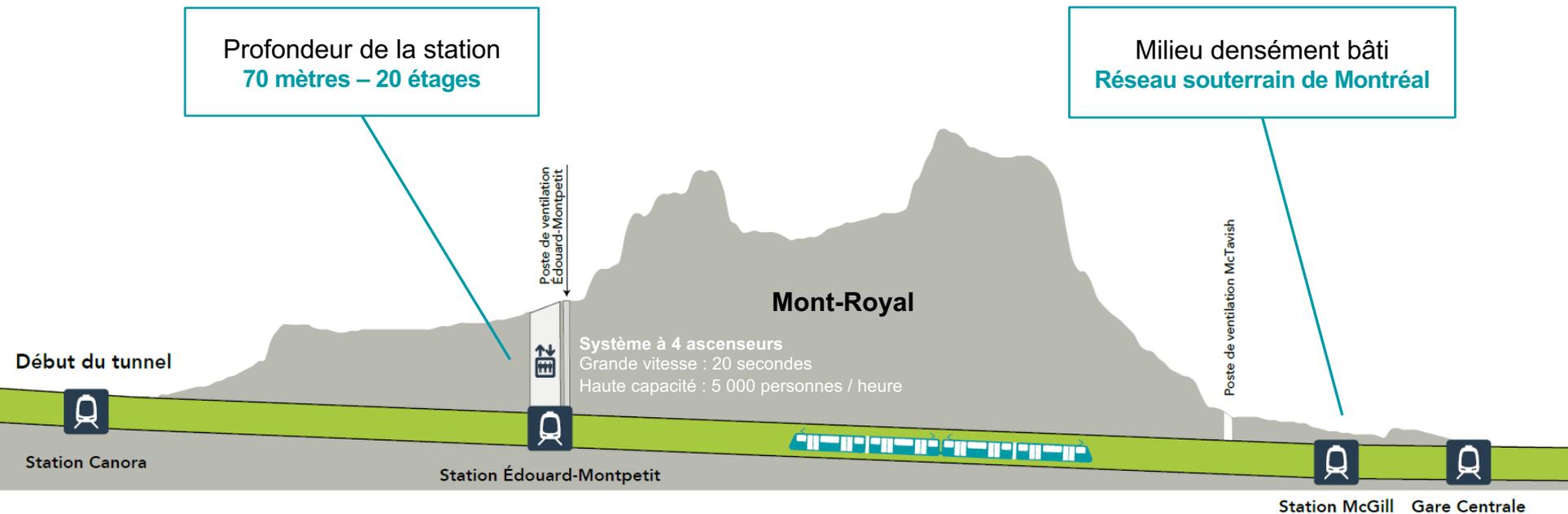
- > Révision de l'ensemble des études réalisées par le passé pour deux projets
- > Revue des hypothèses – achalandage, tracé, stations et opération – en fonction d'un seul projet intégré
- > Gestion de projet en continu
- > Consultations avec les parties prenantes
- > 6 portes ouvertes
- > + de 150 parties prenantes rencontrées
- > Audience publique du BAPE
- > Deuxième série de portes ouvertes
- > Réserves foncières – les terrains susceptibles de spéculation immobilière
- > Plans et devis techniques
- > Processus de qualification
- > Études, analyses et relevés environnementaux
- > Entente avec le CN (accès gare Centrale)
- > Processus d'appel de propositions
- > Modèle d'affaires reposant sur une diversité de sources de financement
- > **Solutions techniques pour trois stations au centre-ville**



Stations Édouard-Montpetit, McGill et Bassin Peel

- > Solutions techniques identifiées par les équipes de CDPQ Infra :
- répondent aux défis et aux besoins particuliers de chaque station
 - assurent un passage efficace d'un mode à l'autre (du REM au métro)

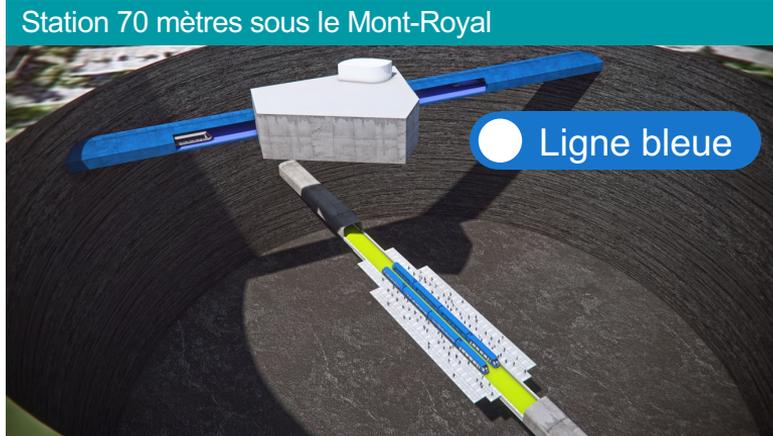
> Intégration des stations dans le tunnel sous le Mont-Royal





Caractéristiques techniques

- > **Profondeur de la station : 70 mètres** (20 étages) – *parmi les plus profondes en Amérique du Nord*
- > **Ascenseurs à haute capacité** (5 000 personnes / heure), grande fréquence et à grande vitesse permettant d'accéder à la surface et au quai en 20 secondes
- > **Excavation de 25 000 m³ de roc**
Méthodes d'excavation semblables à celles de l'aménagement d'une mine souterraine

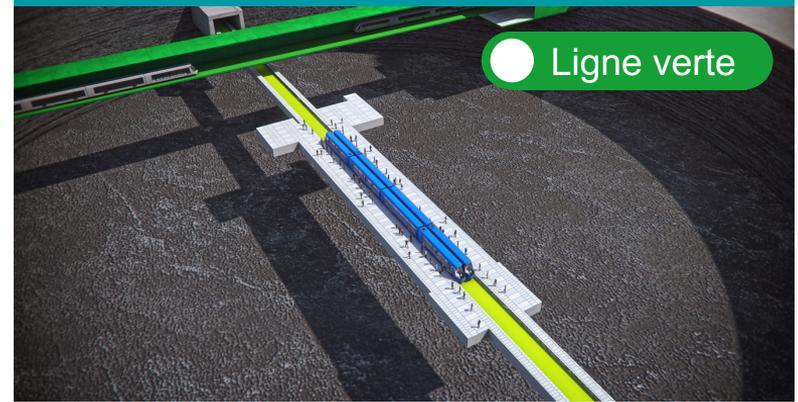




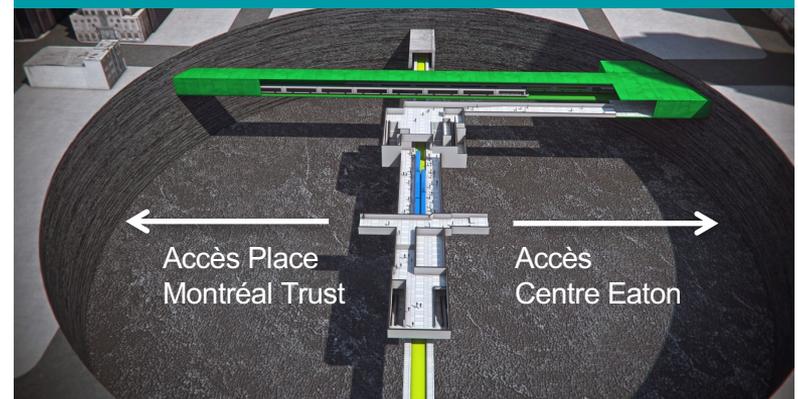
Caractéristiques techniques

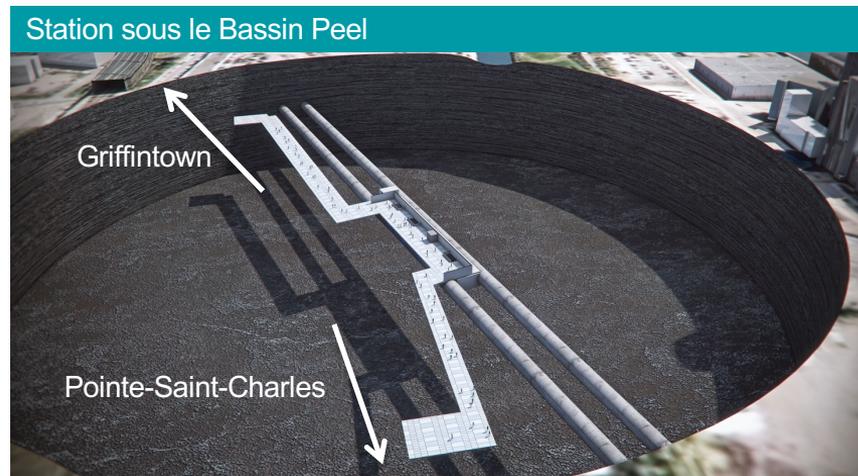
- > **Travaux de soutènement** des fondations des immeubles environnants et des voûtes du tunnel
- > **Intégration** aux réseaux techniques urbains

Station sous l'avenue McGill College



Différents accès au Montréal souterrain

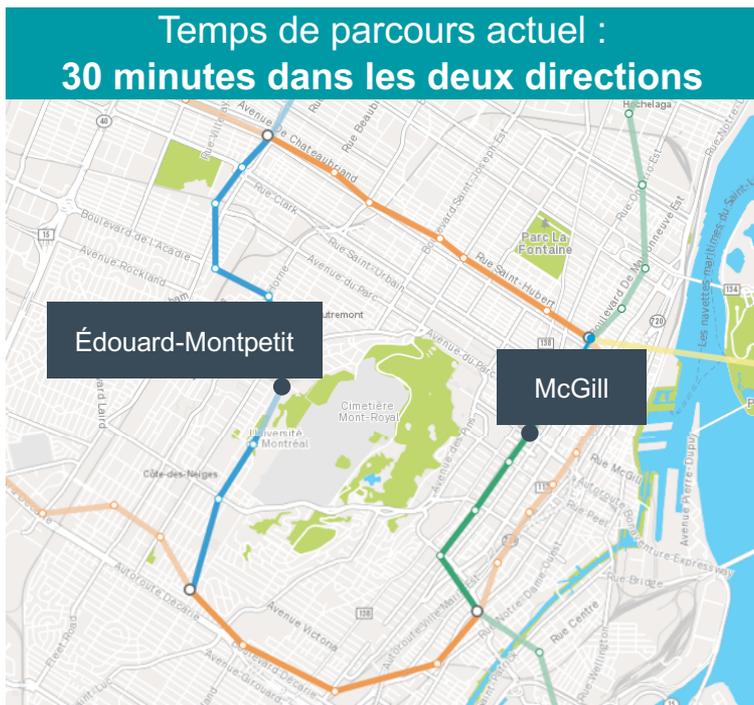




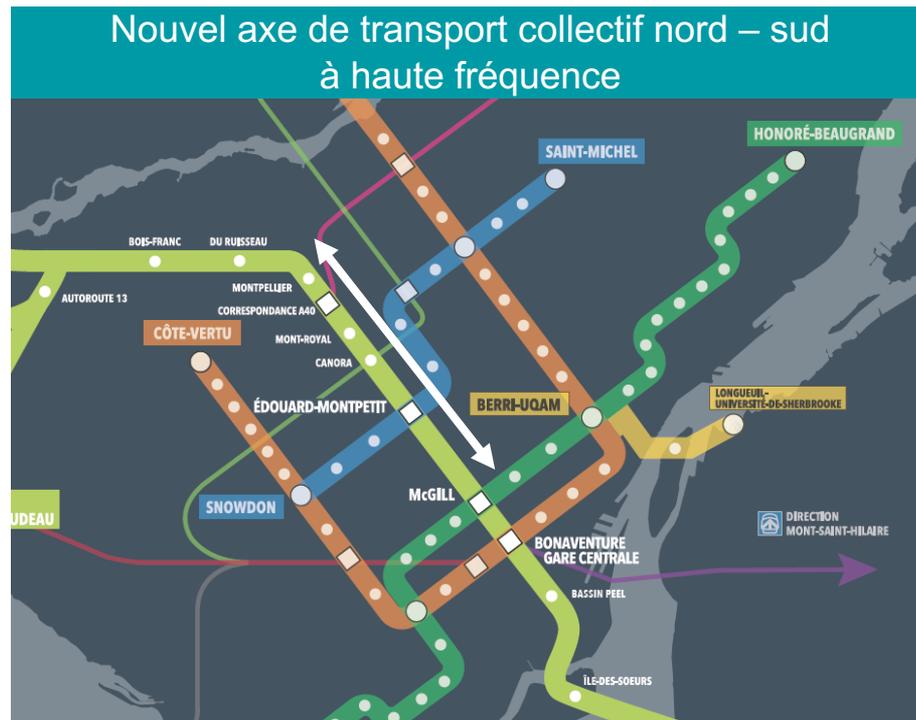
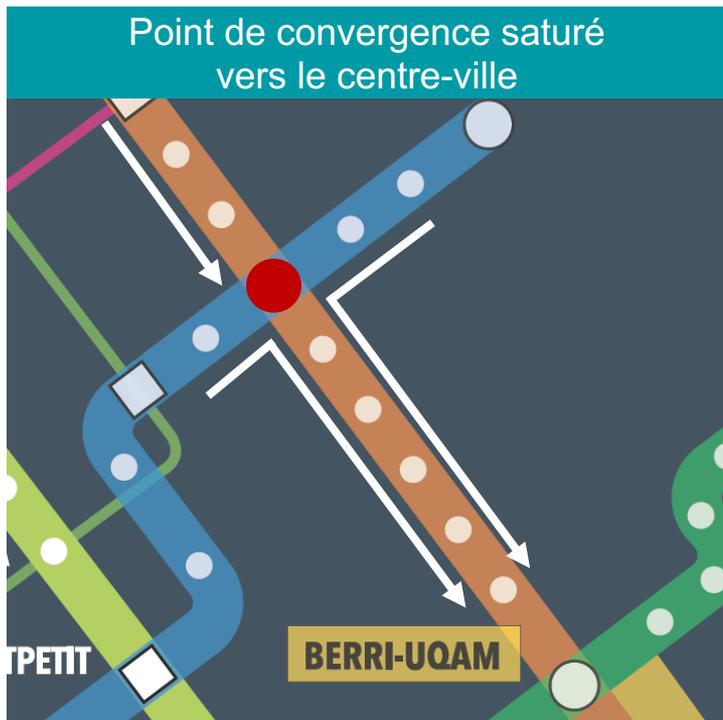
Caractéristiques techniques

- > Deux stations potentielles (Bridge-Wellington et Du Havre) initialement prévues dans ce secteur
- > **Une seule station** désormais envisagée pour consolider la desserte de transport et s'arrimer aux plans d'aménagement de ces secteurs
- > **Quai central** pour l'embarquement dans les deux directions
- > **Deux édicules** prévus permettant des accès au nord et au sud :
Nord : vers le secteur Griffintown / Sud : vers Pointe-Saint-Charles
- > Importants travaux de **consolidation des sols et du roc** sous le Bassin Peel

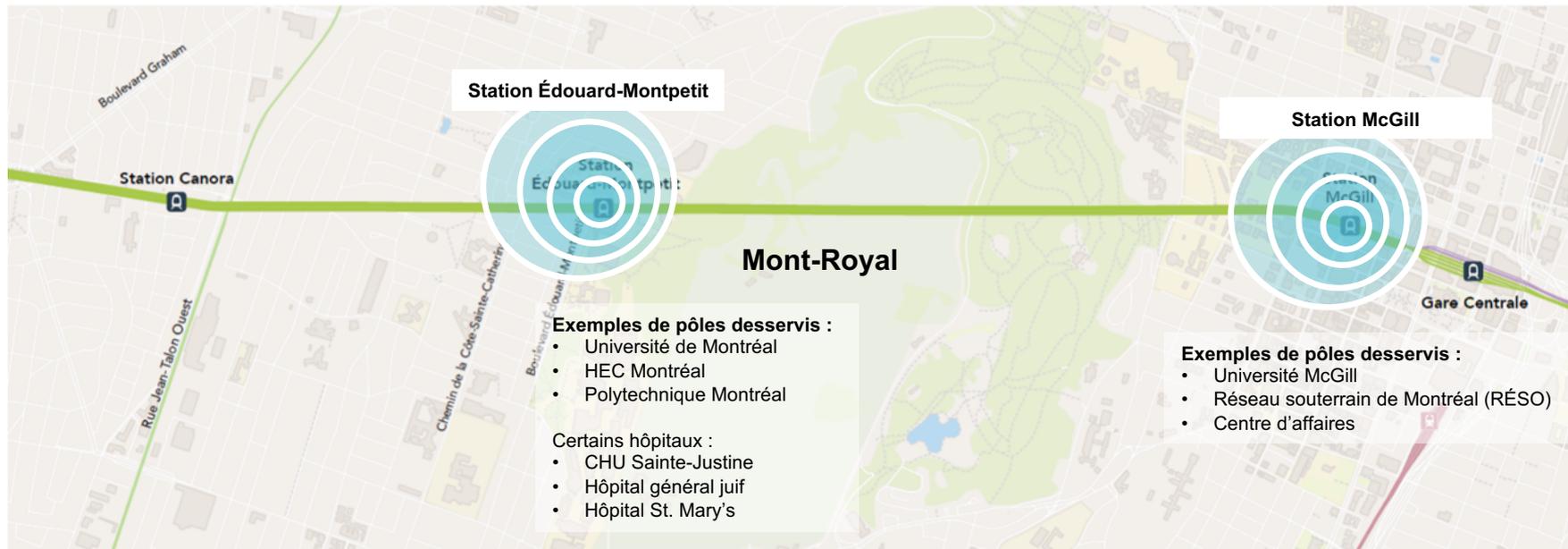
> Connexion des lignes bleue et verte – **liaison 10 fois plus rapide qu'actuellement**



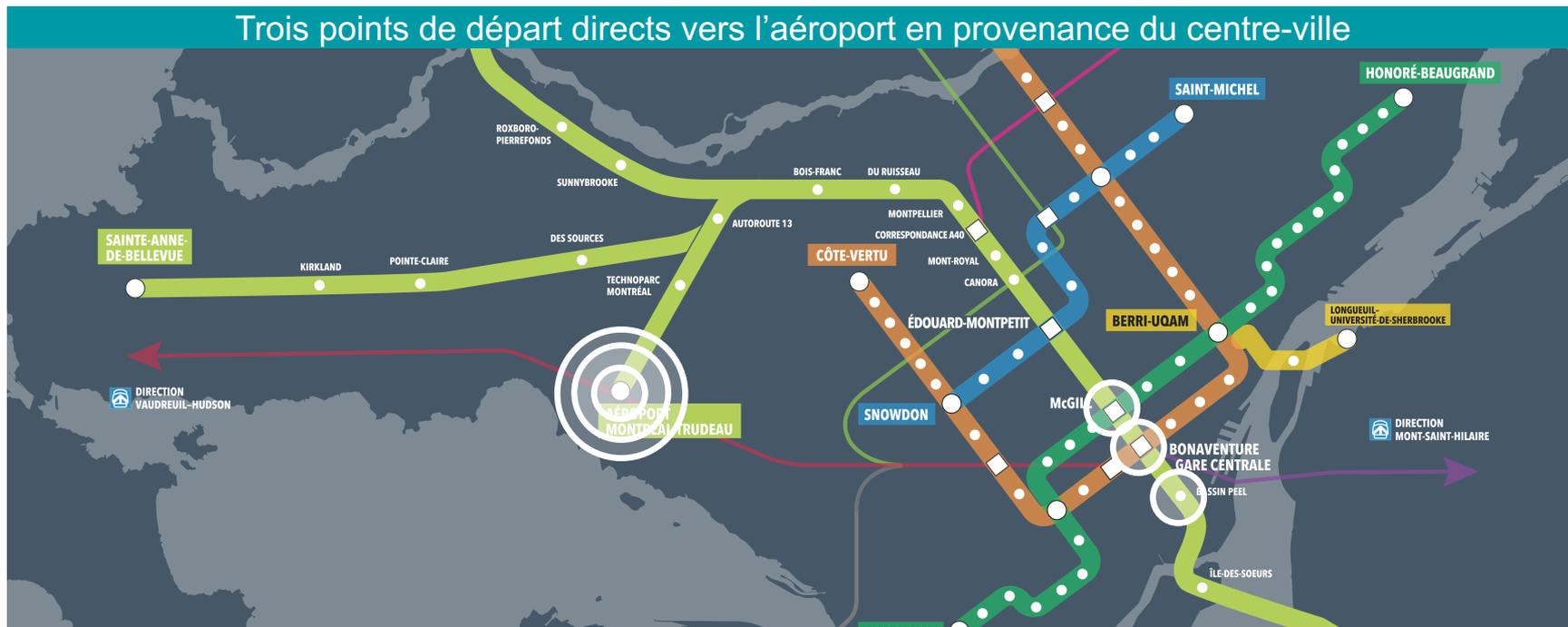
> Désengorge la ligne orange au sud de la ligne bleue

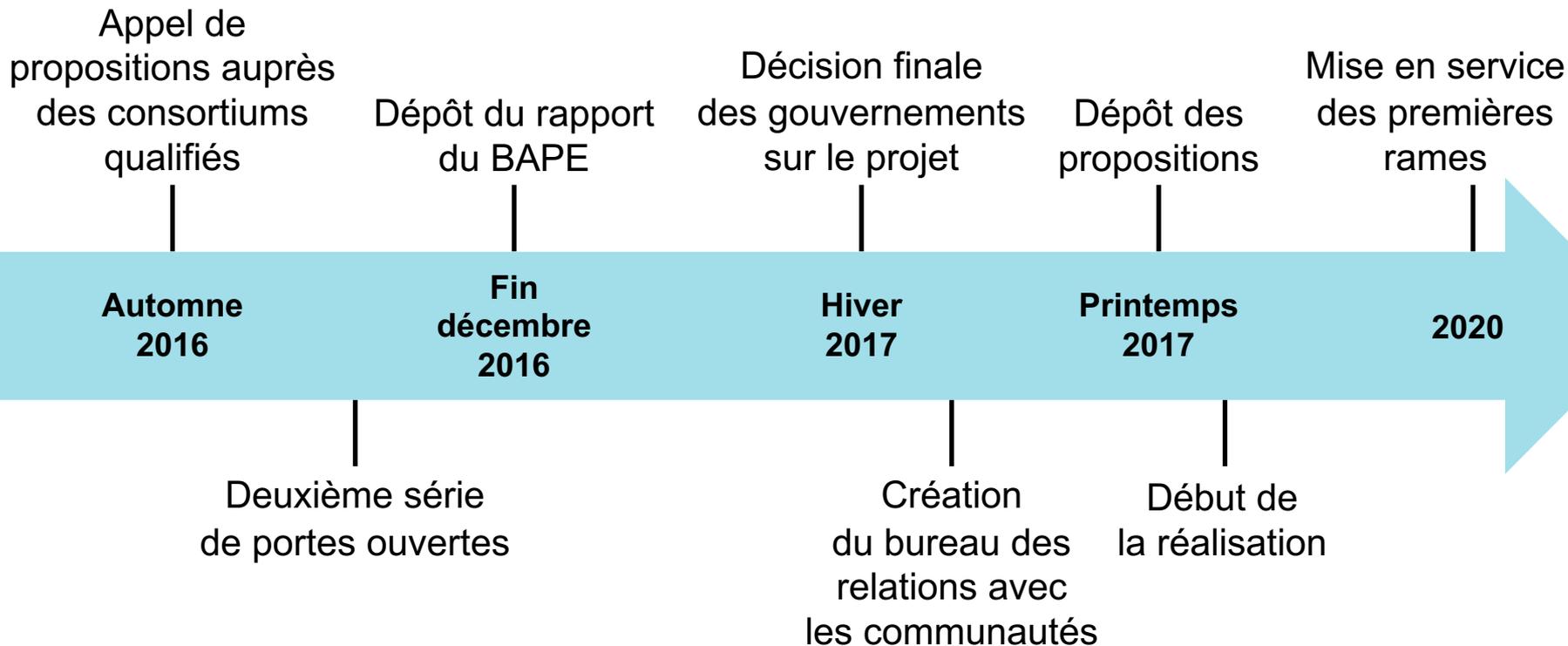


> Différents pôles stratégiques desservis



> Nouveaux points de départ du centre-ville vers l'aéroport de Montréal







POUR EN SAVOIR PLUS
SUR LE PROJET
cdpqinfra.com