

PARTIE 1 :

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



Sujets abordés

OPÉRATIONS.....	3
CONSTRUCTION	4
ÉCHÉANCIER DU PROJET	8
RELANCE ÉCONOMIQUE.....	9
CONSULTATIONS PUBLIQUES	9
IMPACTS RÉSEAU.....	12
ACHALANDAGE	14
TEMPS DE PARCOURS.....	16
INTÉGRATION URBAINE	16
TRACÉ	18
ENVIRONNEMENT.....	29
MODÈLE FINANCIER	31
TECHNOLOGIES	33
AUTRES	35

Opérations

Quelles seront les heures d'opération et la fréquence du REM de l'Est ?

Le REM sera en service 20 h par jour, 7 jours sur 7, avec des fréquences de passage entre 2 minutes et 4 minutes en période de pointe. Les heures d'ouverture seront synchronisées avec le réseau de métro de la STM.

Quel sera le coût d'utilisation du REM de l'Est ?

C'est l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) qui est l'organisme responsable de déterminer la grille tarifaire pour l'ensemble des réseaux de transport dans la grande région métropolitaine. Nous travaillons actuellement étroitement avec l'ARTM pour que le REM soit intégré à cette future grille tarifaire. L'ARTM amorce présentement l'implantation de la refonte tarifaire en juillet 2021. Plus d'information se trouve ici : <https://www.artm.quebec/tarification/refonte-tarifaire/>

Un titre de transport unique est visé. Le client achèterait ainsi son billet à l'ARTM, et ce billet pourrait fonctionner dans différents réseaux, dont le REM, le métro, les autobus, etc.

Notre intention demeure que les tarifs soient comparables à ce qui est payé actuellement pour une distance équivalente et que le titre de transport, par exemple la carte Opus, permette d'accéder à la fois au REM ainsi qu'aux autres systèmes de transport.

Qui assurera la gestion quotidienne du REM de l'Est ?

CDPQ Infra prévoit déléguer l'opération et la maintenance par un contrat à long terme octroyé à un opérateur privé. CDPQ Infra demeurera responsable de la performance et de la qualité du service fournie par l'opérateur.

Où se fera l'entretien du matériel roulant du REM de l'Est ? Lorsque les voitures arrivent aux terminus, comment se fait le changement de voie ?

Il est prévu que les rames, composées de deux voitures de métro léger électriques, recommencent à circuler en sens inverse à la fin du trajet. Il ne sera donc pas nécessaire de prévoir un changement de voie. L'emplacement exact du garage pour l'entretien du matériel roulant fait encore l'objet d'analyse à l'heure actuelle.

De quelle manière se fera le transfert d'équipement entre le REM et le REM de l'Est ?

Il n'est pas prévu que les équipements roulants puissent être interchangeables entre les deux systèmes de transport. Bien que nous prévoyions une technologie équivalente, les voitures du REM de l'Est seront distinctes afin de s'insérer harmonieusement dans les milieux traversés.

Construction

Avec quel matériau seront construits les piliers du REM de l'Est et comment vous assurerez-vous de les garder propres, sécuritaires et sans graffitis ?

À cette étape du projet, il est trop tôt pour dire quel matériau sera utilisé pour la construction du REM de l'Est. Il fera notamment 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. L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

En ce qui concerne l'entretien des piliers et la prévention des graffitis, il est prévu, comme pour le REM en construction, que les structures soient enduites d'un produit facilitant le nettoyage des graffitis. Le consortium chargé de l'exploitation et de l'entretien du réseau aura le mandat de veiller à l'entretien régulier des structures et de respecter des délais prescrits pour retirer les graffitis rapidement, le cas échéant.

Quelle sera la hauteur des piliers ?

À cette étape du projet, il est trop tôt pour dire quelle sera la hauteur exacte des piliers du REM de l'Est, mais les normes du ministère des Transports du Québec prévoient un dégagement minimal de 5,3 mètres, pour permettre le passage des véhicules, notamment des camions de pompier.

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.

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

Comment s'intégreront les structures avec les parcs, les pistes cyclables et les terre-pleins ?

L'ensemble de ces variables sont prises en compte dans nos analyses et nos études. Nous travaillons à éviter, minimiser ou compenser les impacts, lorsque nécessaire, et travaillons de concert avec la Ville de Montréal et nos partenaires afin d'assurer de remettre en état, et bonifier lorsque possible, les milieux touchés par le projet.

Par ailleurs, CDPQ Infra a l'ambition de faire du REM de l'Est un projet collectif qui suscitera la fierté, en travaillant de concert avec la population, les partenaires, des experts indépendants, des professionnels de renom et les autorités compétentes. Il fera notamment 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.

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

De quelle façon seront excavés les tunnels et les stations, et sera-t-il nécessaire de construire des puits de service ?

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.

Pour la branche Marie-Victorin, le tunnel sera excavé par tunnelier. Les méthodes d'excavation des stations ainsi que les besoins en puits de service seront déterminés ultérieurement lorsque les études géotechniques et l'analyse des contraintes du site seront complétées.

Les détails de la conception seront rendus publics avec l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

À quelle profondeur seront construites les sections souterraines du REM de l'Est ?

Des études géotechniques sont en cours afin de confirmer les profondeurs exactes. Nous estimons à ce jour que les sections souterraines seront construites à une profondeur moyenne de moins de 20 mètres.

Ces détails seront précisés dans l'étude d'impact du projet, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022.

Pourquoi les stations très profondes sont-elles problématiques ?

Nos études d'achalandage démontrent que plus les stations sont profondes, et donc plus le temps pour s'y rendre est élevé, moins les utilisateurs sont au rendez-vous. Puisque certaines stations devraient être construites à plus de 25 étages sous terre, les études concluent qu'elles seraient moins utilisées par les usagers.

Quelle sera la taille des stations ?

De façon générale, il est prévu que les quais soient de 40 mètres de long. 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.

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

Comment entrevoyez-vous la résistance des structures au froid et à la neige et quelles actions seront entreprises afin d'assurer le fonctionnement du REM de l'Est durant l'hiver ?

Le REM de l'Est sera conçu en tenant compte en cas de conditions climatiques hivernales extrêmes. Le système de métro léger est notamment mieux adapté aux conditions hivernales que les trams-trains ou les tramways, et les heures d'opération empêchent la ligne aérienne de contact, qui alimente les

voitures électriques, de geler. Par ailleurs, les essais réalisés sur le REM à Brossard démontrent une excellente résistance aux conditions climatiques québécoises.

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

À quelle distance des résidences les structures se trouveront-elles ?

À cette étape du projet, il est trop tôt pour répondre à cette question, mais il est clair que CDPQ Infra travaille à éviter, minimiser ou compenser, lorsque nécessaire, les impacts associés au projet.

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.

Quelle est la durée de vie des installations du REM de l'Est ?

Les infrastructures du REM de l'Est seront conçues pour durer plus de 100 années. Puisque CDPQ Infra est responsable de l'ensemble des phases du projet, de la planification à l'exploitation, l'entretien des structures assurera une durée de vie optimale.

CDPQ Infra prévoit également un programme d'entretien préventif pour nous assurer du bon fonctionnement du réseau en tout temps.

Est-ce que les travaux pour les infrastructures souterraines auront des impacts sur l'intégrité des immeubles résidentiels, notamment ceux qui longent boulevard L'Assomption ?

La construction et l'opération du REM de l'Est seront encadrées par un cadre réglementaire. Les exigences de ce cadre seront fixées par le gouvernement du Québec à la suite de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement du projet.

Pendant la construction, il est anticipé que certains travaux pourront générer du bruit, des vibrations et de la poussière, mais n'auront pas d'impact sur l'intégrité des bâtiments. Effectivement, la conception des ouvrages prend en considération les fondations des immeubles à proximité et les distances sécuritaires seront maintenues en suivant les bonnes pratiques de conception et construction.

Notre objectif premier est de minimiser les impacts des travaux sur le voisinage. Un suivi sera également effectué pendant les travaux pour ajuster les méthodes de travail, au besoin. Vous trouverez ici une fiche complète qui aborde l'approche en matière de nuisances pendant les phases de construction et d'opérations du REM de l'Est.

Quelles mesures d'atténuation sont prévues afin de réduire le bruit et la vibration ?

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 supplémentaires, 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.

Comment seront considérées les nuisances associées au déplacement de la circulation pendant 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.

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](#).

Pourquoi doit-on prévoir une zone de transition de 500 mètres pour enfouir le REM ?

Pour passer d'une structure aérienne à un tunnel, il faut passer par une zone de transition, sa longueur est conditionnée par la pente maximale que le métro léger peut emprunter. Cette pente est de 4 % environ ce qui nécessite une distance de 500 mètres pour passer d'une configuration souterraine à une configuration aérienne.

Échéancier du projet

Quel est l'échéancier de construction et de mise en service du REM de l'Est ? Sera-t-il fonctionnel avant la mise en service de la prolongation de la ligne bleue ?

Voici les grandes étapes de planification et de construction du REM de l'Est

- **Printemps 2021** : Mise en place du comité d'experts multidisciplinaire sur l'architecture et l'intégration urbaine
- **Printemps 2021** : Démarche d'information et de consultation sur le REM de l'Est
- **Fin 2021** : Dépôt de l'Étude d'impact sur l'environnement au MELCC
- **Début 2022** : Audiences publiques du BAPE
- **2022** : Émission du décret
- **2023** : Début des travaux
- **2029** : Mise en service

L'échéancier du REM initial a été retardé. Comment comptez-vous respecter l'échéancier du REM de l'Est ?

L'échéancier du REM initial a été ajusté afin de tenir compte d'événements exceptionnels, que personne ne pouvait prévoir, soit l'arrêt du chantier en raison d'une pandémie mondiale, la découverte de charges centennaires non-détonnées dans le tunnel du Mont-Royal et la dégradation avancée d'une partie de la voûte du tunnel.

Nous avons mis en place les mesures sanitaires et de sécurité pour que les travaux se poursuivent dans les règles de l'art.

Nous continuons de gérer l'échéancier du projet avec rigueur et c'est ce que nous allons faire pour le REM de l'Est.

Relance économique

Comment s'inscrit le REM de l'Est dans la relance économique de Montréal et comment ce projet permettra-t-il le développement économique des quartiers qu'il traversera ?

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.

Consultations publiques

Quel rôle joue la Ville de Montréal et la STM dans le processus de consultation ?

CDPQ Infra maintient une collaboration soutenue auprès des partenaires clés du projet et de parties prenantes, incluant la Ville de Montréal et ses arrondissements, la STM, l'ARTM et le gouvernement du Québec. Par exemple, CDPQ Infra a mis sur pied différents ateliers techniques avec les autorités compétentes pour bonifier et optimiser le projet.

Avez-vous consulté les élus de Montréal et Montréal-Est ?

CDPQ Infra maintient un dialogue continu auprès d'un éventail de partenaires et de parties prenantes, incluant la Ville de Montréal et ses arrondissements, par exemple par la mise sur pied de différents ateliers techniques avec les autorités compétentes pour bonifier et optimiser le projet. Comme l'indique notre rapport, les élus des arrondissements, villes et MRC suivants ont été rencontrés :

- Arrondissement Ville-Marie
- Arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
- Arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles
- Arrondissement Montréal-Nord
- Arrondissement Saint-Léonard
- Arrondissement Rosemont–La-Petite-Patrie
- Ville de Montréal-Est
- MRC Les Moulins
- MRC L'Assomption

Quelles sont les prochaines étapes des consultations ?

CDPQ Infra consulte les partenaires et les parties prenantes depuis janvier 2021. Plus récemment, le public a été invité à participer à trois séances d'information virtuelles, deux webinaires thématiques et six sessions de consultations publiques, qui se tiendront du 27 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.

Comment se dérouleront les analyses du BAPE et respecterez-vous l'avis de la Commission ?

À la suite de la directive émise par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), l'étude d'impact sur l'environnement du projet du REM de l'Est sera soumis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2022. Lors de ces audiences, les citoyens pourront à nouveau s'informer et venir donner leur opinion sur le projet dans le cadre de ce processus. Le rapport du BAPE est déposé au ministère de l'Environnement du Québec qui choisit alors les recommandations finales, lesquelles seront imposées par décret à CDPQ Infra par le gouvernement du Québec.

Est-ce que toutes les analyses réalisées dans le cadre du projet seront rendues publiques ?

CDPQ Infra rendra publique l'étude d'impact du projet, incluant les études d'achalandages, avant les audiences publiques du BAPE prévues en 2022. Par ailleurs, tout document pertinent à la compréhension du projet sera rendu disponible en amont du BAPE.

Pourquoi les consultations publiques ne sont-elles pas menées par une tierce partie neutre ?

Le projet du REM de l'Est sera également soumis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), un organisme gouvernemental impartial qui relève du ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. La démarche d'information et de consultation de CDPQ Infra est complémentaire à celle du BAPE et vise à ouvrir le dialogue avec la population afin que les avis et recommandations formulées puissent contribuer à la bonification du projet, qui est actuellement dans sa phase de planification détaillée.

Est-ce que la STM a été consultée concernant l'emplacement des stations du REM ?

CDPQ Infra maintient un dialogue continu auprès d'un éventail de partenaires et de parties prenantes, incluant la Ville de Montréal, ses arrondissements, la STM et l'ARTM. Par exemple, CDPQ Infra a mis sur pied différents ateliers techniques avec les autorités compétentes pour bonifier et optimiser le projet.

Avez-vous consulté des urbanistes ou architectes pour arriver à ce projet ? Si oui, lesquels ?

Les études de faisabilité en amont du projet de référence ont été conduites par une équipe multidisciplinaire composée d'ingénieurs, architectes, urbanistes, spécialistes en environnement et autres disciplines pertinentes aux études à réaliser.

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

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.

Nous sommes dans la phase de planification détaillée, en amont de la conception finale. C'est le bon moment pour que le comité d'experts et la firme d'architecture puissent contribuer à l'optimisation et la bonification du projet.

Avez-vous demandé aux élus de signer des ententes de confidentialité comme ce fut le cas pour le REM en construction ? Si oui, pourquoi ?

Comme c'est le cas dans les projets de cette nature et envergure, CDPQ Infra a signé une entente de confidentialité avec la Ville de Montréal.

Nous n'avons aucunement exigé la signature d'entente spécifique avec le personnel de l'administration publique ou les porteurs de charge publique.

L'entente avec la Ville de Montréal permet de protéger l'intérêt public et notamment de limiter la spéculation foncière sur le tracé de référence du projet et les risques commerciaux associés au projet dans un contexte de sollicitation future du marché.

Impacts réseau

Quelles seront les correspondances possibles entre le REM de l'Est et les autres modes de transport en commun, notamment le SRB Pie-IX, le métro et le réseau d'autobus ?

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.

Est-ce que le REM de l'Est remplacera certains tracés comme le réseau d'autobus sur Sherbrooke, par exemple ?

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. 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.

Comment prenez-vous en compte le temps de déplacement vers les stations si elles sont si peu nombreuses ?

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. Un métro léger attire la population dans un rayon de plus de 1000 m autour des stations. Pour les personnes qui demeurent à l'extérieur de ce rayon, des connexions avec les lignes d'autobus sont prévues.

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'auto-solo au transport collectif.

Quel est l'intérêt d'avoir une ligne de transit rapide si proche de la ligne verte et du SRB Pie-IX ?

L'objectif du REM de l'Est est de répondre aux besoins de mobilité du territoire pour les prochaines décennies et d'être complémentaire aux réseaux existants.

Le projet permettra d'offrir une nouvelle offre de transport collectif pour désenclaver les quartiers, générer une fluidité accrue, diminuer la congestion et améliorer l'accès aux pôles de santé, d'éducation, d'emplois et de loisirs.

Le REM de l'Est permet de décharger un peu la ligne verte qui arrive presque à saturation. Le métro, le SRB Pie-IX et le REM de l'Est sont des services complémentaires.

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'auto-solo au transport collectif.

Sachant que la ligne verte a un facteur d'annualisation de 312 jours par an, quel facteur avez-vous utilisé pour transformer les passagers par jour en passagers annuels ?

Nous avons considéré un facteur d'annualisation moyen de 300.

Pourquoi ne pas avoir prolongé la ligne depuis Honoré-Beaugrand, tout simplement ?

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.

Combien d'espaces de stationnement seront offerts aux différentes stations ?

Nous avons pour objectif d'avoir un ou deux stationnements incitatifs. La conception et les études de circulation n'étant pas terminées, il est trop tôt pour déterminer le nombre de stationnements.

En raison du REM de l'Est, le projet de ligne bleue est actuellement compromis, ne serait-il pas mieux de consulter les partenaires en transport avant d'annoncer des projets ?

Le projet du REM de l'Est est complémentaire aux réseaux existants et projetés, qui permettront d'augmenter la fluidité et l'efficacité des déplacements des Montréalais dans l'Est, afin de répondre à un besoin important et attendu.

Nous nous sommes assurés d'avoir des échanges avec les autorités compétentes et la STM afin de bien arrimer ces deux projets. Nous avons des rencontres régulières avec le bureau de projet de la ligne bleue.

Achalandage

Pouvez-vous rendre publiques vos études d'achalandage ?

Nos études d'achalandage sont en cours de précision. Elles seront publiées lorsque finalisées, avec l'Étude d'impact environnemental, en amont des audiences publiques du BAPE.

Combien de passagers proviendront de l'achalandage prévu du futur SRB-Pie-IX et du métro ?

Nos études d'achalandage sont en cours de précision. Elles seront publiées lorsque finalisées, avec l'Étude d'impact environnemental, en amont des audiences publiques du BAPE.

Nous prévoyons que le REM de l'Est transportera 133 000 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'auto-solo 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.

Selon vos calculs de 380 millions de passagers-km, combien de kilomètres feront les passagers en moyenne pour chaque déplacement ?

Les estimations préliminaires nous permettent d'évaluer la distance moyenne parcourue par les passagers à 10 km par déplacement.

Sur le 135 000 d'achalandage anticipé pour 2044, combien sont des nouveaux utilisateurs ?

Nos études d'achalandage sont en cours de précision. Elles seront publiées lorsque finalisées, avec l'Étude d'impact environnemental, en amont des audiences publiques du BAPE. Nous estimons que près de 50 % des futurs utilisateurs du REM de l'Est n'ont actuellement pas accès à un réseau structurant.

Nous prévoyons que le REM de l'Est transportera 133 000 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'auto-solo 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.

Vous indiquez qu'il y aura seulement 380 millions de passagers-km dans le REM de l'Est. En comparant ces chiffres avec d'autres métros automatiques dans le monde, il y aura de 2 à 3 fois moins de passagers par station par année. Comment expliquez-vous que les chiffres du REM de l'Est soient si faibles ?

Nos études d'achalandage sont en cours de précision. Elles seront publiées lorsque finalisées, avec l'Étude d'impact environnemental, en amont des audiences publiques du BAPE.

Cela dit, le projet du REM de l'Est propose un métro léger à deux voitures puisque c'est le mode qui correspond aux besoins de mobilité des usagers pour les prochaines décennies.

Nous prévoyons que le REM de l'Est transportera 133 000 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'auto-solo 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.

Quel sera l'impact sur l'achalandage de la ligne verte et de la ligne orange ?

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.

L'ARTM raffine ses analyses de l'impact du REM de l'Est sur le réseau du métro ou sur la ligne de trains de banlieue Mascouche. Les résultats de ces analyses seront diffusés en amont des audiences publiques du BAPE.

Temps de parcours

Quel sera le temps de déplacement entre les stations ?

Les temps de parcours entre les différentes stations restent à établir de manière précise. Cependant les temps de parcours préliminaires entre une station et un terminus peuvent être évalués proportionnellement à la distance à parcourir. Par exemple, le temps de parcours entre Pointe-Aux-Trembles et le centre-ville est de 30 min. Lorsqu'on est à la moitié du parcours, le temps peut être estimé à environ 15 min.

Intégration urbaine

Un groupe d'architectes a quitté le projet il y a quelques semaines, allez-vous retourner à la table à dessin pour proposer un projet plus acceptable ?

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 engagé 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.

Les derniers mois ont été l'occasion de faire de très nombreuses rencontres. Tous reconnaissent l'importance du transport collectif dans l'Est.

Pour répondre à une des principales demandes exprimées du milieu, un comité d'experts indépendants et multidisciplinaires et la firme d'architecture de renommée Lemay contribueront à développer cette vision d'intégration architecturale exemplaire pour le REM de l'Est. Ce comité a pour mandat principal d'établir les principes directeurs du concept architectural du futur réseau et de son intégration urbaine sur l'ensemble du tracé. Ces travaux permettront d'établir le design prescriptif qui sera imposé dans l'appel d'offres du REM de l'Est.

Nous sommes également dans une vaste démarche de consultation publique qui nous permettra d'aller à la rencontre de la population, afin de bonifier et d'optimiser notre projet.

Est-ce que vous pouvez donner une garantie aux citoyens que le projet sera beau ? Autant au centre-ville que sur la longueur du tracé ?

Nous avons pris un engagement fort et ferme que le REM de l'Est sera exemplaire en matière d'architecture et d'intégration urbaine.

Pour répondre à une des principales demandes exprimées du milieu, un comité d'experts indépendants et multidisciplinaires et la firme d'architecture de renommée Lemay contribueront à développer cette vision d'intégration architecturale exemplaire pour le REM de l'Est.

Comment va-t-on assurer la sécurité des accès piétons aux stations ?

Notre avons la volonté ferme de proposer une infrastructure qui sera sécuritaire à l'intérieur et aux abords des structures.

Nous allons réaliser des études de circulation aux abords des stations et mettre en place des mesures pour favoriser la sécurité de tous, le jour et la nuit.

Nous travaillons aussi avec les arrondissements pour bien réfléchir les accès piétons aux stations.

Nous souhaitons contribuer à la Vision Zéro de la ville de Montréal.

Comment allez-vous faire pour maintenir les éléments distinctifs des quartiers traversés ?

Chaque section du tracé a ses particularités et ses éléments qui sont sensibles. Ce sera le travail de notre équipe d'urbanistes et d'architectes et du comité d'experts de faire une caractérisation des milieux traversés afin de prendre en compte les éléments qui doivent être mis en valeur dans le cadre du projet.

Tracé

Des infrastructures souterraines permettent une meilleure intégration urbaine, surtout pour le centre-ville. Quelles sont les raisons qui ont conduit à proposer une solution aérienne pour le projet et au centre-ville ?

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.

Nous avons retourné toutes les pierres pour évaluer la faisabilité technique d'une insertion en tunnel au centre-ville. Par ailleurs, nous avons publié en février dernier le résumé des analyses réalisées qui peut être consulté [ici](#). Cette analyse n'est pas concluante :

- La présence des tunnels des lignes jaune et orange du métro rend impossible l'insertion d'un nouveau tunnel. Il faudrait passer entre les lignes orange et jaune du métro et l'espace pour y faire passer un tunnelier n'est pas suffisant.
- La présence d'égouts et d'aqueducs centenaires qui empêchent le passage d'un tunnelier.
- Enfin, les zones de transition pour l'entrée du tunnel créeraient des barrières physiques sur Notre-Dame sur plus de 500 mètres, bloquant ainsi des axes nord-sud importants dans le secteur.

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.

Le traitement architectural de la structure aérienne et des stations au centre-ville fera l'objet d'une très grande attention afin de les doter d'une signature moderne et emblématique pour le centre-ville de Montréal. Nous avons des exemples ailleurs dans le monde d'intégration urbaine réussie.

Un comité d'experts multidisciplinaire a été mis sur pied par le gouvernement du Québec pour émettre des recommandations en amont de la conception pour maximiser l'intégration architecturale du réseau dans les milieux traversés.

La firme d'architecture québécoise de renommée, Lemay, est aussi mandatée pour assurer la réalisation de plans architecturaux et une intégration harmonieuse des structures et des stations au cadre bâti et au milieu.

Un métro léger aérien qui sillonne également l'Est montréalais offrira une nouvelle signature à Montréal. Les passagers auront accès à des perspectives visuelles intéressantes pour découvrir les quartiers dans toute leur pluralité ainsi que la beauté du fleuve Saint-Laurent. Les riverains, travailleurs et visiteurs profiteront également d'une nouvelle construction dont l'architecture sera harmonieuse et durable et qui permettra aussi des usages récréatifs (piste cyclable, de course, parc linéaire, etc.).

Plusieurs personnes demandent le prolongement du trajet du REM à l'Est de l'autoroute 25, dans le secteur de Rivière-des-Prairies, allez-vous modifier votre tracé ?

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 initial 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.)

De quoi aura l'air René-Lévesque et la rue Notre-Dame vue du Nord vers le Sud ? Quel sera l'impact visuel ?

L'insertion aérienne sera réfléchiée par nos experts en tenant compte des recommandations du comité d'experts multidisciplinaires qui se penchera sur l'intégration urbaine et architecturale pour s'intégrer harmonieusement au cadre bâti. Plusieurs avenues seront étudiées pour agencer la structure à son environnement. On souhaite que ce soit beau, emblématique.

À quel moment le tracé final sera-t-il présenté, notamment l'emplacement des stations ? Pourra-t-il être revu à la suite des consultations ?

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.

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.

Comment avez-vous déterminé l'emplacement des stations ? Est-ce que les emplacements des stations sont finaux ?

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.

Pourquoi est-ce que c'est possible d'être en souterrain jusqu'à Montréal-Nord, mais pas au centre-ville ou sur Sherbrooke ?

Trois raisons principales qui facilitent l'insertion d'un tunnel sur la branche Marie-Victorin :

1. Les caractéristiques géotechniques du sol au long du tracé de la branche nord de L'Assomption jusqu'à Montréal-Nord sont optimales pour la construction d'une infrastructure souterraine avec un tunnelier. La roche est à faible profondeur et n'est pas fracturée.
2. Il n'a pas des infrastructures majeures à traverser (par exemple : égouts, aqueducs, oléoducs)
3. Le bon état du roc permet l'insertion du tracé à une profondeur moyenne de moins de 20m sans impact sur l'achalandage

Pourquoi certaines stations sont indiquées comme potentielles ?

La localisation de certaines stations est potentielle, car elle est conditionnée à la réalisation des plans d'aménagement urbain prévus par la ville autour de celles-ci. Lorsque ces plans se concrétiseront, nous serons en mesure de confirmer ou non l'ajout de ces stations.

Est-ce que le projet du REM de l'Est s'est inspiré d'autres projets du genre à travers le monde afin de développer son offre ?

CDPQ Infra a l'ambition de faire du REM de l'Est un projet collectif qui suscitera la fierté, en travaillant de concert avec la population, des experts indépendants, des professionnels de renom et les autorités compétentes. Il fera notamment 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.

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

Il existe [plusieurs exemples](#) dans le monde qui pourront nous inspirer, notamment :

- | | |
|--|---|
| – LightRails (Birmingham, États-Unis) | – Grand Paris Express (Paris, France) |
| – Nordpark Cable Railway (Innsbruck, Autriche) | – The Bentway (Toronto, Canada) |
| – Ligne M1 et M2 (Copenhague, Danemark) | – Station Washington/Wabash (Chicago, États-Unis) |

Comment allez-vous insérer une structure dans le terre-plein de la rue Sherbrooke ?

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.

La branche Nord du REM de l'Est vers Marie-Victorin sera souterraine parce que le boulevard Lacordaire est trop étroit contrairement à la Rue Sherbrooke dans Mercier Est. Pourtant le boulevard et la rue Sherbrooke font la même largeur. Comment justifiez-vous ce choix ?

Le cadre bâti diffère d'un secteur à l'autre avec des immeubles principalement de basses hauteurs le long du boulevard Lacordaire. Une étude technique supplémentaire a donc été réalisée sur ce secteur pour évaluer la possibilité d'une insertion souterraine et cette analyse s'est avérée concluante. En effet, dans l'axe des boulevards Assomption et Lacordaire, le souterrain présente peu d'obstacles physiques, par exemple des lignes de métro, des égouts ou des aqueducs. De plus, les conditions géotechniques sont favorables à la construction d'un tunnel. Le roc se trouve à une faible profondeur, permettant au tunnelier de construire le tunnel de façon sécuritaire, sans impact sur le cadre bâti.

De quelle façon se fera l'implantation du projet sur Notre-Dame Est ?

La solution d'insertion privilégiée est en rive nord. 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.

La construction n'est pas recommandée du côté sud ou au milieu de la rue Notre-Dame en raison des conflits importants qu'elle créerait avec les services municipaux et les services publics. Cependant, les analyses se poursuivent notamment dans l'objectif d'éviter les impacts sur le parc Morgan.

De quelle façon se fera l'implantation du projet entre Souigny et Sherbrooke ?

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 à l'ouest de l'Autoroute 25 et au centre de la rue Sherbrooke à l'est de l'Autoroute 25.

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 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.

Pourquoi ne pas emprunter la rue Papineau, plutôt que Lacordaire ?

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.

Comment comptez-vous desservir le nord de l'île ?

Le REM de l'Est dans Saint-Léonard et Montréal-Nord permet de faire découvrir des espaces verts, des destinations culturelles et de savoir et des attraits locaux d'intérêt. Effectivement, le parc-nature du Ruisseau-De Montigny ainsi que le parc Wilfrid-Bastien sont tous les deux à distance rapprochés de stations du réseau. De plus, on retrouve le centre Leonardo da Vinci, la Salle de spectacles Désilets et le Cégep Marie-Victorin le long du tracé de référence. Au-delà de la connexion avec le centre-ville, le REM de l'Est est un réseau de transport collectif efficace qui offre aux voyageurs de découvrir et de profiter des attraits du nord-est de Montréal.

Les deux branches du REM de l'Est, une vers l'est et une vers le nord, permettent d'avoir des fréquences élevées dans les 2 branches (4 minutes pendant les heures de pointe). Cette haute fréquence offre un service sans précédent. Pour les destinations plus éloignées des stations, un travail est en cours avec les autres opérateurs de transport, dont la STM, pour réfléchir aux nouvelles connexions possibles entre les lignes d'autobus existantes ou de nouvelles pour desservir de manière optimale le REM de l'Est.

Est-ce que toutes les stations seront accessibles aux personnes à mobilité réduite ?

Oui. Les 23 stations du REM de l'Est seront universellement accessibles et dotées de portes palières, d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques. Le WiFi sera également disponible sur l'ensemble du réseau.

Est-ce que toutes les stations seront accessibles via les pistes cyclables ?

Notre objectif est de proposer une infrastructure qui sera sécuritaire à l'intérieur et aux abords des structures. Nous allons réaliser des études de circulation aux abords des stations et mettre en place des mesures pour favoriser la sécurité de tous, le jour et la nuit.

CDPQ Infra travaille avec des hypothèses de conception qui visent à :

- 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.

Est-ce que le REM de l'Est aura un impact sur les pistes cyclables ?

Nous travaillons à éviter, minimiser ou compenser les impacts, lorsque nécessaire, et travaillons de concert avec la Ville de Montréal et nos partenaires afin d'assurer de remettre en état les milieux touchés par la construction du projet.

Notre objectif est de proposer une infrastructure qui sera sécuritaire à l'intérieur et aux abords des structures. Nous allons réaliser des études de circulation aux abords des stations et mettre en place des mesures pour favoriser la sécurité de tous, le jour et la nuit.

Quelles mesures la CDPQ Infra mettra-t-elle en place afin d'éviter d'interrompre la circulation des convois ferroviaires ?

Une collaboration étroite avec les opérateurs ferroviaires sera mise en œuvre, la conception et les travaux de construction du REM de l'Est seront planifiés de manière à minimiser les impacts sur la circulation ferroviaire.

Est-ce que le CDPQ Infra pourrait abandonner l'antenne nord-est du REM à cause de l'absence de rentabilité et du manque d'achalandage ?

Non. Le projet de référence présenté en décembre 2020 est le fruit de 18 mois d'études et d'analyses. Cela veut dire que la branche nord-est du projet répond à des besoins concrets et qu'il s'agit d'une solution de mobilité efficace qui maximise la satisfaction de l'ensemble des critères analysés et qui répond au mieux aux attentes.

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.

Est-ce que des passages à niveau seront installés afin de contourner le tracé du REM de l'Est ?

Le REM de l'Est circulera en structure aérienne ou souterraine, ne créant pas une barrière physique. Les traverses piétonnes seront adaptées afin d'assurer la sécurité aux abords de la structure. La voirie sera aussi réaménagée pour accueillir la nouvelle infrastructure en respectant les normes de sécurité routière.

Est-ce que la densité de population a été prise en compte dans les analyses visant à déterminer le tracé ?

Oui, la densité de la population est l'un des éléments dont nous tenons compte afin de nous permettre d'arriver au projet de référence que nous avons présenté en décembre 2020.

À quel endroit exactement le REM de l'Est deviendra souterrain à proximité de la rue Sherbrooke ?

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. Notre équipe collabore avec la Ville de Montréal et ses arrondissements afin de déterminer l'emplacement optimal pour la transition d'aérien en souterrain sur la branche du Cégep Marie-Victorin.

L'ensemble de ces informations seront rendues publiques avant les audiences publiques du BAPE prévues en début 2022.

Est-ce que la station Marie-Victorin occupera un des espaces verts du Campus, ou sera-t-elle située à l'extérieur du campus ?

Il est actuellement prévu que la station Marie-Victorin soit située à l'extérieur des limites du campus du CÉGEP.

Où passera la ligne vers l'est dans le parc Morgan ?

À cette étape du projet, il est trop tôt pour répondre à cette question. Cela dit, notre objectif est d'éviter les impacts sur le parc Morgan. 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.

Sera-t-il possible de prendre le REM à partir du métro Honoré-Beaugrand ?

Oui, la station du REM sera localisée à l'est de l'intersection de la rue Honoré-Beaugrand et de la rue Sherbrooke Est. La station possédera deux édicules, localisés de part et d'autre de la rue Sherbrooke, tous deux connectés aux installations du métro et aux terminus d'autobus existants.

Pourquoi ne pas utiliser des emprises déjà existantes ?

Le tracé proposé emprunte en grande partie des emprises routières municipales. 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.

Comment se fera le lien avec l'hôpital Maisonneuve-Rosemont si le REM de l'Est circule sur Lacordaire ? Le possible déménagement de l'hôpital a-t-il été pris en compte ?

À l'heure actuelle, il est prévu que la station Hôpital Rosemont soit située sur le site de l'hôpital, ce qui veut dire que l'hôpital va être desservi directement par le REM de l'Est.

Pourquoi vous n'avez pas choisi le tracé de la ligne de trains EXO de Mascouche pour le REM de l'Est ? Pourquoi ne pas utiliser les infrastructures du Train de l'Est ? Quel sera l'impact sur l'achalandage de la ligne Mascouche ?

Le tronçon de la voie du train d'EXO à Montréal circule sur une emprise qui appartient au CN et où circulent encore des trains de marchandises. Le REM de l'Est est un système de métro léger sur rail, ce qui n'est pas la même technologie que les trains de banlieue ou les trains de marchandises. Un métro léger est incompatible avec les trains lourds.

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 de Mascouche.

À quel endroit sera située la station Pie-IX Sud ? Peut-on voir les plans de la station ?

Il est actuellement prévu que la station soit située à l'intersection de la rue Pie-IX et Notre-Dame Est, dans le coin nord-est les discussions avec la STM se poursuivent et l'implantation finale sera décidée au cours de prochains mois.

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.

La station Marie-Victorin est-elle prévue sur le campus du CÉGEP ?

Il est actuellement prévu que la station Marie-Victorin soit située à l'extérieur des limites du campus du CÉGEP.

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.

De quelle façon se fera la connexion entre le REM et la station Berri-UQÀM ?

À l'heure actuelle, il est prévu que la connexion entre la station Labelle et Berri-UQÀM se fasse via un lien piéton en surface

CDPQ infra a-t-elle évalué la possibilité de déplacer le tracé le long des artères comme la 25 et la 40 ?

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.

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.). Il est important de noter qu'un système de transport collectif doit être proche des gens, il doit faire partie du développement et de la réalité urbaine.

Prévoyez-vous l'intégration du futur tramway de Lachine ou le considérez-vous dans l'élaboration du tracé du REM de l'Est et dans sa mise en œuvre ?

CDPQ Infra a effectué des études pour l'axe sud-ouest entre l'arrondissement de Lachine et le centre-ville. Les recommandations de ce rapport préliminaire ont été transmises aux autorités compétentes pour des suites conséquentes. Un bureau de projet a été mis sur pied par le gouvernement du Québec avec la Ville de Montréal pour étudier ce corridor.

Avez-vous étudié la possibilité d'utiliser l'autoroute Ville-Marie pour amener le REM vers la rue Notre Dame ?

Plusieurs scénarios d'insertion en souterrain ont été étudiés pour l'intégration du REM de l'Est au centre-ville de Montréal. Ces scénarios devaient tenir compte des infrastructures souterraines du centre-ville, y compris l'intégrité structurale des tunnels du métro de Montréal (lignes jaune et orange), ainsi que le diamètre et l'âge de différents aqueducs et égouts de la Ville de Montréal. Ces scénarios ont également évalué l'intégrité structurale des fondations des bâtiments du centre-ville, ainsi que la construction avec des tunnels de type monotube ou bitube. Les risques élevés qui accompagnent chacun de ces scénarios justifient qu'ils aient été mis de côté.

Un scénario impliquant l'utilisation de l'autoroute Ville-Marie pour connecter le REM de l'Est au centre-ville a été étudié, mais il a été écarté parce que les pentes et les courbes du tunnel existant, conçues pour le trafic routier, ne permettent pas l'intégration d'un métro léger. De plus, cette option ne permet pas de connecter le réseau à la Gare Centrale qui est une destination d'importance pour les usagers, selon nos études.

L'insertion aérienne au centre-ville limite l'empreinte au sol du réseau, minimise les impacts sur l'aménagement des voies routières et maintient les axes piétons cyclistes et automobiles existants.

Il fera notamment 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.

Quelles sont les raisons qui justifient le choix de Sherbrooke pour l'axe vers l'est plutôt que Notre-Dame ?

La rue Notre-Dame à l'est de l'autoroute 25 n'a pas la largeur nécessaire pour l'implantation d'une structure aérienne. En plus, sa proximité à l'eau réduit de façon significative la zone à desservir.

Par ailleurs, l'axe de la rue Sherbrooke nous permet de desservir des quartiers plus denses contrairement à Notre-Dame qui est bordée par le fleuve au sud. Cet axe nous permet également d'offrir une connexion avec le métro Honoré-Beaugrand et de mieux desservir des pôles stratégiques pour la requalification de l'Est comme le Secteur industriel de la Pointe de l'île.

Quelles sont les raisons qui justifient le choix de Sherbrooke pour l'axe vers l'est plutôt que l'emprise ferroviaire existante de Souigny ?

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.

L'axe Sherbrooke 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 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.

Quelles sont les raisons qui justifient le choix d'une insertion aérienne sur Sherbrooke ?

L'insertion d'un tunnelier implique de créer des zones de transitions afin que le train puisse descendre de la structure aérienne et entrer en souterrain.

Afin d'éviter la création de deux zones de transitions infranchissables de 500 mètres, pour entrer et ressortir du tunnel à l'est et à l'ouest du quartier de Tétreaultville sur la rue Sherbrooke Est, une insertion aérienne a été privilégiée.

De plus, dans un contexte de forte densité 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 qui 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 est-ce que des expropriations ont déjà été faites alors que le projet n'est pas encore accepté ? Combien d'expropriations seront nécessaires au projet ? Combien de ménages, d'entreprises, d'écoles, d'hôpitaux ? Combien coûteront les expropriations ?

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.

Environ 60 lots privés pourraient être nécessaires, mais 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.

**Pourquoi les parcs sont-ils considérés comme des pôles stratégiques dans l'analyse des trajets ?
Avez-vous présenté une analyse indiquant le trajet proposé vis-à-vis la densité d'habitation ou d'emploi ?**

Les espaces verts constituent des pôles générateurs de déplacement et il est important de les considérer dans l'analyse de la mobilité. L'accès aux espaces verts en transport collectif constitue un atout stratégique, en plus des pôles stratégiques d'emploi, de savoir ou de santé.

Les analyses d'achalandage réalisées tiennent compte de la densité d'habitation et d'emploi. C'est la raison pour laquelle, par exemple, la rue Sherbrooke a été retenue à l'est de l'autoroute 25.

On a constaté récemment que l'arrivée du REM de l'Est allait compromettre un projet d'épicerie longtemps attendu à Contrecoeur, c'est encore une démonstration du manque de consultation, ne devriez-vous pas mieux consulter en amont ?

Le projet du REM de l'Est est en phase de planification détaillée. La progression des études techniques, nos échanges soutenus avec les parties prenantes et une consultation publique auprès de la population nous permettront d'optimiser et bonifier le projet.

Nous sommes au fait du projet d'épicerie dans ce secteur et nous sommes très sensibles à l'importance des services de proximité. Nous sommes à évaluer des terrains alternatifs, en collaboration avec la Ville de Montréal.

Que répondez-vous aux citoyens qui déplorent que le REM de l'Est ne se rende pas jusqu'à Mascouche ?

Le REM de l'Est permettra aux résidents du secteur Mascouche, Terrebonne et Repentigny de générer des gains de temps importants avec une connexion à la station Pointe-aux-Trembles.

Les citoyens de Tétéraultville particulièrement disent être très mal desservis par le REM de l'Est. Est-ce que vous allez prendre en considération leurs revendications et revoir le tracé dans le secteur ?

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 continuent avec les différentes parties prenantes du secteur ainsi que les consultations publiques qui nous permettront d'optimiser et bonifier le projet.

Pourquoi ne pas faire passer le REM de l'Est par le Vieux-Montréal plutôt que par René-Lévesque ?

Cela fait partie des scénarios qui ont été étudiés. À cette hauteur, on doit passer en dessous de la ligne jaune qui est très profonde dans ce secteur. Le roc, nécessaire pour l'insertion du tunnelier, est également très profond dans le secteur.

On se retrouve avec un tracé qui est à plus de 40-50 mètres ce qui a un effet sur l'achalandage, car le temps d'accès pour les citoyens est trop long. Au final, un passage dans le Vieux-Port ne permet pas de faciliter l'insertion d'un point de vue technique et présente davantage de limites d'un point de vue de l'achalandage donc l'option n'a pas été retenue.

Est-ce qu'il serait possible d'ajouter des stations à Montréal-Est entre Contrecœur et Saint-Jean-Baptiste ?

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.

Tous les terrains requis pour le projet font l'objet d'une réserve foncière pour éviter toute spéculation. D'ailleurs, le processus d'acquisition de ces terrains se fera par expropriation, à leur juste valeur marchande.

Cela dit, nous sommes à l'écoute des besoins des citoyens de Montréal-Est et nous étudions la question.

Environnement

Quel sera le bilan environnemental du REM de l'Est, notamment pour sa construction ?

Ce sont 35 000 tonnes de GES par an qui seront épargnées avec la mise en service du REM de l'Est.

Nos études estiment 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.

La phase de construction du REM de l'Est entraînera des émissions de GES. Un plan de compensation des GES sera mis en place afin que le projet soit carboneutre.

Comptez-vous végétaliser les installations du REM de l'Est ?

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

Les choix techniques du projet feront-ils l'objet d'une analyse de cycle de vie ?

À l'heure actuelle, il n'est pas prévu de réaliser une analyse de cycle de vie. Cependant, CDPQ Infra a l'objectif de rester propriétaire de cet actif à très long terme et il est de notre intérêt d'optimiser le coût global d'acquisition et donc de tenir compte des coûts à très long terme.

Combien de voitures seront retirées de la route avec ce nouveau réseau ? Quel sera l'impact sur la congestion routière ?

Le REM de l'Est transportera 133 000 usagers par jour (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'auto-solo 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.

Cela représente 35 000 tonnes de GES épargnés chaque année par le nouveau REM de l'Est.

Quelle est la réduction de GES engendré par la mise en service du réseau ?

Ce sont 35 000 tonnes de GES par an qui seront épargnées avec la mise en service du REM de l'Est.

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.

La phase de construction du REM de l'Est entraînera des émissions de GES. Un plan de compensation des GES sera mis en place afin que le projet soit carboneutre.

Combien d'arbres seront coupés pour la construction du réseau ?

Toutes nos interventions sont basées sur le principe d'éviter, minimiser, compenser.

Si de la végétation comme des arbustes ou des arbres doivent être coupés pour construire le réseau, un important plan de compensation sera mis en place, de concert avec les municipalités.

Quel sera l'impact du projet sur le parc de LaDauversière à Saint-Léonard ?

Notre objectif est de limiter l'impact sur les espaces verts du parc et ses activités. Un travail étroit de coordination est en cours avec l'arrondissement à cet effet. À ce jour, une sortie d'évacuation est prévue dans le parc, à côté de l'école.

Modèle financier

Quel est le montage financier du REM de l'Est et sera-t-il rendu public ?

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 faites dans lesquelles les éléments structurants du projet seront définis avec détail afin de pouvoir 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 que des sommes ont été prévues pour indemniser les citoyens qui subiraient une perte de valeur de leur domicile ?

Une analyse de l'impact de la mise en service du REM de l'Est sur les valeurs foncières des propriétés riveraines sera réalisée. Cette analyse permettra d'estimer si des variations de valeur foncière sont à prévoir le long du tracé. La comparaison avec le REM présentement en construction nous indique que les propriétés aux abords du tracé ont plutôt pris de la valeur.

Quel est le coût/kilomètre et le coût/passager des différents tracés du REM de l'Est ?

Le REM de l'Est est en phase de planification détaillée du projet jusqu'à la fin 2022, pendant laquelle des études détaillées seront faites dans lesquelles les éléments structurants du projet seront définis avec détail afin de pouvoir entamer une discussion sur la structure financière et le cadre tarifaire du projet.

Pourquoi est-ce CDPQ Infra, et non l'ARTM, qui est chargé de l'analyse et de la planification de ce grand projet ?

L'Autorité a identifié le besoin d'implanter un mode structurant de transport collectif reliant la couronne nord-est, le sud-est de Montréal et le centre-ville dans l'axe de la rue Notre-Dame dans son Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) déposé en mai 2018.

Le gouvernement a reçu favorablement cette demande et en mai 2019, et a mandaté CDPQ Infra pour développer une solution structurante de transport collectif pour l'est et le nord-est de Montréal. Dès lors, un comité opérationnel a été mis sur pied avec des représentants du ministère des Transports, de la Société québécoise d'infrastructure (SQI) et de l'ARTM, qui se réunit deux fois par mois et veille à la concertation des parties impliquées.

Puis, le REM de l'Est a été annoncé en décembre dernier, à la suite de 18 mois d'études approfondies menées par CDPQ Infra et basées sur des données de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et la collaboration du Ministère du Transport du Québec (MTQ).

Depuis, CDPQ Infra a tenu plus d'une cinquantaine de rencontres avec de nombreuses parties prenantes de la région métropolitaine.

La CDPQ a une fonction purement pécuniaire. Elle doit faire fructifier l'argent des Québécois. Cela n'est-il pas en contradiction avec la fonction du transport en commun ? Celle d'être une alternative abordable et écologique à l'auto ?

Le modèle de CDPQ Infra repose sur un cercle vertueux où les investissements de la Caisse permettent de réaliser des infrastructures de transport collectif largement attendues et qui répondent aux besoins de mobilité des Québécois. Chaque fois qu'une personne prendra le REM, elle contribuera à faire fructifier sa retraite, en plus de réduire son empreinte de carbone.

Par ailleurs, les coûts par passager-km du REM sont comparables, voire plus bas, que les coûts des autres opérateurs de transport collectif, comme exo ou la STM.

Allez-vous exiger du contenu et des emplois locaux dans votre appel d'offres ? Allez-vous privilégier les entreprises canadiennes et québécoises ?

Nous souhaitons avec le projet du REM de l'Est maximiser les retombées locales et les bénéfices économiques pour le Québec ; nous anticipons à cet effet des retombées de l'ordre de 6,3 G\$ sur le PIB.

Au niveau du contenu local, les résultats finaux des deux appels d'offres complétés pour le REM ont été probants :

- Des entreprises locales ont réussi à se démarquer avantageusement dans un processus hautement compétitif.
- C'est plus de 65 % de contenu local québécois pour les activités des deux consortiums.
- Le coût des voitures et des systèmes d'automatisation représente environ 10 % de la valeur des coûts de réalisation du projet, et est équivalent à la valeur actualisée des coûts d'opération et de maintenance sur 20 ans
- Les systèmes d'automatisation et de signalisation représentent environ 5 % de la valeur des coûts de réalisation du projet
- Environ 34 000 emplois sont en cours de création au Québec durant la phase de construction du REM et 1 000 emplois permanents par la suite.
- Il faut également considérer toute l'expertise locale que de tels projets comportent ; l'implantation de deux nouveaux centres d'entretien du REM créera à terme 250 nouveaux emplois permanents ici au Québec
 - En plus, l'arrivée d'un nouveau Centre d'expertise mondial d'Alstom sur les systèmes de contrôle en mobilité urbaine, ici à Montréal, créera 100 nouveaux emplois de qualité à long terme.

Technologies

De quel matériel seront faites les roues du REM de l'Est ?

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.

Comment allez-vous raccorder les deux lignes à Robert Bourassa pour faire le transfert des équipements roulants ?

Le REM de l'Est sera connecté au REM initial via un tunnel piétonnier reliant la station terminale Robert-Bourassa à la Gare Centrale.

Toutefois, les voitures du REM en construction ne pourront transférer vers les structures du REM de l'Est, car il n'est pas possible de faire une telle connexion dans le tunnel du Mont-Royal, secteur où les deux réseaux se croisent.

A-t-on considéré, au centre-ville, d'utiliser les mêmes rails que le métro actuel ?

Il est prévu d'utiliser des longs rails soudés (LRS) en acier sur l'ensemble du réseau REM de l'Est comme sur le REM initial. Ces longs rails soudés permettent une optimisation du confort passager tout en minimisant les impacts sonores. Des études acoustiques en cours permettront d'analyser les besoins, ou non, en solutions d'atténuation du bruit supplémentaires dans les zones sensibles comme le centre-ville. Les rails du métro actuels sont prévus pour des métros sur pneus. La technologie du métro léger du REM de l'Est est un métro "fer sur fer". Les deux technologies ne sont pas compatibles.

Pourquoi n'avez-vous pas retenu le tramway comme technologie ?

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 celui-ci est le seul système qui offre la capacité pour répondre à la demande actuelle et future.

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 de la région métropolitaine de Montréal.

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](#).

Allez-vous mettre des exigences pour vos fournisseurs afin qu'ils utilisent des technologies vertes québécoises pour traiter des sols contaminés ?

En tout temps, nous allons exiger des futurs consortiums qu'ils respectent la réglementation et les lois environnementales. Ce principe est non négociable.

Le projet de loi 66 a été adopté et prévoit des dispositions particulières pour le traitement des sols contaminés et nous allons suivre la législation en vigueur.

Pourquoi ne pas utiliser un monorail?

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 tronc commun au centre-ville vers les deux branches de l'est et nord de Montréal très compliquée et impliquerait des temps de manœuvre très 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 rendue très difficile.

Pourquoi ne pas utiliser de roues pneumatiques?

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. De plus, les véhicules sur pneumatiques nécessitent l'ajout d'un troisième rail pour le retour de courant, ce qui les rend très peu fiables sous la neige et le givre. De ce fait, les véhicules sur pneumatiques sont donc exclusivement utilisés en infrastructures souterraines ou dans les pays avec un climat modéré ou chaud.

Autres

Le REM de l'Est aura-t-il un impact sur le projet de Ray-Mont Logistiques ?

Un avis de réserve a été émis pour une partie de terrain de Ray-Mont Logistiques. Comme pour tout avis de réserve ou éventuelle expropriation, notre objectif est d'avoir le moins d'impact possible sur les activités des propriétaires visés.

Pourquoi l'entente commerciale a-t-elle été retirée du site web de la CDPQ Infra ?

L'entente définit le cadre général et les principes qui encadrent le modèle d'affaires entre le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec, pour la planification, le financement, la mise en œuvre et l'exploitation de projets majeurs d'infrastructure publique. Nonobstant cette entente, le gouvernement conserve ses responsabilités de gestion du Plan québécois des infrastructures (PQI) qui définit, sur une période décennale, le programme d'investissement, les orientations, les priorités ainsi que le mode de réalisation des infrastructures publiques. Un [résumé](#) est disponible sur notre site web.

Pourquoi la desserte des Galeries d'Anjou n'est-elle pas prévue au projet ?

Nous croyons que le projet du REM de l'Est et le projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal sont des projets complémentaires et importants, qui permettront d'augmenter la fluidité et l'efficacité des déplacements des Montréalais dans l'Est, afin de répondre à un besoin important et attendu. Nous nous sommes assurés d'avoir des échanges avec les autorités compétentes et la STM afin de bien arrimer ces projets.

Comment s'implantera le REM de l'Est avec le nouveau quartier des Faubourgs ?

CDPQ Infra travaille avec l'ensemble des parties prenantes, dont la Ville de Montréal, afin de s'adapter à la réglementation en vigueur notamment en prévision de l'adoption du futur Plan particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs. Plusieurs scénarios d'insertion en souterrain ont été étudiés pour l'intégration du REM de l'Est au centre-ville de Montréal. Ces scénarios tiennent compte des infrastructures souterraines du centre-ville, y compris l'intégrité structurale des fondations des bâtiments du centre-ville, ainsi que la construction avec des tunnels de type monotube ou bitube. Les risques élevés qui accompagnent chacun de ces scénarios justifient qu'ils aient été mis de côté.

L'insertion aérienne au centre-ville limite l'empreinte au sol du réseau, minimise les impacts sur l'aménagement des voies routières et maintient les axes piétons cyclistes et automobiles existants. Par ailleurs, pour assurer une intégration urbaine et architecturale réussie et digne des plus grandes métropoles dans le monde, le comité expert multidisciplinaire composé de membres indépendants aura un rôle important dans ce cadre.

Quel est le rôle du comité d'experts ?

Le comité d'experts a le mandat d'émettre des recommandations au bureau de projet sur la qualité architecturale du réseau et son intégration urbaine en amont de la conception et 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. Pour en savoir davantage :

<https://cdpqinfra.com/fr/rem-est/comite>

Les connexions intermodales seront-elles piétonnes ?

Certaines connexions intermodales seront piétonnes et d'autres seront directement intégrées et harmonisées, selon les possibilités en place. De plus, notre objectif est de proposer une infrastructure qui sera sécuritaire à l'intérieur et aux abords des structures. Nous allons réaliser des études de circulation aux abords des stations et mettre en place des mesures pour favoriser la sécurité de tous, le jour et la nuit. Nous travaillons aussi avec les arrondissements pour bien réfléchir les accès piétons aux stations et nous souhaitons contribuer à la Vision Zéro de la ville 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)
- 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.

Pourquoi le rabattement n'a pas été la solution retenue pour Pointe-Aux-Trembles comme il l'a été pour Rivière-des-Prairies ?

Dans le secteur qui lie Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles et 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 Pointe-aux-Trembles. Quatre stations sont prévues, soit Saint-Jean-Baptiste, Tricentenaire, Rousselière et Pointe-aux-Trembles. De plus, pour chacune de ces stations, l'interconnexion avec les lignes d'autobus locales, régionales et interurbaines se fera en plus de la connexion avec la gare à Pointe-Aux-Trembles avec la ligne de train de banlieue de Mascouche.

Quel scénario coche le plus de cases en termes d'analyse multicritères ?

Le scénario que nous présentons lors des séances d'information et lors des consultations publiques est celui qui maximise la satisfaction de l'ensemble des critères analysés et qui répond le mieux aux attentes et surtout aux besoins de la mobilité des citoyens de l'est de Montréal.

Le réaménagement complet du boulevard René-Lévesque est-il prévu afin d'avoir une vision concertée et harmonieuse ?

Nous travaillons déjà avec l'ensemble des parties prenantes, dont la Ville de Montréal, pour assurer la mise en œuvre d'une vision concertée et harmonieuse avec le milieu. Le traitement architectural de la structure aérienne et des stations au centre-ville fera l'objet d'une très grande attention afin de les doter d'une signature moderne et emblématique pour le centre-ville de Montréal notamment à travers le comité d'experts. 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. Nous sommes dans

la phase de planification détaillée, en amont de la conception finale. C'est le bon moment pour que le comité d'experts et la firme d'architecture puissent contribuer à l'optimisation et la bonification du projet.

Comment l'arrivée du REM pourrait-elle revitaliser la rue Sainte-Catherine dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve ?

Nous travaillons déjà avec l'ensemble des parties prenantes, dont la Ville de Montréal, pour assurer la mise en œuvre d'une vision concertée et harmonieuse avec le milieu. Le traitement architectural de la structure aérienne et des stations au centre-ville fera l'objet d'une très grande attention afin de les doter d'une signature moderne et emblématique pour le centre-ville de Montréal notamment à travers le comité d'experts. 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. Nous sommes dans la phase de planification détaillée, en amont de la conception finale. C'est le bon moment pour que le comité d'experts et la firme d'architecture puissent contribuer à l'optimisation et la bonification du projet.

Avec la pandémie de COVID-19, les réseaux de transport en commun de partout à travers le monde ont subi des chutes drastiques de leur achalandage et ils sont tous en péril financier. Que se passe-t-il si l'achalandage n'est pas au rendez-vous ?

La vision du projet de CDPQ Infra s'échelonne à long terme, on parle ici d'une perspective de 100 ans, des décennies lors desquelles les besoins en mobilité continueront à croître, les efforts pour réduire l'empreinte carbone générée par les transports s'intensifieront tout ceci dans un contexte d'accessibilité et de rapidité des déplacements des personnes.

Nous sommes confiants des principes directeurs qui ont mené au développement de notre vision de projet ainsi que le choix de l'investissement.

Les études actuelles montrent par ailleurs que le transport collectif restera un mode de déplacement prépondérant à long terme. Une fois que la situation permettra d'avoir des données plus tangibles sur les impacts ou les modifications de comportement, les prévisions d'achalandage seront mises à jour.

Le projet du REM de l'Est est intermodal et crée des connexions avec l'ensemble du réseau de transport public de Montréal. Le projet améliore la connectivité de l'est de Montréal avec tout l'ensemble de la Ville.

Le centre-ville de Montréal a subi les contrecoups de la pandémie de COVID-19. Est-ce que l'achalandage sera au rendez-vous ?

La vision du projet de CDPQ Infra s'échelonne à long terme, on parle ici d'une perspective de 100 ans, des décennies lors desquelles les besoins en mobilité continueront à croître, les efforts pour réduire l'empreinte carbone générée par les transports s'intensifieront tout ceci dans un contexte d'accessibilité et de rapidité des déplacements des personnes.