

# FICHE TECHNIQUE

## *Le nouveau REM de l'Est:*

### Une connexion directe entre l'Est et le cœur de la métropole

#### 1. Faits saillants sur l'Est de Montréal

##### a. **Portrait de l'Est de Montréal**

- L'Est de Montréal, c'est 175 km<sup>2</sup>
- ±48% de la superficie de la ville de Montréal
- ±35% de la superficie de l'agglomération de Montréal
- 10 arrondissements et une ville liée (Montréal-Est)
- Près de 900 000 habitants (485 990 travailleurs), ce qui représente 52% de la population totale de la ville de Montréal et 10% de la population du Québec

##### b. **Potentiel de développement de l'Est**

- 7,68 km<sup>2</sup> d'espaces industriels disponibles
- Prix du pi<sup>2</sup> industriel 9% moins cher que dans l'Ouest de Montréal
- 15 parcs industriels totalisant 90 millions de pi<sup>2</sup>
- Il y a 485 990 travailleurs dans l'Est de Montréal

##### c. **Un réseau inadéquat dans l'Est**

- Un.e citoyen.ne de Mercier-Est qui utilise actuellement les transports collectifs prendra 45 minutes pour parcourir environ 15 km pour se rendre au centre-ville.
- Un.e citoyen.ne de Deux-Montagnes parcourra 40 km en 34 minutes pour se rendre au centre-ville avec le REM qui sera en opération l'an prochain.

##### d. **Les 5 principes directeurs devant guider le développement d'un projet de transport structurant sur le territoire de l'est de Montréal**

- Agir rapidement en s'appuyant sur les travaux de la CDPQ afin de livrer le projet dans les 10 prochaines années ;
- Inclure un nouveau lien direct vers le centre-ville afin de relier l'Est de Montréal au centre-ville ainsi qu'à l'ensemble du territoire métropolitain ;
- Agir comme un réel levier de revitalisation urbaine du territoire et le pouvoir des investissements nécessaires afin de maximiser la création de valeur et l'intégration urbaine autour du tracé.
- Offrir une desserte en site propre intégral alliant fréquence, vitesse, fiabilité et expérience de qualité métro ;
- Avoir une grande couverture géographique de l'Est, notamment auprès de clientèles mal desservies actuellement.

#### 2. Faits saillants sur le nouveau REM de l'Est

##### a. **Principaux avantages de la proposition :**

- Assure une connectivité inégalée entre l'Est et le cœur du réseau de la métropole, ainsi qu'avec ses quartiers centraux et ses régions limitrophes ;
- Offre un service, en site propre, alliant fréquence, vitesse, fiabilité et expérience de qualité métro, tout en complétant le maillage local ;

- Est un réel levier de développement pour l'Est, lui permettant ainsi de maximiser la création de valeur et l'intégration urbaine ;
- Dessert des quartiers avec un fort niveau de défavorisation
- Permet de désengorger la section Est de la ligne orange en captant une partie des flux de rabattement.

#### **b. Description des branches et du type de service**

##### **i. Branche Est (Pointe-aux-Trembles – Centre-ville)**

- Même parcours que le REM de la CDPQ, sauf qu'elle remonte au nord pour se connecter à la ligne verte à l'Assomption et continue vers la branche commune à l'hôpital Maisonneuve-Rosemont (possibilité de prolongement vers Lanaudière)

##### **ii. Branche Nord**

- Même parcours que le REM de la CDPQ, sauf qu'elle bifurque vers la branche commune l'hôpital Maisonneuve-Rosemont. (possibilité de prolongement vers Rivière-des-Prairies)

##### **iii. Branche commune**

- Les deux branches se rejoignent à l'hôpital Maisonneuve-Rosemont pour continuer vers l'ouest dans Rosemont et le Plateau. Elle se dirige ensuite au sud vers le centre-ville en se connectant à la ligne orange à la station Sherbrooke et à la ligne verte à la station Saint-Laurent. Elle rejoint ensuite la Gare centrale.

#### **c. 5 nouveaux points de correspondance**

- Ligne bleue à Lacordaire
- Ligne verte à l'assomption
- Ligne orange à Sherbrooke
- Ligne verte à Saint-Laurent
- Gare Centrale

#### **d. Comparables internationaux**

- Depuis les années 1960, Paris, Munich, Bruxelles, Leipzig, Stockholm, Barcelone, Francfort, Milan, Turin, Madrid, Naples, Melbourne, Sydney, Auckland, Philadelphie et maintes autres villes ont réalisé des tunnels traversant leurs centres-villes pour relier des lignes de trains de banlieue radiales existantes dans un seul réseau structuré par des lignes diamétrales fréquentes, offrant ainsi une desserte de type métro dans le tronç commun

#### **PIÈCES JOINTES**

[Cliquez ici pour la présentation complète](#)

[Cliquez ici pour télécharger la carte](#)