



# Projet structurant de l'Est

## Quelles suites pour l'Est de Montréal?

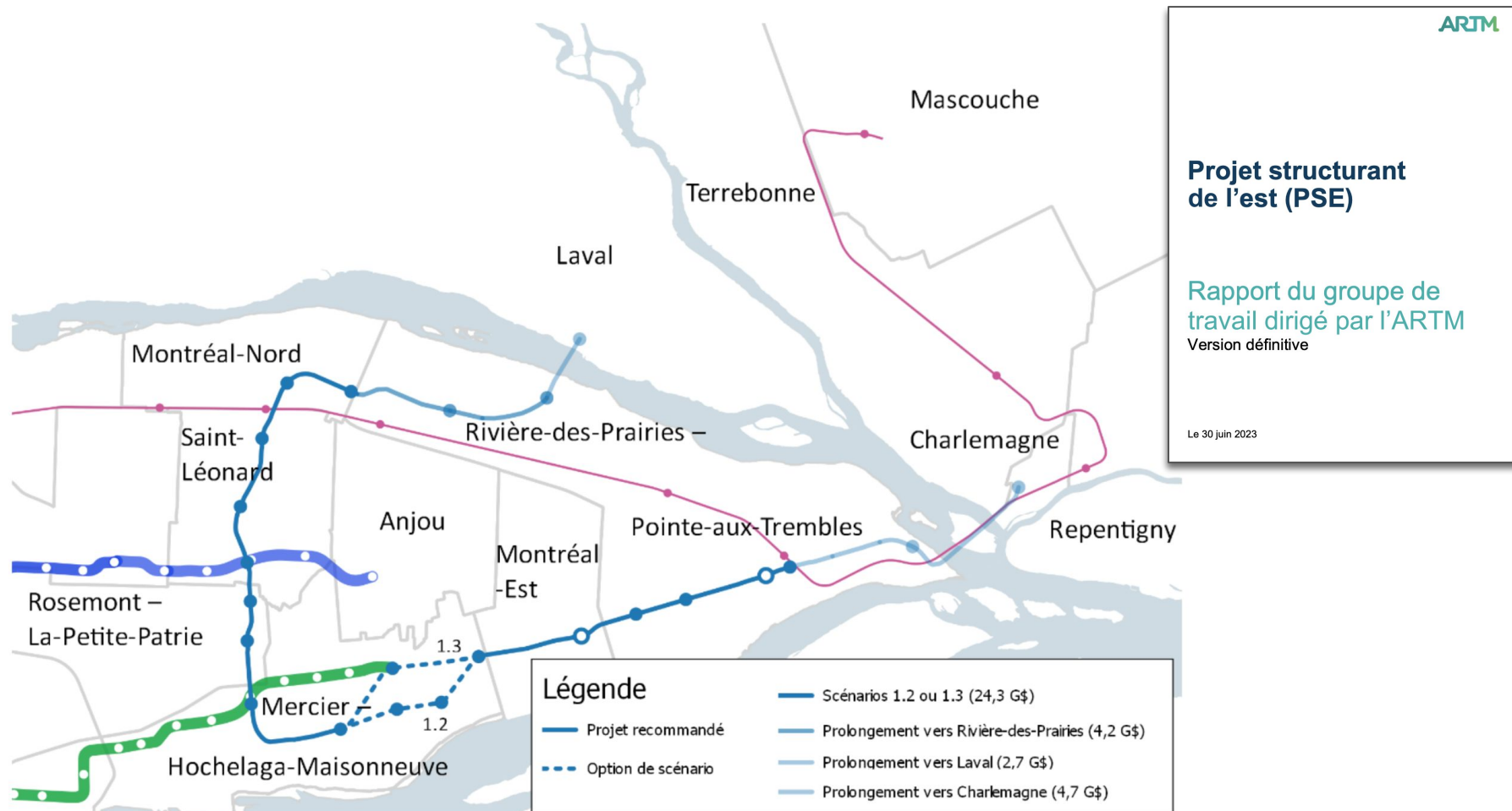
Webinaire, 11 juillet 2023

Christian Savard, Directeur général, Vivre en Ville

Suivez-nous sur



Figure 57. Tracé proposé du projet à évaluer, combinant les scénarios 1.2 ou 1.3, 2.1, 2.2 et 3.1



# Projet structurant de l'Est: quelles suites pour l'Est de Montréal?

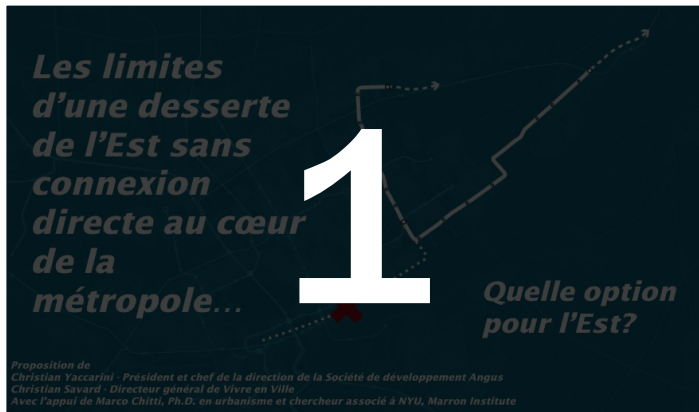
Webinaire en deux temps

*Les limites  
d'une desserte  
de l'Est sans  
connexion  
directe au cœur  
de la  
métropole...*

**1**

*Quelle option  
pour l'Est?*

Proposition de  
Christian Yaccarini - Président et chef de la direction de la Société de développement Angus  
Christian Savard - Directeur général de Vivre en Ville  
Avec l'appui de Marco Chitti, Ph.D. en urbanisme et chercheur associé à NYU, Marron Institute



**2**



***Les limites  
d'une desserte  
de l'Est sans  
connexion  
directe au cœur  
de la  
métropole...***



***Quelle option  
pour l'Est?***

***Reprise d'une proposition de  
Christian Yaccarini - Président et chef de la direction de la Société de développement Angus  
Christian Savard - Directeur général de Vivre en Ville  
Avec l'appui de Marco Chitti, Ph.D. en urbanisme et chercheur associé à NYU, Marron Institute***

## « L'architecture » des réseaux de transport en commun: *Apprendre des meilleures pratiques internationales*

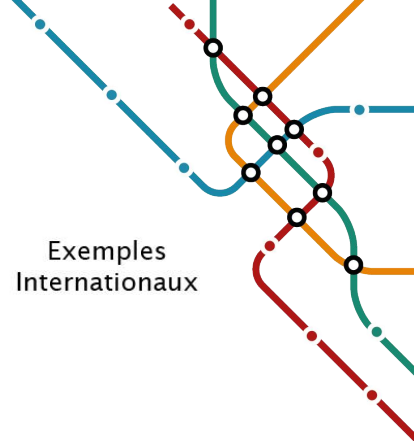
Lorsqu'on réfléchit sur comment doter la métropole d'une nouvelle desserte structurante pour l'Est, c'est fondamentale d'y songer dans le cadre d'une **future architecture du réseau à l'échelle régionale**.

Les **meilleures pratiques internationales et la littérature scientifique** (Cervero, 1998; Mees, 2009; Spieler 2021; Vuchic, 1991, 2017) indiquent que les meilleurs réseaux structurants présentent **deux caractéristiques fondamentales**:

- 1 – une claire **hiérarchie** structurée sur **trois échelles**
- 2 – une **réseau maillé, au centre**

# La hiérarchie des réseaux structurants:

à chaque type de service, son rôle



Fréquence



Portée



distance moyenne  
entre arrêts



Vitesse  
moyenne



Exemples  
Internationaux

## 1 Réseau structurant à portée régionale

moyenne à élevée  
15 à 30 min branche  
2 à 5 min tronc commun

30 - 40 km

1.500 - 3.000

45 - 55  
km/h

REM, Montréal  
RER, Paris  
GO Transit  
S-Bahn

## 2 Réseau structurant à portée urbaine

très élevée  
2 - 5 min

10 - 15 km

800 - 1.300

30 - 35  
km/h

métro

## 3 Réseau structurant complémentaire

élevée  
5 - 8 min

10 - 15 km

400 - 500

16 - 20  
km/h

tramway, SRB  
(en site propre)

# La hiérarchie des réseaux structurants:

*L'intégration urbaine.*

Pour atteindre les performances attendues, les réseaux structurants de portée urbaine et régionale **nécessitent un mode rail en site propre intégral**

## SITE PROPRE INTÉGRAL - aucune interférence avec la circulation

modes sur rail

**1** Réseau structurant à portée régionale



*tunnel profond*



*tranchée couverte*



*tranchée ouverte*



*talus*



*viaduc*

**2** Réseau structurant à portée **urbaine**

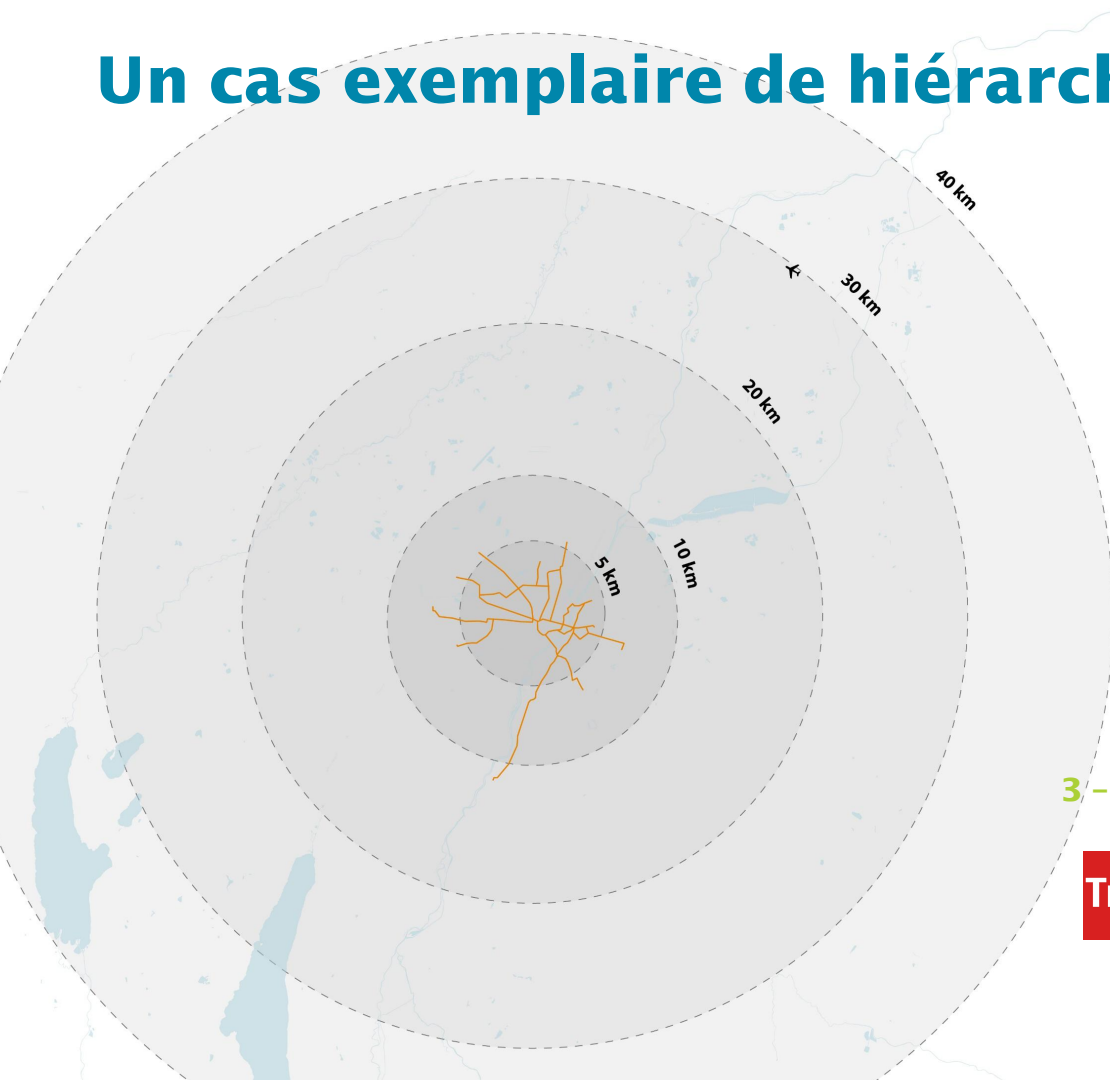
**3** Réseau structurant complémentaire



**SITE PROPRE** avec priorité aux intersections

modes rail et pneu

# Un cas exemplaire de hiérarchie: Munich



## 3- Réseau structurant complémentaire

**Tram**

### **Straßenbahn**

Longueur du réseau : 82 km

Nombre de lignes : 13

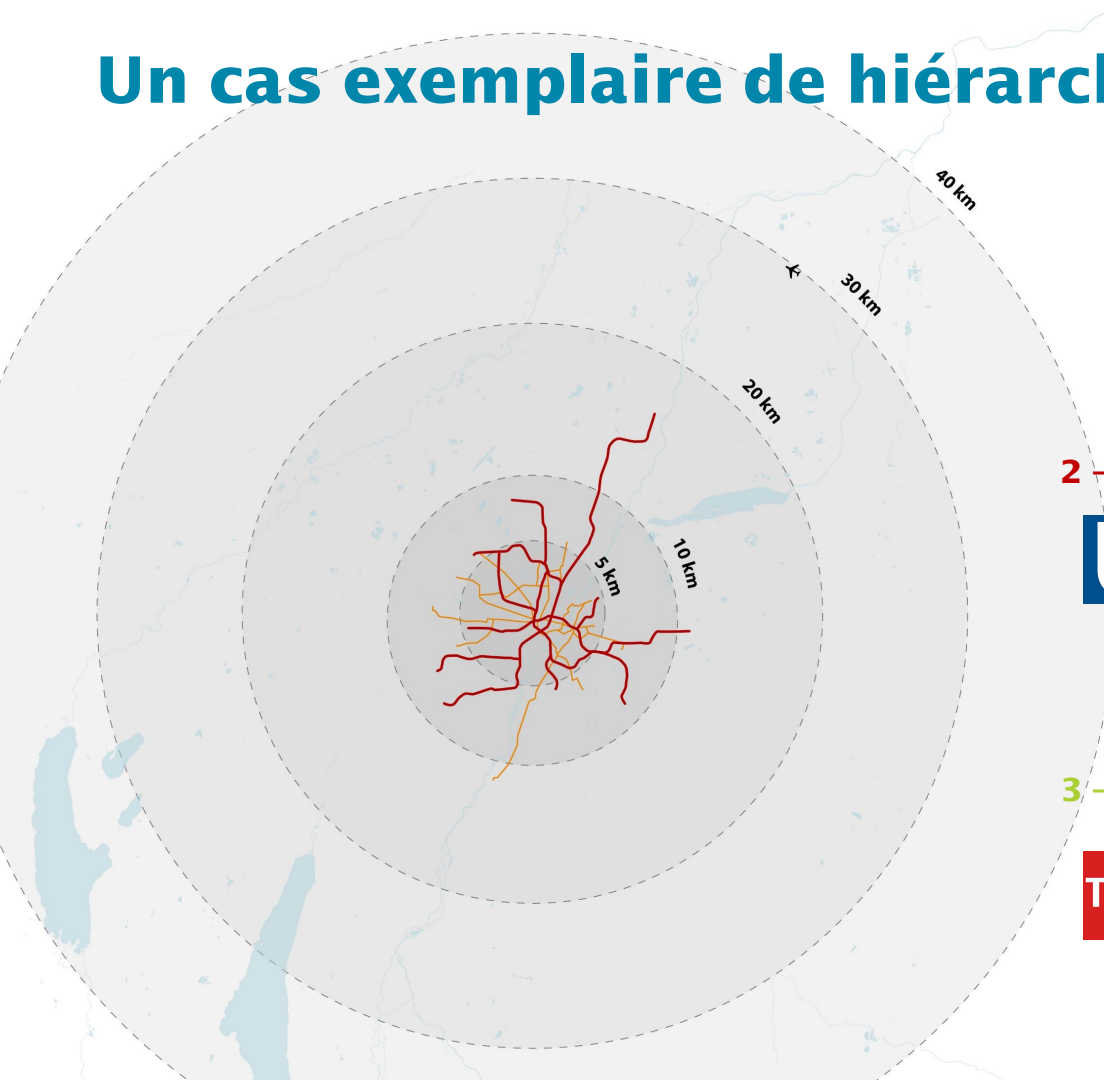
Fréquence : 5 à 8 min

Achalandage : 285 000 voy./jour





# Un cas exemplaire de hiérarchie: Munich



## 2 – Réseau structurant à portée urbaine

### **U** U-Bahn

Longueur du réseau : 103 km

Nombre de lignes : 6

Fréquence : 3 à 8 min

Achalandage : 980 000 voy./jour



## 3 – Réseau structurant complémentaire

### **Tram** Straßenbahn

Longueur du réseau : 82 km

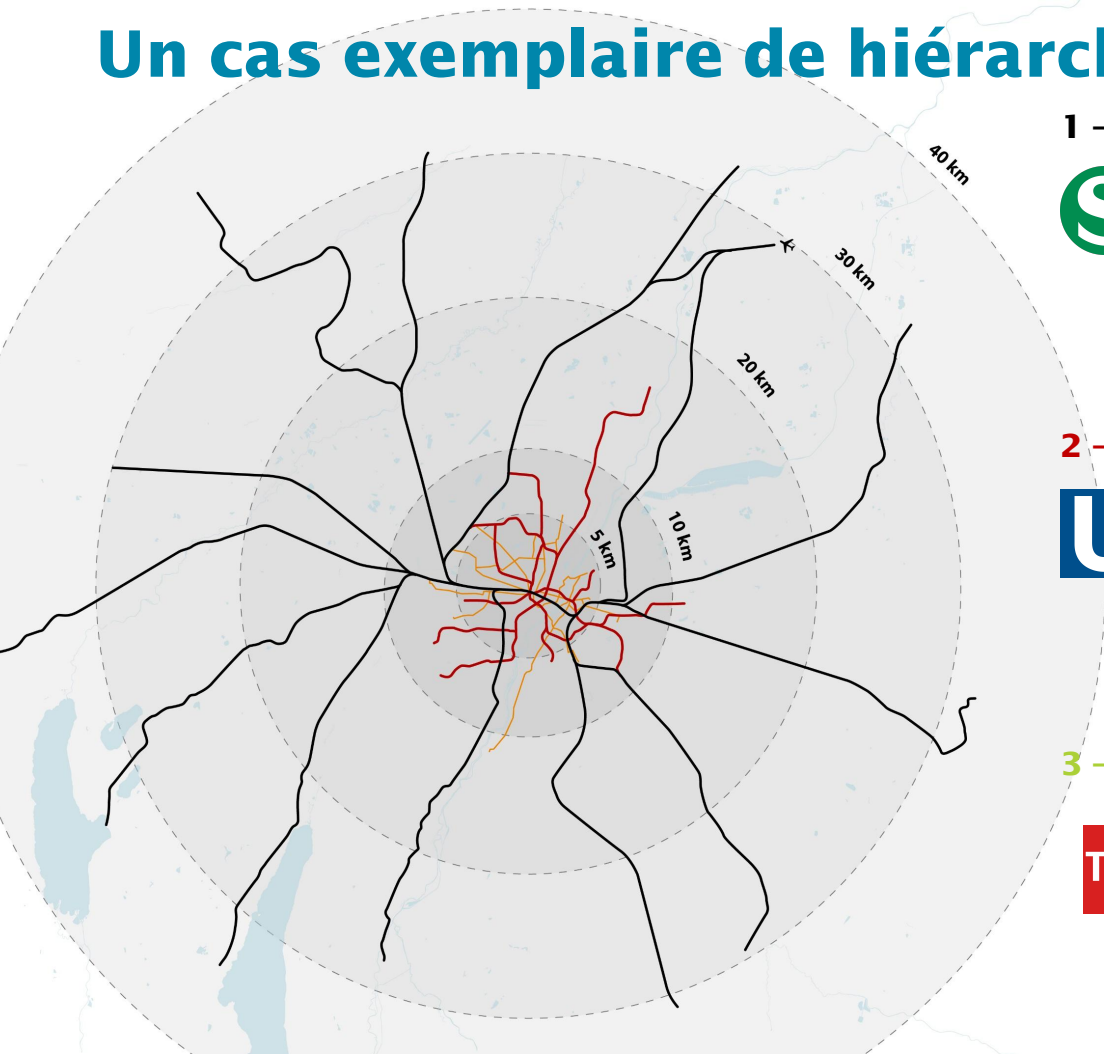
Nombre de lignes : 13

Fréquence : 5 à 8 min

Achalandage : 285 000 voy./jour



# Un cas exemplaire de hiérarchie: Munich



## 1 - Réseau structurant à portée régionale

### **S** S-Bahn

Longueur du réseau : 442 km  
Nombre de lignes : 8  
Fréquence : 2 à 20 min  
Achalandage : 800 000 voy./jour



## 2 - Réseau structurant à portée urbaine

### **U** U-Bahn

Longueur du réseau : 103 km  
Nombre de lignes : 6  
Fréquence : 3 à 8 min  
Achalandage : 980 000 voy./jour



## 3 - Réseau structurant complémentaire

### **Tram** Straßenbahn

Longueur du réseau : 82 km  
Nombre de lignes : 13  
Fréquence : 5 à 8 min  
Achalandage : 285 000 voy./jour



# Comment Montréal se compare-t-elle à ses pairs internationaux?



Dans le grand Montréal, un réseau à portée régionale adéquat fait presque complètement défaut.

## Et les trains de banlieue de EXO ?

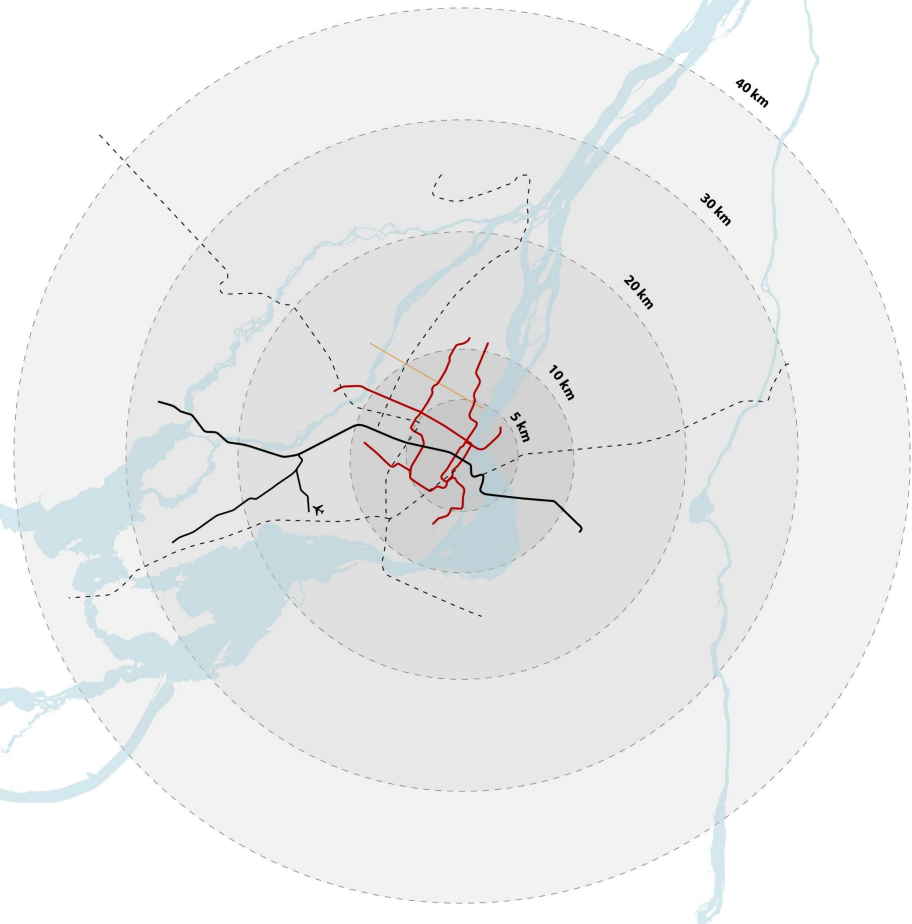
Le trains de banlieue actuels ont la portée d'un réseau régional, **mais n'ont pas la fréquence ni la vitesse commerciale pour satisfaire ce rôle de manière efficace.** De plus, ils n'assurent pas une desserte diamétrale banlieue-centre-banlieue, mais plutôt radiale.

Le **REM de l'Ouest, actuellement en construction, comble partiellement ce manque**, mais seulement pour une partie de la CMM. L'Est de la métropole risque d'avoir une desserte moins performante sans une connexion directe au centre-ville.

# MONTREAL

Ville 1,7 millions (4.830/km<sup>2</sup>)  
Aire métropolitaine 4.1 millions (930/km<sup>2</sup>)

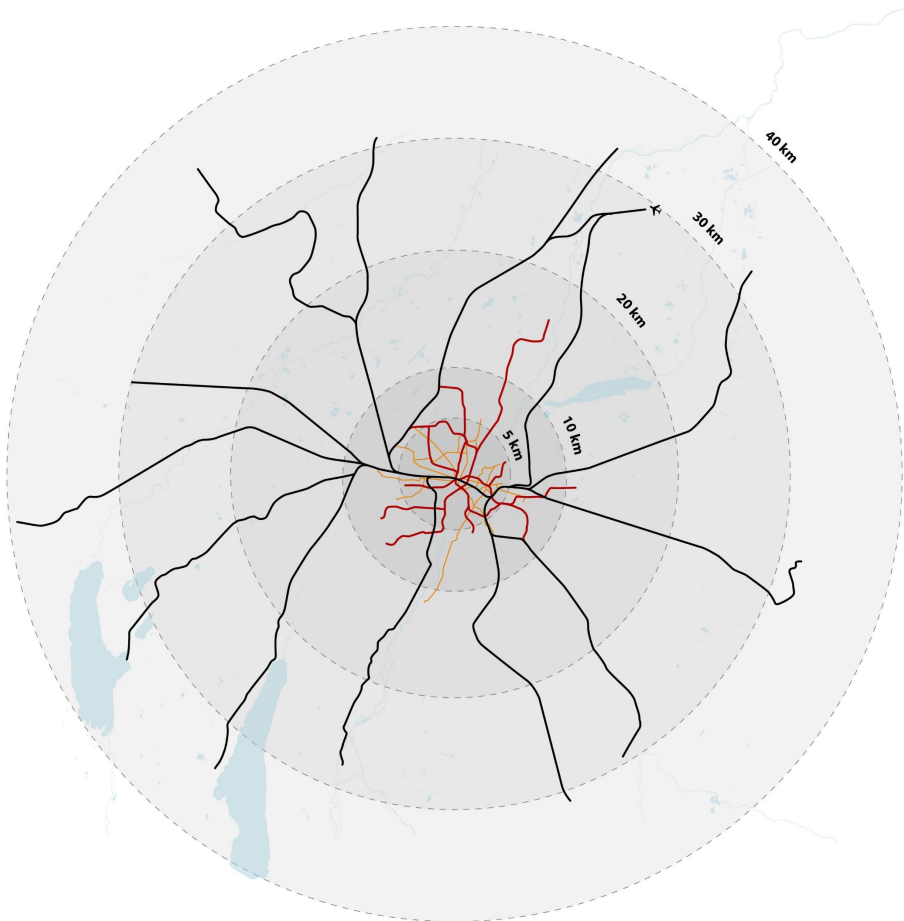
- Trains de banlieue
- REM
- Métro
- SRB



# MUNICH

Ville 1.4 millions (4.790/km<sup>2</sup>)  
Aire métropolitaine 2.9 millions (460/km<sup>2</sup>)

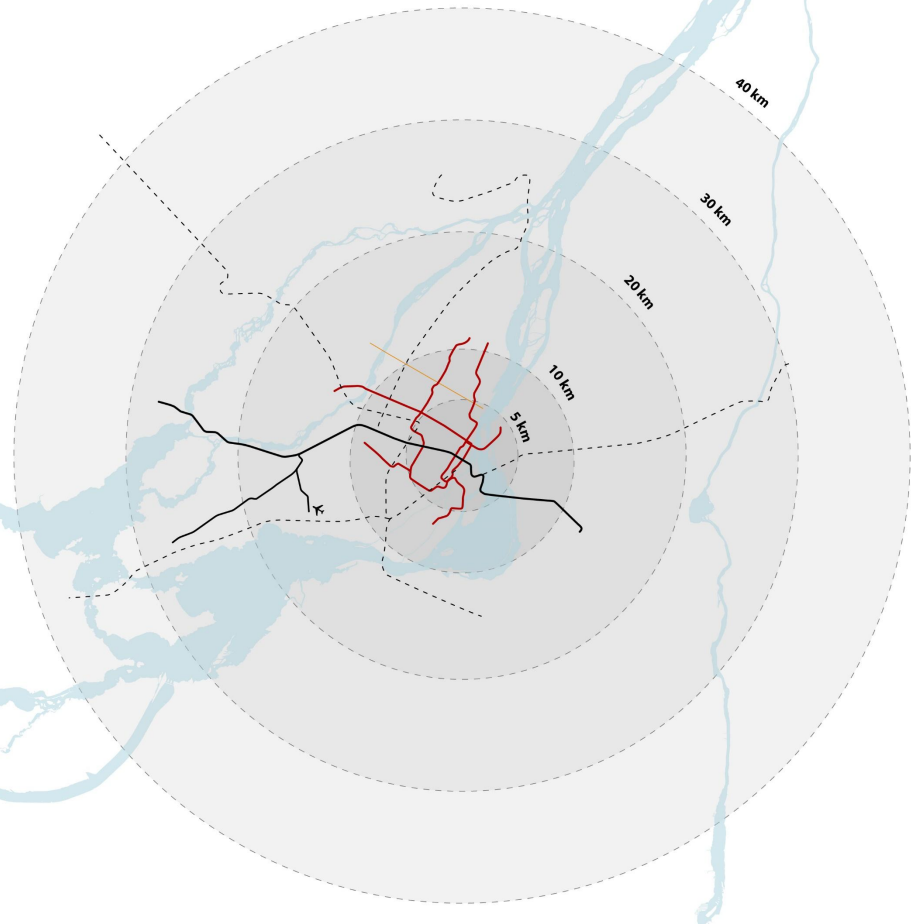
- Trains suburbains (S-Bahn)
- Métro (U-Bahn)
- Tramway (Strassenbahn)



# MONTREAL

Ville 1,7 millions (4.830/km<sup>2</sup>)  
Aire métropolitaine 4.1 millions (930/km<sup>2</sup>)

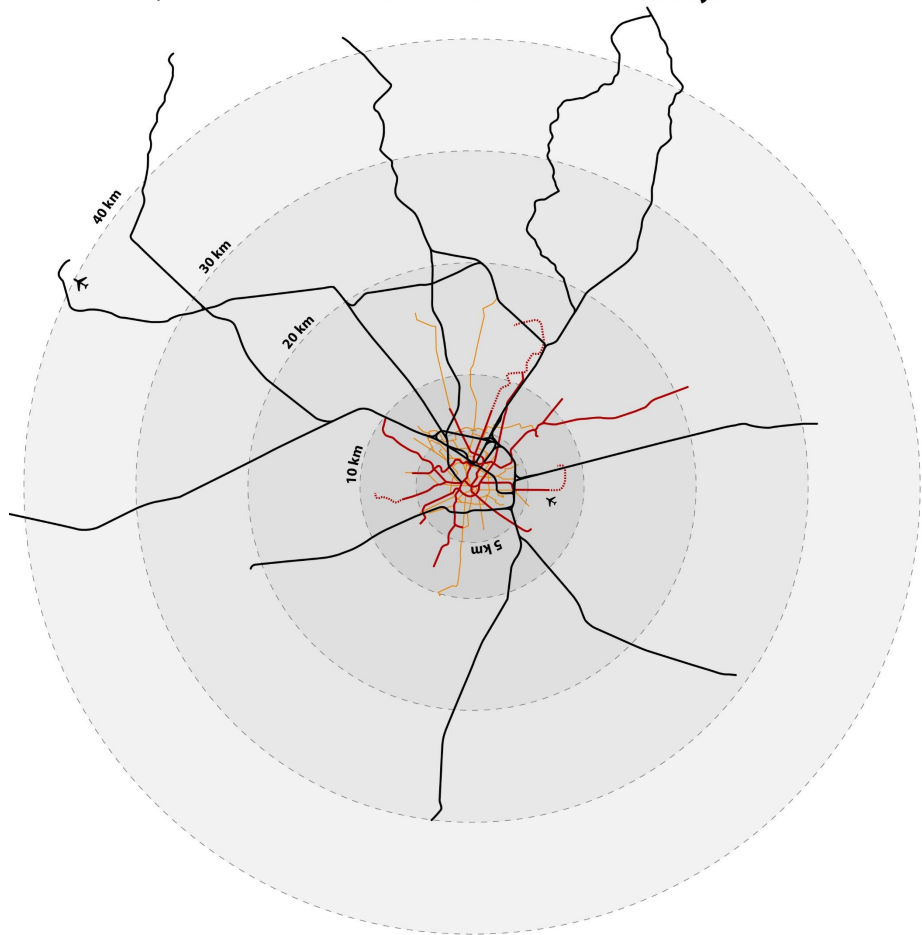
- Trains de banlieue
- REM
- Métro
- SRB

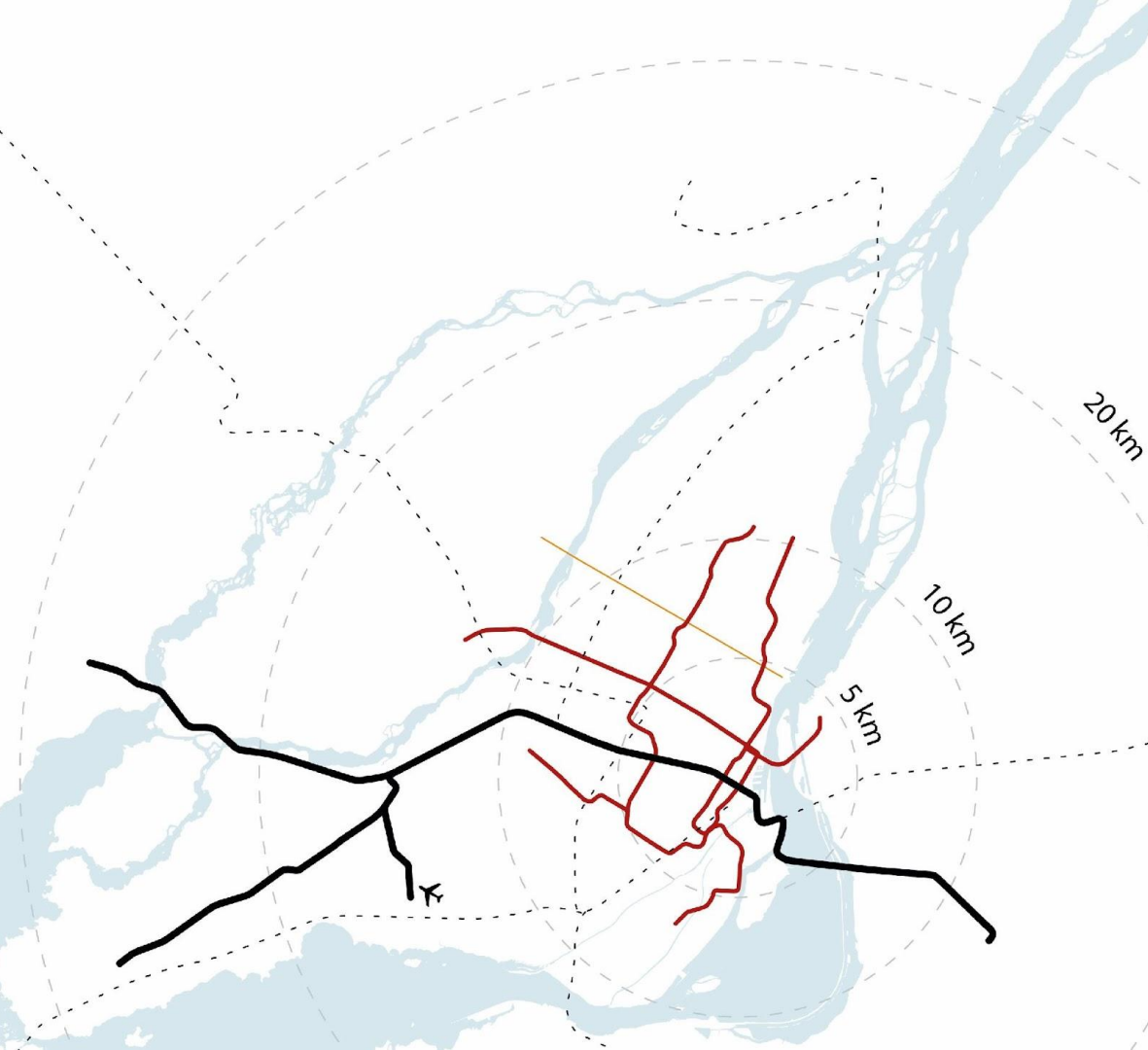


# MILAN

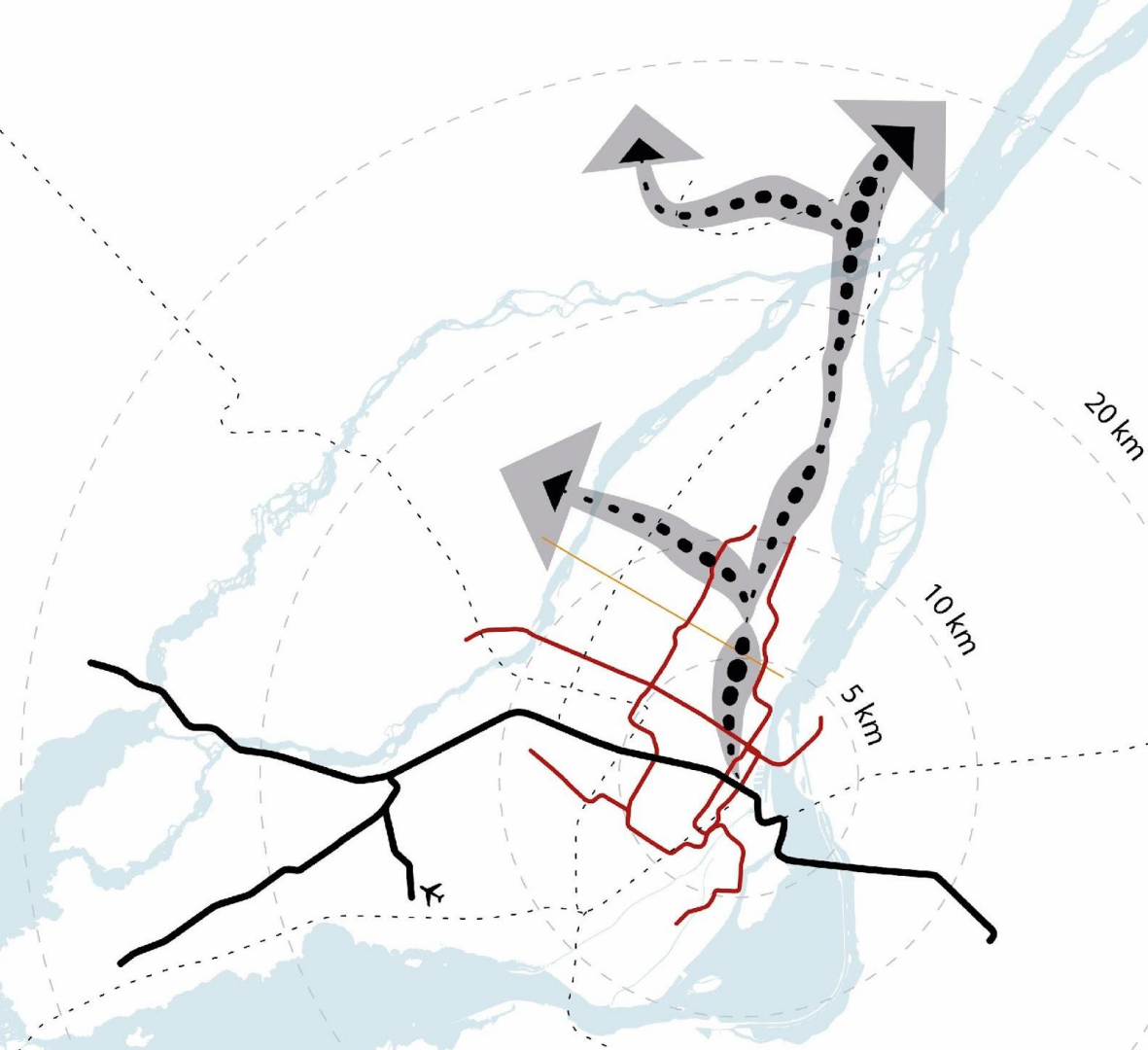
Ville 1,4 millions (7.550/km<sup>2</sup>)  
Aire métropolitaine 4.9 millions (930/km<sup>2</sup>)

- Trains suburbains (*linea S*)
- Métro
- Tramways





**Aujourd'hui, les secteurs à l'Est de la métropole ne jouissent pas d'une desserte à portée régionale comparable à celle offerte par le REM dans l'Ouest et le Sud en termes de fréquence, de vitesse commerciale, de couverture et de connectivité au centre-ville et au reste du réseau structurant de la CMM.**



**Aujourd'hui, les secteurs à l'Est de la métropole ne jouissent pas d'une desserte à portée régionale comparable à celle offerte par le REM dans l'Ouest et le Sud en termes de fréquence, de vitesse commerciale, de couverture et de connectivité au centre-ville et au reste du réseau structurant de la CMM.**

# L'importance du maillage au centre

Dans tous les exemples internationaux d'agglomération de taille semblable à Montréal, le centre de l'agglomération est le lieu par lequel la plupart **des chaînes de déplacement à l'échelle régionale transitent, y compris celles de banlieue à banlieue.**

Pourquoi? Car c'est au centre de l'aire métropolitaine que l'on peut assurer de manière efficace un maximum de **connexions vers toutes les destinations, tout en maximisant les points de correspondance.**

Une desserte structurante de l'Est qui évite le centre-ville rendrait les déplacements régionaux en transport en commun beaucoup moins attrayants en raison du **nombre accru de correspondances nécessaire, causées par l'absence d'une connexion directe avec les lignes orange, jaune et le REM de l'Ouest.**

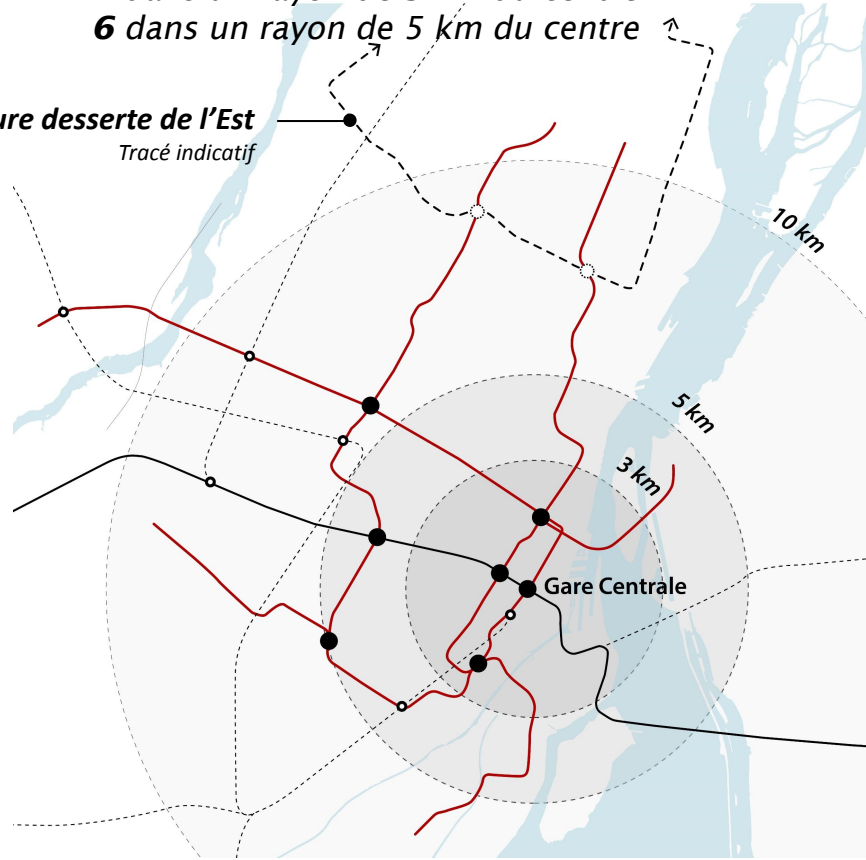




# 7 points de correspondance

4 dans un rayon de 3 km du centre  
6 dans un rayon de 5 km du centre

*Future desserte de l'Est*  
*Tracé indicatif*

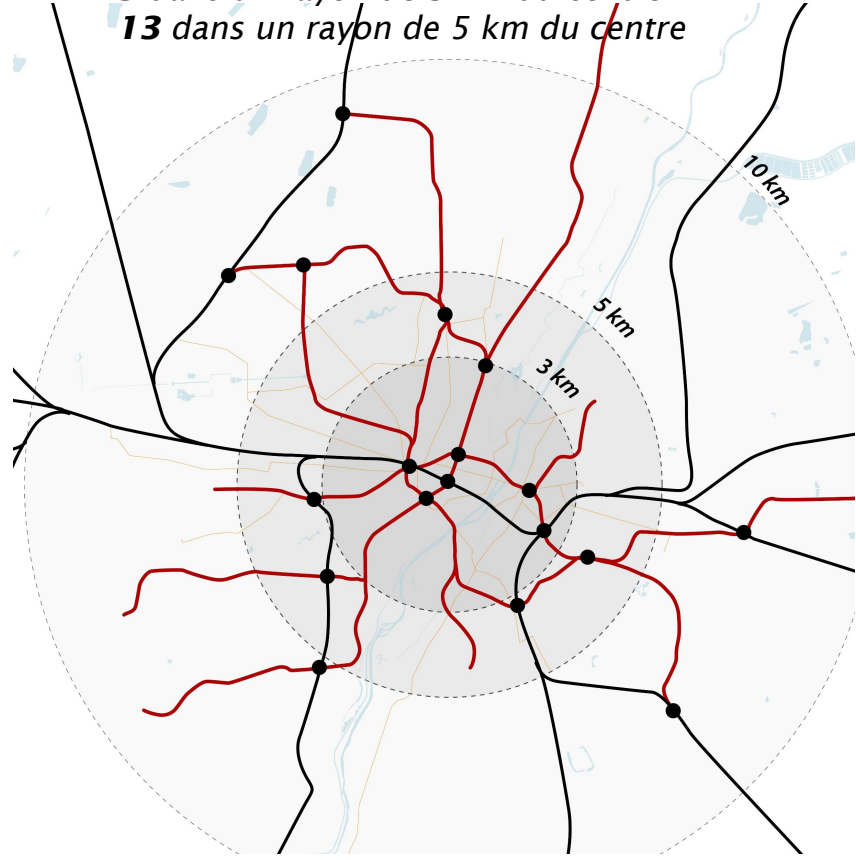


**Montréal**



# 18 points de correspondance

9 dans un rayon de 3 km du centre  
13 dans un rayon de 5 km du centre



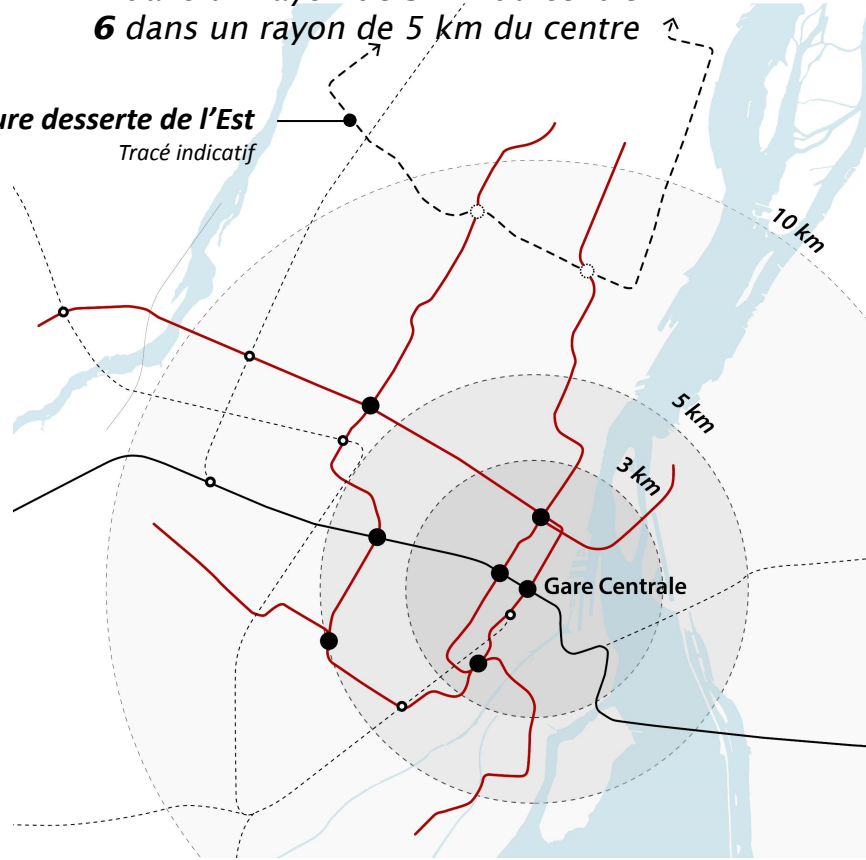
**Munich**



# 7 points de correspondance

4 dans un rayon de 3 km du centre  
6 dans un rayon de 5 km du centre

*Future desserte de l'Est*  
Tracé indicatif

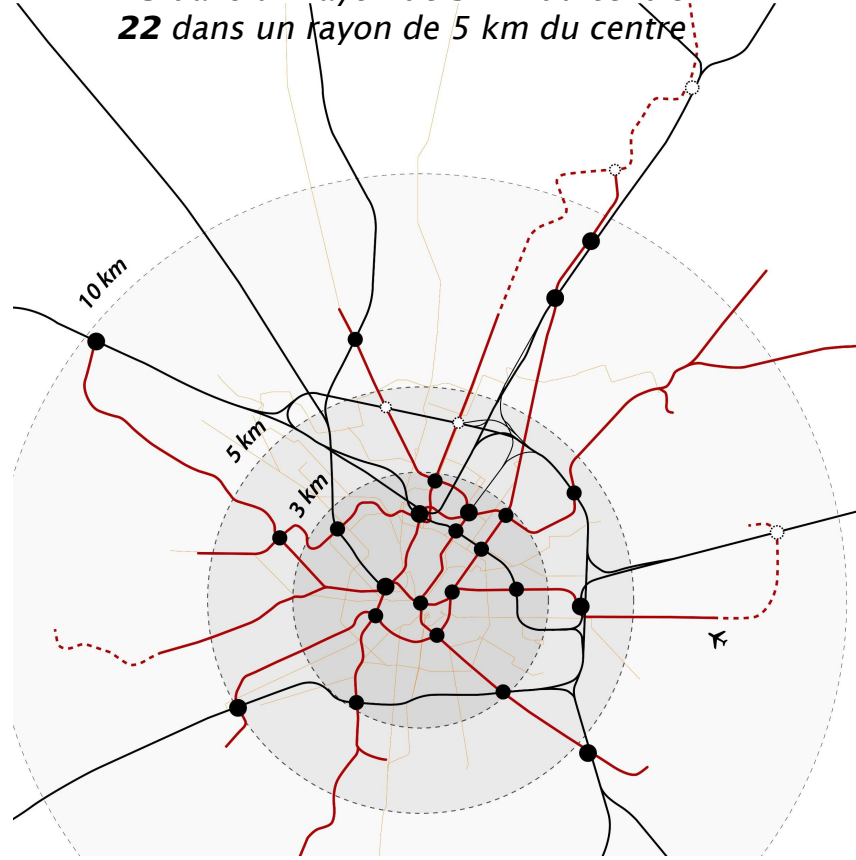


**Montréal**



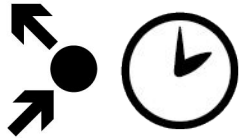
# 29 points de correspondance

15 dans un rayon de 3 km du centre  
22 dans un rayon de 5 km du centre



**Milan**

# Pourquoi les correspondances forcées sont-elles un « problème » ?



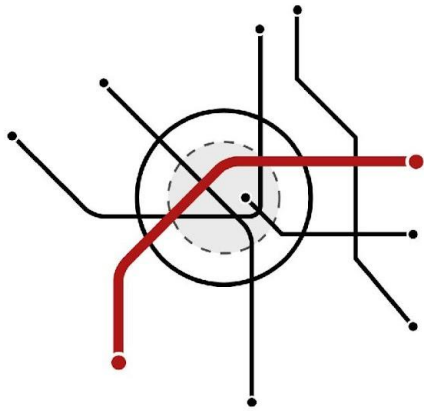
Le concept du « *Transfer Penalty* »

Le temps nécessaire à une correspondance (attente moyenne + déplacement entre arrêts) est perçu par les usagers comme **15,2 à 17,7 fois plus long** que celui passé dans un véhicule en marche (*Garcia Martines at al., 2018*).

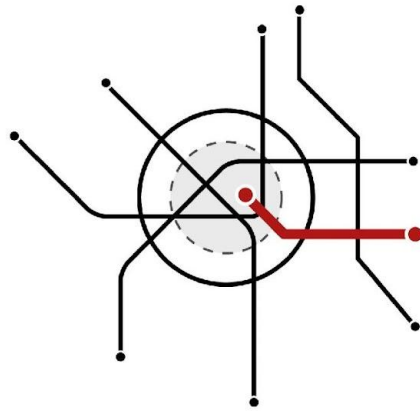
Imposer une correspondance supplémentaire aux usagers se dirigeant vers le centre-ville et les autres secteurs du Grand Montréal couverts par les lignes orange et jaune du métro ainsi que par le REM de l'Ouest **réduit considérablement l'avantage perçu par les usagers**, malgré un investissement considérable dans cette nouvelle infrastructure.

# L'architecture typique du réseau de portée régionale: *Des lignes diamétrales plutôt que tangentielles*

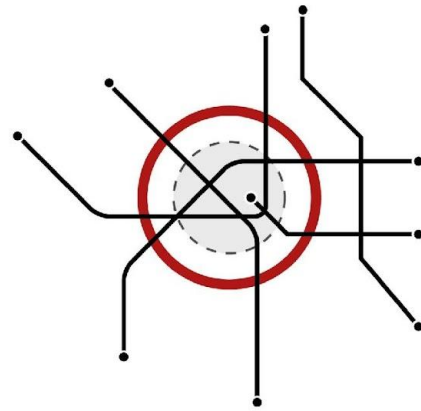
Du point de vue de l'organisation spatiale, les lignes de Transport en Commun (TeC) structurantes s'organisent normalement en quatre grandes catégories:



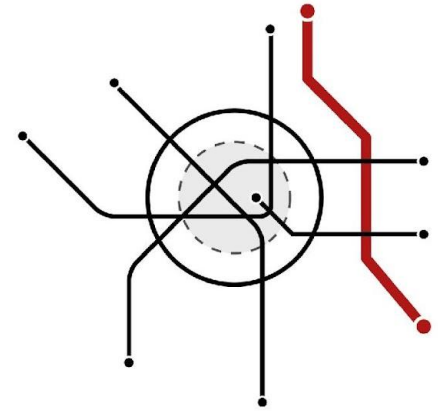
*Ligne diamétrale*



*Ligne radiale*



*Ligne circulaire*



*Ligne tangentielle*

# L'architecture typique du réseau à portée régionale: *Des lignes diamétrales plutôt que tangentielles*

Pour **assurer des déplacements en minimisant le nombre de correspondances**, l'architecture des réseaux à portée régionale est organisée de manière à garantir **l'interconnexion de toutes les lignes avec toutes les lignes**.

Cela se réalise par une structure composée de lignes diamétrales **banlieue-centre-banlieue** partageant un ou plusieurs troncs communs au centre-ville.

De plus, c'est au centre de l'agglomération que se trouve **le nœud principal de connexion à l'échelle suprarégionale**. La Gare centrale est souvent le lieu où les réseaux à portée urbaine et régionale se connectent aux lignes ferroviaires de moyenne et longue distance, comme les TGV.

# Les meilleures pratiques internationales: *un effort généralisé pour se doter de lignes diamétrales*

Cette tendance vers la **configuration des réseaux à portée régionale par lignes diamétrales banlieue-centre-banlieue**, partageant un ou des troncs communs, n'est pas un hasard, mais bien une configuration désirée par les planificateurs partout dans le monde depuis l'entre-deux-guerres, souvent par le biais de la réalisation de grands ouvrages d'infrastructure.

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 centre-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 tronc commun** (Cervero, 1999).

# La faiblesse des lignes structurantes tangentielles

**Les lignes de TeC structurantes tangentielles**, c'est-à-dire des lignes qui assurent une desserte périphérique et qui fonctionnent « en porte-à-faux », c'est-à-dire par rabattement sur d'autres lignes portantes pour assurer les connexions régionales, ont tendance à être **peu performantes comparées aux lignes diamétrales**, qui assurent un meilleur maillage avec le centre de l'agglomération.

Les **ligne 11 et 12 du métro de Madrid**, la ligne 4 – Sheppard du métro de Toronto et la ligne 11 du métro de Naples sont des cas exemplaires de **lignes tangentielles peu performantes**.

# Les lignes verte et bleue assureront-elles une desserte « suffisante » pour l'Est ?

Même avec le prolongement de la ligne bleue du métro jusqu'à Anjou et la mise en service du SRB Pie-IX, la desserte de l'Est par des modes structurants **va rester déficitaire, tant en termes de capacité que de couverture fine** des territoires denses et historiquement mal desservis, comme l'est du Plateau et Rosemont.

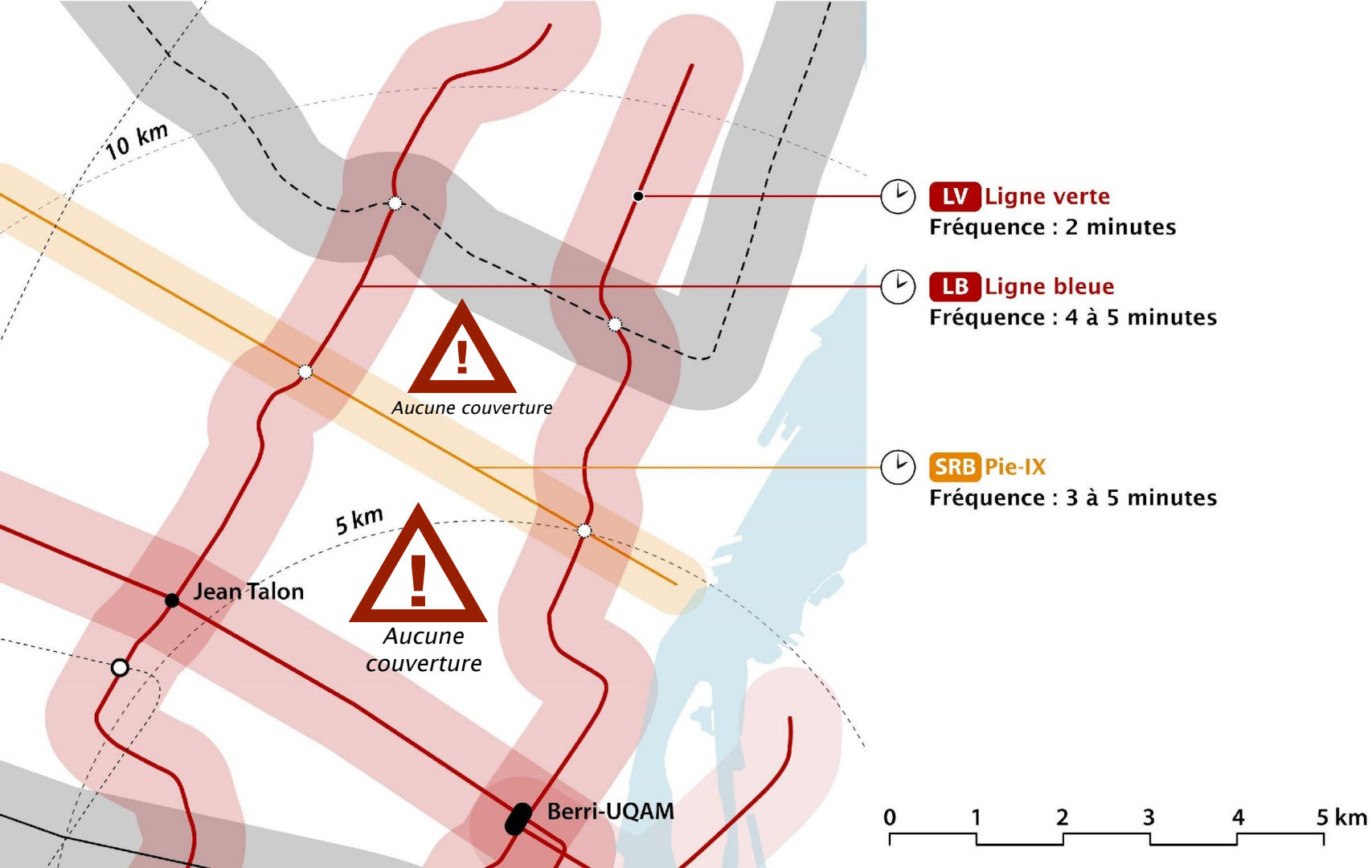
En comparaison, le secteur Nord-Est de Milan, situé entre 5 et 10 km du centre-ville, est desservi par **deux lignes structurantes à portée régionale, 2 lignes de métro, 2 lignes de tramway diamétrales et une ligne tangentielle.**

Une desserte plus capillaire de l'Est est aussi nécessaire pour soutenir les **efforts de densification de ces secteurs et de report modal vers le TeC.**



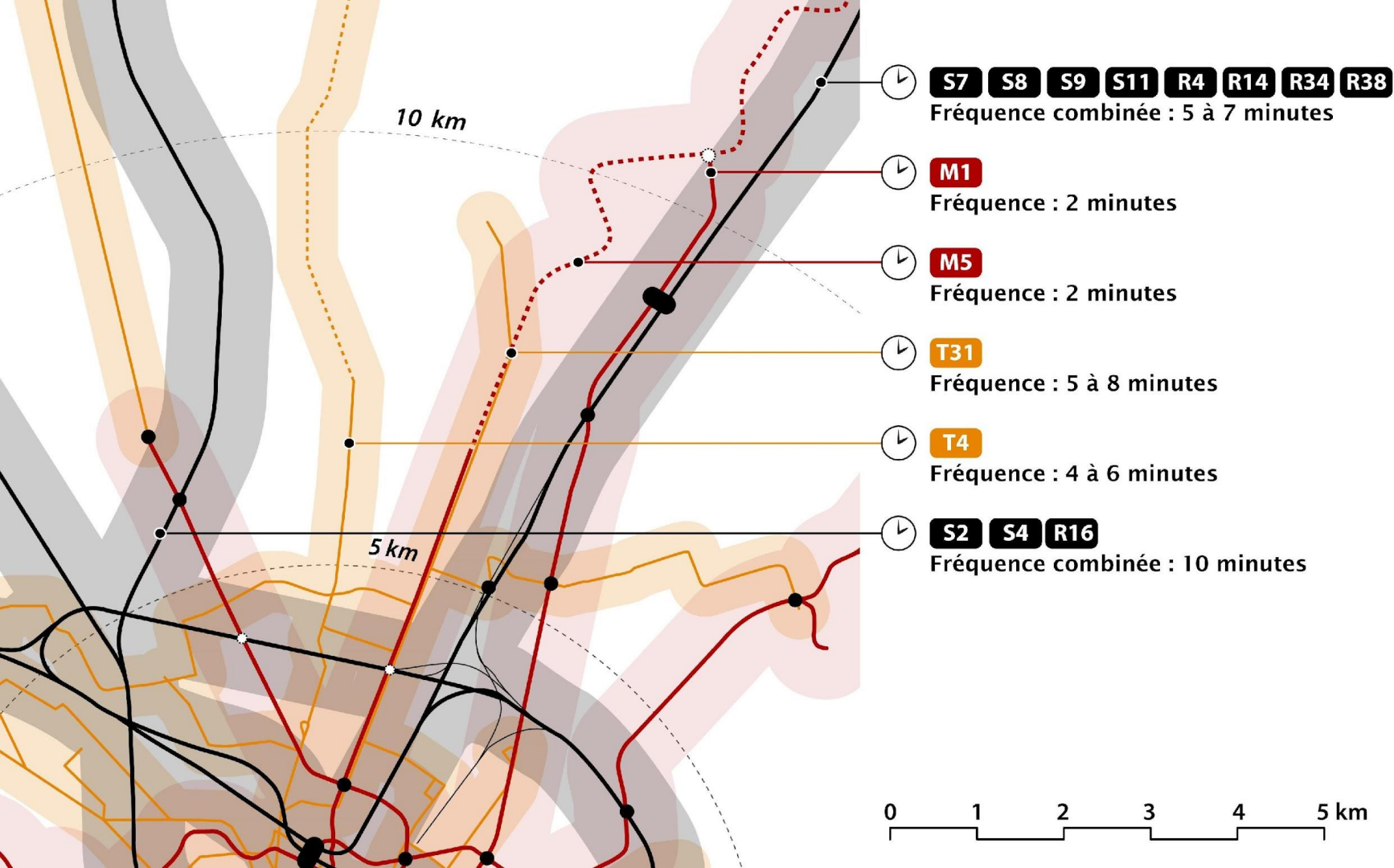
# Montréal

Desserte de l'Est après prolongation de la ligne bleue



# Milan

Desserte actuelle du Nord-Est



# Les critères de la société civile de l'Est

- **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 ;
- 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 ;
- Agir comme un réel **levier de revitalisation urbaine** du territoire et le pourvoir des investissements nécessaires afin de maximiser la création de valeur et l'intégration urbaine autour du tracé.

# NOUVEAU REM DE L'EST

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



Une proposition de  
**Christian Yaccarini** et **Christian Savard**  
Avec l'appui de  
**Marco Chitti**

# Description des branches

## 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)

## 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)

## 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.

# Une connectivité inégalée au cœur de la métropole



**5** nouveaux  
points de  
correspondance



**Nombre de correspondances  
nécessaires depuis l'Est**

Zone de desserte de l'Est

**La valeur ajoutée  
d'une connexion  
au centre-ville :  
une connexion  
régionale inégalée  
pour l'Est**



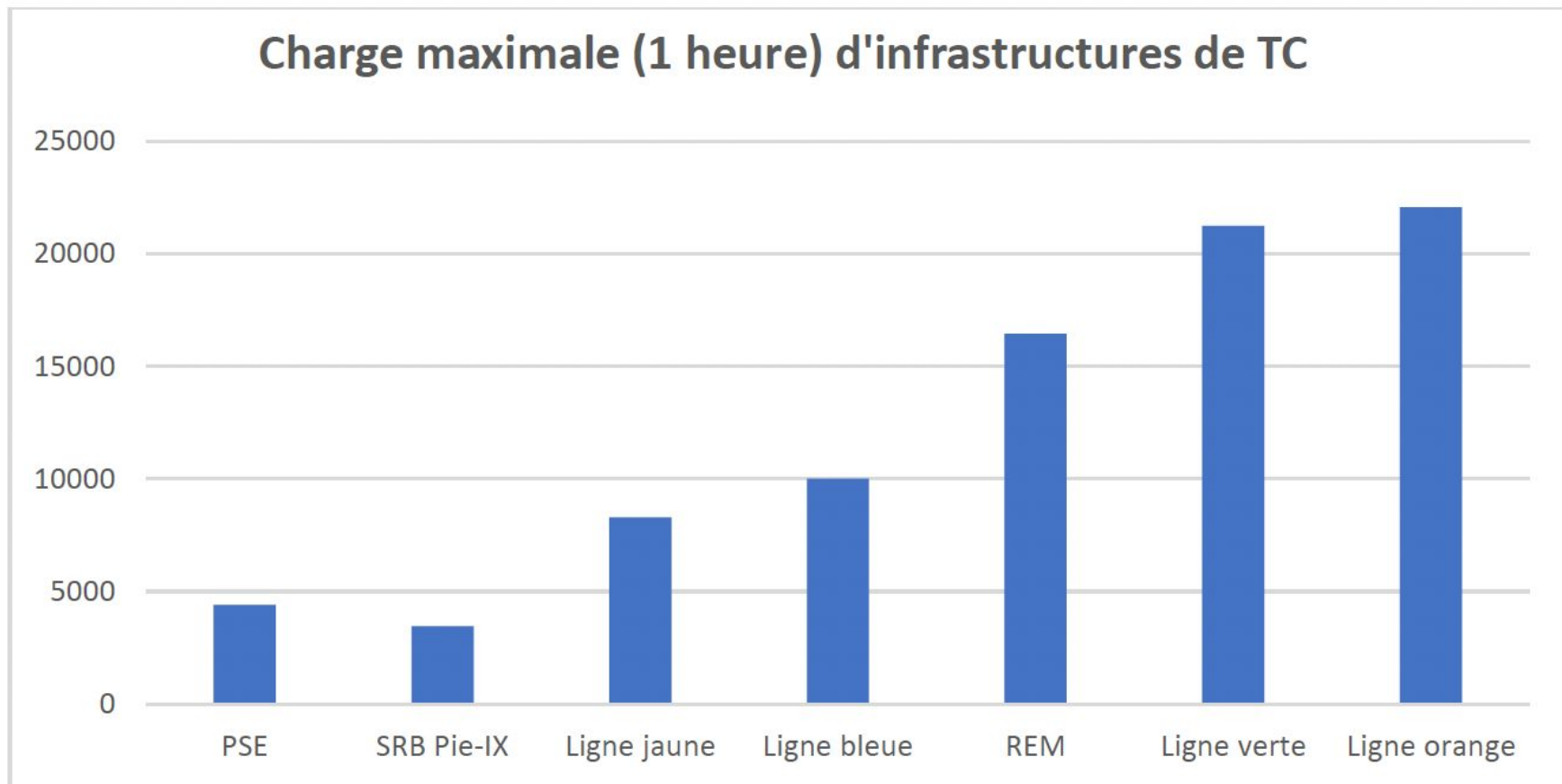
**Nombre de correspondances  
nécessaires depuis l'Est**

Zone de desserte de l'Est

**La valeur ajoutée  
d'une connexion  
au centre-ville :  
une connexion  
régionale inégalée  
pour l'Est**



Figure 65. La charge maximale de l'heure de pointe d'infrastructures de transport collectif, dans la région métropolitaine de Montréal, en 2036



**Reprendre l'initiative,  
retrouver la raison,  
maintenir l'ambition**



Reprendre l'initiative, retrouver la raison, maintenir l'ambition

# Trois actions pour bien desservir l'Est de Montréal



# Trois actions pour bien desservir l'Est de Montréal

---

## **ACTION #1**

**Maintenir un niveau  
d'ambition au moins  
égal à celui du REM de  
l'Ouest**



# Il y a urgence d'agir : un REM pour l'Est de l'île de Montréal sans lien vers le centre-ville, c'est une occasion ratée.

À l'aube de la mise en service du REM à l'Ouest de Montréal, le projet de « REM de l'Est » navigue encore dans l'inconnu, sans tracé définitif et sans échéancier établi. Toutefois il y a urgence d'agir.

Face à l'urgence de la crise du logement et à l'urgence de la crise climatique, l'Est de l'île de Montréal apparaît comme une solution évidente avec des terrains minéralisés à reconverter. Les terrains sont là, mais pas les infrastructures de transport. Au regard de cette réalité, il nous apparaît primordial que, dans un horizon rapproché, l'Est de Montréal soit équipé d'un nouveau transport collectif structurant relié au cœur de la métropole ainsi qu'au reste du réseau. À cet effet, le futur « REM de l'Est » doit aller rejoindre le centre-ville en souterrain à partir de la station l'Assomption en venant ainsi se connecter à la Gare Centrale et au REM de l'Ouest.

Pourtant, depuis que le projet de « REM de l'Est » a été retiré à CDPQ Infra et repris en main par les autorités régionales et québécoises (ARTM, STM, Ville de Montréal et ministère des Transports et de la Mobilité durable), nous sommes dans les limbes. Les récents développements ont suscité plus de questions que de réponses. Seul un rapport intermédiaire a été pu-

blé en janvier dernier et dans ce dernier, la clé de voûte du projet, soit le lien vers le centre-ville brillait par son absence.

Le projet initial est en train de passer d'un projet de réseau complet de métro léger connecté au cœur de la métropole à un simple projet de rabattement vers la ligne verte. Un REM pour l'Est de l'île de Montréal sans lien au centre-ville, et donc sans lien avec le cœur du réseau pour faciliter et pour permettre des interconnexions simples avec tous les secteurs de la ville, c'est une occasion ratée. Cette stratégie de rabattement n'est pas à la hauteur des besoins de l'Est de Montréal et des promesses qui lui ont été faites. Elle renforcera et rendrait permanente une profonde iniquité économique et sociale envers l'Est de Montréal, particulièrement par rapport à l'ouest de la Ville.

En février dernier, dans son allocution lors d'un événement de la Chambre de commerce de l'Est de Montréal où étaient rassemblés plus de 300

partenaires de l'Est de Montréal, la nouvelle ministre des Transports et de la Mobilité durable, Geneviève Guilbault, a semé l'enthousiasme en rappelant l'importance de considérer le lien direct avec le centre-ville. Nous sommes convaincus qu'il faut considérer et étudier sérieusement cette option dès maintenant.

## Vers une aggravation des iniquités territoriales

Soyons réalistes, entre l'ouverture imminente du REM de l'Ouest et l'ouverture d'un « REM de l'Est », c'est au-delà de 10 ans qui sépareront les deux projets. L'impact sera majeur pour les résidents de l'Est, en venant à la fois exacerber les iniquités existantes sur le plan socio-économique et en venant miner les chances d'un redéveloppement dans l'Est de l'île de Montréal. Pendant ce temps, l'attractivité du REM de l'Ouest offre un avantage concurrentiel majeur notamment sur le plan de la localisation des entreprises et du développement immobilier. Les capitaux attirent les capitaux.

Dans 10 ans, ce sera un écart incommensurable qui séparera les deux territoires en matière de développement. Comment attirer des familles, des étudiants, des travailleurs et améliorer la qualité de vie des résidents de l'Est sans un réseau de transport structurant? D'autant plus qu'avec le REM de l'Ouest, ce sont les quartiers riches : Baie-d'Urfe, Kirkland, Outremont et Ville Mont-Royal qui bénéficieront

d'un système de transport en commun efficace et qui auront ainsi accès directement ou presque au cœur du réseau, aux universités montréalaises, à l'aéroport, à la Gare Centrale et à des correspondances avec les lignes orange, verte, jaune et bleue. Pour les gens de Rivière-des-Prairies - Pointe-aux-Trembles, Montréal-Nord, Montréal-Est, Tétréauville, Rosemont et l'Est du Plateau, c'est l'autobus pour encore minimalement une décennie.

La connexion proposée, soit une ligne directe entre Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies, ne vient pas répondre à la situation d'enclavement de l'Est, il n'y a pas de réelle nécessité de se promener entre Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies en REM. La stratégie de rabattement vers le métro est une vue de l'esprit. Considérant le développement immobilier prévu, dans dix ans, la ligne verte sera saturée.

## L'urgence d'une prise de leadership

Ce projet a besoin de leadership. À cet effet, nous interpellons la maîtresse Plante et la vice-première ministre et ministre des Transports Guilbault afin d'assumer ce leadership puisque dans la situation d'urgence dans laquelle nous sommes, un plan en 2026, c'est beaucoup trop loin.

Une Anne Couillard Consultante en gestion de l'éducation et administratrice Alliance pour l'Est de Montréal

**Béatrice Alain**  
Directrice générale  
Chantier de l'Économie  
Sociale

**René Audet**  
Titulaire de la Chaire  
de recherche sur la  
transition écologique  
Université du Québec  
à Montréal

**Terry Batos**  
Directeur général  
Via d'Espoir

**François Bergeron**  
Directeur général  
CDC Centre-Sud

**Aleck Brodeur**  
Pharmacien-propriétaire  
Familiprix Montréal-Est

**Jean-Denis Charest**  
Président-directeur  
général  
Chambre de commerce  
de l'Est de Montréal

**Pierre Choquette**  
Président  
Fondation de la Cuisine  
Collective Hochelaga-  
Maisonneuve

**François Claveau**  
Directeur général  
Corporation Mainbourg

**Anne Couillard**  
Consultante en gestion  
de l'éducation  
et administratrice  
Alliance pour l'Est  
de Montréal

**Malika Habel**  
Directrice générale  
Collège de Maisonneuve

**Benoist  
De Peyrelongue**  
Directeur général  
La Cuisine Collective  
Hochelaga-Maisonneuve

**Julie Desharnais**  
Directrice générale  
Fondation Hôpital  
Maisonneuve-Rosemont

**Sarah V. Doyon**  
Directrice générale  
Trajectoire Québec

**Noushig Eloyan**  
Directrice générale  
La Chambre de  
commerce et d'indus-  
trie de Montréal-Nord  
(CCIMN)

**Sonia Gagné**  
Architecte, associée  
principale  
Provencier, Roy

**Jean-François Gosselin**  
Directeur général  
Le Pôle -  
Développement local  
Montréal-Nord

**Daniel Gratton**  
Directeur général  
Société Ressources-  
Loisirs de Pointe-  
aux-Trembles

**Sabrina Fauteux**  
Directrice générale  
Concertation Saint-  
Léonard

**Benoit Lévesque**  
Professeur émérite  
UQAM

**Emmanuelle Hébert**  
Directrice générale  
Culture Montréal

**Louis-Edgar  
Jean-François**  
PDG  
Groupe 3737

**Guy Laganière**  
Président  
Groupe Laganière

**Robert Lalancette**  
Directeur général  
Concertation Anjou

**Jean François Lalonde**  
Directeur général  
PME MTL Centre-Est

**Éric Langlois**  
Directeur général  
École nationale de cirque

**Josée Laprante**  
Directrice générale  
CRP Les Relevailles  
de Montréal

**Stéphane Laroche**  
Directeur général  
CPE Palou la coccinelle

**Stéphane Lavoie**  
Directeur général et  
de la programmation  
TOHU, la Cité des  
arts du cirque

**Anne-Marie Leclair**  
Associée  
Lg2

**Benoit Lévesque**  
Professeur émérite  
UQAM

**Sylvain Mandeville**  
Directeur général  
CÉGEP Marie-Victorin

**Marie-Anne Marchand**  
Chargée de  
développement du  
Quartier des arts  
du cirque  
PME MTL Centre-Est

**Karel Mayrand**  
Président-Directeur  
général  
Fondation du  
Grand Montréal

**Sébastien  
Parent-Durand**  
Directeur général  
ACHAT - Alliance  
des corporations  
d'habitations abordables  
du territoire du  
Grand Montréal

**Jimmy Pham**  
Pharmacien-propriétaire  
Les Toits de Mercier  
Uniprix Santé

**Marc Picard**  
Directeur général  
Caisse d'économie  
solidaire Desjardins

**Denis Pelletier**  
Président  
Chambre de Commerce  
de la Pointe-de-l'Île

**Nathalie Pételle**  
Directrice générale  
Centre des familles  
exceptionnelles

**Kevin Poiras**  
Directeur  
Table du quartier  
Mercier-Ouest

**Jean-Pierre Racette**  
Directeur général  
Société d'habitation  
populaire de l'Est  
de Montréal

**Ron Rayside**  
Architecte et Fondateur  
Rayside Labossière

**Marc-André Robertson**  
Vice-président  
HocheLab

**Emmanuel Rondia**  
Directeur général  
Conseil régional de  
l'environnement de  
Montréal

**Alain Rioux**  
Directeur  
Les Toits de Mercier

**Caroline Roy**  
Directrice générale  
Collège de Rosemont

**Jonathan Roy**  
Directeur général  
CDC de la Pointe

**Pierre Roy**  
Chargé de projet  
Corporation Mainbourg

**Sandra Sanchez**  
Co-directrice  
Réseau Alimentaire de  
l'Est de Montréal

**Christian Savard**  
Directeur général  
Vivre en Ville

**Céline Séguin**  
Vice-présidente du  
Conseil d'administration  
Alliance pour l'Est de  
Montréal

**Émilie Therrien**  
Présidente  
HocheLab

**Sylvain Tremblay**  
Directeur général  
Caisse de Pointe-aux-  
Trembles Desjardins

**Nelson Veilleux**  
Directeur général  
Ateliers Quatre Saisons

**Joëlle Vincent**  
Présidente du conseil  
d'administration  
Chambre de commerce  
de l'Est de Montréal

**Christian Yaccarini**  
Président et Chef de  
la direction  
Société de développe-  
ment Angus

# Trois actions pour bien desservir l'Est de Montréal

---

## ACTION #1

Maintenir un niveau  
d'ambition au moins  
égal à celui du REM de  
l'Ouest

## ACTION #2

Commencer par l'axe  
qui fait consensus: le  
lien entre le  
centre-ville et le  
Nord-Est



## ACTION #2

Commencer par l'axe qui fait consensus: le lien entre le centre-ville et le Nord-Est



**LA PRESSE**

GRAND MONTRÉAL

### Projet Montréal promet sa ligne rose en 2025

IMAGE FOURNIE PAR L'ÉQUIPE DE VALÉRIE PLANTE

Le cœur du plan de Valérie Plante en matière de transports en commun repose sur l'aménagement d'une cinquième ligne de métro, que la candidate a baptisée «la diagonale» en raison de son tracé oblique.



15:24 journaldemontreal.com

**le journal de montréal**

### REM de l'Est: des quartiers enclavés seront reliés efficacement au centre-ville

COURTOISIE

**GUILLAUME PELLETIER**  
Mardi, 15 décembre 2020 11:31  
MISE À JOUR Mardi, 15 décembre 2020 19:09

# Trois actions pour bien desservir l'Est de Montréal

---

## **ACTION #1**

Maintenir un niveau d'ambition au moins égal à celui du REM de l'Ouest

## **ACTION #2**

Commencer par l'axe qui fait consensus: le lien entre le centre-ville et le Nord-Est

## **ACTION #3**

Concevoir un plan de transport et de développement intégré pour l'Est de Montréal





Reprendre l'initiative, retrouver la raison, maintenir l'ambition

# Trois conditions pour l'avenir du transport en commun



# Trois conditions pour l'avenir du transport en commun

## A. Un chantier sur les coûts et l'évaluation des coûts des projets

	Toulouse, ligne C	Copenhague, ligne 3	Vancouver, Broadway	Vancouver, Langley
<b>Statut</b>	En construction (2027)	En service (2019)	En construction (2026)	En construction (2028)
<b>Longueur</b>	27 km	15,5 km	5,7 km	16,5 km
<b>Stations</b>	21	17	7	8
<b>Type</b>	80% aérien 20% surface	100% souterrain <i>Stations profondes</i>	88% souterrain 12% aérien	100% aérien
<b>Coûts</b>	200 M\$/km	315 M\$/km	500 m\$/km	204 M\$/km



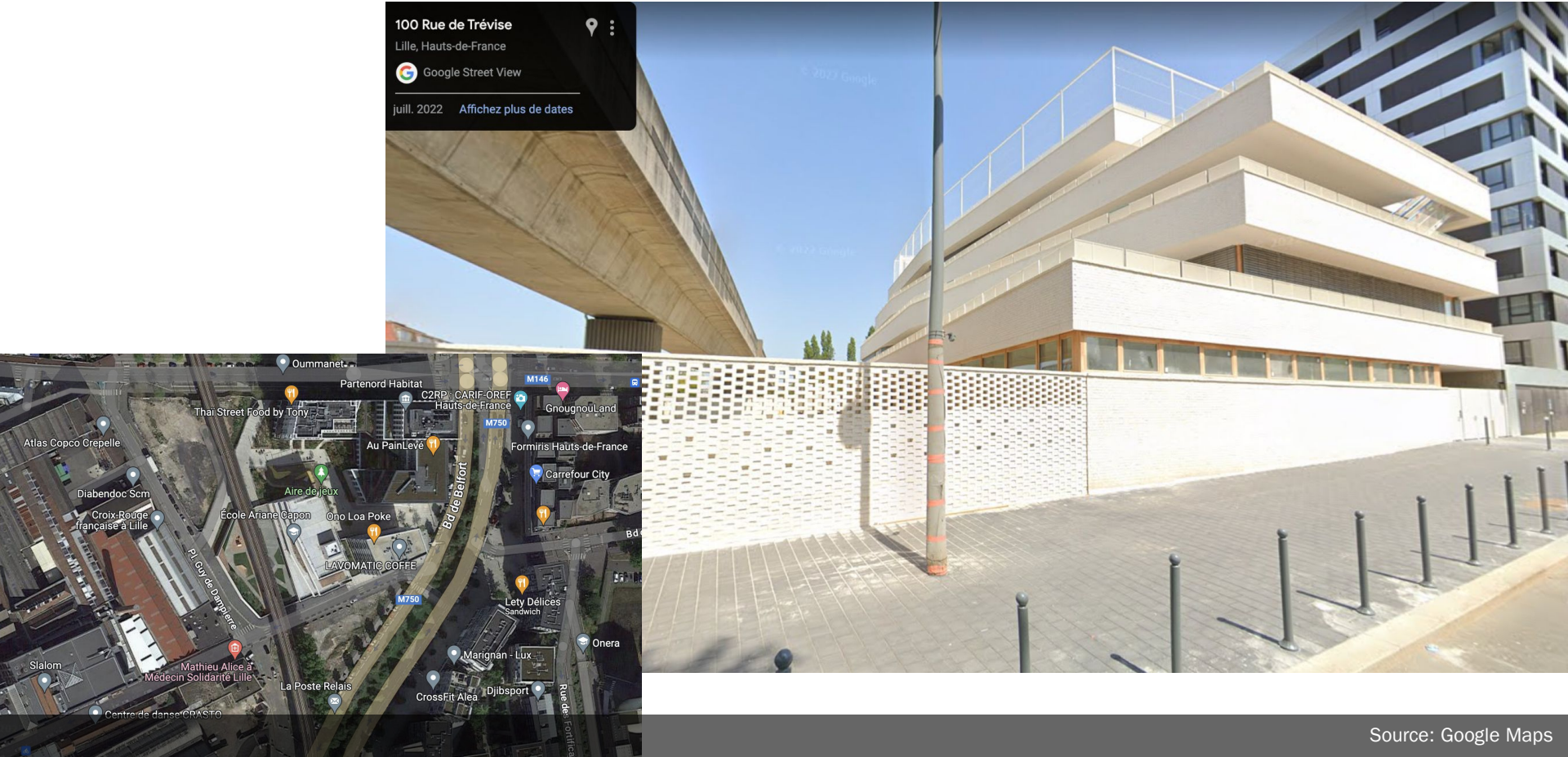
# Trois conditions pour l'avenir du transport en commun

---

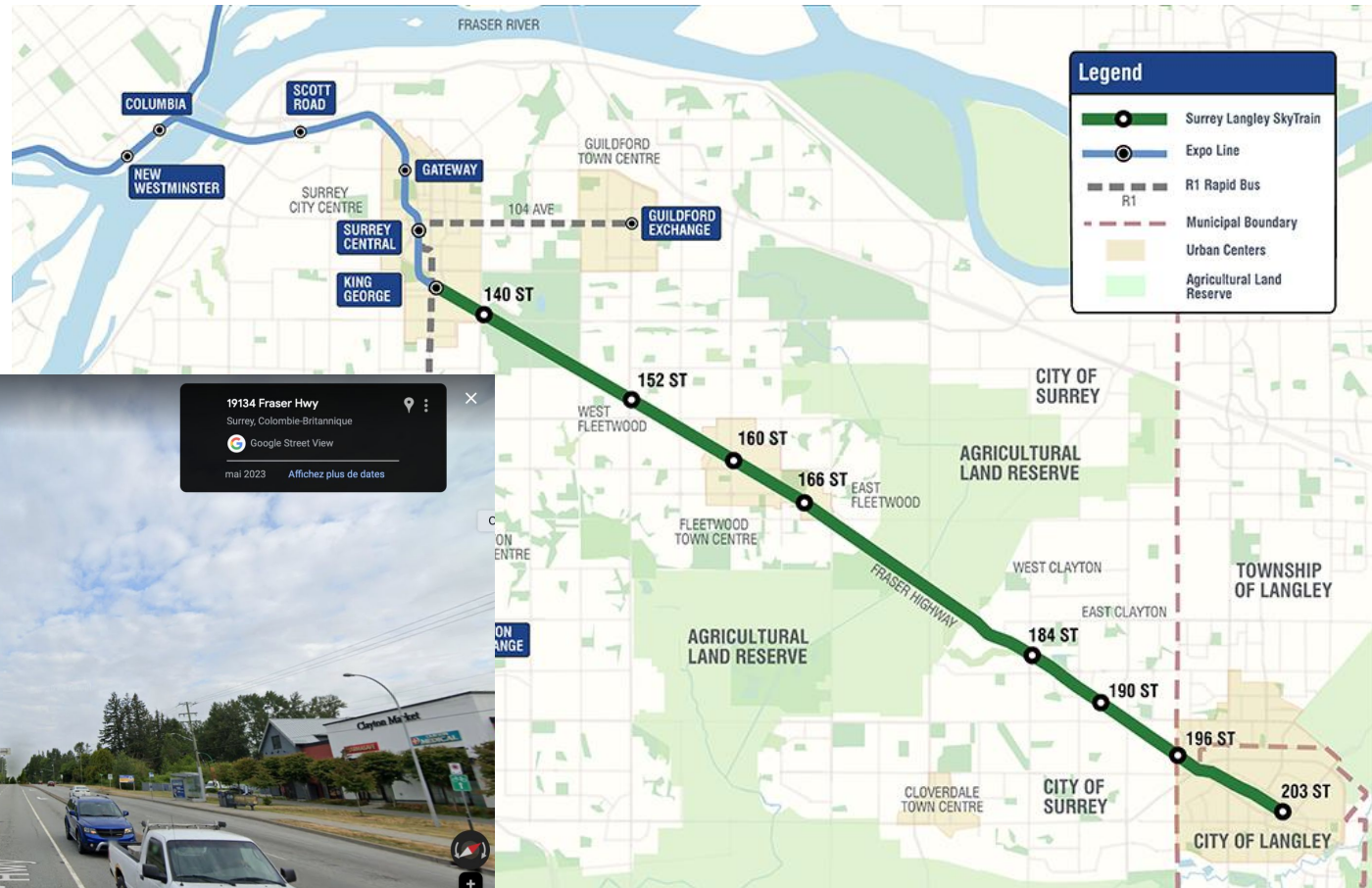
- A. Un chantier sur les coûts et l'évaluation des coûts des projets
  
- B. Une conversation apaisée sur l'insertion de métros légers non souterrains



# Condition B. Une conversation apaisée sur l'insertion de métros légers non souterrains



# Condition B. Une conversation apaisée sur l'insertion de métros légers non souterrains



## Condition B. Une conversation apaisée sur l'insertion de métros légers non souterrains



# Trois conditions pour l'avenir du transport en commun

---

- A. Un chantier sur les coûts et l'évaluation des coûts des projets
- B. Une conversation apaisée sur l'insertion de métros légers non souterrains
- C. La fin des rivalités entre les acteurs



## Trois actions pour bien desservir l'Est de Montréal

---

### ACTION #1

Maintenir un niveau d'ambition au moins égal à celui du REM de l'Ouest

### ACTION #2

Commencer par l'axe qui fait consensus: le lien entre le centre-ville et le Nord-Est

### ACTION #3

Concevoir un plan de transport et de développement intégré pour l'Est de Montréal

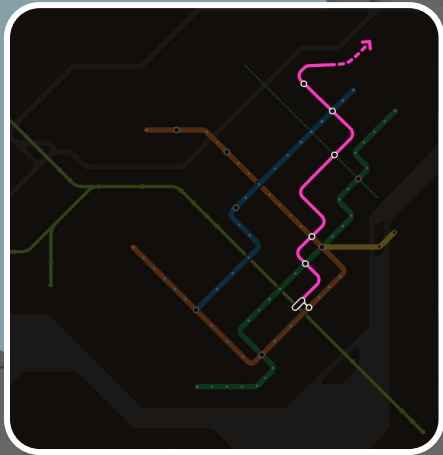
## Trois conditions pour l'avenir du transport en commun

---

- A. Un chantier sur les coûts et l'évaluation des coûts des projets
- B. Une conversation apaisée sur l'insertion de métros légers non souterrains
- C. La fin des rivalités entre les acteurs









Capture d'écran

**Merci!**