

FICHE TECHNIQUE : MODIFICATIONS AU PROFIL DU TRACÉ DU REM

Secteurs Pointe-Saint-Charles et Griffintown

Dans les secteurs Pointe-Saint-Charles et Griffintown, le tracé d'origine prévoyait un tunnel à partir de la rue Fernand-Séguin et passant sous le bassin Peel. La station y était construite en souterrain et dotée de deux édicules afin de desservir le secteur Griffintown au nord et le secteur Pointe-Saint-Charles au sud.

La variante proposée par les consortiums vise à modifier le tracé en le faisant longer le corridor ferroviaire existant du CN. Le profil du tracé serait aérien sur l'ensemble du secteur.

Sur le plan de l'aménagement et du développement du quartier Griffintown, la variante de tracé aérienne permet :

- d'éviter la fermeture définitive de la rue Ottawa et ainsi contribuer à l'objectif de la Ville de Montréal de reconnecter les différents quartiers du centre-ville, tel qu'initié avec le projet Bonaventure;
- de repositionner la station plus proche des quartiers en développement autour du bassin Peel;
- d'offrir, conjointement avec la Ville de Montréal, une occasion de mettre en place des projets d'aménagement dans ces secteurs de développement.

Sur le plan technique, la variante de tracé aérienne permet :

- d'utiliser un corridor ferroviaire existant et donc de maximiser les emprises existantes;
- d'éliminer les défis d'arrimage des échéanciers pour la construction du bassin de rétention William;
- d'éviter la démolition d'un bâtiment adjacent à l'édifice PACO;
- d'éviter l'interface avec les infrastructures d'eau souterraines de la Ville de Montréal (collecteur Riverside et intercepteur sud);
- d'éliminer les risques associés à la gestion des sols et eaux contaminés dans le secteur du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Secteur Autoroute 13

Le tracé d'origine prévoyait la construction d'une nouvelle infrastructure ferroviaire à partir de l'antenne Deux-Montagnes afin de déployer les antennes Sainte-Anne-de-Bellevue et Aéroport. Cette nouvelle infrastructure devait enjamber l'autoroute 13 via un nouveau viaduc. La variante proposée vise à modifier le tracé en le faisant longer le corridor ferroviaire existant du CN. Le profil du tracé sera au sol et passera sous l'autoroute 13.

Sur les plans techniques et de l'aménagement, ce nouveau tracé permet :

- d'utiliser un corridor ferroviaire existant du CN et donc de maximiser les emprises existantes;
- d'éviter la construction d'un viaduc par-dessus l'autoroute 13;
- d'éliminer les impacts d'une nouvelle infrastructure ferroviaire sur la connectivité;
- des pôles naturels (pôles de Liesse et de Saraguay);
- d'éviter les impacts sur une zone boisée.

Dans le cadre de cette modification, la station A13 est retirée de la portée actuelle du projet pour les raisons suivantes :

- faible achalandage anticipé (moins de 1000 clients par jour);
- secteur enclavé par des axes routiers déjà fortement congestionnés, donc difficile d'accès;
- secteur pouvant être desservi par la station Des Sources, située à moins de 4 km

En somme, la station A13 ne présente pas aujourd'hui un rapport bénéfices-coûts avantageux en raison de son faible achalandage.