

Compte-rendu

Objet de la réunion: Rencontre d'information sur le Réseau express métropolitain (REM)

Date et heure: 29 avril 2019, 18h à 21h15

Lieu: Hôtel Holiday Inn, 6700 Route Transcanadienne, Pointe-Claire

La rencontre en bref:

Plus de 600 participants

- Environ 50 questions posées par le public lors de la période de questions, en français et anglais
- 6 intervenants présents pendant la séance d'information et la période de questions :
 - o Virginie Cousineau, directrice affaires publiques, bureau de projet REM
 - o Denis Andlauer, directeur opérations, CDPQ Infra
 - o Stéfan Balan, directeur de segment, NouvLR
 - o Simon Charbonneau, conseiller affaires publiques et relations média, ARTM
 - o Sarah Bensadoun, porte-parole du MTQ
 - o Pierre Tessier, facilitateur

La rencontre s'est déroulée en deux temps :

- Portes ouvertes avec panneaux thématiques de 18h à 19h
- Séance d'information, suivie d'une période de questions de 19h à 21h15

La présentation partagée lors de la séance d'information a porté sur :

- Le contexte du projet
- Les travaux réalisés, en cours et à venir en 2019
- La stratégie d'atténuation transitoire en transport collectif

La documentation présentée lors de la soirée est disponible au lien suivant :

https://rem.info/sites/default/files/2019-05/REM Rencontre%20information%20publique ODI 20190429 FR.pdf

Une synthèse des questions soulevées par le public lors de la période de questions, ainsi que des réponses fournies par les intervenants, est présentée ci-dessous.

Questions	Réponses
Le REM passera-t-il au-dessus ou en dessous des boulevards qu'il croisera?	Dans l'Ouest-de-l'Île, le REM sera sur une structure aérienne. Il circulera donc au-dessus des boulevards traversant l'autoroute 40.
À l'intérieur des stations, est-ce qu'il y aura des opportunités d'affaires, par exemple des restaurants ou dépanneurs?	Cela n'est pas prévu à l'heure actuelle. Les stations sont prévues à l'usage du transport collectif.



Questions	Réponses
Dans l'Ouest-de-l'Île, beaucoup de gens ont un véhicule. Il faut des stationnements incitatifs en nombre suffisant dans l'Ouest-de-l'Île.	Nous sommes conscients de l'importance de l'automobile pour se déplacer dans l'Ouest-de-l'Île. Ainsi, un minimum de 700 stationnements incitatifs sont déjà confirmés.
700 espaces, c'est insuffisant. Les options que vous avez présentées pour se rendre aux stations du REM, comme le vélo ou l'autopartage, ne s'appliquent pas à moi.	De plus, des discussions sont prévues avec les deux propriétaires aux stations Kirkland (RioCan) et Pointe-Claire (Fairview) à propos du stationnement, afin d'intégrer d'autres espaces dans ces secteurs.
Note : cette intervention a été partagée par différentes personnes lors de la soirée.	Nous souhaitons développer une offre de stationnement intégrée, plutôt que de multiplier les stationnements dans l'Ouest-de-l'Île, pour limiter la congestion routière autour des stations.
	Le REM sera en service en 2023 dans le secteur, cela nous laisse donc quatre ans pour planifier le stationnement avec les deux propriétaires immobiliers (RioCan et Fairview).
Est-ce que la ligne d'exo Vaudreuil-Hudson va demeurer en place?	Oui. Le REM vise à bonifier, et non à remplacer, l'offre de transport collectif dans l'Ouest-de-l'Île. Il s'agit d'une nouvelle option de transport. Il n'y a aucun plan de fermer la ligne d'exo.
Quel sera le tarif pour utiliser le REM?	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 avec l'ARTM pour que le REM soit intégré à cette future grille 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 en métro ou en train, 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.



Questions	Réponses
Où exactement passera le REM? Il n'y a pas de carte où l'on voit les noms de rue. J'ai entendu des rumeurs à propos du prolongement de la rue Antoine-Faucon jusqu'au parc de l'Anse-à-l'Orme. Ces endroits seront-ils affectés?	Non, l'aménagement de la station Kirland ne prévoit pas de prolonger la rue Antoine-Fauncon. Pour ce qui est du parc de l'Anse-à-l'Orme, celui-ci ne sera pas affecté pendant les travaux ni pendant l'opération du REM. Il est possible de consulter la carte interactive du REM au lien suivant : https://rem.info/fr/FAQ#carte
Dans votre présentation, vous n'avez pas parlé de la faune. Vous coupez des arbres et aucune mesure d'atténuation n'est mise en place en ce moment pour les animaux. Quelles mesures sont prévues pour la faune?	Nous construisons 85 % du REM à partir des emprises ferroviaire ou autoroutière existantes, ce qui limite considérablement l'impact sur les milieux humides et la faune.
	Des mesures d'atténuation sont prévues, dont la préservation des milieux humides en optant pour un tracé du REM en sous-terrain dans le secteur du Technoparc. Il y aura également la mise en place de passages fauniques dans l'Ouest-de-l'Île pour que les animaux puissent traverser les rails.
	De plus, des interventions sont réalisées pour relocaliser certaines espèces animales avant de commencer les travaux sur le terrain.
Allez-vous installer une passerelle pour piétons	Cela ne fait pas partie du projet actuellement.
et cyclistes au-dessus de l'autoroute 40?	La préoccupation a été transmise aux autorités municipales compétentes, et est sous analyse.
La Ville de Dorval est une plaque tournante du transport dans l'Ouest-de-l'Île : aéroport, train, bus. Pourquoi la station du REM n'est-elle pas reliée à ces infrastructures existantes?	Des discussions sont en cours à propos d'une éventuelle fusion des gares d'exo et de VIA Rail. Comme la décision n'a pas encore été prise, nous ne prévoyons pas pour l'instant que le REM se rende à cette éventuelle gare fusionnée.
	Si une décision se prend en faveur d'une gare fusionnée, le gouvernement pourra alors solliciter que CDPQ Infra étudie la possibilité de prolonger le REM vers celle-ci.



Questions	Réponses
Je vis très près d'une future gare du REM. Est- ce que les gares de Sunnybrooke et Roxboro- Pierrefonds seront au sol ou aériennes? Quelle sera leur hauteur?	Ces deux stations seront aériennes. Les détails des hauteurs ne sont pas encore connus, nous allons vous les communiquer dès que possible. Nous pouvons toutefois vous assurer que nous avons un grand souci de préserver l'intimité des gens qui vivent près du REM.
Tant que les détails du REM ne sont pas connus, les familles se posent des questions importantes et ne peuvent pas prendre de décisions. Quel temps cela prendra pour aller reconduire nos enfants à la garderie, serons-nous à temps pour aider aux devoirs, devrons-nous déménager? Comment expliquez-vous que les mesures d'atténuation soient annoncées aussi tard que septembre 2019 alors que le projet commence en janvier 2020?	Le REM est le plus grand projet de transport collectif depuis 50 ans, ce qui amène des défis. Le REM est en « conception-construction », ce qui signifie que la conception se peaufine alors que la construction commence. Les organisations de transport collectif collaborent ensemble afin d'atténuer l'impact et maintenir un service fiable et efficace de transport collectif, ce qui requiert une coordination avec les autres chantiers sur le territoire. Pour l'instant, nous avons fourni une évaluation des temps de transport, afin que les gens puissent planifier leurs déplacements. Nous comprenons l'impatience des gens, nous travaillons d'arrache-pied pour dévoiler le plus rapidement possible l'ensemble de la stratégie d'atténuation. Les détails seront communiqués dès l'automne.
La station Sainte-Anne-de-Bellevue semble être localisée au milieu de nulle part. Pourquoi l'avoir placée à cet endroit?	Plusieurs facteurs ont été pris en compte dans la décision. À Sainte-Anne-de-Bellevue, le REM est situé du côté nord de l'autoroute 40, et il est difficile de le faire traverser de l'autre côté de l'autoroute. Par ailleurs, la station est située en bout de ligne. Il fallait suffisamment d'espace pour y remiser des rames et des équipements, et pour que quatre trains puissent se stationner sous couvert. Bref, le choix de l'emplacement des stations est le résultat d'un compromis entre divers facteurs.
Est-ce que des accès piétonniers sont prévus pour se rendre à la station?	L'objectif est que les stations soient facilement accessibles par différents moyens, dont à pied. Il y aura des aménagements en conséquence.



Questions	Réponses
et cyclistes d'emprunter le viaduc du boulevard Saint-Jean pour atteindre la station	Nous comprenons l'importance des liens pour les piétons et cyclistes permettant de traverser l'autoroute 40.
Pointe-Claire? Qui s'occupera d'aménager les accès pour se rendre aux stations à pied ou en vélo?	La préoccupation a été soumise aux autorités municipales, qui analysent les options pour aménager ces accès au-dessus de l'autoroute.
Vous deviez avoir un kiosque d'information sur place au centre d'achat Fairview, beaucoup de gens circulent à cet endroit.	Merci, la suggestion a bien été notée.
Je ne suis pas convaincu que le REM sera plus avantageux que la ligne d'exo.	Le REM est un projet qui changera la donne. Il s'agit d'un réseau de métro léger à haute fréquence, en fonction 20 heures sur 24, tant la semaine que la fin de semaine. Avec le REM, le temps de déplacement sera raccourci d'au moins 30 %.
Le nombre de stationnements initialement annoncé dans l'Ouest-de-l'Île était plus important. Pourquoi avoir retiré tous ces espaces de stationnement alors que l'accès automobile aux stations est si important pour l'Ouest-de-l'Île?	La première estimation des espaces de stationnement incluait une station supplémentaire, qui a depuis été retirée du projet REM. L'emplacement de la station Kirkland a également changé. Un minimum de 700 espaces de stationnement est confirmé et des discussions auront lieu avec les propriétaires riverains (Fairview Pointe-Claire et Bio Com), pour le prifére et intégrant l'effec
En général, dans les projets majeurs, le gouvernement du Québec prévoit plusieurs consultations publiques avant d'entamer la construction. Ce soir, on sent que tout est déjà décidé avec le REM.	et RioCan) pour bonifier et intégrer l'offre. Des rencontres de consultation ont eu lieu en amont du projet, en 2016. Ce soir, il s'agit en effet d'une rencontre d'information, non pas de consultation.
Pourquoi ne pas aménager un stationnement à étages à la station Roxboro-Pierrefonds, comme le font plusieurs villes au Canada? Cela permettrait d'avoir davantage de places de stationnement dans le même espace. La priorité est d'avoir suffisamment d'espaces de stationnement incitatif.	Dans le secteur de la station Roxboro-Pierrefonds, notre orientation est de maintenir la capacité de stationnement actuelle, mais pas de l'augmenter. En effet, plus il y a de stationnements, plus cela occasionne de la congestion routière dans les quartiers avoisinants. Ainsi, nous visons un équilibre, en maintenant le nombre d'espaces sans toutefois l'augmenter, et en créant une alternative supplémentaire à l'utilisation de la voiture.



Questions	Réponses
Les trois lignes du REM vont fusionner en une seule ligne en direction de la station Bois-Franc, afin d'entrer dans le tunnel. Que se passe-t-il s'il y a un malaise dans l'un des métros? Est-ce que cela bloque les trois lignes?	Il y aura des aiguillages tout le le long de la voie, ce qui permettra au REM d'emprunter la voie à contresens pour contourner un train à l'arrêt. En tout temps, les rames peuvent être redigirées sur l'autre voie. Cela se fait automatiquement, puisque le REM est sans conducteur.
Est-ce que le zonage va changer autour des stations du REM?	Le zonage est un sujet qui relève des autorités municipales. Sur la ligne Deux-Montagnes, le REM demeure dans l'emprise ferroviaire existante, l'empreinte au sol demeure donc la même.
Concernant les redevances applicables dans le rayon d'un kilomètre autour des stations, le règlement de l'ARTM mentionne que le calcul est basé sur 10 \$ par pied carré de surface. Estce que cela coûtera 20 000 \$ pour une maison de 2 000 pieds carrés?	Cette redevance s'applique uniquement sur les nouveaux développements. De plus, le calcul est différent selon la superficie et la valeur des projets. Les détails sont précisés dans le règlement de l'ARTM: www.artm.quebec/foire-aux-questions-reglement-redevance-reseau-express-metropolitain/
Au départ, le REM prévoyait un échangeur sur le chemin Sainte-Marie. Depuis, cet échangeur a été retiré du projet. Comment se fait-il que vous prévoyiez toujours la même fréquentation, même sans cet échangeur?	Le REM prévoyait initialement une plus grande infrastructure à Sainte-Anne-de-Bellevue. Après discussions, la décision a été prise de distribuer l'équipement le long du segment du REM. Ainsi, les 35 quais d'autobus seront situés tout au long de l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue pour les autobus qui se rabattront au REM. Par ailleurs, la fréquentation du REM est un risque qui appartient à CDPQ Infra.
Est-ce que les stations seront accessibles pour les personnes à mobilité réduite?	Oui. Toutes les stations et les voitures du REM suivront les standards d'accessibilité universelle.
Je suis d'accord avec votre orientation de ne pas augmenter le nombre de stationnements. J'habite juste derrière la station. Lors des heures de pointe du REM, lorsque les gens entreront ou sortiront du stationnement incitatif, cela créera du trafic. Allez-vous aménager plusieurs entrées et sorties afin d'éviter un effet d'entonnoir à proximité des stationnements?	Nous savons qu'il s'agit d'une préoccupation pour les gens qui résident à proximité : plus il y a de stationnements, plus il y aura de voitures, avec les enjeux que cela amène au niveau du trafic, qualité de l'air, paysage, etc. Nous tenons compte de tous ces impacts dans la planification du REM.



Questions	Réponses
Est-ce qu'il y aura des escaliers et des toilettes dans les stations?	Il y aura des ascenseurs et des escaliers, mais pas de toilettes. Ce sera semblable aux stations du métro de Montréal.
Il y a des discussions au sujet d'un nouveau pont dans le secteur de Vaudreuil-Soulanges. Comment ce projet s'intègre-t-il avec le REM?	Il s'agit de la reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes. Actuellement, il n'est pas prévu que le REM emprunte cette infrastructure. Toutefois, la nouvelle structure sera capable d'accommoder le REM, si jamais la situation changeait et que le REM était prolongé dans cette direction.
J'ai un commerce dans le secteur de Kirkland. Il y a eu de l'expropriation, les plans changent et il n'y a pas eu de communication depuis.	La station Kirkland se situera au nord de l'autoroute 40, près du boulevard Jean-Yves : https://rem.info/fr#carte
J'aimerais avoir l'heure juste sur la station Kirkland.	Pour les ce qui est des expropriations pour le REM, les propriétaires concernés sont déjà avisés.
Est-ce que le stationnement incitatif à Kirkland et Pointe-Claire sera payant?	Cet aspect n'est pas encore défini. Les discussions auront lieu avec les propriétaires immobiliers (RioCan à Kirkland et Fairview à Pointe-Claire) au sujet du stationnement.
Avec le REM, les gens seront debout pendant 35 minutes, comparé au métro où les gens sont debout 10 minutes. Les gens n'utiliseront pas le REM s'ils sont debout trop longtemps.	La situation est semblable pour quelqu'un qui prend le métro sur la ligne orange, de la station Montmorency jusqu'à Bonaventure : les gens restent debout pendant 35 minutes.
Je ne comprends pas le chiffre de 72 cents par km-passager. Pour un trajet vers le centre-ville, cela me reviendrait à 20 \$?	72 cents/km-passager est ce que cela coûtera au REM pour transporter un passager sur un kilomètre. Il s'agit du chiffre fourni à l'ARTM, qui s'en servira pour définir sa nouvelle grille tarifaire.
	Ce n'est pas le coût que l'usager paiera. Le prix pour l'usager sera comparable au prix du train et du métro actuellement en vigueur sur une distance équivalente.
	À 72 cents, le coût du REM est compétitif comparé aux réseaux existants d'autobus et de train de banlieue, qui ont un coût plus élevé.



Questions	Réponses
J'ai plusieurs questions sur la construction. Est- ce que les travaux vont être de jour ou de nuit, est-ce que des rues seront fermées, est-ce que les piétons pourront circuler, etc.?	Les méthodes de construction dans ce secteur ne sont pas encore définies. Au fur et à mesure que ces détails seront connus, nous allons vous les communiquer.
	Chose certaine, le consortium responsable de la construction du REM est assujetti à des cibles qui devront être respectées en tout temps pour le bruit et la qualité de l'air. Pour ce qui est des entraves routières, le consortium a également des critères à respecter pour maintenir une certaine fluidité.
Au départ, il devait y avoir un accès à la station Kirkland via la rue Jean-Yves. Maintenant, je comprends que les gens devront sortir de l'autoroute 40, aller sur le chemin Sainte-Marie et tourner à gauche sur la rue Jean-Yves. Notre maison est située juste à côté, et je m'inquiète du bruit qui sera causé par tout ce trafic.	La règlementation oblige à évaluer et mesurer le niveau sonore. Nous avons déjà réalisé des études, et nous continuerons de mesurer le bruit pendant la construction et l'opération du REM. Si ces mesures montrent un niveau de bruit trop élevé, des mesures d'atténuation devront être mises en place.
Je veux savoir, depuis ma maison, quel est le niveau de bruit actuel, versus le bruit avec le REM.	De plus, le REM est un système de métro léger, utilisant une technologie plus silencieuse, complètement électrique, engendrant moins de bruit lors du freinage.
	Dans ce secteur, la présence de l'autoroute cause plus de bruit que le REM, lorsqu'il sera en opération.
Comment les stations seront-elles aménagées à l'intérieur? Est-ce qu'il y aura des travailleurs dans les stations, pour assurer la surveillance ou aider à recharger la carte OPUS, par exemple?	Le consortium responsable de l'exploitation et de l'entretien est Groupe des Partenaires pour la Mobilité des Montréalais (GPMM). Celui-ci devra respecter une série d'indicateurs de performance. L'un de ces indicateurs est d'être capable d'intervenir dans les stations à l'intérieur d'un certain temps. Ce sera donc à GPMM de déterminer combien d'employés sont nécessaires dans les stations pour atteindre cette cible. En ce qui concerne la conception de l'intérieur des stations, les détails seront communiqués
	plus tard cette année.



Questions	Réponses
Ottawa a connu des problèmes avec son système de transport pendant l'hiver. Quelles mesures sont prévues pour assurer un service adéquat du REM pendant l'hiver?	À Ottawa, il s'agit de trains qui circulent dans la rue (Citadis), alors que le REM sera un métro, de type Métropolis. Sur le site Internet de la compagnie Alstom, il est possible de voir la différence entre ces deux systèmes.
	Le REM pourra ainsi affronter l'hiver, la neige et la glace. Le REM sera également mis à l'épreuve dans des conditions hivernales lors de tests dans des chambres climatiques.
	De plus, il y aura trois centres d'entretien situés à Saint-Eustache, sur la Rive-Sud, ainsi qu'à Sainte-Anne-de-Bellevue.
Est-ce qu'il sera possible d'augmenter la capacité du REM? Si oui, est-ce qu'il y aura des exigences pour l'approvisionnement local?	Les contrats prévoient déjà l'option d'ajouter d'autres voitures au besoin.
La capacité du REM est calculée sur la base de quatre personnes par mètre carré. Cela semble serré, quatre personnes avec leurs sacs à dos.	À titre comparatif, sur la ligne orange du métro, le matin à l'heure de pointe, il y a à ce moment entre six et sept personnes au mètre carré. Quatre personnes/mètre carré est l'équivalent d'un ascenseur moyennement chargé. Il s'agit d'une valeur largement utilisée ailleurs dans le monde.
Pour bien comparer la capacité du REM et celle de la ligne Deux-Montagnes, quelles sont les données en termes de personnes/heure?	Aujourd'hui, la capacité du train d'exo à l'heure de pointe, avec trois trains, est d'environ 6 000 passagers par heure. Le REM, à l'heure de pointe, pourra déplacer 14 000 personnes par heure, et ce dès l'ouverture.
Est-ce que le stationnement à la station Kirkland sera un sujet discuté avec la municipalité?	



Questions	Réponses
Lors d'une consultation de l'ARTM par le passé, il avait été mentionné que 17 minutes était le temps acceptable pendant lequel les gens peuvent rester debout. Lorsqu'il est question	17 minutes est effectivement la donnée qui circule. Toutefois, cela dépend de la condition physique de chaque personne. Pour certaines, 17 minutes est trop long.
de 30 minutes, c'est long. Quel est le temps acceptable pour vous?	Concernant le REM, grâce à sa fréquence aux 10 minutes (en heure de pointe sur l'antenne de l'Ouest-de-l'Île), les gens pourront choisir d'entrer dans un train où il n'y a plus de places assises, ou alors attendre le prochain train qui passera dans dix minutes. Bref, cette haute fréquence apporte une grande flexibilité pour les usagers.
Il serait intéressant de mettre du stationnement des deux côtés de l'autoroute 40, afin d'éviter un achalandage en devant passer par-dessus l'autoroute à chaque fois.	À l'heure actuelle ceci n'est pas prévu. Toutefois, les différentes sociétés de transport revoient en ce moment le rabattement des autobus aux stations du REM.
Avec l'arrivée du REM, nous savons qu'il y a redevance en transport de 10 \$ par pied carré pour les propriétaires près des stations. Avec cette redevance, il semble beaucoup plus avantageux pour vous d'avoir des condos autour des stations, que des espaces de stationnement incitatif?	Notre priorité est que les usagers utilisent le REM, la redevance en transport est de la responsabilité de l'ARTM, voici le lien vers la Foire aux questions : https://www.artm.quebec/foire-aux-questions-reglement-redevance-reseau-express-metropolitain/
Combien d'espaces de stationnement seront réservés aux personnes à mobilité réduite?	Nous allons suivre la règlementation. Le nombre d'espaces réservés varie selon le nombre total d'espaces de stationnement.
Pour les personnes à mobilité réduite, que se passera-t-il s'il y a un problème à bord du REM? Qui assurera la sécurité? Devrai-je faire signe à la caméra?	Il y aura des employés répartis dans le système, qui ne seront pas attachés à une seule station, mais qui seront mobiles dans le réseau.
	Dans le contrat avec l'entreprise responsable de l'exploitation et l'entretien (GPMM), il est inscrit que les employés doivent être capables de répondre aux demandes à l'intérieur d'un délai bien défini.
	Le REM sera également équipé d'un système de caméras de surveillance.
Qui dois-je contacter pour offrir d'installer des panneaux solaires aux stations du REM? Et pour aménager des espaces de stationnement qui seraient à vendre aux usagers enregistrés?	Il est possible de joindre le service d'approvisionnement à l'adresse courriel suivante : appro-projets@rem.info



Réseau express métropolitain

Rencontre d'information – Ouest-de-l'Ile

29 avril 2019

Réseau express métropolitain





Ordre du jour

- Mise en contexte
- Travaux réalisés, en cours et à venir en 2019
- Stratégie d'atténuation transitoire en transport collectif
- Prochaines étapes



O Mise en contexte



Le Réseau express métropolitain



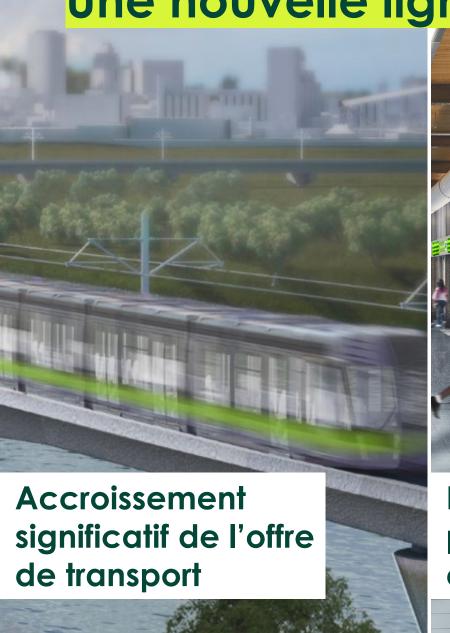
Le plus grand projet de transport collectif des 50 dernières années au Québec

Métro léger 100 % électrique et automatisé

26 stations, 67 km

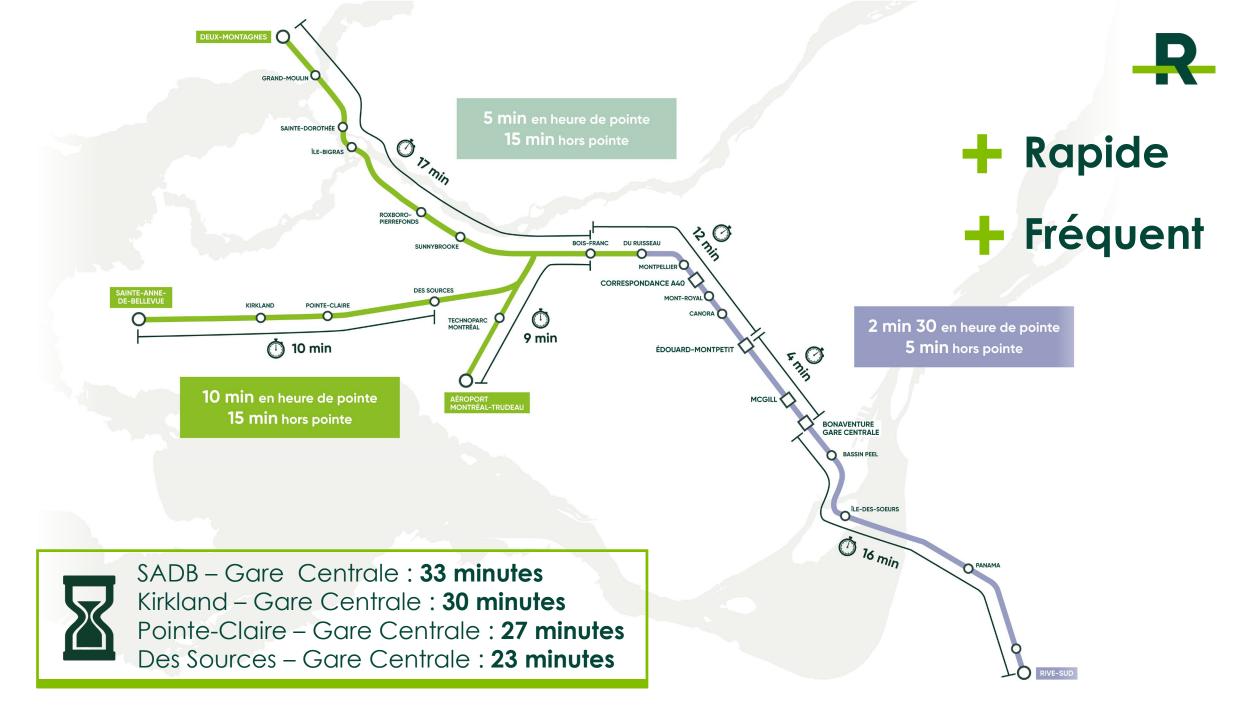
En service en 2023





Desserte de pôles industriels et économiques







O Les stations du REM



Des stations desservant des pôles stratégiques



Des stations accessibles par divers moyens



35 quais d'autobus

>700 stationnements

45 dépose-minute

120 supports à vélo













Cocktail transport pour la mobilité active et durable















Les contributions au développement durable

Utilisation accrue du transport collectif



- Achalandage quotidien de 160 000 déplacements à l'horizon 2021
- À terme, le REM permettra d'éviter plus de 115 millions de km parcourus en voiture sur les routes du grand Montréal à chaque année

Amélioration de la qualité de vie



- Réduction significative des nuisances sonores, visuelles et atmosphériques liées aux passages des voitures et des autobus
- Contribution à l'aménagement durable des milieux de vie traversés



Les contributions au développement durable



- Diminution de près de 680 000 tonnes de GES sur 25 ans
- Contribution à l'électrification des transports et amélioration de l'efficacité énergétique de ce secteur pour développer l'économie et réduire les émissions de GES



- Un partenariat avec le Jour de la Terre pour compenser les GES pendant la construction du REM
- Reboisement à 110% par NouvLR dans les aires de construction temporaires



Les principes architecturaux des stations



Les lignes pour l'effet de **mouvement**

Le verre pour la **transparence** et l'éclairage naturel

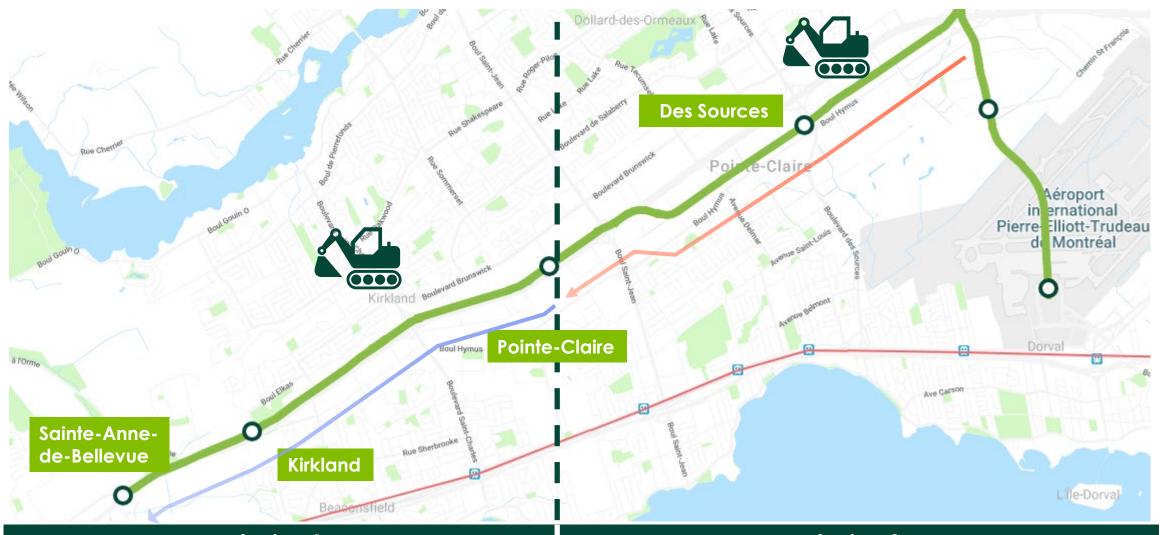
Le bois pour la **chaleur** et la marque identitaire



O Réalisation des travaux



Deux secteurs en action sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue



Secteur 1

Secteur 2



Stratégie de réalisation

- Réduction de l'impact sur l'environnement critère de base pour la conception
- Méthodes de travail permettant de diminuer les impacts sur les services publics, entraves routières, zones de travail ainsi que diminution des impacts de bruit, poussière, vibrations et camionnage
- Chantiers d'installation

Travaux à venir

- Travaux évoluant sur l'ensemble de l'antenne
- Travaux de caissons, colonnes, chevêtres, poutres et tablier de la structure aérienne
- Mobilisation de deux poutres de lancement



Construction des piliers de la structure aérienne

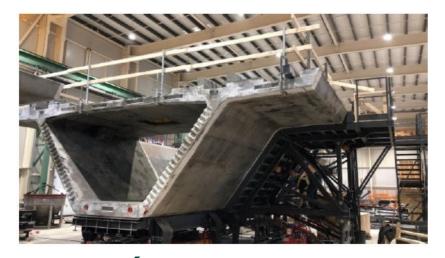








Construction des travées de la structure aérienne





Transport des voussoirs



Préfabrication des poutres voussoirs en usine



3

Assemblage des voussoirs sur la poutre de lancement pour construire les travées



2 poutres de lancement (1 par secteur)



*Exemple de superstructure aérienne et n'est pas représentative du produit final du réseau REM



Les avantages de la méthode sélectionnée

- Optimisation accentuée de la méthode de construction
 - Chaque poutre de lancement érigera une (1) travée tous les deux (2) jours
 - Douze (12) voussoirs seront livrés chaque jour
- Réduction de l'impact sur la circulation routière
- Processus répétitif
- Qualité de l'ouvrage construit accrue grâce à la préfabrication









ARTM Autorité régionale de transport métropolitain

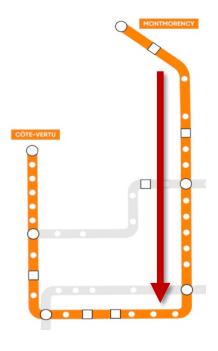
STRATÉGIE D'ATTÉNUATION







Mont-Royal, un obstacle à contourner



Métro ligne orange (branche est)



Congestion routière

GRANDS CHANTIERS DE COLLABORATION MÉTROPOLITAINE

Réseau
autoroutier
et mesures
préférentielles
pour bus

Groupe de travail avec les usagers

Bureau de pilotage – Couronne Nord et Laval

Municipalités et réseaux locaux

Acteurs en transport collectif

QUATRE PILIERS DU NOUVEAU RÉSEAU TRANSITOIRE







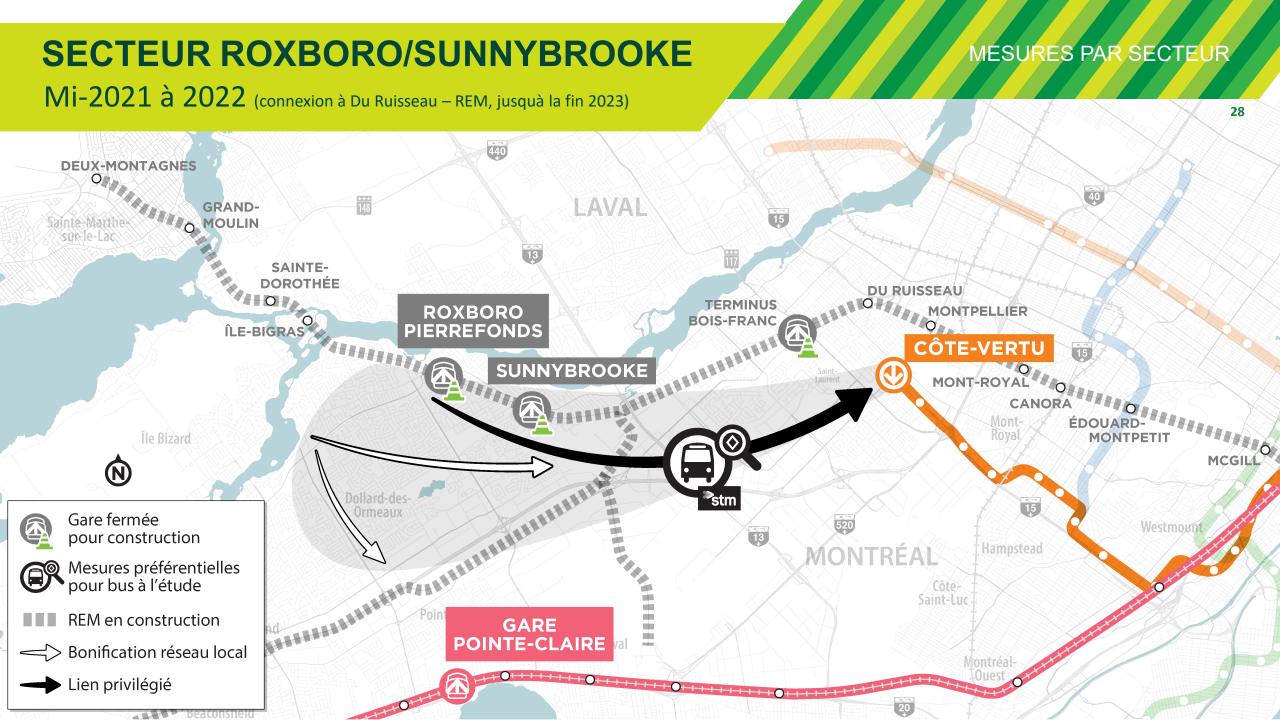
Bonification
du service existant
et navettes
d'autobus



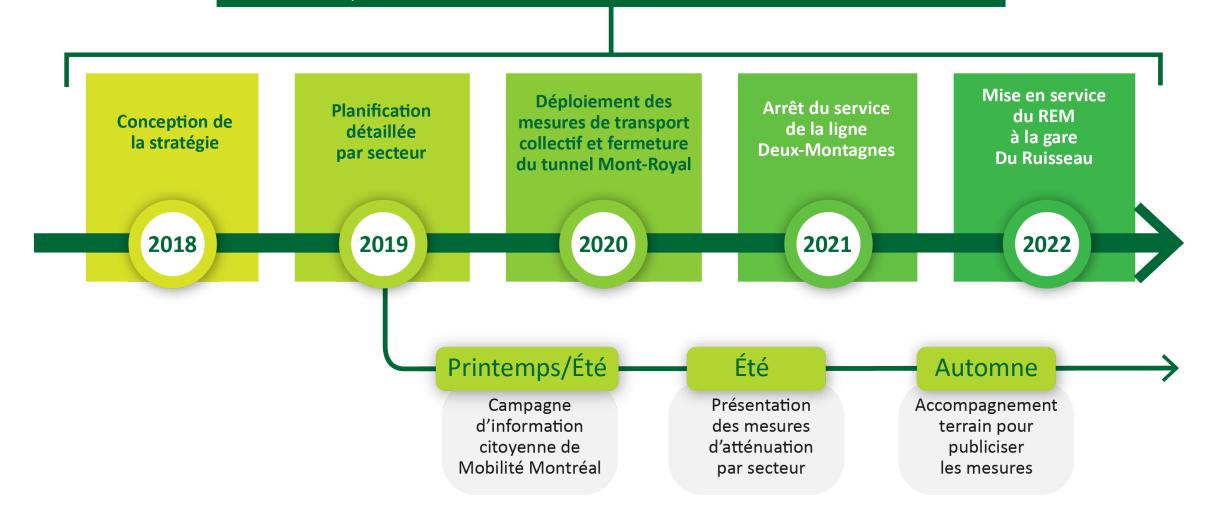
Mesures préférentielles pour bus



Ligne orange*, verte et bleue



CONCERTATION, COORDINATION ET SUIVI DES MESURES D'ATTÉNUATION PAR LES PARTENAIRES





O Période de questions

Réseau express métropolitain







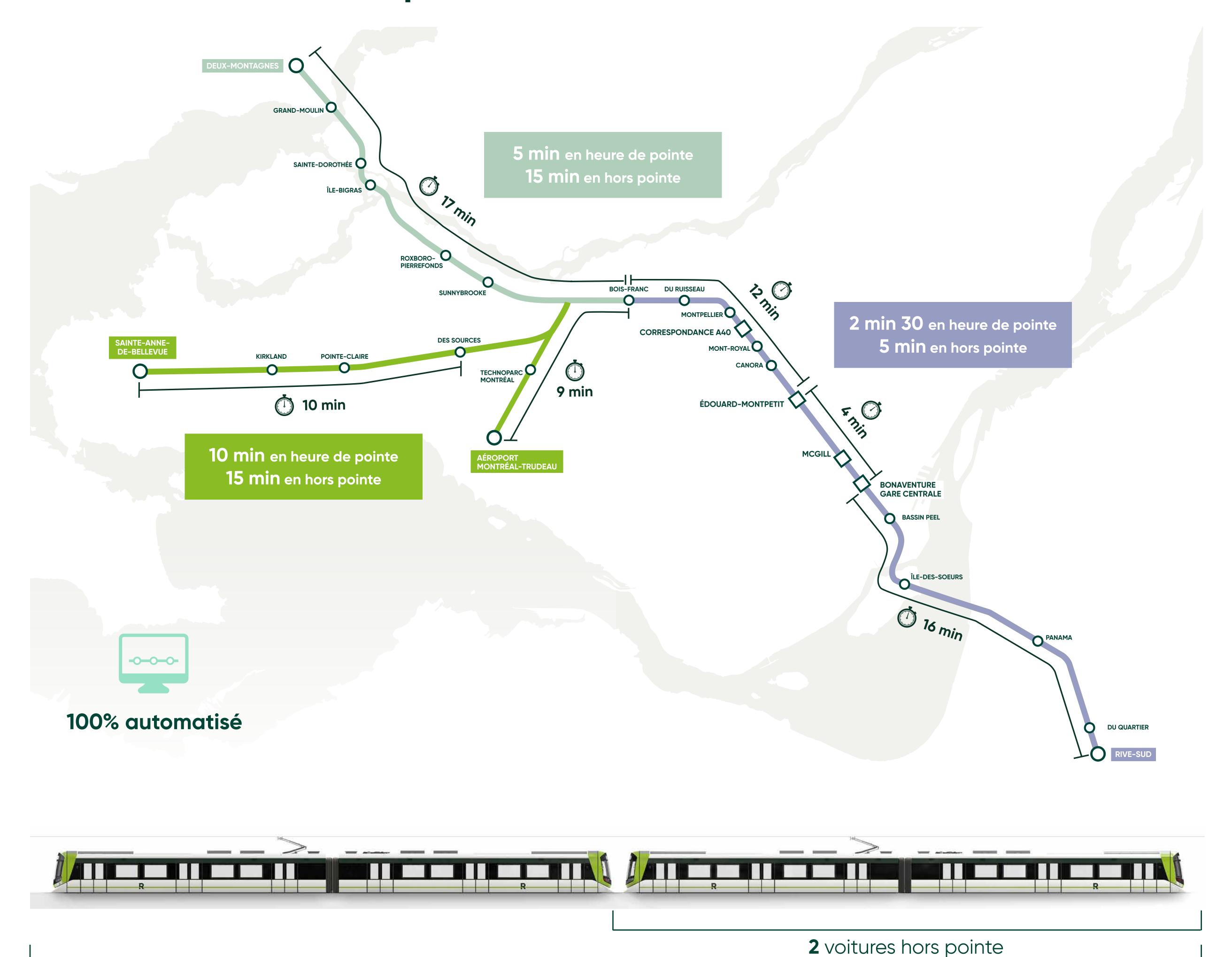
info@rem.info

rem.info



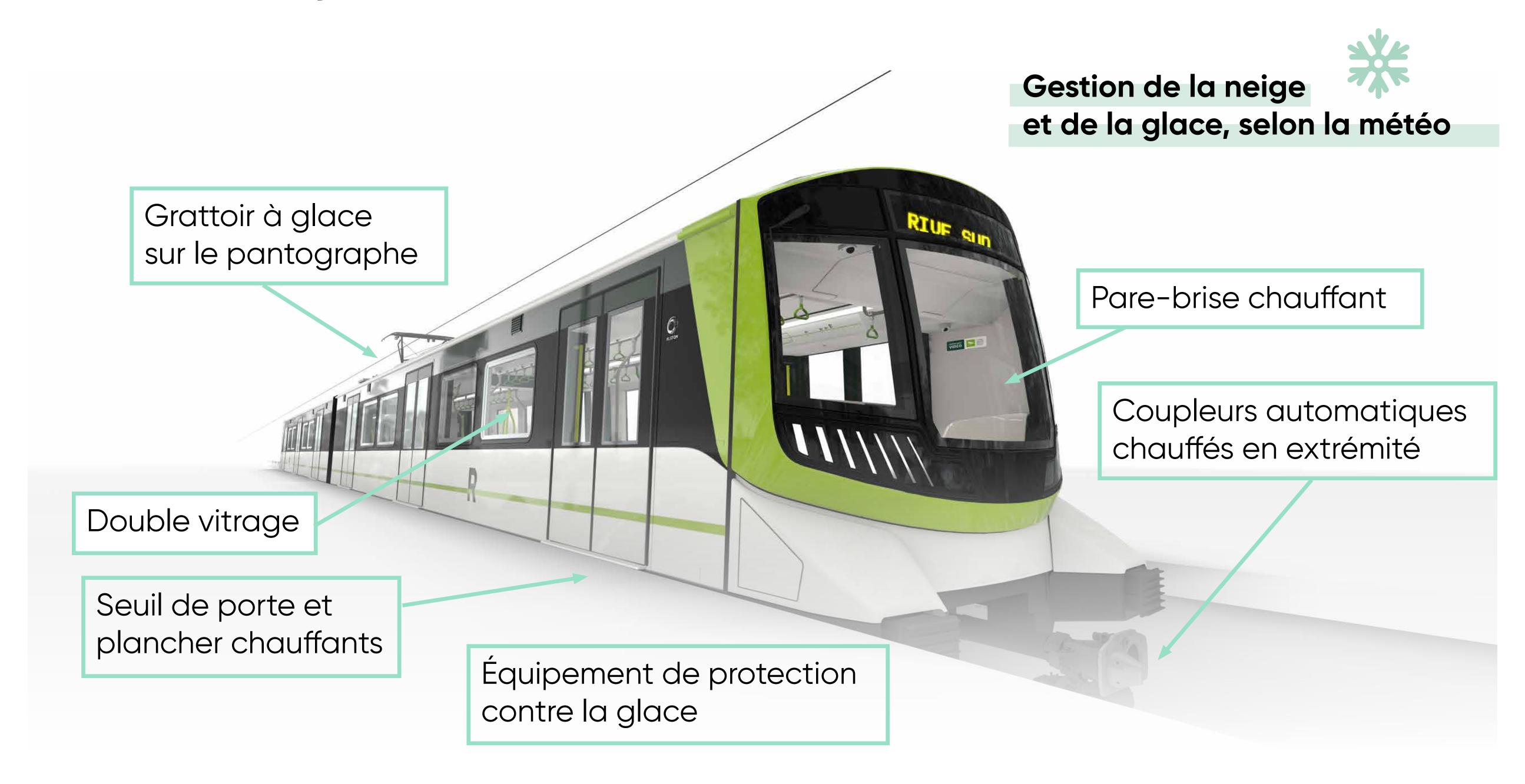
Fiabilité et efficacité

Un métro à haute fréquence



4 voitures en pointe

Un système conçu pour affronter les hivers québécois





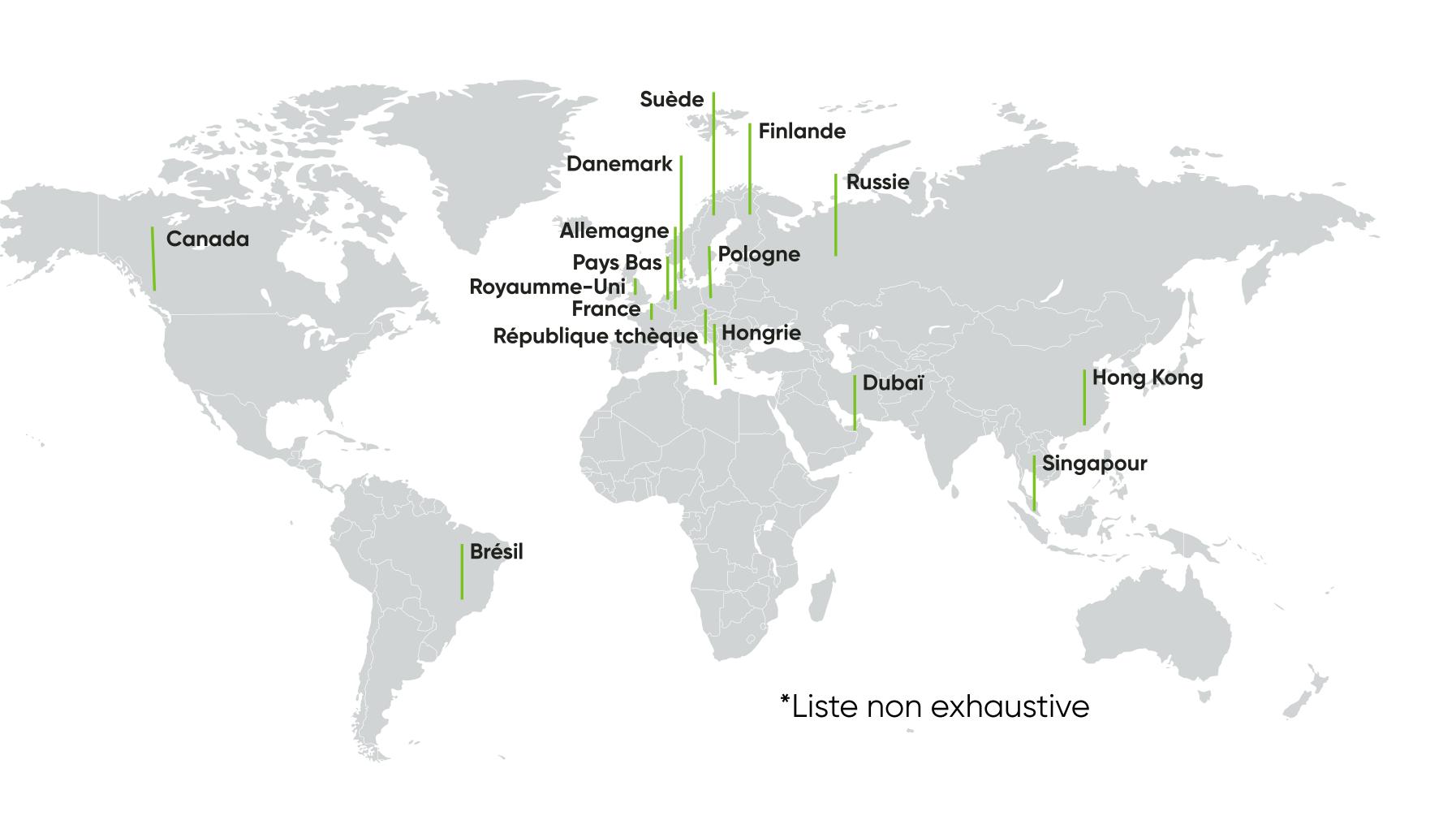
Phase de tests hivernaux préalable à la mise en service, dans l'une des meilleures chambres climatiques



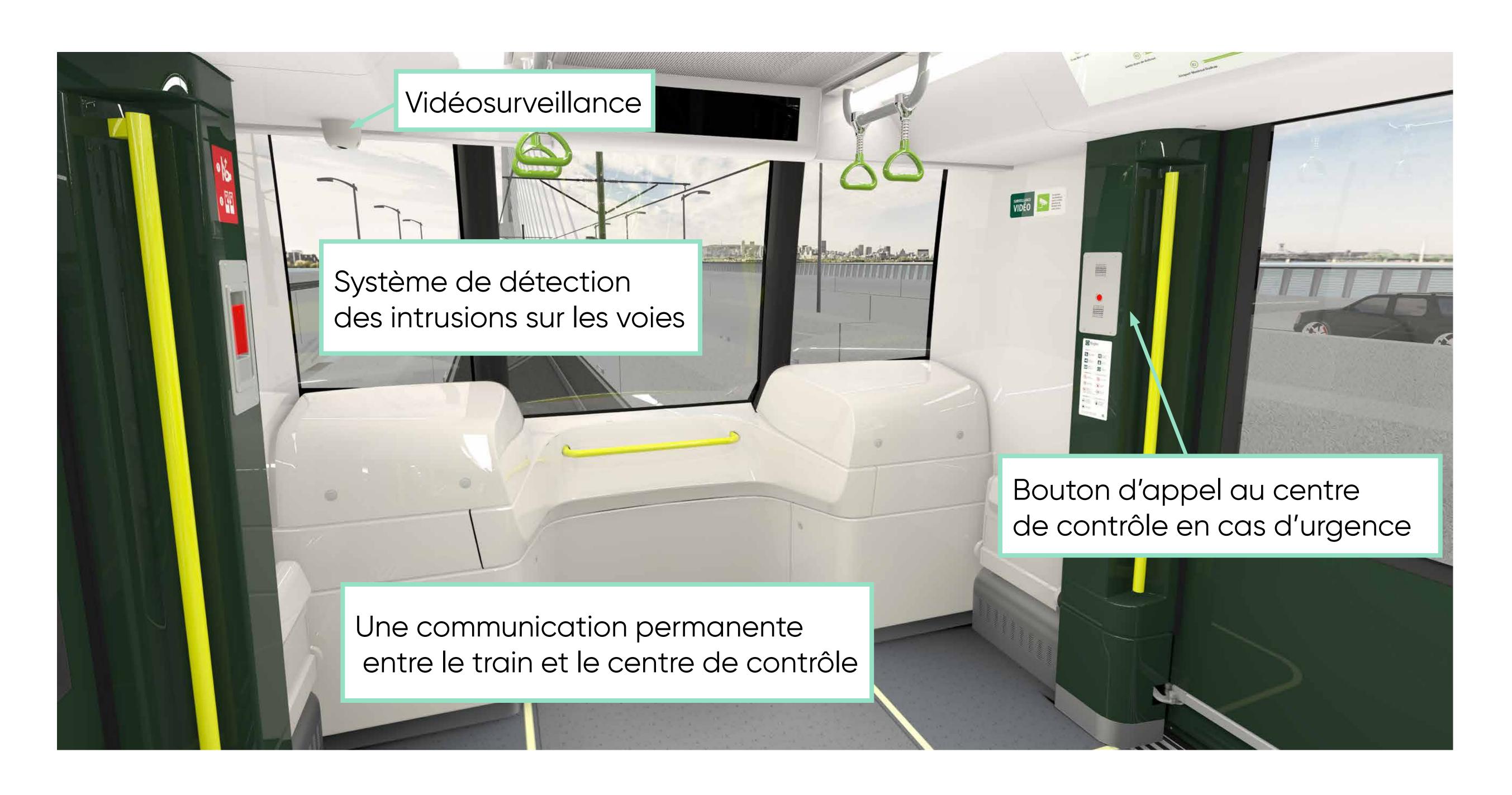
Sécurité

Automatisation et centre de contrôle

Le métro automatique enregistre un haut niveau de résilience et des taux de fiabilité moyens de plus de 99%



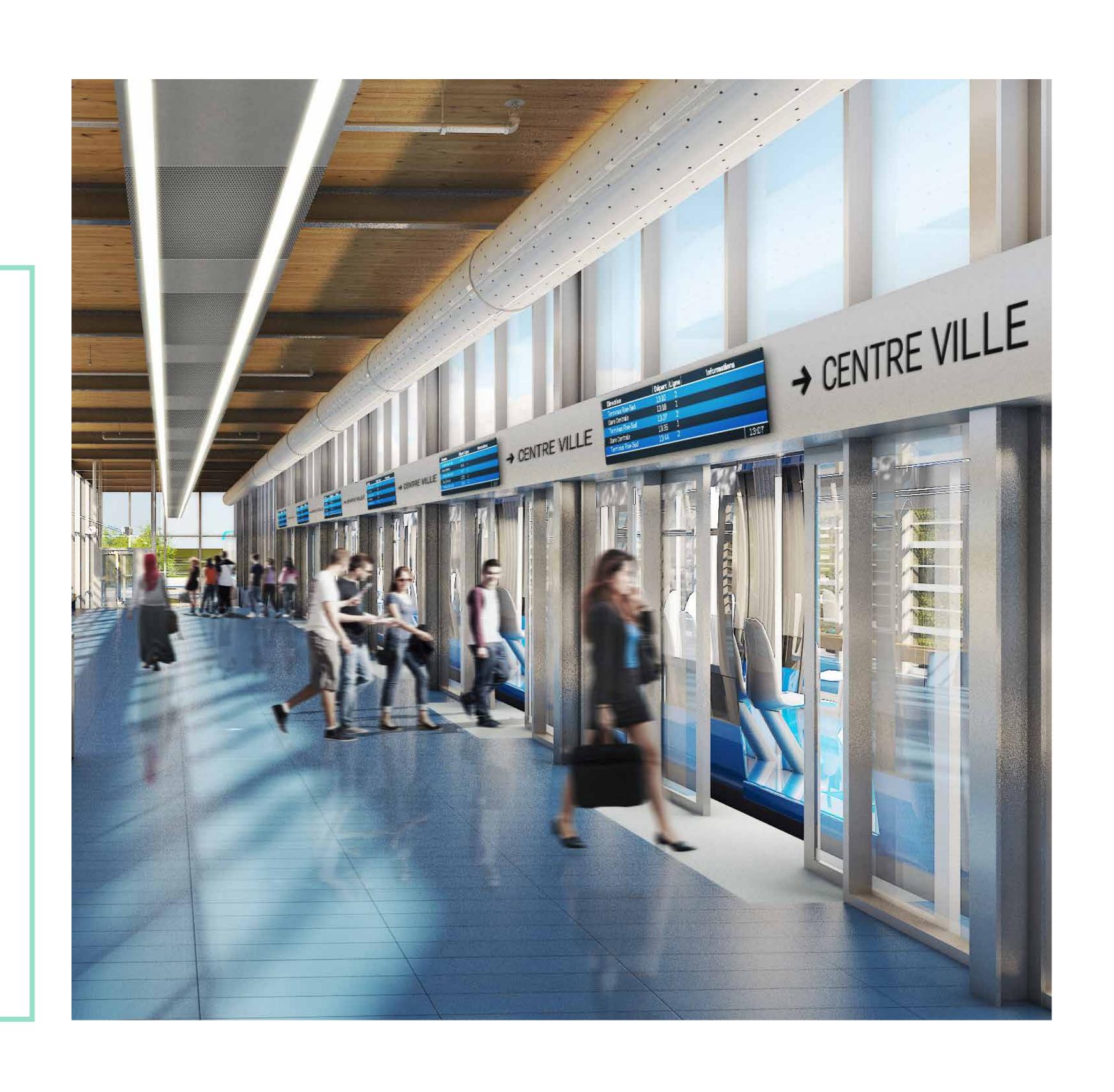
Une technologie éprouvée dans plusieurs pays du Nord comme du Sud



Système de portes palières

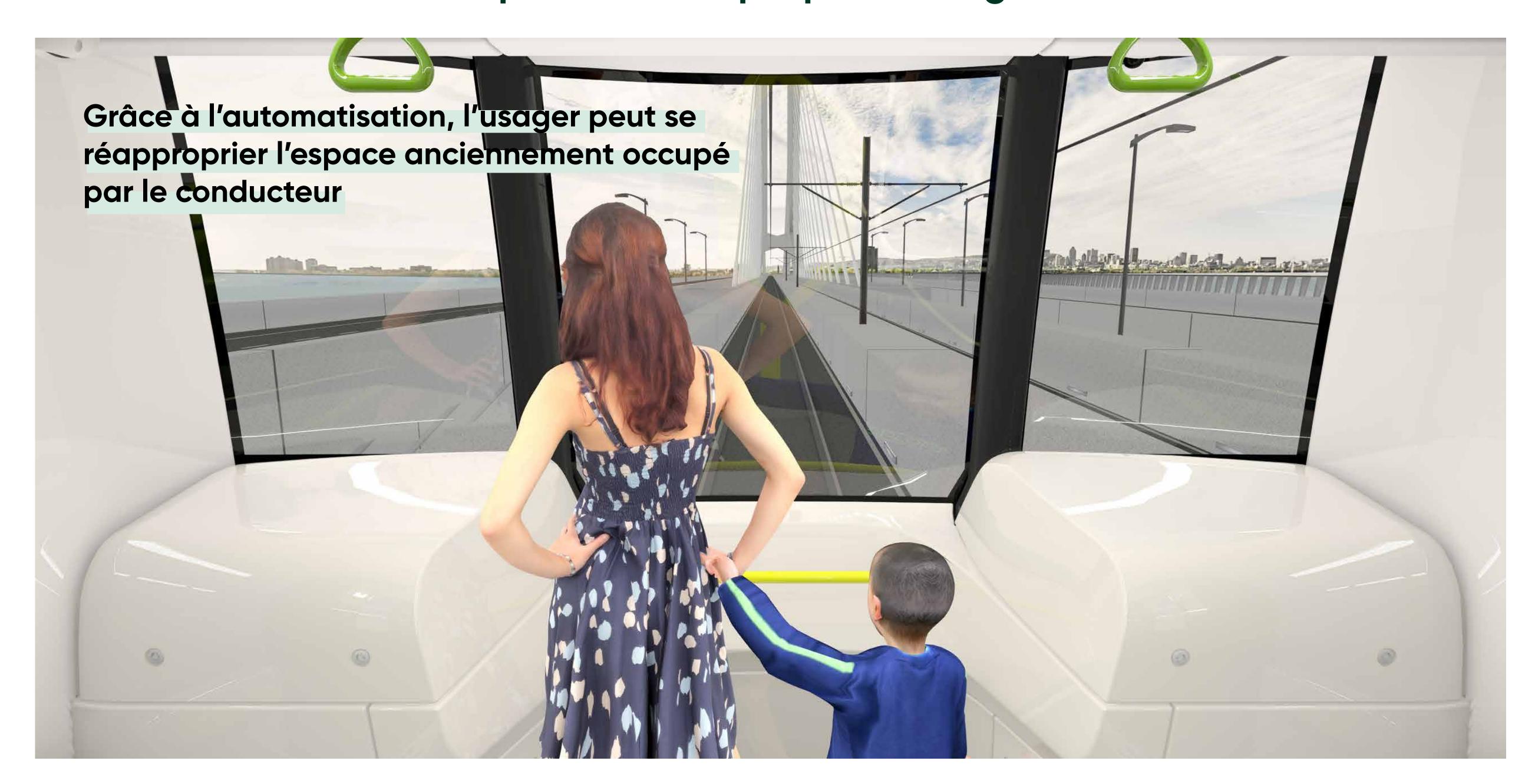
En plus de protéger l'usager, les portes palières augmentent nettement le taux de fiabilité

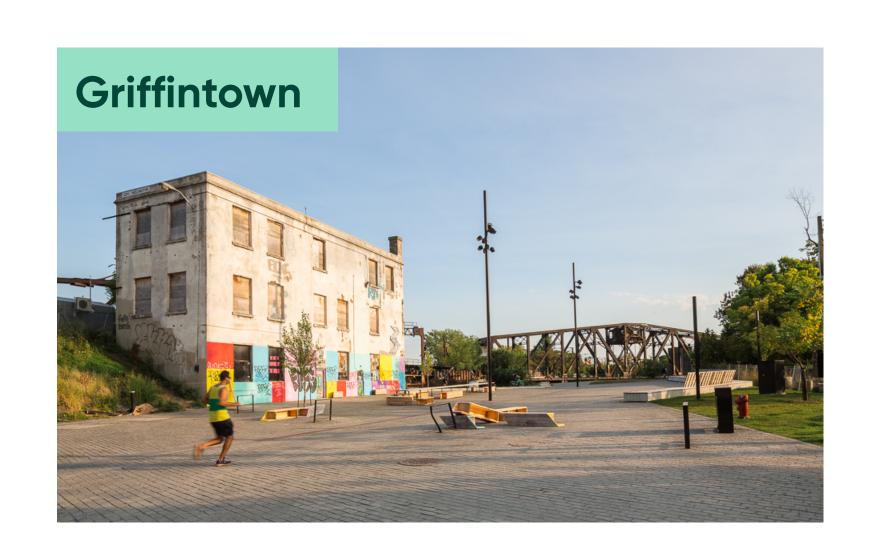
- Prévient les chutes sur les voies et le risque d'accident
- Permet une isolation supérieure des stations, la température et la ventilation pouvant ainsi être mieux contrôlées
- Améliore le bilan énergétique du REM
- Prévient l'effet piston causé par le passage du métro, soit le courant d'air ressenti par le passager et pouvant le déséquilibrer
- Améliore la fluidité des entrées et des sorties des passagers



Environnement cabine

Baie vitrée avant : une expérience unique pour l'usager











Une vue exceptionnelle sur le Grand Montréal



Services et confort





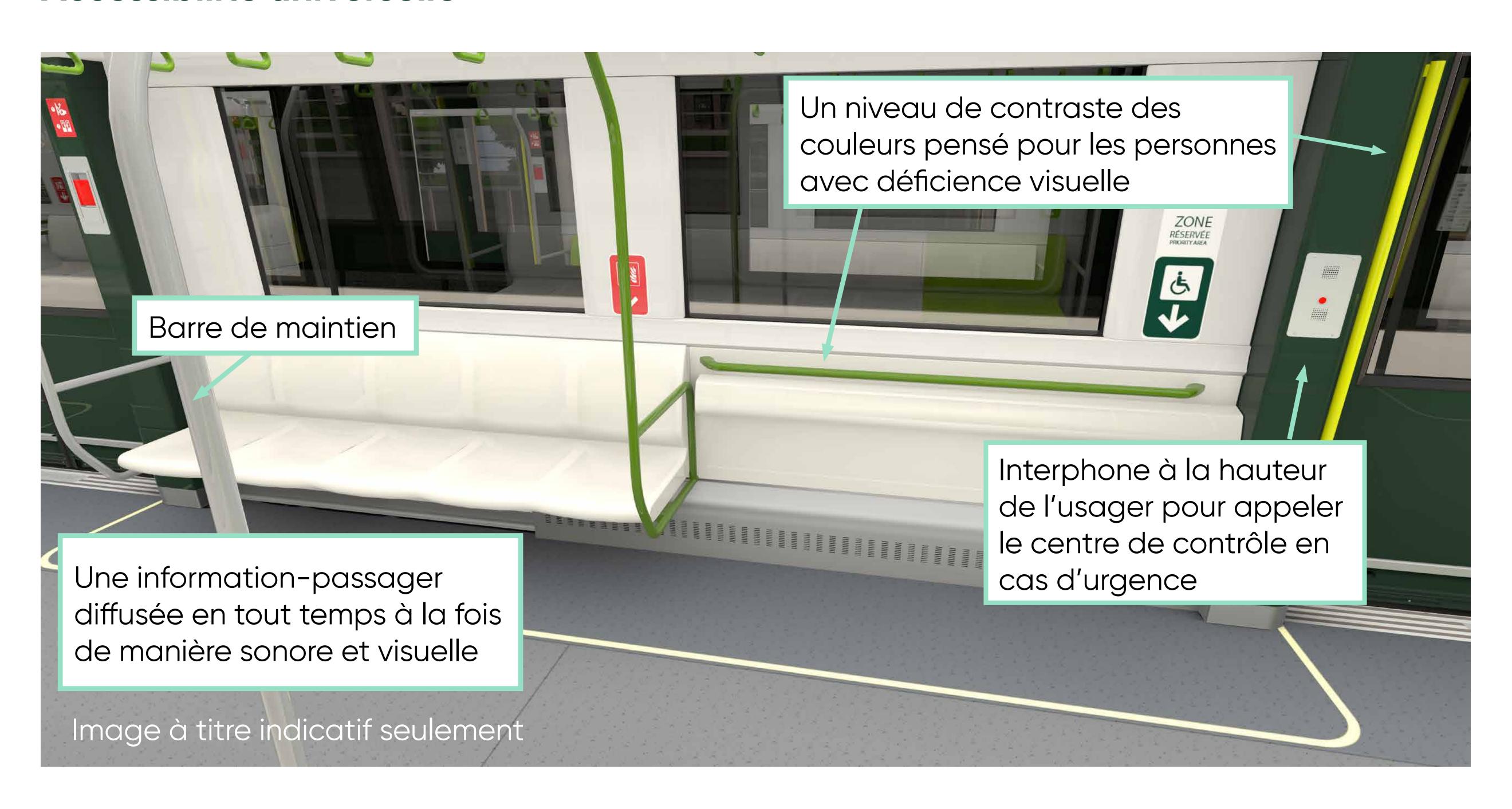


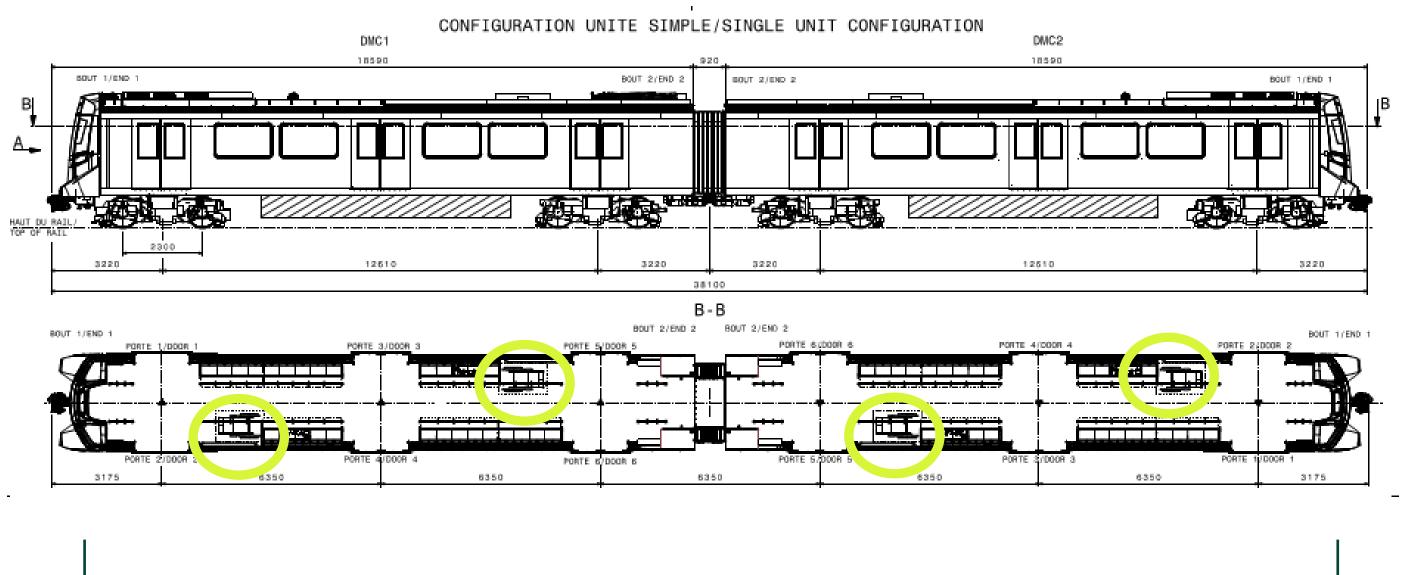




Accessibilité et circulation

Accessibilité universelle





4 espaces réservés par départ en période hors pointe 8 espaces réservés par départ en période de pointe Un accès universel exigé dès le début du projet et des consultations ciblées en cours pour s'ajuster aux besoins spécifiques

Circulation fluide

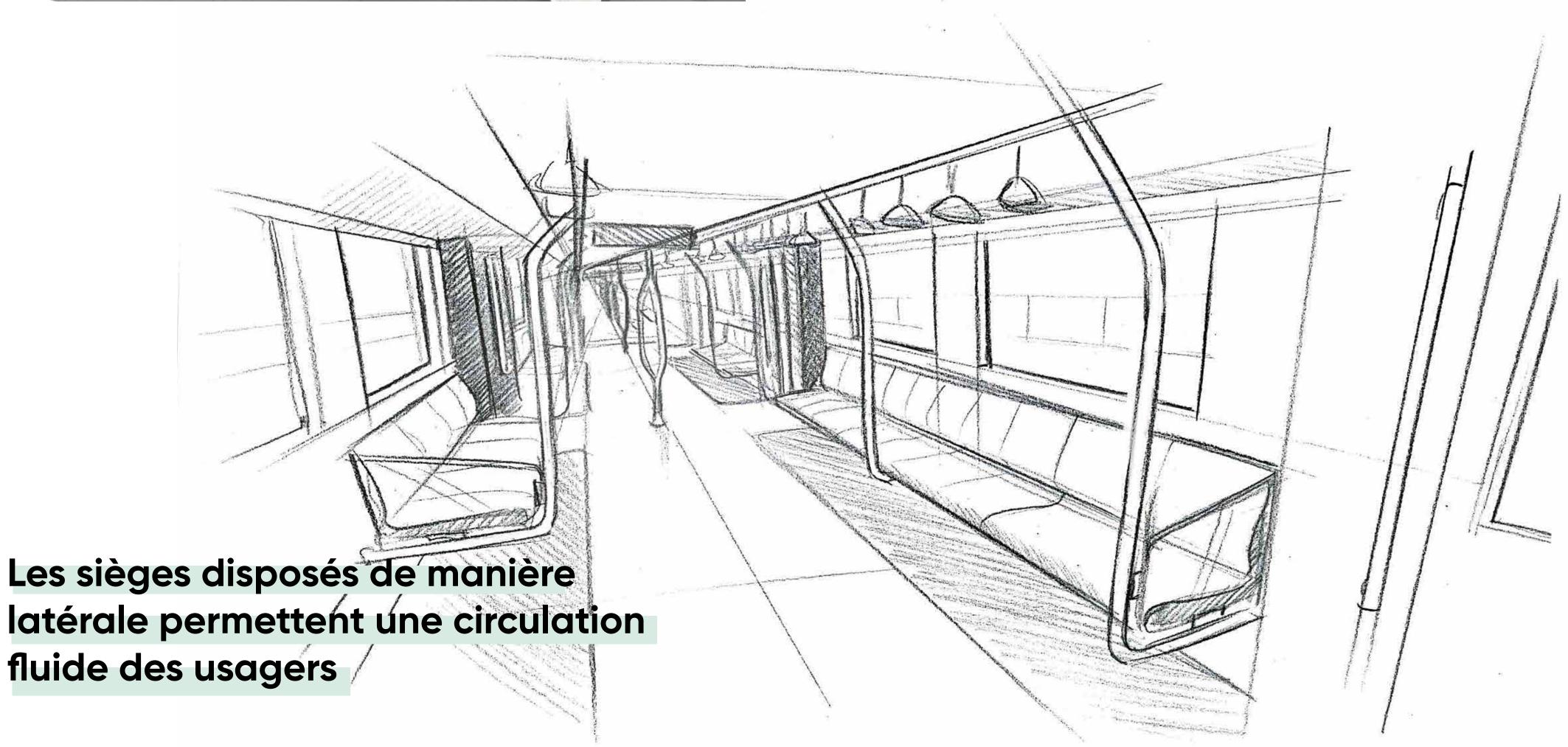


Espace réservé pour :











Signalétique et ambiance sonore

Signalétique sonore



Signal sonore à l'ouverture et à la fermeture des portes, au départ et à l'arrivée en station et plus encore

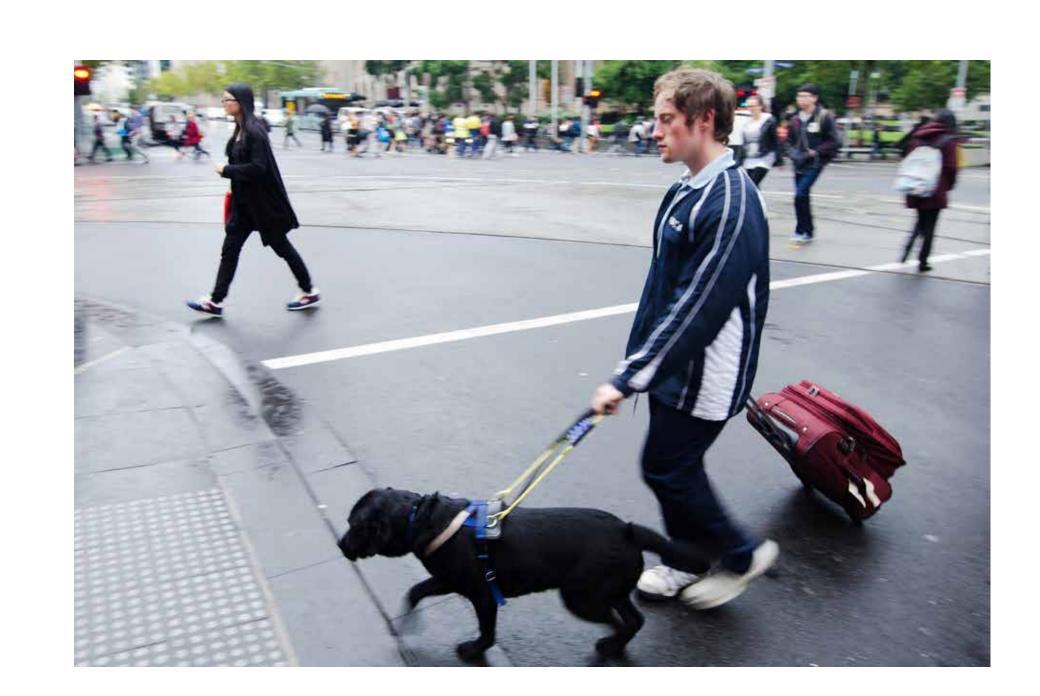


Une voix caractéristique et audible pour l'information-passager



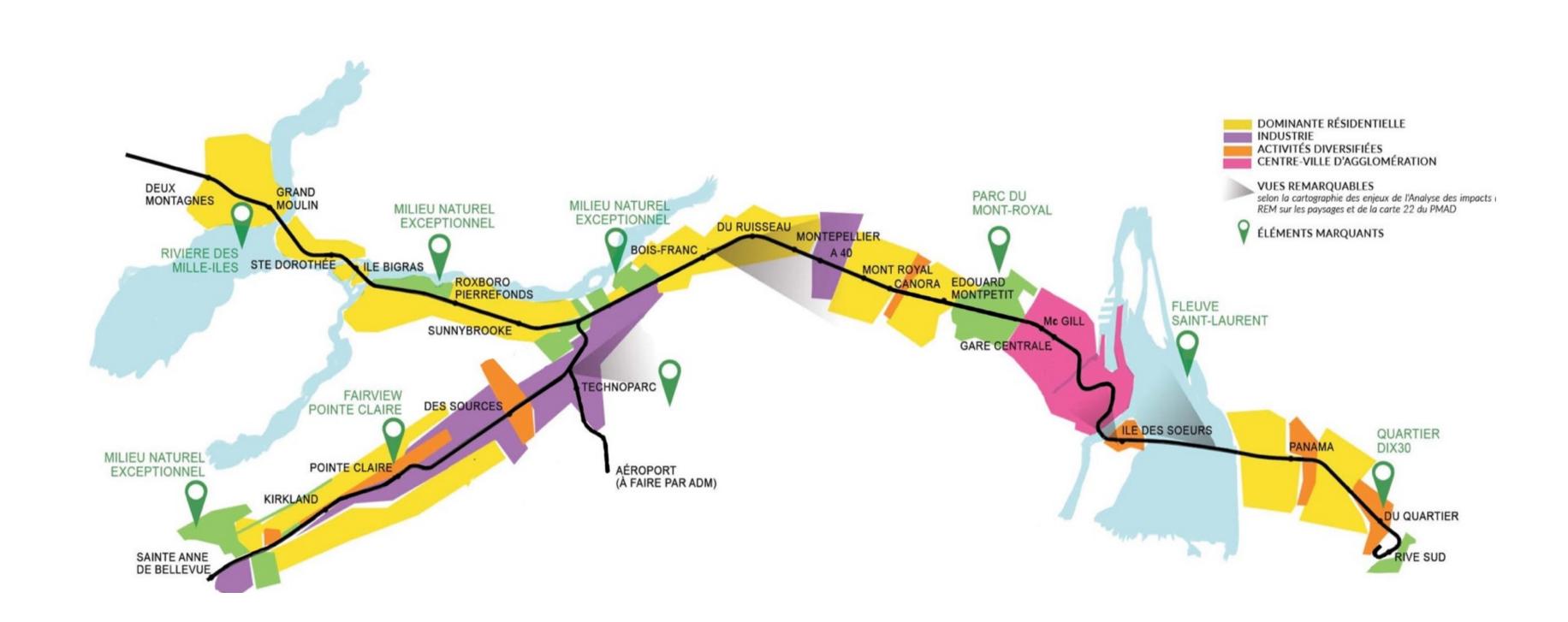
Des sons qui contribuent aux déplacements et à la circulation de **tous les usagers**, dont les personnes avec déficience visuelle





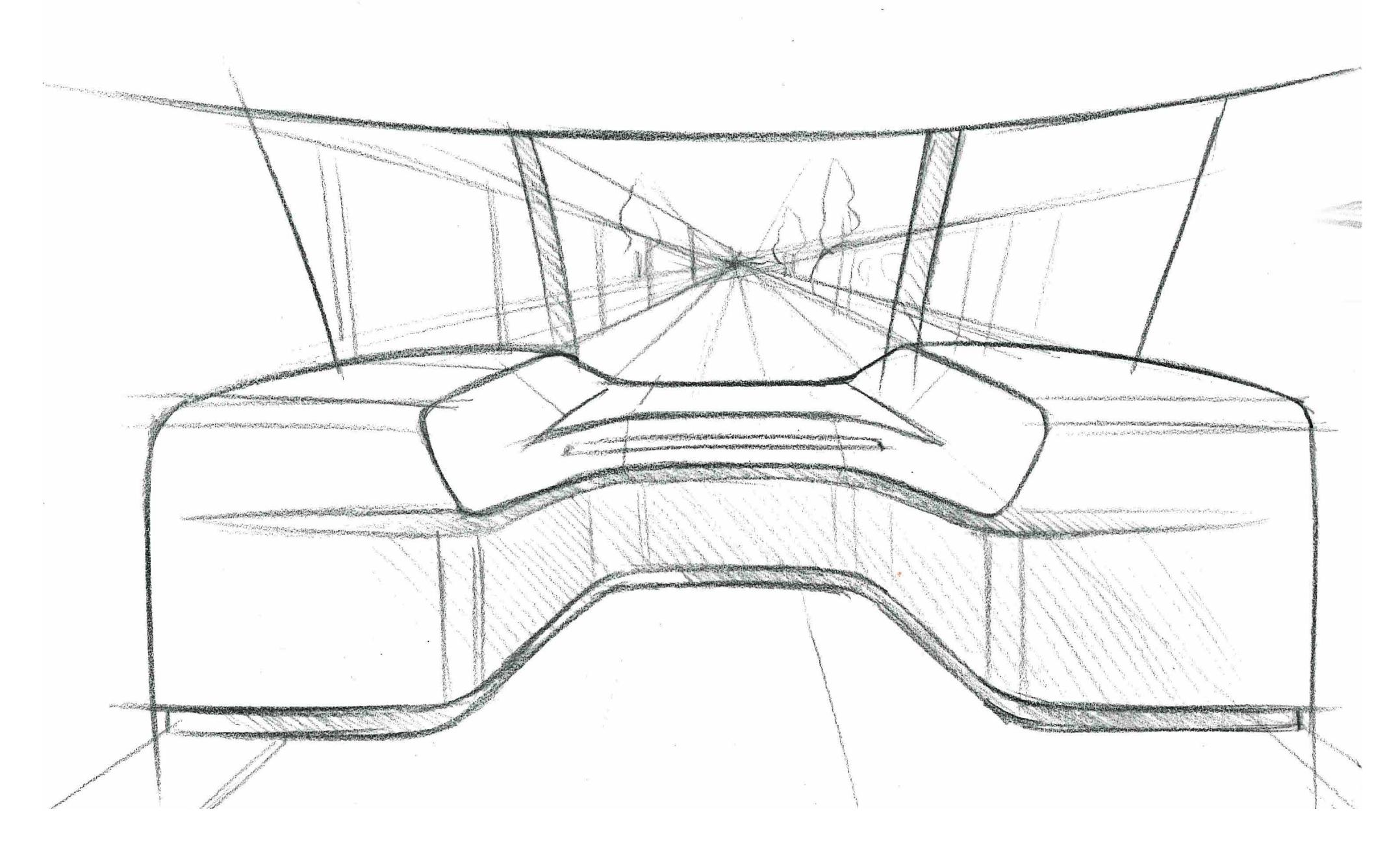
Ambiance sonore

Au-delà de sa fonction signalétique, comment le son peut-il contribuer à l'expérience de l'usager et marquer les paysages traversés?



Une ambiance qui pourrait :

- Évoluer dans le temps (saisons, événements spéciaux, moments de la journée, etc.)
- Marquer les points de vues remarquables traversés par le REM
- Bonifier le parcours de l'usager et augmenter son sentiment de bien-être





26 stations intégrées et fermées

Stations fermées





Les stations du REM sont à l'intérieur de bâtiments fermés et tempérés. L'attente se fait sur un quai à l'abri des intempéries



Stations tempérées

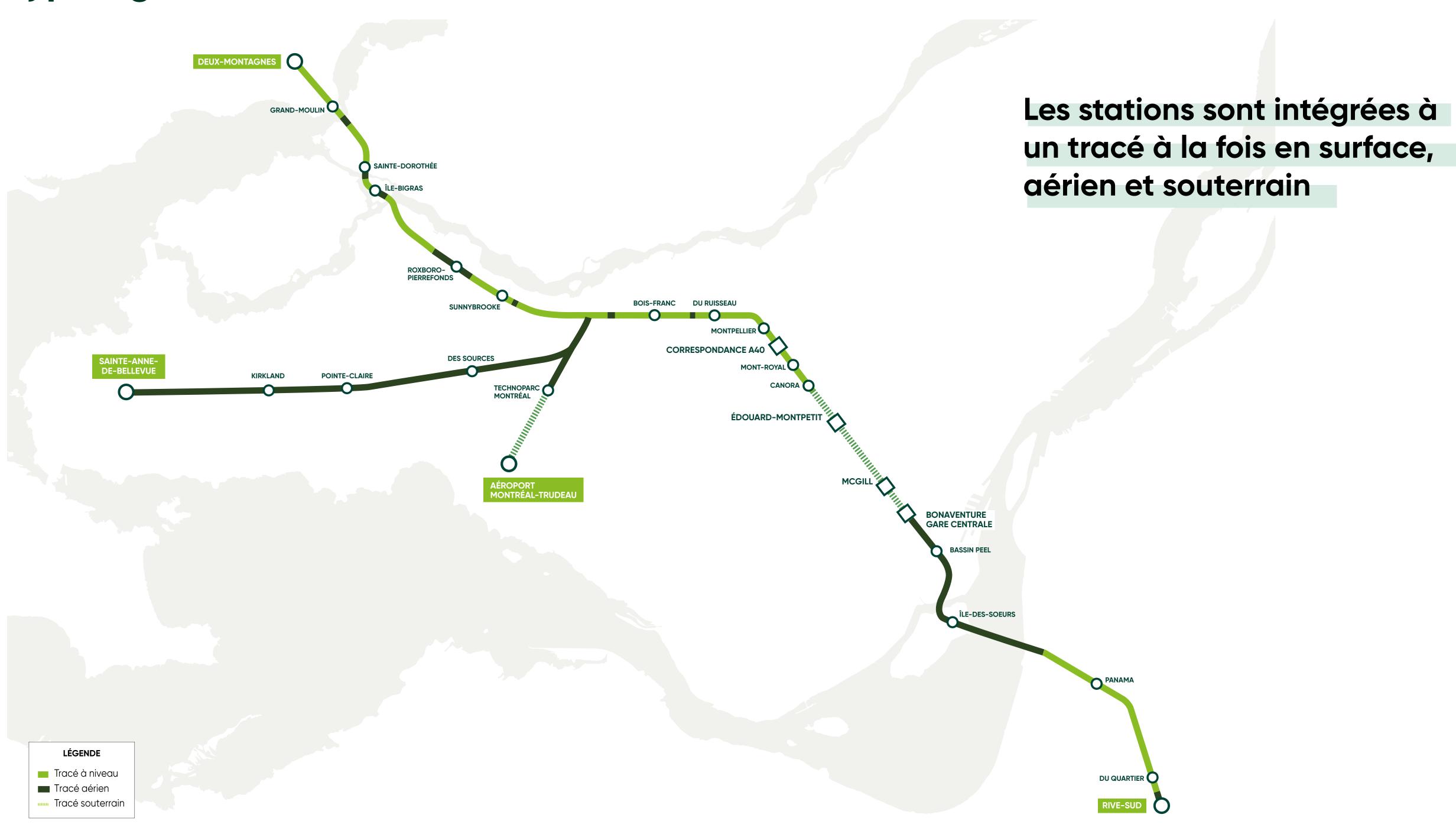


Wi-Fi

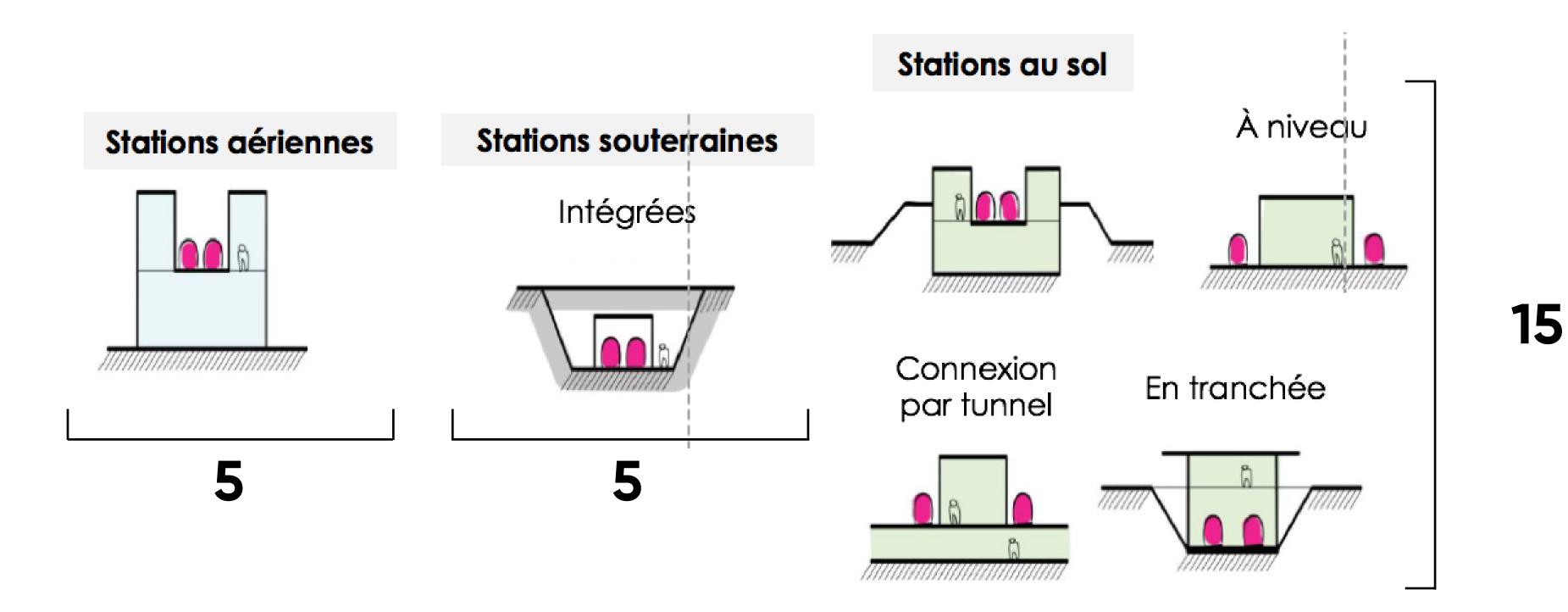


Quai d'une longueur de 80 m

Typologies



Suppression de tous les passages à niveau actuellement le long de la ligne Deux-Montagnes, pour un maximum de sécurité.

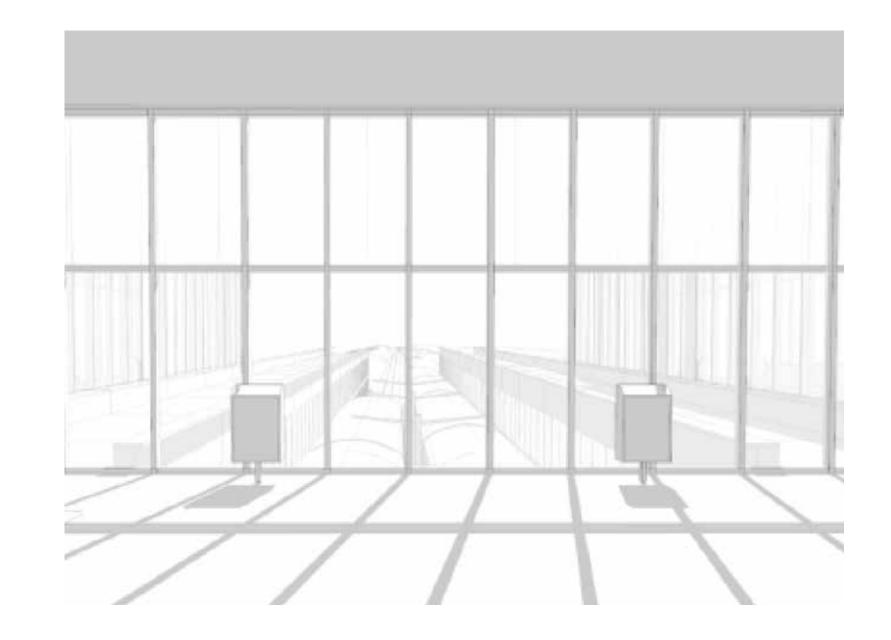




Architecture

Matériaux et grands principes

Verre





Les stations sont transparentes, pour un maximum de luminosité naturelle et de sécurité (la notion de voir et d'être vu). Le verre fritté est utilisé pour filtrer la lumière.

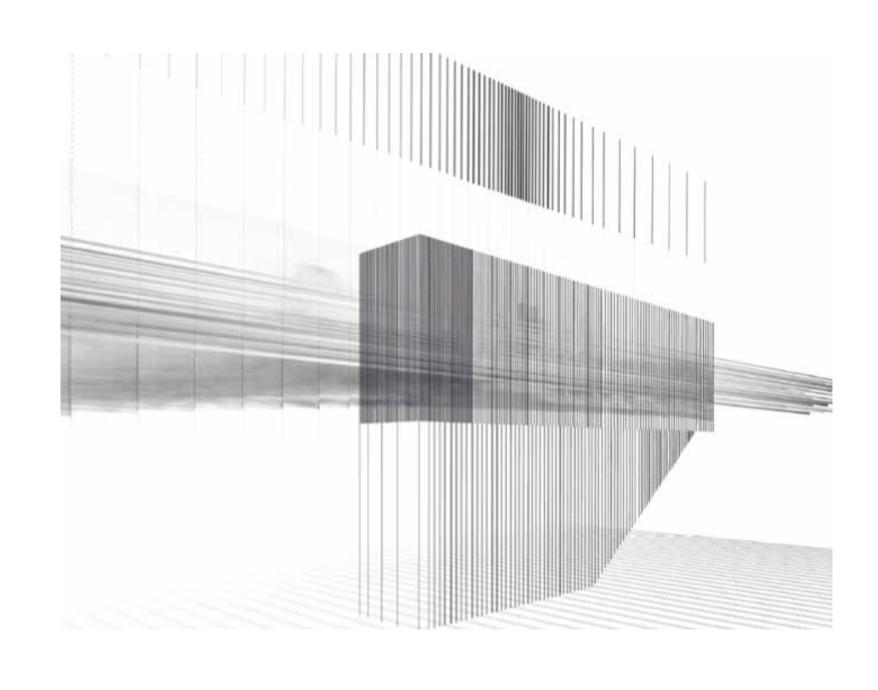
Bois





Le bois est utilisé au plafond des stations pour réchauffer l'espace. Ce matériau accompagne l'usager à travers le bâtiment et il est une partie intégrante de la signature architecturale.

Le mouvement





L'expression du mouvement est une constante qui s'interprète différemment de station en station. Ce mouvement se traduit sur les stations par des lignes horizontales et verticales.

Stratégie de coloration

Afin de marquer le parcours de l'usager, les différentes branches du réseau pourraient chacune avoir une couleur, qui se déploierait tant dans les stations, le mobilier que dans la végétation.

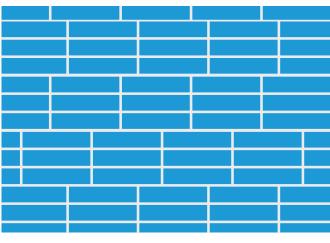






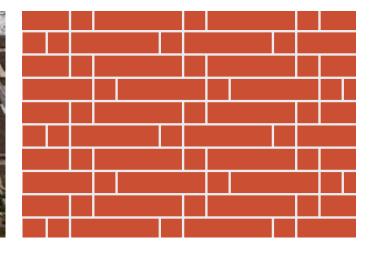












La surface colorée se déploie à l'intérieur des stations, principalement sur la céramique



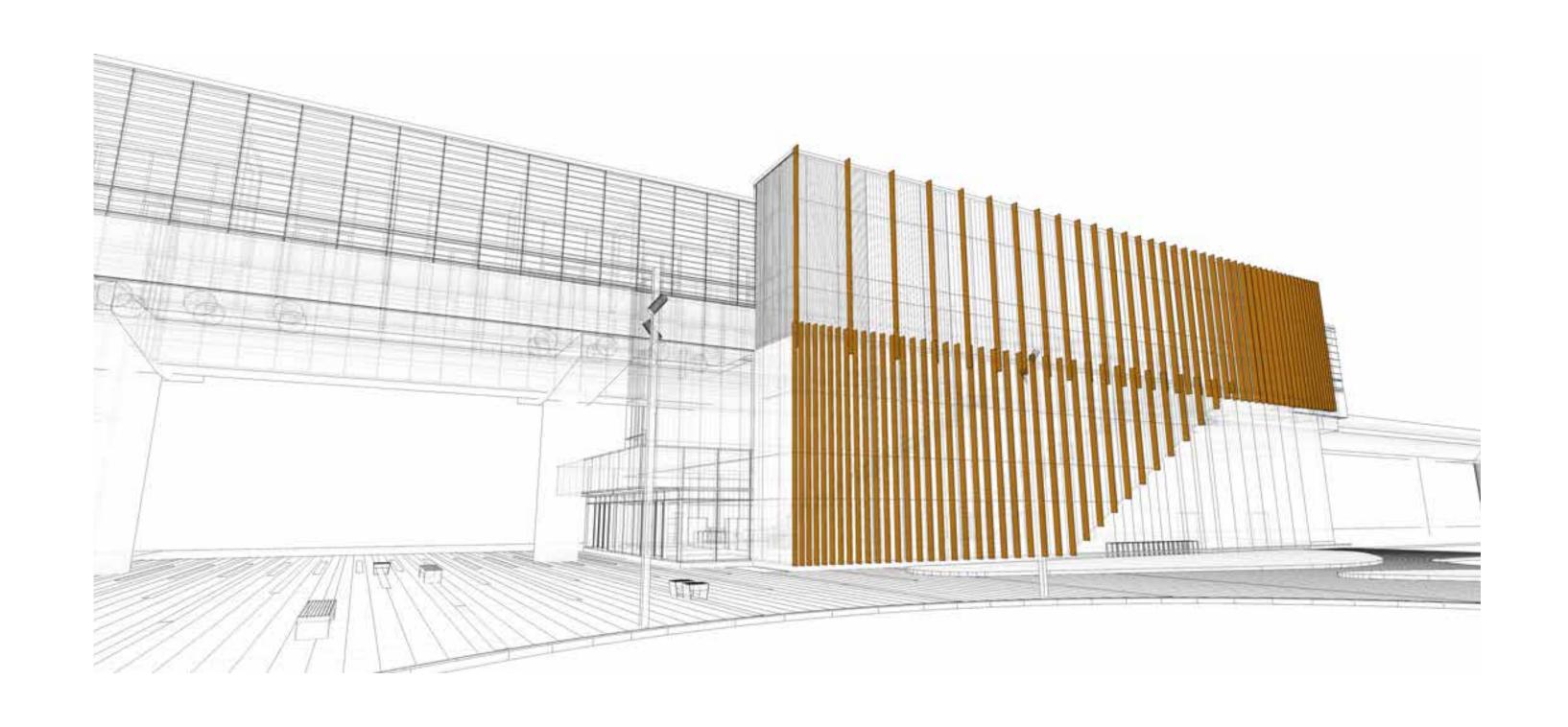
Architecture

Stations signatures

Des écrans verticaux seront utilisés en s'intégrant au contexte d'insertion des stations, tout en mettant de l'avant leur caractère distinctif. Cela permet de :

- 1 Créer un filtre pour la lumière
- 2 Créer des effets de profondeur participant au langage architectural
- Créer un mouvement perceptible par l'usager lors du mouvement du train
- 4 Mieux s'intégrer au quartier

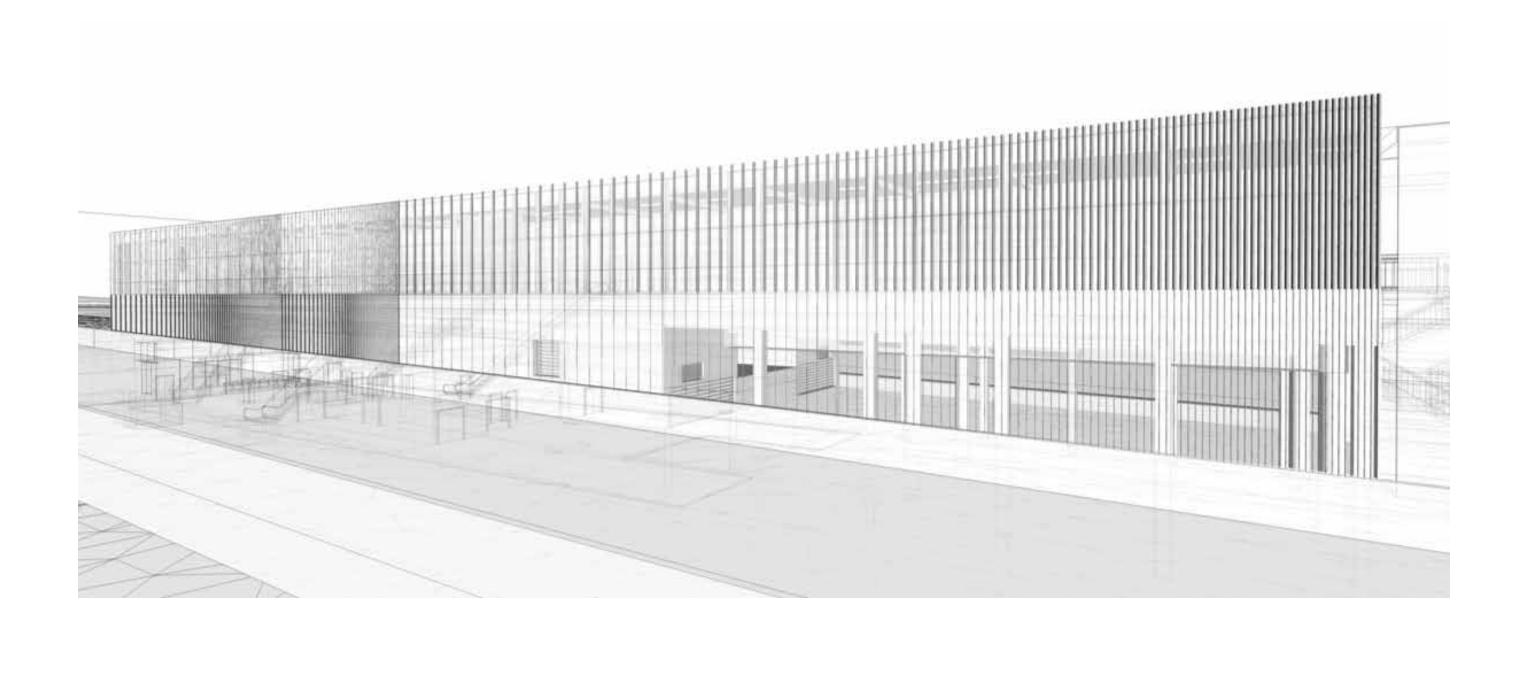
Deux-Montagnes





Une station intégrée grâce à un écran de lattes verticales rappelant le bois de l'intérieur de la station et le secteur naturel extérieur

Île-des-Sœurs





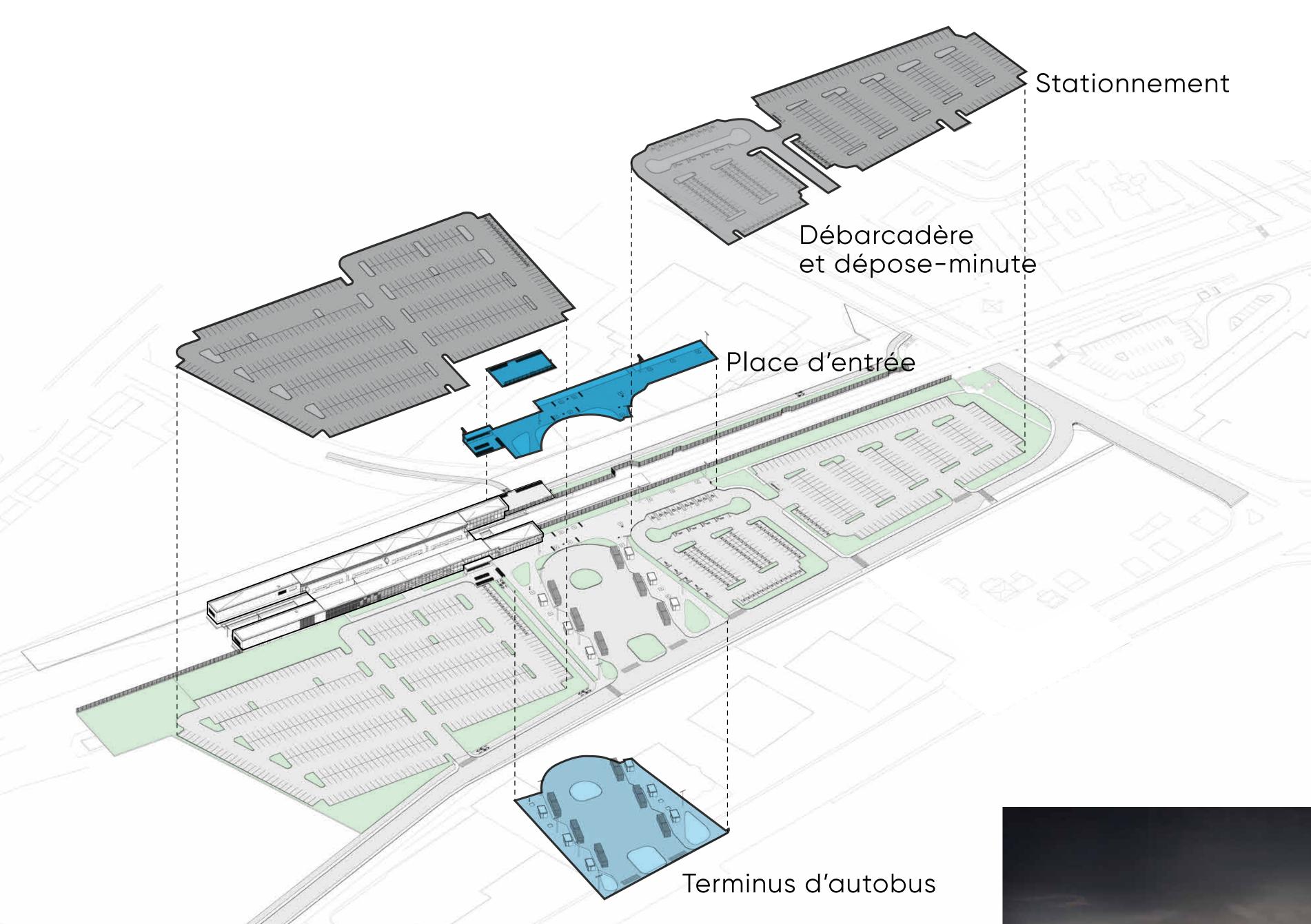
En référence au corridor de transport du nouveau pont Samuel-De Champlain, l'utilisation de câbles pour créer un écran rappelle les haubans du nouveau pont





Accueil sur site et parcours usagers

Les composantes du site



Sur l'ensemble du réseau :



Quais d'autobus : 105 quais



Stationnement:

± 9500 cases

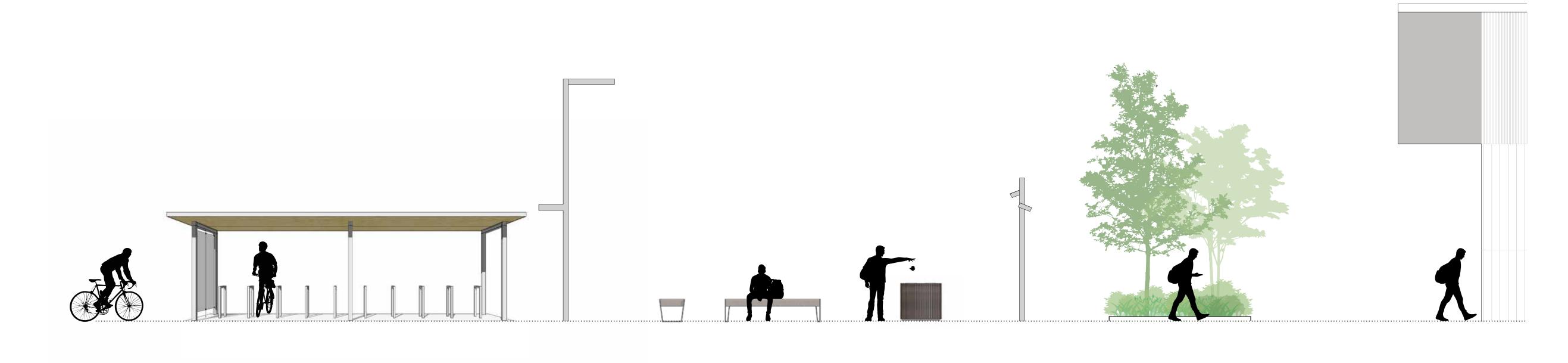


Supports à vélo:

± 1400 supports

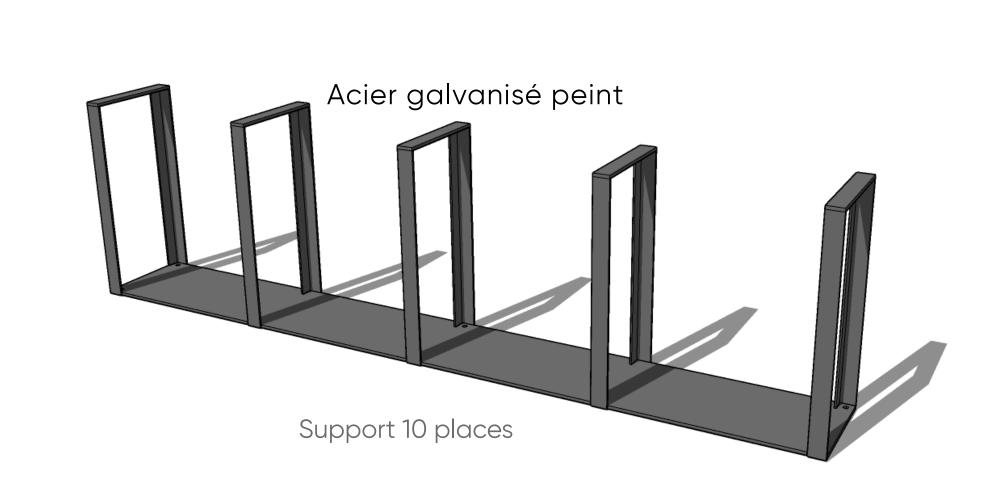


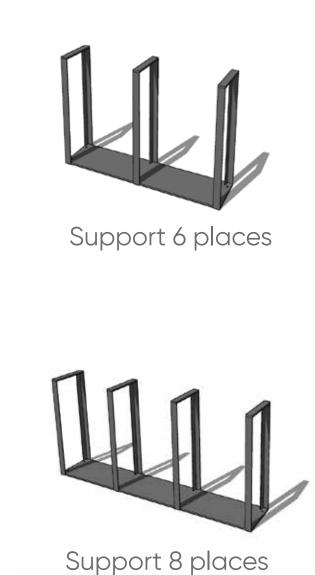
Parcours usagers

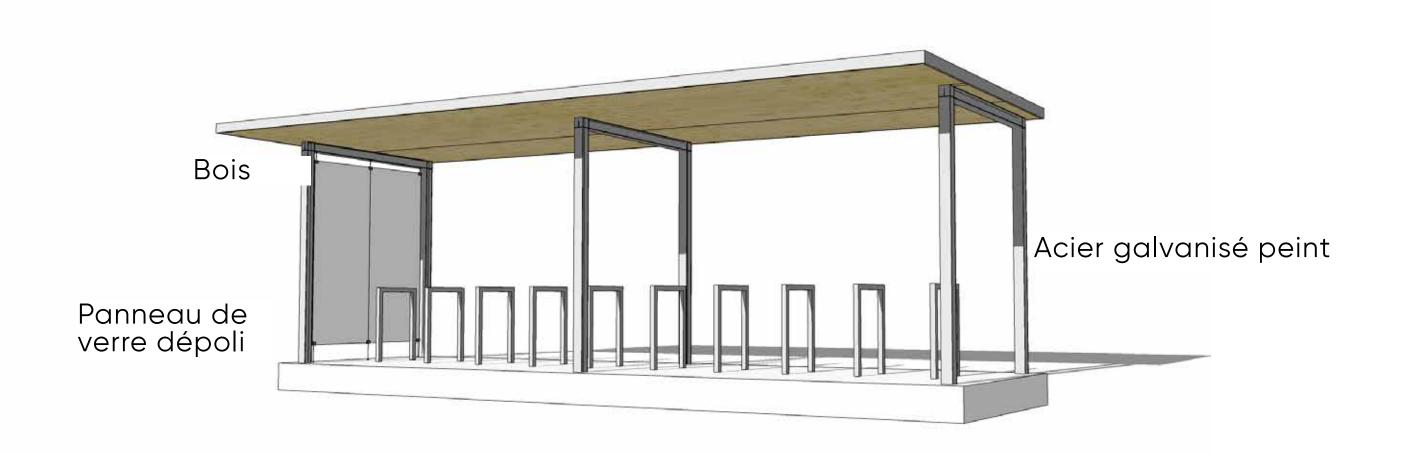


Aires vélo et abribus





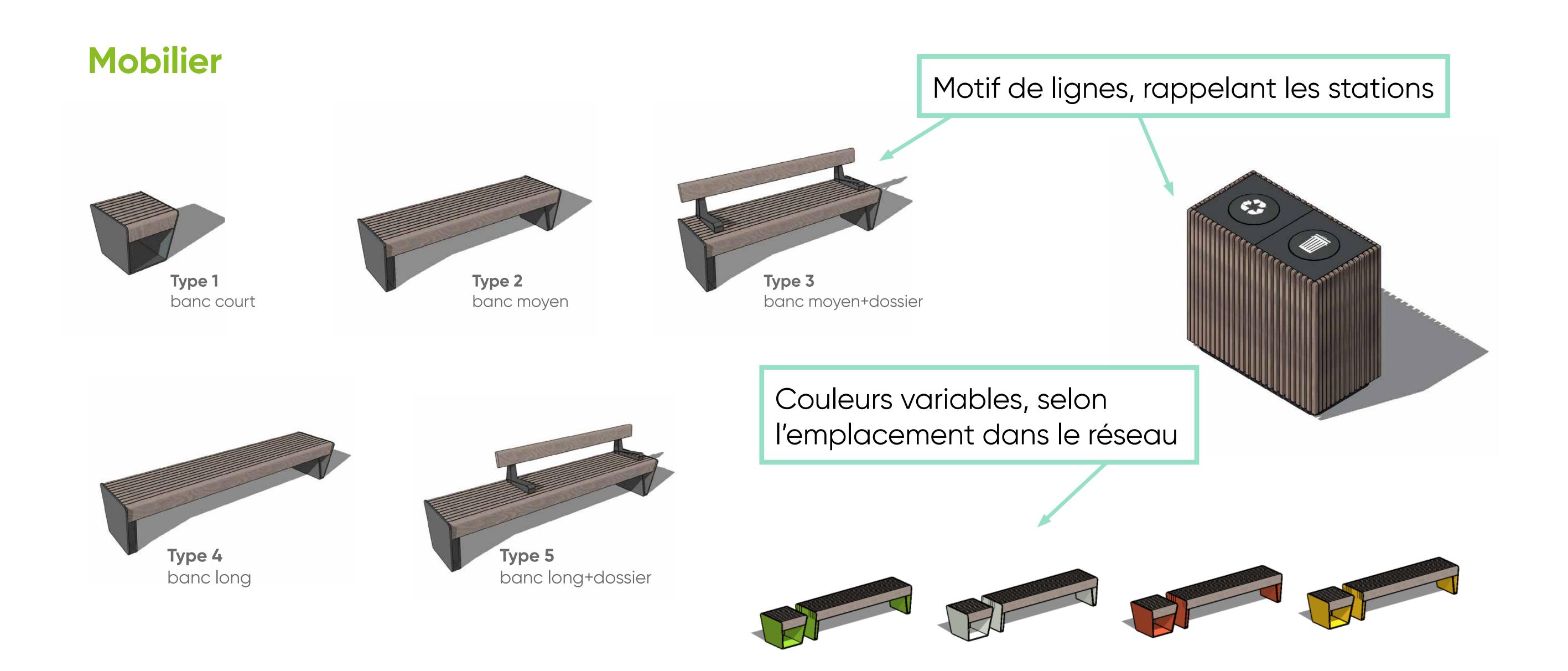




L'utilisation du bois et du verre sur les abribus et les aires vélo rappellent l'architecture des stations



Accueil sur site et parcours usagers (suite)



Végétation

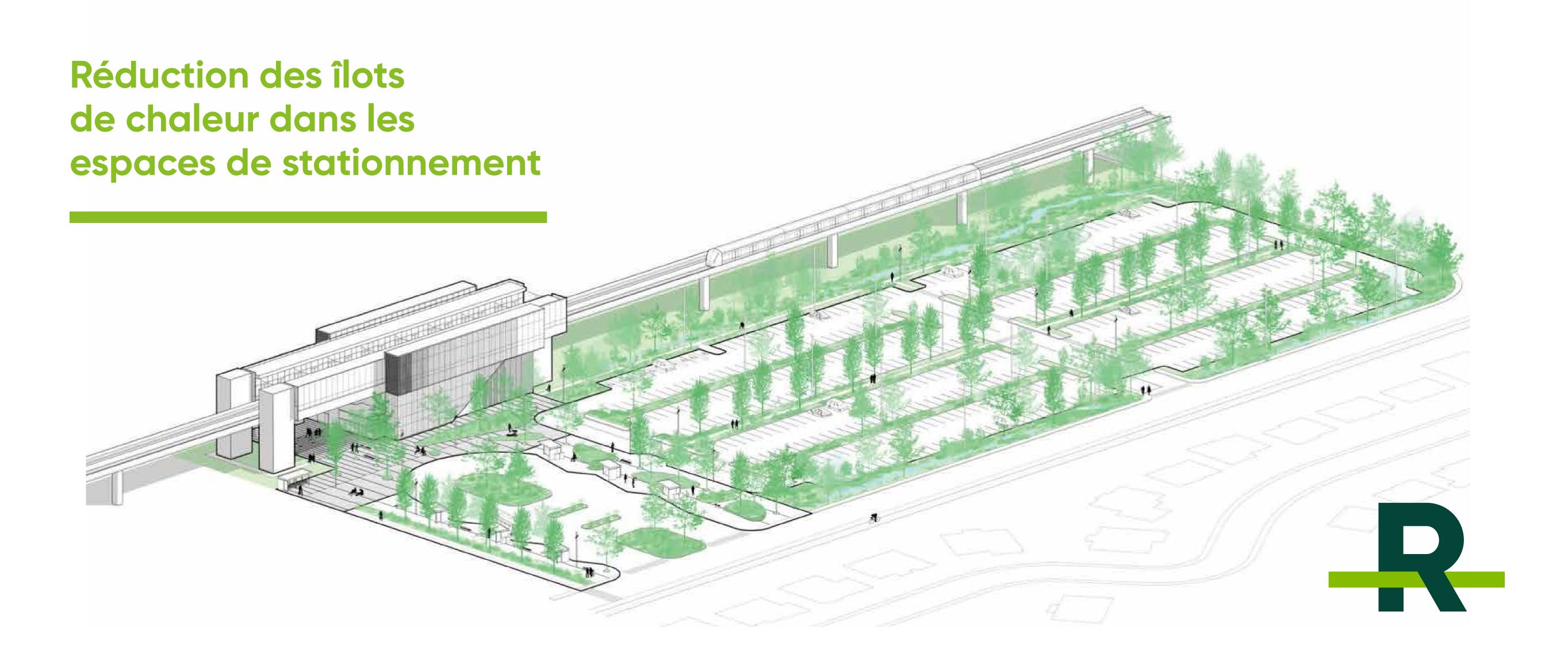
De la végétation de différentes teintes et variétés sera plantée sur les sites des stations. Les choix des végétaux sont influencés par la stratégie colorielle de la charte architecturale.





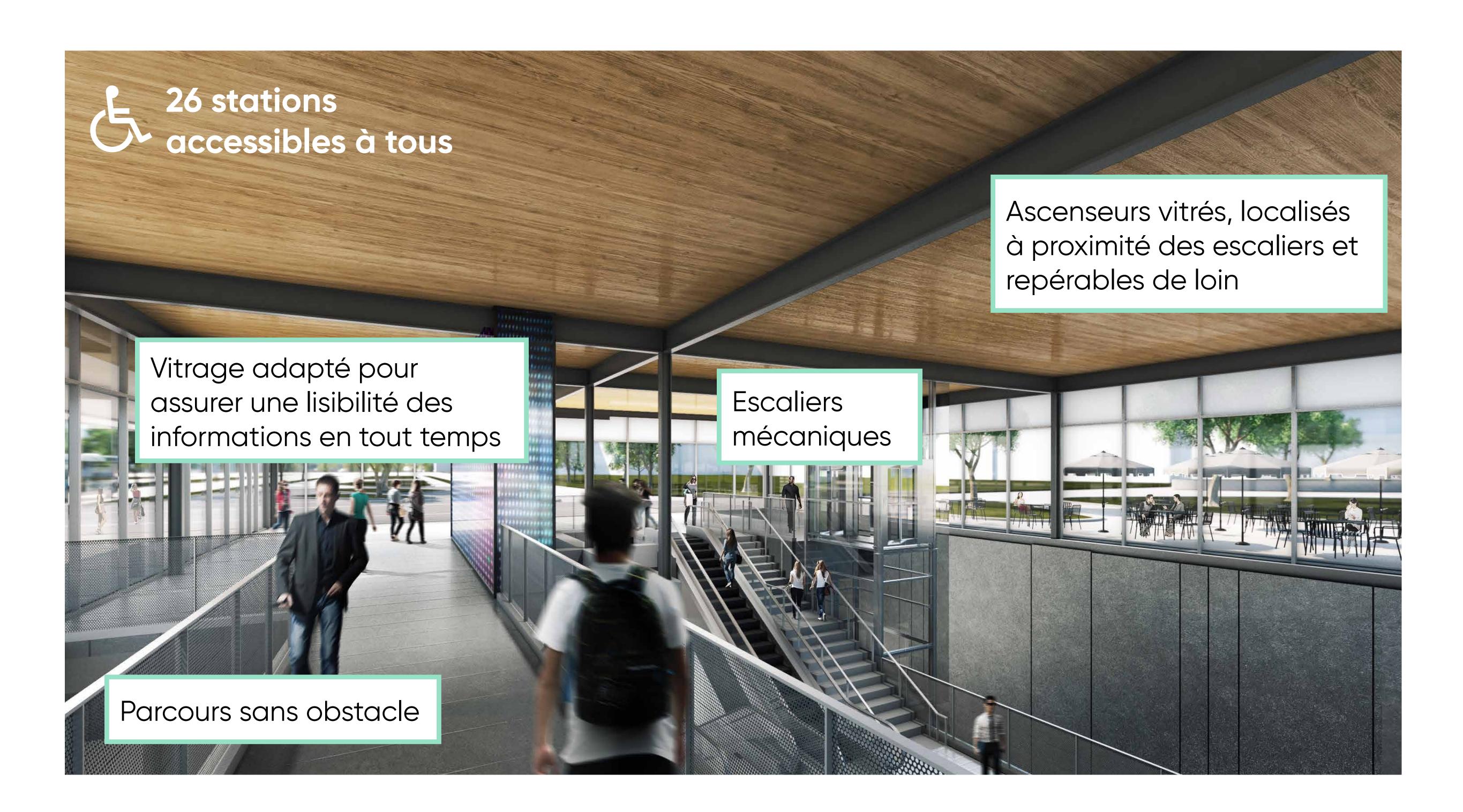
Localisation de la végétation :

- Place d'entrée
- Entre le site et les rails
- Stationnement et passage piéton

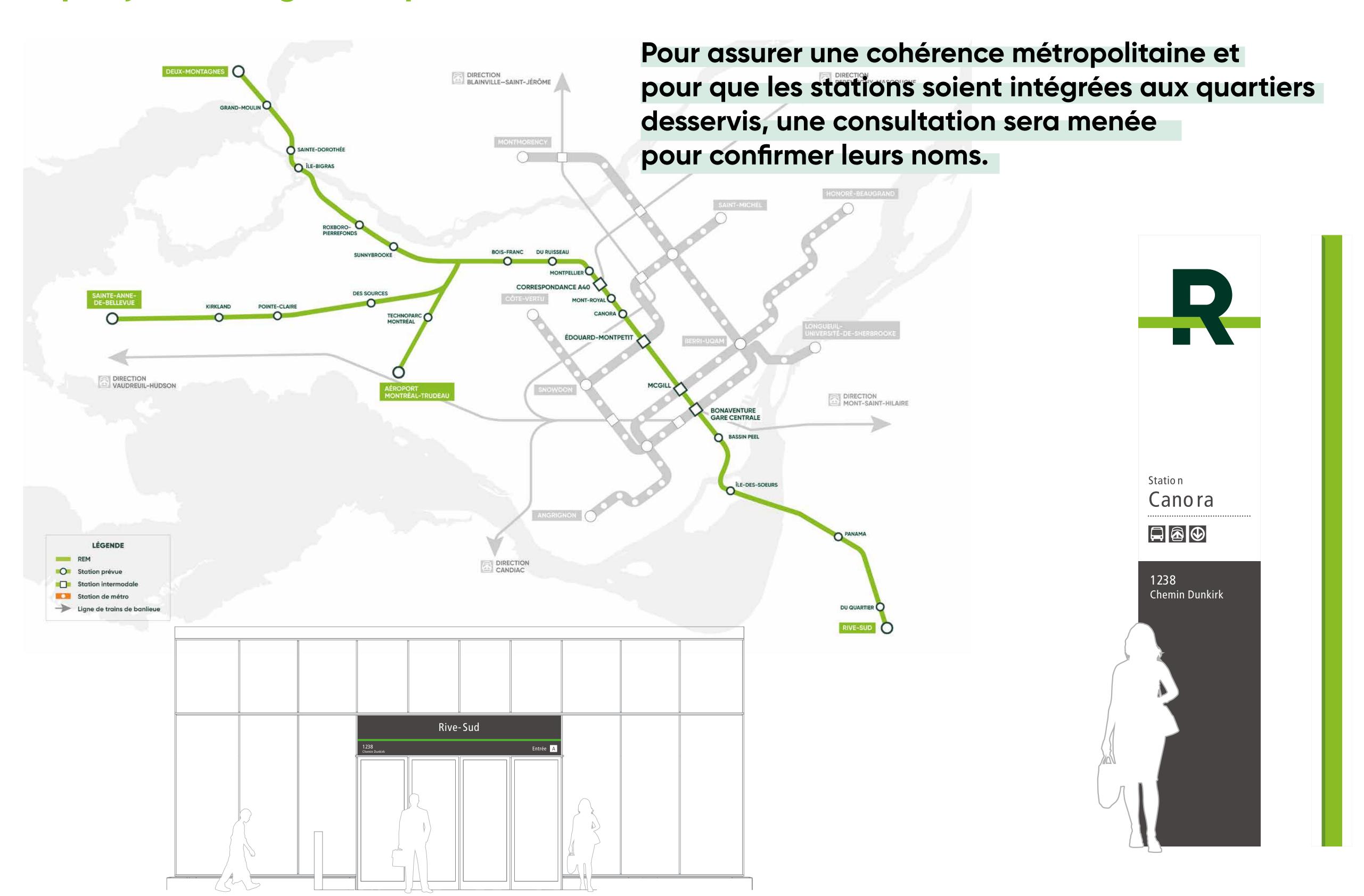


Accessibilité et circulation

Accès universel



Toponymie et signalétique

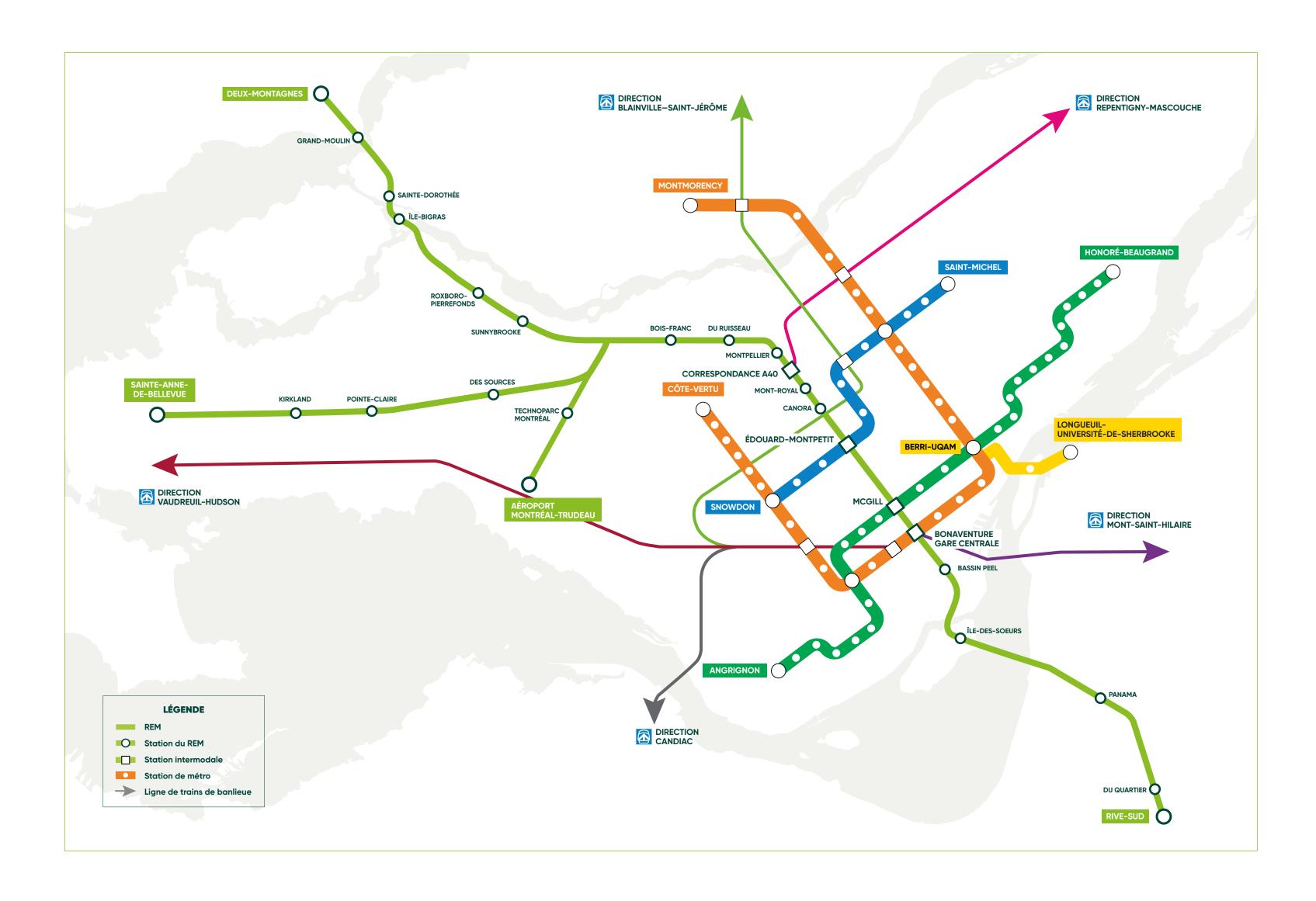




Travail en cours avec les partenaires et la population, pour assurer une intégration de la signalétique du REM avec le métro, l'autobus et le train de banlieue



Une nouvelle ligne de métro dans l'Ouest de l'Île



4 stations:

Sainte-Anne-de-Bellevue, Kirkland, Pointe-Claire, Des Sources

En service 20 h par jour, 7 jours sur 7

Passages aux
10 minutes
en période de pointe et
aux 15 minutes
hors pointe

Connexion à trois lignes de métro et accès à l'aéroport, à la Rive-Nord et la Rive-Sud

Station Kirkland

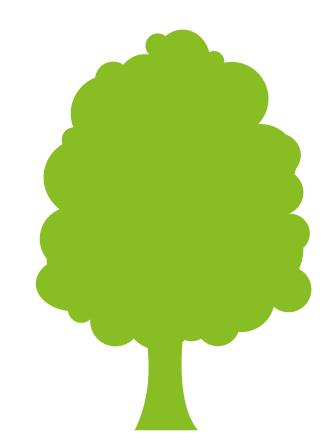


Schématisation à titre indicatif seulement

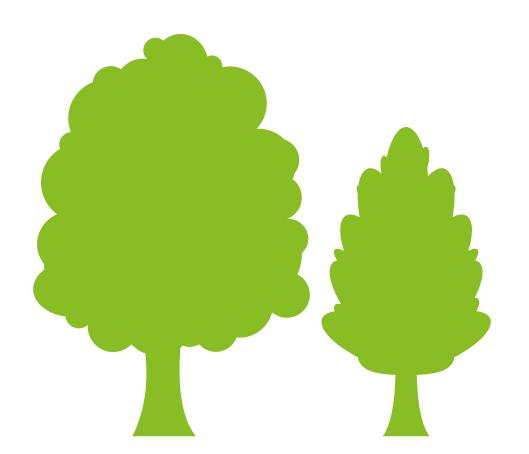


Des initiatives environnementales novatrices

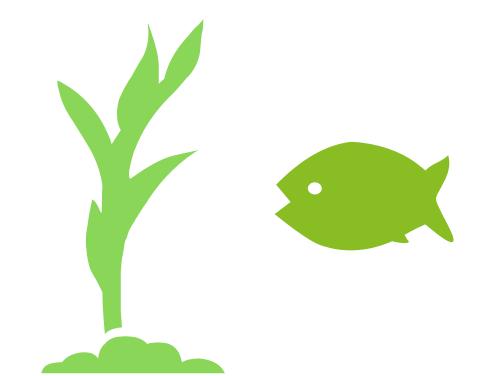
Des efforts pour un chantier plus vert



Compenser les GES du chantier avec la plantation de **250 000 arbres** en partenariat avec le Jour de la terre



Replantation de l'équivalent de tous les arbres coupés + 10 % dans les aires temporaires de construction

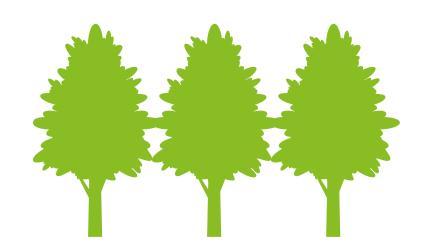


Limitation et compensation des impacts sur les **milieux** humides, la faune et la flore

Création d'une fiducie foncière agricole avec UPA et CMM



Assurer la vitalité et l'occupation dynamique de la zone agricole parles activités agricolesà proximité du REM



Optimiser la mise en valeur des **bois** et corridors forestiers



Contribuer au maintien en production des terres agricoles et la mise en culture des superficies non exploitées du territoire

Cocktail transport





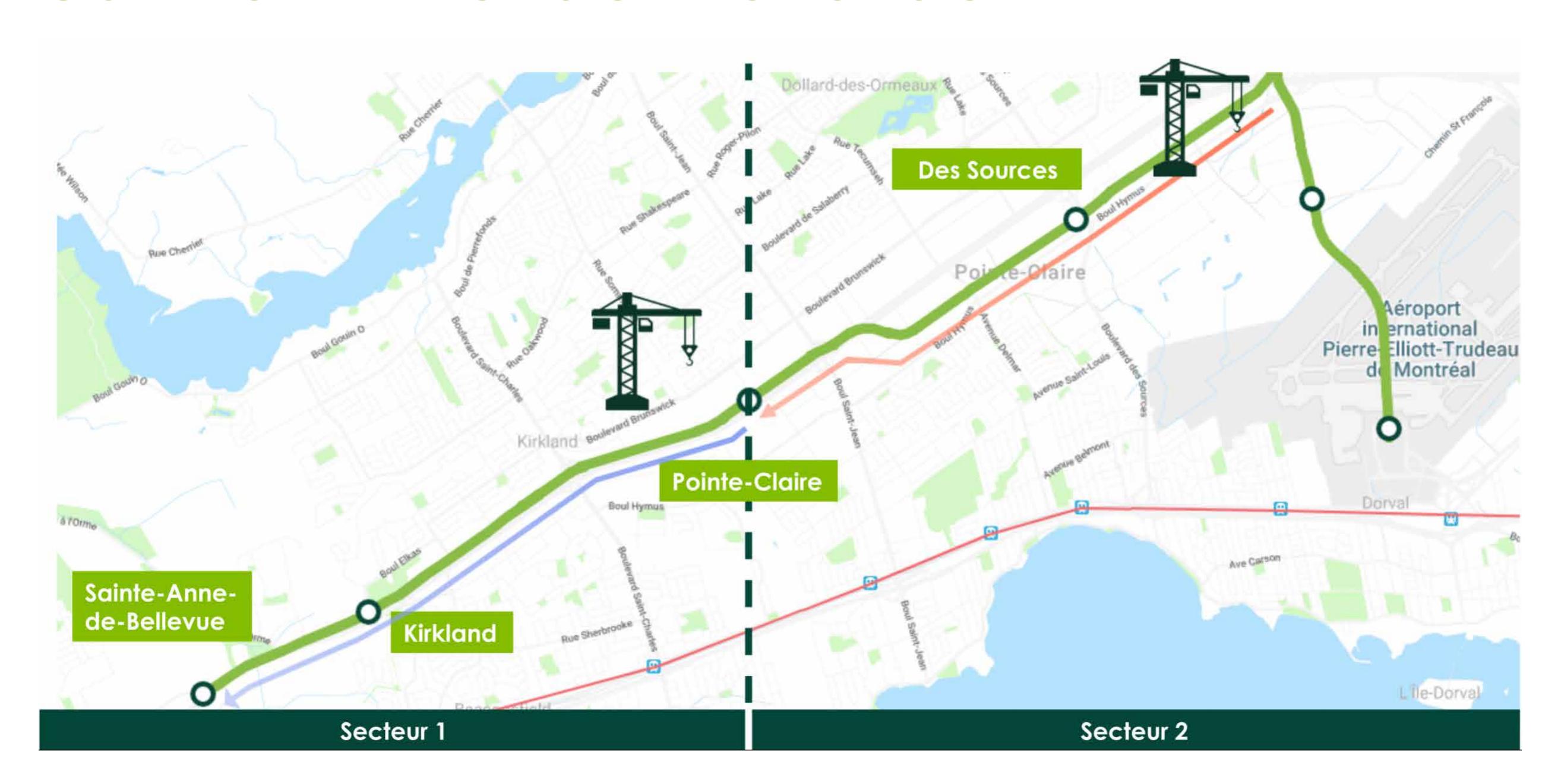








2 secteurs en action sur l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue

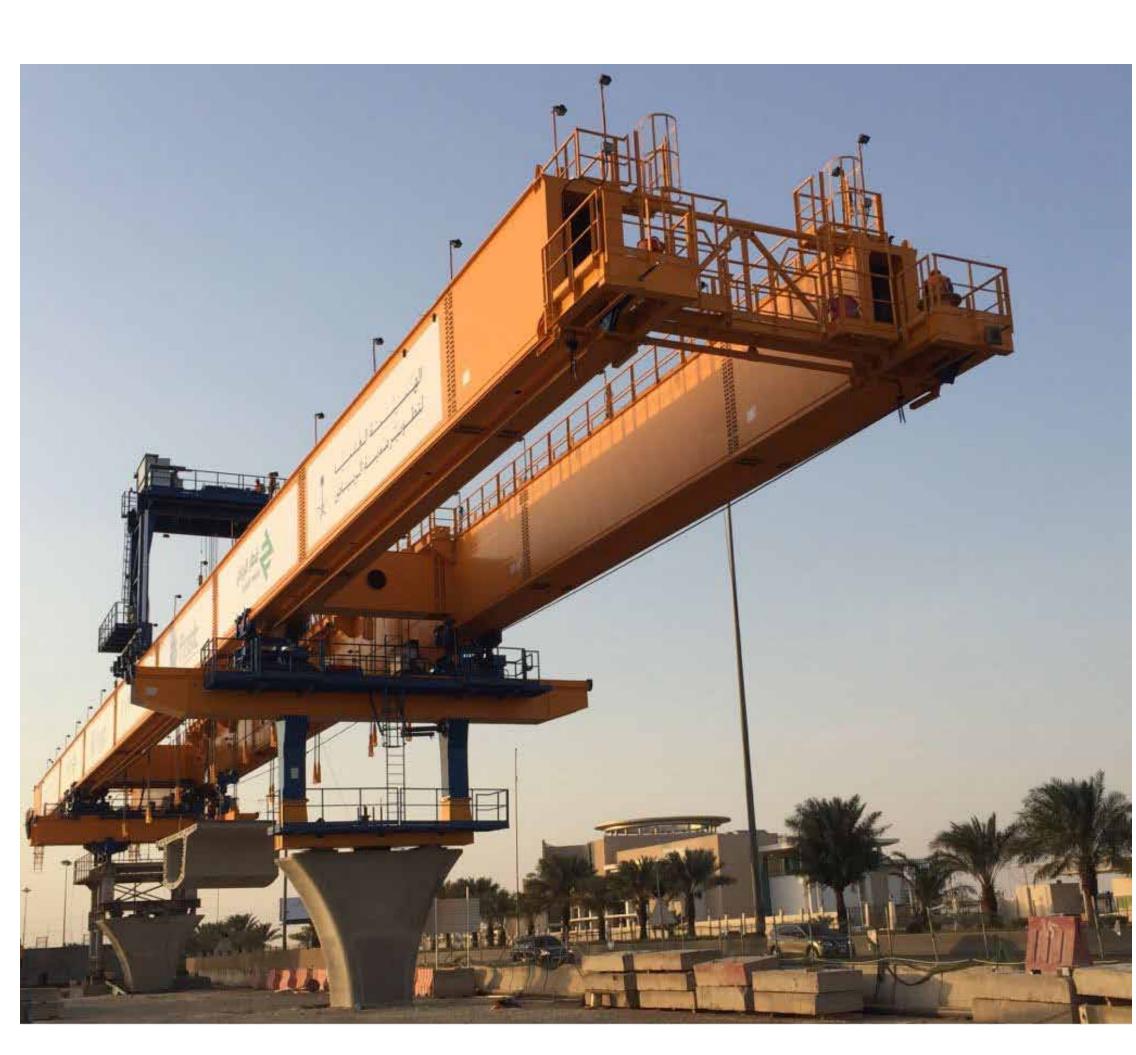


Composantes de la structure aérienne



Photos de chantier dans l'Ouest-de-l'Île











QUATRE PILIERS DU NOUVEAU RÉSEAU TRANSITOIRE



NAVETTES FERROVIAIRES



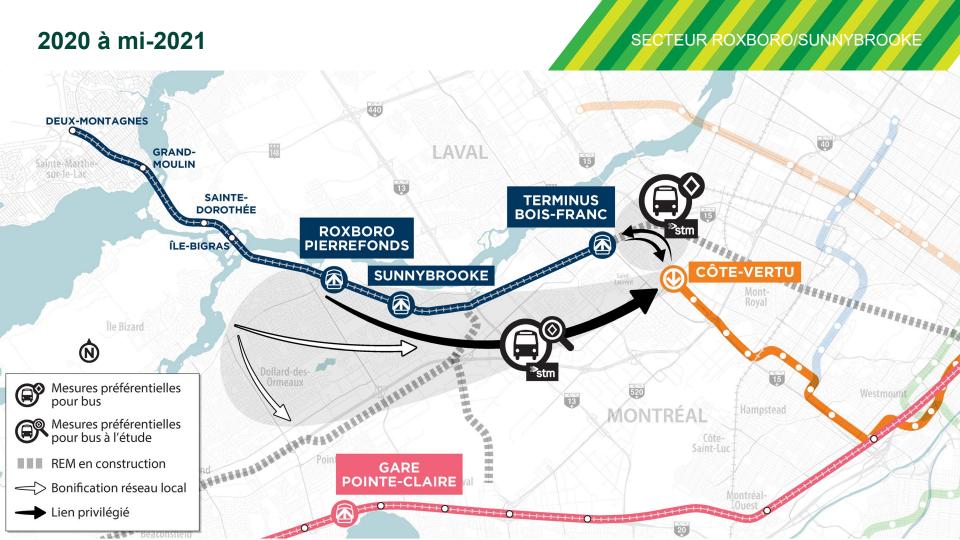
BONIFICATION
DU SERVICE
EXISTANT ET
NAVETTES
D'AUTOBUS



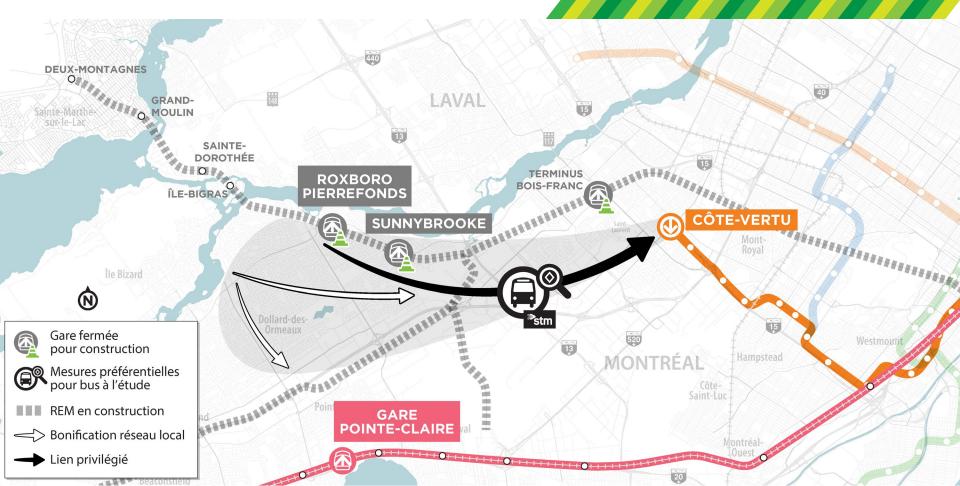
MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS



LIGNE ORANGE*, VERTE ET BLEUE

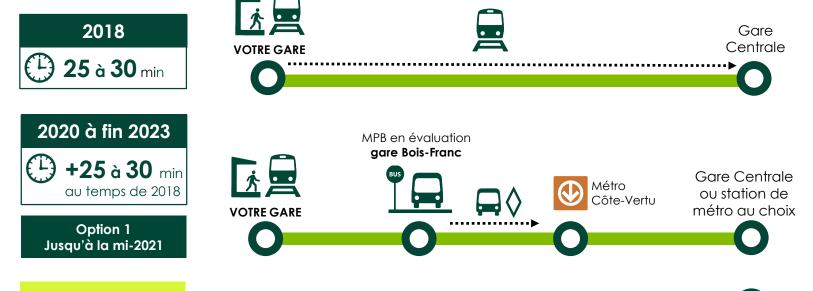


SECTEUR ROXBORO/SUNNYBROOKE



TEMPS ESTIMÉ PAR PHASES

SECTEUR ROXBORO/SUNNYBROOKE



Option 2 RECOMMANDÉE pour l'ensemble des travaux

DANS VOTRE SECTEUR

Métro Côte-Vertu Ou station de métro au choix

Du Ruisseau dès 2022

EN RÉSUMÉ

