

Compte-rendu

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

Date et heure : 14 mai 2019, 18h à 20h40

Lieu : Le Crystal, 5285 boulevard Henri-Bourassa Ouest, Saint-Laurent

La rencontre en bref :

- Environ 150 participants
- Environ 20 questions posées par le public lors de la période de questions
- 8 intervenants présents pendant la séance d'information et la période de questions :
 - o Virginie Cousineau, Directrice affaires publiques, bureau de projet REM
 - o Jean-Philippe Pelletier, Directeur adjoint, Coordination, bureau de projet REM
 - o Denis Andlauer, Directeur opérations, CDPQ Infra
 - o Stéfan Balan, Directeur de segment, NouvLR
 - o Giovanni Cipolla, 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 20h40

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

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

L'enregistrement vidéo de la séance d'information est disponible au lien suivant :

<https://www.youtube.com/watch?v=YVz4uTB58sU>

La documentation présentée lors de la soirée est quant à elle disponible ici :

<https://rem.info/fr/evenements>

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

Questions	Réponses
Dans la stratégie d'atténuation transitoire, est-ce que toutes les navettes seront accessibles aux personnes à mobilité réduite?	Pour ce qui est du secteur de la gare Bois-Franc, en effet, l'objectif est que les navettes par autobus soient accessibles universellement.
Toutes les navettes doivent être accessibles, selon la Charte des droits et libertés.	L'accessibilité universelle est une priorité pour le REM et il s'agit d'un objectif des partenaires du transport sur

Questions	Réponses
	l'ensemble du territoire métropolitain.
<p>Je remarque que le REM est composé d'un tronç principal et trois branches. Comment cela fonctionnera-t-il? Est-ce que les voitures du REM emprunteront toutes le tronç principal?</p>	<p>Tous les REM qui partiront des bouts de ligne (Sainte-Anne-de-Bellevue, Deux-Montagnes et Aéroport) passeront par le tronçon principal, et se rendront tous jusqu'à la station Rive-Sud.</p> <p>Pour les trains qui proviendront de la Rive-Sud, une fois passés la station Bois-Franc, il y aura trois options de destinations pour les usagers en fonction de la destination finale qui sera toujours inscrite directement sur le REM.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Destination finale Deux-Montagnes; 2. Destination finale Sainte-Anne-de-Bellevue; 3. Destination finale Aéroport de Montréal. <p>Ce cycle recommencera ensuite. Ainsi, un train sur deux aura comme destination finale Deux-Montagnes, tandis qu'un train sur quatre aura comme destination finale Saint-Anne-de-Bellevue, et un train sur quatre aura comme destination finale l'Aéroport.</p>
<p>Concernant le parc du Bois-de-Liesse, avec le dédoublement de la voie, est-ce que les arbres coupés seront replantés dans ce parc, ou plutôt ailleurs au Québec?</p>	<p>Le reboisement est effectué dans les aires où les travaux ont lieu, les endroits précis de replantation seront déterminés en concertation avec la municipalité concernée.</p> <p>Lorsque nous devons couper des arbres pour la mobilisation du chantier du REM, nous avons un engagement de reboiser à 110 % le nombre d'arbres coupés.</p>
<p>J'avais entendu dire que la station de métro Côte-Vertu serait fermée pendant un an. Si j'ai bien compris, vous parlez plutôt d'une fermeture pendant 13 semaines?</p>	<p>En effet, la période des travaux devrait durer entre 11 et 13 semaines.</p> <p>Ces travaux seront réalisés à l'été 2020, soit la période la moins achalandée de l'année.</p>
<p>Pendant les travaux du REM, combien d'avis d'expropriation seront distribués?</p>	<p>Il n'y a eu que très peu avis d'expropriation, puisque nous travaillons dans une emprise déjà dédiée au transport ferroviaire. Tous les lots et les propriétés requis pour la construction ont déjà été acquis.</p>
<p>Sur le viaduc Marcel-Laurin, la congestion est déjà importante. Ce viaduc pourrait-il être élargi pour y aménager une voie d'autobus, et ainsi faciliter la circulation des autobus qui se rendront à la station du REM?</p> <p>Il y a de la congestion automobile importante dans le secteur du stationnement du REM. Est-ce qu'il y aura</p>	<p>Dans l'arrondissement Saint-Laurent, il y a déjà une offre de stationnement importante, soit 1 800 espaces aux deux stations du REM (Bois-Franc et Du Ruisseau).</p> <p>Plus l'on crée des espaces de stationnement, plus cela crée de la congestion dans le secteur. Pour cette raison, nous travaillerons avec la STM pour ajouter des accès</p>

Questions	Réponses
<p>des consultations publiques afin que les gens qui subissent cette congestion puissent amener leurs idées aux décideurs?</p> <p>Savez-vous combien de personnes utiliseront la station Bois-Franc?</p> <p>Pour les gens qui vivent dans le secteur, il y aura davantage de trafic et de gens qui utiliseront du stationnement, alors que l'espace est déjà limité.</p>	<p>pour les autobus.</p> <p>La Société de Transport de Montréal (STM) est effectivement en train de faire des consultations publiques en ce moment. Lorsqu'un réseau de transport structurant arrive dans un secteur, il y a une refonte du système d'autobus, et ce, afin d'optimiser la mobilité de la population. Il y aura ainsi des consultations dans le secteur des arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville.</p> <p>Effectivement, nous avons réalisé une étude d'achalandage, qui est disponible sur notre site Internet.</p> <p>Étude d'achalandage du REM – mise à jour 2017 – Version anglaise seulement :</p> <p>https://www.cdpainfra.com/sites/default/files/pdf/rem_forecasting_2017_appendices.pdf</p> <p>Sommaire d'étude d'achalandage du REM – mise à jour 2017 :</p> <p>https://www.cdpainfra.com/sites/default/files/pdf/summary_re_m_forecasting_fr_vf.pdf</p> <p>L'objectif est que l'accès à la station Bois-Franc soit fluide, pour encourager les gens à utiliser le REM. La question des accès est en train d'être analysée en collaboration avec les organisations de transport collectif et la ville de Montréal.</p>
<p>Avez-vous des détails sur la tarification du REM?</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>La voie ferrée a créé une barrière empêchant de</p>	<p>Des discussions sont en cours avec les autorités</p>

Questions	Réponses
<p>traverser de part et d'autre. Avec le REM, est-il possible d'aménager quelques passages piétonniers pour que les voisins d'un côté et de l'autre puissent mieux communiquer entre eux, surtout pour les secteurs de Côte-Vertu et Bois-Franc?</p>	<p>municipales sur la façon de réaliser ces types d'aménagements aux stations du REM.</p> <p>À titre d'exemple, les accès à la station A40 vont permettre la connexion entre les rues Stinson et Deslauriers.</p>
<p>Avec la fermeture de la ligne Deux-Montagnes, est-ce qu'il y aura une bonification des services sur la ligne d'autobus 170, qui nous amène directement à Côte-Vertu?</p>	<p>Il y aura une navette dédiée reliant la gare Bois-Franc et la station de métro Côte-Vertu. Cette navette sera directe, c'est-à-dire qu'elle ne fera aucun arrêt entre la gare Bois-Franc et la station de métro Côte-Vertu.</p> <p>Dans le secteur Saint-Laurent, il y a 12 lignes d'autobus existantes qui, à partir du secteur, se rendent aux stations du métro. La STM est en train de vérifier si ces lignes auront besoin de renforcement. Les détails seront annoncés à la rentrée de l'automne.</p>
<p>Dans les stations du REM, j'ai compris que nous serons en mesure de savoir à l'avance quelles portes du train sont plus achalandées.</p> <p>Quelle sera la technologie utilisée, et est-ce que cela peut causer un impact sur la santé des usagers?</p>	<p>Il s'agit d'un système de comptage. Les gens en traversent chaque jour sans nécessairement s'en rendre compte, par exemple en entrant et en sortant d'un magasin. Il n'y a aucun enjeu de santé publique.</p> <p>Le système agira comme des caméras qui compteront les individus entrant et sortant à chaque porte du REM. Cela permettra de connaître, en temps réel, le nombre de personnes derrière chaque porte, et d'avertir à la prochaine station si cette voiture est pleine, et s'il y a de la place résiduelle dans les autres voitures.</p>
<p>Vous avez parlé de simplifier les grilles tarifaires. Est-ce que le système de paiement sera unifié avec les autres systèmes existants, par exemple avec la carte OPUS? Ou est-ce que ce sera un système basé sur le paiement direct, où l'on met de l'argent sur une carte?</p> <p>La carte OPUS présente des limites techniques. Par exemple, il n'est pas possible de mettre plus de 4 titres de transport différents sur une même carte.</p>	<p>En effet, avec la refonte de la grille tarifaire par l'ARTM, il y aura une simplification des titres de transport.</p> <p>La refonte vise aussi à se tourner vers l'avenir en étudiant les possibilités, par exemple l'utilisation du téléphone intelligent. Toutes ces options sont présentement sur la table.</p> <p>Plus de détails sont disponibles sur le site Internet https://parlonstarification.quebec/</p> <p>Il y aura également des consultations publiques par l'ARTM concernant la tarification, au cours de l'année 2019.</p>
<p>D'ici à ce que la ligne Deux-Montagnes soit fermée en début 2020, prévoyez-vous d'autres changements à l'horaire du train?</p>	<p>Non, aucun changement n'est prévu à l'horaire du train d'ici janvier 2020.</p>
<p>Concernant les changements à venir aux horaires d'autobus, où pouvons-nous trouver cette information?</p>	<p>L'information sera disponible sur le site Internet de Mobilité Montréal, qui est en train d'être mis à jour. Le nouveau site devrait être prêt en août ou septembre</p>

Questions	Réponses
	<p>cette année.</p> <p>Le site actuel est accessible via Québec 511, en cliquant sur l'icône de Mobilité Montréal :</p> <p>www.quebec511.info</p>
<p>Pour la stratégie d'atténuation, vous devriez sortir des sentiers battus, et éviter de simplement remplacer ce qui est déjà existant.</p> <p>Par exemple, lorsque la gare Du Ruisseau va fermer, il n'y aura plus personne à cet endroit, et ça ne servira à rien de prévoir des autobus partant de cet endroit.</p> <p>Il faudra des mesures à partir de là où les gens vivent. Je ne suis pas certain si vous savez où sont ces gens.</p>	<p>Notre objectif est, en effet d'aller chercher les gens le plus près de là où ils sont. Nous effectuons des enquêtes origine-destination. Par exemple, nous savons que 37 % des usagers qui vont à la gare Du Ruisseau proviennent de Laval.</p> <p>Concernant la stratégie d'atténuation, dès le premier jour où les mesures seront mises en place, l'ensemble des partenaires réaliseront des suivis pour identifier les mesures qui fonctionnent bien et celles qui fonctionnent moins bien, ce qui permettra d'adapter ces mesures en fonction du comportement des gens.</p>
<p>Il y a deux ajustements qui s'imposent pour Ville Saint-Laurent : un lien structurant entre Bois-Franc et Côte-Vertu, et un prolongement vers la station Dorval. Je suis étonné que personne ne parle de ces éléments ce soir.</p>	<p>Concernant la possibilité d'un prolongement de la ligne orange du métro, l'ARTM est à élaborer son premier plan stratégique de développement pour l'ensemble du territoire métropolitain. Dans ce plan, il est prévu de se pencher sur des prolongements potentiels, tels que celui de la portion ouest de la ligne orange.</p> <p>Le Ministère des Transports est au courant qu'il y a des demandes. Le Ministère va attendre que l'ARTM termine l'étude des besoins dans la métropole, avant d'envisager quoi que ce soit.</p> <p>Concernant le secteur Dorval, un prolongement du REM n'est pas exclu. Toutefois, avant de commencer à étudier un éventuel prolongement, il faut un engagement ferme du gouvernement fédéral.</p>
<p>Pour les gens qui habitent près du REM, quel est l'impact sonore du passage d'un train chaque deux minutes?</p> <p>Je suis préoccupé par la fréquence des trains. Je vous suggère d'inclure ce sujet dans vos prochaines présentations, car il s'agit d'un aspect important pour nos vies, à long terme.</p>	<p>Nous avons réalisé des études sur l'impact sonore, et nous continuerons à mesurer le niveau sonore anticipé lors de la mise en opération du REM. Cette modélisation est notamment basée sur le bruit ambiant, les fréquences de passage des voitures du REM, du type de matériel roulant ainsi que de la configuration des rails. Les études réalisées jusqu'à présent sont disponibles sur le site Internet du REM :</p> <p>https://rem.info/fr/documentation</p> <p>Nous avons également une fiche thématique à ce sujet « Le bruit lié à l'exploitation du REM » : https://rem.info/sites/default/files/document/Fiche%20th%C3%A9matique%20Bruit%20exploitation_2018-10-</p>

Questions	Réponses
	<p>04.pdf</p> <p>Si nos mesures du niveau sonore indiquent un impact sonore important, nous devons mettre en place des mesures d'atténuation pour faire redescendre le niveau sonore.</p> <p>De plus, le REM est un métro léger et électrique, une technologie moins bruyante que les trains lourds conventionnels. Certains bruits, comme les cloches des trains disparaîtront avec l'arrivée du REM.</p>
<p>J'habite près de la gare Bois-Franc. Il y a de la congestion importante à ce coin de rue (Henri-Bourassa, Marcel-Laurin, Laurentien). Quel est le tracé prévu pour les navettes qui relieront la gare Bois-Franc jusqu'à la station Côte-Vertu?</p> <p>De plus, il y a plusieurs travaux de construction dans ce secteur, ce qui cause de la poussière et autres inconvénients pour les gens qui vivent à cet endroit. Avec la construction de la gare Bois-Franc du REM, quel sera l'impact concret pour résidents avoisinants?</p>	<p>Concernant la navette entre la gare Bois-Franc et le métro Côte-Vertu, nous travaillons actuellement avec les élus locaux. Notre objectif est d'éviter le plus possible de circuler dans les secteurs résidentiels. L'annonce complète sera faite à la rentrée.</p> <p>Concernant les nuisances liées aux travaux, l'entrepreneur chargé de la construction du REM a plusieurs obligations, dans les documents contractuels, en matière de préservation de la qualité de vie dans les milieux environnants, que ce soit au niveau du bruit ou de la qualité de l'air.</p> <p>Lien vers une fiche à ce sujet : https://rem.info/sites/default/files/document/Fiche%20th%C3%A9matique%204%20Bruit%20construction%202018-10-04%200.pdf</p> <p>Des stations de mesure seront installées, et vont permettre de mesurer en temps réel le niveau de bruit et la qualité de l'air, pour s'assurer du respect des normes, et prévoir les mesures nécessaires au besoin.</p> <p>Les prochaines étapes de construction à la station Bois-Franc sont d'asseoir les futures fondations. Des mesures d'atténuation seront mises en place, par exemple l'arrosage du sol pour limiter la poussière.</p>
<p>L'accès à la station Bois-Franc se fera-t-il dans les deux sens, du côté sud et nord, pour assurer la fluidité? Est-ce qu'il y a des négociations en cours pour vérifier la possibilité d'aménager un accès du côté nord?</p>	<p>Du côté nord, il y a déjà plusieurs bâtiments, ainsi qu'un terrain appartenant à Hydro-Québec.</p> <p>Pour l'instant, l'accès des véhicules à la station Bois-Franc est ainsi prévu par le sud, tandis que l'accès des piétons et vélos pourra se faire par le nord.</p> <p>Nous avons également établi un contact avec la compagnie située sur Marcel-Laurin, pour évaluer les possibilités d'accès à la station.</p>

Début de la présentation : 19 h

Pour toute question
sur le projet,
visitez le rem.info

An architectural rendering of a modern building at dusk. The building features a prominent glass facade with a yellow interior glow. In the foreground, there is a paved plaza with a central circular garden bed containing green plants. A large, colorful, abstract sculpture stands in the middle of the plaza. A white wireframe overlay is visible in the lower right, showing a grid and various geometric shapes. People are depicted in motion, some walking and some standing. A bus is visible in the background. The sky is dark with some clouds.



Réseau express métropolitain

Rencontre d'information –
Saint-Laurent / Ahuntsic-
Cartierville

14 mai 2019

Réseau
express
métropolitain



Ordre du jour

- Arrivée du REM à Saint-Laurent et Ahuntsic – Cartierville
- Travaux réalisés, en cours et à venir en 2019
- Stratégie d'atténuation transitoire en transport collectif
- Période de questions



Arrivée du REM à Saint-Laurent et Ahuntsic – Cartierville

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 2022

5 stations

Grands parcs

Industries

**Technoparc
(souterraine)**

**Bois-Franc
(au sol)**

**Du Ruisseau
(au sol)**

Commerces

Milieus de vie



**Montpellier
(au sol)**



**Institutions
d'enseignement**

Entreprises



**A40
(au sol)**

**desservant des pôles
stratégiques**





- + Rapide
- + Fréquent
- + Destinations
- + Opportunités



Bois-Franc – Gare Centrale : **16 minutes**
Du Ruisseau – Gare Centrale : **14 minutes**
Montpellier – Gare Centrale : **12 minutes**
Technoparc – Gare Centrale : **23 minutes**
A40 – Gare Centrale : **10 minutes**

Des quartiers plus sécuritaires

Suppression
des passages
à niveau et
surélévation des
voies ferroviaires



Des Sources

Gouin Ouest

Sunnybrooke

11^e avenue

Alexander

Toupin

O'Brien



Les contributions au développement durable

Utilisation accrue du transport collectif



Amélioration de la qualité de vie



Préservation des milieux humides



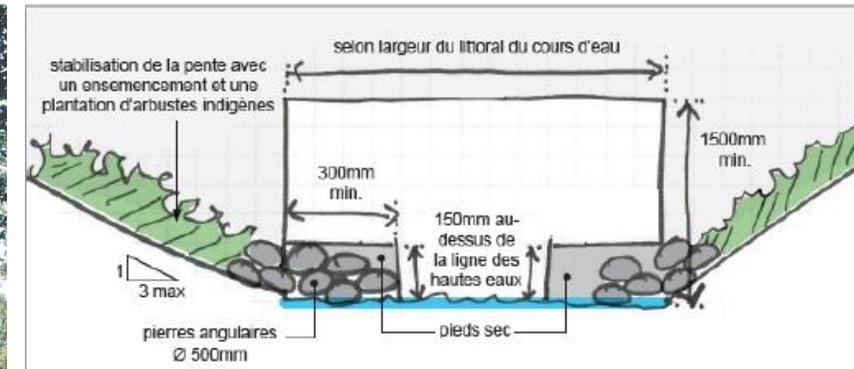
Réduction des GES



Plantation de 250 000 arbres



Aménagement de passages fauniques





Les stations et les voitures du REM

Des stations accessibles par divers moyens



1800
stationnements

280 supports à vélo

28 dépose-minute

7 quais d'autobus
(+ arrêts sur rues)



Autorité régionale
de transport métropolitain



Architecture



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



Station Du Ruisseau



Aménagements extérieurs



Aménagements intérieurs



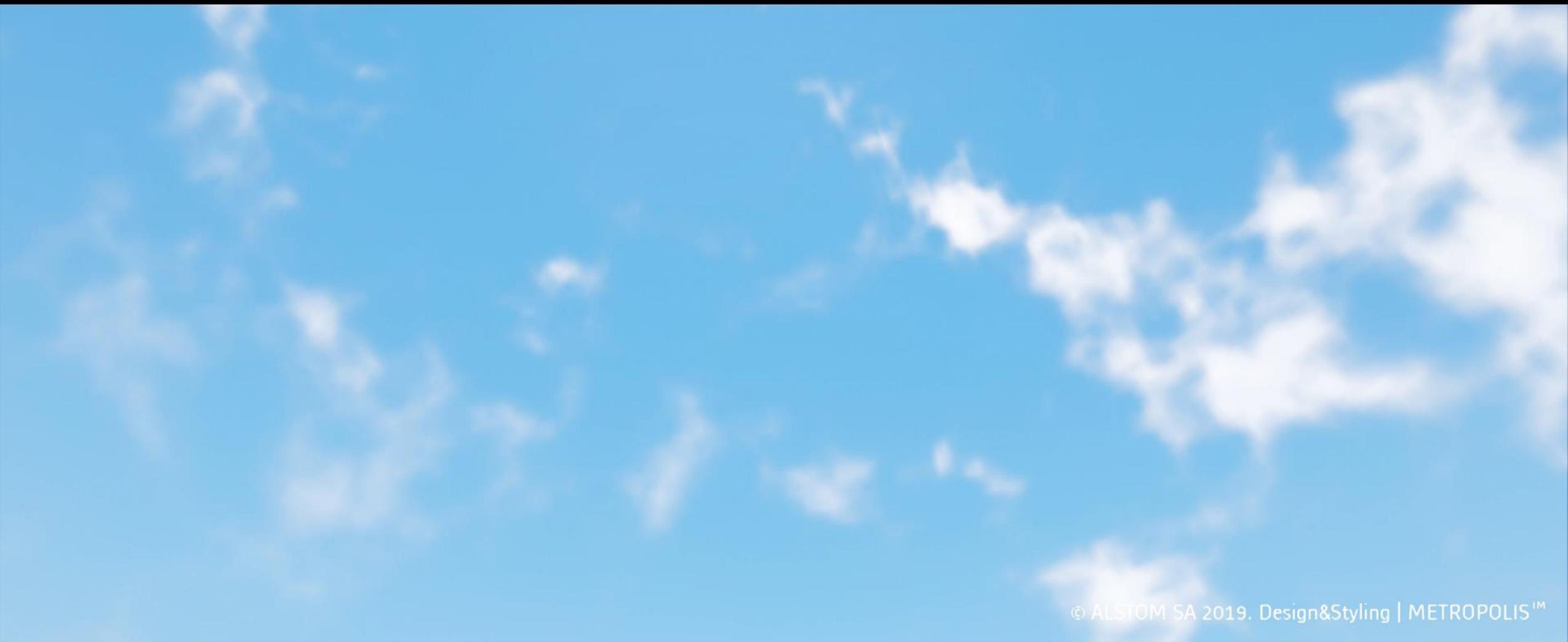
- Éclairage sécuritaire et non évusif
- Portes palières pour un maximum de fiabilité et sécurité
- Accessibilité universelle

Station Technoparc



- Ilots de biodiversité (grille d'arbres, arbustes, vivaces, graminées)
- Place publique aux entrées
- Cheminements usagers sécuritaires
- Mobilier urbain

- Bâtiments fermés et ventilés
- Wifi sur l'ensemble du réseau



© ALSTOM SA 2019. Design&Styling | METROPOLIS™



Réalisation des travaux

Stratégie de réalisation

- Plusieurs « chantiers » menés en parallèle pour optimiser le projet

CONCEPTION - INGÉNIERIE

APPROVISIONNEMENT

CONSTRUCTION

Relocalisation
d'utilités
publiques



Fondations des
stations

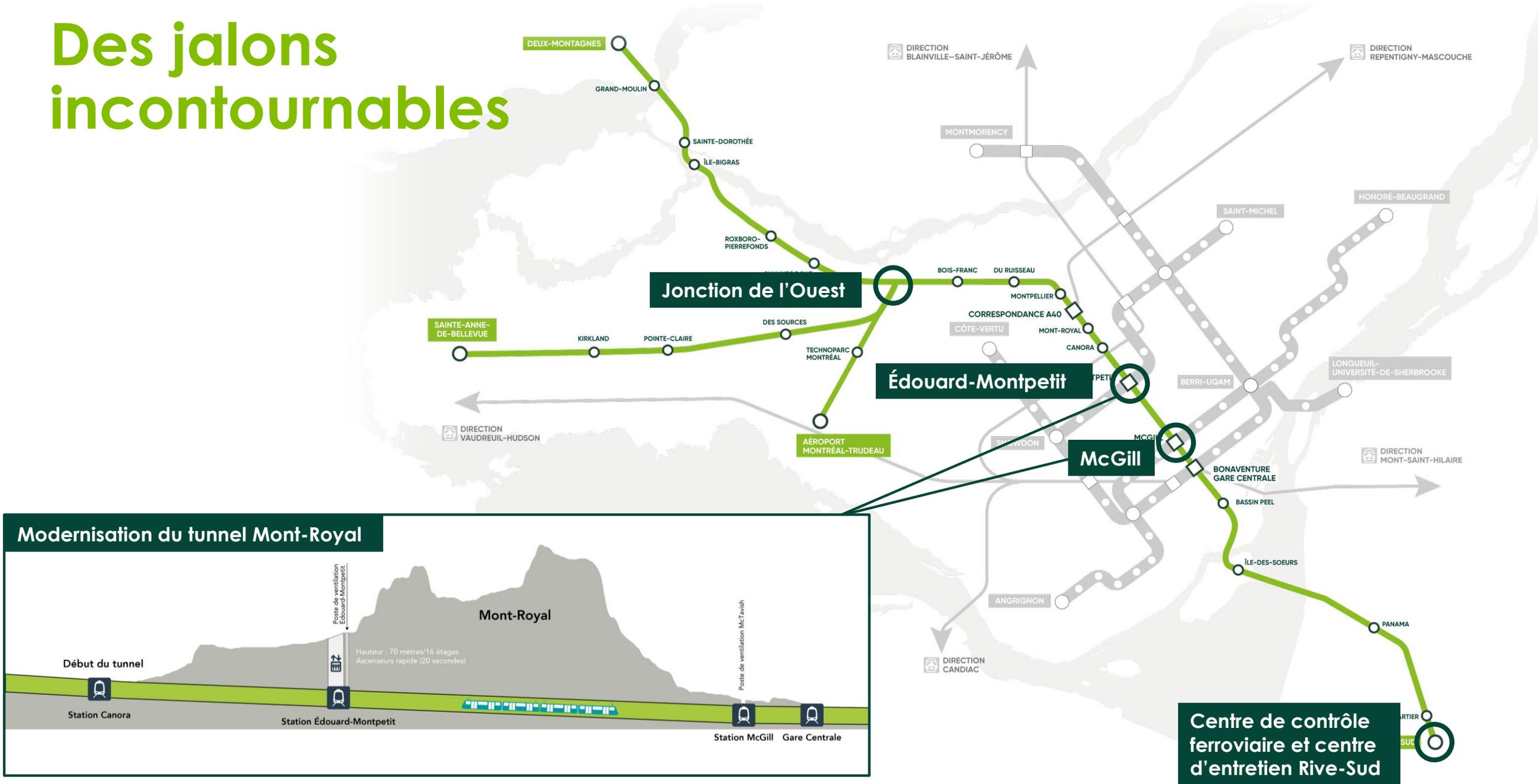


Construction
des
infrastructures

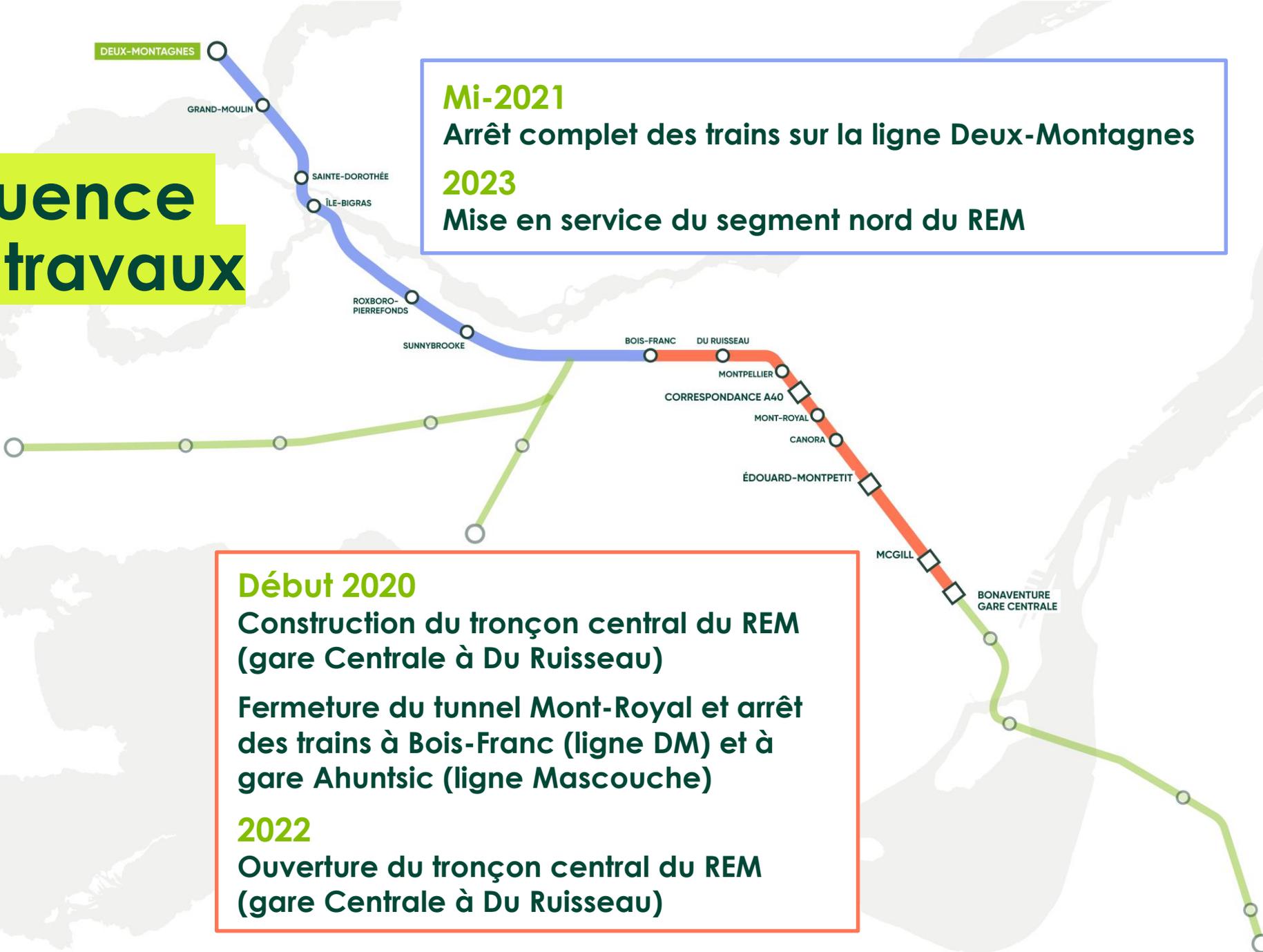


Rendus
architecturaux

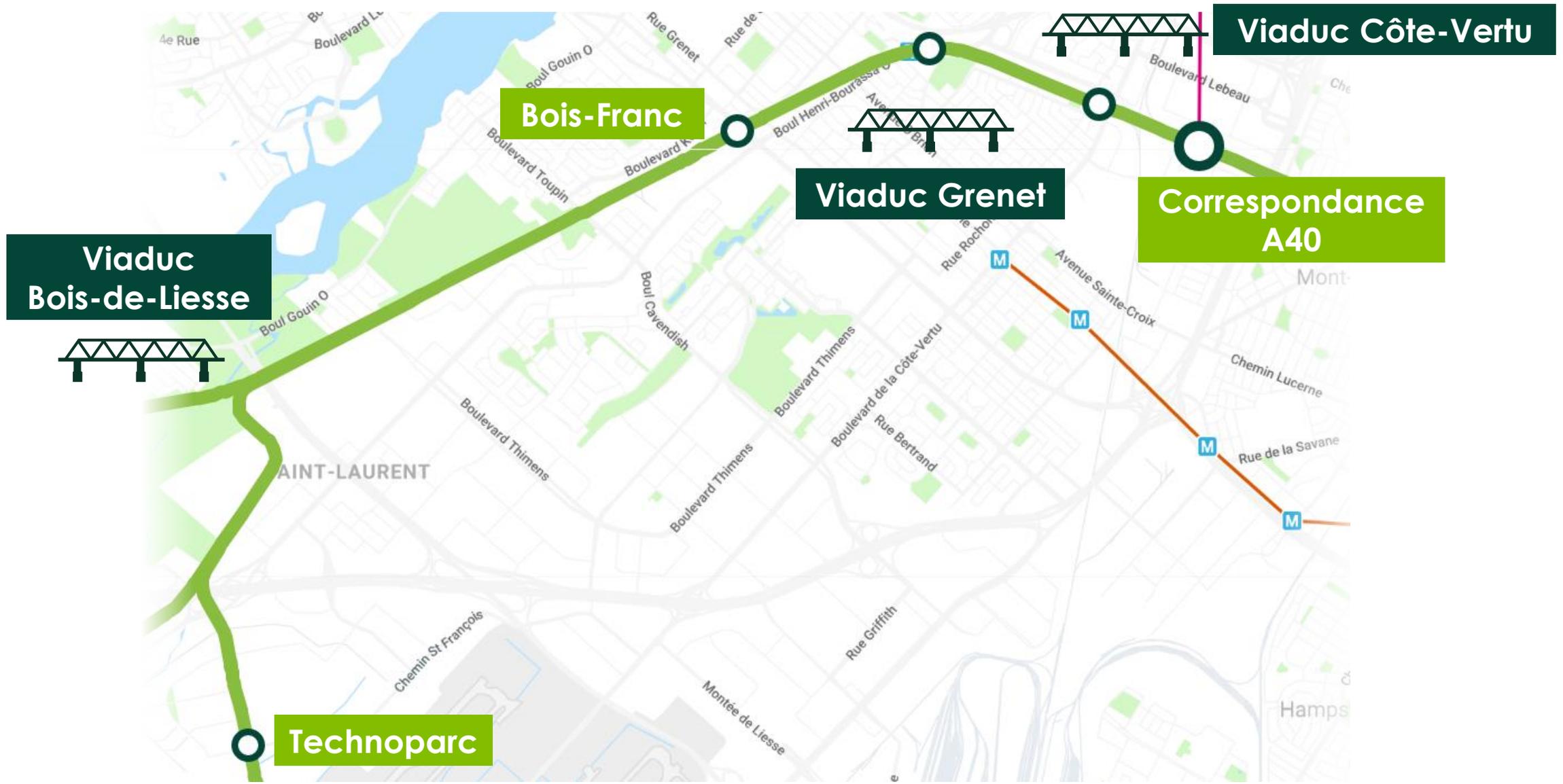
Des jalons incontournables



Séquence des travaux



Travaux dans Saint-Laurent et Ahuntsic-C.



Station Correspondance A40

Travaux prévus en 2019, à partir de mai, se trouvant dans un secteur industriel :

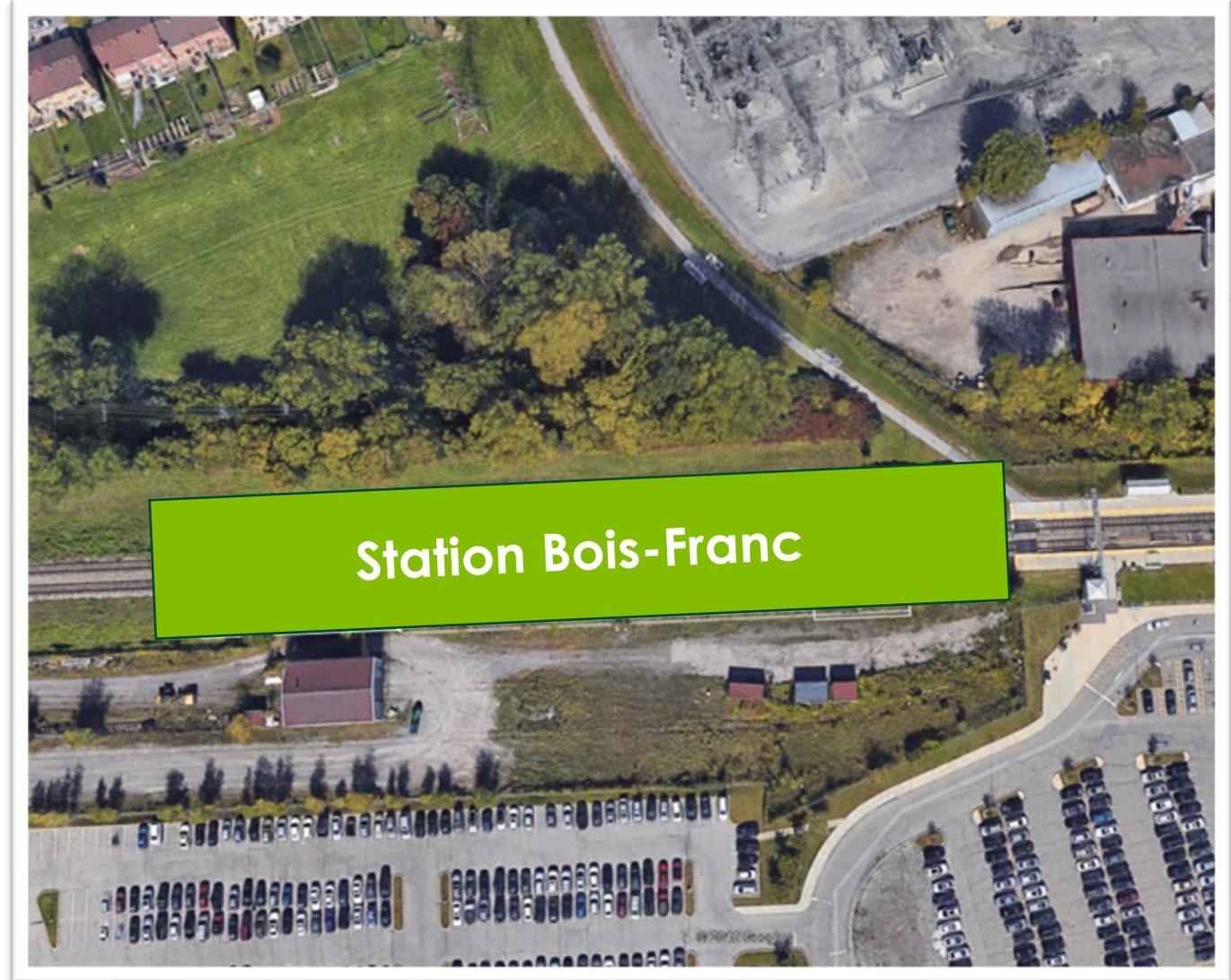
- Construction du nouveau garage de fin de ligne Mascouche
- Construction des fondations de la nouvelle station Correspondance



Station Bois-Franc

Travaux prévus à partir de 2019 :

- Relocalisation de la caténaire
- Construction des fondations de la station
- Mise en place des mesures transitoires en prévision de l'arrêt de service en janvier 2020



Réfection des ponts ferroviaires

Viaduc Côte-Vertu



Pont ferroviaire Côte-Vertu

Travaux prévus de mai à novembre 2019 :

- **Travaux de réfection sous le pont ferroviaire** existant annexé au boulevard Côte-Vertu
- **Aucun impact à prévoir sur le service de train**
- **Entraves routières** à prévoir
- **Relocalisation d'utilités public** de septembre à novembre

Réfection des ponts ferroviaires

Viaduc Grenet



Pont ferroviaire Grenet

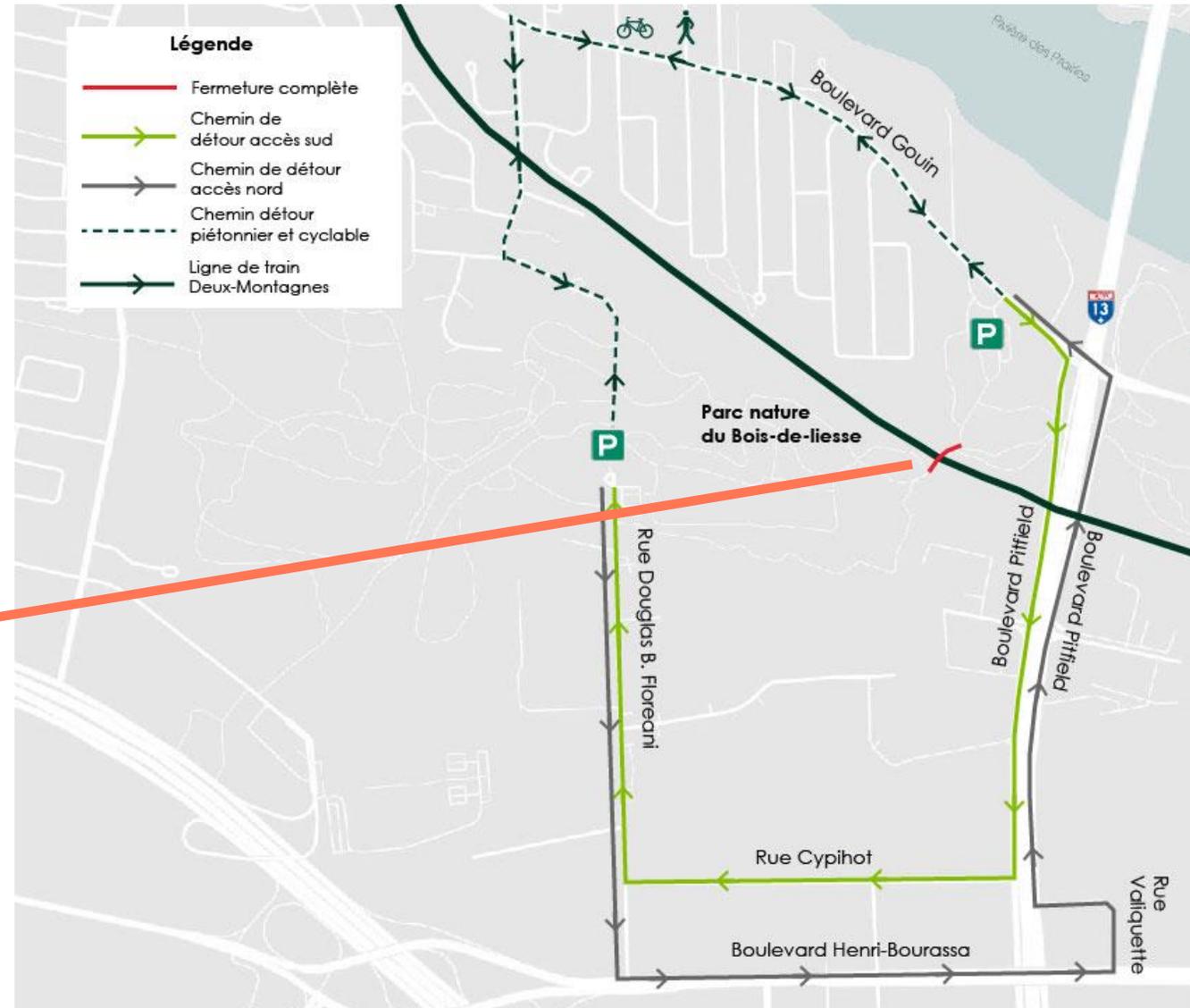
Travaux prévus de mai à août 2019:

- **Travaux de réfection sous le pont ferroviaire** existant annexé au boulevard Grenet
- **Aucun impact à prévoir sur le service de train**
- **Entraves routières** à prévoir

Parc-nature du Bois-de-liesse

Travaux prévus de mai à octobre 2019 :

- **Construction d'un nouveau pont ferroviaire** au-dessus du sentier piétonnier et cyclable
- **Fermeture en longue durée à l'été 2019** du sentier piétonnier et cyclable



Station Technoparc

Travaux prévus en 2019 :

- Relocalisation d'utilités
- Construction de la tranchée couverte pour la future station Technoparc ainsi que du portail du tunnelier
- Mobilisation du tunnelier (été 2019) et début des travaux de forage du tunnel (automne 2019)
- **Aucun impact** sur les milieux humides



Impacts et mesures d'atténuation

Impacts	Mesures d'atténuation
Bruit, vibration et poussières	<ul style="list-style-type: none"> – Écrans acoustiques – Abats poussières et brumisateurs – Déploiement de sismographes – Stations de mesures environnementales
Entraves (ferroviaires, routières, cyclistes) et Camionnage	<ul style="list-style-type: none"> – Réseau transitoire d'atténuation (transport en commun) – Plan de gestion de la circulation – Présence de signaleurs – Signalisation adaptée – Zones logistiques clôturées
Coupe d'arbres	<ul style="list-style-type: none"> – Inventaire des arbres et espèces floristiques – Relocalisation des espèces floristiques ou arbres à statut – Valorisation commerciale des arbres de qualité – Plantation de 250 000 arbres pendant la construction du REM



Mises en service prévues

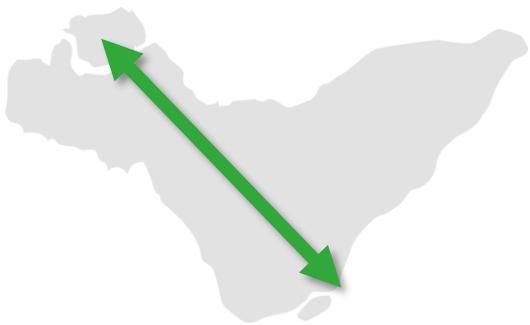
2022 :

Segment entre la gare Centrale et la station Du Ruisseau

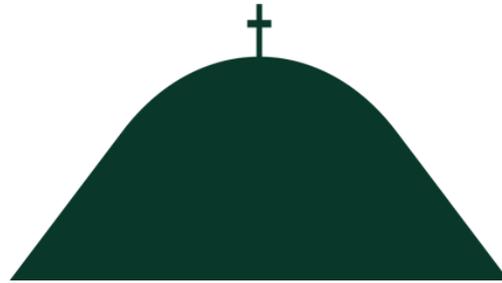
2023 :

Segment entre les stations Du Ruisseau et Deux-Montagnes

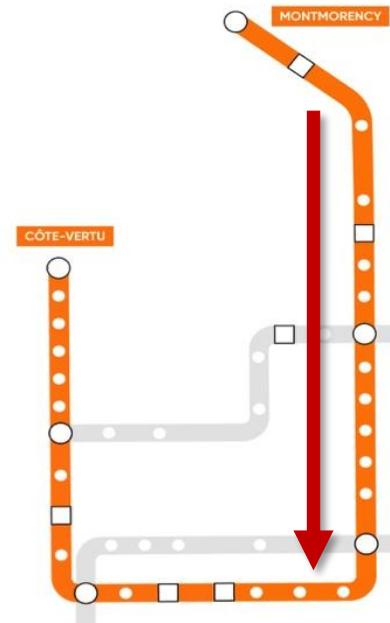
STRATÉGIE D'ATTÉNUATION



Diagonale
irremplaçable



Mont-Royal,
un obstacle
à contourner



Métro
ligne orange
(branche est)



Congestion
routière

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



Navettes
Ferroviaires



Bonification
du service existant
et navettes
d'autobus



Mesures
préférentielles
pour bus



Ligne orange*,
verte et bleue

* Branche ouest

SECTEUR OUEST DE L'ÎLE ET RIVE-NORD

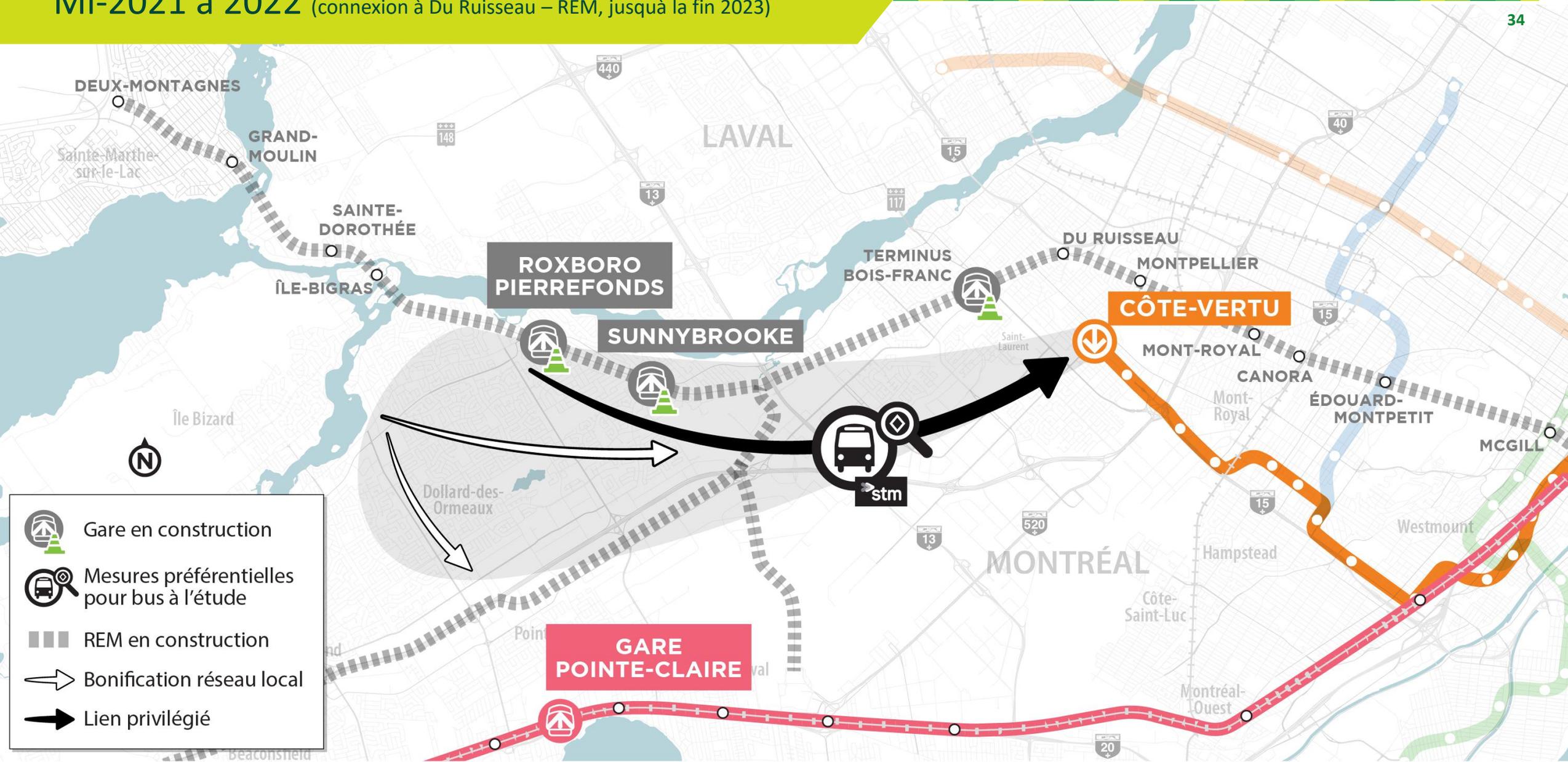
2020 à mi-2021

MESURES PAR SECTEUR



SECTEUR OUEST DE L'ÎLE ET RIVE-NORD

Mi-2021 à 2022 (connexion à Du Ruisseau – REM, jusqu'à la fin 2023)



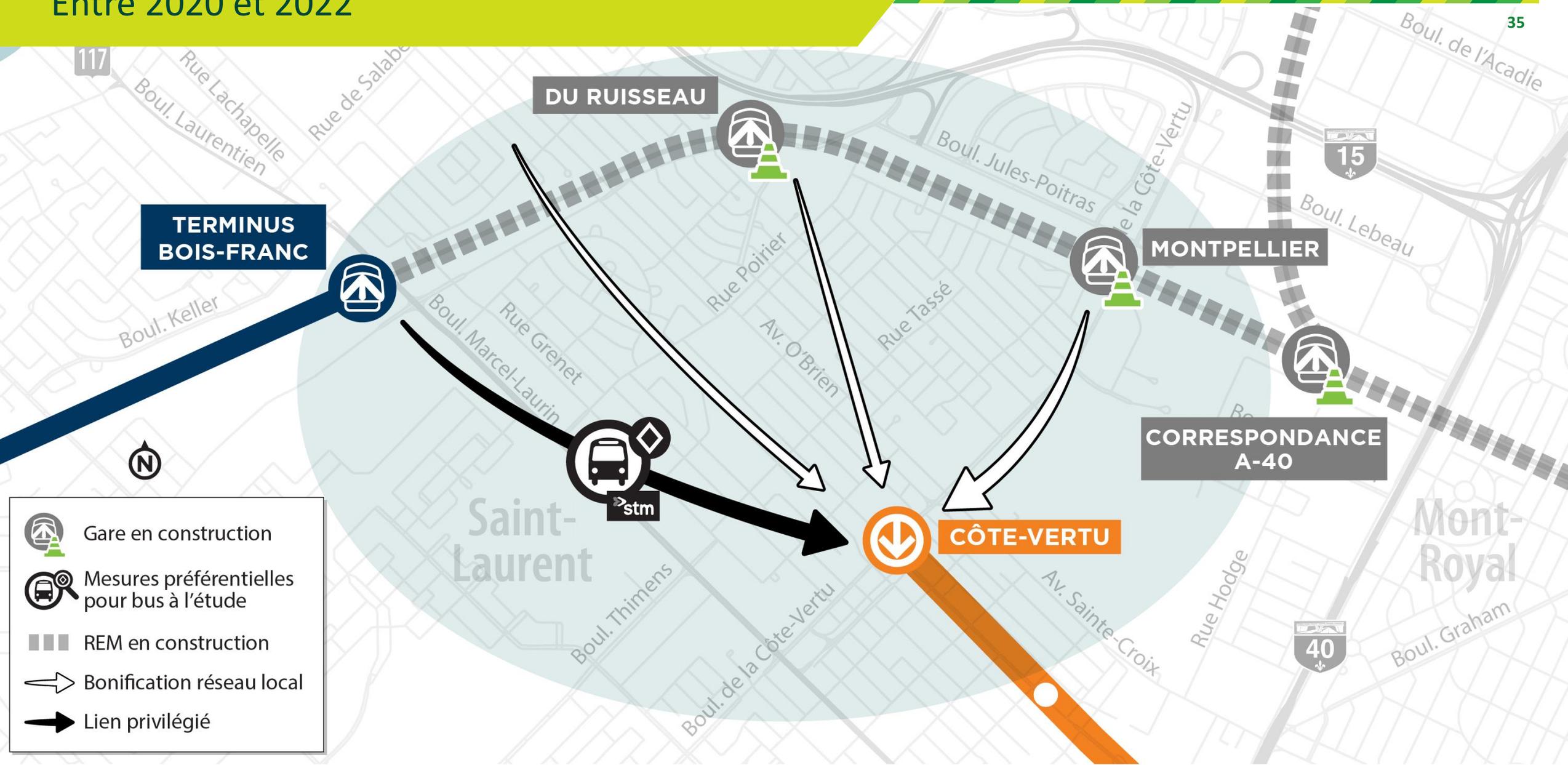
- Gare en construction
- Mesures préférentielles pour bus à l'étude
- REM en construction
- Bonification réseau local
- Lien privilégié

SECTEUR CÔTE-VERTU

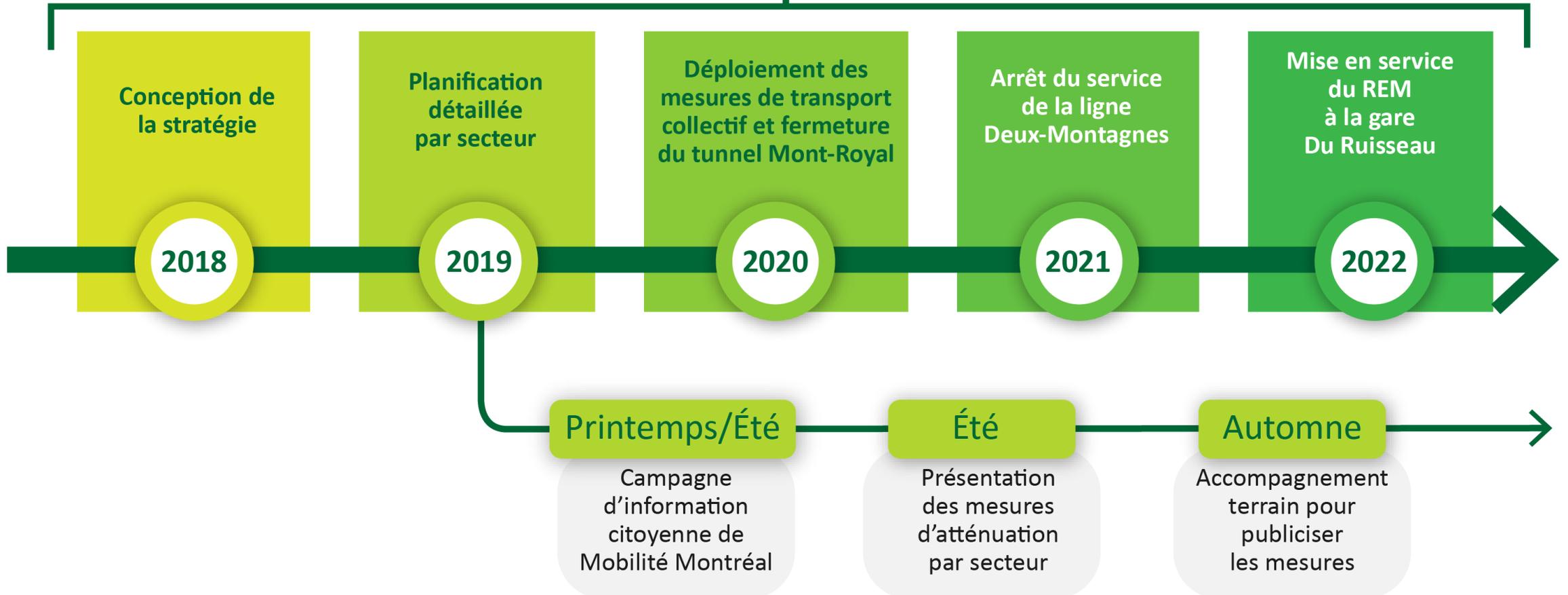
Entre 2020 et 2022

MESURES PAR SECTEUR

35



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





Période de questions



Le Réseau express métropolitain

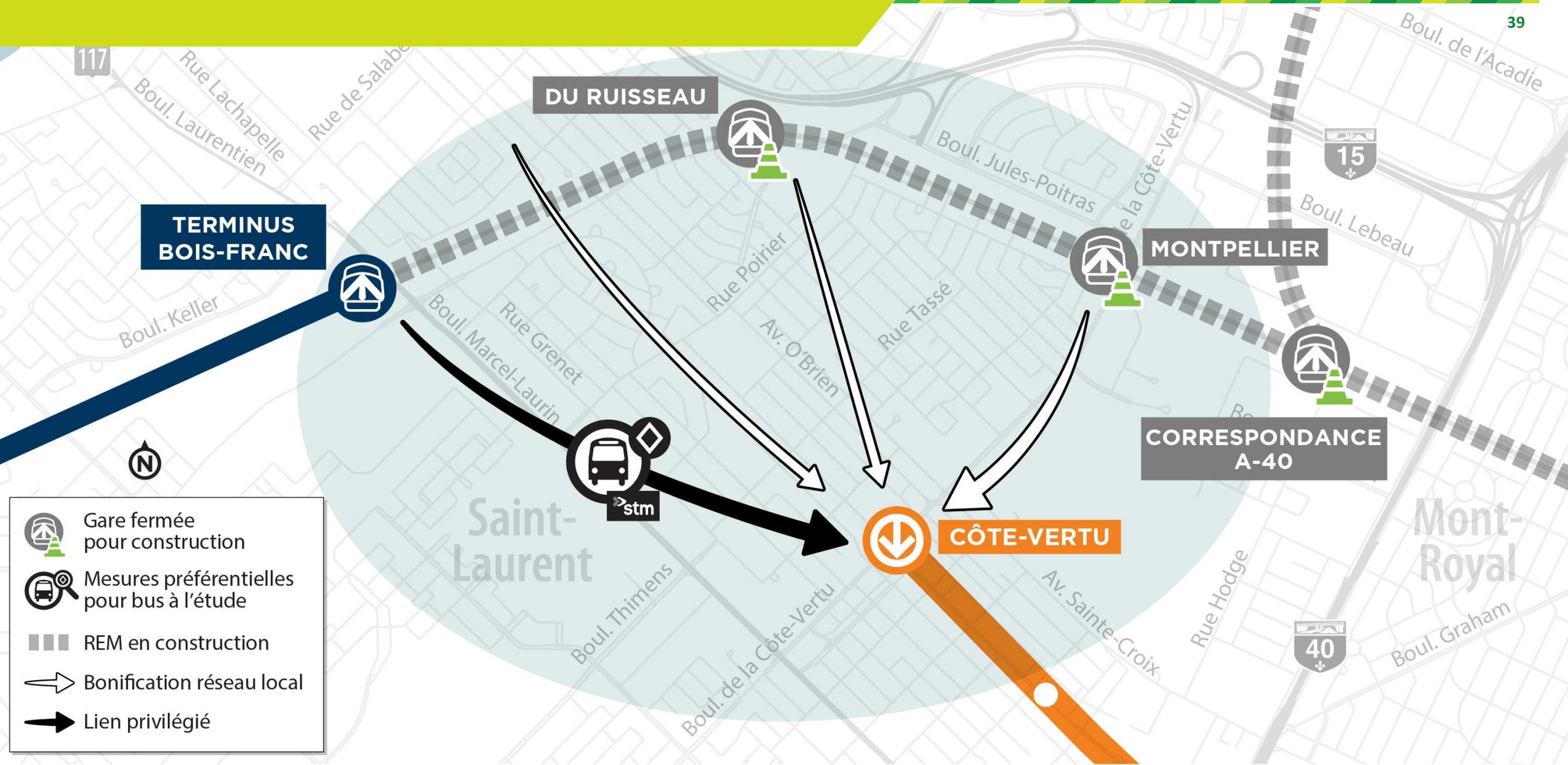


Le plus grand projet de transport collectif des 50 dernières années au Québec

Métro léger
100 % électrique et automatisé

26 stations, 67 km

En service en 2023



-  Gare fermée pour construction
-  Mesures préférentielles pour bus à l'étude
-  REM en construction
-  Bonification réseau local
-  Lien privilégié

Réseau
express
métropolitain

 REMgrandmtl

 REMgrandmtl

 1 833 rem-info
(1 833 736-4636)

 info@rem.info

rem.info



Fiabilité et efficacité

Un métro à haute fréquence



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'utilisateur, les portes palières augmentent nettement le taux de fiabilité

- Préviend 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
- Préviend 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'utilisateur



Une vue exceptionnelle sur le Grand Montréal



Services et confort



Wi-Fi



Plancher chauffant et climatisation

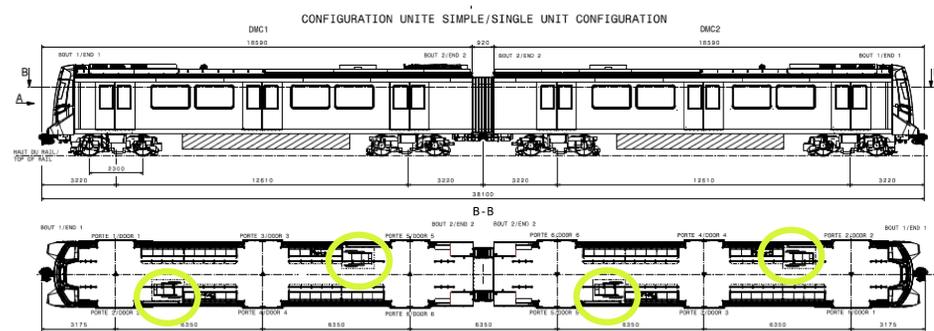
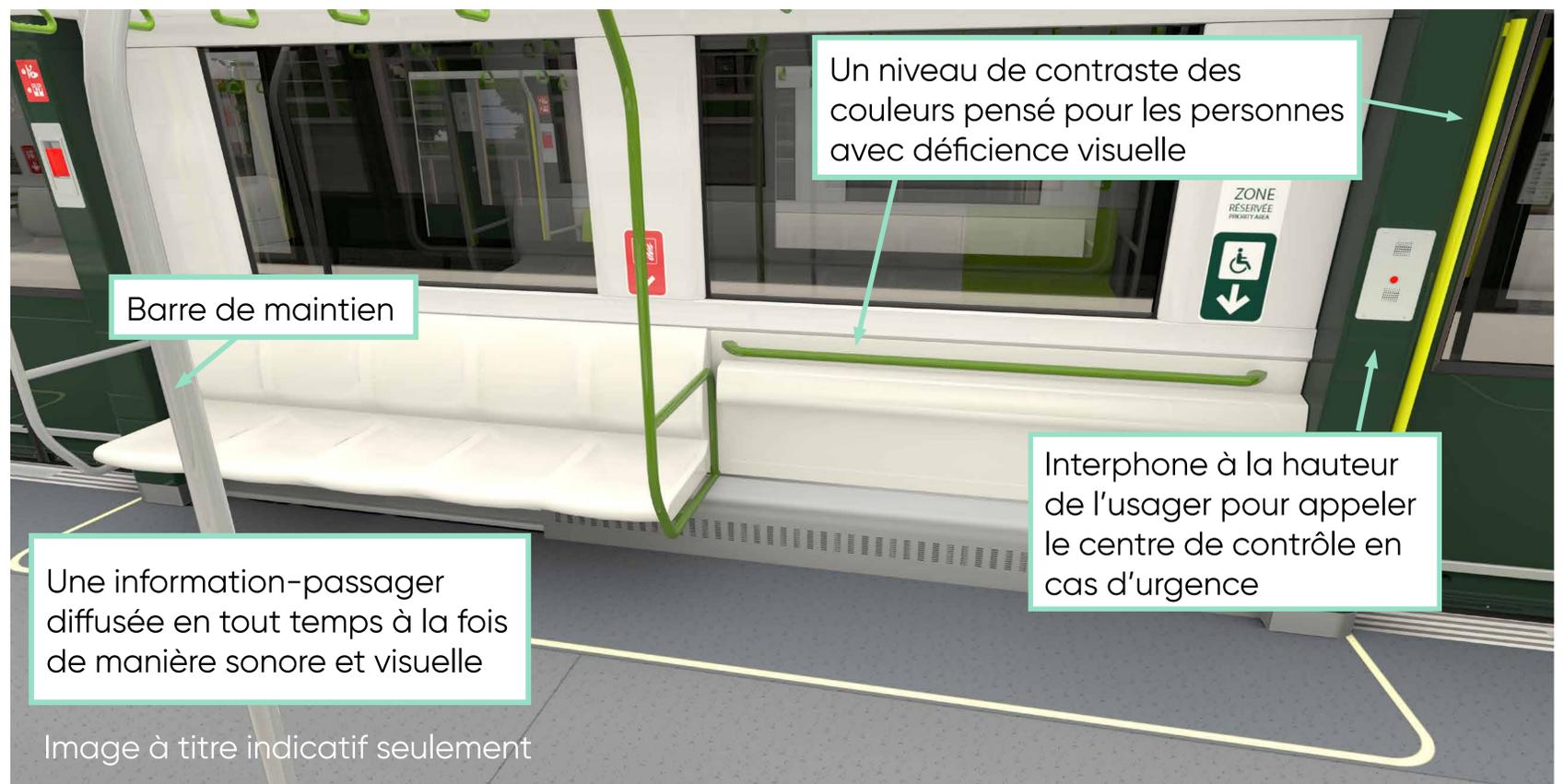


Grande luminosité



Accessibilité et circulation

Accessibilité universelle



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 :



Familles avec poussettes



Cyclistes avec vélos



Voyageurs avec bagages

Les sièges disposés de manière latérale permettent une circulation fluide des usagers



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



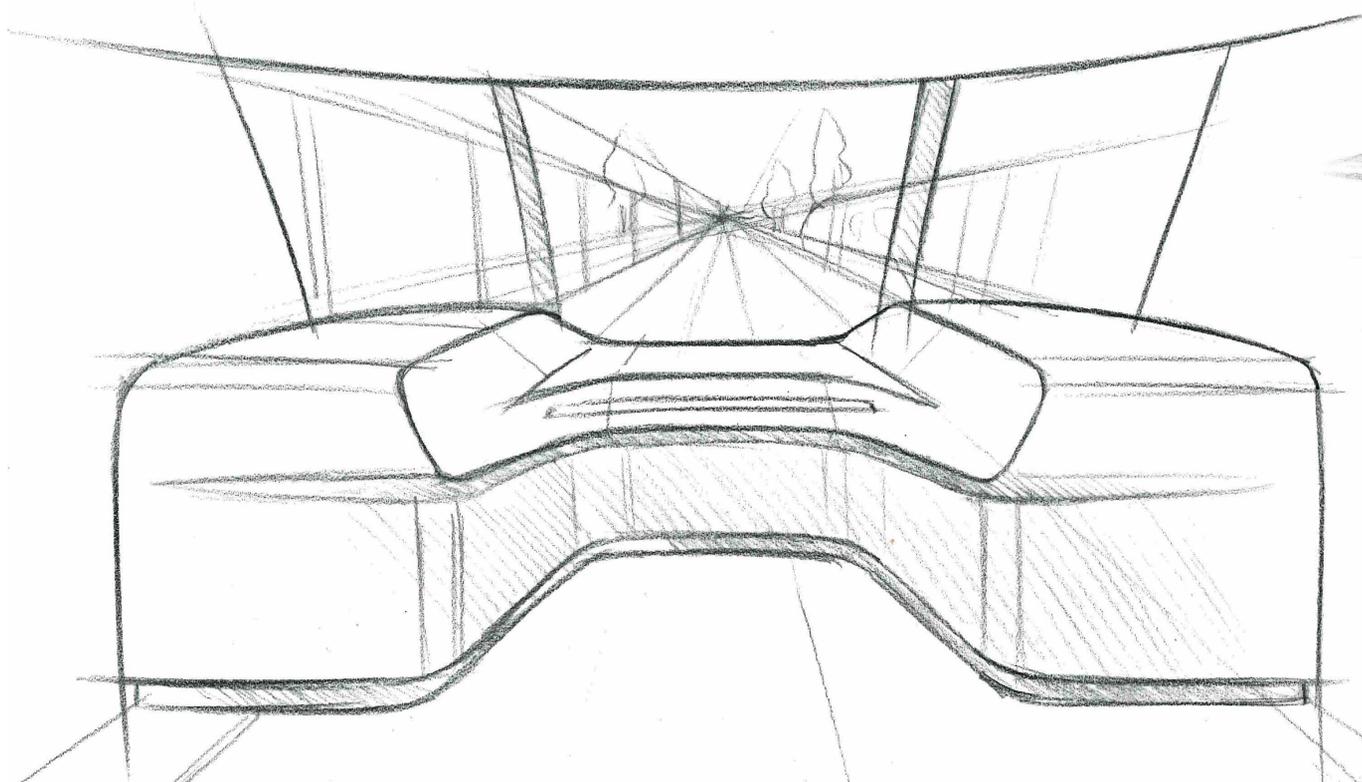
Ambiance sonore

Au-delà de sa fonction signalétique, comment le son peut-il contribuer à l'expérience de l'utilisateur 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'utilisateur 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

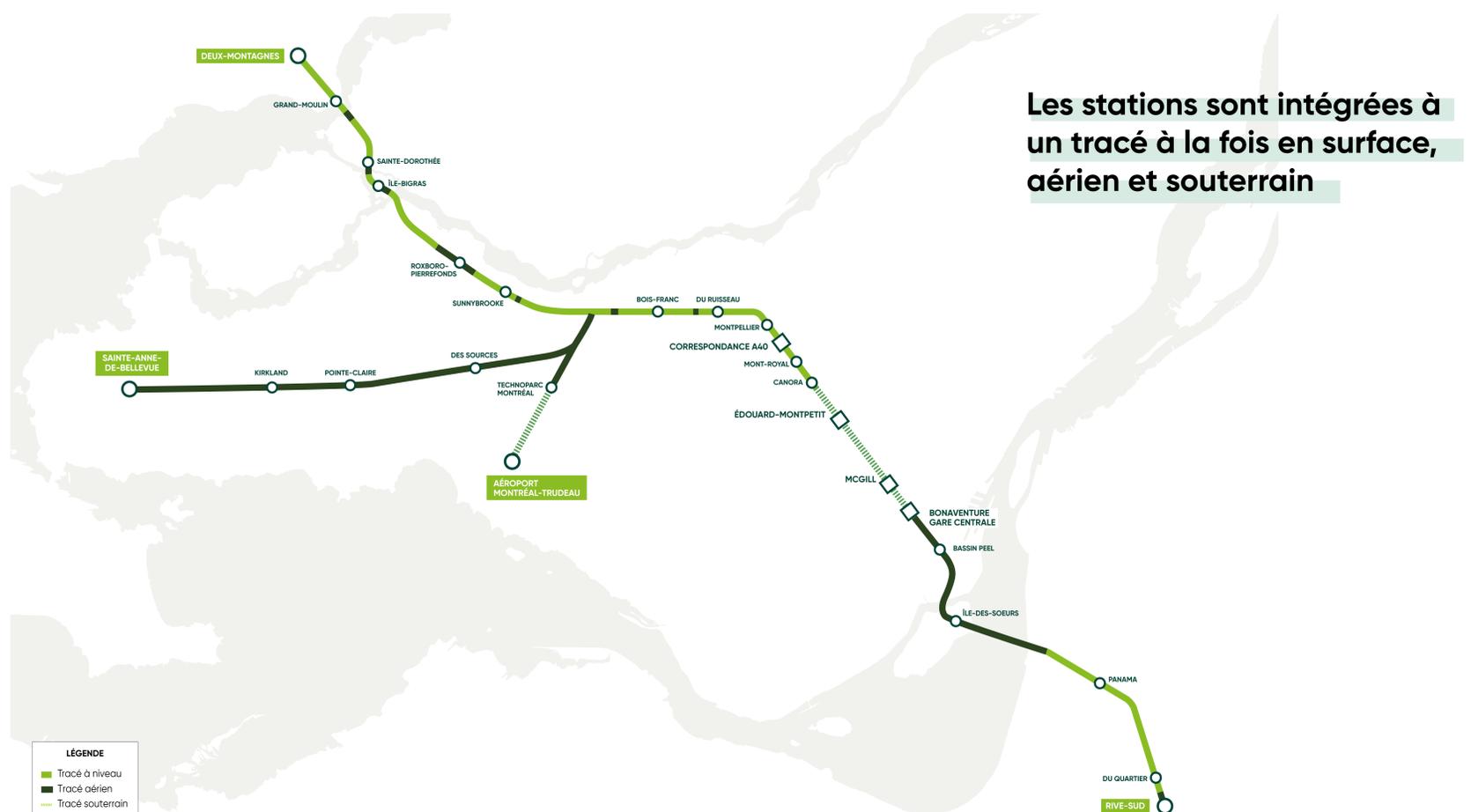


Wi-Fi



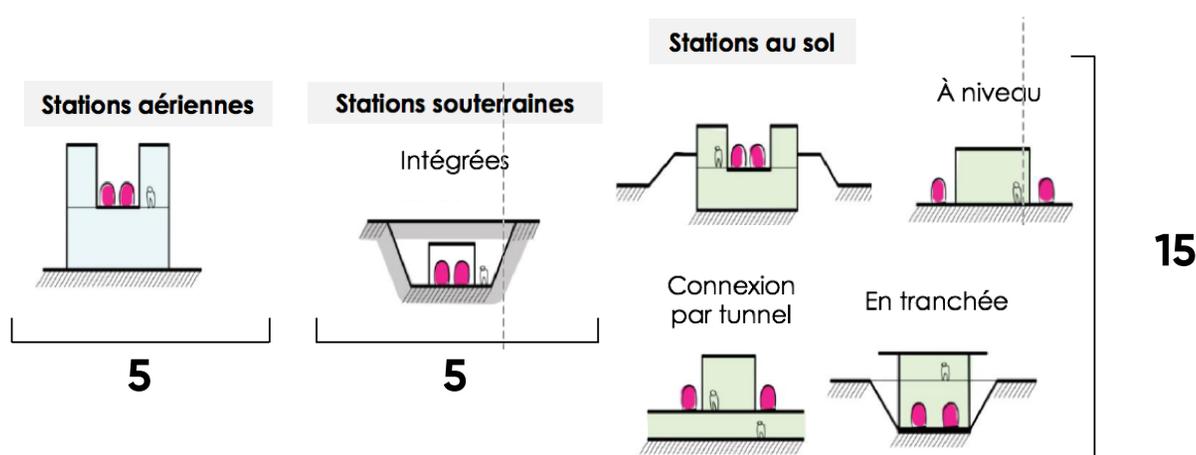
Quai d'une longueur de 80 m

Typologies



Les stations sont intégrées à un tracé à la fois en surface, aérien et souterrain

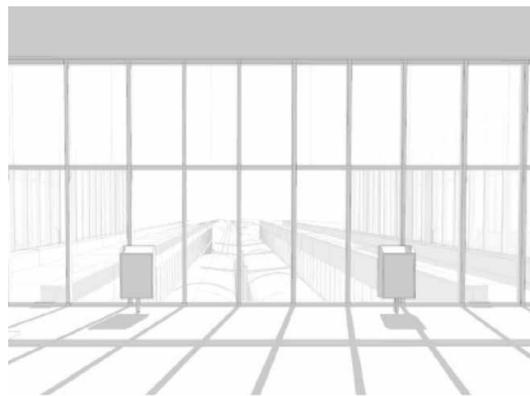
Suppression de tous les passages à niveau actuellement le long de la ligne Deux-Montagnes, pour un maximum de sécurité.



Architecture

Matériaux et grands principes

Verre



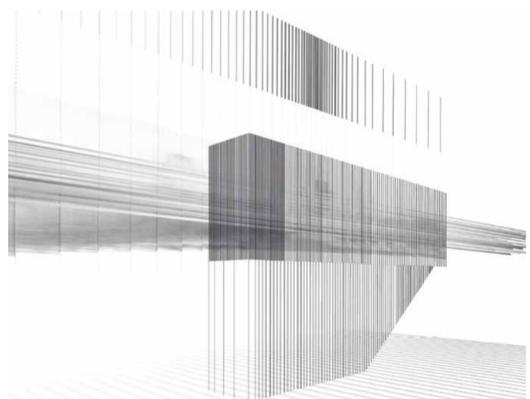
Les stations sont transparentes, pour un maximum de luminosité naturelle et de sécurité (la notion de voir et d'être vu). Le verre fritté est utilisé pour filtrer la lumière.

Bois



Le bois est utilisé au plafond des stations pour réchauffer l'espace. Ce matériau accompagne l'utilisateur 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'utilisateur, 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



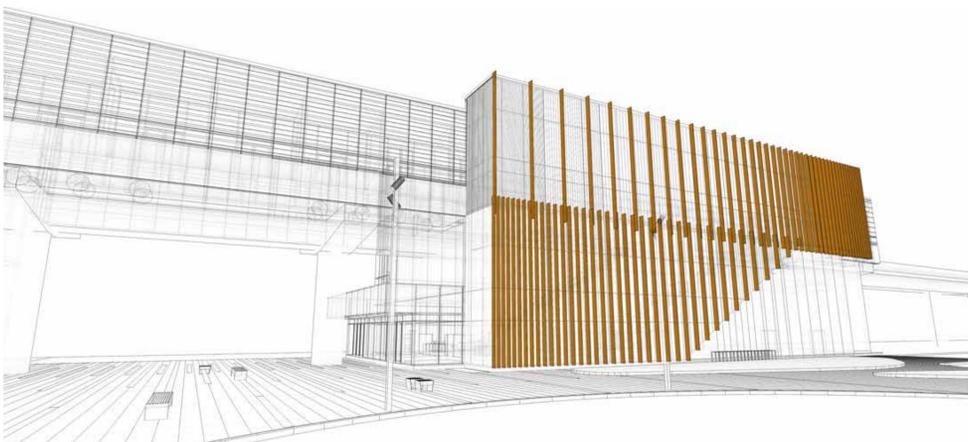
Architecture

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 :

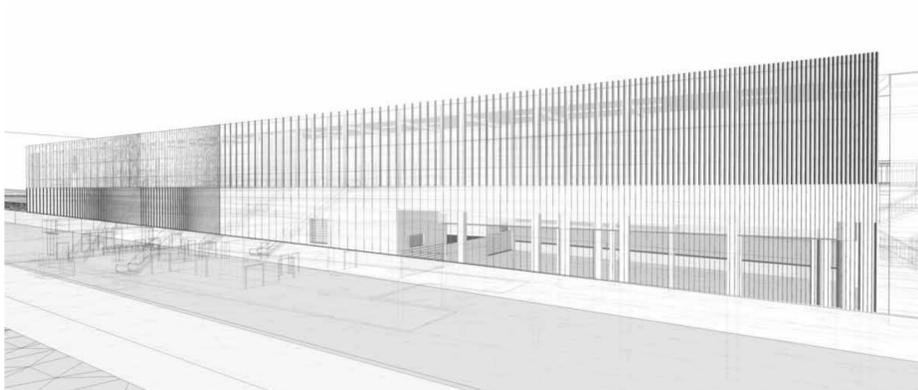
- 1 Créer un filtre pour la lumière
- 2 Créer des effets de profondeur participant au langage architectural
- 3 Créer un mouvement perceptible par l'utilisateur lors du mouvement du train
- 4 Mieux s'intégrer au quartier

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

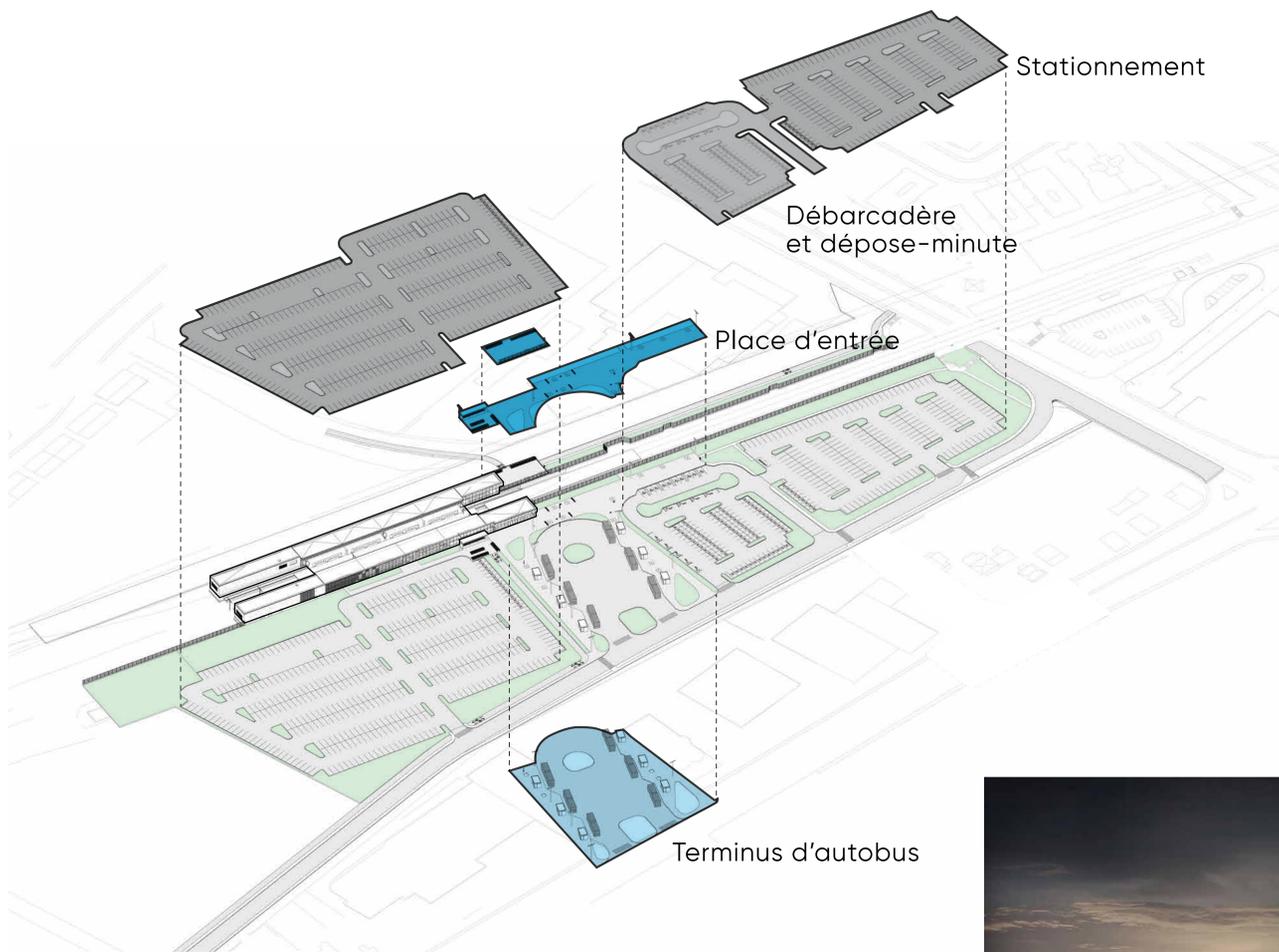


En référence au corridor de transport du nouveau pont Samuel-De Champlain, l'utilisation de câbles pour créer un écran rappelle les haubans du nouveau pont



Accueil sur site et parcours usagers

Les composantes du site



Sur l'ensemble du réseau :



Quais d'autobus :
105 quais



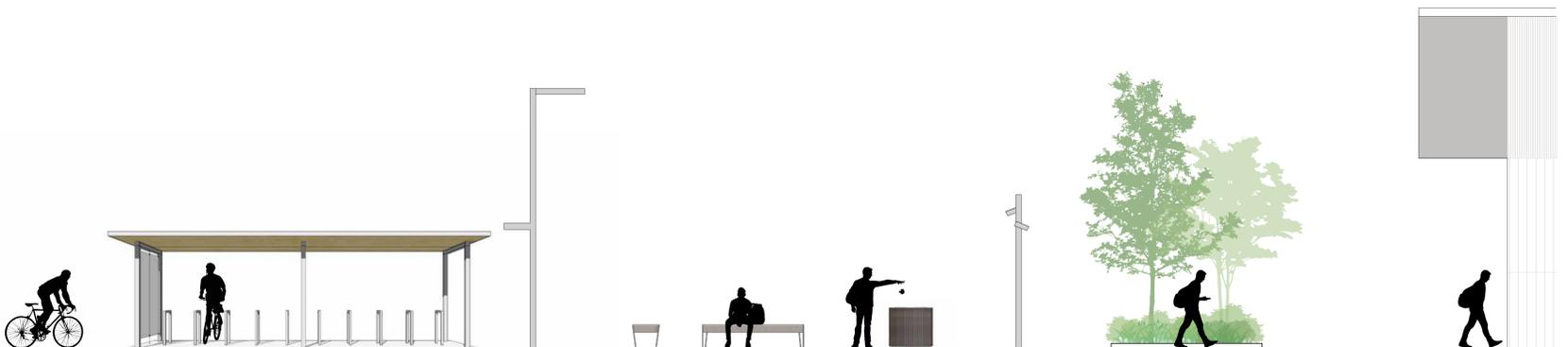
Stationnement :
± 9500 cases



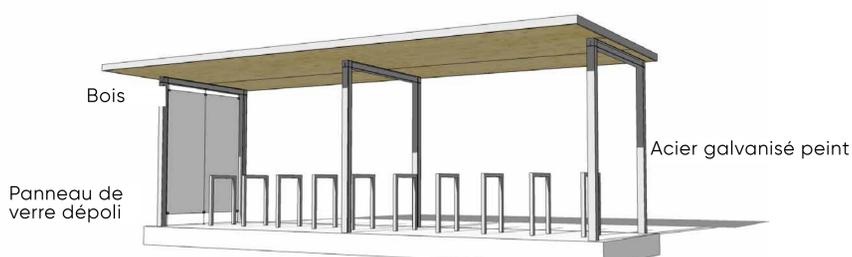
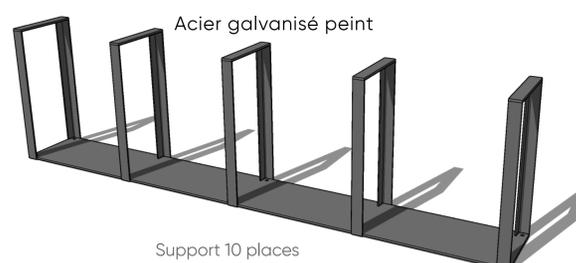
Supports à vélo :
± 1400 supports



Parcours usagers



Aires vélo et abribus

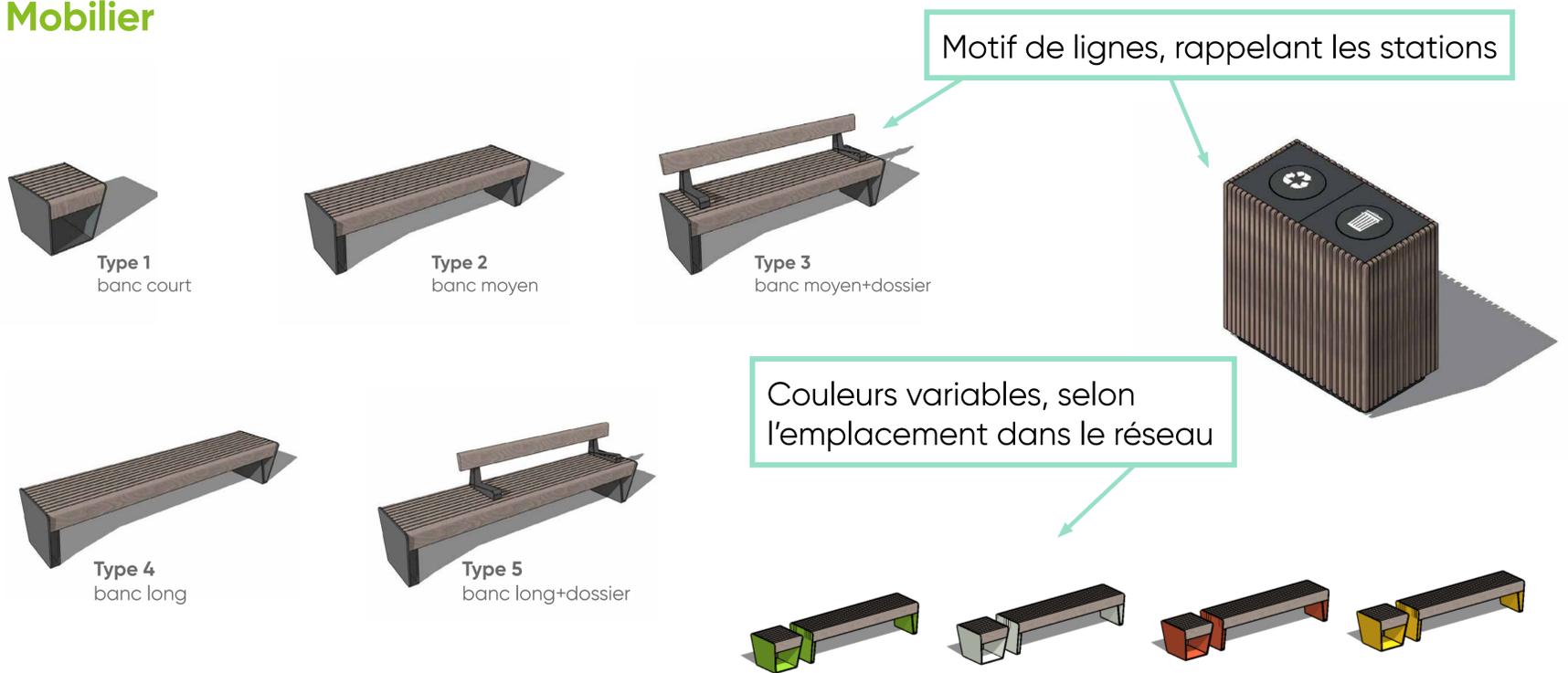


L'utilisation du bois et du verre sur les abribus et les aires vélo rappellent l'architecture des stations



Accueil sur site et parcours usagers (suite)

Mobilier



Végétation

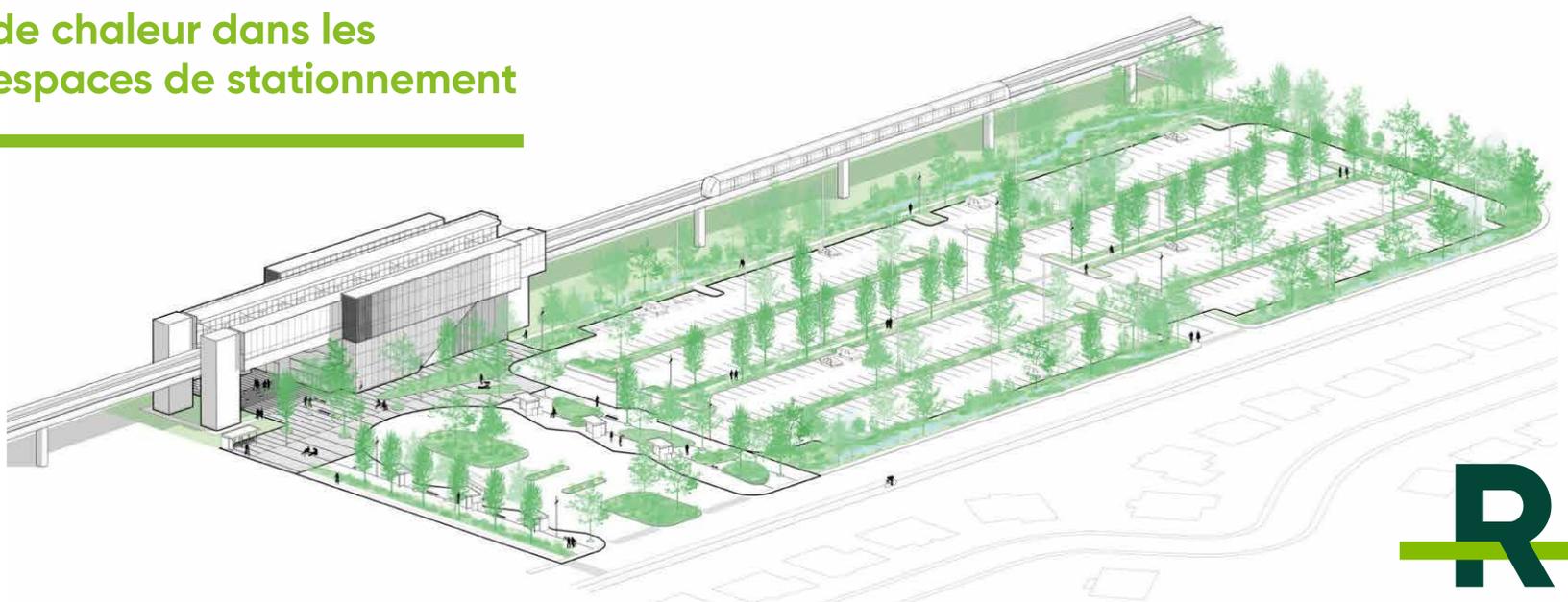
De la végétation de différentes teintes et variétés sera plantée sur les sites des stations. Les choix des végétaux sont influencés par la stratégie colorielle de la charte architecturale.



Localisation de la végétation :

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

Réduction des îlots de chaleur dans les espaces de stationnement

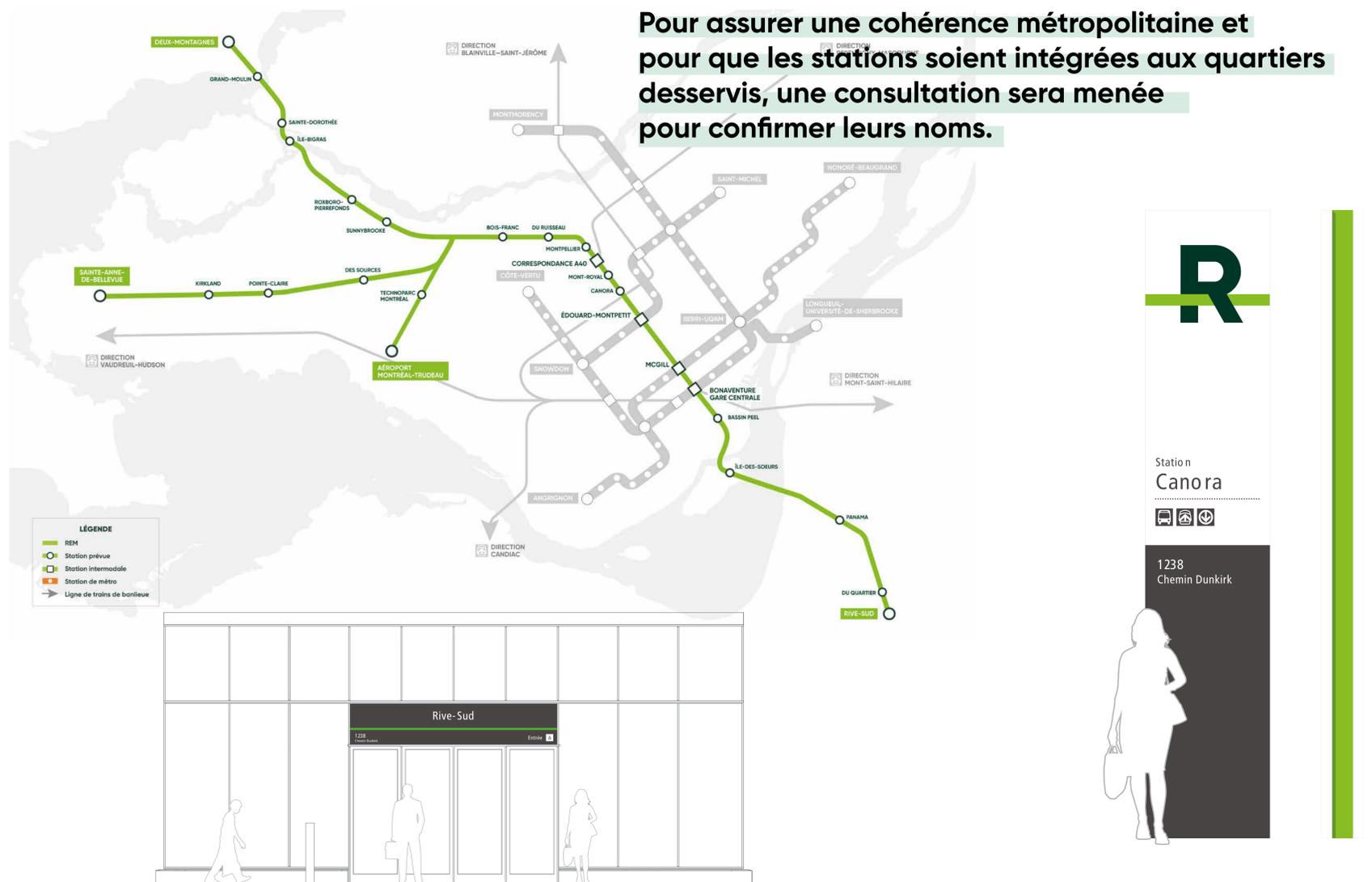


Accessibilité et circulation

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

