

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

- Préviens 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
- Préviens 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



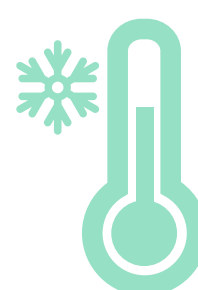
Une vue
exceptionnelle sur
le Grand Montréal



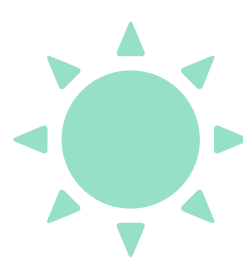
Services et confort



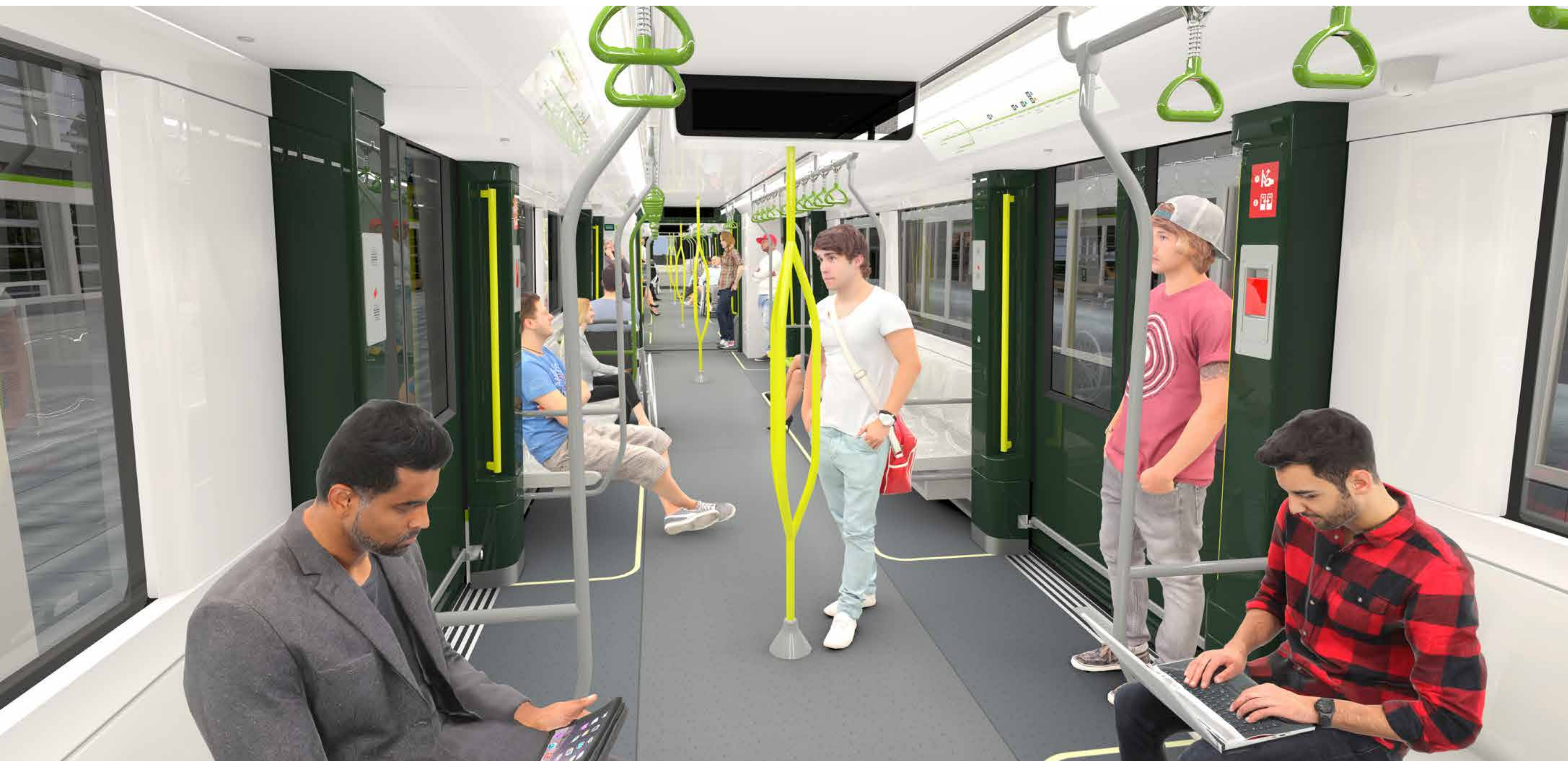
Wi-Fi



Plancher chauffant
et climatisation

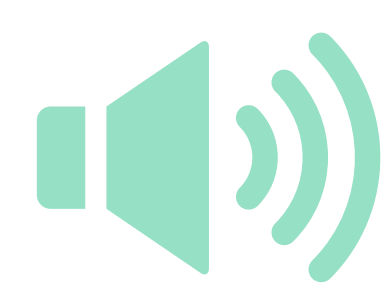


Grande luminosité



Signalétique et ambiance sonore

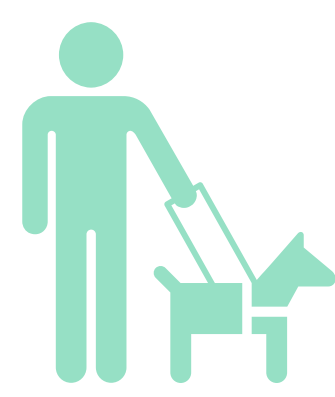
Signalétique sonore



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

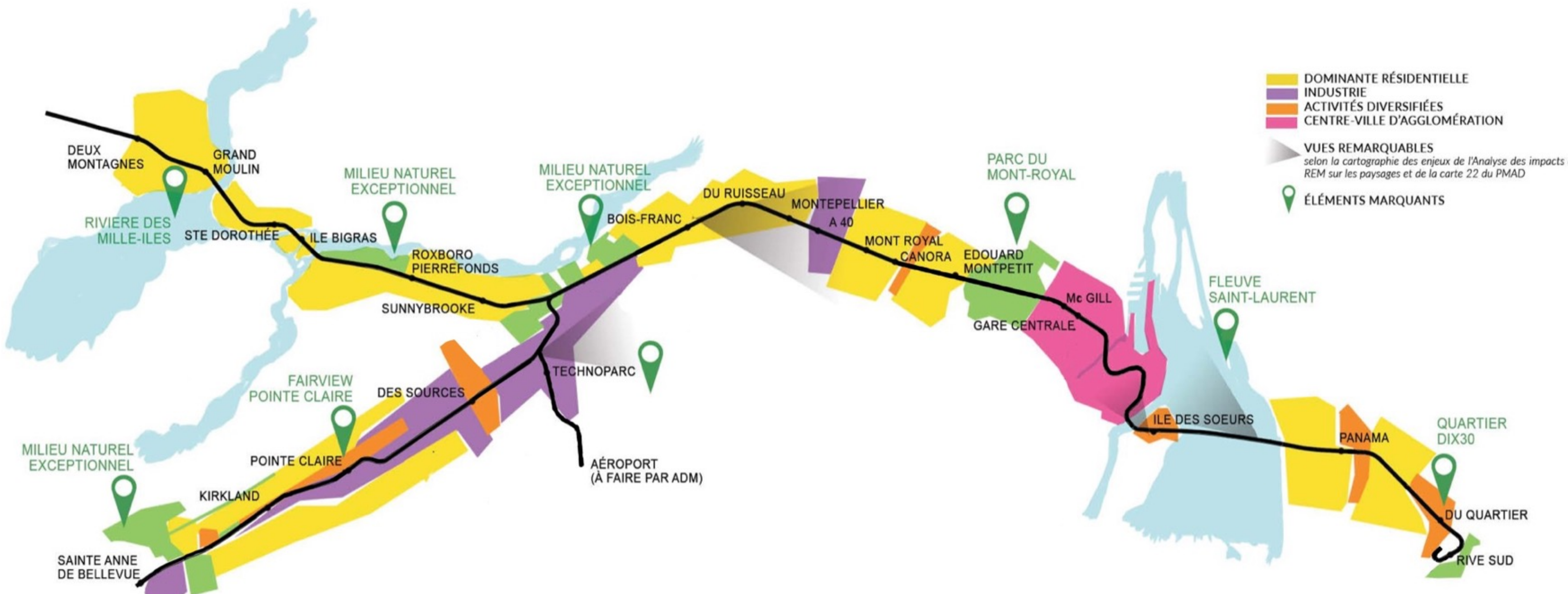


Des sons qui contribuent aux déplacements et à la circulation de **tous les usagers**, dont les personnes avec déficience visuelle



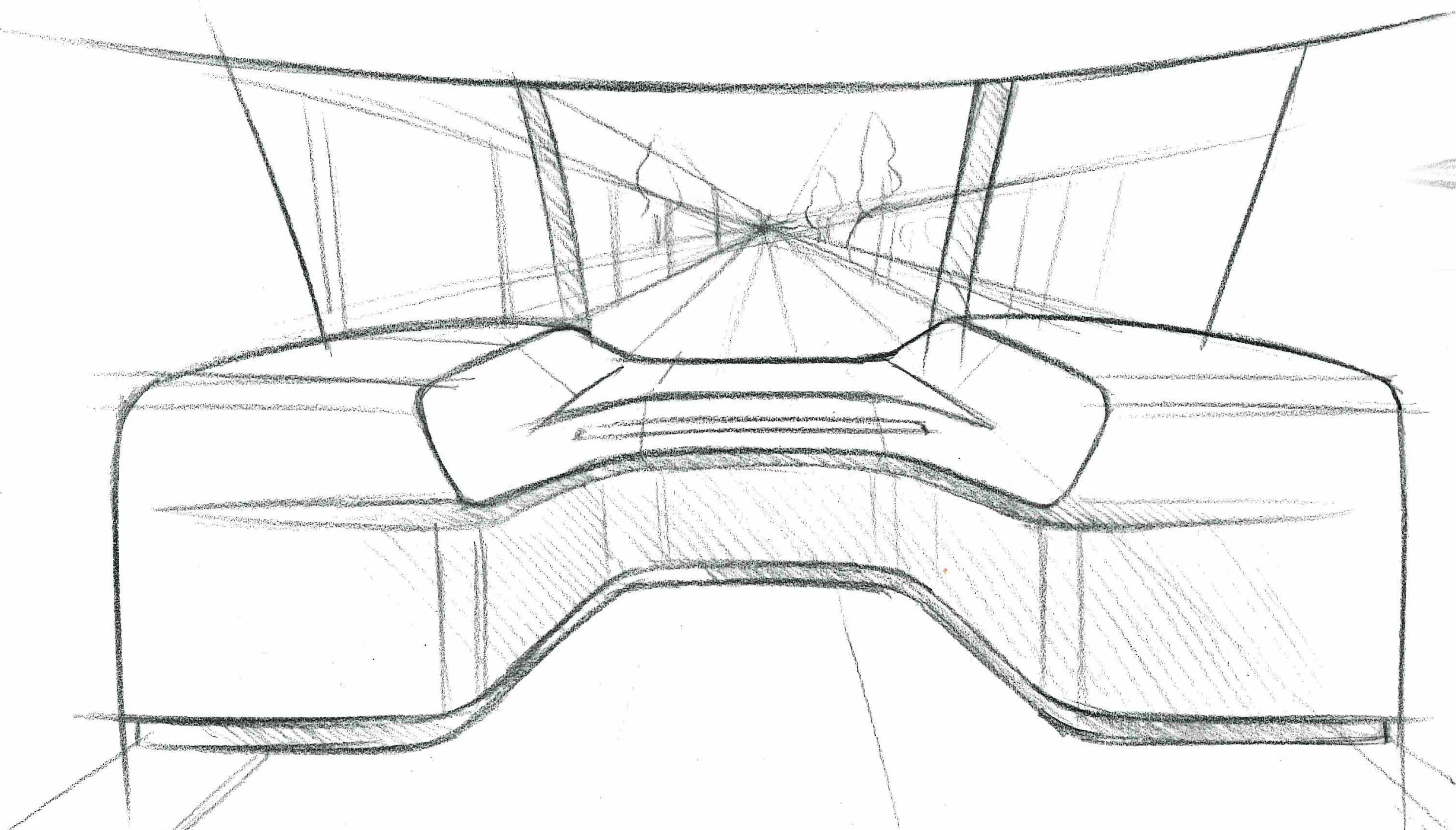
Ambiance sonore

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

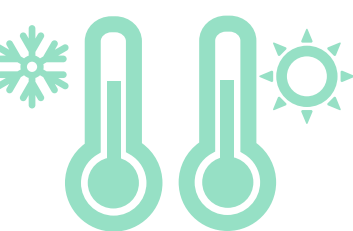


26 stations intégrées et fermées

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

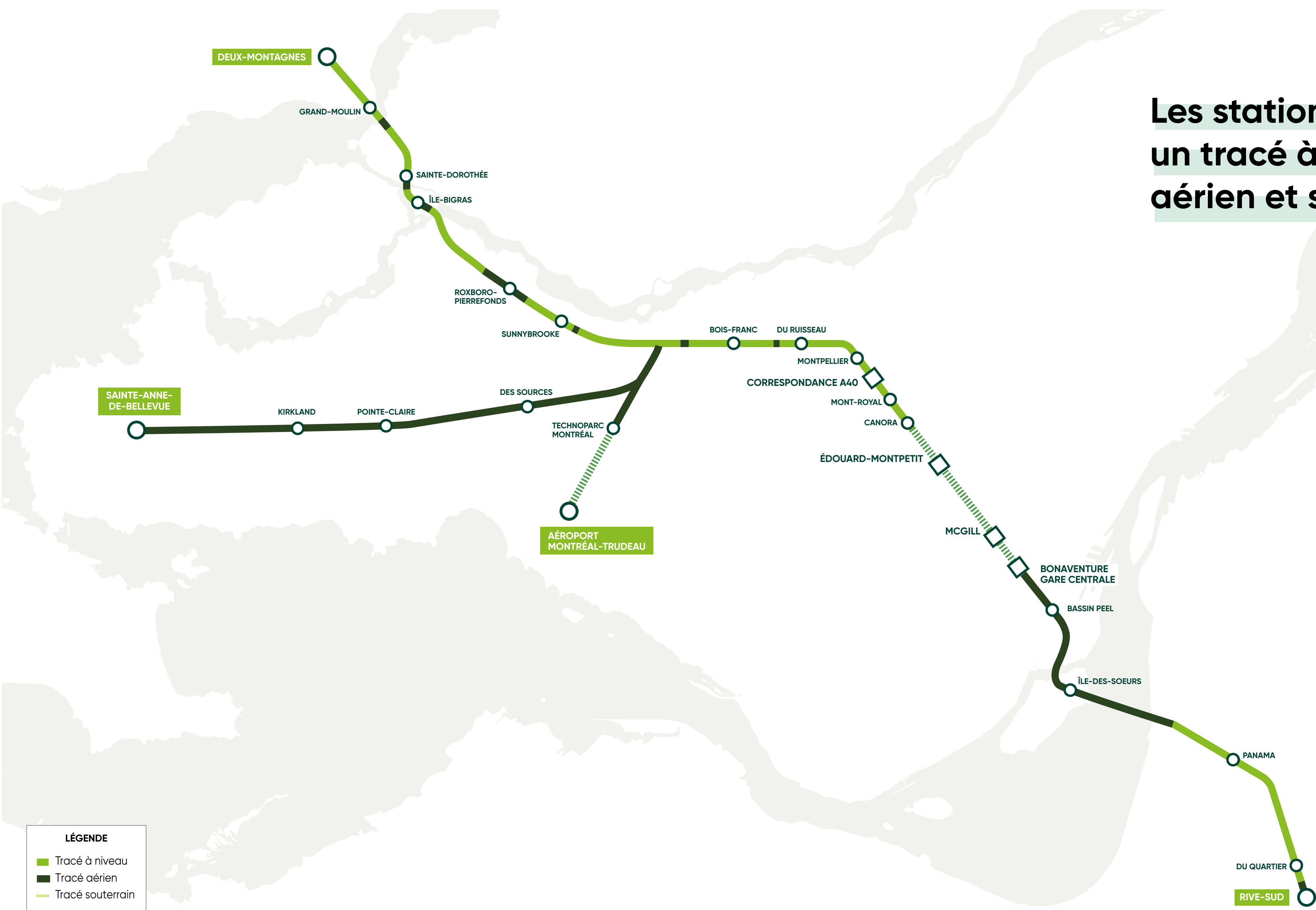


Wi-Fi

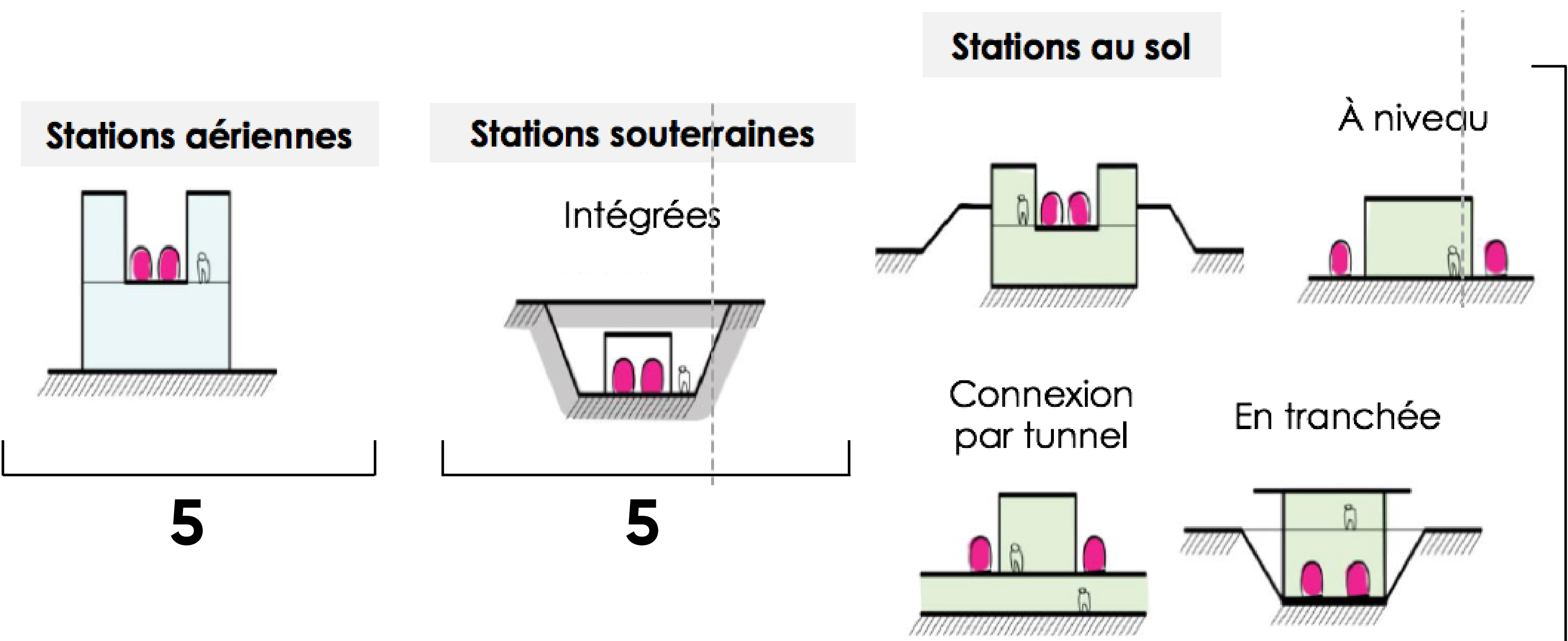


Quai d'une longueur de 80 m

Typologies



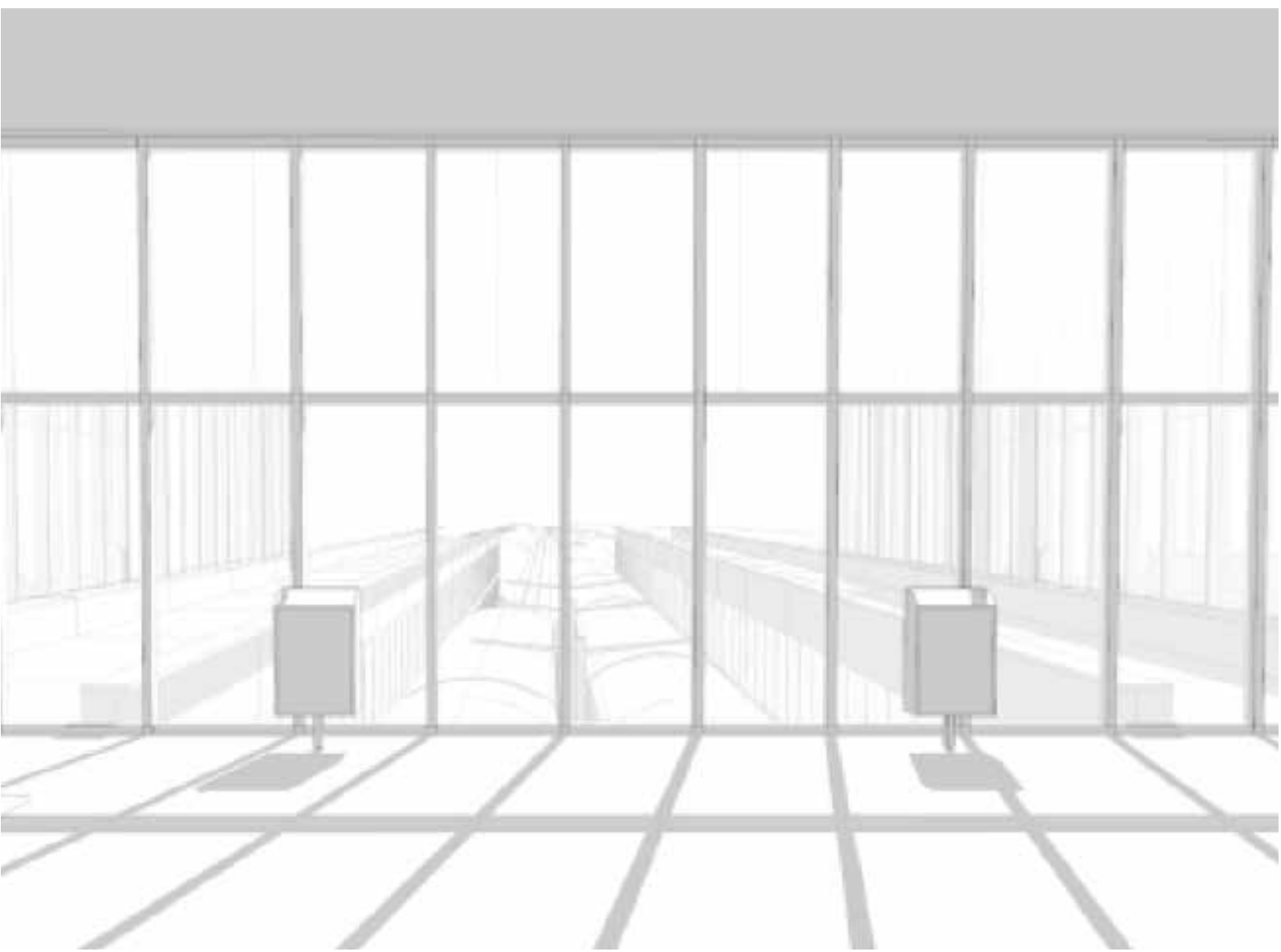
Suppression de tous les passages à niveau actuellement le long de la ligne Deux-Montagnes, pour un maximum de sécurité.



Architecture

Matériaux et grands principes

Verre



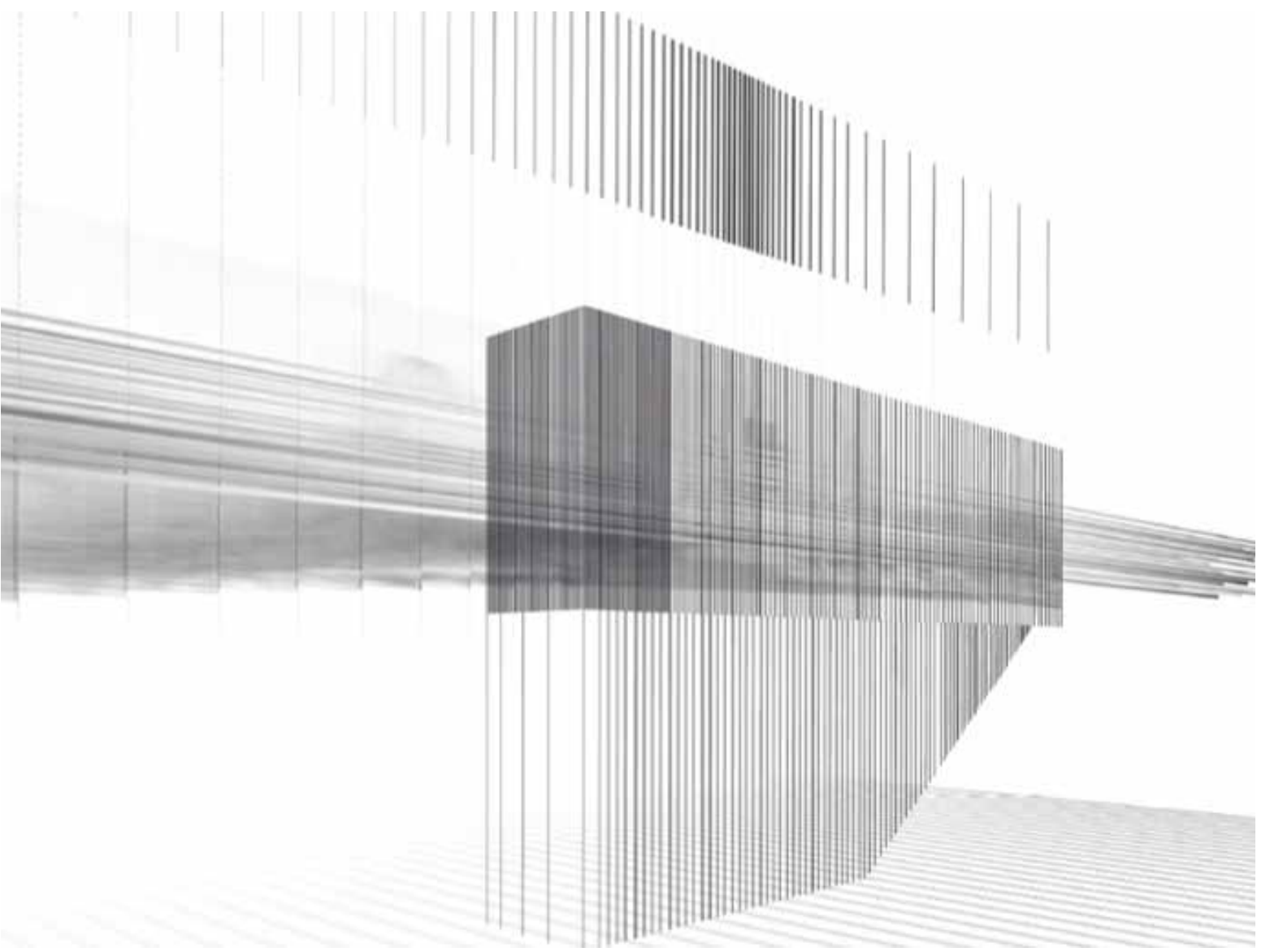
Les stations sont transparentes, pour un maximum de luminosité naturelle et de sécurité (la notion de voir et d’être vu). Le verre fritté est utilisé pour filtrer la lumière.

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.

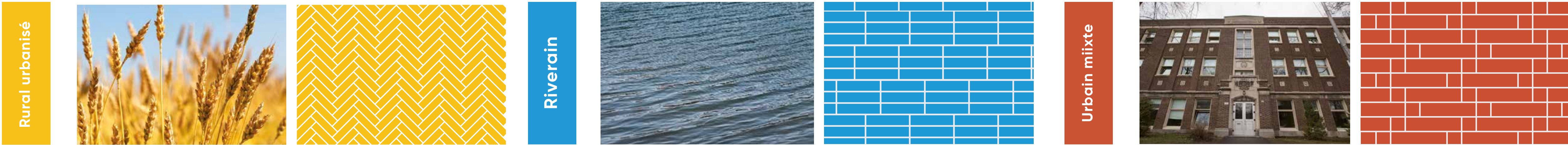
Le mouvement



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

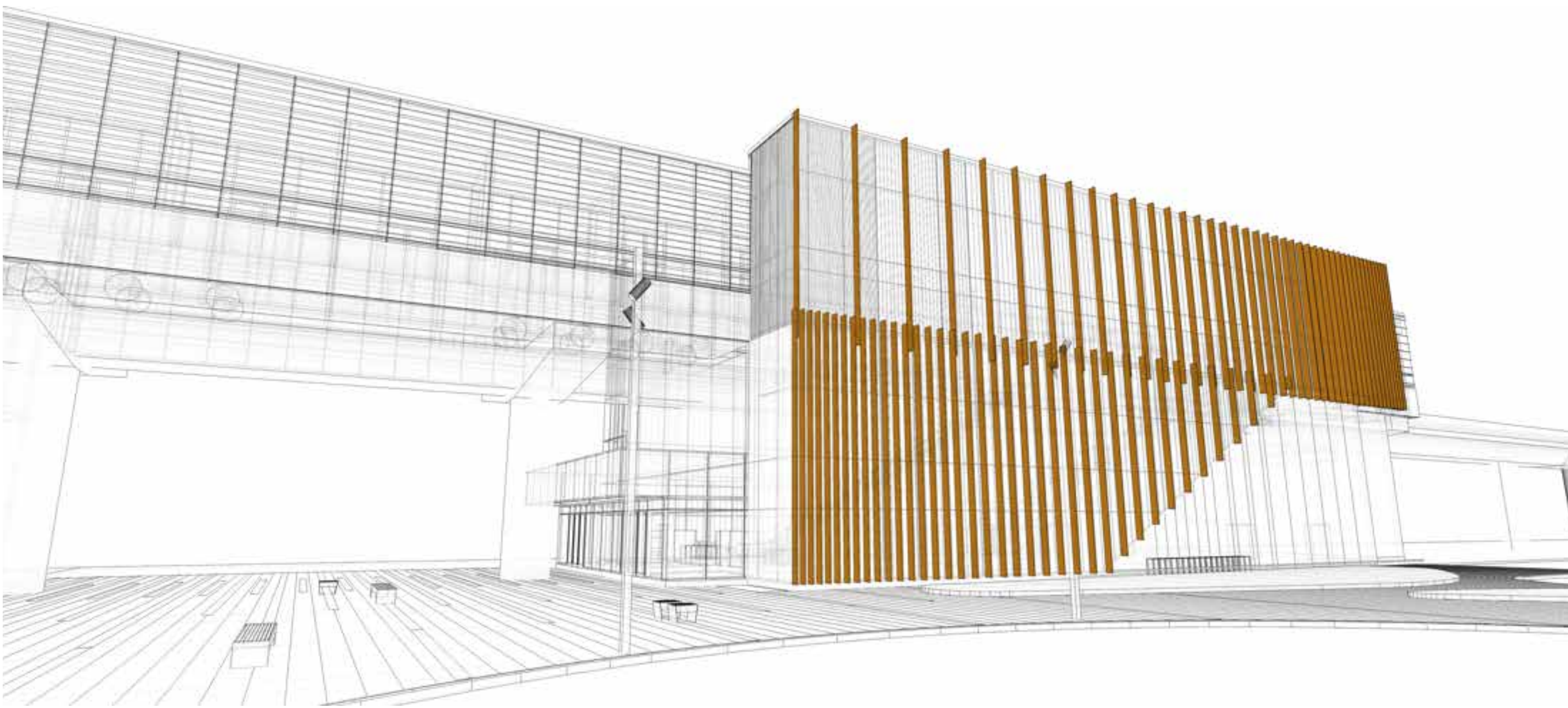
Créer un filtre pour la lumière
- 2

Créer des effets de profondeur participant au langage architectural
- 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

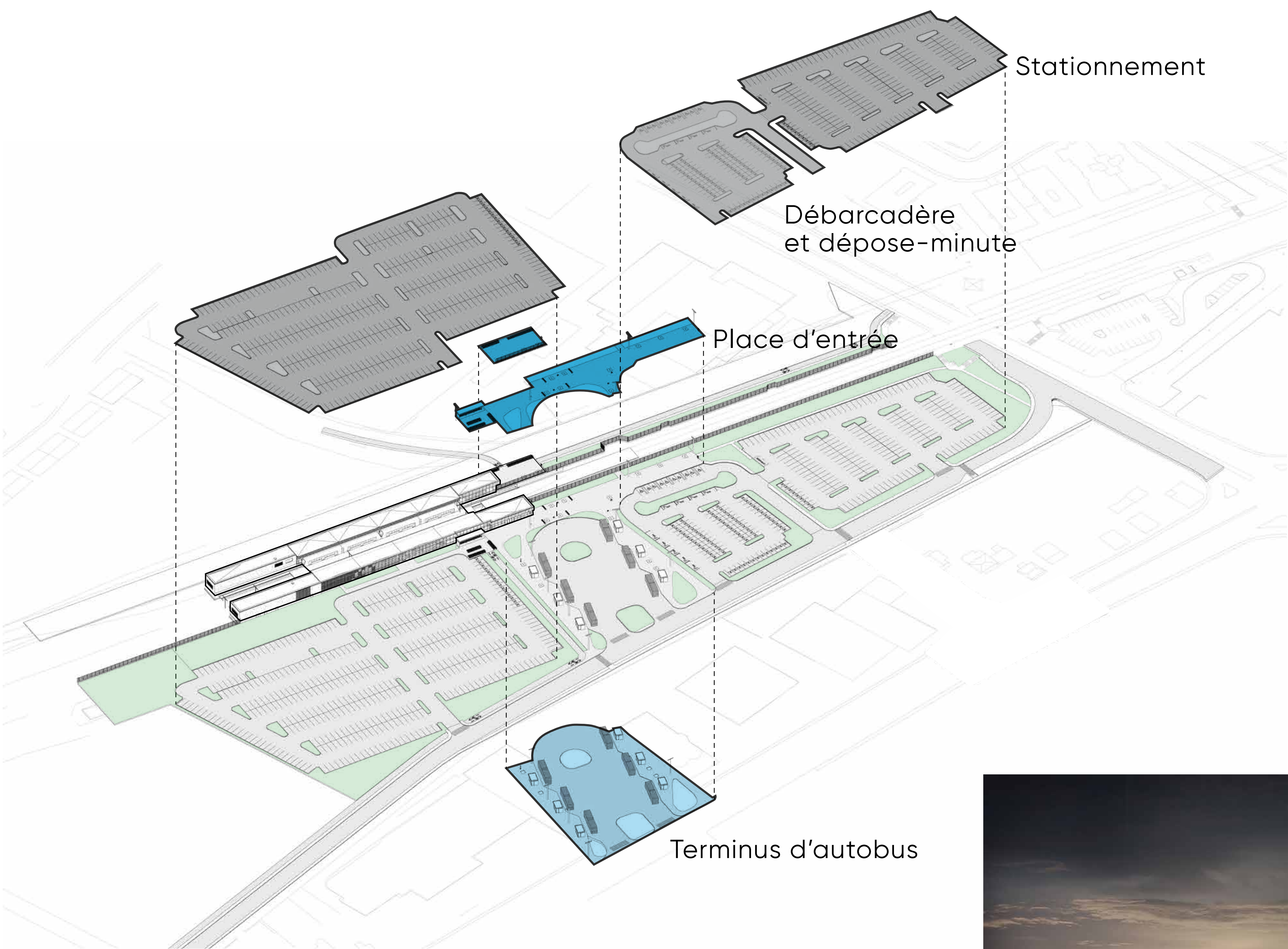


En référence au corridor de transport du nouveau pont Samuel-De Champlain, l'utilisation de câbles pour créer un écran rappelle les haubans du nouveau pont



Accueil sur site et parcours usagers

Les composantes du site



Sur l'ensemble du réseau :



Quais d'autobus : 105 quais



Stationnement : ± 9500 cases



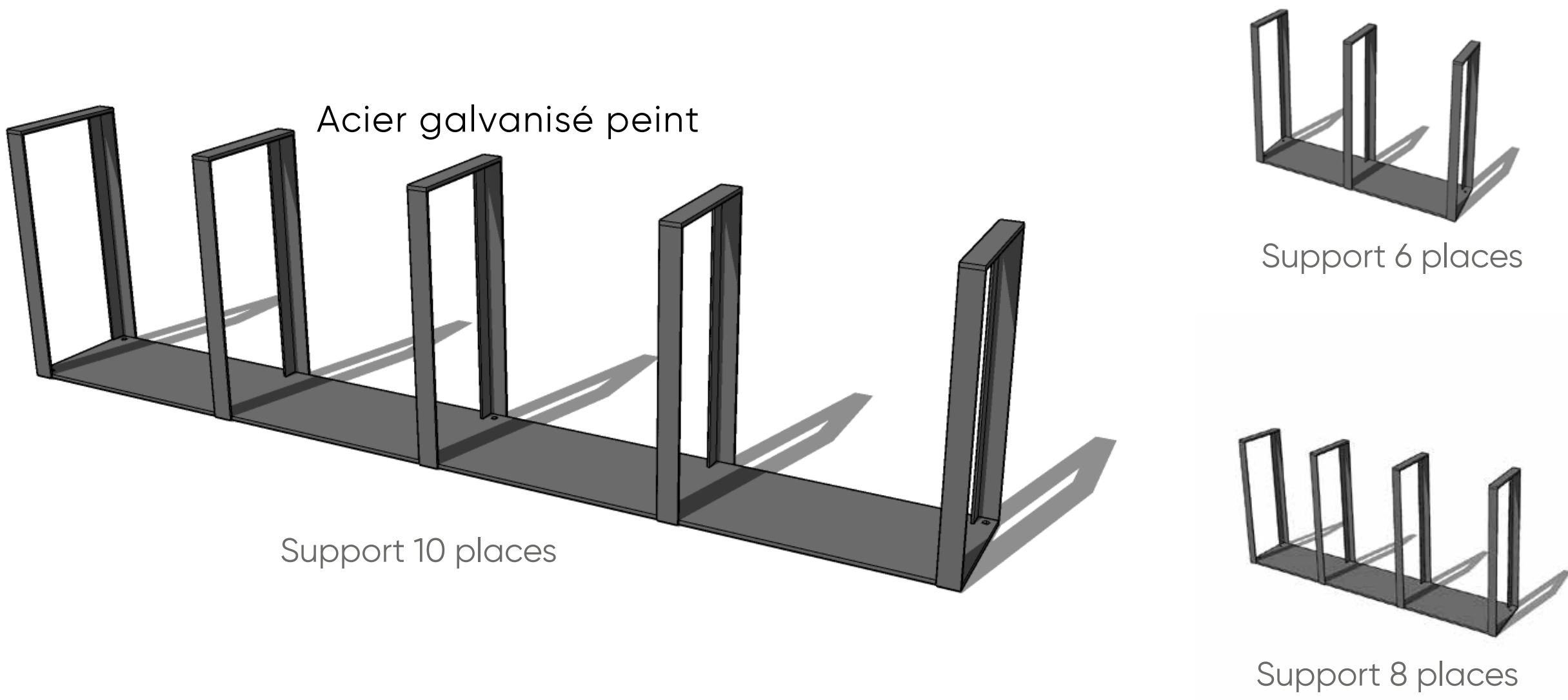
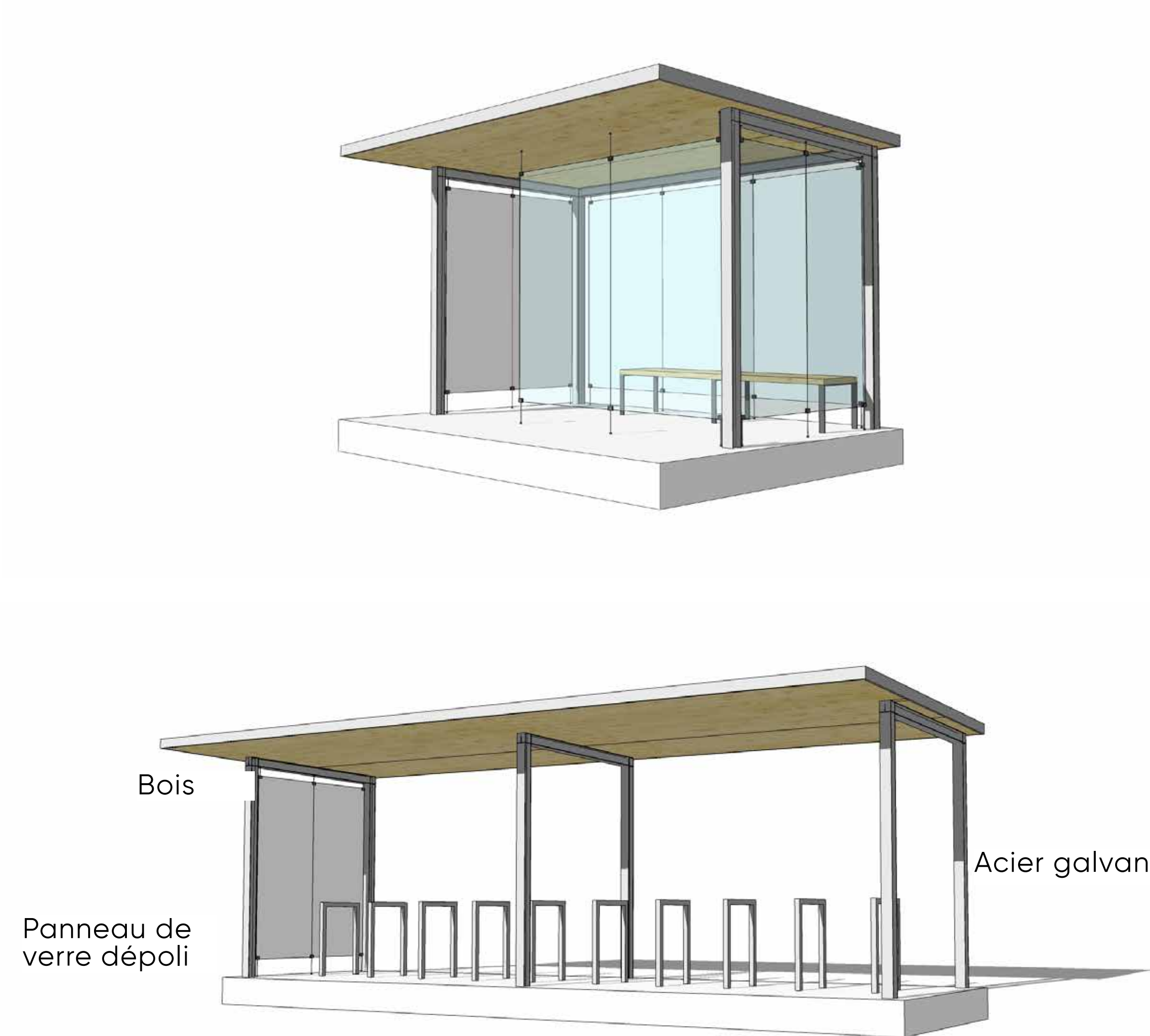
Supports à vélo : ± 1400 supports



Parcours usagers



Aires vélo et abribus

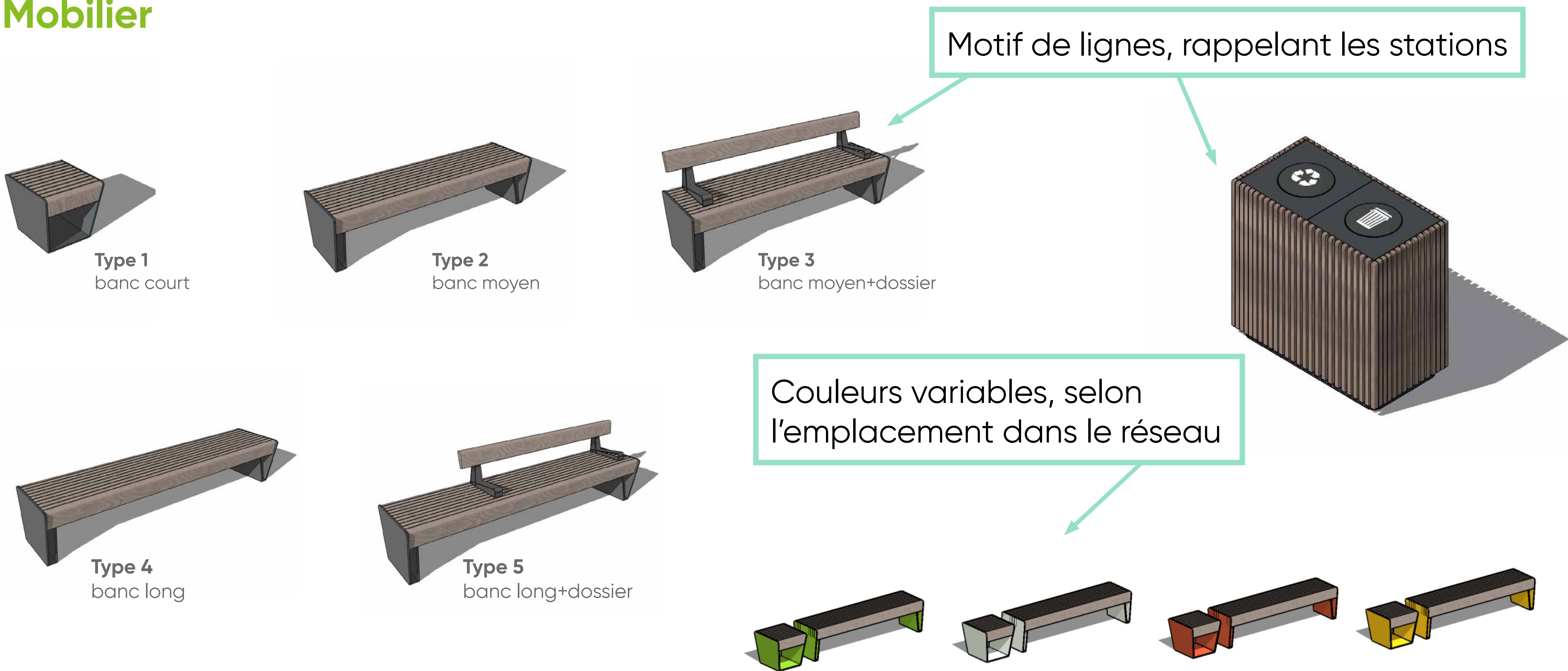


L'utilisation du bois et du verre sur les abribus et les aires vélo rappellent l'architecture des stations



Accueil sur site et parcours usagers (suite)

Mobilier



Végétation

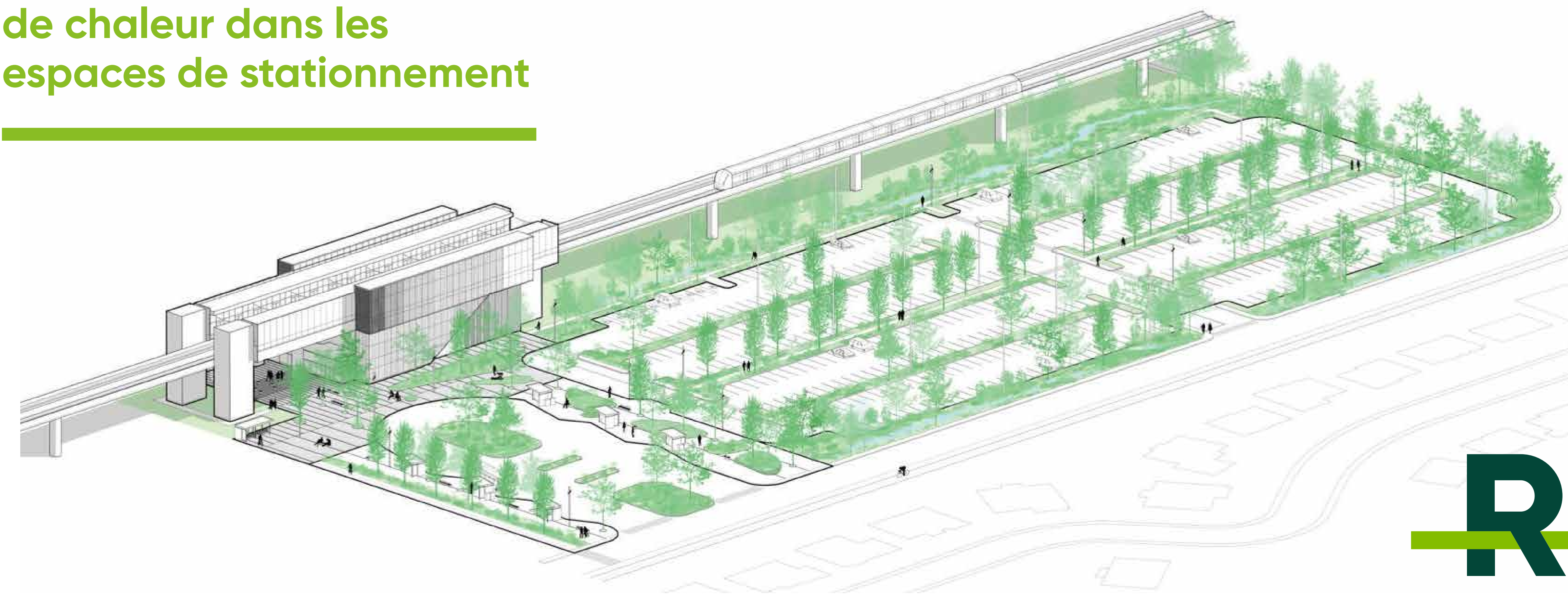
De la végétation de différentes teintes et variétés sera plantée sur les sites des stations. Les choix des végétaux sont influencés par la stratégie colorielle de la charte architecturale.



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

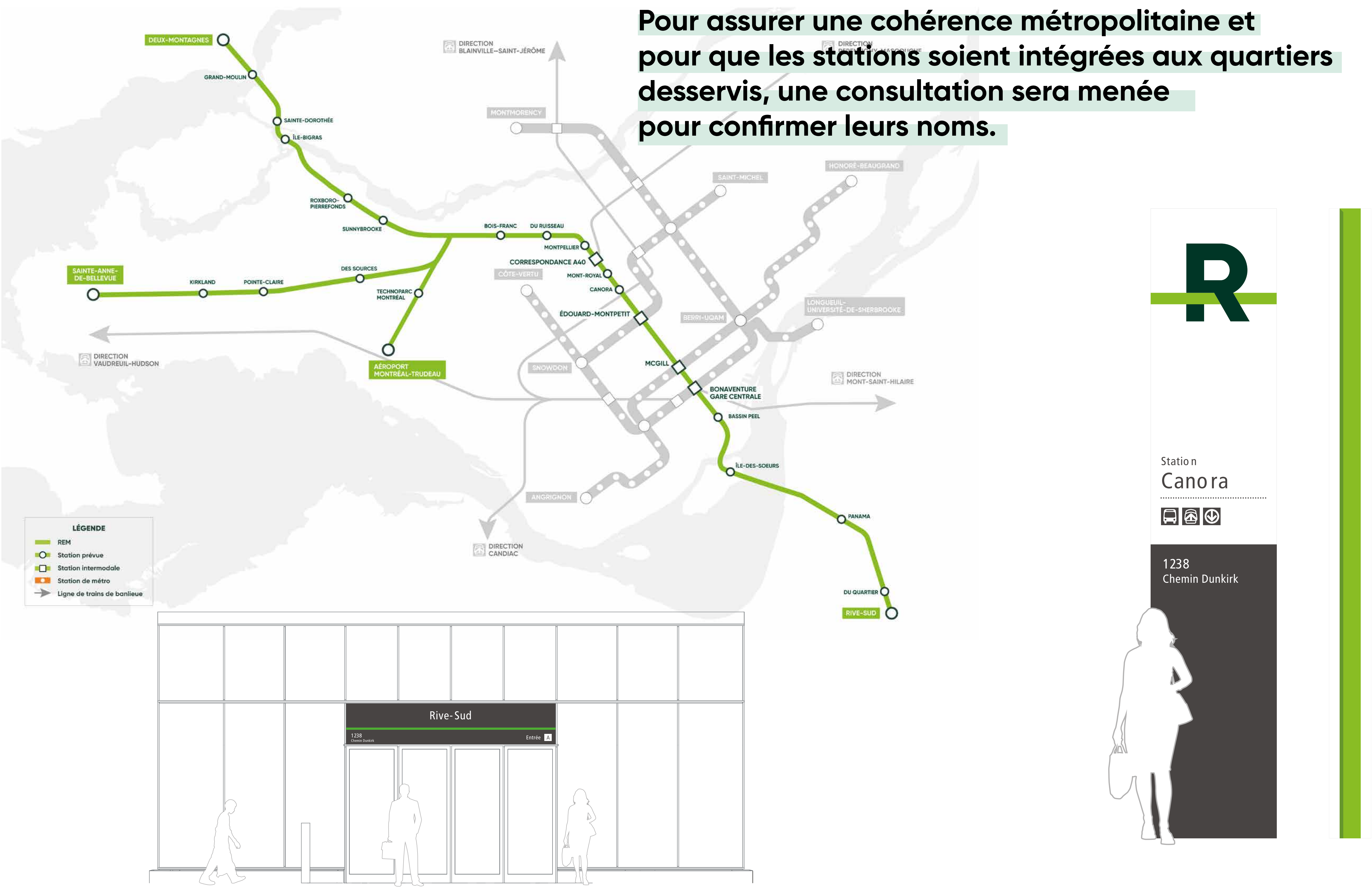


Accessibilité et circulation

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



Des initiatives environnementales novatrices

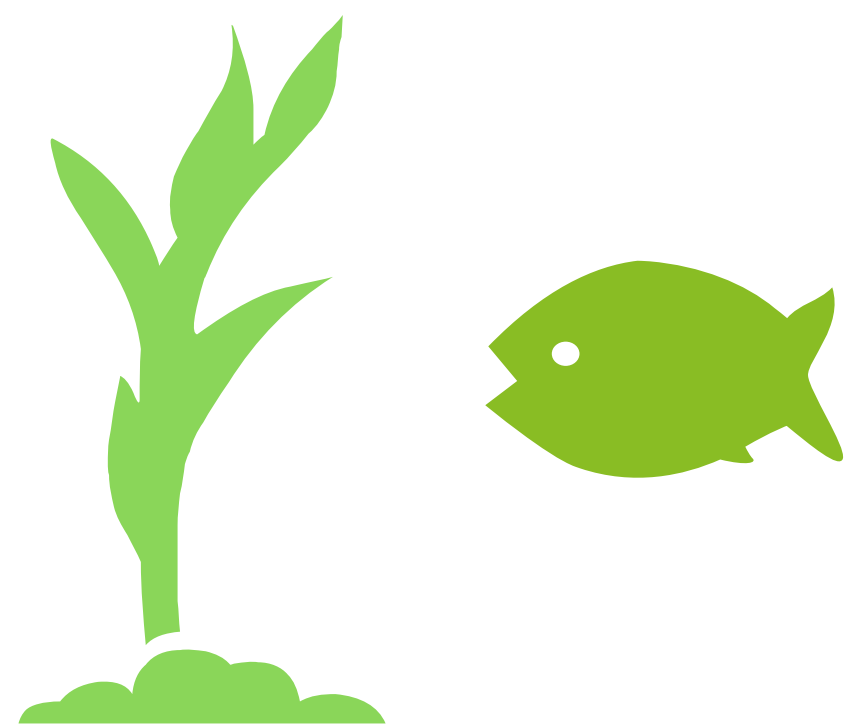
Des efforts pour un chantier plus vert



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

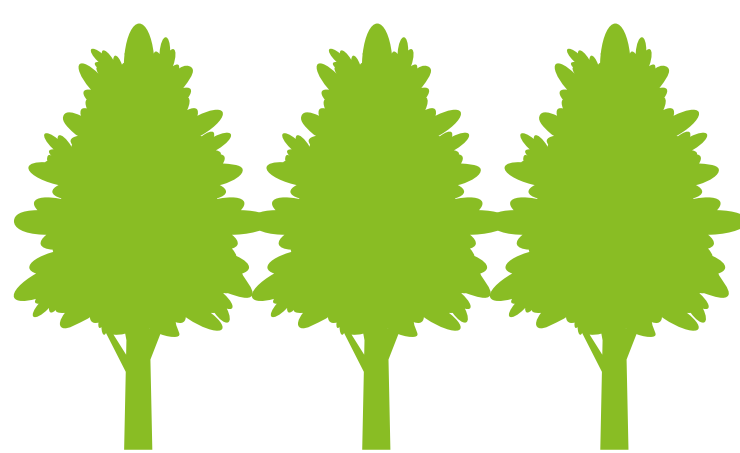


Limitation et compensation des impacts sur les **milieux humides, la faune et la flore**

Création d'une fiducie foncière agricole avec UPA et CMM



Assurer la **vitalité et l'occupation dynamique** de la zone agricole par les activités agricoles à proximité du REM



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

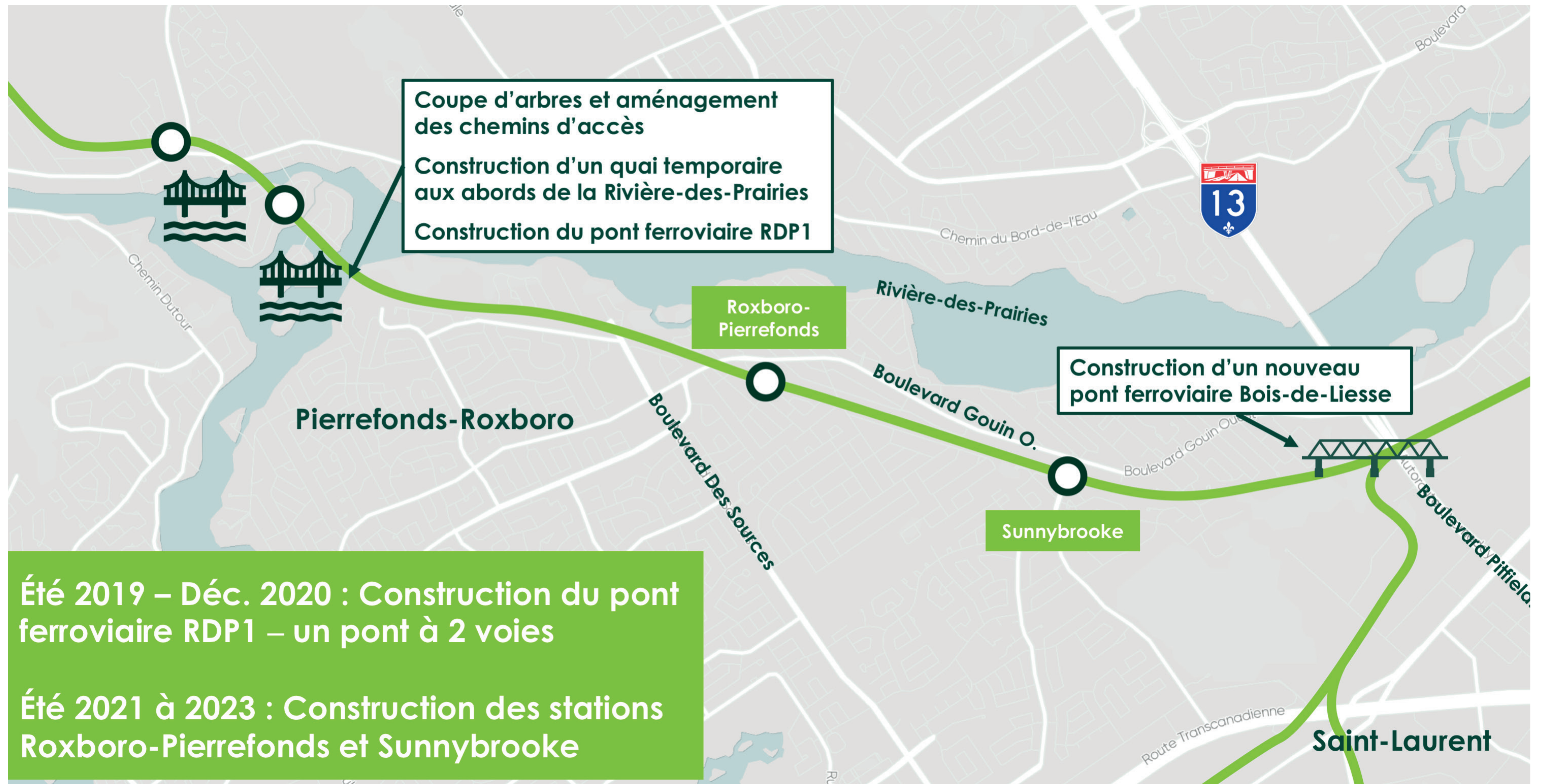


Contribuer au maintien en production des terres agricoles et la **mise en culture** des superficies non exploitées du territoire

Cocktail transport



Travaux à venir en 2019



Tracé du REM dans votre secteur

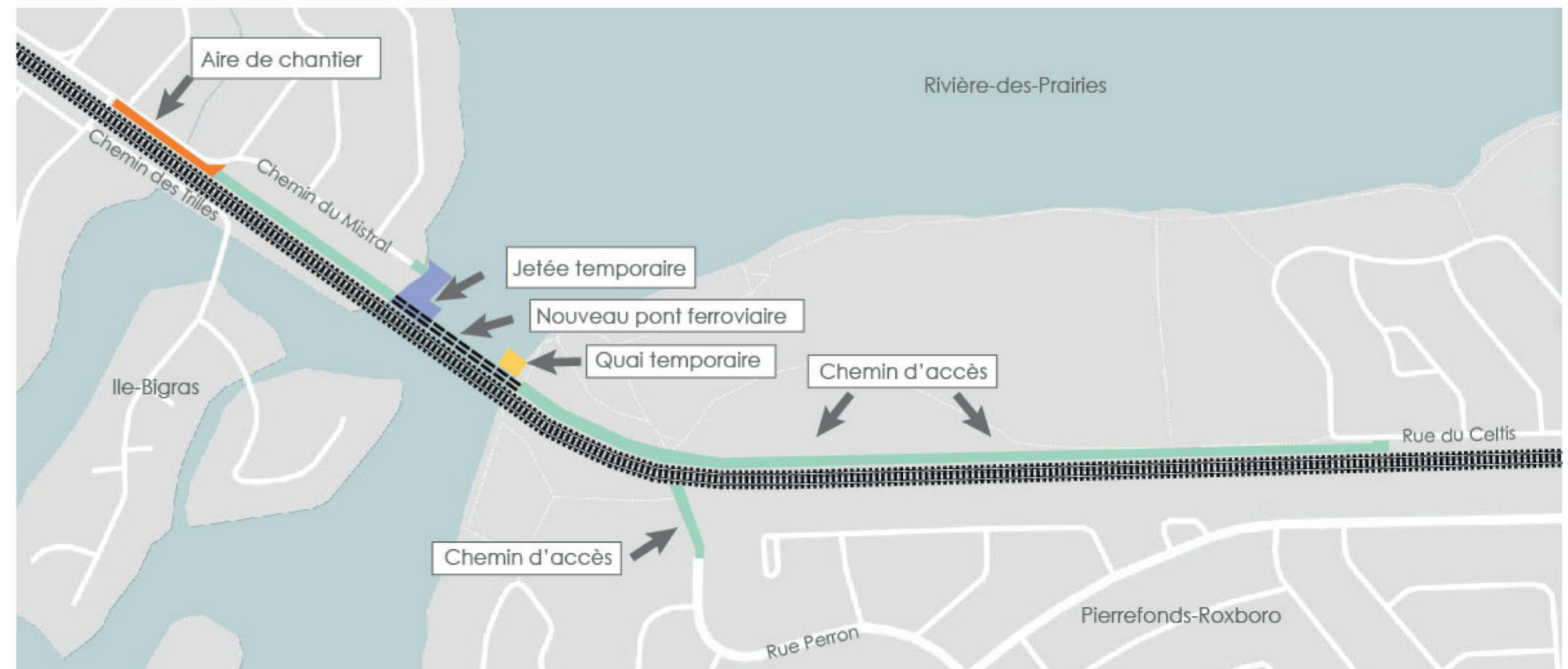


Rivière-des-Prairies

Secteur Montréal – Île Bigras

Travaux prévus dès juillet 2019

- **Nouveau pont ferroviaire REM à 2 voies**, adjacent au pont ferroviaire existant entre Montréal et Ile-Bigras
- **Travaux préparatoires** du côté sud et nord du pont de la Rivière-des-Prairies



QUATRE PILIERS DU NOUVEAU RÉSEAU TRANSITOIRE



NAVETTES
FERROVIAIRES



BONIFICATION
DU SERVICE
EXISTANT ET
NAVETTES
D'AUTOBUS



MESURES
PRÉFÉRENTIELLES
POUR BUS

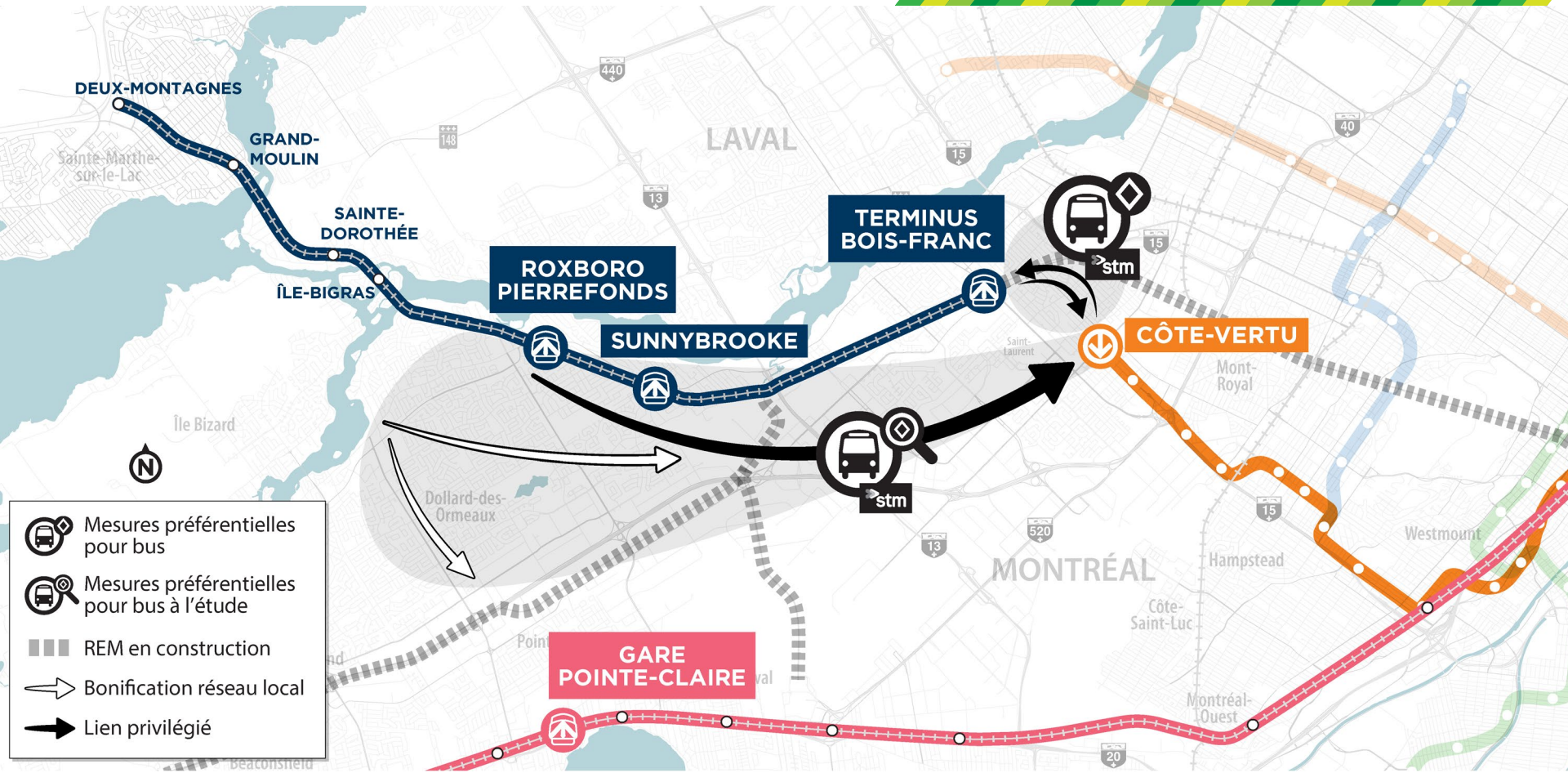


LIGNE
ORANGE*,
VERTE ET
BLEUE

* BRANCHE OUEST

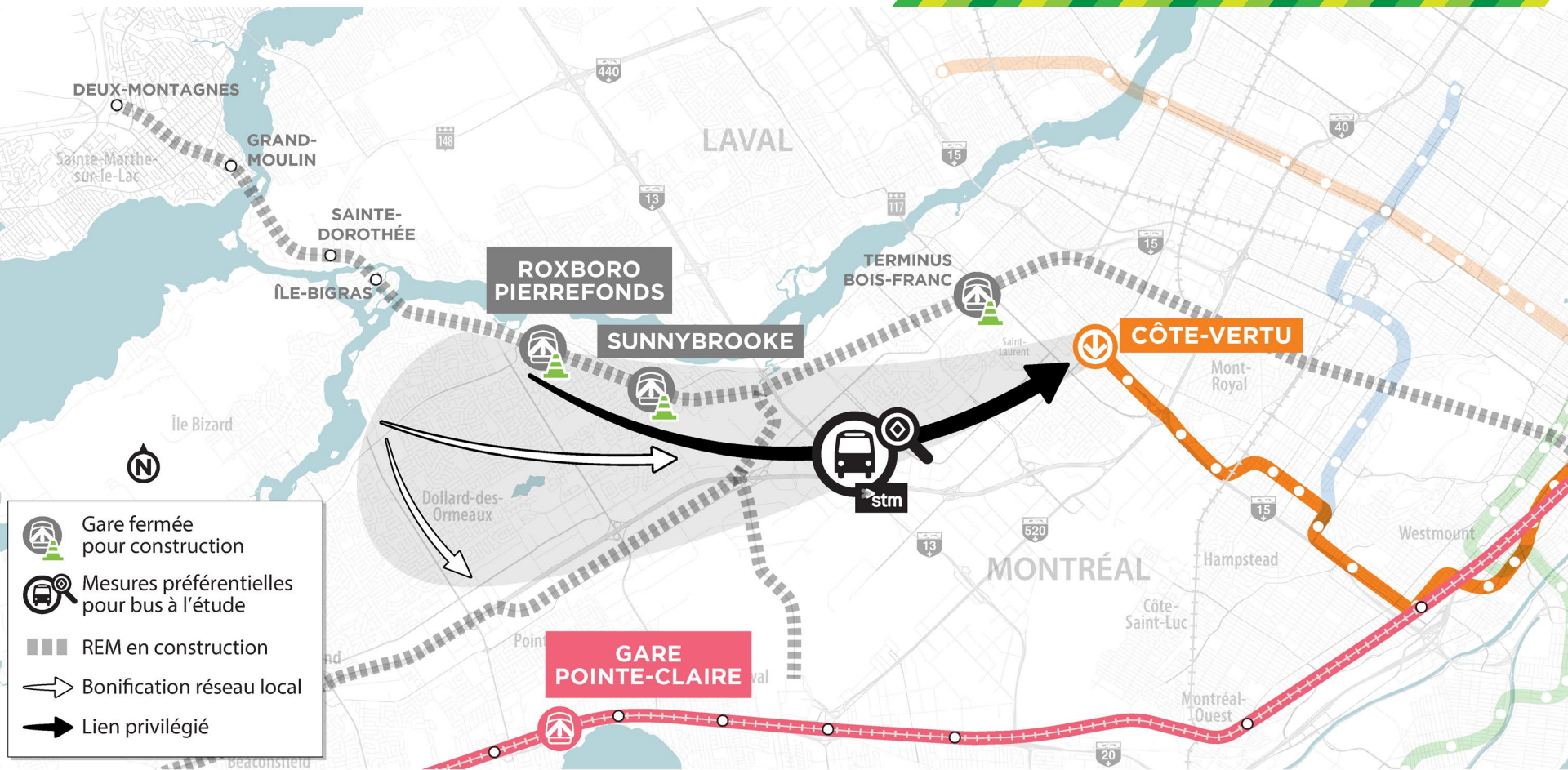
2020 à mi-2021

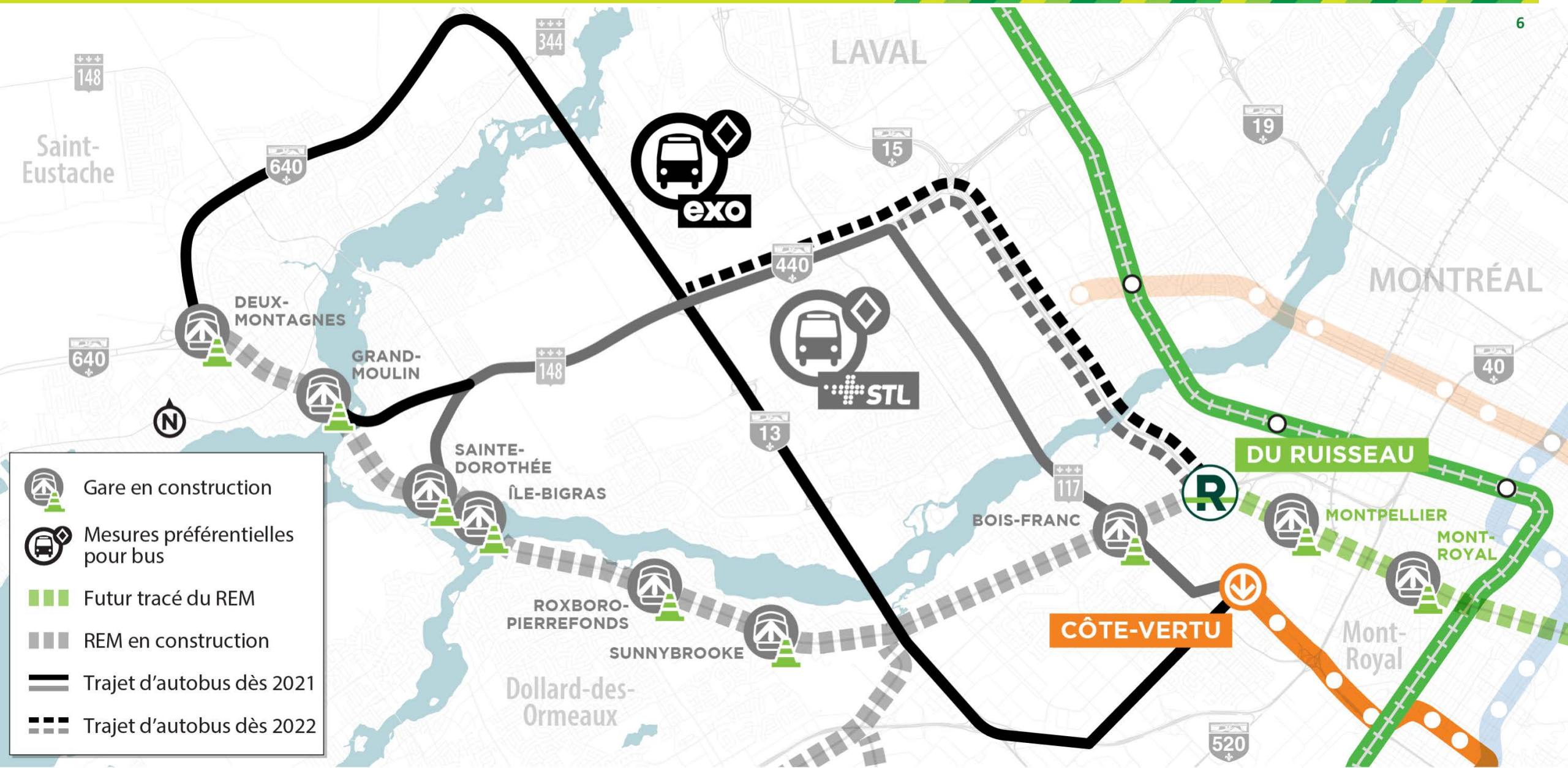
SECTEUR ROXBORO/SUNNYBROOKE



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

SECTEUR ROXBORO/SUNNYBROOKE





- Gare en construction
- Mesures préférentielles pour bus
- Futur tracé du REM
- REM en construction
- Trajet d'autobus dès 2021
- Trajet d'autobus dès 2022

EN RÉSUMÉ

MESURES D'ATTÉNUATION

Début 2020



Gare Bois-Franc

Station Côte-Vertu

Mi-2021

BUS



Dans votre secteur

Station Côte-Vertu

Début 2022

BUS



Dans votre secteur

Station Du Ruisseau

Fin 2023



Mise en service complète