



Réseau express métropolitain

Présentation des travaux à venir
pour la construction des stations
Canora et Mont-Royal

19 juin 2018

Réseau
express
métropolitain



Objectifs de la rencontre



- Vous informer sur les travaux à venir au cours des prochains mois
- Expliquer les impacts anticipés et les mesures d'atténuation prévues
- Présenter les outils d'information disponibles pour suivre l'évolution des travaux
- Répondre à vos questions



Mise en contexte

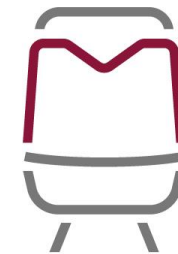
Rôles et responsabilités



Réseau
express
métropolitain



Bureau de projet



GROUPE
PMM

Un projet réalisé en collaboration étroite avec plusieurs partenaires,
incluant les municipalités et les organismes de transport

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

**20 h/jour
7 jours/7**



Impacts sur la ligne Deux-Montagnes

Impacts sur la ligne Deux-Montagnes



- Réalisation des travaux nécessite l'accès à l'emprise ferroviaire de la ligne Deux-Montagnes
- Travaux optimisés et mise en œuvre par phase, afin de limiter au maximum les impacts sur les usagers

25 juin
2018

Segment sud isolé

Modification des horaires des lignes Deux-Montagnes et Mascouche



Jonction
de l'Est

A40

Mont-Royal

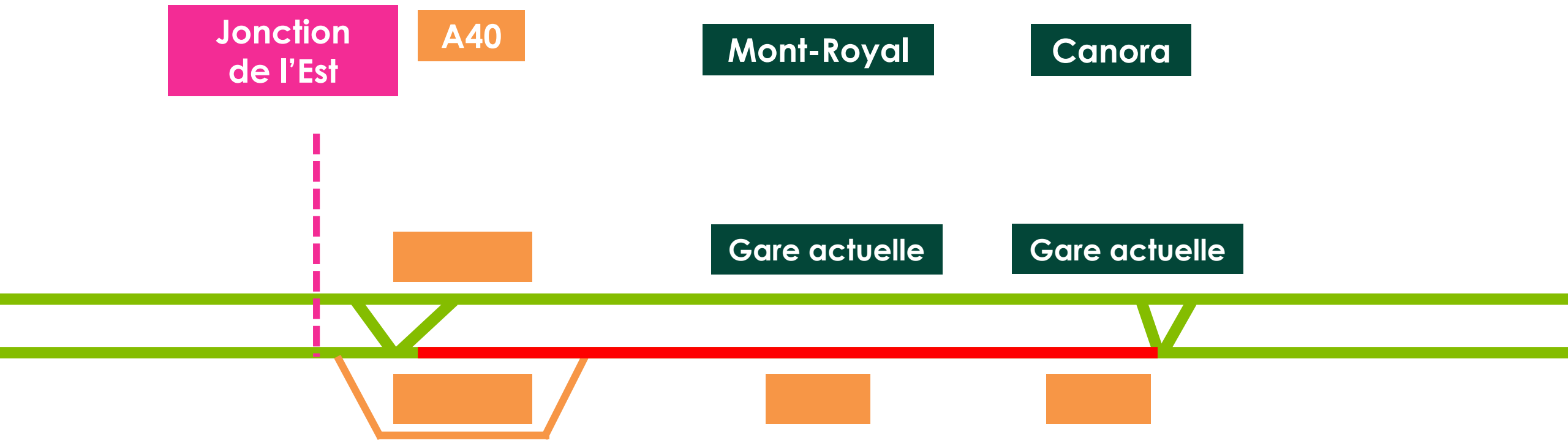
Canora

Gare actuelle

Gare actuelle

Construction
de la **station A40**

Construction des stations Canora
et Mont-Royal **portion sud**



Printemps
2019

Segment nord isolé

Modification des horaires des lignes Deux-Montagnes et Mascouche

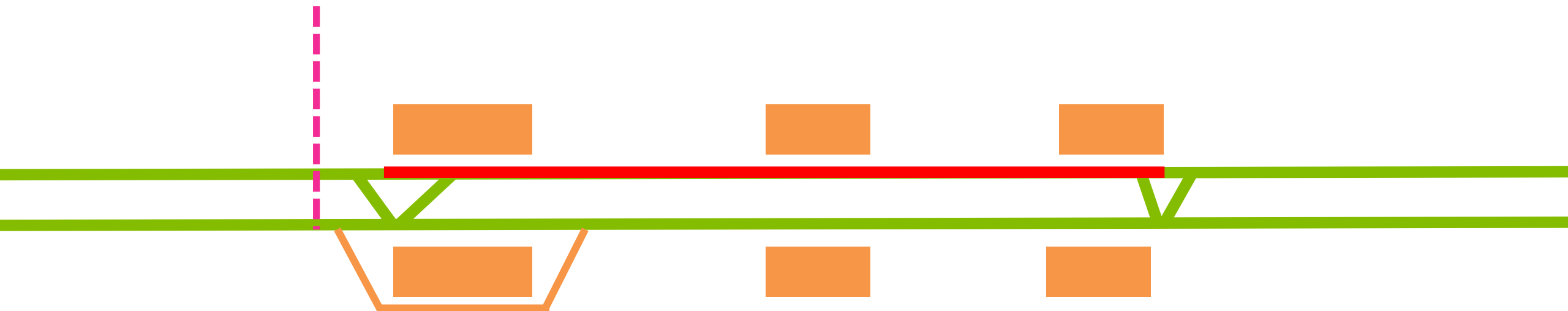


Jonction
de l'Est

A40

Mont-Royal

Canora



Construction
de la **station A40**

Construction des stations Canora et
Mont-Royal **portions sud et nord**

Début 2020 : travaux intensifs entre la gare Du Ruisseau et la gare Centrale

Solutions alternatives de transport collectif à mettre en place

- L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est responsable de la coordination et la mise en place des mesures alternatives
- L'ensemble des organismes de transport, le MTMDET et les municipalités travaillent en étroite collaboration à la recherche des meilleures solutions
- Les mesures alternatives seront communiquées à **l'automne 2019** aux usagers



Les travaux à venir

État d'avancement du projet



- Contrat signé avec les consortiums gagnants le 12 avril 2018
- Conception en évolution continue (conception - construction)
- Travaux préparatoires sur le terrain depuis avril 2018

Séquence prévue des travaux



Trois étapes principales, basées sur les interruptions de service sur la ligne Deux-Montagnes et l'accès à l'emprise ferroviaire :



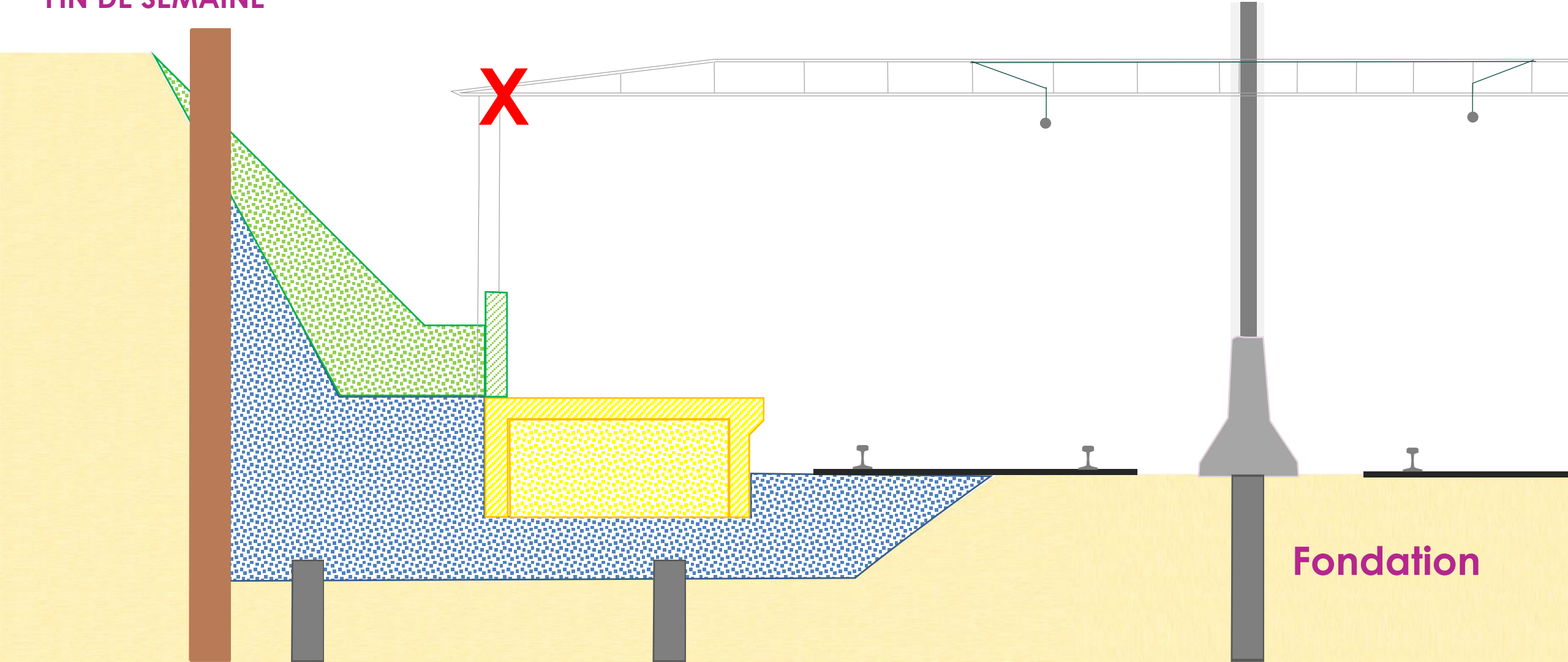
Séquence prévue des travaux à court terme



Légende:

SEMAINE

FIN DE SEMAINE



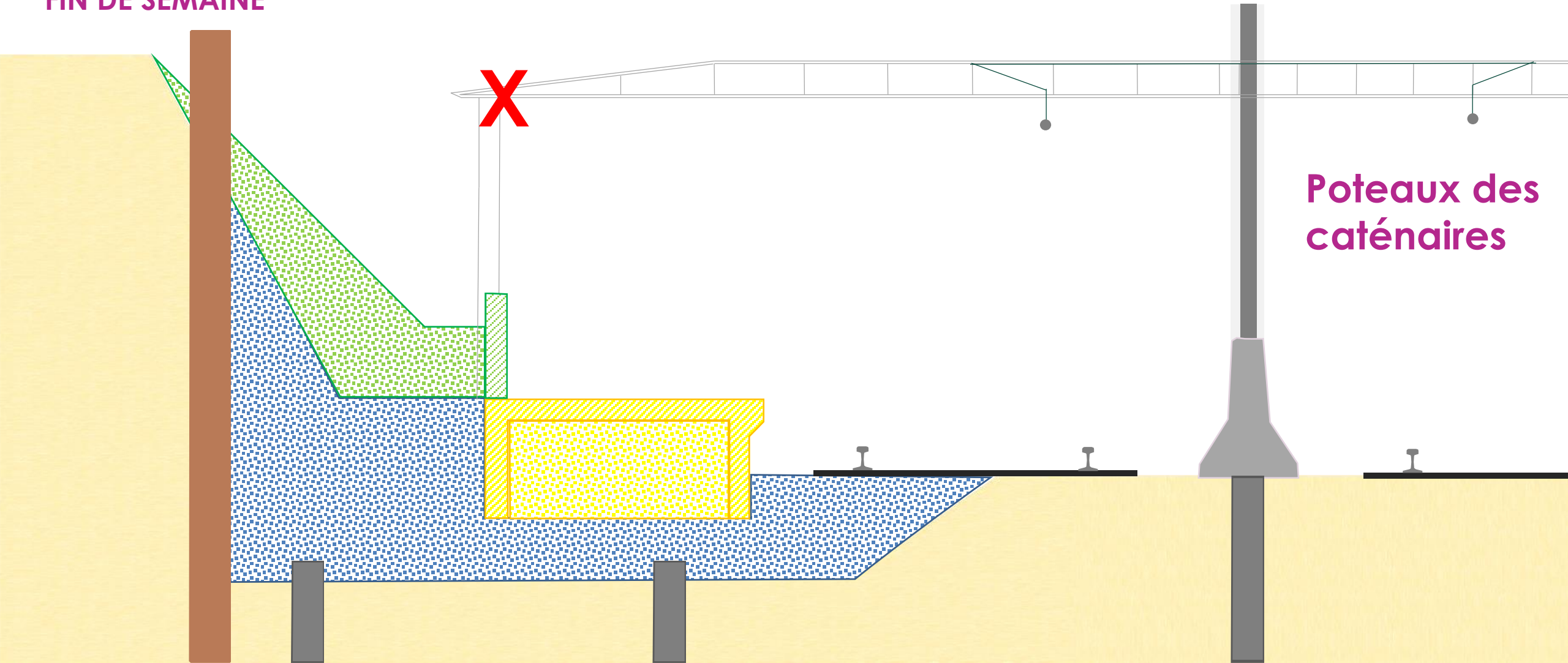
Séquence prévue des travaux à court terme



Légende:

SEMAINE

FIN DE SEMAINE



Séquence prévue des travaux à court terme

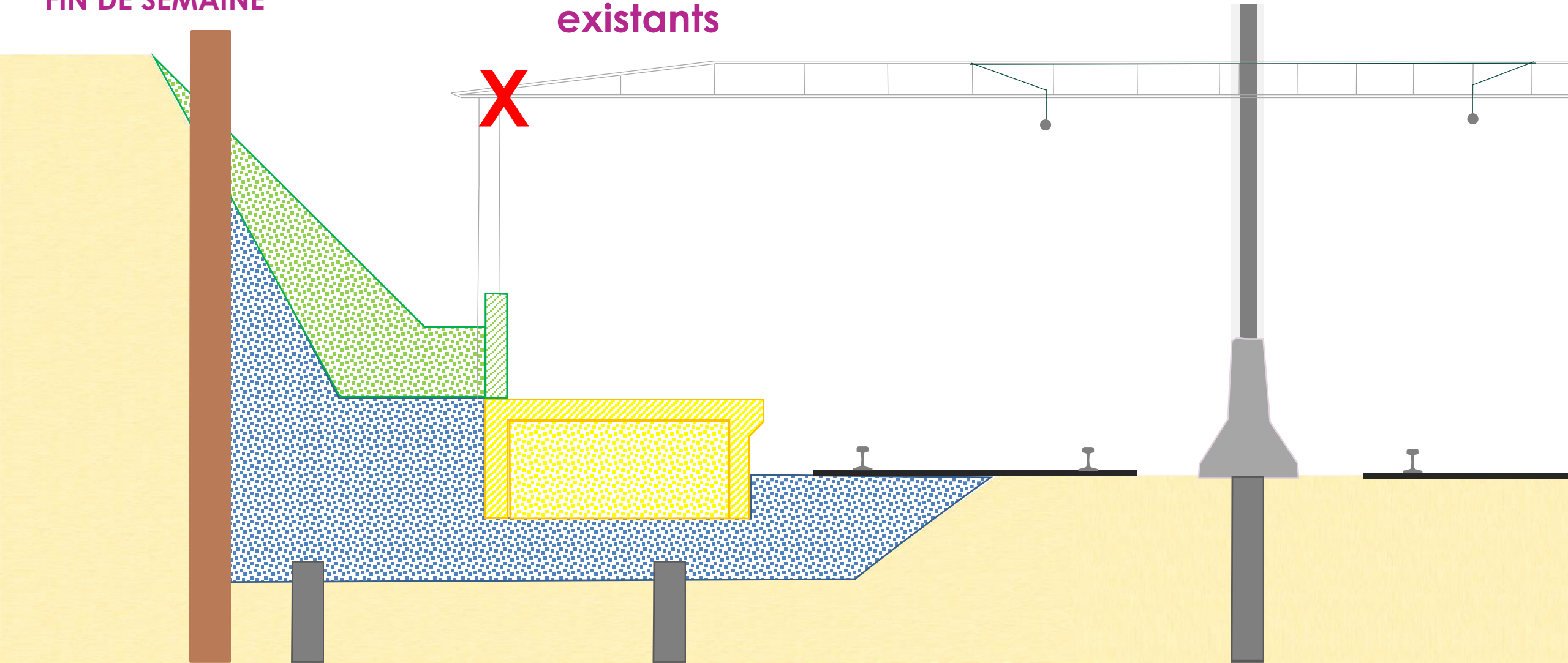


Légende:

SEMAINE

FIN DE SEMAINE

Retrait caténares
existants



Séquence prévue des travaux à court terme

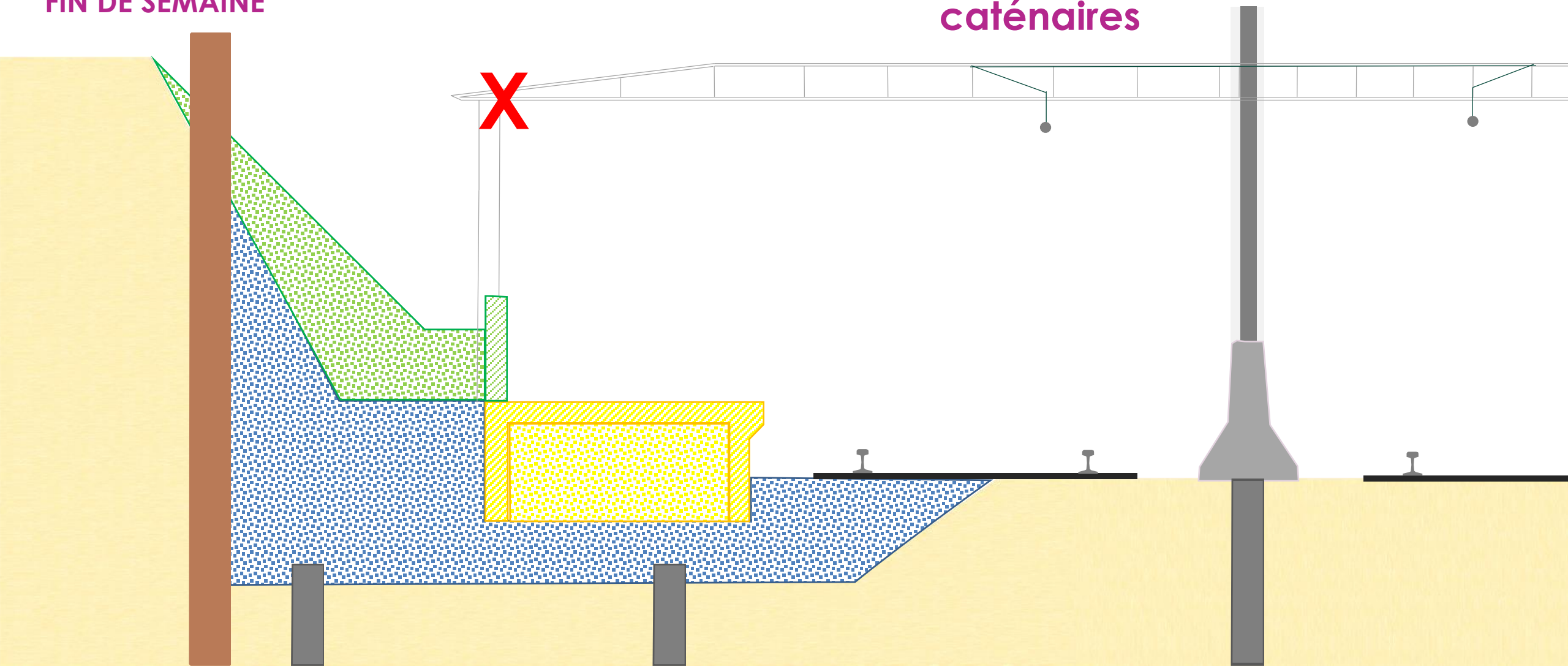


Légende:

SEMAINE

FIN DE SEMAINE

Nouvelles
caténares



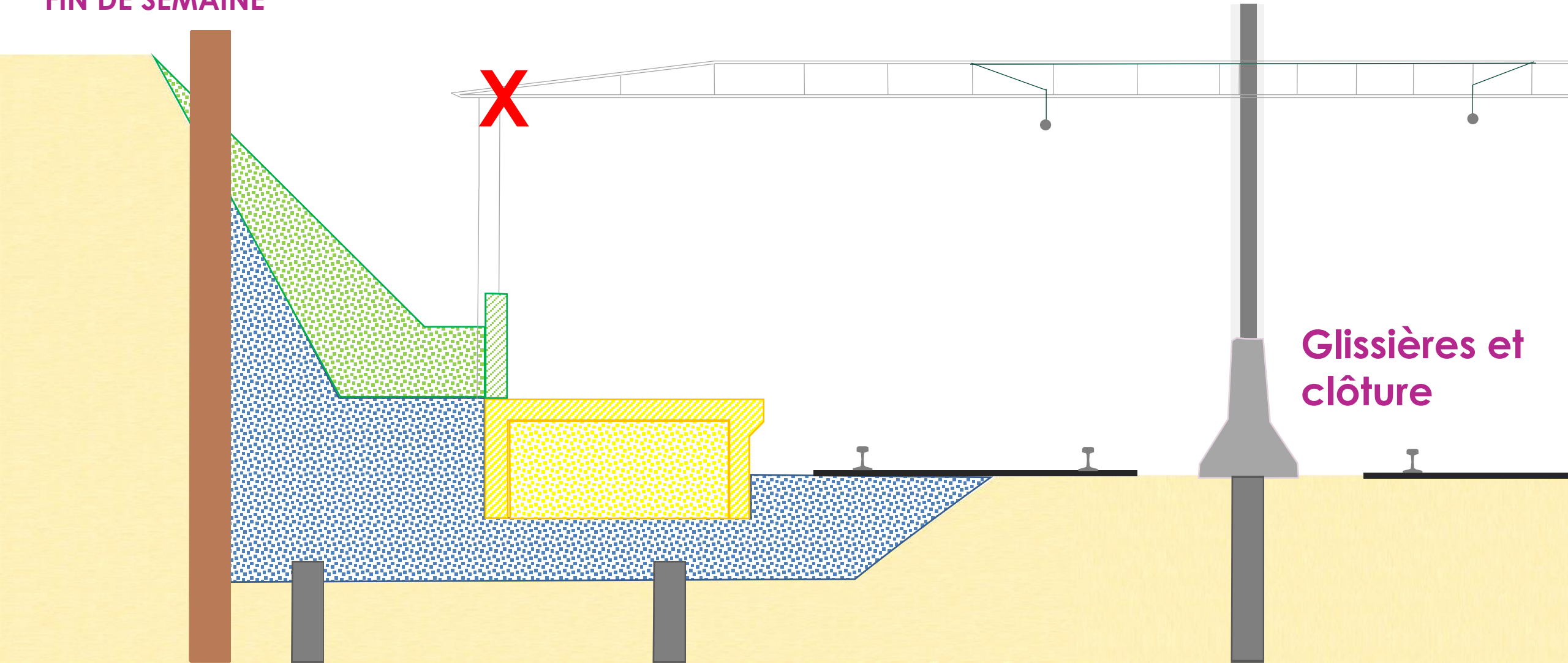
Séquence prévue des travaux à court terme



Légende:

SEMAINE

FIN DE SEMAINE



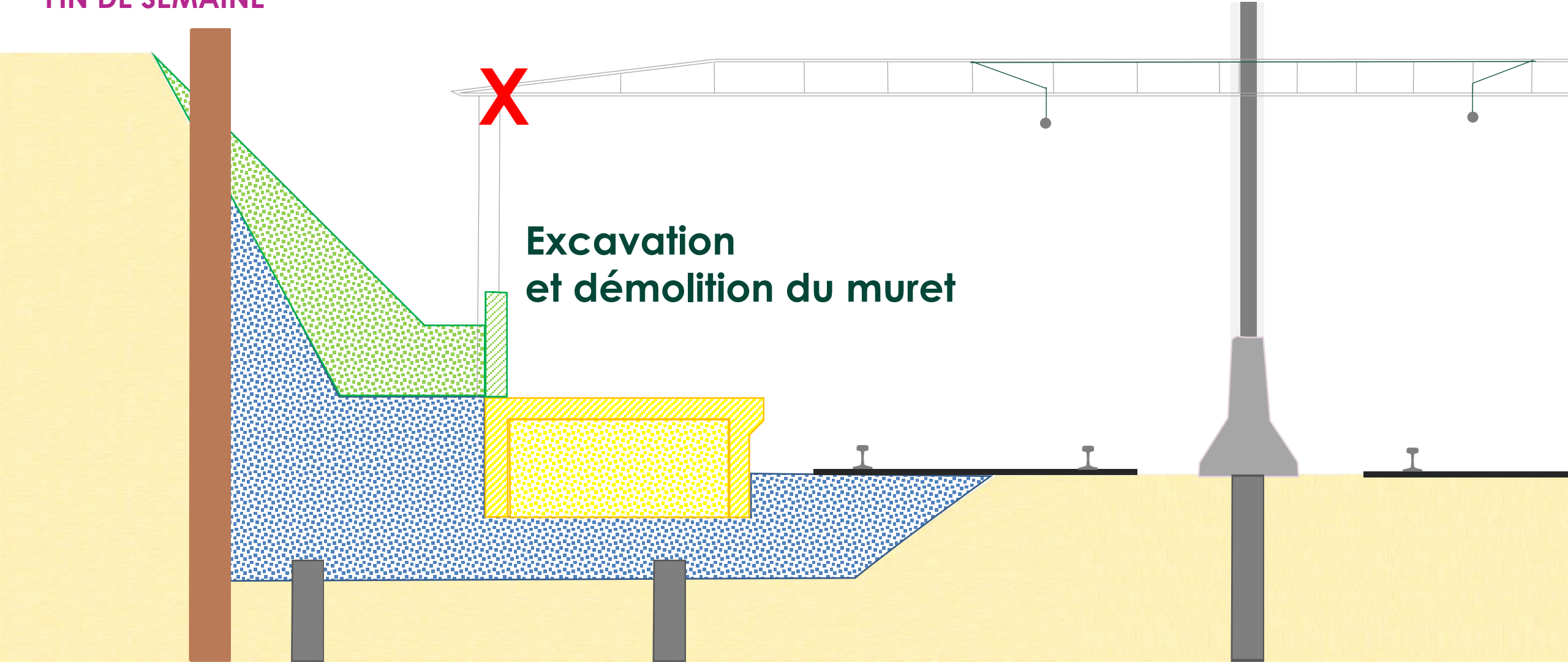
Séquence prévue des travaux à court terme



Légende:

SEMAINE

FIN DE SEMAINE



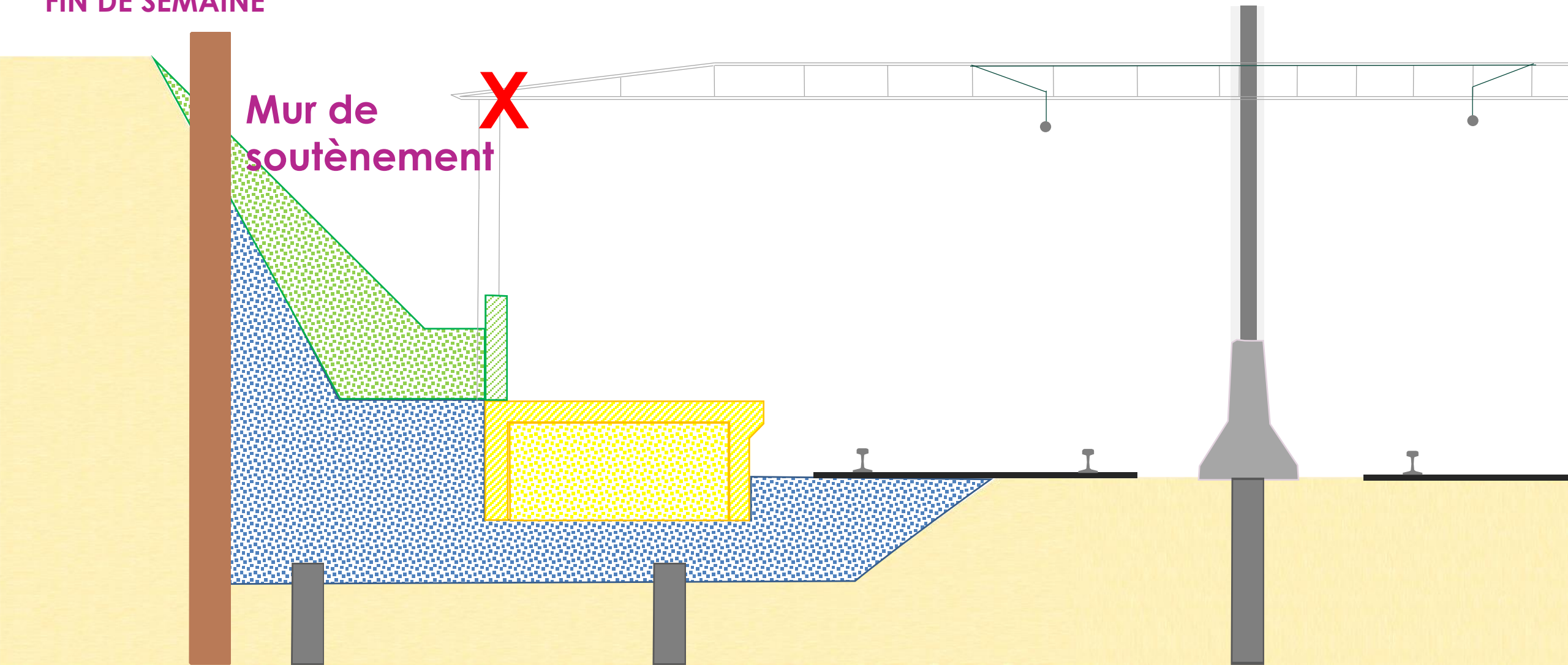
Séquence prévue des travaux à court terme



Légende:

SEMAINE

FIN DE SEMAINE



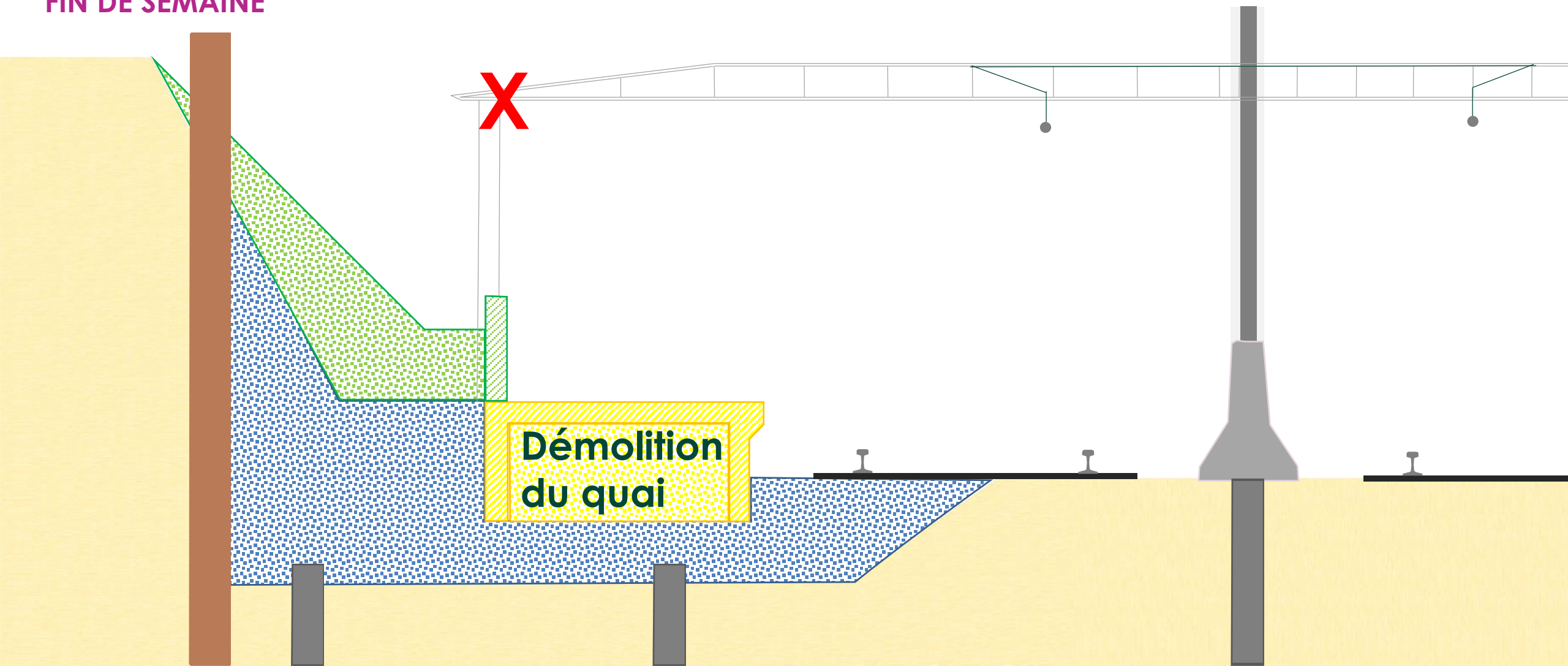
Séquence prévue des travaux à court terme



Légende:

SEMAINE

FIN DE SEMAINE



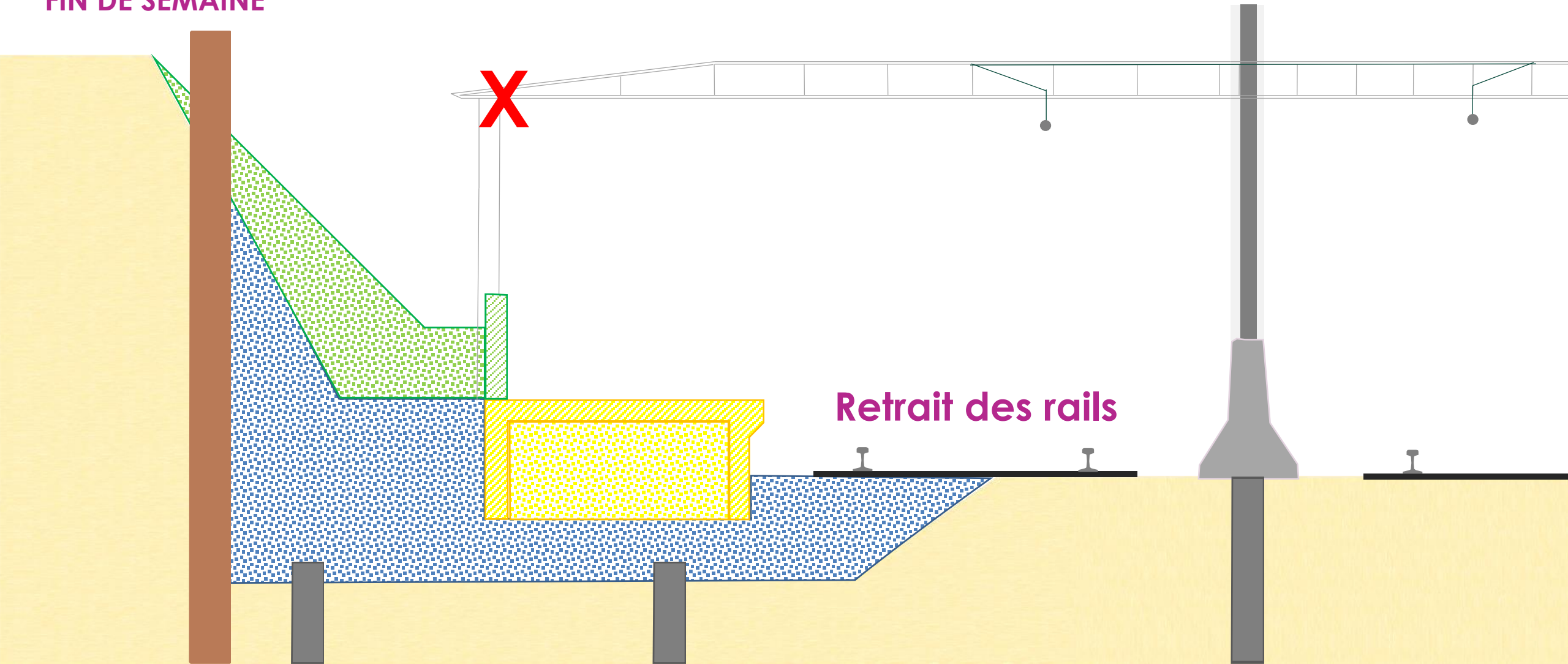
Séquence prévue des travaux à court terme



Légende:

SEMAINE

FIN DE SEMAINE



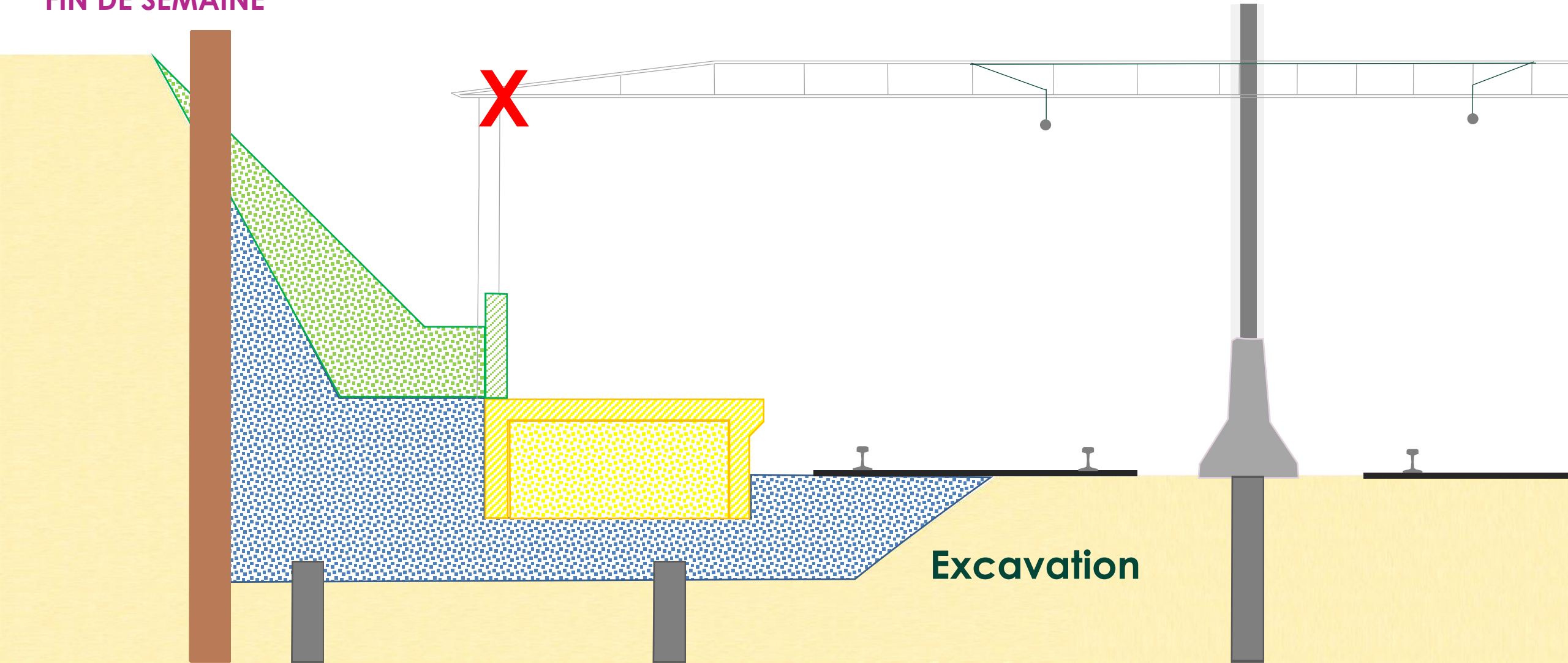
Séquence prévue des travaux à court terme



Légende:

SEMAINE

FIN DE SEMAINE



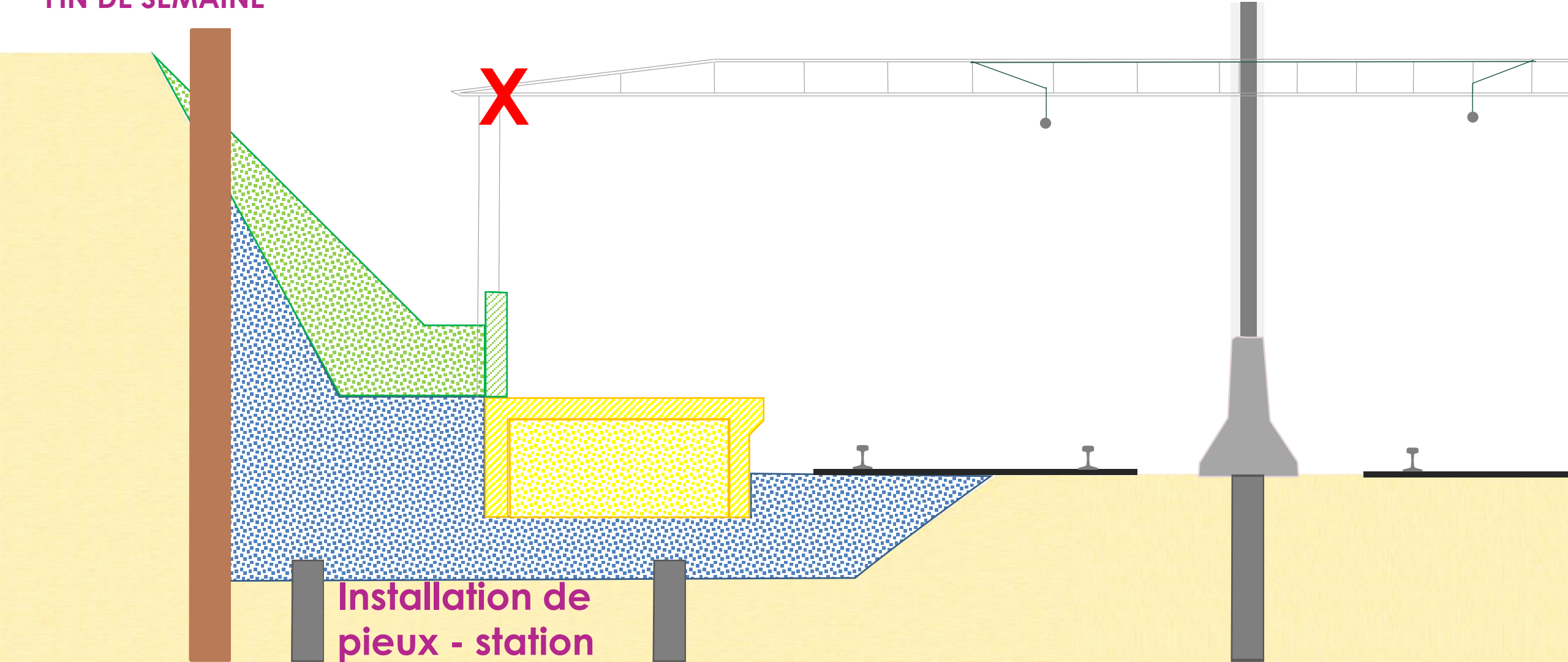
Séquence prévue des travaux à court terme



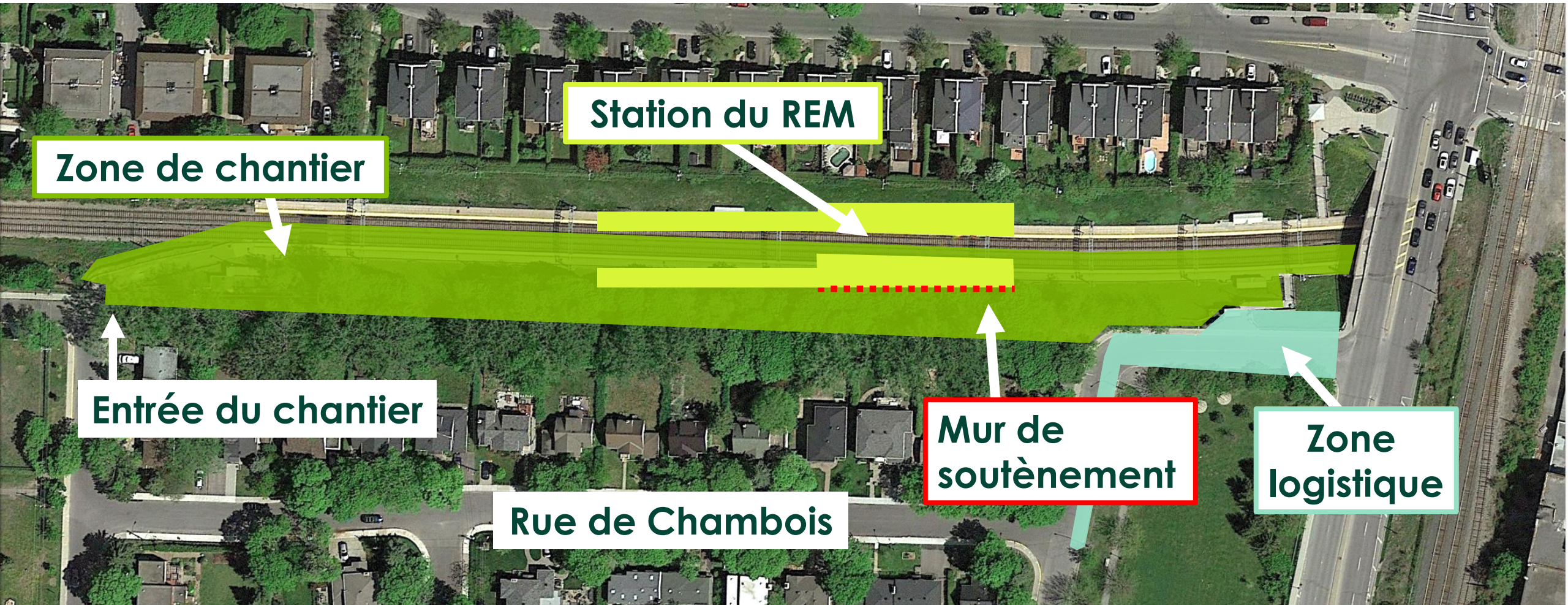
Légende:

SEMAINE

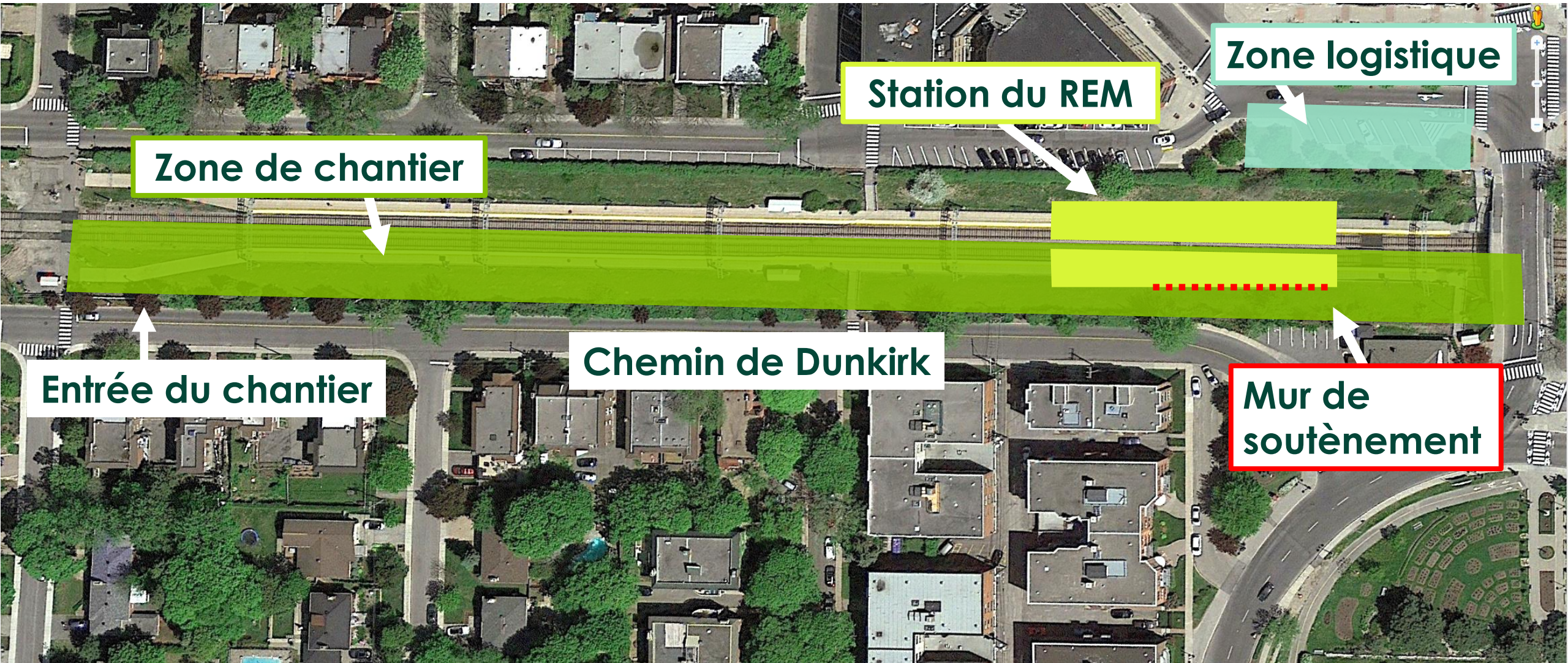
FIN DE SEMAINE



Station Canora – aire de travail



Station Mont-Royal – aire de travail





Impacts et mesures d'atténuation

Impacts anticipés

- Bruit
- Vibrations
- Poussière
- Mobilité (piétons, cyclistes et circulation automobile)

**Objectif :
éviter ou atténuer au
maximum
les impacts sur les
riverains en mettant en
œuvre toutes les
mesures appropriées**

Impacts anticipés



Activités importantes :

- Installation des murs de soutènement
- Travaux de démolition (quais, murets)
- Pieutage des stations

Critères de bruit pour les travaux aux stations



Période	Critères de bruit
Jour (7h à 19 h)	<u>Le plus élevé de :</u> 55 dBA ou bruit ambiant avant travaux <i>Moyenne sur une plage horaire de 12 h</i>
Soir (19 h à 22 h)	<u>Le plus élevé de :</u> 45 dBA ou bruit ambiant avant travaux <i>Moyenne sur une plage horaire de 1 h</i>

Gestion du bruit – mesures d'atténuation



**Enceinte acoustique
pour pieux forés**



**Enveloppe
acoustique**



Réduction du bruit à la source

Programme de suivi et de surveillance tout au long des travaux :

- Suivi des niveaux sonores durant la construction pour vérifier la conformité aux critères de bruit
- Surveillants dédiés
- Sensibilisation en continu des travailleurs

Gestion des vibrations – mesures d'atténuation

- Ressources dédiées à la modélisation des effets sismiques
- Caractérisation des sols afin d'adapter les méthodes de travail
- Suivi des vibrations par sismographes aux limites des résidences

Montée en puissance progressive de l'équipement



Mesure en temps réel



Assurance de respect des seuils

Gestion de la poussière – mesures d'atténuation



Mesures d'atténuation (brumisateurs, abat-poussière)

Programme de suivi et de surveillance pendant les travaux :

- Senseurs pour mesures en continu
- Surveillance des relevés d'émissions



Gestion de la mobilité – mesures d'atténuation

- **Objectif** : identifier les chemins de camionnage et de détour les plus directs et sécuritaires possibles
- Plan de gestion de la mobilité en discussion avec la Ville de Montréal, Ville de Mont-Royal et l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce

Bruit en exploitation – état de la situation



- **En cours** : campagne de relevés sonores
- **Automne 2018** : réalisation de la modélisation avec les données sur le matériel roulant choisi
- **Fin 2018** : détermination des mesures d'atténuation appropriées à mettre en place

Mise en place d'un groupe de travail et présentation lors d'une prochaine rencontre publique



La communication durant les travaux

Outils d'information



Pour tout savoir sur les travaux à venir : rem.info

- Espaces citoyens centre et aéroport
 - Carte interactive
 - Infolettres, avis de travaux et alertes par textos
-

Communiquez avec nous :

- **1 833 rem-info** (736-4636)
- **info@rem.info**
- Réseaux sociaux : **@remgrandmtl**

Activités et ressources dédiées

- **Séances d'information**
- **Comité de bon voisinage**
- **Gestion des plaintes**
- **Présence sur le terrain**

Mise en place d'un comité de bon voisinage



- Objectif : information sur les **travaux** à venir, les **impacts** et les **mesures d'atténuation** prévues
 - Rencontres en moyenne aux 4 à 6 semaines pendant les travaux, en soirée
- 10 à 12 personnes
- Composition représentative de la communauté et des riverains touchés

Vous êtes intéressé à siéger sur le comité? Posez votre candidature!

Mise en place d'un groupe de travail – REM en exploitation

- Mise en place d'un groupe de travail sur les mesures d'atténuation du REM en exploitation
- Objectif: établir un canal pour discuter de façon collaborative des mesures à mettre en place
- 5 résidents riverains (composition représentative)

Vous êtes intéressé à siéger sur le comité? Posez votre candidature!

Prochaines étapes



- Activités prévues d'ici la fin de l'automne :
 - **Information en continu** sur les travaux via nos multiples canaux
 - **Kiosque d'information** près du site des travaux cet été
 - Mise en place d'un **comité de bon voisinage et d'un groupe de travail cet automne**
 - **Rencontre d'information** pour présenter la suite des travaux à venir à l'automne
- Poursuite de la collaboration avec Mont-Royal, l'arrondissement et la Ville de Montréal pour planifier et coordonner les travaux

Réseau
express
métropolitain

 REMgrandmtl

 REMgrandmtl

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

 info@rem.info

rem.info





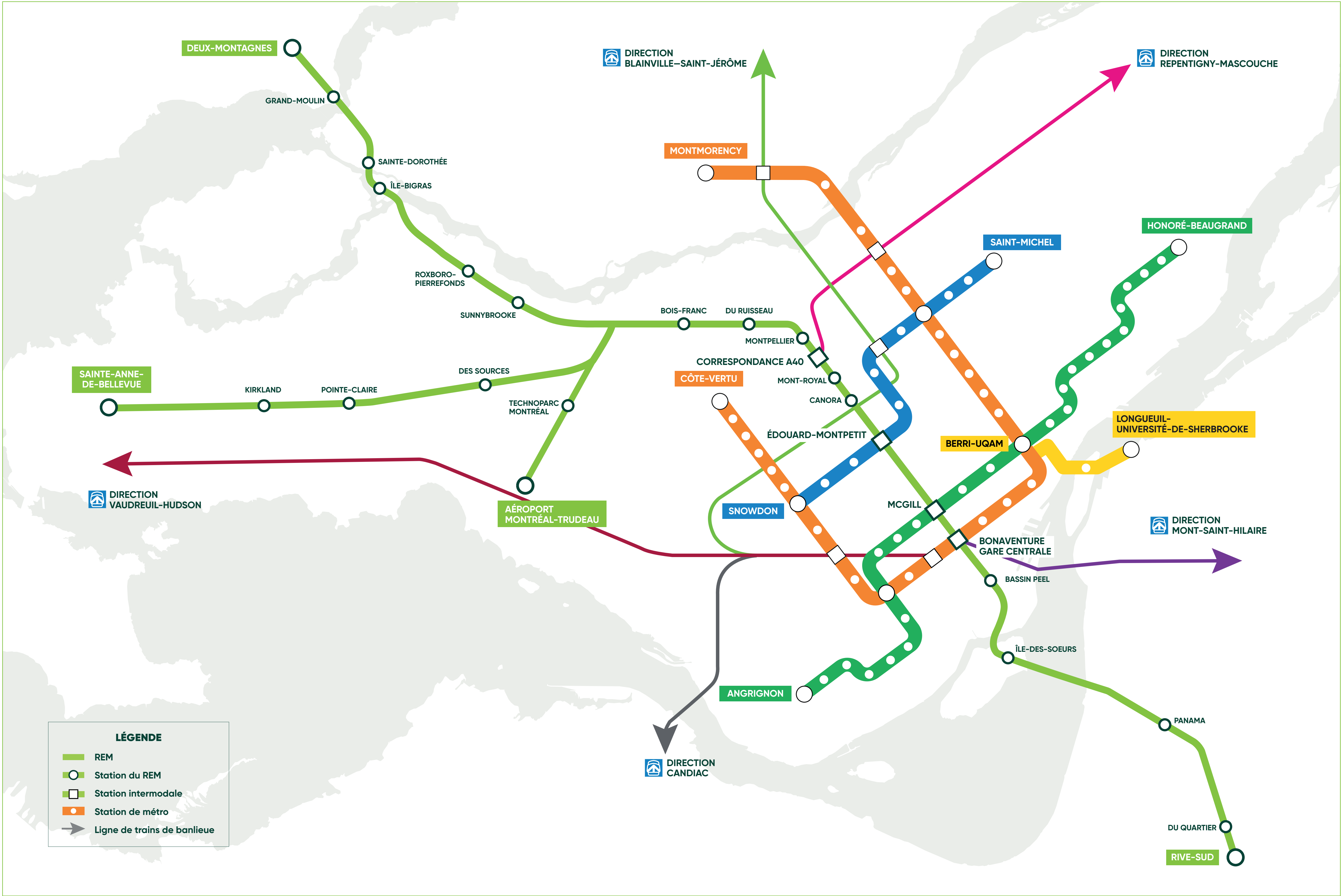
Le Réseau express métropolitain

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

Métro léger
100 % électrique et automatisé

26 stations,
67 km

20 h/jour
7 jours/7



Rôles et responsabilités



Réseau
express
métropolitain



Bureau de projet

- Planification, réalisation et exploitation



- Ingénierie, approvisionnement et construction des infrastructures



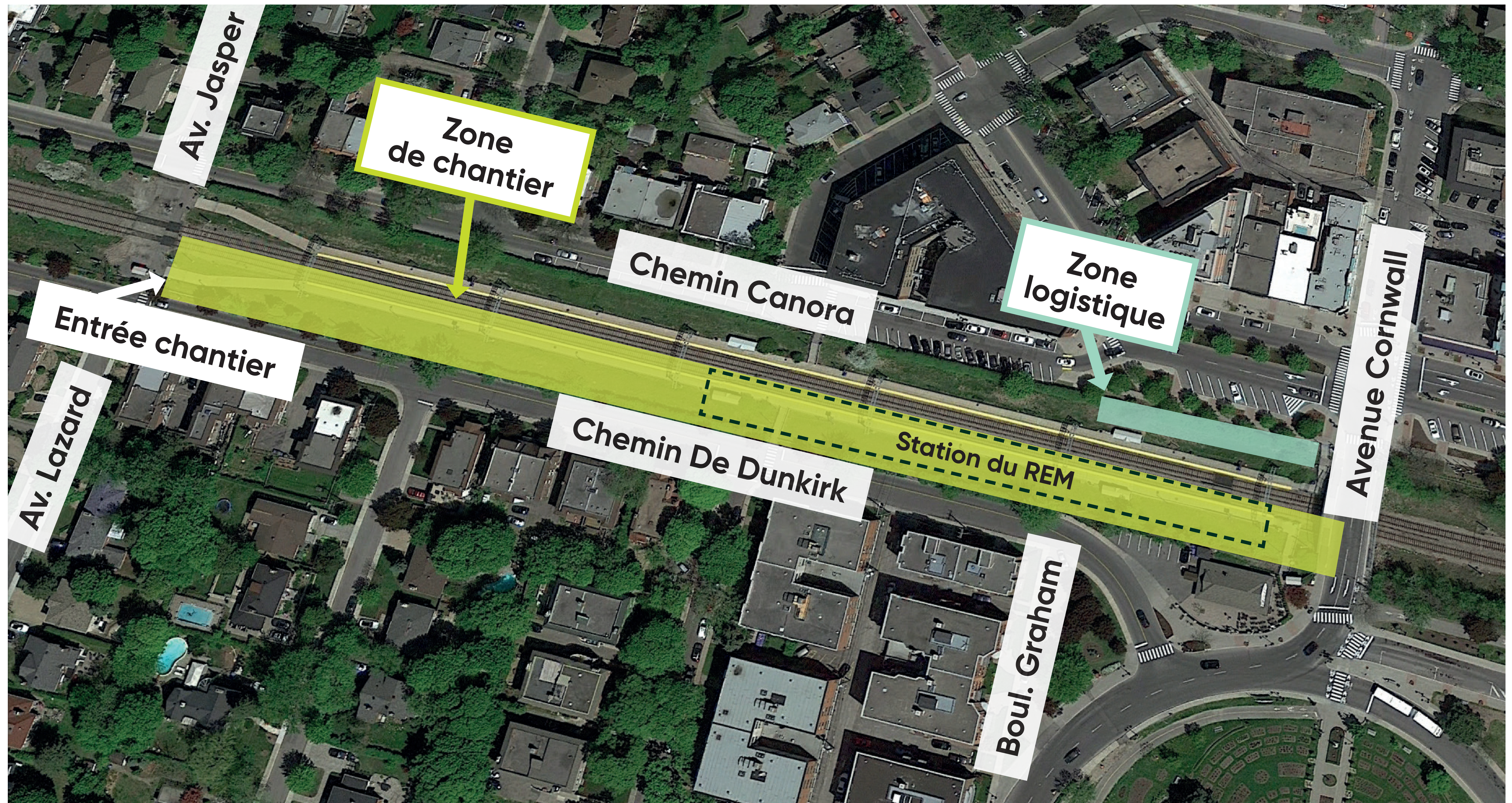
- Matériel roulant, systèmes et services d'exploitation et de maintenance

Un projet réalisé en collaboration étroite avec plusieurs partenaires, incluant les municipalités et les organismes de transport.

Aire de travail 2018 – station Canora



Aire de travail 2018 – station Mont-Royal



**Pour tout savoir
sur les travaux à venir :
rem.info**

- Découvrez votre espace citoyens
- Parcourez la carte interactive
- Inscrivez-vous aux infolettres, aux avis de travaux et aux alertes SMS

Communiquez avec nous :



1 833 rem-info (736-4636)



info@rem.info



**Suivez-nous sur
les réseaux sociaux**



@remgrandmtl

Compte rendu

Objet de la réunion : Rencontre d'information sur la construction des stations Canora et Mont-Royal du Réseau express métropolitain (REM)

Date et heure : 19 juin 2018, 18h à 21h

Lieu : Hôtel de ville de Ville de Mont-Royal (VMR)

Rédacteur : Myriam Vallière – Conseillère, Relations avec la communauté, bureau de projet REM

La rencontre en bref :

- Près de 220 participants
- Près de 50 questions posées par le public
- 7 intervenants du bureau de projet REM et du consortium NouvLR, responsable des travaux de construction :
 - Jean-Philippe Pelletier, directeur adjoint coordination, bureau de projet REM
 - Virginie Cousineau, directrice affaires publiques, bureau de projet REM
 - David Maréchal : directeur, qualité et conformité, bureau de projet REM
 - Denis Andlauer, directeur, Opération, bureau de projet REM
 - Giovanni Cipolla, chef de l'antenne Deux-Montagnes, NouvLR
 - Marc-André Lefebvre, directeur des communications, NouvLR
 - Mathieu Prud'Homme, gestionnaire signalisation, NouvLR
- 1 facilitateur : Pierre Hurtubise

La rencontre d'information publique qui a eu lieu le 19 juin 2018 a permis d'informer les citoyens riverains des futures stations Canora et Mont-Royal du REM sur les travaux qui auront lieu sur le site dans les mois à venir, sur les mesures prévues pour éviter et atténuer les impacts de la construction sur les riverains et sur les canaux de communication pendant les travaux. La rencontre a débuté par une présentation, qui a été suivie par une période de questions.

La présentation PowerPoint présentée lors de la soirée est disponible au lien suivant :
<https://rem.info/sites/default/files/document/Rencontre-information-VMR-19-juin-2018.pdf>

Les panneaux thématiques présentés lors de la soirée sont disponibles au lien suivant :
<https://rem.info/fr/evenements/rencontre-dinformation-publique-edouard-montpetit>

Les questions soulevées par le public lors de la période de questions, ainsi que les réponses fournies par l'équipe du projet REM et du consortium NouvLR, sont présentées ci-bas.

** Certaines questions ont été posées et répondues en anglais lors de la rencontre, puis traduites au bénéfice de l'assemblée. Aux fins de ce compte-rendu, l'ensemble des discussions est présenté en français.*

Questions	Réponses
Lorsque vous allez creuser le tunnel du Mont-Royal, vous allez sortir beaucoup de matériel. On entend que le tunnel va être doublé de grandeur. Comment allez-vous évacuer ce	Non. Il n'y aura pas d'agrandissement du tunnel du Mont-Royal, nous allons seulement excaver le matériel des stations. Les travaux d'excavation par le tunnel de la station

Questions	Réponses
matériel et à quel niveau?	Édouard-Montpetit vont débuter en août 2019. Il est actuellement privilégié de sortir le matériel par la gare Centrale, mais cette question est toujours en discussion.
Le projet existe parce que celui-ci traverse Ville de Mont-Royal. Ailleurs dans le monde, on construit des structures fermées pour contenir le bruit, cela aurait dû être une exigence du projet. Puisqu'il reste certaines facettes du projet à concevoir, est-ce encore le temps d'intégrer le recouvrement afin de protéger la qualité de vie des résidents?	Pour la phase de mise en service du projet, nous souhaitons préserver le climat sonore actuel et mettrons en place les mesures d'atténuation nécessaires pour limiter l'impact sonore lors de l'exploitation. Un groupe de travail sur les mesures d'atténuation du REM en exploitation sera mis en place pour travailler de concert avec les résidents afin de trouver les meilleures solutions. Toutefois, les mesures d'atténuation à mettre en œuvre pour préserver l'ambiance sonore sont distinctes du projet d'aménagement qu'a la Ville de Mont-Royal impliquant le recouvrement de la structure.
Ville Mont-Royal est bien connue pour son entretien végétal. Pourriez-vous enlever les troncs d'arbres morts aux environs de l'emprise lorsque vous commencerez les travaux?	Nous allons prendre cela en note et voir ce que nous pouvons faire lorsque le chantier sera lancé.
Vous avez dit qu'il y aurait 500 trains par jour qui vont passer à VMR, durant 20 heures chaque jour. Des demandes ont été formulées par les citoyens pour que vous procédiez à des travaux d'excavation et au recouvrement de la voie ferroviaire, une pétition a même été déposée. Allez-vous excaver la voie ferrée pour que le train ne soit pas visible de la rue permettant ainsi d'amoinrir le bruit?	La question de l'atténuation du bruit sera prise en charge par le consoriturum NouvLR dans sa conception finale de l'infrastructure. Il n'est pas prévu d'excaver la voie dans ces secteurs. Dans le futur, il pourrait être possible de recouvrir certaines parties de la voie ferroviaire, or ceci constitue un projet d'aménagement urbain qui serait porté par la Ville Mont-Royal. Nous avons fait un travail préliminaire pour estimer les coûts que ces travaux impliqueraient et nous collaborons avec la ville pour évaluer les opportunités.
Dans le secteur Canora, il y a des écoles, des enfants qui jouent, qui sont à vélo. Il sera important de sensibiliser les camionneurs pour assurer la sécurité des enfants.	En effet, soyez assurés que la sécurité des enfants est une priorité pour nous. Pour assurer la sécurité des enfants et des écoliers, des signaleurs seront présents et nous travaillerons étroitement avec les écoles et le SPVM pour assurer la sécurité de tous.
Vous parliez du bruit. Y aura-t-il du dynamitage?	Non, aucun dynamitage ne sera fait dans le secteur des gares Canora et Mont-Royal. Il y aura seulement des travaux d'excavation.
Avez-vous des normes de réponse si vous recevez une plainte pour des problèmes de	Notre politique de gestion des plaintes prévoit que lorsque l'on reçoit une plainte de bruit,

Questions	Réponses
bruit?	nous la transmettons à NouvLR qui a alors un délai de 2h pour identifier la cause du bruit et prendre les mesures appropriées.
Vous conduisez une modélisation pour évaluer l'impact du bruit du REM en exploitation. Si je comprends bien, vous lancez la construction de ce projet, sans savoir l'ampleur du bruit qu'il y aura?	Des mesures d'atténuation seront mises en place pour réduire l'impact du bruit lors de la mise en service du REM. L'an dernier, nous avons présenté une modélisation préliminaire. Le consortium NouvLR raffine actuellement les modélisations avec la prise de relevés sonores sur l'ensemble du réseau. Maintenant que nous avons sélectionné le consortium pour la construction et le consortium pour le matériel roulant, nous avons une plus fine connaissance de la façon dont le son voyage dans l'emprise et nous savons quel type de véhicule sera utilisé. Les modélisations en cours visent à définir les mesures d'atténuation qui seront mises en place. Vers la fin de 2018, la modélisation sera finalisée, on pourra alors identifier les meilleures solutions, de concert avec les résidents.
Puisque le train est déjà excavé en grande partie, un complément d'excavation serait la meilleure solution pour régler les problèmes de pollution visuelle et de bruit qui seront engendrés par l'augmentation de fréquence à 500 trains par jour. La simulation des coûts pour excaver un tronçon de 1800 mètres de la voie ferroviaire que CDPQ infra a réalisée est très élevée. Comment peut-on arriver à un coût si élevé par rapport à la taille du projet, pour un si court tronçon? Pourquoi l'option d'excavation a été systématiquement éliminée? On souhaiterait avoir des opinions d'autres firmes d'ingénierie sur cette question.	Des travaux d'excavation de l'emprise ferroviaire dans un environnement densément urbain avec des maisons à proximité, c'est très coûteux. Ce sont des manœuvres très délicates qui amènent une complexité et qui nécessitent du temps pour s'assurer que ce soit bien fait. L'étude sommaire sur les coûts que nous avons réalisée considère ces éléments. Les mesures d'atténuation qui seront mises en place pour s'assurer que le niveau de bruit ambiant lors de la mise en service respecte les normes ne nécessitent pas l'excavation de l'emprise ferroviaire. Nous vous invitons à proposer votre nom pour le Groupe de travail sur les mesures d'atténuation du REM en exploitation pour en discuter en collaboration avec nos équipes.
Avec le début de la saison touristique, comment ce travail de chantier va affecter directement l'achalandage de La Pizzaiolle, située en abord de l'emprise ferroviaire? Les travaux vont s'effectuer sur quels horaires? Est-ce que les travailleurs auront une période de repos qui donnerait une trêve pendant l'heure du repas?	Les travaux vont s'effectuer en bonne partie durant la semaine, de 7h le matin à 16h pour les travaux de construction. Lors des travaux sur la voie, on pourrait aller jusqu'à 17h. La pause des travailleurs sera de 12h à 12h30. Nous sommes sensibles à la proximité du restaurant par rapport au chantier. Nous souhaitons vous rencontrer personnellement avec nos équipes pour nous assurer qu'on

Questions	Réponses
	prenne bien en considération vos préoccupations et qu'on collabore pour trouver les meilleures solutions pour limiter au maximum l'impact des travaux sur le restaurant.
Y a-t-il un obstacle technique qui empêcherait de réaliser une excavation assez profonde pour que le train disparaisse en tout ou en partie là où la voie est le plus en surface? Par exemple de la gare Mont-Royal jusqu'au Métropolitain?	Ce type d'excavation est très complexe, ce qui impacte directement les échéanciers et les coûts, dans un milieu densément peuplé et construit. L'excavation et le recouvrement sont un projet souhaité par la Ville de Mont-Royal, mais ne font pas partie du projet du REM.
Les pieux que vous allez installer restent-ils en place définitivement? Est-ce qu'une excavation implique qu'on replante des pieux?	Les pieux restent en place une fois installés. S'il y avait de l'excavation supplémentaire, il faudrait revoir les travaux à faire.
Le REM va remplacer le train Deux-Montagnes. Qu'est-ce qu'on va faire avec ces voitures de train? Sera-t-il absorbé par le CN?	Les trains qui circulent actuellement sur la ligne Deux-Montagnes ont atteint plus de la moitié de leur vie utile et nécessitent une réfection majeure. Étant donné l'arrivée du projet du REM, les trains seront éventuellement mis hors service et remplacés par les trains du REM. Exo décidera de ce qu'ils feront des voitures MR-90.
Les cartes présentées ce soir sont-elles disponibles sur le site web?	Les cartes seront mises en ligne en même temps que la présentation PowerPoint du projet.
Dans quelle mesure êtes-vous ouverts à protéger notre ville, comment avez-vous intégré les propositions que les citoyens ont formulé lors de la rencontre d'information tenue l'an dernier?	On a des rencontres régulières avec la Ville de Mont-Royal, des demandes concrètes ont été soumises par la ville et intégrées au projet, notamment pour assurer la sécurité des piétons et écoliers. Une passerelle sera construite sur la rue Lazard en 2019 au-dessus du REM pour assurer le transit piéton afin qu'elle soit en opération quand le pont Cornwall sera refait. À la demande de la Ville, nous allons nous assurer que les travaux sur le pont Cornwall permettent de maintenir une bonne mobilité. Nous discutons également du principe de recouvrement de la voie ferroviaire pour pouvoir déterminer si c'est un projet d'aménagement urbain réalisable.
Entre Mont- Royal et Canora, il me semble qu'une des solutions les plus pratiques et moins coûteuses serait de recouvrir cette partie déjà partiellement enfouie?	Il y a une volonté exprimée par la ville de recouvrir cette portion de la voie ferroviaire. Nous sommes en discussion avec la Ville sur ce sujet. C'est un projet de développement

Questions	Réponses
	urbain, qui est indépendant du REM, car des mesures d'atténuation pour le bruit et l'aspect visuel seront étudiées dans le cadre du groupe de travail qui sera mis en place.
Comment nos représentants élus peuvent-ils nous aider à faire cheminer la proposition de recouvrement de la voie ferroviaire, telle qu'énoncé dans la pétition signée par les citoyens?	Nous vous invitons à adresser cette question à vos élus. Cette rencontre d'information publique vise à fournir l'information aux résidents sur les travaux à venir dans les prochains mois.
J'emprunte tout le temps le passage à niveau piéton situé près de l'avenue Lazard. Quand on calcule qu'un train y passera bientôt chaque deux minutes, comment on va pouvoir emprunter ce passage?	Le passage à niveau à la hauteur de la rue Lazard sera converti en passerelle piétonne, au-dessus de la voie ferroviaire. Le passage à niveau sera accessible jusqu'à la fermeture complète de la ligne Deux-Montagnes en 2020. Nous planifions toutefois construire la passerelle piétonne dans l'axe de la rue Lazard avant la fin 2019 afin de permettre aux résidents de s'y habituer et faciliter l'accès piétonnier de façon sécuritaire.
Puisque vous entrez en période de travaux, sera-t-il trop tard pour considérer l'excavation de la voie ferroviaire?	Une fois les travaux commencés, l'excavation ne pourra plus être envisagée. Toutefois, il est possible de recouvrir certaines portions de l'emprise après la mise en service du REM.
Nous avons proposé des idées comme le recouvrement de la voie ferroviaire pour permettre de traverser de façon plus sécuritaire d'un côté et de l'autre la voie ferroviaire. Avez-vous étudié toutes les alternatives pour que le recouvrement qui protégera du bruit ait un impact visuel adéquat?	La passerelle Lazard sera construite afin que les résidents puissent accéder de l'est à l'ouest en toute sécurité. Par ailleurs, historiquement, la ville a toujours été scindée par la voie ferroviaire. Le recouvrement est une mesure qui fait partie d'un projet d'aménagement urbain qui comporte des défis financiers et techniques et qui ne fait pas partie du projet du REM. Ce projet doit être étudié et porté par la Ville. Les mesures d'atténuation seront discutées avec le Groupe de travail pour limiter au maximum l'impact sonore et visuel du REM en exploitation.
Ma maison donne directement derrière le chantier, sur la rue Chambois. Nous vivons aussi avec un train de marchandises sur la rue Jean-Talon, qui est aussi extrêmement bruyant. Avez-vous pris en considération le bruit du train de marchandise dans vos analyses de bruit?	Pour ce qui est du train de marchandises du CN sur Jean-Talon, il fait partie du bruit ambiant existant et il n'y a rien de prévu par rapport à ça dans le cadre du projet REM.
Les options d'excavation et de recouvrement permettraient de répondre à notre préoccupation.	L'excavation de la voie ferroviaire n'est pas prévue à ce stade-ci dans le projet. En ce qui concerne le recouvrement, les options sont évaluées avec la ville.

Questions	Réponses
Quels équipements seront installés dans la zone logistique? Lorsque vous ferez les travaux de l'autre côté de la voie ferroviaire, allez-vous relocaliser la zone logistique de l'autre côté? Est-ce que les travaux de démolition du quai commencent au niveau de l'entrée du tunnel Mont-Royal? Il y a un sentier derrière les maisons, qu'y aura-t-il là, de la machinerie, des voitures?	Les équipements qui seront installés dans la zone logistique seront surtout des roulottes de chantiers. Cette zone permettra un accès pour le chantier pour pouvoir faire sortir des camions circulant dans l'emprise directement sur Jean-Talon. La zone logistique ne sera pas relocalisée. La démolition des quais sera réalisée à partir de l'entrée du tunnel Mont-Royal jusqu'au bout de la station. Les quais restants pourraient servir de sortie d'urgence. Il n'est pas prévu qu'il y ait de machinerie lourde sur le sentier, peut-être des véhicules légers.
Au niveau des systèmes d'atténuation de bruit, comment un petit écran aussi mince autour d'une machine qui fait un bruit important pourrait avoir un effet réel pour réduire le bruit?	Les mesures d'atténuation préconisées visent à réduire au maximum le bruit à la source, pour en limiter la propagation et préserver la quiétude des citoyens. Ce sont des méthodes utilisées sur plusieurs chantiers et qui ont fait leurs preuves.
Avez-vous consulté les usagers du train de banlieue existant ? Il semble qu'exo et la STM font peu de choses pour atténuer l'impact des travaux du REM sur les usagers. Il y a seulement quelques autobus supplémentaires sur les lignes existantes, comment est-ce que ça va affecter les autres passages? Maintenant qu'on a coupé les services les fins de semaine, la seule option demeure l'autobus 165 Côte des neiges, puis le métro pour arriver en ville, au lieu des trains de banlieue qui nous permettaient d'arriver en 10 minutes. Y aura-t-il d'autres mesures express? Est-ce que la future station A40 sera accessible pour les gens de la Ville de Mont-Royal?	Nous mettons beaucoup d'énergie pour travailler avec l'ARTM, la STM et exo pour chercher les meilleures solutions. Ce n'est pas idéal de ramener tout le monde à la gare Centrale. Nous regardons ce qu'il est possible de faire pour amener les gens aux stations de métro les plus proches. Ces évaluations sont toujours en cours, un comité se réunit régulièrement pour faire évoluer ces scénarios. Évidemment la station A40 pourra être accessible aux citoyens de Ville Mont-Royal. Elle sera réalisée afin d'accueillir les gens du train de Mascouche, mais pourra être empruntée par tous.
Pourquoi ne peut-on pas nous dire combien de décibels nous allons subir lors de la mise en service du REM? Est-ce possible de nous faire une démonstration?	Actuellement, votre environnement consiste en un transit de trains lourds qui font beaucoup de bruit au freinage et à l'accélération ainsi qu'aux passages à niveau. Le REM est un train électrique léger, la gamme de voitures (Métropolis) est beaucoup moins bruyante. Nous sommes confiants que l'augmentation de fréquence n'entraînera pas d'impact considérable sur l'ambiance sonore à VMR. Nous avons bien sûr une idée des mesures à mettre en place. Par exemple, il pourrait s'agir de murs antibruits localisés en fonction des endroits où le son se propage ou encore de

Questions	Réponses
	buttes végétalisées. Avec les modélisations, nous pourrions peaufiner nos propositions. Dans un contrat standard, l'ensemble des modélisations est réalisé avant la construction. Ici, nous travaillons en mode conception-construction et en mode performance. Le contrat exige que l'ambiance sonore soit semblable à celle actuelle. Nous avons du temps pour travailler avec vous pour identifier les solutions, on veut bien comprendre et documenter la situation pour que les solutions puissent réellement y répondre. Aucun travaux de nuit n'est anticipé pour le moment, nous travaillons uniquement de jour.
Est-ce que l'excavation de la voie ferroviaire a été étudiée? Pourquoi ne le fait-on pas? Quels sont les coûts de l'excavation et les coûts de recouvrement?	Nous avons réalisé une étude à la demande de citoyens de Ville de Mont-Royal. Nous avons effectué une visite de terrain pour évaluer l'ampleur des travaux. L'estimation se chiffre autour de 250 millions pour excaver et recouvrir la voie jusqu'à la future station A40. Nous souhaitons définir un ordre de grandeur financier, bien que ce concept ne fasse pas partie du projet du REM. Nous savons que nous serons en mesure de préserver l'ambiance sonore avec d'autres mesures d'atténuation, moins coûteuses, plus faciles à réaliser techniquement et qui permettront de respecter les échéanciers. Avec la Ville, nous pourrions évaluer si on peut recouvrir la voie en certains endroits, mais pour l'instant pour nous ce n'est pas prévu.
À quel moment prévoyez-vous que le train cessera complètement de fonctionner?	L'interruption complète est prévue en janvier 2020, sur le tronçon compris entre les gares Du Ruisseau et la gare Centrale.
Est-ce que la rue Kirkfield sera fermée au trafic?	Non. Dans la section de la zone de logistique située sur Kirkfield, il y aura un accès pour la circulation locale seulement.
Est-il prévu d'accroître le passage de l'autobus 92, soit aux demi-heures?	Nous n'avons pas la réponse aujourd'hui concernant la fréquence de l'autobus 92, mais nous sommes conscients que sa fréquence est insuffisante.
Quelques centaines de personnes emprunteront la passerelle Lazard pour rejoindre l'école Saint-Clément, dont des piétons, des cyclistes et de jeunes familles avec des poussettes. À quelle hauteur la	Nous n'avons pas encore de chiffre exact concernant la hauteur de la passerelle. Toutefois, cela devrait avoisiner les 6 mètres, afin de dégager l'ensemble du gabarit ferroviaire, comme les passerelles existantes. Il

Questions	Réponses
passerelle sera-t-elle à son plus haut point? Permettra-t-elle aux enfants de monter avec les vélos? Aux adultes de monter avec les poussettes?	y aura une bande de roulement pour les vélos pour faciliter le passage des cyclistes et nous allons évaluer la situation pour faciliter l'accès pour les poussettes.
En lien avec l'impact sonore durant la période de construction, à quoi correspondent 55 décibels et 45 décibels? Quel est le niveau maximal à respecter?	Le bruit ambiant dans le secteur correspond plutôt à 60 et 65 décibels. Pour faire une comparaison, 60-65 décibels équivaut à peu près au bruit ambiant d'une classe d'élèves ou d'une fenêtre qui donne sur une rue passante. Le niveau de bruit que nous devons respecter est la mesure moyenne du bruit ambiant sur 12h en journée, en situation actuelle. Pour certains types de travaux, il pourrait y avoir des pics de bruit, par exemple sur deux weekends, quand nous allons forer les pieux. Il n'y a pas de limite de bruit pour ces pics, mais nous ne voulons pas non plus trop minimiser le bruit puisque cela allongerait la période de travaux.
Comment évalueriez-vous la différence dans l'ambiance sonore, est-ce que la norme prévoit de respecter l'ambiance sonore générale ou pour le passage de chaque train? Si votre modélisation de l'ambiance sonore démontrait que la seule façon de respecter les normes de bruit est de recouvrir la voie ferroviaire, pourquoi l'avez-vous déjà exclu de votre scénario de mesures d'atténuation potentielles?	Nous faisons une évaluation du bruit ambiant sur 24h avant les travaux. On modélise aussi sur 24 heures avec les nouveaux trains, et la nouvelle fréquence. L'objectif est que le « avant » et le « après » soit équivalent sur 24h et non juste lors du passage d'un train. Nous savons aujourd'hui que les mesures nécessaires pour préserver l'ambiance sonore ne nécessitent pas de recouvrir la voie ferroviaire. Nous devons toutefois définir en collaboration avec les résidents les meilleures mesures à mettre en place.
Si, au terme des travaux du Groupe de travail, une des solutions proposées est de creuser la voie ferroviaire, allez-vous écouter les recommandation du groupe?	Nous allons écouter. Seulement, nous nous attendons à ce que le Groupe de travail travaille en considérant les contraintes techniques, financières et d'échéancier afin de proposer des solutions qui tiennent compte de ces contraintes. L'excavation est une mesure très coûteuse et nous souhaitons que le Groupe de travail considère les différentes mesures potentielles avant de faire ses recommandations.
Pour faire vos travaux, vous allez certainement creuser à un certain niveau. Si on doit décider d'excaver en cours de route, on parle de retard de 18 mois pour le projet?	Les délais d'échéanciers seraient en effet substantiel, de l'ordre de 18 mois.
Vous dites que dès le premier jour de mise en service, des mesures d'atténuation seront	Oui, il y a un budget pour la mise en place des mesures d'atténuation. Celui-ci n'a pas de

Questions	Réponses
mis en place pour préserver l'ambiance sonore. Y a-t-il un budget précis pour la mise en place des mesures d'atténuation? Si oui, combien?	chiffre précis puisque contractuellement, NouvLR a une obligation d'atteindre la performance requise. En termes de bruit, NouvLR a l'obligation de mettre en place les mesures nécessaires pour respecter le niveau de bruit ambiant mesuré en amont du projet.
La distance entre le tunnel Mont-Royal et le boulevard Métropolitain est d'environ 1,8 kilomètre. Qu'est-ce que ça coûterait de construire un dôme sur ce tronçon de 1,8 kilomètre?	L'étude préliminaire conduite pour évaluer les coûts à haut niveau pour l'excavation et le recouvrement de la voie ferroviaire se chiffre à environ 250 millions de dollars. Nous avons besoin d'un chiffre approximatif pour évaluer quel type de projet urbain pouvait être considéré, et de mettre cela en perspective avec les autres mesures d'atténuation potentielles.
Il y a plusieurs exemples de projets de construction qui dépassent les coûts et échéanciers prévus. Quelles mesures prenez-vous pour vous assurer de livrer le REM dans les temps et le budget prévus?	Moins nous apportons de modifications majeures au projet, plus il est aisé de respecter nos échéanciers et budgets. L'équipe du projet REM coordonne les travaux du consortium NouvLR pour s'assurer que tout est fait de façon conforme aux prévisions. Par ailleurs, un certificateur indépendant révisera les coûts et échéanciers pour en certifier le respect. NouvLR sera soumis à des pénalités financières majeures en cas de non-respect.
Vous avez parlé de performance du projet, seulement celle-ci ne s'évalue pas seulement en lien avec le bruit. Avez-vous pris en compte le climat afin d'assurer l'entretien, la sécurité est un autre élément à considérer.	Oui, nous prenons en considération le climat dans nos critères de performance. Par exemple, le type de trains qui sera mis en service a notamment été utilisé en Russie, là où les conditions climatiques sont similaires aux nôtres. Par ailleurs, les stations du REM seront fermées pour améliorer l'expérience des usagers et la sécurité des transits, avec un système d'ouverture et de fermeture des portes sécuritaires. Nous aurons des équipes d'entretien en place pour assurer la santé et la sécurité, effectuer du déglacage si nécessaire, etc.
Est-il possible d'excaver un seul côté de la voie ferrée, en assurant la sécurité de l'autre côté?	Ce n'est pas impossible, mais complexe.
Combien de trains circuleront lors de la mise en service du REM?	Aux heures de pointe, il y aura environ 24 trains à l'heure qui circuleront, chaque 2 minutes et demie environ. En dehors des heures de pointe, les trains circuleront environ aux 5 minutes. Les fins de semaine, le rythme sera d'un train chaque 5 à 10 minutes.

