



# Comité de bon voisinage Canora-Mont-Royal

## Compte rendu - Rencontre 3

**Date :** 27 février 2019, de 18h30 à 21h30

**Lieu :** Annunciation Paris, 71 avenue Roosevelt, Ville de Mont-Royal

Membre du comité	
M. Trudeau	Riverain
L. Debout	Riveraine
C. Lacasse	Riverain
C. Lambert	Riveraine
D. Asselin	Riveraine
D. Noiseux	Riverain, Propriétaire de la Pizzaiolle
I. Tardif	Ville de Mont-Royal, Directrice services techniques
J. Leduc	Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Division travaux publics
C. Delisle	Ville de Montréal, chargée de projet REM
M.E. Vlad-Sabie	École secondaire Mont-Royal, Directrice adjointe
M. Bisson	Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys, Coordonnateur santé-sécurité
JP. Pelletier	REM, Directeur adjoint, coordination
É. Boivin	REM, Directrice adjointe, Environnement
M. Vallière	REM, Conseillère, relations avec la communauté
D. Barrett	NouvLR, Gestionnaire, engagement avec les communautés et parties prenantes

G Cipolla	NouvLR, Directeur de Segment
G. Jérémie	NouvLR, Chef de discipline Environnement
P. Guillot-Hurtubise	Facilitateur
<b>Personnes-ressources invitées</b>	
C. Ducharme	REM, Directeur de projet, Ingénierie
J. Gouin	NouvLR, Responsable Projets Spéciaux

Une quarantaine de citoyens du secteur, autres que ceux du comité de bon voisinage, étaient présents.

## Ordre du jour

- 1) Mot de bienvenue et présentation de l'ordre du jour
- 2) Suivi du dernier comité de bon voisinage
- 3) Relations avec la communauté
- 4) État des travaux en cours et à venir
- 5) Intégration architecturale et urbaine
- 6) Période de questions
- 7) Conclusion

## 1- Mot de bienvenue et présentation de l'ordre du jour

Pierre Guillot-Hurtubise, facilitateur du comité

En tant que facilitateur de la rencontre, M. Guillot-Hurtubise rappelle que cette rencontre est une rencontre du comité de bon voisinage et non une séance d'information publique. L'objectif de ce comité est d'échanger sur les travaux, leurs impacts, les mesures de mitigation et faire un suivi sur les principales plaintes. Il vise également à comprendre et répondre aux préoccupations des riverains. Lors des rencontres du comité, des présentations sont faites par des intervenants du REM et de NouvLR.

M. Hurtubise précise que les rencontres du comité se tiennent en français et qu'il y aura une période d'échanges après la présentation (une présentation de courtoisie est disponible en anglais), d'abord avec les membres du comité, puis avec les observateurs du public. Les questions en suspens seront adressées lors de la prochaine rencontre.

Il souligne que le comité n'est pas un forum pour échanger sur les mesures de transport collectif prévues en vue de l'interruption de service sur la ligne de train de Deux-Montagnes et que l'annonce de ces mesures est prévue le lendemain.

M. Hurtubise précise également que des représentants des citoyens feront également une présentation à la suite de la présentation générale de REM et NouvLR.

M. Hurtubise invite tous les membres du comité à se présenter en mode tour de table et propose l'ordre du jour.

## 2- Suivi du dernier comité de bon voisinage (diapos 3 à 6)

Myriam Vallière; Jean-Philippe Pelletier, REM

Myriam Vallière revient sur les questions laissées en suspens lors de la dernière rencontre et explique que le passage sécuritaire sur le trottoir du chemin Canora a été rétabli à la fin de travaux réalisés par la Ville.

Elle aborde ensuite la question de la réalisation de travaux tardifs qui occasionne certains dérangements et réitère que la plage horaire régulière des travaux de construction est de 7h à 19h. Des travaux tardifs ponctuels pourraient avoir lieu lors de situations particulières, dont l'exemple de l'installation d'équipements de chauffage sur les rails ayant gêné les résidents riverains malgré les mesures d'atténuation du bruit mises en place.

Elle revient également sur le réaménagement de la zone logistique à l'intersection Dunkirk-Jean-Talon expliquant que l'éclairage de nuit ayant été mis en place sera réinstallé dès le réaménagement terminé. Elle mentionne également que la sensibilisation est accrue auprès des équipes de construction pour assurer le respect de la signalisation et des consignes de stationnement sur rue, ainsi qu'une surveillance dans le secteur par le Service de police de la Ville de Montréal, à l'initiative de Ville de Mont-Royal et de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce.

Enfin, Jean-Philippe Pelletier effectue un bref exposé sur la technologie de trains utilisés dans le cadre du REM. Il mentionne que les trains Métropolis, d'Alstom, témoignent d'une technologie éprouvée et sont utilisés dans environ 25 villes dans le monde. Il mentionne les nombreuses différences entre les futures rames de métro du REM et les trains lourds opérés actuellement, dont des rames beaucoup plus courtes et légères, un freinage électrique plus silencieux, des rails coussinés et soudés, ainsi que l'élimination des passages à niveau et des sifflets d'alarme.

### 3- Relations avec la communauté (diapos 7 à 9)

Myriam Vallière, REM

Mme Vallière fait un suivi sur les échanges avec la communauté depuis le dernier comité et explique les actions entreprises par NouvLR pour répondre adéquatement aux quinze plaintes reçues depuis le dernier comité.

### 4- État des travaux en cours et à venir (diapos 10 à 27)

Giovanni Cipolla; Guy Jérémie, NouvLR

Giovanni Cipolla présente l'échéancier général du projet, puis les travaux réalisés entre décembre 2018 et février 2019, avec photos à l'appui (voir présentation en annexe). Les principaux travaux réalisés dans les derniers mois incluent la finalisation du système de sécurisation ferroviaire, la démolition du quai et de l'escalier à Mont-Royal, l'ancrage des murs de soutènement au roc, le forage et le bétonnage des fondations des futures stations ainsi que l'excavation du talus et du remblai recouvrant la voie ferroviaire du côté Ouest et le retrait des rails. Il explique que pour procéder au bétonnage des fondations et à l'excavation du remblai et au retrait des rails, des équipements de chauffage ont dû être positionnés sur les rails et activés 24 heures sur 24 pendant plusieurs jours afin de sécher le béton et de déglacer le sol.

Guy Jérémie présente un survol du suivi environnemental, principalement quant à la qualité de l'air et du bruit (à noter, les données sont disponibles sur une plateforme web accessible via le [site web du REM](#)). Il mentionne que nous n'enregistrons aucun dépassement de la norme de qualité de l'air et que celle-ci est bonne selon les critères de la Ville de Montréal. Il présente ensuite les principaux dépassements des cibles de bruit pour les secteurs Canora et Mont-Royal et explique les causes de ces dépassements, principalement induits par la nature des travaux de forage, de battage et d'ancrage de pieux, et ce, malgré les enceintes acoustiques visant à atténuer l'impact sonore pour les résidents riverains.

M. Cipolla présente ensuite les travaux à venir. Il explique que des travaux auront lieu au cours des prochains weekends pour tester les pieux, qui auront un impact sonore important, mais de courte durée. Par la suite, la séquence de travaux à venir jusqu'à mai comporte des travaux de drainage, la poursuite des travaux de fondations, ainsi que la construction de la dalle au niveau du futur quai. À compter de mai, les équipes reprendront la séquence de travaux réalisées depuis l'été 2018 du côté est de la voie ferroviaire tandis que la structure d'acier de la station commencera à être érigée à l'ouest.

Afin d'accommoder le service du train d'ici l'interruption de service en janvier 2020, un quai partagé temporaire sera construit, d'une longueur approximative de 250 mètres à mi-chemin entre les deux gares. Les travaux majeurs de construction sont planifiés lors du long weekend du

18 au 20 mai. Ce nouveau quai sera accessible à partir de la voie Est, lorsque les trains circuleront sur la voie Ouest. Les usagers devront donc modifier leurs habitudes pour prendre le train sur ce nouveau quai à compter de la fin du mois de mai.

## 5- Intégration urbaine et architecturale (diapos 28 à 36)

Christian Ducharme, REM; Jonathan Gouin, NouvLR

Christian Ducharme revient sur la démarche de consultation ayant été mise en œuvre lors de la phase d'élaboration du projet REM. Plusieurs activités de portes ouvertes ont été réalisées avec les citoyens dans les différents secteurs traversés par le REM, les élus ont été rencontrés, ainsi que de nombreuses parties prenantes, dont des groupes environnementaux afin d'écouter la communauté du Grand Montréal et de recueillir les préoccupations, en amont de la signature des contrats pour la construction et l'opération du REM.

Les contributions des parties prenantes ont été transformées en requis techniques et intégrées dans les contrats, afin d'assurer la prise en compte des milieux de vie pour faciliter l'intégration urbaine du REM.

Il explique de quelle façon les secteurs des gares Mont-Royal et Canora ont été caractérisés afin d'assurer la proximité et la connectivité des milieux résidentiels, dans des secteurs de prestige devant être mis en valeur. Il précise qu'au niveau architectural, les exigences du contrat visent à construire des infrastructures modestes à échelle humaine, qui minimisent l'empreinte visuelle et au sol, en intégrant des matériaux issus du milieu. Ces exigences incluent également de végétaliser les abords des stations, d'implanter des lampadaires à l'échelle du piéton afin d'éviter les débordements lumineux sur les sites riverains, par exemple. Il rappelle enfin d'un comité aviseur composé de membres externes a également été mis en place afin de nourrir le travail des concepteurs pour améliorer l'intégration urbaine et paysagère du REM et contribuer à l'enrichissement de l'expérience des futurs usagers et riverains.

M. Ducharme réitère l'engagement concernant le groupe de travail sur l'intégration du REM en exploitation devant être mis en place au printemps.

Par la suite, Jonathan Gouin présente la station en tranchée type, représentative des secteurs Canora et Mont-Royal où les futurs quais seront situés au niveau des quais actuels. Il présente les stations Canora et Mont-Royal avec un schéma d'implantation dans leur contexte urbain respectif. M. Gouin souligne qu'afin de préserver l'intimité des riverains, les blocs techniques sont placés stratégiquement entre les usagers et l'extérieur pour minimiser la visibilité, en plus de la sérigraphie appliquée sur les vitres visant à ajouter un degré d'ombrage dans un souci d'adaptation au milieu environnant.

## 6- Période de questions

Pierre Guillot-Hurtubise, facilitateur

M. Hurtubise invite les résidents membres du comité à entamer la période de questions avec les éléments qu'ils souhaitent présenter.

M. Claude Lacasse et Mme Claudette Lambert prennent la parole pour présenter l'impact que représentent les travaux du REM pour ceux-ci en tant que citoyens, mais également en tant que propriétaires du commerce l'Ombrière.

Mme Laetitia Debout fait également une allocution faisant écho à plusieurs des éléments soulignés par M. Lacasse et Mme Lambert.

Ces résidents déposent enfin une pétition signée par près de 90 résidents, soulignant des inquiétudes quant à la valeur paysagère historique de la cité jardin de Mont-Royal, à l'impact visuel de la nouvelle gare, à l'impact sonore pour les riverains, à la ségrégation des circulations avec la hausse de l'affluence à la gare Canora et à la sécurité des piétons et des cyclistes dans le quartier et formulant plusieurs recommandations.

En tant que représentant du REM, M. Jean-Philippe Pelletier remercie les citoyens pour le temps et l'énergie investis afin d'apporter cette contribution. Il mentionne que les allégations formulées sont prises très au sérieux et que dans l'optique d'améliorer au quotidien la cohabitation entre les chantiers et les riverains, nous verrons ce que nous pouvons faire. En tant que représentant de NouvLR, M. Cipolla souligne les défis de contrôler l'ensemble des employés et fournisseurs d'un chantier de cette envergure et fait écho à M. Pelletier en mentionnant que tous les efforts seront déployés afin de répondre aux enjeux soulevés.

M. Pelletier assure que des réponses officielles seront transmises (voir annexes).

M. Hurtubise prend ensuite les questions du comité, puis de la salle.

Question (s) des citoyens	Réponses
A-t-on une date précise pour l'interruption de service au début de 2020?	REM - La date sera confirmée plus tard, il s'agit d'une obligation contractuelle dans la relation entre REM et exo.
Où se trouve le câble de fibre optique?	NouvLR - Le câble de fibre optique se trouve à hauteur variable, derrière le mur de soutènement.
Pouvez-vous expliquer à la foule l'échelle logarithmique concernant les mesures de bruit? À quoi correspond un dépassement de 8 décibels (dBA)? De mémoire on double l'impact sonore lorsque l'on augmente le bruit de 5 décibels.	<p>NouvLR - Les mesures de bruit font l'objet de cibles journalières, des moyennes sur 12 heures. Nous devons respecter la cible qu'est le bruit ambiant avant travaux.</p> <p>Les décibels représentent une puissance acoustique. Une augmentation de 3 décibels est peu perceptible à l'oreille, tandis qu'une augmentation de 10 décibels représente un impact sonore doublé.</p>
Quelles mesures d'atténuation seront mises en place lors de la construction du quai partagé temporaire entre les deux gares? Y aura-t-il	NouvLR - Le quai doit répondre aux mêmes normes que les quais actuels. Des discussions ont cours avec la ville quant aux accès et à la

<p>une signalisation mise en place? Comment se feront les accès au quai pour assurer une circulation sécuritaire par la passerelle Montgomery, où les piétons circuleront aux abords de votre chantier?</p>	<p>signalisation, puisque nos méthodes de construction sont en planification. La construction du quai partagé temporaire coïncide avec le transfert des travaux du chantier du côté est de la voie ferroviaire. Nous accéderons alors au chantier par un accès qui sera aménagé près de la billetterie actuelle d'exo, du côté chemin Canora. Il y aura donc moins de circulation près de l'entrée de chantier située à proximité de la passerelle Montgomery.</p>
<p>Bien qu'une conférence de presse doive avoir lieu demain concernant la stratégie transitoire de transport collectif lors de l'interruption de service, l'école secondaire Mont-Royal et la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys souhaitent rencontrer l'ARTM pour discuter de solutions spécifiques pour l'école.</p>	<p>REM - Nous vous mettrons en contact avec les intervenants de l'ARTM à cet effet.</p>
<p>Quelle est la hauteur de la station qui dépasse le talus?</p>	<p>NouvLR – Une portion de la station, soit l'entrée, sortira du talus sur une hauteur d'environ 5 mètres.</p>
<p>Nous avons relevé plusieurs problèmes de stationnement sur le quadrilatère Kirkfield- De Chambois. Quelles mesures prenez-vous pour régler cette situation?</p>	<p>NouvLR - Bien que le stationnement dans le quartier soit permis à certaines heures, nous avons identifié un terrain près de l'intersection Jean-Talon-Wilderton sur lequel nous évaluons la possibilité de mettre en place un stationnement pour les travailleurs du secteur. Nous espérons que ceci permette de résoudre l'enjeu du stationnement sur rue dans le quartier.</p>
<p>Depuis vos travaux, la saleté s'accumule aux abords de la zone de chantier à l'intersection Dunkirk – Jean-Talon. Pourquoi n'assurez-vous pas l'entretien pour assurer la propreté des chemins publics?</p>	<p>NouvLR – En effet, l'emplacement de notre zone logistique crée un entonnoir. Bien que nous ayons enlevé les panneaux de signalisation superflus pour permettre aux équipements de la ville d'effectuer l'entretien, nous allons voir à nettoyer la rue plus rapidement.</p> <p><b>Suivi :</b> Nettoyer la rue Kirkfield et le sentier piétonnier longeant la zone logistique à l'intersection Dunkirk et Jean-Talon.</p>
<p>Puisque vous mentionnez que vos horaires de travaux sont de jour, pourquoi des équipements de chauffage sont-ils actifs la nuit?</p>	<p>NouvLR – Nos horaires de travaux sont effectivement entre 7h et 19h, incluant les weekends. Certaines activités de mobilisation peuvent avoir lieu en dehors de ces heures pour maximiser cette plage de travaux, ou lors</p>



	<p>d'activités très ponctuelles, telles que le chauffage et déglacage récent de nuit. Le ravitaillement des équipes peut aussi se faire en dehors des heures de travaux.</p>
<p>Pourquoi ne pas respecter le règlement municipal concernant vos heures de travaux les fins de semaine?</p>	<p>REM – Il importe de recontextualiser le cadre dans lequel le projet du REM évolue. Le projet est assujéti à un décret environnemental, à une norme provinciale du Ministère de l'Environnement et aux normes du Ministère des Transports du Québec. En toute transparence, nous sommes assujéttis aux normes provinciales et non aux normes municipales.</p> <p>Nous sommes conscients des désagréments causés par nos travaux dans le quartier et nous travaillons à minimiser les impacts de bruit, bien qu'il y ait encore des efforts à faire.</p> <p>Ce comité permet de faire ressortir ces éléments et de travailler à des solutions. Le chantier est en évolution, les types de travaux changent et certains impacts peuvent être atténués.</p>
<p>Est-ce que la hauteur des gares fera partie du mandat du groupe de travail sur l'intégration du REM en exploitation?</p>	<p>REM – Le groupe de travail permettra d'aborder plusieurs questions, dont celle de la hauteur de gares, des éclairages, et de façon plus générale la façon dont la gare sera intégrée et vivra dans le milieu.</p>
<p>Nous sommes choqués, déçus et inquiets de constater ces schémas qui présentent un bâtiment massif et brutal qui aura un impact important sur la qualité de vie du centre-ville de Ville Mont-Royal en scindant la ville en deux. Celui-ci dépasse même le toit de la Pizzaiolle. Je comprends mieux pourquoi la ville s'oppose.</p>	<p>REM – Je vous rejoins sur plusieurs points. L'image que nous vous présentons aujourd'hui ne nous plaît pas non plus, elle donne effectivement une impression d'un bâtiment massif. Bien qu'il soit inévitable de construire une station et que les volumes nécessaires sont difficiles à minimiser, nous poursuivons les échanges de fond avec NouvLR pour améliorer les rendus afin d'avoir un résultat qui s'intègre bien sans le secteur, en jouant sur le choix des matériaux et les aménagements avoisinants.</p>
<p>Pourquoi le sentier piétonnier n'est-il plus éclairé? Avec votre réaménagement de la zone de chantier, allez-vous pousser le sentier vers le parc et couper les arbres du parc? À l'heure actuelle, le sentier n'est pas bien entretenu.</p>	<p>NouvLR – Nous réaménageons actuellement la zone de chantier et avec le déplacement des roulettes, nous avons dû retirer l'éclairage. Nous allons le réinstaller. Nous avons étudié adéquatement la configuration et nous n'aurons pas besoin de déplacer le sentier piétonnier. Nous allons nous assurer qu'il soit</p>

	<p>déneigé. On doit se réinstaller, allons le remettre.</p> <p><b>Suivi :</b> Mettre en place l'éclairage sur le sentier piétonnier longeant le parc Dunkirk</p>
<p>Serait-ce possible de mettre en place un bureau de chantier accessible dans le quartier où les plaintes pourraient être reçues sur place? Le secteur est un milieu résidentiel qui justifierait de mettre en place des mesures exceptionnelles.</p>	<p>REM – Nous notons votre proposition. Actuellement, le canal pour rejoindre notre équipe est le bureau de relations avec la communauté, où nous recevons et répondons à vos questions et plaintes (<a href="mailto:info@rem.info">info@rem.info</a> ou 1-833-REM-INFO). Nous misons aussi sur des interventions ponctuelles sur le terrain.</p>
<p>Où en êtes-vous dans l'échéancier de travaux? Serait-il possible de limiter les activités de weekend?</p>	<p>REM – On poursuit les travaux sur la voie Ouest, en vue du changement de voie et d'opération au mois de mai, préalablement à l'interruption de service de début 2020.</p>
<p>À quelle profondeur forez-vous les pieux? Forez-vous jusqu'au roc? Quelle est la profondeur moyenne du roc dans le secteur?</p>	<p>NouvLR – Le roc est plus profond à Ville de Mont-Royal, soit entre 6 et 8 mètres, tandis qu'à Canora, le roc est à environ 3 mètres.</p>
<p>Serait-il possible d'avoir un rapport d'un organisme indépendant sur les plaintes que vous recevez?</p>	<p>REM – Nous notons votre demande.</p> <p><b>Suivi :</b> Effectuer un retour sur la possibilité d'avoir un rapport d'un organisme indépendant sur les plaintes</p>
<p>En tant que résidents du chemin Canora, nous vivrons bientôt le même enfer lorsque vous commencerez à travailler de l'autre côté de la voie. Nous avons l'impression que personne ne vit près de ce chantier de construction en se faisant réveiller ainsi le matin. Vous êtes peut-être autorisés par décret à travailler à compter de 7h, mais il s'agit d'avoir du respect pour les gens qui vivent dans le quartier.</p> <p>Lorsque les travaux vont commencer du côté Est, les camions vont rentrer à l'endroit de la billetterie. Est-ce que le chemin Canora sera condamné?</p>	<p>REM – On travaille avec un cadre provincial, nous avons des normes à respecter. Par exemple, le niveau de bruit maximum autorisé à Canora n'est pas le même qu'à Ville de Mont-Royal, puisqu'il est établi en fonction de l'échantillon sonore avant travaux, en fonction duquel les cibles de bruit sont établies. NouvLR doit se conformer à ce cadre, on travaille pour réduire au minimum l'impact sonore du chantier.</p> <p>NouvLR – Le chemin Canora ne sera pas condamné. Nous allons aménager une entrave d'une voie sur la rue Jean-Talon pour permettre aux camions d'accéder au chantier.</p>
<p>Quelle sera la hauteur du bâtiment par rapport aux résidences? Nous voulons voir des plans. Il me semble évident que ni vous, ni les membres de votre comité aviseur sur l'architecture ne vivez dans le secteur où vous imposez ces</p>	<p>REM – Concernant la hauteur des maisons autour de la station Canora, par exemple, les maisons de la rue de Chambois ont deux étages, celles du chemin Canora en ont trois. Si on compare avec les condos interétages</p>

<p>stations. Vous devez prendre en considération le point de vue des citoyens.</p>	<p>typiques, ceux-ci ont une hauteur entre 3,2 et 4 mètres, alors que la station dépassera du talus d'environ 5,5 mètres. Nous travaillons afin de concevoir les stations les plus basses, étroites et petites possibles. Avec le groupe de travail sur l'intégration du REM en exploitation, nous pourrions montrer éventuellement les élévations, les perspectives architecturales, etc.</p>
<p>J'habite sur la rue Kirkfield, où plusieurs travailleurs se stationnent. Peut-on encourager les travailleurs à utiliser le transport en commun?</p>	<p>NouvLR – Les employés ont le libre choix d'utiliser le mode de transport qui leur convient, mais plusieurs employés doivent apporter leurs outils en chantier.</p>
<p>Y a-t-il des villes nordiques où les trains Métropolis ont été éprouvés?</p>	<p>REM – Le contrat donné à Alstom concernant le matériel roulant prend en considération la nécessité d'opérer dans des conditions hivernales.</p>
<p>Si les usagers doivent utiliser la passerelle Montgomery pour accéder au quai partagé, ils vont passer sur des terrains privés? La sortie de la passerelle débouche sur les entrées de garage de deux propriétaires.</p>	<p>NouvLR – Nous sommes actuellement en discussion avec la Ville concernant la configuration des accès au quai partagé temporaire.</p>
<p>Il serait intéressant de pouvoir voir les plans détaillés pour la station Mont-Royal. La station sera située au cœur de Ville de Mont-Royal, où il y a de plus en plus de circulation. Qu'est-ce qui est prévu en termes de stationnement incitatif ou de débarcadères? Est-ce que des études de circulation ont été réalisées pour évaluer l'accroissement de circulation et l'impact sur les places de stationnement?</p>	<p>REM – Le plan précis pourra être partagé éventuellement pour finaliser le concept. Notre intention est d'éviter toute perturbation au stationnement en place et de limiter l'empreinte du REM. On ne s'attend pas à ce que les allées et venues des gens soient un phénomène important dans votre secteur. Notre vision est que la clientèle du REM se rende aux futures stations en transport en commun et nous travaillons avec les sociétés de transport pour revoir tout le réseau afin d'accroître le rabattement par autobus sur tout le tracé.</p>
<p>Le passage Lazard sera-t-il accessible en mode passerelle ou passage souterrain? Sera-t-il accessible universellement ?</p>	<p>REM – La passerelle Lazard sera accessible universellement, par-dessus la voie, avec les rampes appropriées pour que les personnes à mobilité réduite, les poussettes et les vélos puissent traverser.</p>
<p>Quelle est la logique de creuser un tunnel dans le Technoparc, un secteur inhabité et de traverser des secteurs résidentiels en surface?</p>	<p>REM - Pour plein de raisons techniques, nous voulons éviter d'être en souterrain, notre intention pour l'ensemble du réseau est d'être</p>

	<p>en surface. Le secteur du Technoparc est un cas particulier, où la présence de l'aéroport nous amène à aller en souterrain.</p>
<p>Afin que la future station soit moins haute hors du talus, est-il possible de descendre le niveau des rails?</p>	<p>REM – Plusieurs éléments nous amènent à conserver la hauteur actuelle du tracé, à la sortie du tunnel Mont-Royal. Nous devons composer avec l'environnement à proximité de la gare ainsi qu'avec la configuration de la sortie du tunnel. Descendre le niveau des voies ferrées comporte des contraintes logistiques inimaginables, dont l'arrêt complet immédiat du service. Dans un souci d'intégration urbaine, un aménagement en talus est plus harmonieux qu'en tranchée.</p>
<p>L'entretien et le déneigement du sentier piétonnier sont réalisés par M. Lacasse, propriétaire de l'Ombrière, tandis que les travailleurs passent avec la souffleuse, prennent la neige et la mettent dans le sentier. Ce n'est pas sécuritaire. Qui est responsable de l'entretien du tronçon de la rue Kirkfield, devant votre chantier? Il y a une épaisse couche de glace, dans le milieu de la rue et sur les trottoirs.</p>	<p>NouvLR – Peu importe la responsabilité, nous avons entendu qu'il y a une problématique. Dès demain, nous allons nous assurer que l'entretien soit fait, en collaboration avec les instances municipales.</p>
<p>Plusieurs personnes se stationnent devant ma résidence, qui ne sont pas mes voisins. Y a-t-il des stationnements incitatifs prévus pour que les usagers des futures stations ne se garent pas dans le quartier?</p>	<p>REM – Non, il n'y a pas de stationnement incitatif prévu dans le secteur. Nous travaillons sur la stratégie de débarcadères avec la Ville pour que ce soit efficace et ne perturbe pas la quiétude des lieux. Nous menons également des discussions avec la Société de transport de Montréal concernant le rabattement au REM en transport en commun.</p>
<p>Nous faisons régulièrement des plaintes, mais nous ne nous sentons pas entendus. On nous écoute, mais rien ne se passe. Avec les travaux en semaine et à des heures très matinales le weekend, nous ne pouvons pas dormir. Vous minimisez le bruit alors que c'est insupportable, même la maison tremble. Vous avez fait fonctionner des équipements de chauffage de nuit, et comble de la frustration, vous avez fait une pause en matinée lundi. Pourquoi ne pas avoir fait cette pause la nuit?</p>	<p>NouvLR – Nous allons devoir valider la situation soulevée concernant la pause du lundi suivant le déglacage de nuit.</p>

<p>Une pétition a circulé sur la rue Canora, les gens ne connaissent pas les coordonnées pour se plaindre.</p>	<p>REM – Une distribution a été faite d'aimants présentant les coordonnées du bureau de relations avec la communauté à près de 5 000 portes, celles-ci sont également disponibles sur notre site web ainsi que sur chacun des info-travaux distribués. Nous invitons tout le monde à nous contacter.</p>
<p>Est-ce qu'une fois en opération, vous allez construire des murs anti-bruit pour nous?</p>	<p>REM – Votre question concernant l'installation de murs anti-bruit pour la période d'exploitation (lesquels, comment, où?) est un élément central du groupe de travail à venir. À haut niveau, si on découvre qu'il y a un impact significatif, les mesures appropriées seront mises en place, avant la phase d'opération du REM.</p>
<p>Les schémas des futures stations que vous nous présentez aujourd'hui nous font craindre une infrastructure massive derrière les résidences. Déjà, le sentier derrière nos maisons est devenu un chantier, allez-vous couper les arbres adossés à nos cours? Malgré votre obligation de remettre en état, cet écran de verdure fait partie de nos vies quotidiennes.</p>	<p>NouvLR – Nous sommes en train d'adapter nos méthodes de travail pour éviter de couper les arbres en place. Si on doit couper quelques arbres supplémentaires, vous en serez informés.</p>
<p>Je suis moi-même ingénieur et j'ai travaillé dans le domaine de la construction. Je suis certain qu'il est possible d'abaisser la hauteur prévue de vos stations.</p>	<p>REM – Cette question fera l'objet du groupe de travail sur le REM en exploitation dont la banque de candidatures est toujours ouverte.</p>
<p>Avez-vous des statistiques sur la durée des dépassements de bruit?</p>	<p>NouvLR – Le cadre réglementaire qui s'applique à nos travaux et les cibles de bruit à respecter sont basés sur moyenne sur 12h. À l'intérieur de ces 12 heures, il y a des variations. Au niveau des dépassements de bruit, les chiffres que l'on mesure tournent autour de 62 à 65 décibels. Si on compare cela avec les normes de santé et de sécurité pour les travailleurs en chantier, celle-ci se chiffre à une exposition à un bruit de 85 dBA pour 8h. Ces travailleurs ont besoin de protections sonores seulement si les niveaux de bruit sont plus élevés. Les résidents peuvent être rassurés, car ils sont loin de vivre ces mêmes conditions de proximité.</p>
<p>REM semble réagir au nombre de plaintes, je vous encourage tous à les contacter pour faire des plaintes.</p>	<div style="background-color: #cccccc; height: 50px;"></div>

<p>Au bout de Glencoe, au long du parc à chiens, le trottoir est très glacé et avec votre chantier, la Ville n'est pas capable de déneiger adéquatement. Est-il possible de mieux entretenir le trottoir?</p>	<p>NouvLR – Nous allons analyser la situation. Nous avons effectivement configuré notre zone de chantier afin de maintenir un trottoir ouvert, mais nous n'avions pas prévu de déneiger. Nous allons cependant adresser la situation.</p> <p><b>Suivi :</b> Déneiger adéquatement le trottoir près du parc à chien (responsabilité de VMR)</p>
<p>Quelles mesures d'atténuation sont prévues en vue de l'interruption de service de janvier 2020?</p>	<p>REM - Une conférence de presse est prévue par le gouvernement du Québec et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) demain à 16h pour annoncer les mesures de mitigation.</p>
<p>Dans vos documents, vous parlez de trains aux 2 minutes 30, mais avec les calculs que j'ai faits, je pense que la fréquence serait plutôt aux 2 minutes 15. Allez-vous corriger vos documents en ce sens?</p>	<p>REM – Il y a plusieurs chiffres qui circulent concernant la fréquence. En fait, celle-ci peut varier en fonction du niveau de service à atteindre dans le temps.</p>
<p>Quelle sera la capacité de passagers par mètre carré?</p>	<p>REM – La capacité est d'environ 4 personnes par mètre carré, qui correspond à la limite supérieure exigée pour assurer un niveau de confort pour le fournisseur de matériel roulant.</p>
<p>REM semble conscient de tous les troubles de voisinage qu'il cause. Est-ce que REM a suggéré à la Ville de revoir l'évaluation foncière des citoyens touchés par la baisse de service et la construction?</p>	<p>REM – Non, nous n'avons pas eu de discussions avec la Ville à ce sujet.</p>
<p>Sur les schémas des futures stations, on observe un espace vacant entre la station Canora et la rue Jean-Talon. Y aura-t-il une place publique ou un débarcadère à cet endroit? On ne distingue pas la place publique sur les plans présentés pour la station Mont-Royal.</p>	<p>REM – Il n'est pas prévu d'aménager une place publique près de la station Canora, ce n'est pas dans la portée du projet.</p>
<p>Il est important que REM agisse de façon transparente avec les citoyens et les instances municipales. À ce titre, il importe que vous sachiez que NouvLR a déposé, en février, une demande pour couper les 54 arbres du sentier.</p>	<p>NouvLR – effectivement, une demande de coupe a été transmise par le biais d'un permis d'abattage. Toutefois, pour le moment, nous avons bloqué la coupe et cherchons une alternative pour éviter de couper les arbres.</p>

Lionel Pérez - En tant qu'élu, les citoyens nous demandent de s'impliquer davantage, pourtant nous sommes très concernés et impliqués dans des rencontres avec l'équipe du REM, des rencontres avec les citoyens, etc.

L'importance de la transparence permet d'avoir plus d'information pour échanger sur des bases communes et atteindre une meilleure acceptabilité sociale du projet. On ne questionne pas la pertinence du REM pour le secteur ni pour le Québec, mais on a besoin d'acteurs qui sont prêts à être transparents. Au nom de tous, nous constatons un net déficit de transparence de la part de REM et NouvLR. Nous vous invitons à une révision des pratiques pour développer une meilleure collaboration, car il est inconcevable qu'en 2019 des corps publics fonctionnent comme cela.

Il importe de contextualiser le cadre dans lequel le projet REM est développé. Il s'agit d'un projet de grande envergure qui traverse de nombreuses municipalités et arrondissements sur 67 km. CDPQ Infra et la Ville de Mont-Royal ont signé une entente-cadre, qui balise de nombreux comités entre nos deux organisations, autant avec les élus, les hauts fonctionnaires, les directions générales et la Ville.

Tout ouvrage fait dans le terrain municipal doit faire l'objet d'approbation municipale. Par exemple, la réfection du pont Jean-Talon est une modification ayant été intégrée au projet à la demande de la Ville. Plusieurs améliorations ont ainsi été apportées au projet depuis 2016. Nous transmettons également toutes les demandes de permis, même si nous ne sommes pas assujettis à certaines réglementations.

Le cadre de collaboration en place est peut-être imparfait, mais il est présent et fonctionnel.

## 7- Conclusion

La prochaine rencontre est prévue le 28 mai 2018 à 18h30 à l'Église Annunciation Parish. Une communication publique suivra pour annoncer cette rencontre à la communauté.

## 8- Annexes

### Liste des suivis

- Nettoyer la rue Kirkfield et le sentier piétonnier longeant la zone logistique à l'intersection Dunkirk et Jean-Talon
- Mettre en place l'éclairage sur le sentier piétonnier longeant le parc Dunkirk
- Effectuer un retour sur la possibilité d'avoir un rapport d'un organisme indépendant sur les plaintes
- Dénéiger adéquatement le trottoir près du parc à chien (responsabilité de VMR)

**Présentation – Comité de bon voisinage Canora et Mont-Royal du 26 novembre 2018 (voir page suivante)**

**Lettre déposée par M. Claude Lacasse et Mme Claudette Lambert**



Pétition déposée au nom des riverains de la gare Canora et citoyens de Glenmount





# Comité de bon voisinage

## Canora et Mont-Royal

27 février 2019



# Ordre du jour

- Mot de bienvenue et présentation de l'ordre du jour
- Suivi du dernier comité de bon voisinage
- Relations avec la communauté
- État des travaux en cours et à venir
- Intégration urbaine et architecturale
- **Période de questions**
- Conclusion



# Suivi du dernier comité de bon voisinage

Réseau  
express  
métropolitain



# Suivis

## Passage sécuritaire sur le trottoir du chemin Canora (CDNNDG)

- Les panneaux de signalisation ont été retirés à la suite des travaux de novembre et le trottoir a retrouvé sa pleine largeur pour les piétons.

## Vérification si travaux tardifs (de soirée) à l'automne

- Plage régulière des travaux de 7h à 19h
- Des travaux tardifs très ponctuels lors de situations particulières

### Mesures d'atténuation

**14 février - Canora . :** Chauffage du remblai et des pieux bétonnés

2 dBA

45 dBA

Murs isolants autour du compresseur

# Suivis

## Éclairage du chemin piétonnier du chemin Dunkirk près de Jean-Talon

- Éclairage du chemin piétonnier depuis le branchement à Hydro-Québec
- Réaménagement de la zone logistique à l'intersection Dunkirk-Jean-Talon avec maintien de l'éclairage de nuit

## Respect de la signalisation et des consignes de stationnement sur rue

- Sensibilisation accrue par le biais d'une note interne
- Surveillance accrue dans le secteur par le SPVM et émission de contraventions (initiative de VMR, CDN-NDG)

## Stationnement interdit gare Canora

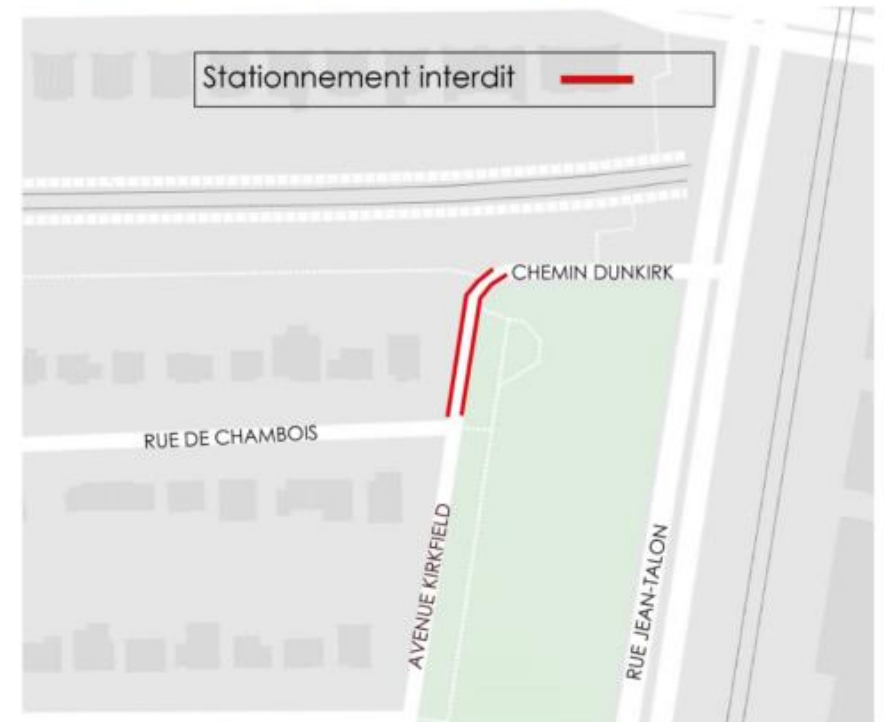
Date : Depuis le 18 décembre 2018  
Où : Avenue Kirkfield et chemin Dunkirk

La présente communication vise à informer les travailleurs de NouvLR, ses sous-traitants ainsi que tout intervenant appelé à se rendre à la gare Canora et/ou dans le tunnel Mont-Royal dans le but de procéder à des activités pour le compte du projet REM.

Depuis le 18 décembre, le stationnement est maintenant interdit sur l'avenue Kirkfield, entre le chemin Dunkirk et la rue de Chambois. La Ville a ajoutée de la signalisation indiquant qu'aucun arrêt n'est permis du côté sud. Le stationnement du côté nord de l'avenue Kirkfield est permis du lundi au vendredi, excepté entre 13 h et 16 h. Cependant, nous vous demandons de ne pas vous stationner dans cette zone.

En cas d'infraction, la Ville pourra émettre des billets ou procéder au remorquage, si requis.

La carte suivante illustre l'emplacement où le stationnement est interdit. Veuillez-vous assurer de valider la signalisation en place dans les rues avant de stationner.



# Suivis

## Technologie de train et lieu où ces trains sont utilisés

- Métropolis, par Alstom, une technologie éprouvée
  - 5 500 voitures Metropolis vendues dans le monde
- Métro léger, électrique, 100% automatisé (sans conducteur) et accessible
- Utilisé dans environ 25 villes, dont Paris, Budapest, Varsovie, Amsterdam, Singapour, Shanghai, Buenos Aires, Kochi, Riyadh, Istanbul, Sydney



## Situation actuelle



2 voitures en hors pointe – 14 h/jour

REM



4 voitures en pointe –  
6 h/jour

REM

- Trois fois plus léger
- Freinage électrique (silencieux)
- Rails coussinés et soudés (plus confortable et silencieux)
- Aucun sifflet d'alarme (élimination des passages à niveaux)





# Relations avec la communauté

Réseau  
express  
métropolitain



# Échanges avec la communauté

## Actions

- Décembre 2018: Bulletin aux parents de l'école secondaire Mont-Royal
- Janvier et février 2019: Mise à jour web de l'info-travaux général pour le secteur (Canora – VMR)
- Février 2019: Infolettre - Mise à jour des travaux dans les secteurs Canora et Mont-Royal
- Comité de bon voisinage – sondage aux membres An 1



# Échanges avec la communauté

## 15 plaintes depuis le dernier comité

- Bruit (alarmes de recul, génératrices, travaux de weekend et de nuit)
- Respect de la signalisation et des consignes de stationnement sur rue
- Entretien des chemins publics
- Sécurisation de l'intersection Dunkirk-Jean-Talon
- Limites de vitesse
- Coupe de haies – Chemin Canora
- Incident - Bris de clôture

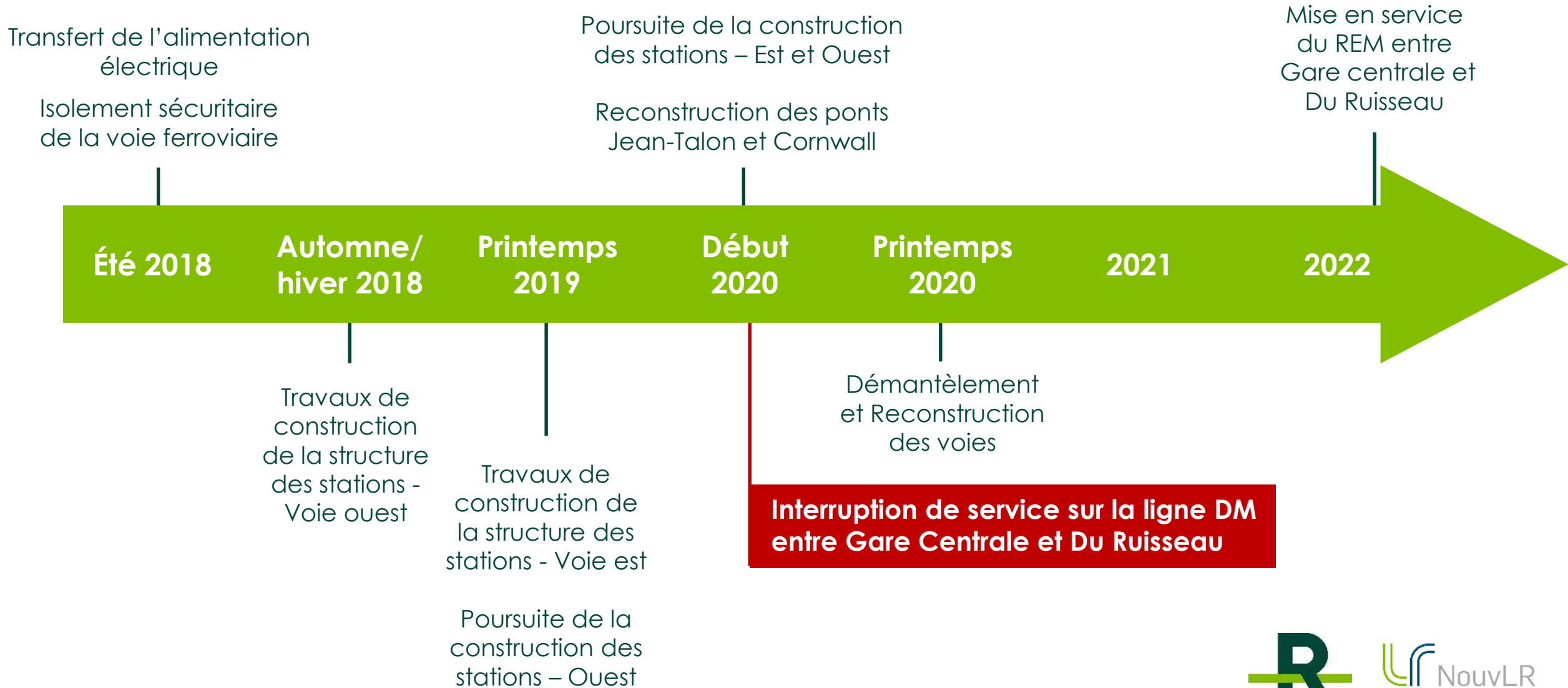
⇒ **Mesures correctives mises en place lorsque possible**



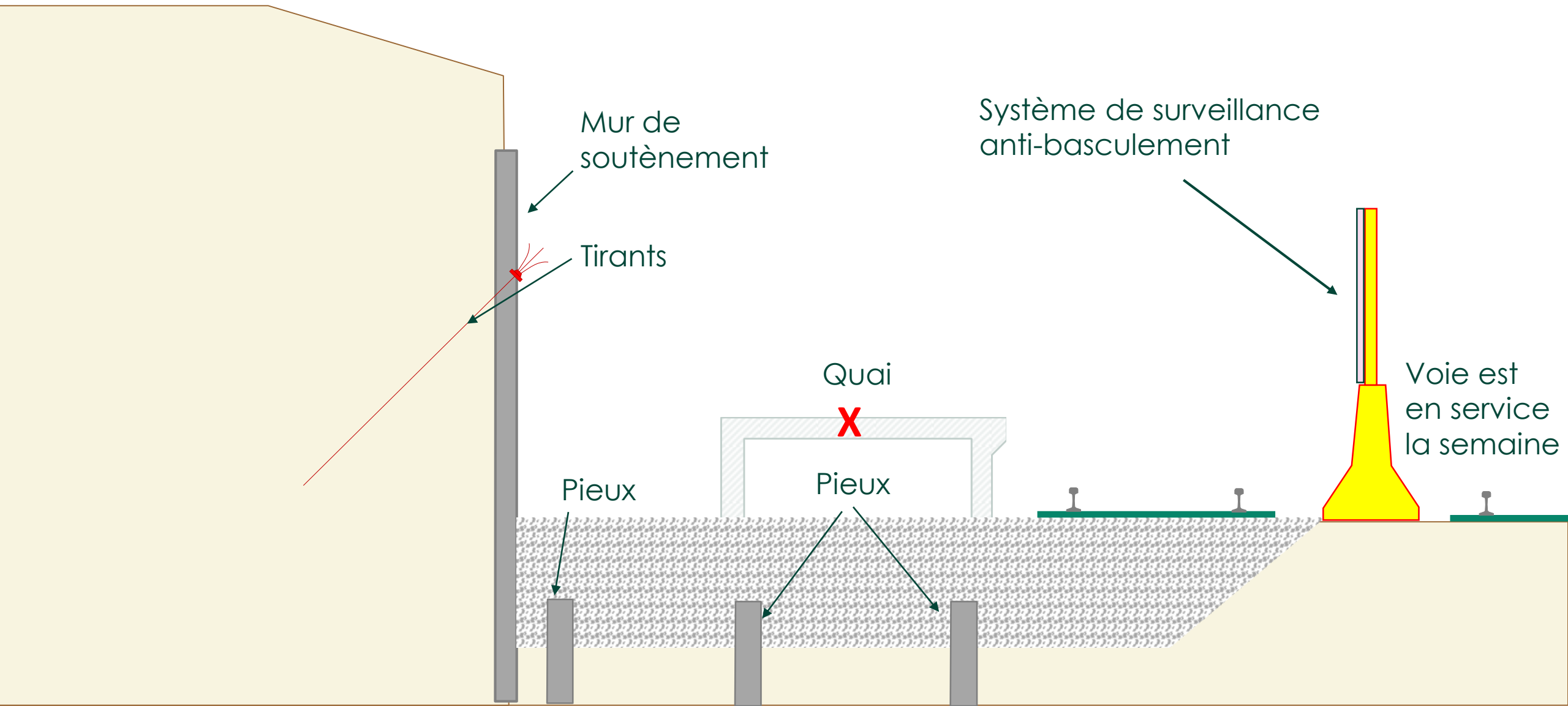
# État des travaux en cours et à venir



# Échéancier général des travaux



# Travaux réalisés – fin 2018 / début 2019<sup>12</sup> (à adapter)



# Travaux réalisés décembre 2018

**Forage de pieux pour les stations**



**Vibro-fonçage et battage de pieux des murs de soutènement**



**Ancrage du mur de soutènement**



# Travaux réalisés janvier 2019

**Système de surveillance anti-basculement**



**Démolition du quai et escalier à Mont-Royal**



**Excavation du remblai et boisage des murs de soutènement**



# Travaux réalisés février 2019

**Forage et bétonnage de pieux de fondations des futures stations**



**Excavation jusqu'à l'ancien quai et jusqu'au niveau de la fondation + équipements de chauffage nocturne**

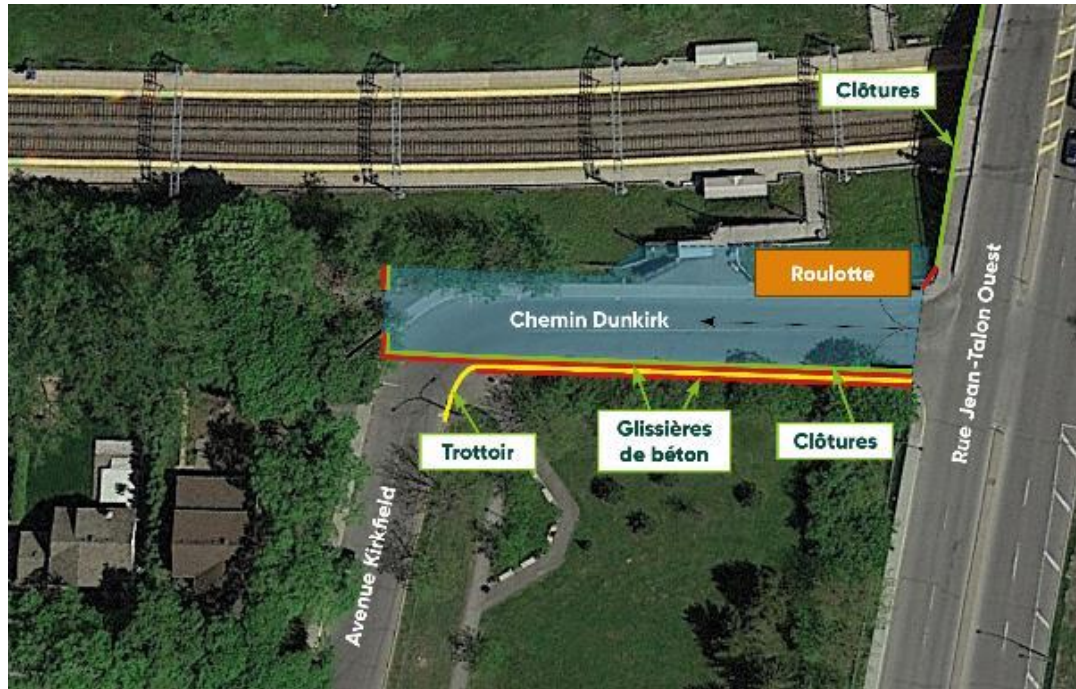


**Retrait des rails dans l'empreinte des stations (côté ouest)**



# Travaux réalisés février 2019

Modification de la zone logistique  
Avenue Jean-Talon et rue Dunkirk



Modification d'une ligne électrique  
et de haubans de télécommunications







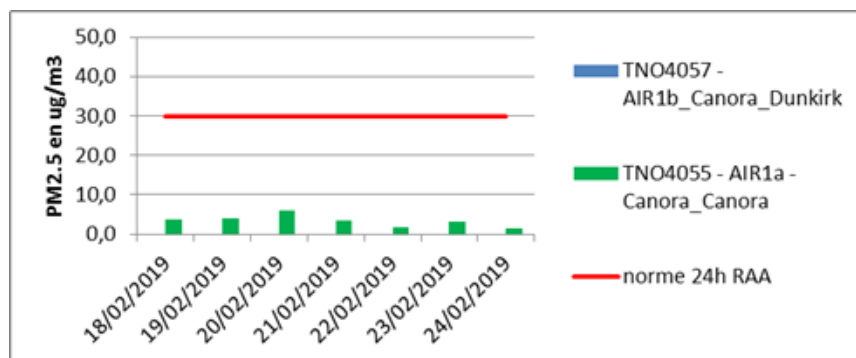
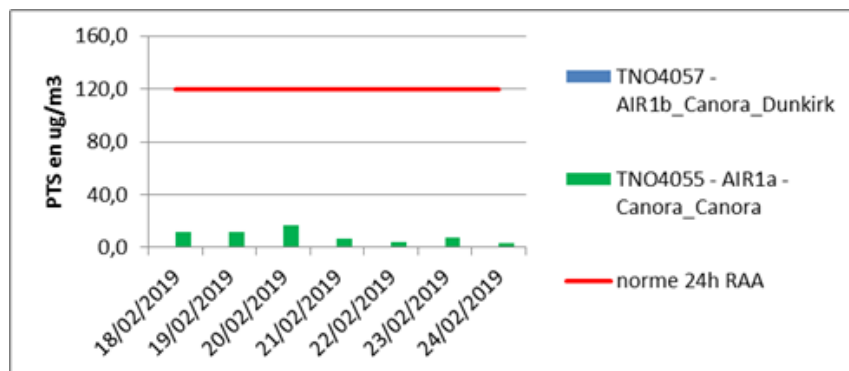
# Suivi environnemental



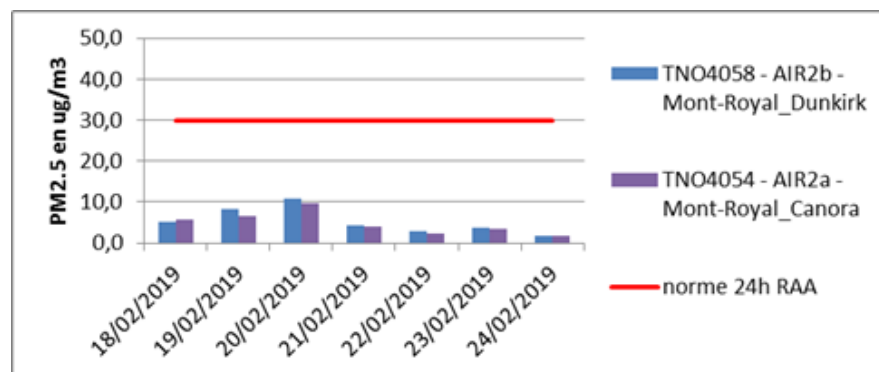
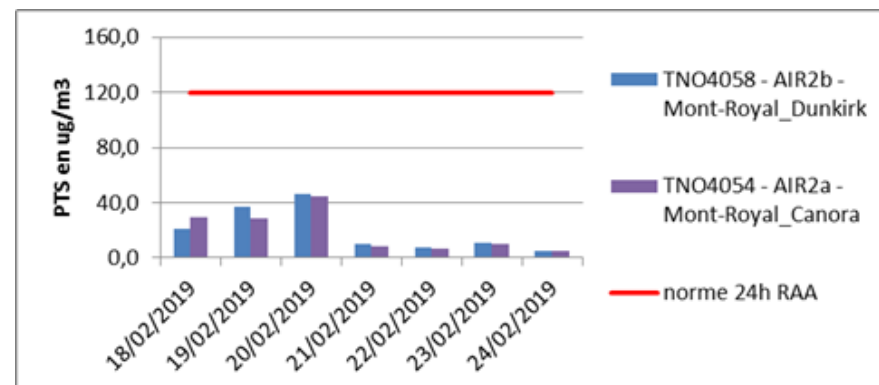
# Suivi – qualité de l'air

## Aucun dépassement de la norme et qualité de l'air bonne

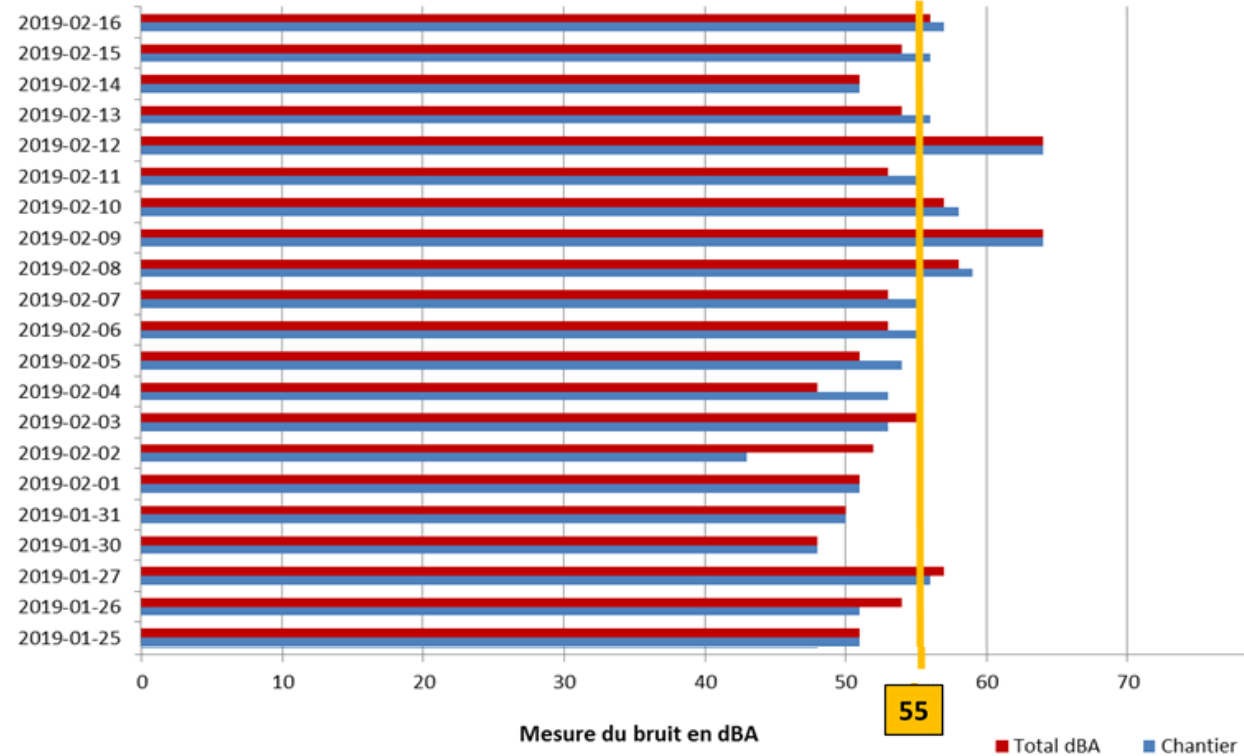
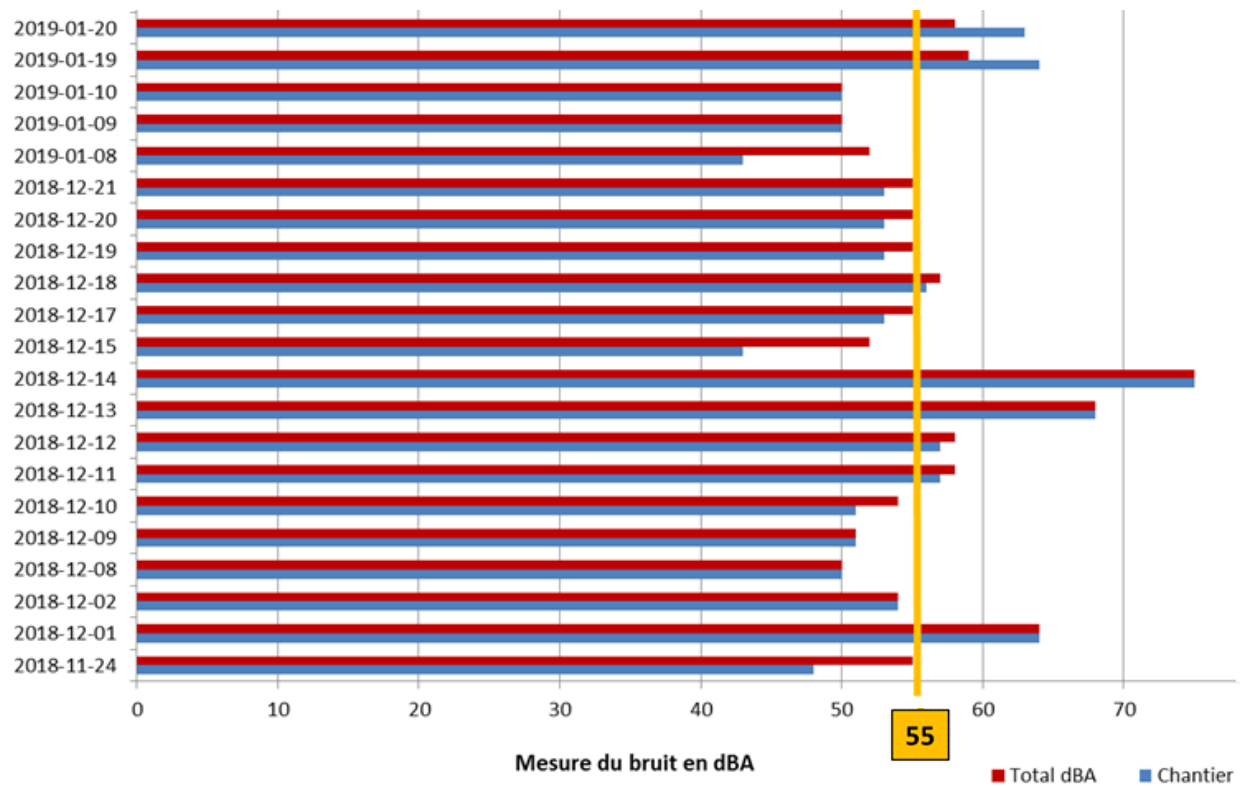
### Canora



### Ville Mont-Royal

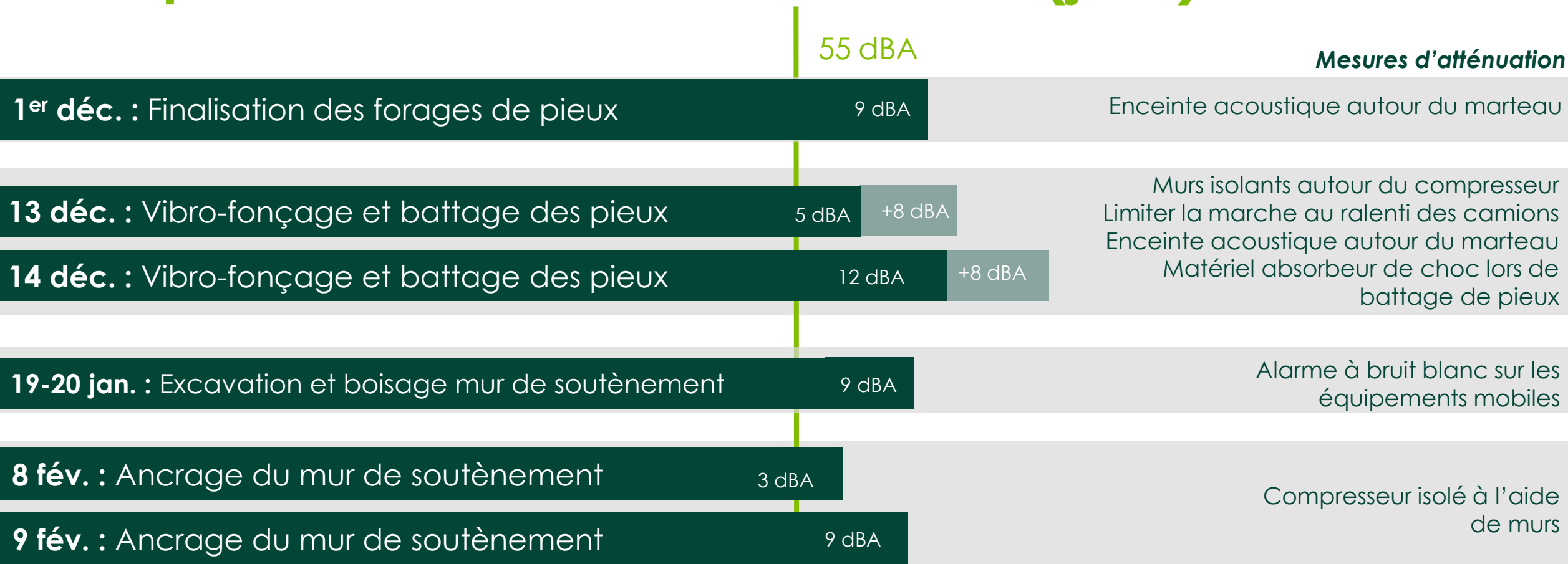


# Mesures bruit à Canora (jour)

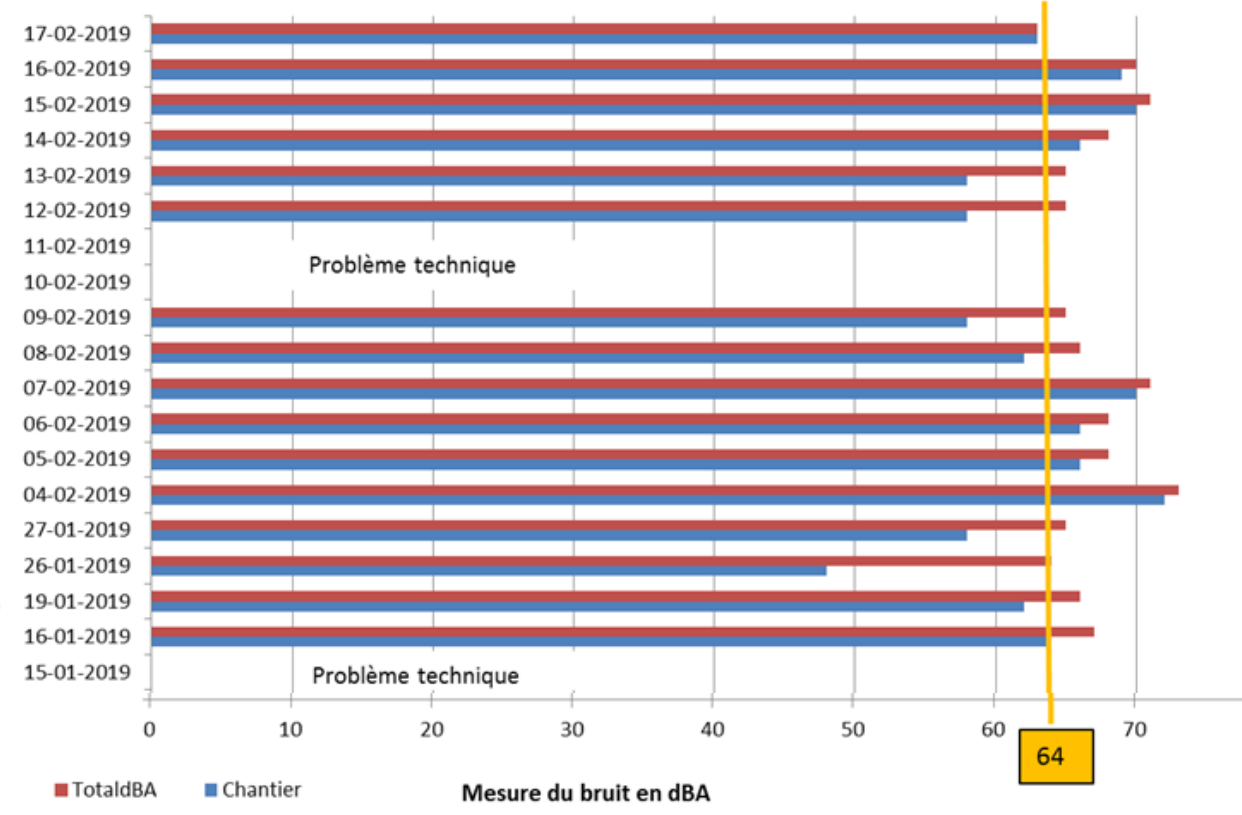
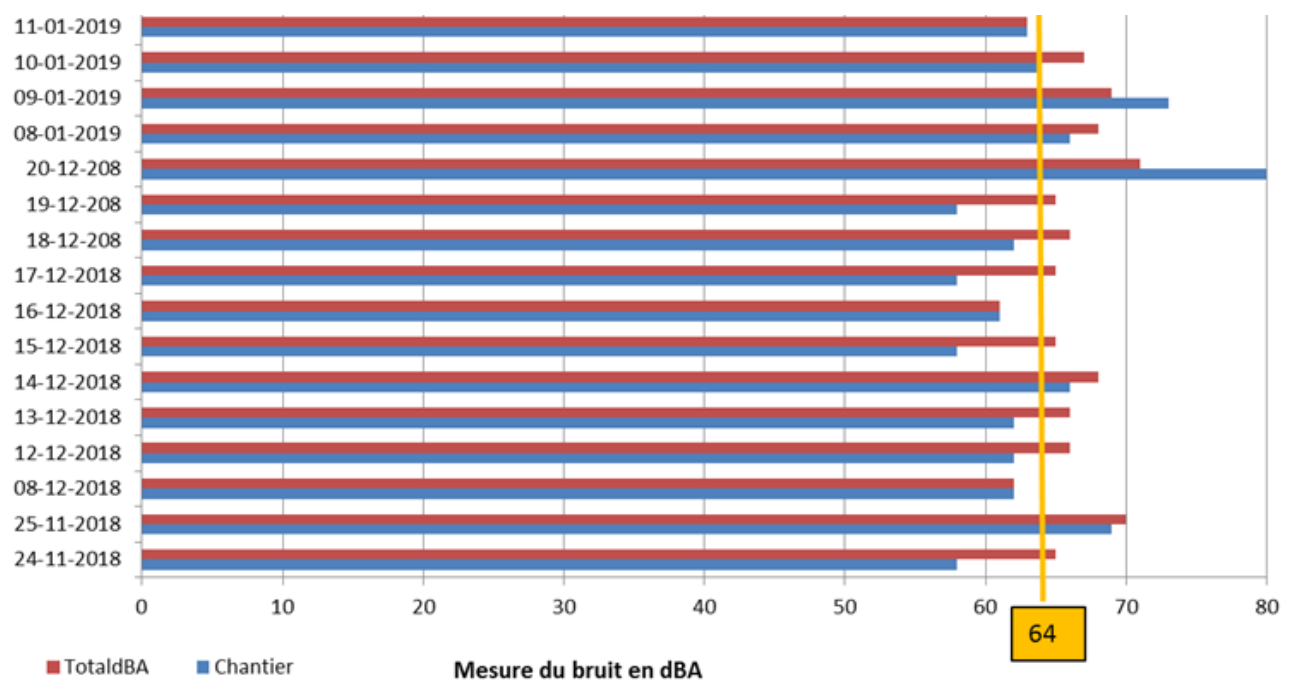


# Dépassement des cibles de bruit (jour) Canora

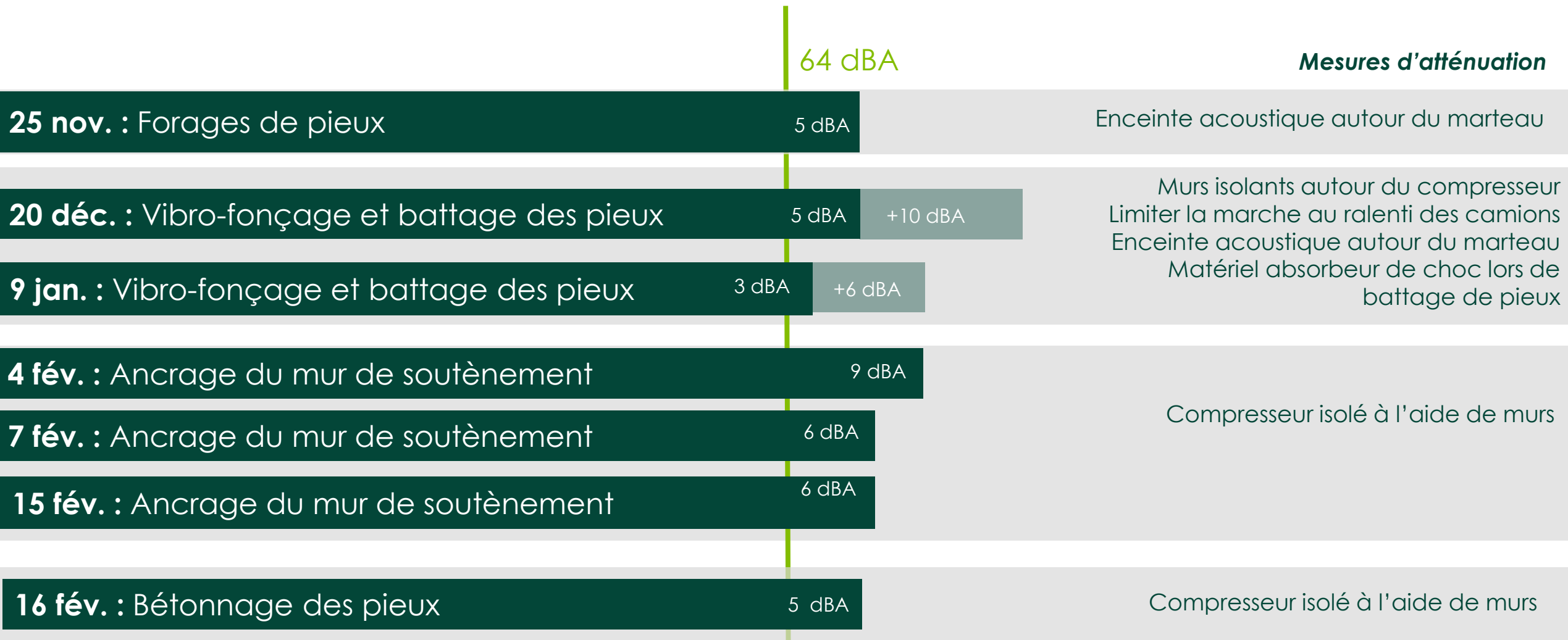
20



# Mesures bruit à Mont-Royal (jour)



# Dépassement des cibles de bruit (jour) Mont-Royal<sup>22</sup>





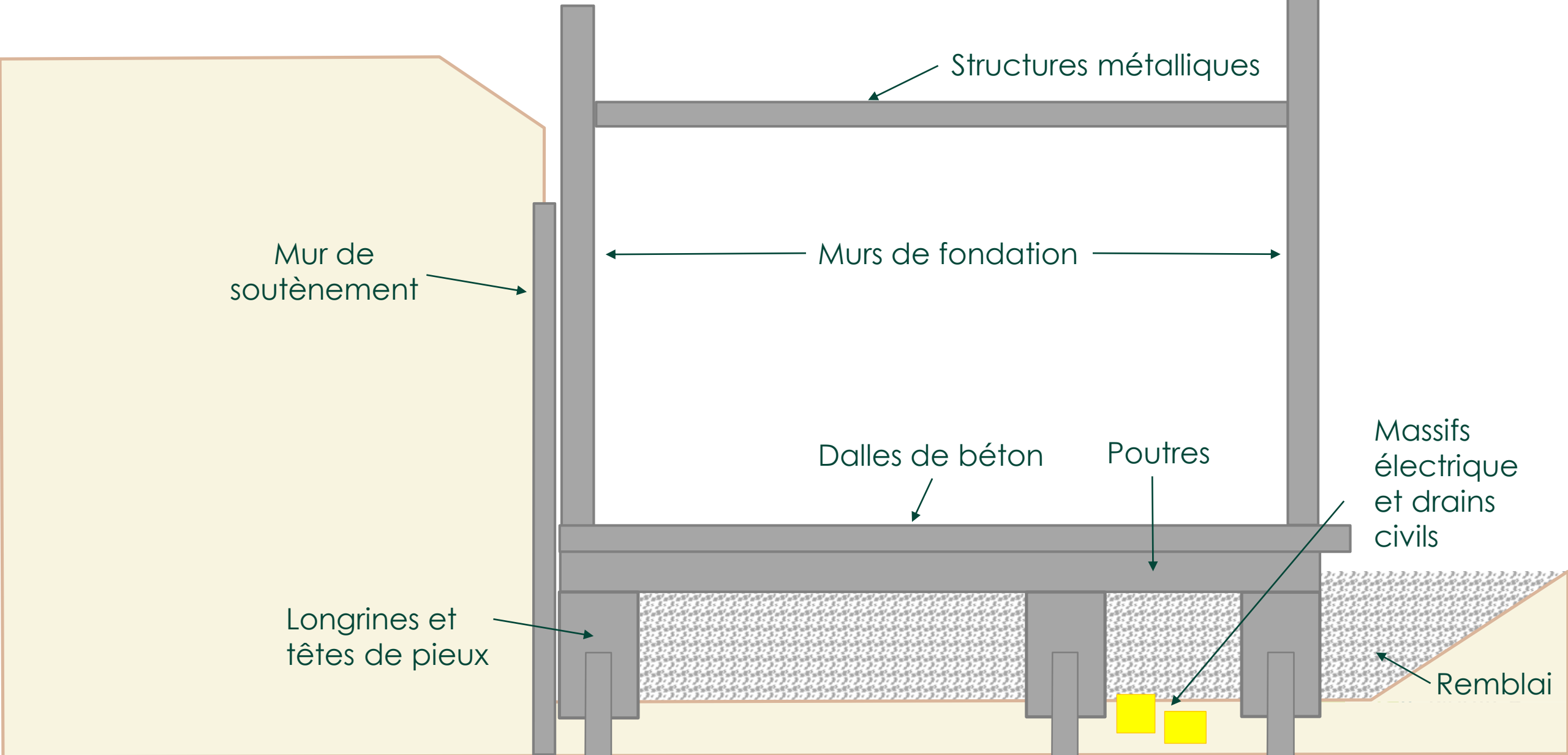
# Travaux à venir

Réseau  
express  
métropolitain



 NouvLR

# Travaux de fondations et de structures <sup>24</sup>



Mur de soutènement

Structures métalliques

Murs de fondation

Dalles de béton

Poutres

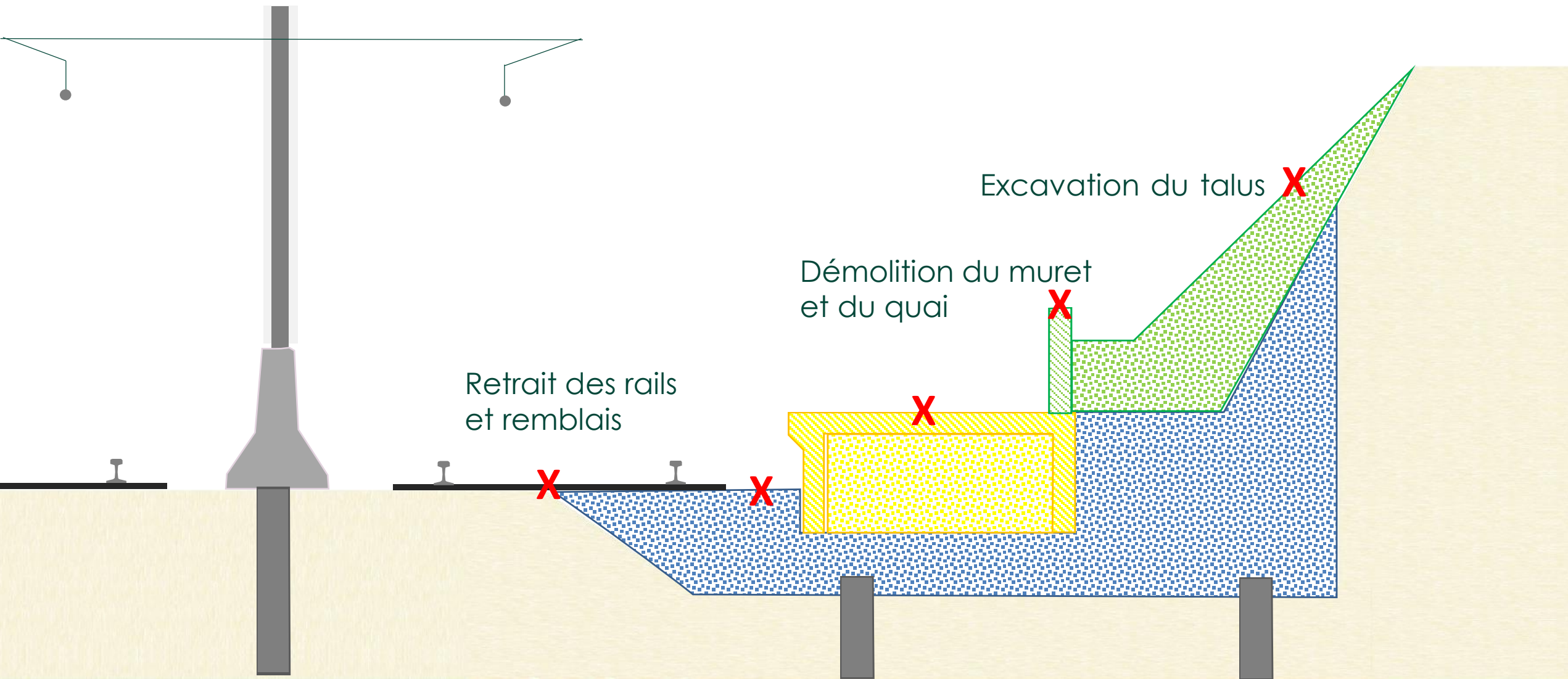
Massifs électrique et drains civils

Longrines et têtes de pieux

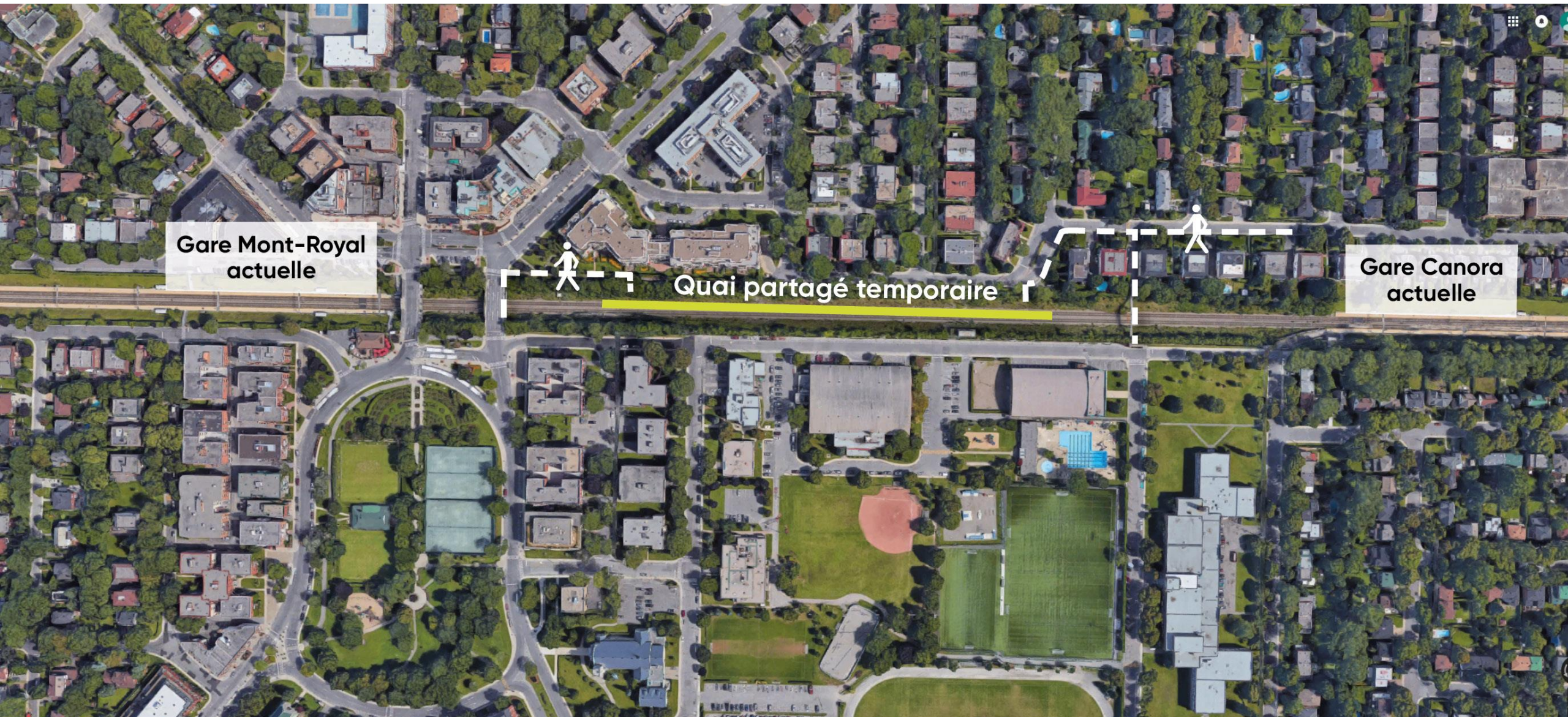
Remblai



# Séquence des travaux à accomplir côté Est



# Quai partagé temporaire



Gare Mont-Royal  
actuelle



Quai partagé temporaire



Gare Canora  
actuelle

# Quai partagé temporaire

## Objectifs : Assurer la sécurité des usagers et des travailleurs

À partir du 21 mai, un quai partagé entre les gares actuelles Canora et Mont-Royal, à environ 250 mètres de chaque gare

- La construction des nouveaux accès planifiée du 18 au 20 mai (*sera confirmée sous peu*)
- Les trains circuleront sur la voie Ouest et le quai temporaire sera accessible à partir de la voie Est
- Mesure de mitigation mise en place par ARTM:
  - Changements d'horaire exo pour faciliter le maintien d'un service régulier s'ajustant aux imprévus



# Intégration urbaine et architecturale

Réseau  
express  
métropolitain



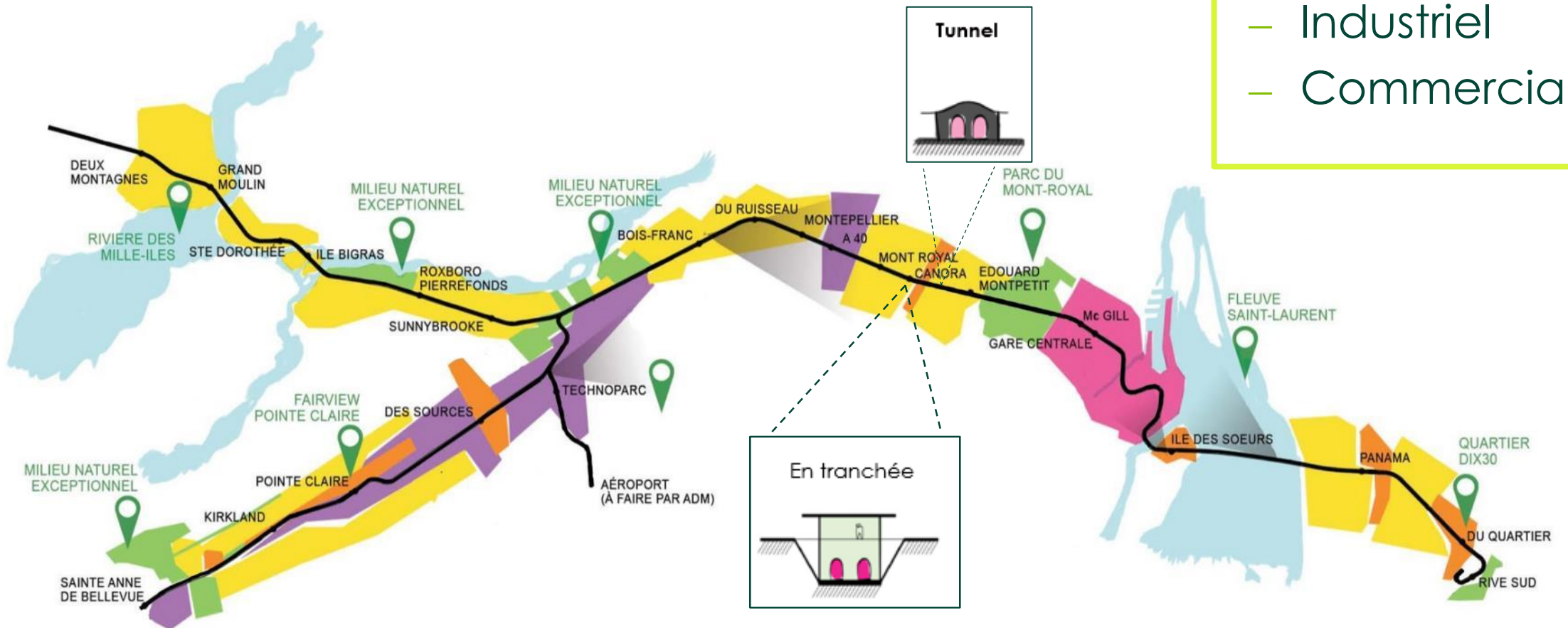


# Rappel des étapes

- 1) Milieux traversés
- 2) Caractéristiques du réseau
- 3) Secteurs homogènes et éléments distinctifs

## Secteurs

- Périurbain
- **Urbain**
- Naturel
- Industriel
- Commercial



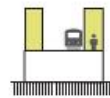
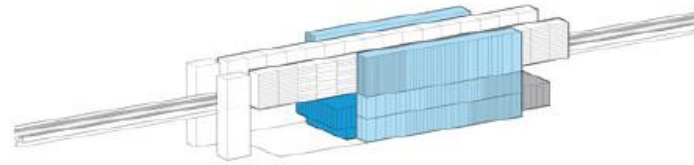
# Approche d'intégration

- Collaboration avec la Ville de Montréal sur l'élaboration des lignes directrices pour l'intégration architecturale, urbaine et paysagère du projet REM
- Comité aviseur sur l'architecture
  - **Mandat:**
    - Comprendre et apprécier la Charte de design développée par Nouvlr
    - Fournir des commentaires sur la signature du REM et son intégration urbaine et paysagère
    - Contribuer à l'enrichissement de l'expérience client et du riverain du corridor
  - **Composition :**
    - REM
    - NouvLR
    - Ville de Montréal
    - Communauté métropolitaine de Montréal
    - Vivre en ville
    - Ordre des architectes du Québec
    - Héritage Montréal
    - Daily tous les jours

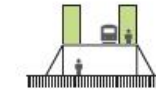
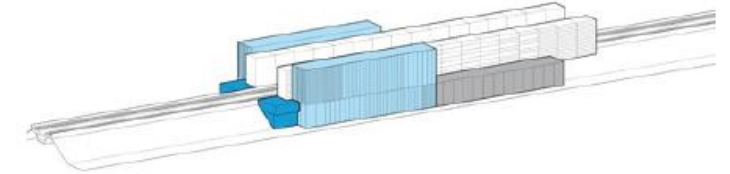
# Volumétrie des stations

## PRINCIPES GÉNÉRAUX

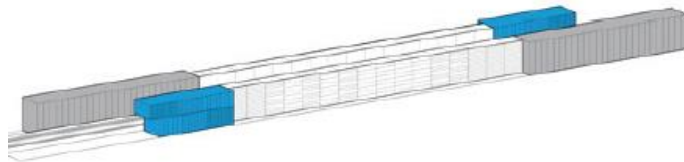
- RENFORCER LA SIGNATURE IDENTITAIRE DU REM PAR L'UTILISATION D'ÉLÉMENTS RECONNAISSABLES.
- FAVORISER LES ALIGNEMENTS POUR PERMETTRE UNE VOLUMÉTRIE ÉPURÉE ET MINIMALISTE.
- INTÉGRER LES ESPACES TECHNIQUES EN CONTINUITÉ DES VOLUMES PRINCIPAUX POUR EN DIMINUER LA PRÉSENCE VISUELLE.
- FAVORISER LE POSITIONNEMENT DE L'ENTRÉE PRÈS DE LA VOIE PUBLIQUE ET AU MÊME NIVEAU.



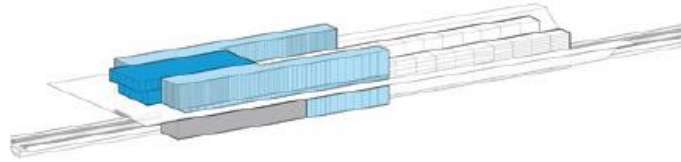
STATION AÉRIENNE



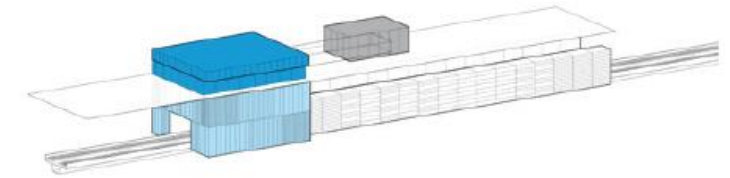
STATION SUR TALUS



STATION À NIVEAU

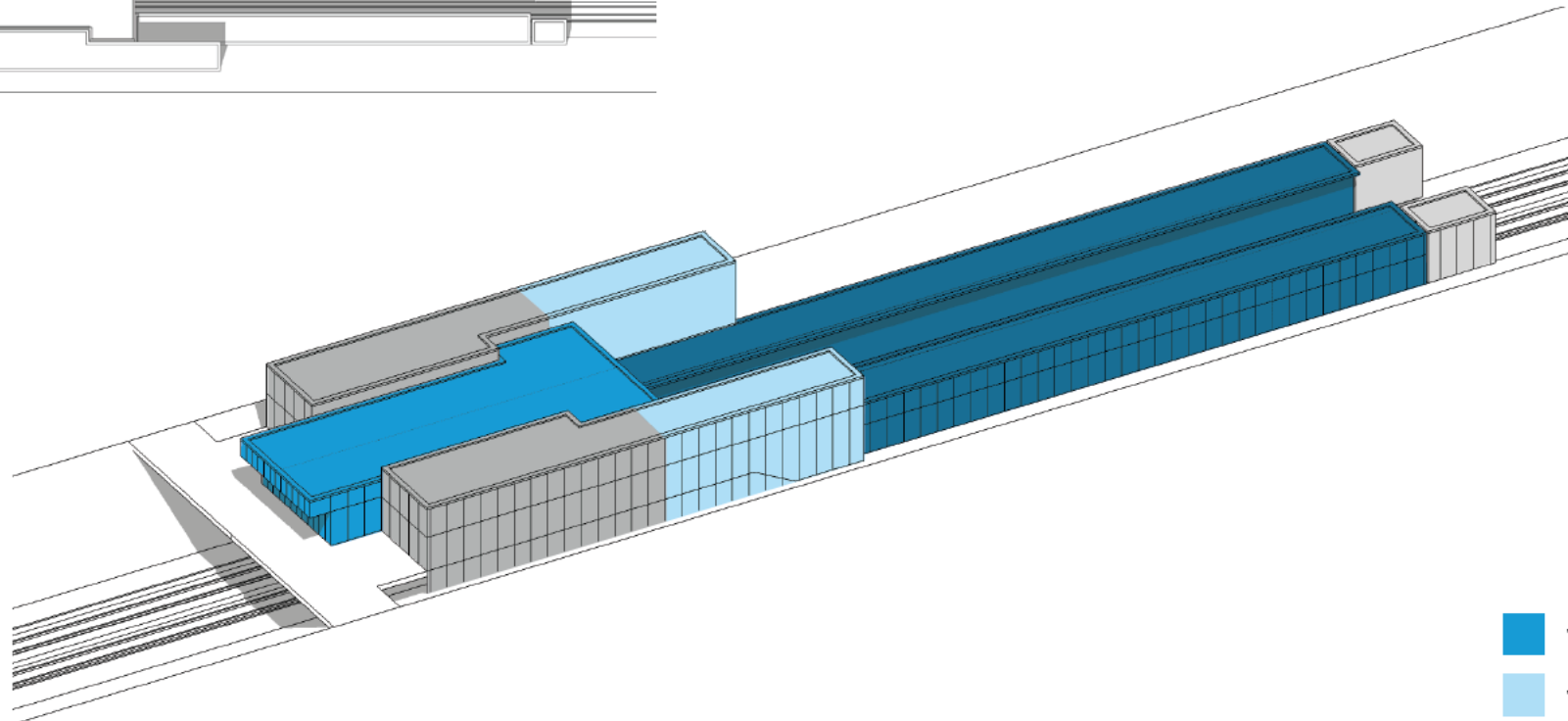
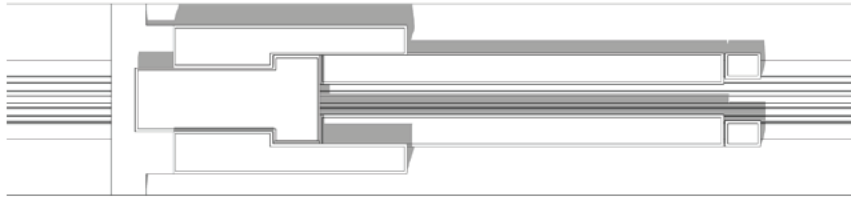







STATION EN TRANCHÉE



STATION SOUTERRAINE

# Station en tranchée type



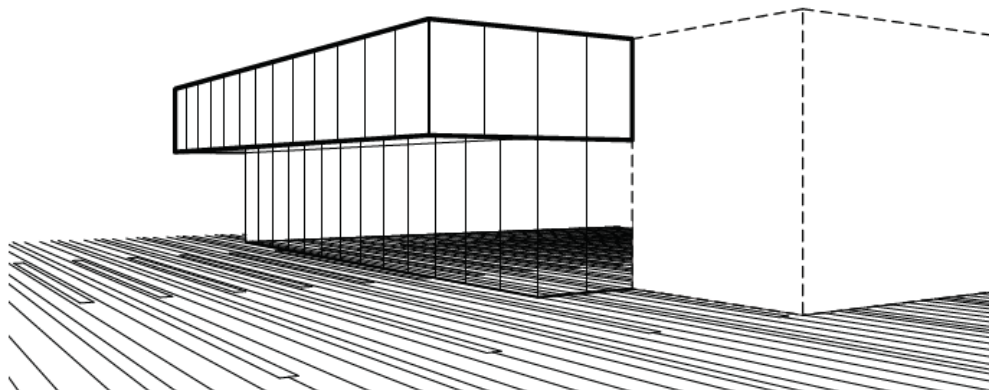
-  Volume d'entrée
-  Volume circulation verticale
-  Volume des quais
-  Volume d'issue/ ventilation
-  Volume technique

STI

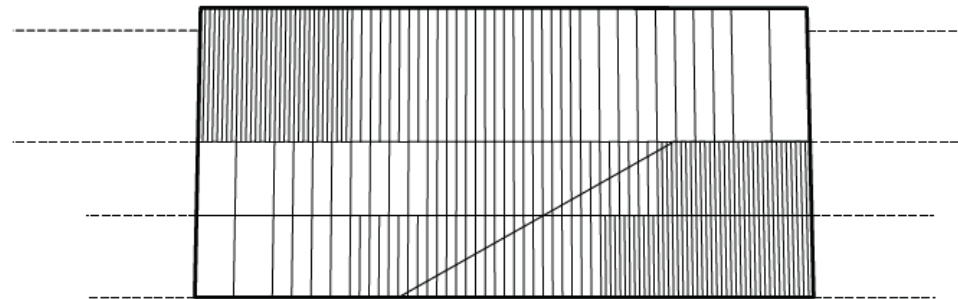


# Traitement des volumes

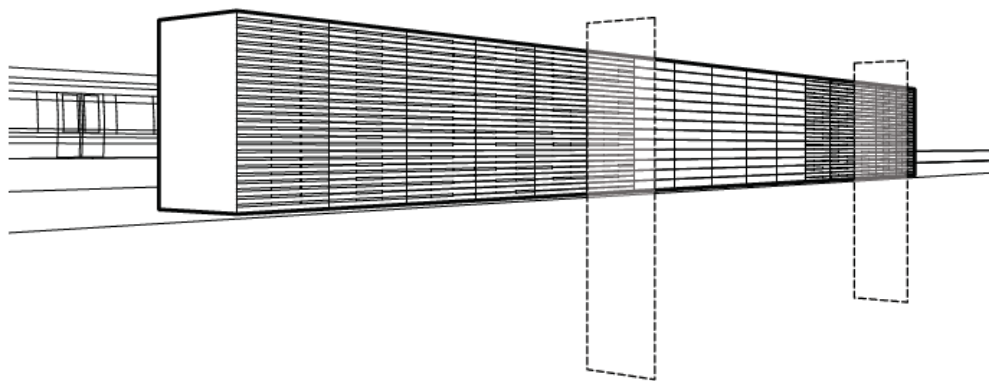
VOLUME D'ENTRÉE



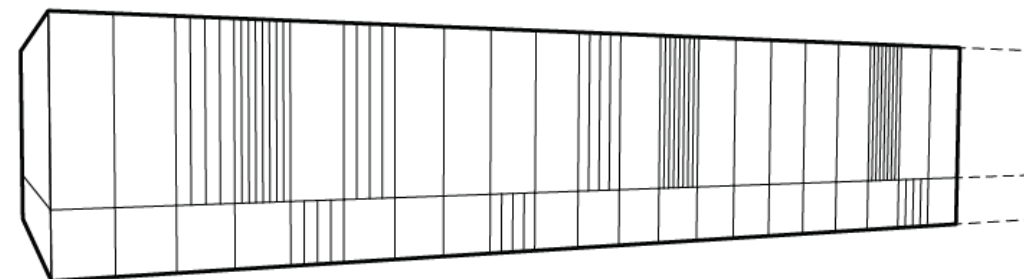
VOLUME DE CIRCULATION VERTICALE



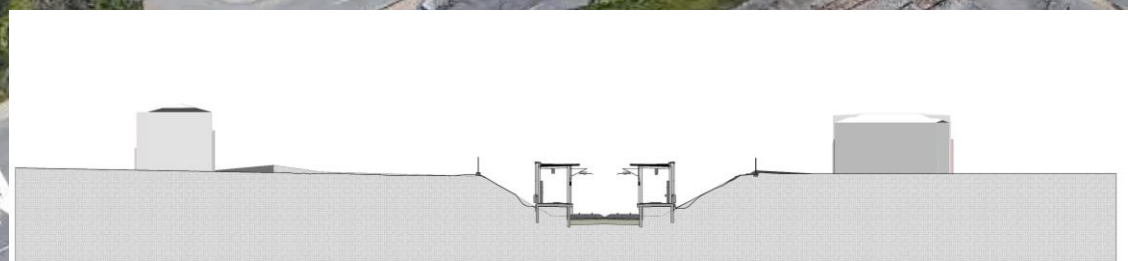
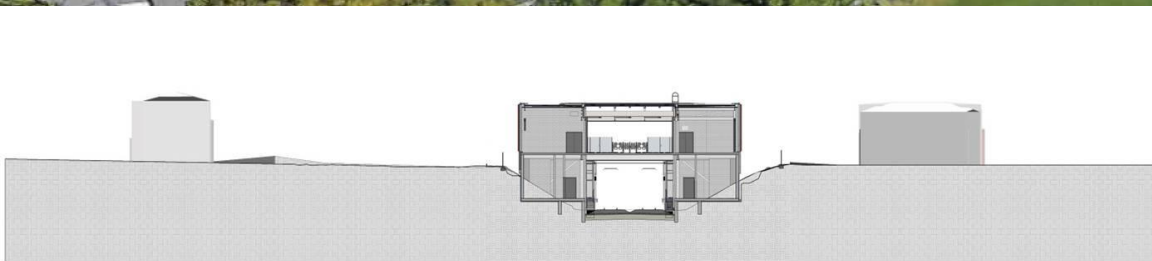
VOLUME DES QUAIS



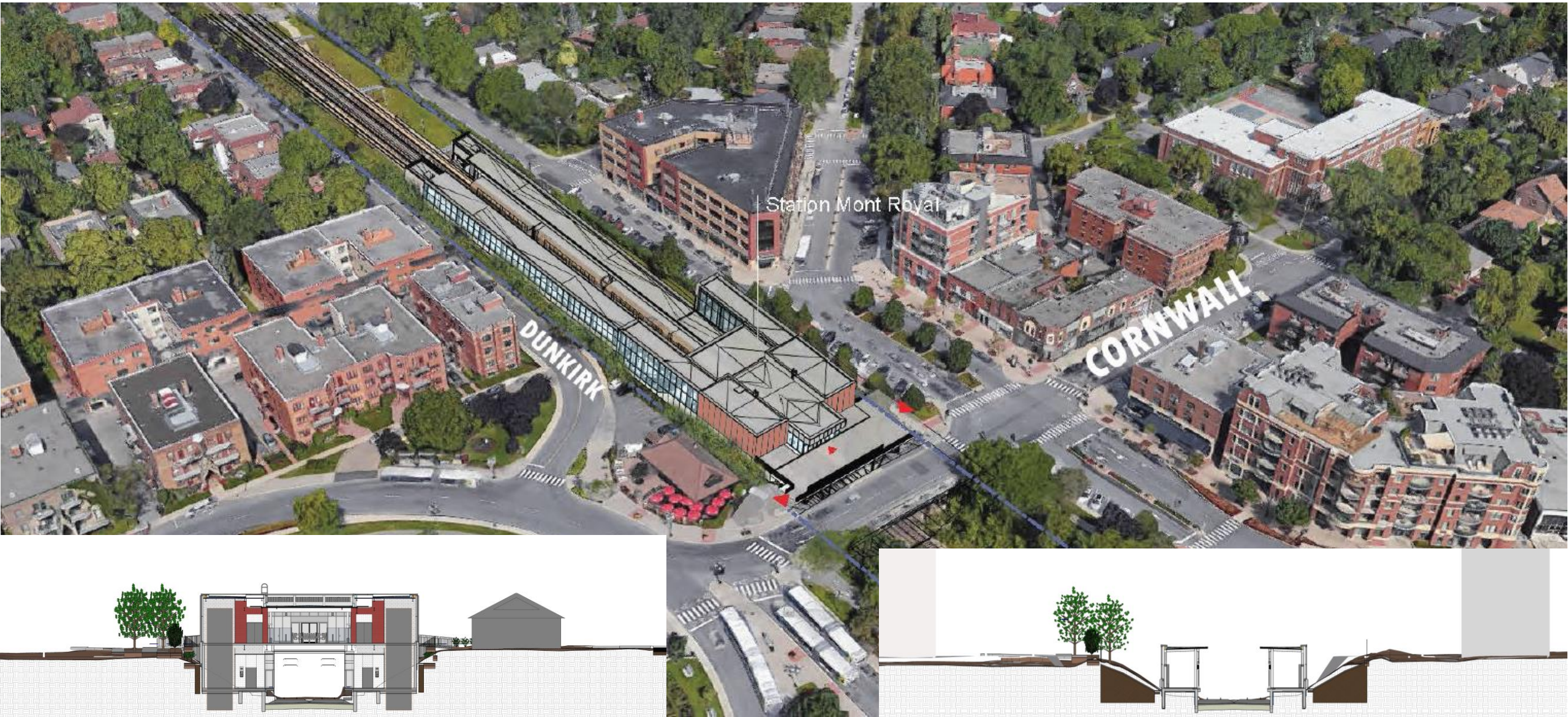
VOLUME TECHNIQUE



# Station Canora | Contexte urbain



# Station Mont-Royal | Contexte urbain



# Intégration dans le milieu urbain

## Intimité des riverains considérée dans la conception des stations

- Verre givré pour limiter la dispersion lumineuse et préserver l'intimité
- Positionnement des éléments techniques afin de réduire la superficie vitrée à proximité des riverains
- Bâtiment fermé, 3 fois plus court que l'actuelle gare
- Hauteur plus basse que les résidences du chemin Canora

## Mettre en valeur le caractère patrimonial de la cité-jardin

- Utilisation de matériaux en harmonie avec le tissu urbain

## Rendus architecturaux : 2019



# Période de questions



# Merci !

**Prochaine rencontre :**

***Dates potentielles : 13 ou 28  
mai (doodle aux membres)***

**Annunciation Parish**





# Annexes



## **Présentation Comité de bon voisinage du 27 février 2019**

### **Le point de vue du citoyen :**

Je ne suis pas très familier avec les voies officielles, comme simple citoyen, je préfère faire mon travail le plus consciencieusement possible et avec mes modestes talents, rendre service autour de moi. Ce qui suit est en mon nom et celui de ma femme.

Avant la venue du REM, il y avait un calme relatif dans le secteur et le va et vient des gens du quartier rendait l'ensemble chaleureux en toute saison. Le coin de rue était propre, accueillant, et je dirais même charmant. Comme entrepreneur, j'avais le souci de donner une bonne impression de mon quartier allant même jusqu'à entretenir l'entrée du sentier à l'arrière de la maison. Les gens appréciaient ce coin de nature sauvage en ville. Ma petite entreprise fonctionnait rondement par sa simple visibilité. Être au centre de l'Île et avoir cette vie paisible était une bénédiction!

Dès le mois juin, l'installation de la zone logistique telle que présentée à la rencontre à l'Hôtel de ville, incluait la rue Dunkirk et la moitié de la rue Kirkfield. Lors de la rencontre tenue chez nous, nous nous étions entendus pour libérer la rue Kirkfield. Or, 7 mois plus tard, rien n'est réglé. Régulièrement des véhicules se stationnent n'importe comment devant les grilles du chantier, bloquant la sortie de notre cours et le sentier pédestre. Et l'utilisation de la rue Kirkfield comme stationnement de 2, 3 ou 4 voitures côté parc, équivaut à une utilisation de la rue comme zone logistique, compromettant ainsi gravement la sécurité des piétons. Sans compter les moteurs qui roulent pendant des heures sous nos fenêtres et qui créent une pollution dangereuse et inacceptable pour la santé.

D'autre part, monsieur Lacroix s'était engagé par lettre, à ce que le REM conserve les abords du chantier propre. Ce qui n'a jamais été fait, sauf à 2 reprises, après que nous ayons plusieurs fois porté plainte. Nous



avons vécu des accumulations de feuilles, de boue, de neige, de glace et de débris de toutes sortes. Ce qui est en contradiction avec l'affirmation de monsieur Lacroix.

L'occupation de la voie publique pour votre zone logistique couvre une superficie 2 à 3 fois plus grande que la mienne. Vous ne payez aucune taxe municipale pour cette occupation. Moi oui, et je n'ai plus les services correspondant aux taxes que je paie. En termes clairs, la cohabitation et le bon voisinage avec le REM est plutôt difficile!

Maintenant, nous ne vivons pas à côté d'un chantier, mais sur un chantier, avec des bruits de pépines, de pelles mécaniques, de foreuses, d'alarme de recul presque 7 jours sur 7. Ça finit pas peser lourd. À cela il faut ajouter le va et vient des camions et pick up nécessaires à la réalisation du chantier. Les heures de travail telles que stipulées par le règlement municipal ainsi que les simples règles de stationnement ne sont même pas respectées. Et aucune instance ne voit à faire respecter ces règles minimales. Ajoutez à tout cela les injures, doigts d'honneur, offres de claques sur la gueule si l'on demande de dégager l'entrée pour pouvoir sortir de la cour et intimidation en tout genre. Vous avez une responsabilité sur le comportement et l'attitude de vos employés et de vos fournisseurs. Responsabilité civile et éthique! (Claudette)

### **Le point de vue de L'Ombrière :**

Quand un client arrive à l'atelier, la phrase classique que j'entends : C'est pas facile de venir chez vous! J'ai complètement perdu le va et vient des gens qui passaient dans le quartier par hasard. Avant les gens trouvaient charmant de découvrir un atelier d'artisan au cœur de la ville. Vous avez détruit ce milieu de vie et brisé cette magie. Après 7 mois d'occupation, je me suis vite rendu compte qu'il me fallait désormais déboursier une somme importante en publicité pour maintenir le navire à flot, et encore, avec une perte de revenu significative : consultation de spécialistes en site Internet, rédactions des textes et prises de photos, achat de publicité... Je dois travailler environ 8 à 10 heures de plus par

semaine pour un salaire réduit. 15 % en 6 mois d'occupation (chiffres en décembre dernier). En résumé, je travaille plus, je dois investir plus pour faire moins.

Le chantier en soi avec le martèlement, le bruit et la circulation des camions nuit énormément à notre concentration et à nos nuits de sommeil, car certains soirs, il n'y a désormais plus aucune place dans la maison pour dormir sans le ronron de génératrice ou de moteur de machinerie, souvent jour et nuit. Nous sommes deux travailleurs autonomes, à domicile. Ma femme est journaliste et doit aussi trouver le calme pour effectuer des entrevues et assurer la rédaction de ses textes.

Les demandes répétées pour trouver des moyens pour que votre chantier progresse, mais avec un minimum de respect, n'aboutissent à rien. Ou si peu! Nous sommes en train d'être submergés sans aucun égard! Pourtant, lors d'une réunion chez nous en juin dernier avec un directeur de chantier, un autre de NouvelR et deux agents de communication, nous avons perçu une évidente bonne volonté à gérer un bon voisinage. Était-ce une intention réelle ou de belles paroles pour nous faire avaler des pilules de plus en plus amères? C'est triste, mais il faut nous battre. Votre objectif semble être d'en faire le moins possible pour les résidents du secteur pour aller le plus rapidement possible ou par inconscience citoyenne. Rien ne se réalise selon les projets annoncés. Y aurait-il un agenda caché? Dont on ne révèle pas les tenants et aboutissants...

Une gare aussi haute, est un autre reflet du manque de respect d'un quartier résidentiel. Votre concept de gare uniformisée sur toute la ligne va à l'encontre d'un consensus social qui demande une vision écologique du bâtiment, selon une intégration harmonieuse à l'environnement. En l'occurrence, un quartier résidentiel!

De plus, ce n'est pas quand le train sera en fonction qu'il faudra penser à atténuer ses désagréments. Une fois en fonction, nous ne pourrons plus aménager des ouvrages sans perturber le service. C'est maintenant qu'il

faut agir pour rendre ce projet novateur et digne d'être cité en exemple. Au rythme où vont les choses, ce n'est certainement pas la gare Canora que vous donnerez en exemple pour vendre votre projet à l'étranger.

### **Quelques infractions parmi des dizaines d'autres y compris celles dénoncées par d'autres riverains:**

- Une génératrice mise en fonction sous nos fenêtres dès 6 h le matin pendant 3 mois;
- Mardi 8 janvier : Le déversement d'un produit chimique, de couleur bleu et vert possiblement toxique, juste devant mon atelier. Pas rassurant!
- Le 1<sup>er</sup> novembre, un camion à contresens sur la rue Montgomery à 15 heure précisément à l'heure de la sortie de classe de l'école secondaire Mont-Royal; Un chauffeur qui me fait un doigt d'honneur parce que je lui fait signe qu'il est dans un sens unique.
- Du 14 au 24 janvier inclusivement, stationnement illégal de plusieurs véhicules sur Kirfield et De Chambois. (Claudette)
- dimanche 24 février : livraison de mazout à 6 h du matin et démarrage du moteur de la pelle à 6 h 20

### **Nos demandes :**

- Nous réclamons l'interdiction en tout temps aux employés du REM de stationner sur De Chambois et les deux culs de sac créés par le chantier. Nous avons un couple de voisins à mobilité réduite, et un autre couple de non-voyants.
- Qu'un entretien soit fait autour et dans la zone logistique pour maintenir la même qualité de propreté qu'avant votre arrivée. (Lac de bouette..)
- Que des mesures compensatoires soient mises en place et rétroactives à partir d'août 2018 pour l'Ombrière et les résident du 7305 de Chambois. Nous ne sommes plus chez nous, nous n'avons plus de quiétude et j'ai du mal à gagner ma vie...
- Qu'une discussion soit entamée le plus rapidement possible sur ces mesures compensatoires.

- Que les autorités en place : La Ville, La Caisse de dépôt et placement, le REM, NouvIR, et le service de police fassent appliquer les règlements en vigueur sur l'Île de Montréal concernant le bruit, le stationnement, les heures de travail... etc.

Claude Lacasse

Claudette Lambert

7305 rue de Chambois

Fait à Montréal, le 18 février 2019

**A l'attention de :****Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) :**

Michael Sabia, Président, Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ)

**CDPQ Infra**

Harout Chitilian, Directeur Exécutif Affaires corporatives et développement

Virginie Cousineau, Directrice des affaires publiques

Jean-Vincent Lacroix, Directeur, Relations médias

Jean-Philippe Pelletier, Directeur adjoint à la réalisation du REM

Elizabeth Boivin, Directrice adjointe, Environnement

Myriam Vallière, Conseillère, Relations avec la communauté (projet REM)

**Groupe NouvLR**

Giovanni Cipolla, Directeur de secteur Deux-Montagnes

Dominique Bérubé, Gestionnaire de site

Guy Jérémie, Chef de discipline environnement

**Gouvernement du Québec**

Francois Bonnardel, ministre des Transports

Pierre Arcand, Député de Mont-Royal–Outremont

**Ville de Montréal**

Valérie Plante, mairesse de la Ville de Montréal

Sylvain Villeneuve, Directeur de l'aménagement urbain et patrimoine

**Arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce**

Sue Montgomery, mairesse d'arrondissement

Christian Arsenault, Président, comité consultatif d'urbanisme (CCU) Côte-des-Neiges/NDG

Lionel Perez, conseiller de Darlington

**Autorité Régionale de Transport Métropolitain (ARTM)**

Pierre Shedleur, Président du conseil

Daniel Bergeron, Directeur exécutif, Planification du transport et de la mobilité

Benoit Gendron, Directeur exécutif, Relation avec les exploitants

Fannie St-Pierre, Chef, affaires publiques et communications

**Société de Transport de Montréal**

Philippe Schnobb, Président du conseil d'administration

Luc Trembay, Directeur général

**Objet :** les riverains demandent au REM la mise en place immédiate du groupe de travail sur le REM en exploitation pour permettre la prise en compte de leurs recommandations, la mise en place d'une concertation avec les différents paliers gouvernementaux et décisionnels impliqués dans l'implantation du REM et l'implantation de mesure de mitigation des impacts du REM

Les riverains de la gare Canora sont inquiets du manque apparent de planification et de concertation entre les différents paliers gouvernementaux et décisionnels dans l'implantation du nouveau REM. Il y a urgence que les intervenants mettent en place des actions concertées et qu'une consultation des riverains soit lancée dès mars 2019.

Les riverains de la gare Canora et les citoyens de Glenmount demandent la mise en place d'un comité de concertation tel qu'annoncé et promis par le REM en juin 2018. Il y a urgence d'agir car la gare est actuellement en construction et les demandes de changements deviendront très coûteuses, voire impossibles. Les riverains réclament le droit de se faire entendre. Le REM se veut un projet intégré et exemplaire, un nouveau modèle à exporter, mais la réalité est qu'il y a un manque de planification due au mode conception- construction accéléré; la baisse de la valeur foncière de leur propriété, et la perte de jouissance de leur propriété du fait des impacts sur leur santé et leur sécurité.

Enfin, les citoyens demandent l'implantation de mesures d'atténuation des impacts de l'implantation du nouveau REM et leur planification de manière à ce qu'elles soient effectives dès la mise en service du REM et pour toute sa durée de vie. Ces solutions de mitigation doivent être intégrées dans la phase de construction actuelle.

Les résidents sont particulièrement inquiets des aspects suivants qui seront développés plus bas:

1. Préservation de la valeur paysagère historique de la cité jardin de Mont-Royal.
2. Impact visuel de la nouvelle gare
3. Impact sonore pour les riverains
4. Ségrégation des circulations avec la hausse de l'affluence à la gare Canora
5. Sécurité des piétons et cyclistes dans le quartier

1. Préservation de la valeur paysagère et historique de la cité jardin.

Le quartier, faisant partie de la ville de Montréal au niveau administratif, est un milieu de vie paisible enclavé par la ville de Mont-Royal, l'axe du train de banlieue et de la voie à haut trafic que constitue Jean-Talon. Ce quartier enclavé fait partie du quadrilatère historique de la cité jardin dessinée par Frederick Todd en 1911.

<https://consultationmr.wordpress.com/tag/cite-jardin/>

La cité jardin visait à implanter un secteur d'habitations de faibles densité intégrées à des rues bordées d'arbres, des rues qui ne suivent pas la grille habituelle des lotissements Montréalais et où l'alignement des bâtiments est régulièrement interrompu pour y intégrer des espaces verts. Véritable poumon vert dans la ville, ce milieu de vie constitue une oasis de verdure et de quiétude, contribuant significativement à la réduction des îlots de chaleur en milieu urbain, ainsi qu'à la qualité de l'air de la ville.

**Les riverains demandent que le caractère historique et paisible du quartier soit conservé et qu'il ne devienne pas un TOD à haute densité avec l'implantation de la nouvelle gare Canora.**

## 2. Impact visuel et pollution lumineuse pour les riverains

Les riverains de la gare Canora n'ont pas accès aux plans de la nouvelle gare. En revanche, selon les informations disponibles, la gare s'implante derrière les quatre premières maisons de la rue De Chambois plutôt qu'à proximité du viaduc sur Jean-Talon. La gare sera aussi directement dans la cour arrière des résidences sur la rue Canora. De plus, il s'agirait d'un modèle-type répété le long du parcours du REM, de Brossard à Deux-Montagne, et si ce modèle peut être approprié pour des emplacements en banlieue de Montréal, il ne s'intègre absolument pas dans le caractère résidentiel à Canora. Un élément signal ou signature serait davantage approprié sur une voie publique, donc en direction de Jean-Talon et non vers les résidences.

Les images de modélisation laissent croire que la gare Canora sera complètement en verre givré sur ses faces latérales, créant un effet de boîte lumineuse directement dans les cours des résidences riveraines. Les riverains sont très inquiets de l'impact que cette luminosité quasi permanente aura sur leur cours arrière et sur leurs fenêtres, ce qui pourrait perturber complètement le rythme circadien de plusieurs citoyens des familles résidant à proximité. De plus, la gare sera 5,5 mètres de haut, très proche des lignes de lots. Pour les résidents riverains il s'agit d'une question de santé car leurs espaces de vie et leurs chambres donnent directement sur la gare. Pour les instances gouvernementales, c'est une question de santé publique.

**Les riverains demandent :**

- a) **De reconsidérer le modèle et le volume de la gare en réduisant significativement la hauteur**
- b) **De reconsidérer le choix des matériaux pour que cette construction soit éco-responsable et tienne compte des critères de réduction de la pollution lumineuse.**
- c) **L'ajout de plantation d'arbres où l'intégration d'un mur végétalisé sur les façades de la nouvelle gare donnant sur les cours arrière.**
- d) **Le remplacement des arbres matures qui ont été coupés par des arbres à croissance rapide.**
- e) **La conduite d'études de photométrie des nouveaux éclairages prévus dans la nouvelle gare et aux abords de celle-ci, démontrant que la conception est réalisée dans le respect des critères de réduction de la pollution lumineuse.**

## 3. Impact sonore pour les riverains

L'étude d'impact sonore disponible sur le site du REM indique un niveau de bruit augmenté pour les résidents riverains aux abords des rues Glencoe et de Chambois à la hauteur du deuxième étage, précisément où sont localisées les chambres. Avec la fréquence accrue des passages de train, cette situation pourrait devenir invivable et pourrait avoir un impact majeur

sur la qualité de vie et sur la santé des riverains. La qualité de vie de l'ensemble des riverains sera également affectée lorsqu'ils voudront profiter de leur cour arrière. Le bruit des trains, même s'il ne dépassera pas les niveaux de bruit actuels, sera dérangeant par sa fréquence augmentée.

**Pour toutes ces raisons, les riverains demandent que des mesures de mitigation de l'impact sonore du nouveau REM soient intégrées au projet avant sa mise en service, et notamment :**

- a) **L'intégration de panneaux fournissant de l'absorption sonore le long des tranchées latérales comme des panneaux de ciments composites utilisés dans des gares ou dans les débarcadères camions.**
- b) **De considérer sérieusement les scénarios de recouvrement complet de la ligne depuis le tunnel jusqu'à l'autoroute 40 ou l'excavation de la ligne pour l'enfouissement plus profond.**

#### 4. Ségrégation des circulations et 5. sécurité des piétons et des cyclistes

L'implantation de la nouvelle gare Canora et l'augmentation de la fréquence de service des trains seront certainement bénéfiques et vont dans le sens du développement durable des transports dans la métropole. Les résidents du secteur sont fiers de soutenir ces principes au sein de leur communauté et de leur ville. Il est envisageable que ce service accru ait des impacts importants sur le transit est-ouest, et que des nouveaux services accrus d'autobus s'ajoutent sur la rue Jean-Talon. Ce transit sera d'autant plus important avec les développements des quartiers Triangle et Royalmount. Cet afflux de circulations supplémentaires nécessitera un débarcadère autobus et un débarcadère pour les voitures.

Des scénarios envisagés, un débarcadère voiture est prévu sur Dunkirk mais il ne semble pas encore dessiné de façon définitive. Il n'est fait mention nulle part d'un nouveau débarcadère / terminus d'autobus. Est-ce qu'il y aura un pôle d'autobus similaire à celui du métro Rosemont? Et si oui, comment la ville et la STM vont gérer la sécurité des piétons et des cyclistes aux abords de celui-ci? La nouvelle gare s'implante derrière les 4 premières résidences de la rue de Chambois plutôt que directement le long du viaduc. Pourquoi laisser un espace vide à ciel ouvert entre le viaduc et la gare? Quelles solutions sont envisagées pour en réduire l'impact visuel et sonore du débarcadère pour les résidents des rues de Chambois et Canora? Il est impératif que soient commandées des études de circulations et des études de design urbain afin de faire une bonne planification concertée entre les différents intervenants et pour déterminer les mesures de mitigation à intégrer. Ces mesures pourraient inclure des murs écrans, des murs anti-bruit, de l'éclairage sécuritaire mais respectant les critères de réduction de la pollution lumineuse pour les riverains et l'intégration de végétation. Les résidents demandent également d'être informés des processus et de la planification par des consultations citoyennes.

Pour ce qui est du débarcadère de voiture, les résidents des rues de Chambois et Kirkfield sont très inquiets de voir leurs rues transformées en voie rapides de transit. Plusieurs options



semblent actuellement à l'étude par la ville de Montreal. L'une des options à l'étude inclus le prolongement de la rue de Chambois à travers le parc Dunkerque pour la faire déboucher sur Jean-Talon, ce qui serait catastrophique pour la vie de quartier, ainsi que la sécurité des piétons aux abords du parc et de l'école. De plus, l'intersection Dunkirk/Jean-Talon est très dangereuse car elle est trop proche de l'intersection Jean-Talon/Canora. Il a un feu de circulation coin Canora, ce qui fait que les automobilistes accélèrent pour ne pas manquer le feu vert et passent à toute vitesse au coin Dunkirk.

Pour toutes ces raisons, les résidents exigent que soient menées des consultations auprès des riverains pour évaluer la possibilité de fermeture permanente du lien vers Jean-Talon par Dunkirk et Kirkfield ou que soient intégrés des aménagements permettant de diminuer la vitesse des voitures traversant le quartier.

De plus, la question du débarcadère et de son impact doit être évaluée de façon plus précise. Les résidents croient qu'il serait possible de le faire par un élargissement de la rue Jean-Talon côté nord, sans déboucher sur les rues Dunkirk, Kirkfield et de Chambois. Ceci permettrait de préserver le parc et la quiétude du quartier.

De plus, les résidents demandent un verdissement des abords du nouveau débarcadère pour voitures afin d'en diminuer l'impact visuel et sonore pour les résidents des rues de Chambois et Kirkfield.

Enfin, les résidents du quartier Glenmount et les riverains de la gare Canora demandent à être rassurés sur la planification de l'implantation du nouveau REM, et que le projet soit soumis à une consultation citoyenne afin de prendre en considération les préoccupations des riverains.


C'est un projet porteur d'avenir pour tous. Toutefois, les informations disponibles laissent croire qu'il y a un manque de planification concertée entre les différents intervenants et les différents niveaux de gestion du territoire : nouvel ère et CDPQ, le gouvernement du Québec, la ville de Montréal, l'arrondissement CDN NDG, la ville de Mont-Royal, le Ministère des transports et la STM.

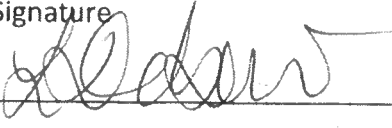
Il y a aussi un manque de transparence dénoncée par les riverains. Il est primordial de réaliser une planification concertée de cet important projet représentant le plus grand investissement de l'histoire du Québec dans les transports collectifs.


Pour toutes ces raisons, les citoyens demandent la mise en place des actions suivantes:

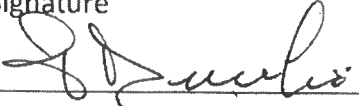
- CDP infra et projet REM: mettre en place la consultation promise par la tenue des groupes de travail prévue;
- Ville de Montréal, Ministère des transports et ARTM: Études de circulations et projections des besoins en transit sur les rues avoisinantes par l'affluence accrue à la gare Canora, ainsi qu'en lien aux nouveaux quartiers le Triangle et Royalmount; Planification d'un débarcadère tout en maintenant des rues sécuritaires pour les résidents et les enfants du quartier, les étudiants de l'école secondaire Mont-Royal et les usagers du parc Dunkerque.
- STM: étude complète du réseau de transport en communs en lien avec ce nouveau pôle REM;
- Nouvel R: concevoir une gare à l'échelle du quartier et intégrée au contexte d'intervention au cœur d'un milieu de vie résidentiel à faible densité; Intégrer les mesures d'atténuation visuelle et sonore requises pour assurer la quiétude des résidents; Respecter les critères de réduction de la pollution lumineuse; Intégrer des aménagements paysager en remplacement des arbres coupés et faisant écran aux nuisances sonores et visuelles tout en préservant le caractère historique de la cité-jardins; Préserver la valeur paysagère du quartier conçu par Frédéric Todd.

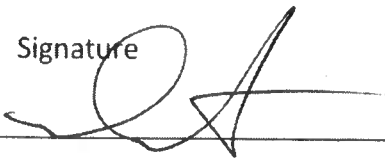
Signataires

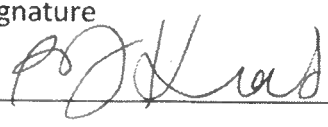
Nom	Signature	Date
Claudette Lambert		26/02/2019

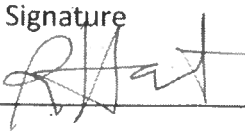
Nom	Signature	Date
Laetitia DEBOU		26/02/2019

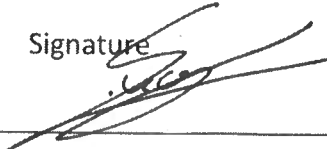
Nom	Signature	Date
DUMOULIN Claude		26 Février 2019


Nom	Signature	Date
Dumoulin		26 Février 2019

Nom Signature Date  
 PASCAL DOUCET  26/02/2019

Nom Signature Date  
 BOBBI KRALS  26/02/2019

Nom Signature Date  
~~ROBBLE~~ HART  26/02/2019

Nom Signature Date  
 CINCON Emmanuel  26/02/2019

Nom Signature Date  
 Danielle Asselin 26/02/2019

Nom Signature Date

---

## PÉTITION

1. **Pour la mise en place immédiate du groupe de travail sur le REM en exploitation afin de permettre la prise en compte des recommandations des riverains dans :**
  - La mise en place des moyens de mitigation des impacts visuels, sonores, lumineux et l'ensemble des impacts sur la santé et la sécurité.
  - L'étude de la circulation aux abords de la gare et la planification du débarcadère de la gare Canora.
  
2. **Pour la mise en place de solutions à court terme en attendant le groupe de travail:**
  - Diminution significative de la hauteur de la gare Canora.
  - Étude d'impacts sonores avec des solutions acceptables intégrées dans les travaux actuels.
  - Diminution de l'impact lumineux de la surface vitrée donnant sur les cours arrière des riverains.
  
3. **Pour le respect des heures de travail tel que stipulé par le règlement sur le bruit de l'arrondissement comme suit : les samedi, dimanche et jours fériés de 10h à 18h.**

Je, soussigné(e), demande au projet REM de donner satisfaction aux demandes ci-dessus.