Rencontre du comité de bon voisinage du REM à Canora et Ville-de-Mont-Royal – Faits saillants et réponses aux questions

Date et heure : 24 novembre 2020, 18h30 à 20h

Lieu : En ligne, via la plateforme icastPro

Faits saillants de la rencontre

- Environ 80 participants
- Près de cinquante questions reçues en avance et posées lors de la soirée
- 15 intervenants membres du comité de bon voisinage présents pendant la séance d'information et la période de questions :
    - 4 représentants pour le projet REM
        - Giovanni Cipolla, chef antenne Deux-Montagnes, NouvLR
        - Patrizia Cusinato, conseillère relations avec la communauté NouvLR
        - Jean-Philippe Pelletier, directeur Réalisation Deux-Montagnes, REM
        - Marie-Amélie Taschereau, Gestionnaire Environnement, REM
        - Myriam Vallière, conseillère relations avec la communauté, REM
    - 6 membres citoyens du comité
    - 2 représentants du milieu scolaire
    - 3 représentations municipaux
    - Pierre Guillot-Hurtubise, facilitateur

Déroulement de la rencontre :
- Présentation sur le REM et les travaux
- Période de questions : réponse aux questions des membres, puis à celles reçues d'avance et à celles posées par les participants lors de la soirée (par le biais d'un module de questions).

Contenu de la présentation :
- Mise à jour sur le projet REM
- Le REM à Canora et Ville-de-Mont-Royal – État de situation depuis le dernier comité

- Travaux en cours et à venir

Sujets principaux lors de la période de questions :
- Climat sonore et murs antibruit (12)
- Impacts des travaux (12)
- Aménagement et accès aux stations (11)
- Échéancier du projet et des travaux (3)
- Communications sur le projet (1)

La documentation présentée pendant la soirée est disponible au lien suivant : https://rem.info/fr/evenements/rencontre-virtuelle-du-comite-de-bon-voisinage-des-stations-canora-et-ville-de-mont

Vous trouverez la présentation PowerPoint de la rencontre ci-dessous.

Réponses écrites

Un volume important de questions a été posé lors de la soirée et notre équipe n'a pu répondre à toutes les questions. Vous trouverez ci-dessous l'ensemble des questions répondues lors de la soirée, ainsi que celles laissées en suspens.

Questions des membres

1) **Il y a 8 bombonnes de gaz propane non sécurisées près de mon ma résidence. Je pense que c'est dangereux. Pouvez-vous agir sur ceci?**
   - L'utilisation de bombonnes de gaz permet qu'il y ait moins d'intervention pour le remplissage des systèmes de chauffage temporaire. Nous allons toutefois voir à sécuriser ces bombonnes.
2) **Les travaux de raccordement d'aqueduc et d'égout sur l'avenue Kirkfield devaient durer deux semaines, finalement ça en aura pris 9. Est-ce qu'il y aura d'autres surprises comme ça?**
   - L'échéancier prévu était sur la base de l'information que nous avions de la part de notre sous-traitant. Nous avons été malchanceux avec la température pendant les travaux. Nous sommes désolés de cette situation.
3) **À quel moment allons-nous récupérer l'accès à l'intersection Chambois-Kirkfield?**
   - Le pavage sur la rue Kirkfield devraient se terminer cette semaine.
4) **Depuis que le chemin Dunkirk, le secteur Chambois-Kirkfield est enclavé, loin des grands axes. Est-ce que vous vous assurez auprès des services d'urgence que nous puissions toujours être desservi par les premiers secours?**
   - L'ensemble des trajets et des accès aux services d'urgence est prévu aux plans de gestion de circulation et accepté par les services d'urgence.
5) **La configuration du site fait que les travaux sont difficiles, à Canora, il y a 4 chantiers à la fois. Les enjeux de coordination font que les riverains sont les derniers considérés. Pourriez-vous nous faire passer avant parfois?**
   - Le retard dû à l'arrêt de chantier durant 8 semaines amène à une coordination plus complexe avec un cumul de sous-traitants qui travaillent au même endroit. Ce que vous percevez comme un manque de considération est en fait une volonté de maintenir

l'échéancier des travaux, pour terminer au plus vite nos activités dans le quartier. Ce n'est certainement pas parfait, mais des efforts sont faits au quotidien pour trouver les scénarios générant le moins d'impacts pour les riverains.

6) **Avec le délai de 18 mois à l'échéancier du REM, est-ce que les travaux de la station Canora vont être prolongés autant ou les travaux respecteront l'échéancier prévu pour 2022?**
   - Les principaux impacts sur l'échéancier du projet est surtout concentré à l'intérieur du tunnel Mont-Royal. La construction des stations et des voies ferroviaires continue selon l'échéancier planifié et la construction des stations devrait être complétée vers la fin de l'année 2021.

7) **Depuis quand et pourquoi y a-t-il une seule station de suivi sonore pour les 4 chantiers aux environs de Canora qui s'étendent sur plusieurs centaines de mètres?**
   - Il y a toujours eu une seule station de suivi sonore qui fonctionne à la fois, du côté est quand les travaux majeurs étaient situés à l'est, et du côté ouest quand les travaux majeurs y étaient concentrés. Bien qu'il y ait une seule station de relevé sonore permanente, des mesures ponctuelles de bruit sont également prises aux abords des chantiers. L'emplacement de la station de bruit permanente est fixé en fonction des modélisations acoustiques qui détermine l'endroit le plus à même d'être touché par les travaux à impact sonore important.

8) **Où en est la Ville de Montréal dans sa réflexion sur l'aménagement autour de la station Canora? Y a-t-il des plans disponibles, y aura-t-il des consultations des riverains?**
   - Une table de travail a été mise en place avec la Ville de Montréal, REM, NouvLR et le CN pour planifier l'aménagement aux abords de la station (chemin Canora, chemin Dunkirk, intersection Jean-Talon/Wilderton/Bates). Pour ce qui est de la méthode pour aller à la rencontre les riverains, elle n'est pas encore déterminée, mais le comité de bon voisinage pourrait être mis à profit. Dans les prochains mois, nous pourrons présenter les développements.

9) **En raison de la proximité du restaurant Pizzaiolle face aux chantiers du REM, nous sommes très concernés par le rétablissement de la circulation sur le pont Cornwall, peut-on avoir une date approximative pour la remise en opération du pont?**
   - La réouverture du pont Cornwall est prévue en même temps que la finalisation de la dalle-parc, en octobre 2021.

10) **Pourquoi la nouvelle station est-elle aussi volumineuse et mal intégrée dans le paysage?**
   - Plusieurs éléments expliquent la taille des stations. D'abord, les quais des stations doivent être proportionnels à la longueur d'une rame de métro en période de pointe, soit environ 80 mètres. Avec le volume d'entrée, la station totale a une longueur d'environ 110 mètres de long, soit environ 3 fois plus courte que les anciens quais. Contrairement aux anciens quais, nous avons maintenant des bâtiments fermés et tempérés, nous avons des espaces techniques nécessaires (électrification, ventilation, télécommunications, etc.) ainsi que les requis liés à l'accessibilité universelle des stations (ascenseurs, escaliers roulants, espaces de circulation, etc.).

11) **Est-ce que le REM a des circuits attitrés pour le passage des camions et des équipements lourds? Comment faites-vous pour qu'ils soient respectés par les camionneurs?**
   - Il y a des parcours entendus avec la Ville pour le camionnage, que nous rappelons régulièrement aux camionneurs.

12) **Y a-t-il des matières dangereuses évacuées par Ville-Mont-Royal et par quel chemin?**

- Aucune matière dangereuse n'a été évacuée par la sortie du tunnel du côté de Canora.

13) La clôture en haut de la passerelle temporaire semble basse. Est-ce suffisamment haut pour être sécuritaire?

- La passerelle est conforme aux exigences réglementaires et sécuritaire pour des infrastructures qui desservent le grand public.

14) Pourquoi ne mettez-vous pas des murs antibruit partout le long des voies, des deux côtés?

- Le REM est régi par un décret du ministère de l'environnement qui précise comment nous devons intégrer le REM au niveau des impacts sonores. Dans ce décret, nous sommes réglementés par une grille du MTQ identifiant les seuils d'impact significatif ou non. La modélisation sonore faite par NouvLR a identifié les endroits où le passage du REM générerait des impacts significatifs. C'est à ces endroits que nous installerons des murs antibruit. Des tests de suivi sonore nous permettront de revalider si les murs antibruit permettent de faire respecter les niveaux sonores auxquels nous sommes assujettis, ou si des mesures supplémentaires doivent être ajoutées.

15) Nos entrées de stationnement sont souvent entravées partiellement par les véhicules des travailleurs. Quelles sont les conséquences pour vos fournisseurs qui ne respectent pas les règles de stationnement et les chemins de camionnage?

- Il n'y a pas d'excuse pour que les travailleurs bloquent les entrées des résidences, mais ceux-ci sont assujettis à la même réglementation que les autres citoyens pour ce qui est du stationnement sur rue. S'il y a des véhicules qui entravent votre stationnement, donnez-nous la plaque, nous allons prendre action auprès des personnes concernées.

16) Pourriez-vous éviter de livrer vos matériaux à l'heure de la rentrée des classes (entre 8h et 8h30) à la zone de chantier près de l'avenue Montgomery? On risque des accidents chaque jour.

- Il n'est pas possible d'éviter ces heures de livraison du matériel. Toutefois, la présence de signaleurs routiers permet d'assurer la sécurité des piétons et autres usagers de la route.

Climat sonore et murs antibruit

17) Quand est-ce que l'étude détaillée sur le bruit lié à l'opération du REM sera rendue disponible?

- REM achève la validation des données figurant dans l'évaluation détaillée du bruit de NouvLR.
- Dès que cela sera fait, l'étude détaillée sur le bruit lié à l'opération du REM sera disponible sur notre site web en début d'année 2021.

18) Pourquoi ne pas faire des murs anti-bruit partout? Pourquoi les murs antibruit sont-ils seulement localisés sur une petite section, et non sur tout le long du chemin de fer? Pourquoi n'y a-t-il pas de murs anti-bruit entre les quais de la station Canora côté ouest et la limite de Ville Mont-Royal?

- L'emplacement est déterminé là où des murs sont nécessaires pour atténuer les impacts significatifs identifiés modélisation, selon la grille d'analyse du Ministère des Transports.
- La modélisation tient compte de plusieurs intrants, dont la topographie, ce qui peut expliquer pourquoi des murs ne sont pas nécessaires de manière continue.
- Ceci étant dit, le programme de suivi sonore permettra de vérifier si les murs permettent

de répondre aux exigences du décret. Sinon, nous apporterons les correctifs nécessaires.

19) Serait-il possible de couvrir entre les deux quais?

- Chacun des quais est recouvert et fermé mais il n'est pas prévu de couvrir l'espace entre les deux quais.

20) Quels seront les impacts sonores pour les résidents de la rue de Chambois côté sud entre Kirkfield et Douglas?

- Nous assumons que la question porte sur les résidents dont les maisons ne sont pas aux abords de la voie ferroviaire, mais de l'autre côté de la rue Chambois.
- Puisque le son se propage de façon linéaire, toutes les structures situées entre la voie et vos résidences créent un effet tampon pour le son provenant du REM.
- Cela veut dire que la station et les murs seront installés dans le couloir ferroviaire à proximité des rails réduiront le son à la source, qui provient majoritairement du passage sur les rails. Ensuite le talus, la végétation dans le sentier municipal, puis la première rangée d'habitation, et enfin la rue agissent également comme tampon.
- L'impact sonore à vos résidences ne sera pas significatif.
- Le programme de suivi sonore qui sera réalisé en période estivale après la 1ere, 5e et 10e année d'opération nous permettra de vérifier la performance des mesures d'atténuation, et mettre en place des correctifs au besoin.

21) Le dispositif anti-bruit au sud s'arrête à la limite entre ville Mont-Royal et Montréal, du côté de ville Mont-Royal. Est-ce que la modélisation et l'analyse ont été produites pour ville Mont-Royal seulement ?

- L'analyse a été faite pour tout le projet, en tronçon.
- Dans le cas vous concernant, le tronçon analysé part de la sortie du tunnel Mont-Royal, jusqu'à la station Du Ruisseau.
- Dans l'intervalle entre la limite des murs et la station Canora, le ralentissement des voitures du REM à l'approche de la station et la présence des quais et de la station agissent comme atténuation au bruit.
- Le niveau de décibels anticipé à cet endroit ne nécessite pas la mise en place d'un mur.

22) Est-ce que des murs d'intimité seront aménagés derrière les résidences des riverains pour garder la quiétude du voisinage et éviter les regards indus puisque nous apprenons qu'une piste cyclable sera aménagée dans le sentier? Ce n'était pas la vocation première du sentier. Cela amènera plus de circulation et de bruit.

- Le sentier derrière les résidences de la rue De Chambois sera remis à l'état initial à la fin des travaux.
- Ce sentier est en territoire municipal, et l'aménagement piétonnier et cyclable de ce sentier est donc de responsabilité municipale.
- Pour le moment, il n'est pas prévu que REM aménage des infrastructures permanentes entre les résidences de la rue de Chambois et ce sentier.

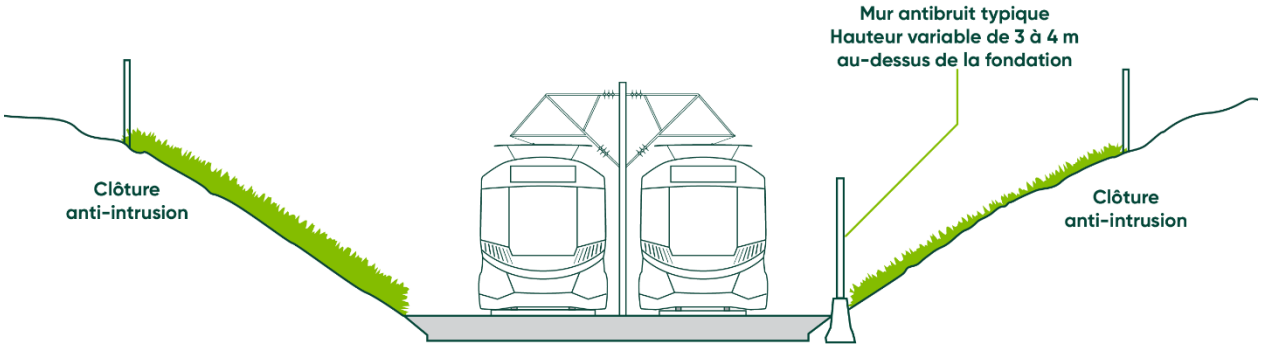
23) **Je vis dans une des maisons de ville sur le Chemin Canora où mon jardin est adjacent à la voie ferrée du REM. Il y a actuellement une clôture de sécurité qui sépare mon jardin de**

l'emprise et des voies ferrées du REM. Je crois savoir qu'une passerelle pour piétons sera construite pour permettre l'accès à la gare de Canora depuis l'angle de Jean-Talon et du Chemin Canora. Quelle sera la distance entre la passerelle pour piétons et la clôture de sécurité dans ma cour ? Je suis préoccupé par la protection de la vie privée.

- Nous avons jeté un coup d'œil aux représentations architecturales de la gare de Canora. Vous pouvez voir que la nouvelle passerelle pour piétons est située à l'intérieur de la voie ferrée, un peu plus bas que les limites de propriété des arrière-cours de la route de Canora.
- La clôture sera approximativement à la même distance de vos résidences que le mur de la station.

24) Des détails sur le mur anti-intrusion sur Dunkirk, quel est sa hauteur? La clôture anti-intrusion près de la station Canora côté ouest sera-t-elle en haut ou en bas du talus ? Quel est son emplacement vs le mur antibruit? Laisserez-vous un couloir végétal de long de la rue? Pourrait-on voir un schéma, une photo?

- Les clôtures anti-intrusion dont nous avons présenté des images à titre indicatif (diapo 31) ont une hauteur de 2,4 mètres de haut et remplaceront la clôture actuelle au long de l'emprise, dégradée par endroit.
- La coupe ci-bas représente la situation générale de l'emplacement des murs antibruit et des clôtures anti-intrusion dans le secteur Canora et Mont-Royal.



- Les murs antibruit quant à eux sont installés près des rails pour réduire le bruit à la source, excepté un seul, celui situé à l'intersection entre le chemin Dunkirk et l'avenue Glencoe.
- Ce mur servira à atténuer le bruit de la sous-station électrique située dans l'emprise ferroviaire et sera donc situé en haut de talus. Il aura une hauteur de 3,5 mètres de haut.

25) Quand les panneaux acoustiques seront-ils installés pour la portion près de la station Canora?

- Afin d'éviter les graffitis avant la mise en service du REM, les panneaux préfabriqués ne seront installés qu'avant la période d'essai sur les voies ferrées, donc vers la fin 2022 ou au début de 2023.

26) Quand le REM installera-t-il des écrans verts naturels pour atténuer la poussière, la lumière et le bruit pour les résidents du chemin Canora, particulièrement entre les rues Jasper et Côte-de-Liesse?

- Il n'est pas prévu d'installer de murs antibruit, ni d'écrans végétaux à cet endroit.

- Des mesures d'atténuation sont utilisées lorsque possible et nécessaire pour atténuer l'impact des travaux, comme des murs antibruit ou de l'arrosage contrôlé pour réduire la poussière issue des travaux.

27) Les murs antibruit sont tous blanches et un rêve de graffeurs. Toute autre couleur que le blanc se serait fondue dans le quartier et dans l'environnement. Un vert foncé, un noir, un marron ? Tout ce qui n'est pas blanc. Je suis sûr qu'ils ont tous été commandés en blanc mais nous devrions reconsidérer le choix de la couleur. Je suis sûr qu'ils seront tous graffitis même avec une clôture et une haie. Ce sera un problème permanent pour le REM à l'avenir et ne sera pas toléré dans les zones résidentielles.

- Afin d'éviter les graffitis avant la mise en service du REM, les panneaux préfabriqués ne seront installés qu'avant la période d'essai sur les voies ferrées. NouvLR doit nous livrer les murs antibruit dans un état neuf une fois l'infrastructure terminée.
- Les surfaces des structures ou tout revêtement mural à surface poreuse sont traitées avec un produit anti-graffitis. Ce revêtement facilite, entre autres, le nettoyage des surfaces. Nous avons également veillé à ce que le fournisseur responsable de l'opération (GPMM) enlève les graffitis rapidement, en fonction de chaque situation et de chaque lieu (entre 4h et 48h).

Impact des travaux

28) André C. Gauthier : L'échéancier pour la fin des travaux du pont Cornwall est-il respecté? Quand est la date de la mise en service?

- Les travaux du pont Cornwall doivent être complétés en octobre 2021. Le pont sera alors réouvert, dès que les travaux de la dalle-parc seront terminés.

29) Pourquoi certains groupes électrogènes fonctionnent le soir et la nuit ? Au-delà des nuisances sonores, je m'interroge sur leurs impacts écologiques. Est-ce une préoccupation pour le REM ?

- Avec les températures qui refroidissent, nous devons utiliser des appareils de chauffage le soir et la nuit pour certaines activités, dont des activités de bétonnage pour assurer la qualité du béton.
- Les équipements seront positionnés entre les quais de la station afin que ceux-ci agissent comme écran anti-bruit.
- Nous mettrons en place d'autres mesures d'atténuation afin que les normes de bruit soient en tout temps respectées la nuit.
- Concernant les impacts écologiques, nous effectuons un suivi de la qualité de l'air pour s'assurer que celle-ci demeure bonne. Avec l'hiver, nous n'anticipons pas d'enjeux puisque la neige et l'eau agissent comme abats-poussières naturels. Nous avons également un programme de compensation des GES par de la plantation d'arbres dans le projet pour mitiger ce type d'impact.

30) Pourquoi les nouveaux rails sont-ils beaucoup plus élevés à la hauteur de l'avenue Thornton notamment ? Y aura-t-il des mesures d'atténuation de bruit que ce haussement ne manquera pas de provoquer ?

- Les nouveaux rails seront installés à la même hauteur que les anciens rails. Il y a eu de l'excavation dans l'emprise donc la remise en place du ballast et des rails peut donner une perception de différence, mais c'est bien la même hauteur qu'avant.
- Il n'y a pas de mesures d'atténuation du bruit prévues du côté chemin Canora près de l'avenue Thornton.

31) Nous éprouvons depuis des mois des enjeux de sécurité pour les piétons empruntant le trottoir de la rue Canora entre Jean-Talon et Brookfield. Il y des bicyclettes, des mobylettes... aucun civisme. Est-ce possible de mettre une consigne claire aux deux extrémités du trottoir que les personnes doivent descendre de leur bicyclette/mobylette et marcher. Une surveillance serait grandement appréciée.

- Des affiches ont été ajoutées à la signalisation en place pour sensibiliser davantage les cyclistes et mobylettes.

32) Qu'en est-il des arbres morts le long de la voie ferrée? Quand allez-vous les couper?

- Dans toutes nos interventions, nous limitons au minimum les coupes d'arbres. Les arbres morts sont coupés s'ils représentent un danger (pour les fils électriques, de tomber sur les voies, pour les citoyens, etc.)

33) La COVID a le dos large pour CPDQ : des roulottes supplémentaires, des bruits non essentiels additionnels, de très nombreux camions lourds « perdus » sur les rues résidentielles, etc. Vous ajoutez des roulottes pour le respect des mesures sanitaires, mais on voit régulièrement vos ouvriers ne respecter aucunement la distanciation ou le port du masque. Bref, vous imposez des présences dangereuses pour la communauté et le respect de la qualité de vie des résidents (roulottes, ouvriers qui n'ont pas toujours l'air super responsables dans un environnement de jeunes, oublis de génératrices toute la nuit, etc.) pour un semblant de respect des mesures sanitaires par vos ouvriers.

- Nous travaillons en étroite collaboration avec la CNESST pour l'élaboration, l'implantation et le suivi des mesures sanitaires sur les chantiers. Les consignes sanitaires sont d'ailleurs répétées régulièrement auprès des travailleurs.
- Nous collaborons également avec les instances municipales pour la mise en place des roulottes et zones de chantier pour limiter l'impact sur le voisinage.
- L'équipe de relations avec la communauté du REM (info@rem.info ou 1-833-736-4636) demeure disponible afin de trouver des solutions aux enjeux spécifiques pouvant impacter le voisinage.

34) Les lumières situées près du passage à niveau Jasper-Lazard sont très fortes la nuit. Est-ce possible de les réduire après 21h?

- Les lumières utilisées sur les chantiers le sont pour des questions de sécurité. Nous allons toutefois vérifier cet élément de façon plus spécifique.

35) La poussière issue des travaux est soufflée par le vent du site de construction à nos voitures et nos habits lorsque nous nous promenons dans le quartier. Ceci cause des allergies supplémentaires à nos enfants, malgré le port des masques COVID.

- Concernant l'enjeu de poussières, certaines mesures sont utilisées pour minimiser les

impacts de la construction sur le voisinage. Nous utilisons lorsque nécessaire des abats-poussière ainsi que de l'arrosage contrôlé sur les espaces de travail. Un camion-balai circule régulièrement dans les rues environnant les chantiers Canora et Ville Mont-Royal pour ramasser la poussière au sol.

36) Concernant les problèmes de poussières et de terre aux alentours des travaux, nous avons déjà fait une plainte à ce sujet près de Canora. Sur Brookfield tout particulièrement, il ne semble pas avoir de balais qui passent régulièrement. De plus, ce tronçon est fréquemment une aire de stationnement pour toute sorte de camions, remorques et autres ce qui gêne l'entrée et la sortie de nos stationnements souterrains.

- Un camion-balai circule régulièrement dans les rues environnant les chantiers Canora et Ville Mont-Royal pour ramasser la poussière au sol, hors de la période hivernale. Toutefois, n'hésitez pas à contacter régulièrement l'équipe de relations avec la communauté du REM si cet enjeu est récurrent (info@rem.info ou 1-833-736-4636). Cela permettra de porter une attention plus spécifique.
- Pour ce qui est du stationnement des travailleurs sur rue, les consignes données sont de respecter la réglementation municipale pour le stationnement et d'éviter de bloquer des entrées résidentielles.

37) Vous avez creusé un énorme fossé de 3X3 mètre de chaque côté de la voie entre Jasper et Morrison. Sont-ils permanents? À quoi servent-ils?

- Dans le cadre de la réfection complète de l'emprise ferroviaire en vue du passage du REM, des travaux de drainage ont été effectués, ce qui explique les fossés observés cet automne. Ils ne sont pas permanents.
- Les talus seront réaménagés et ensemencés.

38) Quel est le revêtement vert posé sur les côtés des voies de chemin de fer?

- Le revêtement vert posé sur les talus à l'intérieur de l'emprise ferroviaire consiste en de l'ensemencement végétal, dans le but de reverdir ces talus, en amont de la mise en service du REM.

39) Il y a aussi des enjeux de stationnement pour les résidents sur le chemin Canora ... est-ce possible d'avoir des lieux de stationnements pour les ouvriers?

- Pour faciliter la situation au niveau du stationnement des travailleurs et limiter les véhicules stationnés dans les rues résidentielles, NouvLR loue des espaces de stationnement situés sous le Chemin de la Côte-de-Liesse et utilise un autobus scolaire pour amener au chantier les travailleurs.
- Nos travailleurs sont également invités à se stationner de sorte à éviter de surcharger les rues riveraines, mais sont évidemment assujettis à la réglementation municipale, comme tout autre citoyen.
- Nous faisons régulièrement des rappels à cet effet, de même qu'aux comportements de bon voisinage attendus.

Aménagement et accès aux stations

40) La Gare Canora est-elle de la même hauteur que celle de VMR?

- La station Canora a une hauteur moyenne de 6,4 mètres à partir de la voie publique, tandis que celle de VMR a une hauteur moyenne de 5,4 mètres à partir de la voie publique.
- Il faut savoir qu'à Canora, la topographie du secteur est particulière. Il y a une variation d'environ un mètre entre les niveaux des cours arrière des résidences situées à l'est et à l'ouest de la voie ferroviaire. Le chemin Canora est aussi en pente descendante vers le Nord, pour un dénivelé de 4 mètres entre la rue Jean-Talon O. et l'extrémité nord de la station.
- C'est ce qui explique cette variation de hauteur moyenne.

41) Peut-on voir un rendu de la station Canora côté nord, incluant les sorties de secours et les murs antibruit?

- Malheureusement, nous ne disposons pas d'un rendu de cette perspective.
- Les rendus des stations sont disponibles sur notre site web au rem.info/stations

42) La station Ville-de-Mont-Royal est bien mieux intégrée au paysage avec sa brique brune. Serait-il possible de faire la même chose avec la station Canora pour rappeler la brique des maisons et respecter l'aménagement urbain?

- Il n'est pas prévu de revoir l'aménagement des stations.
- Les lignes directrices d'architecture ont été élaborées en collaboration avec les partenaires municipaux. Un comité aviseur composé d'experts dans divers domaines, dont un représentant de la Ville de Montréal, se penche spécifiquement sur cette question afin d'assurer une intégration harmonieuse.
- La mise en place d'un groupe de travail sur l'intégration du REM en exploitation a permis de discuter de certaines bonifications à apporter, notamment à la station Canora, de concert avec des citoyens voisins.

43) Comment seront aménagés les abords de la station, ainsi que les intersections des rues Dunkirk/Jean-Talon, Kirkfield/De Chambois à la fin des travaux? Est-ce que la rue Dunkirk va demeurer fermée vers Jean-Talon? Si cette sortie est maintenue, sera-t-elle rendue plus sécuritaire?

- Des arbres et arbustes, ainsi que des plantes grimpantes seront aménagés de part et d'autre de la station afin d'offrir un écran visuel entre la station et les propriétés voisines.
- L'accès à la station Canora se fera par deux nouveaux trottoirs piétonniers de chaque côté de la voie ferroviaire, du côté est à l'axe du chemin Canora et la rue Jean-Talon et du côté ouest à l'axe du chemin Dunkirk et de l'avenue Kirkfield. Des supports à vélo seront accessibles du côté du chemin Canora.
- La rue Dunkirk sera réouverte à la circulation vers Jean-Talon et sera remise en état lorsque la zone de chantier sera retirée.
- Le trottoir de la rue Jean-Talon sera légèrement élargi afin de permettre à la Ville d'y aménager une piste cyclable.
- Les intersections seront remises à l'état une fois nos zones de chantiers retirées. Les autres aménagements routiers et cyclistes sont sous la responsabilité de la Ville de Montréal.

44) Est-ce que des débarcadères voitures ou autobus sont prévus devant la station?

- Aucun espace de stationnement ni dépose-minute n'est prévu aux stations Canora et Ville-de-Mont-Royal. En raison de l'accessibilité universelle du réseau, il y aura uniquement un débarcadère pour le transport adapté.
- Pour l'ensemble du réseau, la priorité est de favoriser l'accès aux stations du REM par transport collectif et actif.

45) Est-ce que le chemin Dunkirk et le parc Dunkerque seront modifiés dans le futur en raison du REM? J'espère que non, ce serait dramatique.

- Le chemin Dunkirk entre l'avenue Kirkfield et la rue Jean-Talon Ouest sera remis à l'état une fois nos zones de chantiers retirées.
- Le trottoir de la rue Jean-Talon sera légèrement élargi afin de permettre à la Ville d'y aménager une piste cyclable.
- Aucune modification au parc Dunkerque n'est prévue pour les travaux du REM.
- Les aménagements des parcs municipaux sont du ressort de la Ville de Montréal.

46) Je demeure devant le chemin de fer sur le chemin Canora, au coin de Beverly, à 300m de la nouvelle station Ville-de-Mont-Royal (VMR). Étant donné que notre maison fait face au REM, pourriez-vous expliquer quels sont les plans d'aménagement de part et d'autre de l'emprise ferroviaire entre la station VMR jusqu'à l'autoroute 40? Allez-vous mettre des arbres et de la verdure pour que l'on ne voit pas des trains passer devant chez nous 20 heures par jour?

- La végétation au long de l'emprise ferroviaire a récemment été coupée pour permettre le remplacement de la clôture anti-intrusion, dès que possible dans les premiers mois de 2021.
- Un plan de replantation a été développé afin de reconstituer une zone tampon qui agira comme écran visuel afin de restaurer le paysage urbain.
- Les citoyens devront être patients avant que les arbres reprennent entièrement leurs droits, mais la petite végétation devrait revenir dans un état similaire à l'initial entre 2 à 5 ans après les travaux de remise en état.

47) Est-ce qu'il y aura la possibilité d'installer une fontaine au centre de la nouvelle dalle-parc qui sera aménagée au centre-ville de Ville Mont-Royal?

- NouvLR construit l'infrastructure (dalle-parc) sur laquelle la Ville de Mont-Royal aménagera une place publique. Ce type d'aménagement serait du ressort municipal, nous vous invitons à partager votre question auprès de la municipalité.

48) Est-ce que la possibilité de relier la station Canora au nord de Jean-Talon a été étudiée? Si oui pourquoi a-t-elle été rejetée? Une liaison souterraine vers un second édicule situé sur la rue Wilderton aurait facilité l'accès pour la clientèle. La STM procède d'ailleurs ainsi pour la plupart de ses stations.

- Cette possibilité n'a pas été étudiée de façon spécifique.
- L'accès à la station Canora se fera par deux nouveaux trottoirs piétonniers de chaque côté de la voie ferroviaire, du côté est à l'axe du chemin Canora et la rue Jean-Talon et du côté ouest à l'axe du chemin Dunkirk et de l'avenue Kirkfield.
- Les citoyens résidents au sud de Jean-Talon devront ainsi traverser la rue afin d'accéder à la station.

49) Pourquoi la station Canora est-elle si éloignée de la rue Jean-Talon et non directement reliée au nouveau pont Jean-Talon, comme la station Mont-Royal qui est directement reliée au nouveau pont Cornwall?

- À la sortie du tunnel Mont-Royal, il y a une légère courbe au niveau des voies ferroviaires. Or, pour construire nos stations, nous avons besoin d'une distance en ligne droite d'une centaine de mètres de longueur.
- Ceci explique la localisation de la station, à quelques dizaines de mètres du pont Jean-Talon.

50) Pouvez-vous confirmer que la passerelle Montgomery va demeurer?

- La passerelle Montgomery appartient à Ville Mont-Royal. Il n'est pas prévu que celle-ci soit retirée dans le cadre du projet REM.

Échéancier du projet et des travaux

51) Nous venons d'apprendre que le projet du REM accumule des retards. À la suite de la crise sanitaire, qui a très souvent bon dos, le COVID ne peut expliquer ces décalages importants. J'ai pu lire que c'était à cause d'une explosion dans le tunnel. Normalement des contingences sont toujours intégrées dans les différents jalons du projet pour absorber les imprévus. Alors comment pouvez-vous l'expliquer des retards si importants ? Le projet est-il mal planifié ?

- L'échéancier initial de réalisation du projet REM était réaliste et sur un contrat de performance.
- Deux défis de sécurité majeurs ont été identifiés depuis la fermeture du tunnel Mont-Royal.
- Un de ces enjeux est effectivement la détonation imprévue de résidus de charge centenaires lors d'activités de forage dans le tunnel. Les travaux ont immédiatement été suspendus et aucun ouvrier n'a été blessé.
- L'autre enjeu majeur dans le tunnel est celui de l'état de dégradation des parois du tunnel dans le secteur de l'avenue McGill, en raison de l'utilisation de sel de déglaçage pendant de longues années, jumelée à l'absence de membranes d'étanchéité sur le tunnel, qui a causé des infiltrations dans le béton et corrodé les colonnes et poutres d'acier de la voûte. L'état de dégradation de cette portion du tunnel était ainsi beaucoup plus avancé que ce qui était anticipé et pose un risque potentiel sur l'intégrité structurelle de l'avenue McGill College.

52) Quel est l'état d'avancement des travaux pour chacune des gares? L'échéancier est-il présentement respecté?

- Une annonce publique a été faite le 11 novembre dernier pour mettre à jour l'information sur l'échéancier du REM dans les différents secteurs en tenant compte de l'impact de la COVID 19 et d'enjeux spécifiques majeurs dans le tunnel Mont-Royal.
- Le nouvel échéancier de mise en service sur le tronçon entre la gare Centrale et la station Du Ruisseau est automne 2023.
- Au-delà de l'impact de la COVID sur l'approvisionnement et l'ajout de mesures de SST

supplémentaires qui ont un certain impact sur l'échéancier, l'état d'avancement des travaux pour chacune des gares, des ponts et des voies ferroviaires est toujours aligné sur les prévisions.

53) Avec les retards annoncés de 18 mois, les mesures temporaires ne sont pas suffisantes. Les navettes et bus pour se rendre au métro ne sont pas viables à long terme. Prévoit-on mettre en place une navette pour se rendre directement au centre-ville? Est-ce qu'on prévoit des navettes pour la gare centrale comme mesure d'atténuation temporaire ?

- Les mesures d'atténuation en transport collectif sont du ressort de Mobilité Montréal et de l'Autorité régionale de transport métropolitain, en collaboration avec les sociétés de transport. Nous pouvons transmettre votre commentaire et vous invitons à le faire directement auprès d'eux.
- Bien qu'il n'y ait pas de mesures supplémentaires prévues dans le secteur tel que vous le proposez, une cellule de suivi par les partenaires en transport réévalue les besoins en fonction des données d'achalandage dans les différents secteurs.

Communications

54) Où trouver le procès-verbal de la dernière réunion de bon voisinage à Mont-Royal?

- Le compte-rendu de chacune des rencontres du comité de bon voisinage est disponible sur la page Événements du site web rem.info.

Début de la présentation : 18 h 30

Réseau express métropolitain

Comité de bon voisinage Canora et Ville-de-Mont-Royal

Mardi 24 novembre 2020

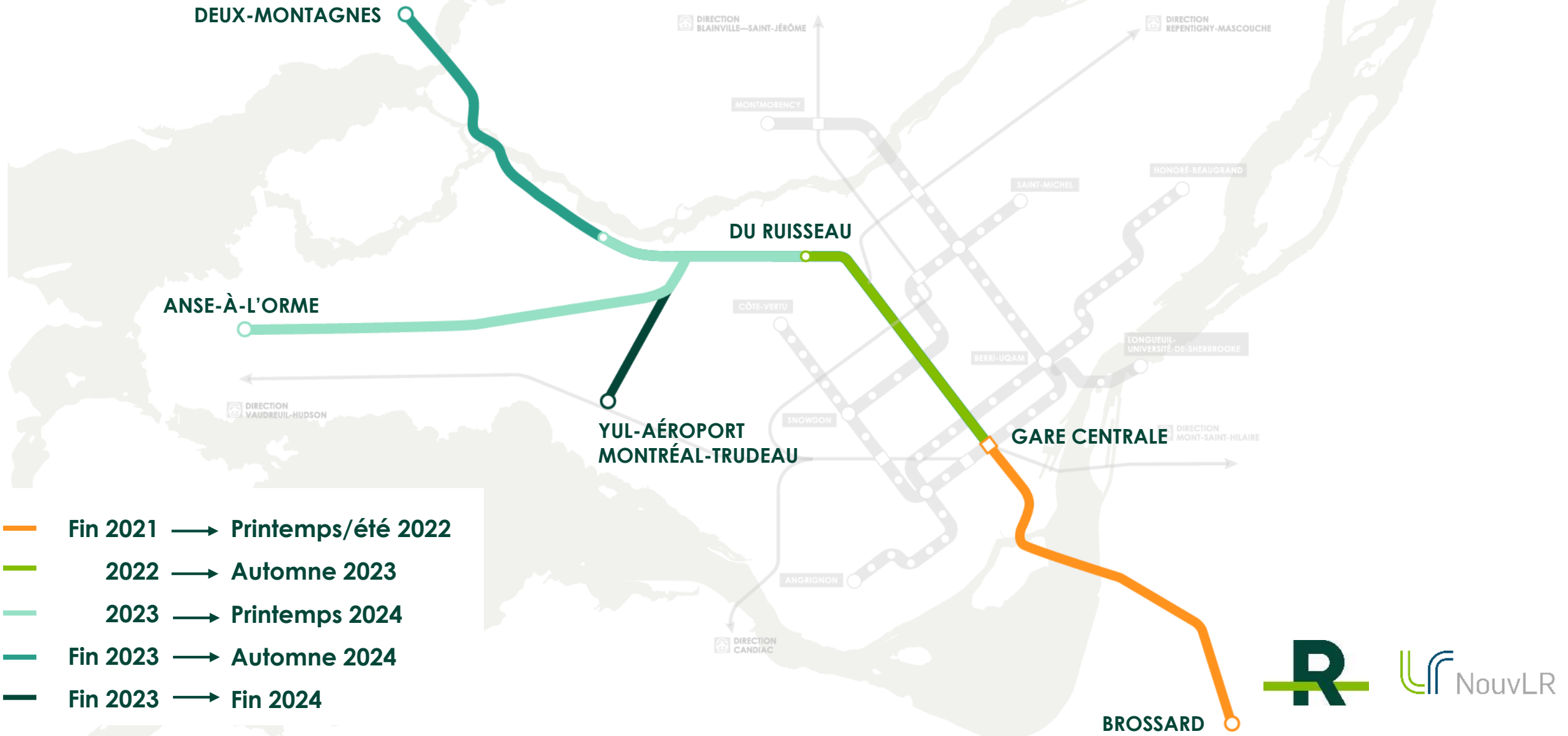
Réseau express métropolitain

NouvLR

Ordre du jour

- Mot de bienvenue et présentation des membres du comité
- Mise à jour sur le projet
- Le REM à Canora et Ville-de-Mont-Royal – État de situation depuis le dernier comité
- Travaux en cours et à venir
- **Période de questions**

Échéancier actualisé – impact de la COVID-19 et des enjeux dans le tunnel Mont-Royal



NouvLR

Les premières voitures dévoilées !

Le REM à Canora et Ville-de-Mont-Royal

État de situation depuis le dernier comité

Réseau express métropolitain

NouvLR

Relations avec la communauté

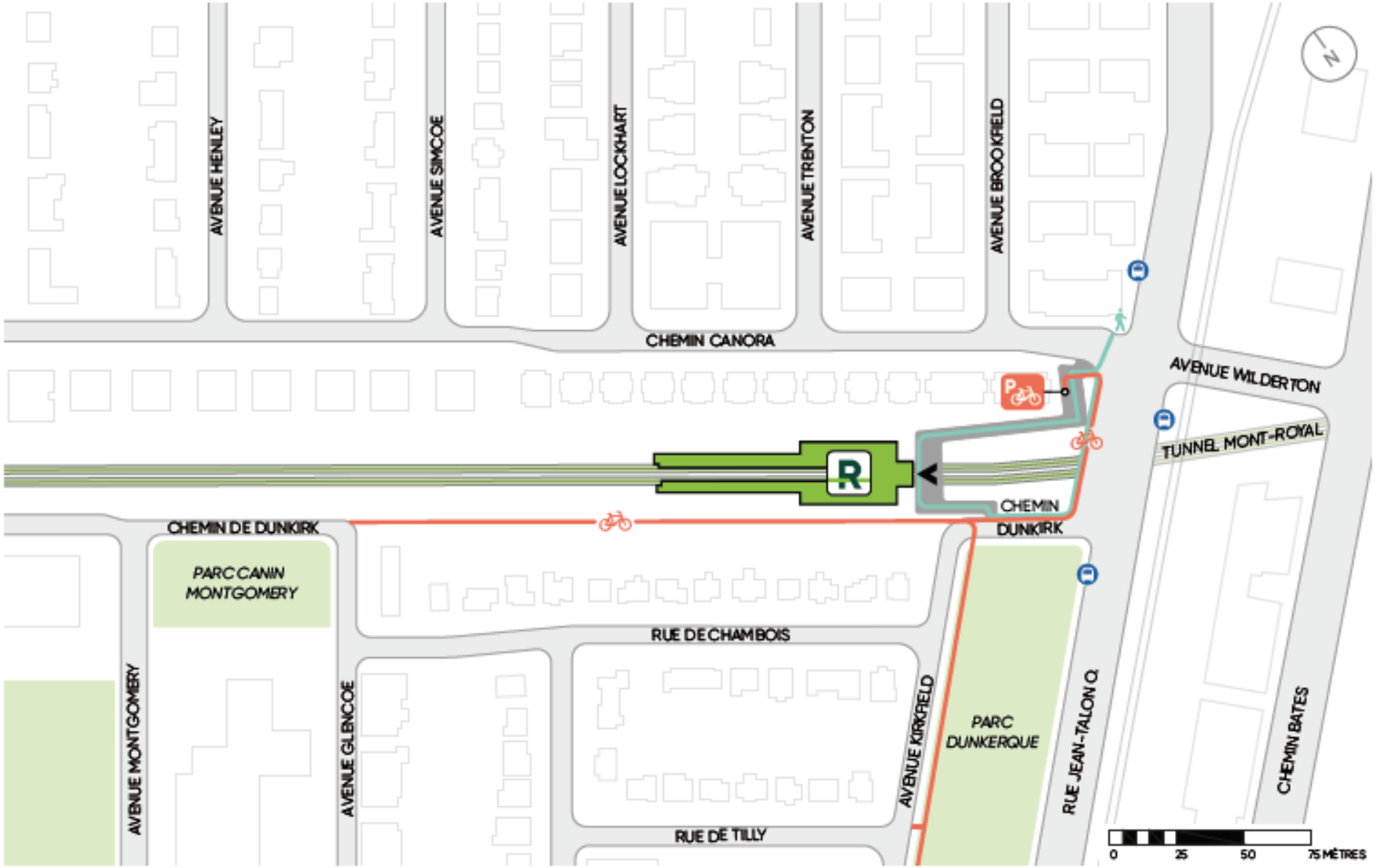
Maintenir la communauté informée au quotidien sur le projet et les travaux

Plateformes d'information et de communication

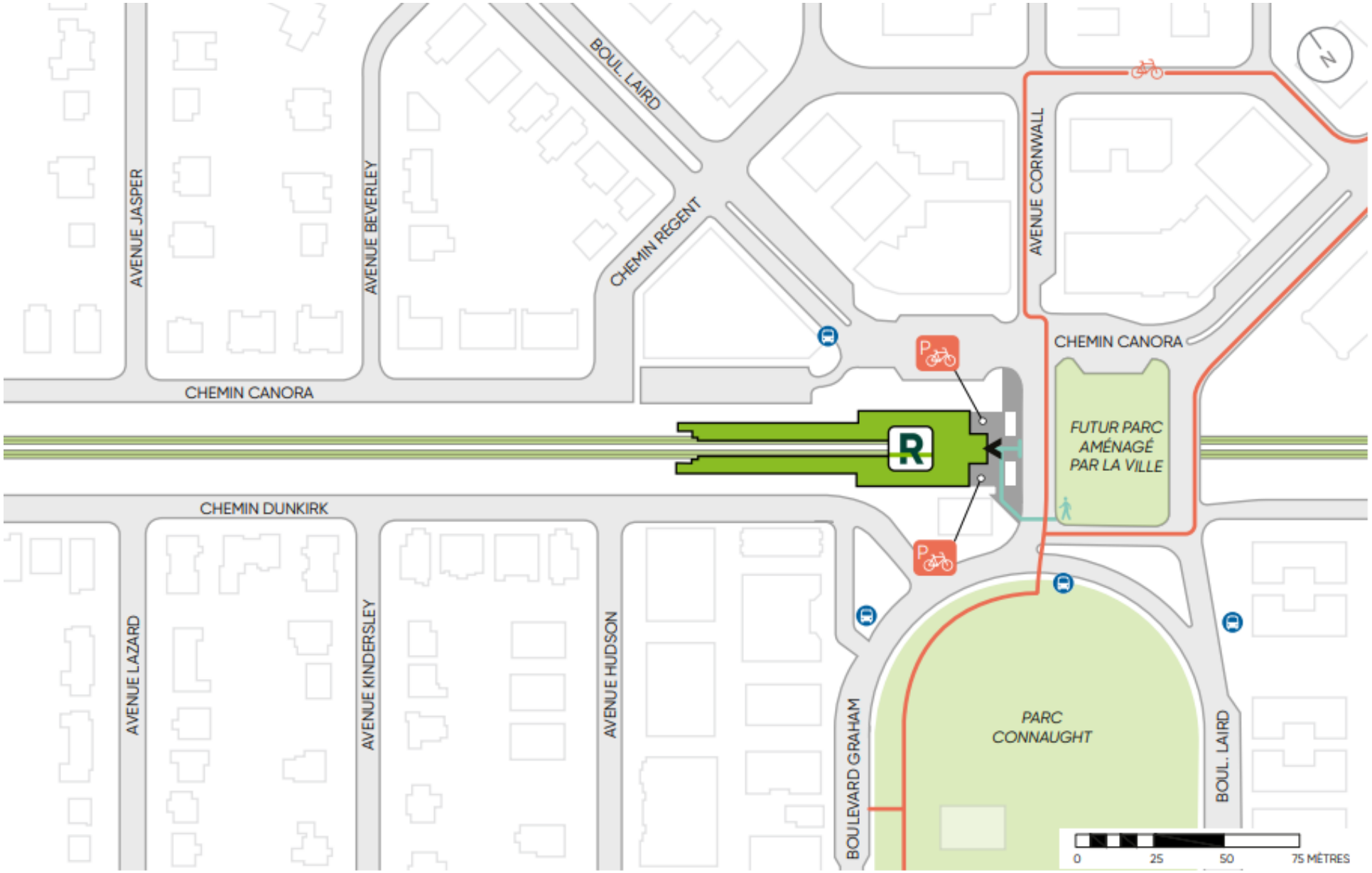
- Site web rem.info
- Médias sociaux
- Infolettres et bulletins web par secteur
- Ligne téléphonique et boite courriel
- Alertes par courriel / texto
- Avis de travaux

- Septembre 2020 – Plans d'implantation et fiches stations
- Octobre 2020 – Projet collaboratif REM X VMR X MU sur une palissade de chantier
- Novembre 2020 – Rendus architecturaux des stations et vidéo

Station Canora – Plan d'implantation



Station Ville-de-Mont-Royal – Plan d'implantation



NouvLR

Station Canora

À titre indicatif

Station Canora

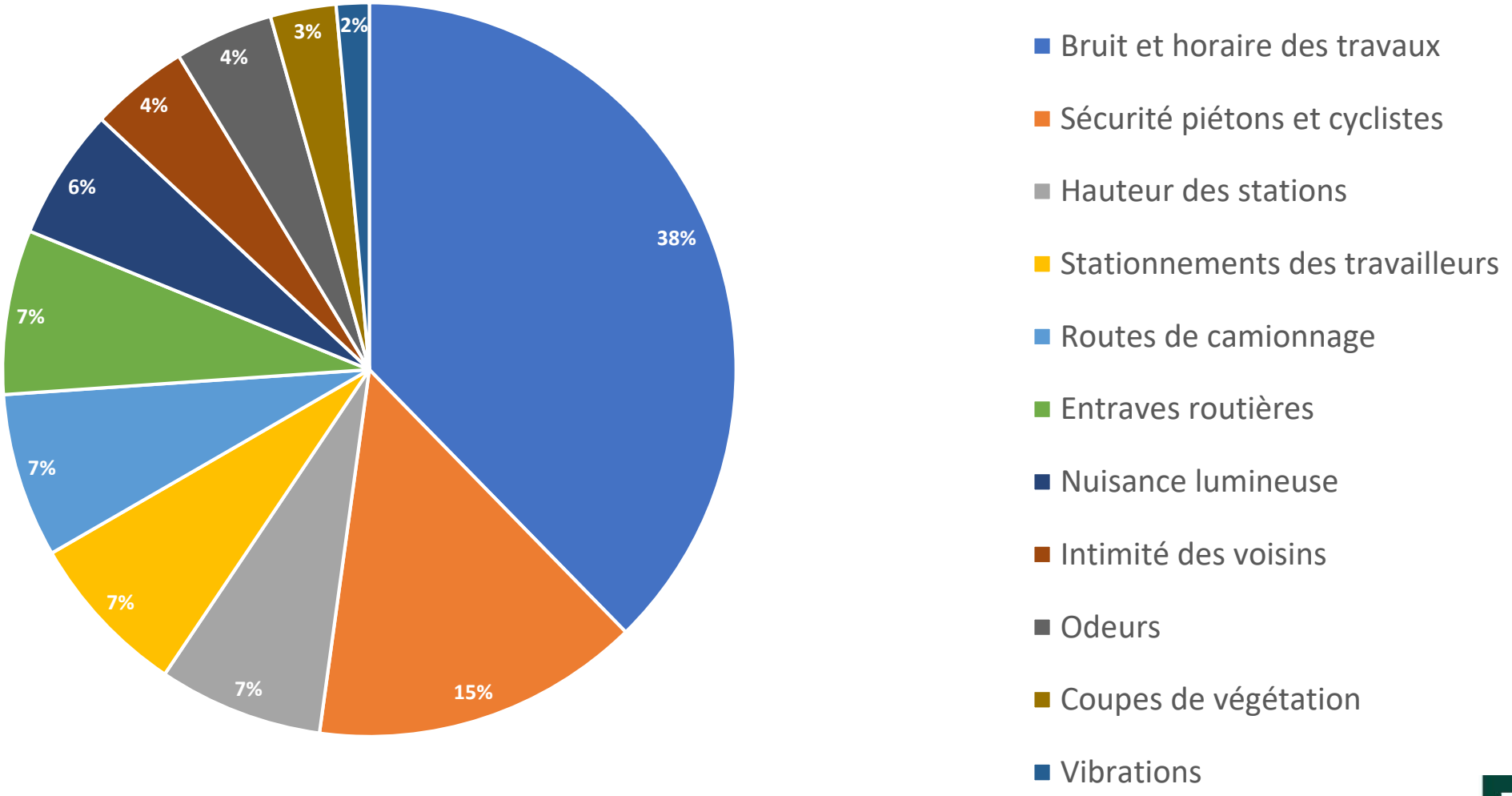
À titre indicatif

Station Ville-de-Mont-Royal

À titre indicatif

Un secteur en transformation

70 plaintes depuis le dernier comité (11 août 2020) (environ 100 jours de travaux)



NouvLR

Actions prises à la suite des plaintes

La majorité des plaintes reçues concerne le bruit (alarmes de recul, équipements lourds) et l'heure des travaux (matinée, soirs, fins de semaine)

- Travaux bruyants concentrés lorsque possible de jour, la semaine
- Mesures d'atténuation à la source lorsque possible – Très difficile lors de travaux en hauteur
- Suivi sonore disponible sur le site web rem.info pour les travaux en sites fixes (les stations) et linéaires (ponts et emprise ferroviaire)

Autres plaintes: Rappels aux équipes et mesures correctives lorsque possible

Construction des stations Canora et Ville-de-Mont-Royal

Réseau express métropolitain

NouvLR

Station Canora

Travaux réalisés aux 2 stations

- Construction des fondations, des quais et des murs
- Montage et boulonnage de la structure d'acier des deux stations
- Raccordement de la Station Canora aux services égout/ aqueduc de la Ville

NouvLR

Toiture
Dalle du pont supérieur

Escaliers intérieurs

Murs préfabriqués

Travaux en cours et à venir aux 2 stations

Hiver – printemps 2021

- Décembre : Bétonnage des dalles de pontage à VMR (soir)
- Aménagement de l'enveloppe extérieure (toitures, murs rideaux, murs préfabriqués)
- Aménagement intérieur des stations (isolation, maçonnerie, travaux électromécaniques, etc.)

Station Ville-de-Mont-Royal

Impacts

- Réorganisation des zones de chantiers (secteur Chambois-Glencoe) et ajout de roulottes
- Préparation des travaux hivernaux
  - Utilisation de tours de lumières ponctuellement
  - Installation de toiles sur les infrastructures
  - Équipements de chauffage utilisés 24h/7 jours pour certaines activités avec mesures d'atténuation du bruit
    - Disposition des équipements à l'intérieur des quais des stations
    - Autres mesures d'atténuation à l'étude

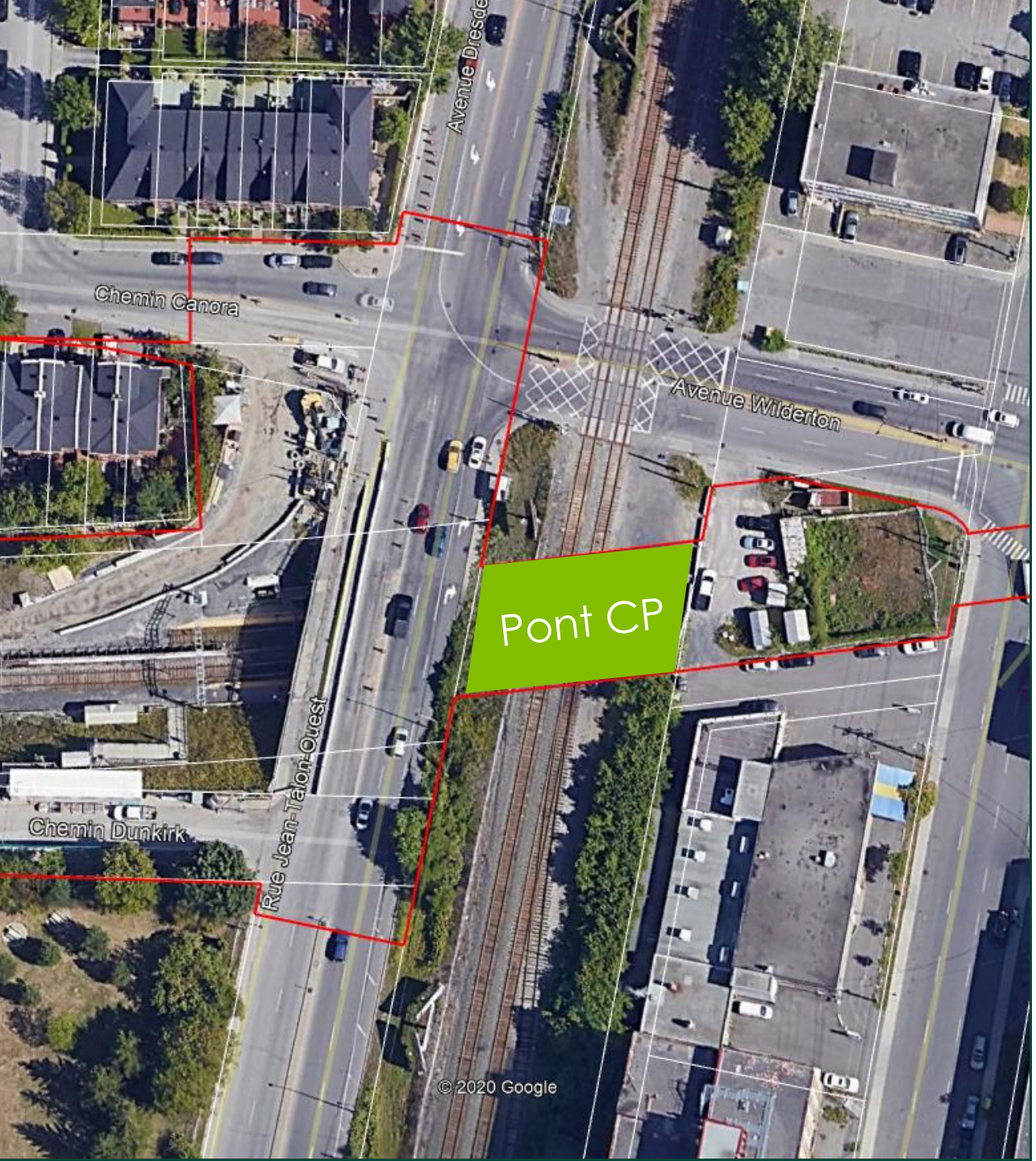
Réfection des ponts ferroviaires

- Canadian Pacific (CP)
- Jean-Talon
- Cornwall et dalle-parc

Réseau express métropolitain

NouvLR

Pont Canadien Pacifique



Objectif: construire un pont temporaire à la place des voies existantes pour maintenir la circulation des trains

Hiver-printemps 2021

- Travaux préparatoires dans l'emprise CP
- Forage de pieux – weekends, de jour et de nuit avec mesures d'atténuation
  - Contrainte liée aux fenêtres de travail octroyées par le CP
- Installation des voies de déviation puis du pont temporaire pour assurer passage des trains

À partir de l'été 2021

- Démolition puis reconstruction du pont CP

NouvLR

Pont Jean-Talon

Hiver 2021

- 5-6 décembre – Entrave complète pour installation des poutres
- Mars-avril 2021 - Finalisation du tablier côté Nord

Printemps 2021

- Entrave déplacée sur le tablier sud

Pont Cornwall et dalle-parc

Hiver-printemps 2021

- Décembre : Bétonnage du tablier
- Installation des poutres (30) pour la dalle-parc

Octobre 2021

- Réouverture du pont Cornwall en même temps que la dalle-parc

À terme: Aménagement d'une place publique par VMR

NouvLR

Future station VMR
Futur pont Cornwall
Future dalle-parc avec les pieux

Travaux d'emprise ferroviaire entre le tunnel Mont-Royal et Côte-de-Liesse

Réseau express métropolitain

NouvLR

Réfection des voies ferroviaires

Objectif: Compléter les travaux ferroviaires en décembre pour utiliser les voies ferroviaires - Transport du matériel excavé du tunnel Mont-Royal vers secteur industriel Côte-de-Liesse

Hiver 2021

- Construction de 2 sous-stations électriques

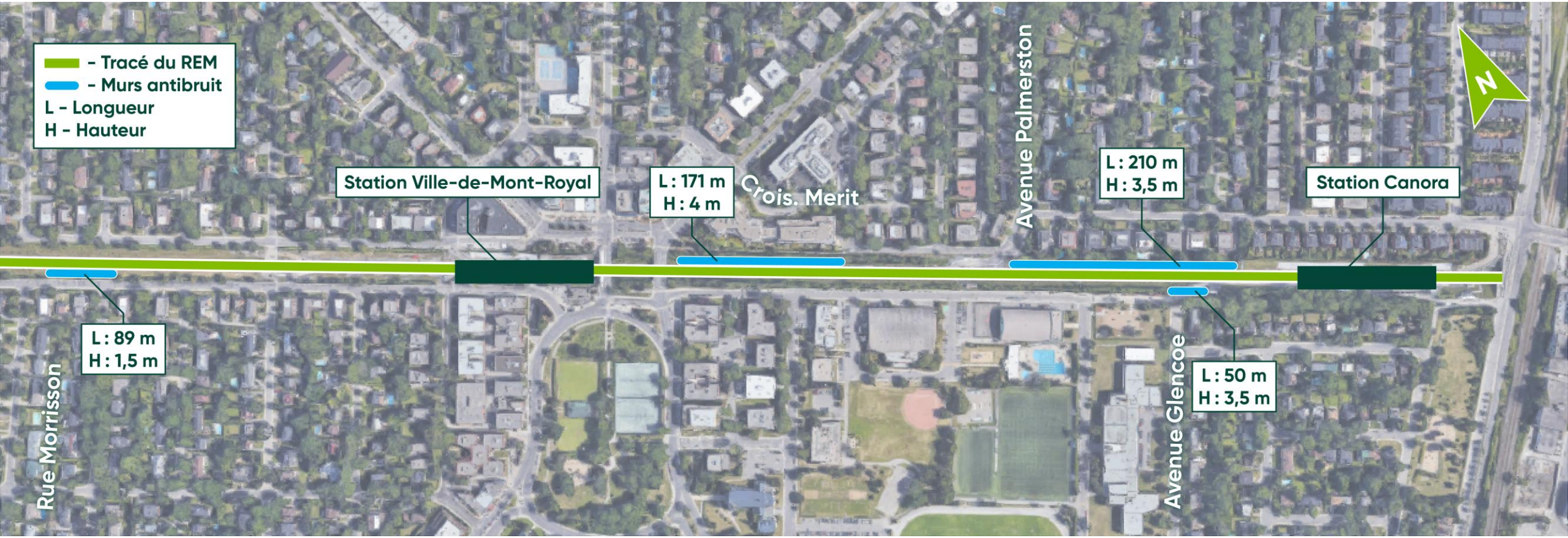
NouvLR

Construction des murs antibruit permanents

- Construction des fondations des murs antibruit permanents pour durabilité face aux conditions hivernales
- Installation des poteaux d'acier galvanisé
- Situés près des rails pour absorber le son à la source – permet de réduire la hauteur des murs
- Mise en place des panneaux acoustiques préfabriqués avant les essais sur les voies ferroviaires (2023)

NouvLR

Localisation des murs antibruit entre le tunnel Mont-Royal et le chemin de la Côte-de-Liesse



NouvLR

Clôture ferroviaire projetée

Coupe d'arbres/arbustes et clôture anti-intrusion

Mars 2021: Installation de la clôture anti-intrusion

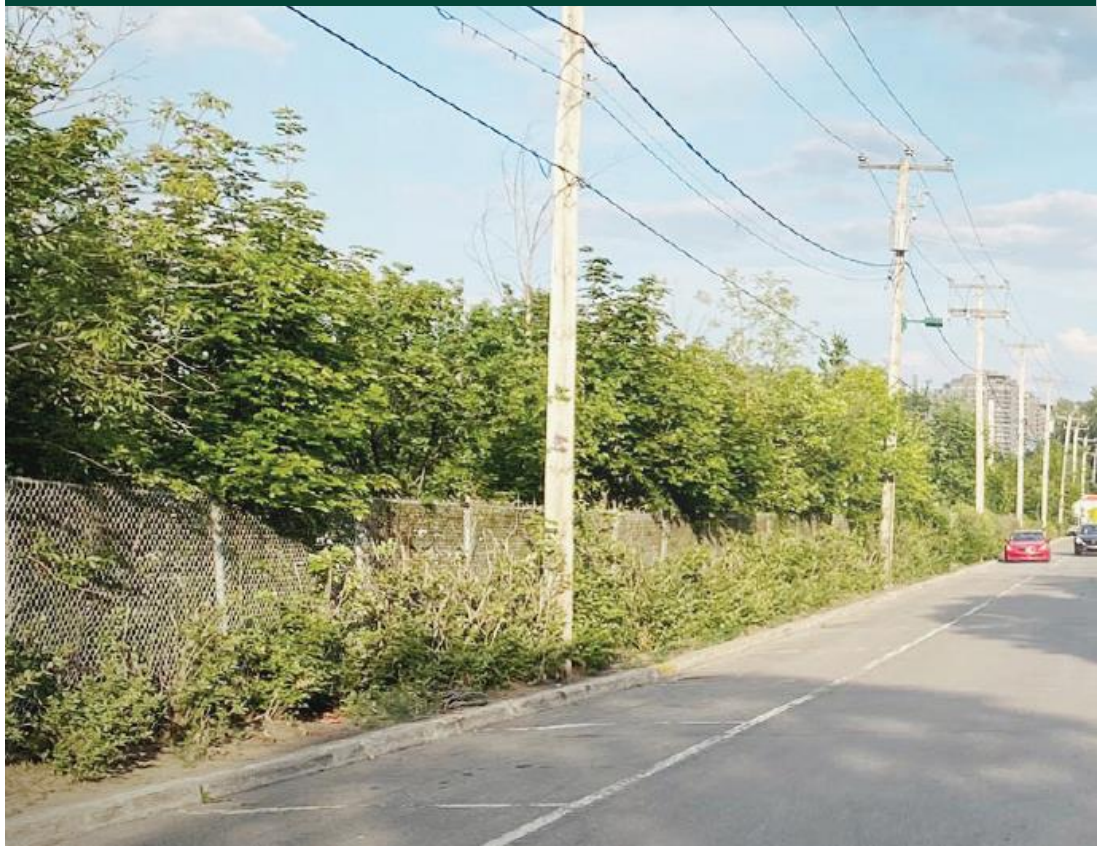
- Coupes d'arbres et arbustes limitées au minimum - Complétées

Remise à l'état du couvert végétal :

- Un plan de replantation développé pour restaurer les haies aménagements paysagers municipaux

Plan de replantation des haies et arbustes

Situation initiale avant les coupes



Horizon 0-3 ans après la remise à l'état

Période de questions

Réseau express métropolitain

NouvLR

Merci !

Prochaine rencontre :

Mars 2021

Réseau express métropolitain

NouvLR

Réseau
express
métropolitain

REMgrandmtl

REMgrandmtl

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

info@rem.info

rem.info