

Rencontre d'information sur le REM à Pierrefonds-Roxboro – Faits saillants et réponses aux questions

Date et heure : 11 février, 18h30 à 20h30

Lieu : En ligne, via la plateforme icastPro

Faits saillants de la rencontre

- 306 participants
- Une trentaine de questions reçues en avance et posées lors de la soirée
- Environ 150 questions et commentaires reçus par écrit pendant la soirée
- 4 intervenants présents pendant la séance d'information et la période de questions :
 - o Myriam Vallière, conseillère relations avec la communauté, REM
 - o Giovanni Cipolla, chef antenne Deux-Montagnes, NouvLR
 - o Marc Lafortune, ingénieur et responsable voirie, CIMA+/Hatch
 - o Jean-Philippe Pelletier, Directeur réalisation Deux-Montagnes, REM
 - o Pierre Guillot-Hurtubise, facilitateur

Déroulement de la rencontre :

- Présentation sur le REM et les travaux
- Période de questions : réponse aux questions 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 en contexte
- Le REM à Pierrefonds-Roxboro
- Travaux en cours et à venir en 2021
- Murs antibruit permanents
- Outils de communication

Sujets principaux lors de la période de questions :

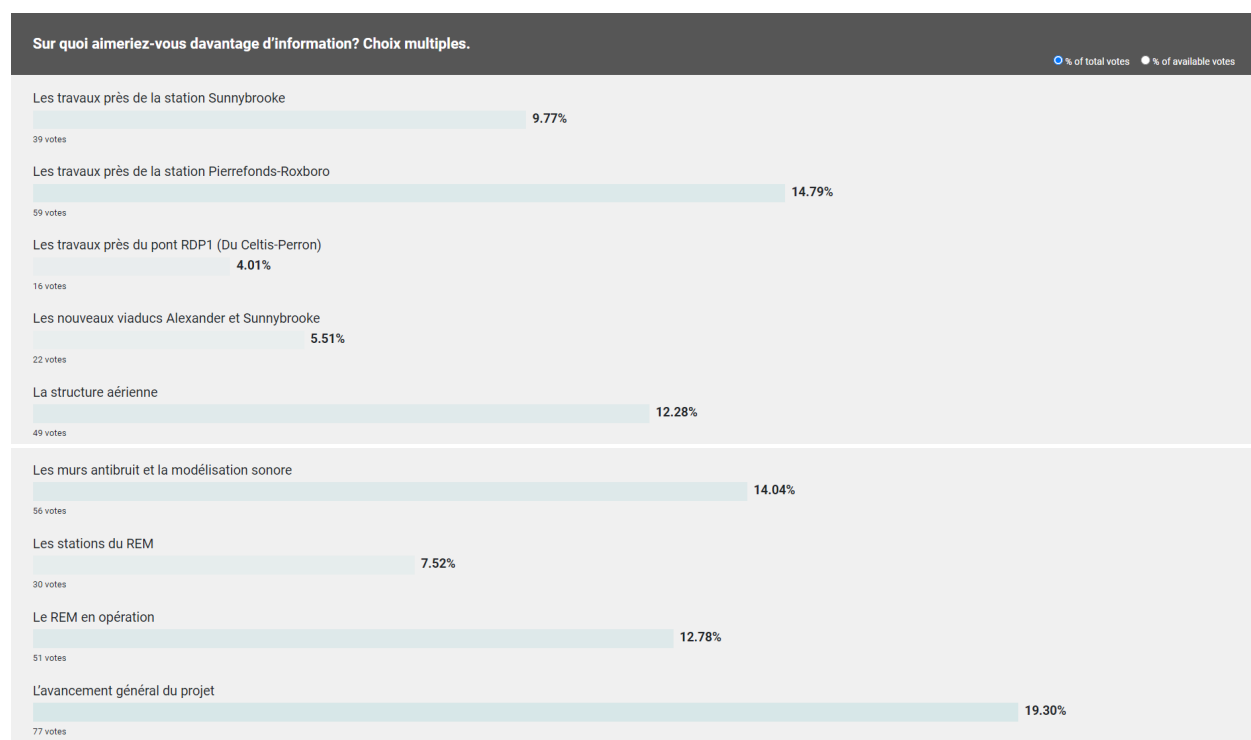
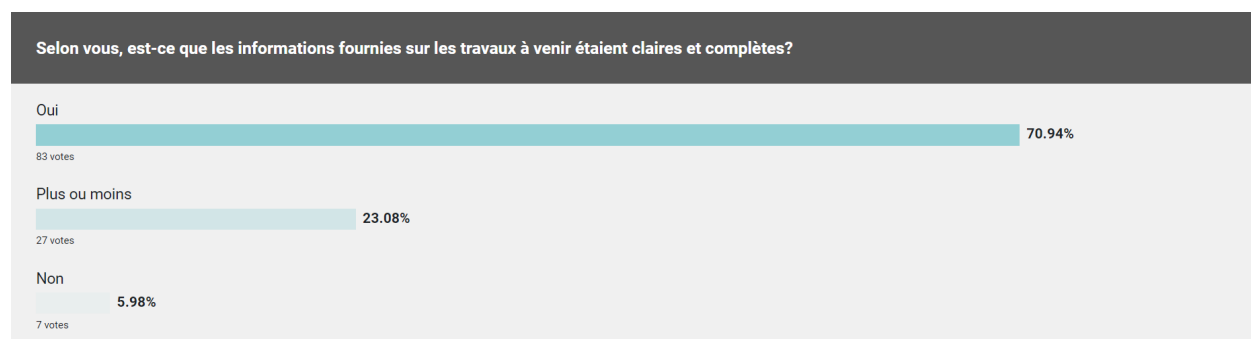
- Les hauteurs et la configuration des voies ferroviaires (nouveaux viaducs et structure surélevée)
- Les travaux et mesures d'atténuation
- Les murs antibruit permanents
- La période d'opération du REM

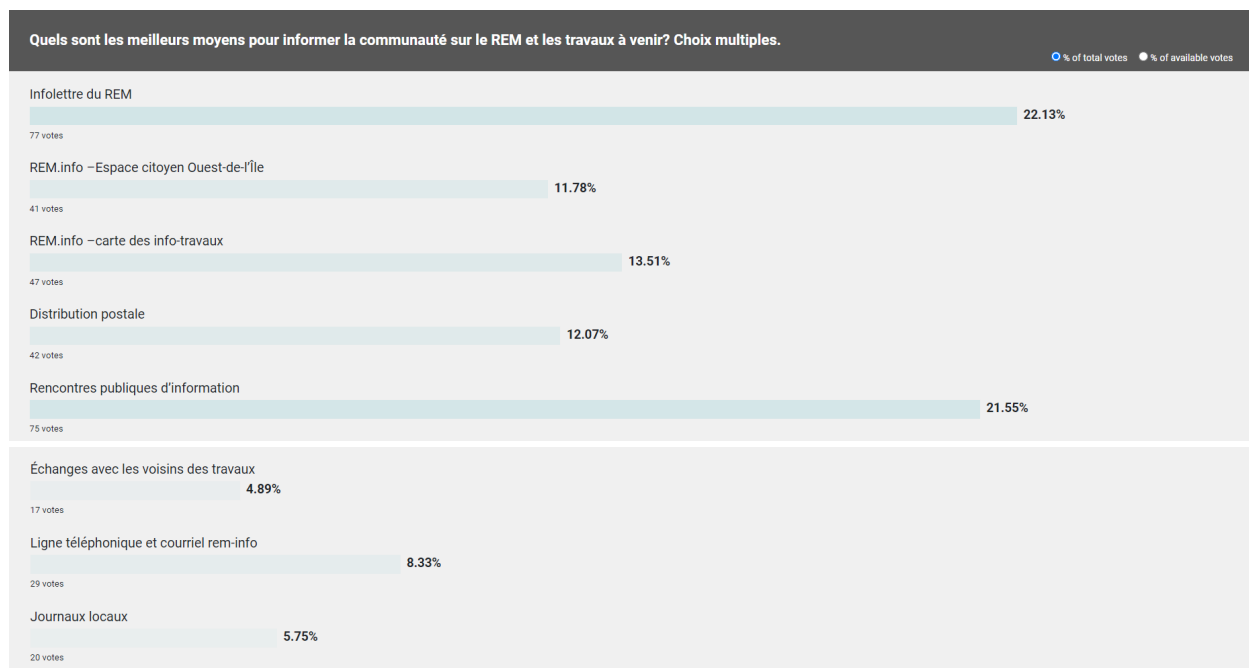
Documentation

L'enregistrement vidéo de la séance d'information et la documentation présentée pendant la soirée sont disponibles au lien suivant : <https://rem.info/fr/evenements/rencontre-dinformation-virtuelle-pierrefonds-roxboro>

Résultats du sondage

Pendant la soirée, trois questions ont été posées aux personnes participantes. Voici les résultats finaux à la fin du vote :





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. Nous répondons ci-dessous à toutes les questions laissées en suspens. À noter que les questions similaires ont été regroupées pour faciliter la lecture du document.

Hauteur et configuration des voies ferroviaires

Avec l'élimination des passages à niveau prévue pour le passage sécuritaire du REM, à quels endroits la hauteur des voies ferroviaires sera-t-elle modifiée et comment seront-elles reconfigurées?

- Les diapositives 23 à 27 de la présentation faite lors de la soirée d'information présentent les emplacements où les voies sont surélevées dans les arrondissements de Pierrefonds-Roxboro et Dollard-des-Ormeaux, ainsi que des coupes transversales visant à faciliter la compréhension de ces nouvelles configurations : [https://rem.info/sites/default/files/2021-02/REM Rencontre PR 20210211_VF_1.pdf](https://rem.info/sites/default/files/2021-02/REM_Rencontre_PR_20210211_VF_1.pdf)

Est-ce que la hauteur des voies au sol sera la même que pour la voie actuelle?

- Les emplacements où les voies ferroviaires demeureront au sol seront à la même hauteur que la voie ferroviaire actuelle.

Pourquoi les rails montent et descendent dans l'arrondissement, et pourquoi ne pas avoir fait une structure surélevée partout, jusqu'au tunnel Mont-Royal ?

- Pour des raisons économiques et d'intégration au paysage, notre objectif est de maintenir les voies ferroviaires à leur hauteur initiale lorsque possible. C'est pourquoi entre la rue Alexander et le boulevard des Sources, nous ramenons le REM au sol sur des pentes douces entre les deux nouveaux viaducs.
- Toutefois, la succession rapide d'étagement pour l'élimination des passages à niveau entre la 11^e avenue et des Sources (11^e avenue, station Pierrefonds-Roxboro, Gouin, Des Sources) a amené les concepteurs à devoir prévoir le réseau en structure aérienne dans cette portion.

Quelles seront les hauteurs des murs de soutènement et à quoi ressembleront-ils?

- La hauteur des murs de soutènement sera variable soit entre 1,5 et 6 mètres environ, dépendamment des secteurs. Les murs de soutènement dans votre secteur seront en béton texturé (présence de lignes, voir image ci-dessous à titre indicatif).



Envisagez-vous de rabaisser le passage à niveau du boulevard Sunnybrooke pour réduire la hauteur de la station et des voies ferroviaires?

- Afin de construire le viaduc Sunnybrooke en prévoyant le dégagement nécessaire au transit routier sous la structure, nous prévoyons déjà abaisser le boulevard de 1,2 mètre. Nous n'envisageons pas de l'abaisser davantage ni de réduire la hauteur de la station et des voies.

Vu la hauteur des stations et leur proximité des résidences, quelles mesures sont mises en place pour assurer l'intimité des riverains?

- Les stations sont constituées de murs en verre, travaillés avec des motifs striés plus étroitement, pour offrir davantage d'intimité du côté des résidences riveraines.
- Par ailleurs, hors des stations, le REM n'est pas statique, il circulera à une vitesse moyenne d'environ 50 km/heure, c'est-à-dire qu'il n'offrira pas une vue de longue durée sur les cours privées.

Pourrait-on avoir un plan d'implantation de l'emprise des deux voies ferrées qui permettrait de voir à quelle distance se situent les nouvelles voies par rapport aux maisons?

- Nous allons voir s'il est possible de produire un outil qui répondrait à cette demande, pour le moment ce n'est pas disponible pour consultation.
- Avec le doublement des voies ferroviaires, la distance approximative des voies du REM par rapport aux limites de propriétés résidentielles est d'environ de 4 à 15 mètres. Pour obtenir l'information spécifique par rapport à votre propriété, contacter le bureau des relations avec la communauté au info@rem.info.

Est-ce que la voie sera surélevée derrière la piscine Briarwood (intersection des rues Pavillon et Hunter) et pourrait-on y ajouter une station, au cas où la piscine serait éventuellement convertie en zone d'accès au parc nature du Cheval Blanc?

- Les voies ferroviaires seront au sol à cet endroit.
- Il n'est pas prévu d'ajouter de stations entre les stations Pierrefonds-Roxboro et Île-Bigras dans le projet actuel.

Travaux : impacts et atténuation

Quels travaux seront faits cet été à la gare Sunnybrooke?

- Les travaux pour la construction de la station et de la structure aérienne se poursuivront dans les prochains mois (construction des piliers et de la structure de la station). Pour plus de détails, voir l'Info-Travaux en ligne sur le site Internet de REM.

Quelles mesures seront prises pour réduire le bruit et de la poussière pendant les travaux?

- Plusieurs mesures d'atténuation sont mises en place afin d'atténuer les impacts à la source. D'une part, les méthodes de travail sont sélectionnées afin de réduire l'impact sur les voisins des chantiers (méthode de forage, équipement à faible impact sonore, véhicules de chantier dotés d'alarmes de recul à bruit blanc, etc.). Des mesures d'atténuation additionnelles sont utilisées ponctuellement en fonction du besoin et du type de travaux (murs antibruit temporaires et/ou amovibles, arrosage lors de journées chaudes pour réduire la poussière, etc.).
- Un suivi sera effectué par des experts en environnement tout au long des travaux.

Y aura-t-il du dynamitage?

- Aucuns travaux de dynamitage ne sont prévus pour la construction de la structure aérienne.

Quel sera l'impact de vos travaux sur les fondations des maisons autour de la structure surélevée?

- La principale activité qui pourrait générer des vibrations sera le fonçage des fondations des piliers de la structure aérienne, chacun étant séparé de plusieurs dizaines de mètres. Cette activité est également limitée dans le temps.
- Afin de réaliser nos travaux, plusieurs mesures de suivi sont adoptées pour nous assurer d'éviter tout enjeu pour l'intégrité des infrastructures alentour (maisons, aqueducs, etc.).
- Aussi, nos travaux doivent respecter certaines limites de vibration, qui sont conservatrices et fixées par les autorités compétentes.
- Enfin, des inspections des résidences proches de nos chantiers sont effectuées pour s'assurer d'avoir toutes les informations sur leur état général avant et après nos travaux.
- Vous pourriez tout de même ressentir des vibrations, puisque l'homme peut les percevoir à un très faible niveau.

Quels sont les horaires de travail?

- Les horaires réguliers de travail sont en semaine, de 7h le matin à 19h le soir. Des mouvements de travailleurs ou d'équipement pourraient être perçus avant et après ces plages horaires pour préparer ou nettoyer le site. Il est possible que des activités doivent se faire à l'extérieur des horaires réguliers de façon exceptionnelle.

Est-ce que les entraves sur la rue Alexander et le boulevard Sunnybrooke sont prévues à différents moments?

- Oui, il n'y aura aucune entrave concomitante sur la rue Alexander et le boul. Sunnybrooke. Les entraves prévues se feront en décalage pour limiter les impacts sur la circulation.

Va-t-on pouvoir circuler sans encombre sur la 11e avenue et sur Gouin pendant les travaux où il y aura des entraves? Les deux passages à niveau de Gouin et de la 11e Avenue seront-ils fermés à la circulation en même temps ou seront-ils échelonnés ?

- De façon générale, il n'y a pas d'entraves significatives prévues dans ce secteur.
- Des entraves partielles de voies et de trottoirs seront nécessaires afin de construire la structure aérienne et de procéder au raccordement avec les services existants (aqueduc, égout, etc.). La signalisation adéquate sera installée lorsque requise.
- Comme pour tout chantier, un plan de gestion de la circulation est déposé et une coordination est effectuée entre tous les projets et les autorités responsables, pour limiter au maximum les impacts sur la circulation.
- Il n'est pas prévu de bloquer le boulevard Gouin. Gouin et la 11e Avenue en même temps. Il y aura un décalage dans les entraves sur ces deux routes pour limiter les impacts sur la circulation.
- Un suivi des conditions de circulation sera effectué par nos équipes.

Est-ce que les citoyens seront informés des routes de camionnage utilisées par les travailleurs pour accéder aux sites de travail?

- Les info-travaux disponibles sur le site rem.info présentent les entraves et les chemins de détour pour les automobilistes, piétons et cyclistes, mais ne font pas état des routes de camionnage.
- Celles-ci sont déterminées en collaboration avec la Ville de Montréal et les arrondissements afin de limiter les impacts dans les quartiers résidentiels.

Quels sont les dispositifs mis en place pour le passage sécuritaire des piétons/cyclistes aux abords de zones de travaux?

- Comme pour tout chantier, avant la réalisation des travaux, un plan de gestion de la circulation est soumis et une coordination est assurée avec les autorités responsables pour limiter au maximum l'impact sur le trafic et assurer la sécurité des abords de nos chantiers. Des mesures appropriées (déviation, signalisation, etc.) sont prises si nécessaire.

Nous sommes inquiets de perdre une portion de notre terrain en raison de vos travaux de doublement des voies ferroviaires, qu'en est-il?

- Certains citoyens ont été avisés de façon spécifique que nous devons reprendre toute la largeur de notre emprise ferroviaire afin de procéder aux travaux de doublement des voies.
- Lorsque la clôture ferroviaire actuelle sera remplacée, elle sera donc relocalisée à la limite de la propriété ferroviaire et des terrains résidentiels concernés.
- Ces travaux débuteront à compter du 1^{er} mai.
- Les personnes concernées devraient retirer tout matériel ou biens personnels accrochés à la clôture ferroviaire actuelle.

Dans l'emprise ferroviaire derrière ma maison, il y a de l'herbe à puce et du chêne, auxquels porter attention. Y a-t-il quelque chose à faire pour s'en débarrasser ?

- Une étude du site est réalisée par nos experts en environnement avant le début des travaux.
- Des mesures appropriées sont prises pour faire face à ce type de problème et garantir la santé et la sécurité de nos travailleurs.

Est-ce que des arbres seront coupés dans le parc Des Arbres pour l'élargissement du pont de la Rivière-des-Prairies entre Montréal et les Îles Laval ? De quel côté seront élargies les voies ferroviaires à cet endroit ?

- Non, il n'est pas prévu de couper des arbres dans le parc Des Arbres. Nous n'enlèverons que les arbres morts qui se trouveront sur le site. La nouvelle voie sera située à l'est, juste à côté du pont existant, dans l'emprise ferroviaire.

Par qui et comment sont évaluées et traitées les plaintes?

- Un bureau de relations avec la communauté est responsable de faire le suivi avec les citoyens sur les plaintes formulées. Les équipes concernées (construction, ingénierie de conception, gestion de la circulation, immobilier) sont alors interpellées afin de trouver les solutions potentielles aux enjeux soulevés, le cas échéant.
- Les membres du bureau de relations avec la communauté sont alors en mesure d'effectuer un retour diligent aux citoyens sur les suites qui seront données à leur plainte.

Accès, circulation et stationnement aux abords des stations

Comment a-t-on envisagé d'améliorer la sécurité des piétons aux angles des rues Jean Brillant, 8e avenue, 11e avenue et Commercial ?

- Lors de la mise en service de la station Pierrefonds-Roxboro, son accès principal se fera par le boulevard Gouin. Le trottoir existant le long du stationnement de l'avenue Jean-Brillant sera relié à un nouveau trottoir menant à la station, et une nouvelle piste cyclable de la station à la 11e avenue est prévue sous la structure aérienne du REM dans le cadre du projet.
- Nous travaillons en étroite coordination avec la Ville de Montréal et l'arrondissement pour nous assurer que les accès à la station assurent une circulation automobile fluide et sont sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.

L'accès à la nouvelle station Sunnybrooke restera-t-il le même que l'accès à l'ancienne gare du même nom, une fois les travaux complétés?

- L'accès principal à la station se fait via le boulevard Sunnybrooke et via les deux stationnements incitatifs de part et d'autre de la station. Des accès piétonniers sont aménagés à partir du boulevard Gouin Ouest et de la rue Cérés.
- Ces accès sont présentés dans les plans d'implantation disponibles sur notre site web, dans l'onglet Stations : <https://rem.info/fr/stations>

Combien d'espaces de stationnements seront disponibles à Sunnybrooke et Pierrefonds-Roxboro et où seront-ils situés?

- Le nombre de stationnements disponibles aux deux stations sera similaire à aujourd'hui incluant des cases pour accès universel, des cases réservées pour le covoiturage et des cases avec bornes de recharge pour les voitures électriques.
- L'emplacement prévu pour les stationnements aux stations Sunnybrooke et Pierrefonds-Roxboro est présenté dans les plans d'implantation disponibles sur notre site web, dans les fiches stations : <https://rem.info/fr/stations>

Le stationnement est un problème sérieux à Roxboro, même avant le REM. Avec le train d'exo, les usagers se garaient dans les rues avoisinantes de façon illégale, bloquaient les rues résidentielles et transformaient le quartier en un parc de stationnement. Existe-t-il un plan pour empêcher que cela ne se reproduise à Roxboro, une fois le REM en opération ?

- Notre vision pour l'ensemble du projet a été de maintenir la capacité de stationnement actuelle, et de travailler avec nos partenaires pour développer une offre de mobilité alternative à l'utilisation des véhicules, autour des stations du REM. Ceci implique une bonification des réseaux locaux de transport collectif ainsi que des aménagements permettant une mobilité active (piétonne, cycliste, BIXIs, etc.) aux abords des stations.
- Nos études d'achalandage, de circulation et de rabattement des autobus démontrent que les équipements prévus répondent aux besoins anticipés
- La gestion des rues locales demeure sous la responsabilité des autorités municipales. Les municipalités ont toujours le pouvoir d'intervenir si des enjeux sont constatés.

Il n'y a pas de piste cyclable appropriée pour se rendre au centre-ville à l'heure actuelle. Y a-t-il des plans pour aménager une piste cyclable dédiée parallèle à la voie ferrée ?

- Dans le cadre du projet REM, nous ne prévoyons pas de lien cyclable parallèle à la voie ferroviaire qui permettrait de rejoindre le centre-ville. Ce type de responsabilité est plutôt de ressort municipal.
- Toutefois, certains liens cyclables seront aménagés par REM aux abords des stations pour connecter certaines artères aux stations. Par exemple, un nouveau lien cyclable sera créé entre la 11^e avenue et la station Pierrefonds-Roxboro.
- D'autres liens sont également étudiés aux abords des stations, en collaboration avec la Ville de Montréal.

Puisque la voie ferrée sera au sol entre le pont RDP1 et le boul. Des Sources, y aura-t-il un passage entre la rue du Celtis et Pavillon pour accéder à l'autobus 205 sur la rue Pavillon?

- Un passage sous la voie du REM sera construit dans le secteur du Parc des Arbres, au bout de la rue Perron.
- L'autre accès qui permettra le passage entre les rues du Celtis et Pavillon sera l'actuel boulevard des Sources, sous la structure aérienne.

Modélisation sonore et murs antibruit permanents

Est-ce que les murs antibruit seront installés seulement pendant la construction ou de manière permanente lorsque le REM sera en fonction?

- Ce sont des murs permanents pour la phase d'exploitation du REM.

Quel est l'emplacement des murs antibruit permanents?

- Les diapositives 37 à 42 de la présentation faite lors de la soirée d'information présentent les emplacements des murs antibruit et les vues en coupe de leur positionnement par rapport aux voies dans les arrondissements de Pierrefonds-Roxboro et Dollard-des-Ormeaux : https://rem.info/sites/default/files/2021-02/REM_Rencontre_PR_20210211_VF_1.pdf

Vous mentionnez que le train sera sur piliers en hauteur. Quelles sont les mesures d'atténuation pour minimiser l'impact sonore du train considérant l'augmentation de la fréquence de passage et la propagation sonore plus grande en hauteur?

- La hauteur des voies du REM a été considérée dans la modélisation sonore qui a déterminé les endroits où des impacts significatifs sont anticipés selon la Politique du bruit du MTQ et où des mesures d'atténuation doivent donc être mises en place.

Vous planifiez installer des murs antibruit le long du tracé à certains endroits spécifiques. Pourquoi ne pas planifier installer ces murs tout le long du tracé, là où il y a des résidences? Pourquoi prioriser certaines résidences par rapport à d'autres?

- Les murs antibruit seront installés aux emplacements où des impacts significatifs ont été modélisés pour le passage des voitures.
- Puisque la principale source sonore provient de l'interaction entre les roues et les rails, les murs antibruit sont généralement posés à l'intérieur du corridor du REM, tout près des rails. La proximité entre la source du bruit et le mur antibruit augmente sa performance.

Quelles sont les normes sonores auxquelles vous êtes assujettis? Quel est le nombre de décibels maximum admissible selon votre contrat?

- La construction et l'exploitation du REM sont encadrées par un cadre réglementaire fixé par le gouvernement du Québec. Le [décret fixant les conditions d'autorisation du REM](#) exige la réalisation d'une modélisation sonore du REM en exploitation, la mise en place des mesures d'atténuation requises en cas d'impacts significatifs, ainsi que la réalisation d'un programme de suivi du climat sonore.
- Dans la modélisation liée au passage des voitures, l'impact sonore du REM en exploitation est évalué à la limite de propriétés des récepteurs sensibles, c'est-à-dire les terrains résidentiels, récréatifs et institutionnels (écoles, hôpitaux, etc.) localisés le long du tracé.
- Pour évaluer l'impact sonore du passage des voitures, la grille d'analyse utilisée est celle de la [Politique sur le bruit routier](#) du ministère des Transports du Québec, qui prévoit la mise en place de mesures d'atténuation lorsque l'impact sonore évalué aux récepteurs sensibles est significatif.
- L'impact est considéré significatif lorsque la différence entre le niveau sonore actuel et projeté génère un impact fort ou moyen selon la grille d'analyse de la Politique sur le bruit routier :

Niveau sonore actuel (période de 24 heures)	Augmentation du niveau sonore occasionnant un impact sonore significatif et nécessitant la mise en œuvre de mesures d'atténuation *
Entre 45 et 51 dBA	De 11 à 5 dBA – pour un maximum de 56 dBA
Entre 52 et 61 dBA	4 dBA
62 dBA	3 dBA
Entre 63 et 69 dBA	2 dBA
À partir de 70 dBA	1 dBA

- La grille d'analyse est basée sur une exposition cumulative sur 24h. Les critères à respecter sont donc basés sur le cumul sonore sur toute une journée, plutôt que sur un seul passage isolé d'une voiture du REM.

Quel est le nombre de décibels envisagé avec l'installation des murs antibruit?

- Il n'y a pas une valeur unique, il y a plusieurs éléments à considérer pour déterminer le niveau de décibel émis par une voiture du REM : la vitesse, si le train est à l'arrêt, si le train arrive en station, la topographie (en tranchée, au sol ou aérien), le secteur, etc.
- Ce n'est donc pas la valeur unique qui est considérée, mais plutôt l'impact dans le milieu en fonction d'un ensemble d'éléments intégrés dans la modélisation sonore.
- La réduction du bruit engendrée par les murs antibruit varie d'un cas à l'autre. La modélisation sonore sera bientôt disponible sur notre site web et il sera possible de voir l'effet des murs antibruit dans chaque secteur.

Puisque la modélisation se base sur des données théoriques, est-il prévu de documenter le bruit effectivement produit après la mise en fonction du REM?

- Pendant l'exploitation du REM, un programme de suivi sonore sera mis en place pour s'assurer que les mesures d'atténuation sont performantes et que les niveaux sonores produits par le REM ne dépassent pas les prédictions de la modélisation détaillée. Si le suivi relève des impacts significatifs supplémentaires, des mesures additionnelles seront implantées.
- En vertu du décret environnemental et des engagements du bureau de projet, un suivi sonore doit être réalisé en période estivale, après la 1^{re}, le 2^e, le 3^e, la 5^e et la 10^e année d'opération du REM. Une nouvelle modélisation doit également être réalisée à la 10^e année.

Période d'opération du REM

On entend toutes sortes de choses, que le Sky Train ou le train léger de Toronto ne sont pas faits pour l'hiver. En quoi le REM est différent?

- Pour faire face aux hivers québécois, les voitures du REM ont été spécialement adaptées au contexte climatique du Grand Montréal. Les adaptations principales concernent les composantes majeures des 212 voitures du REM :
 - Un double vitrage, pour une isolation thermique renforcée

- Un pare-brise avant chauffant, afin d'éviter les accumulations de neige et de glace sur le vitrage
 - Un système de chauffage/climatisation à hautes performances
 - Des seuils de porte et des planchers chauffants
 - Des coupleurs automatiques chauffés. Ces coupleurs, aux extrémités des trains, ont pour fonction de « lier » deux trains ensemble afin de créer des rames de 4 voitures.
 - Une sélection spécifique de matériaux sous caisse (bogies, sablières...)
 - Un chasse-neige installé à l'avant des rames pour faciliter le dégagement des accumulations de neige
 - Un grattoir à glace sur certains pantographes. Ce grattoir permettra de retirer les accumulations de glace sur la caténaire servant à alimenter le système en électricité.
- Les voies seront également équipées pour faire face à l'hiver. Par exemple, de puissants réchauffeurs d'aiguillage fonctionnant au gaz naturel seront installés pour dégager la neige et la glace des aiguillages.
 - Afin d'assurer la fiabilité du service, nous misons également sur les phases de tests conduites en amont de la mise en service du REM. C'est pourquoi nous avons d'abord testé une voiture du REM dans l'une des meilleures chambres climatiques au monde, à Vienne. L'objectif était de démontrer la validité de la conception des voitures en vérifiant que le confort des futurs voyageurs sera optimal et que tous types de conditions climatiques n'impacteront pas les fonctionnalités critiques. La voiture du REM a été soumise à des conditions d'exploitation comparables à celles de Montréal : enneigements lourds, pluies verglaçantes, givre, glace, vents violents, écarts de température soudains, etc. De multiples scénarios ont été testés lors de ces tests qui ont duré environ un mois. Les résultats de ces tests sont globalement très satisfaisants : la voiture et ses fonctionnalités ont répondu aux performances attendues, entre -38°C et +38°C, et sous toutes conditions météorologiques.
 - Ensuite, il est primordial de tester l'ensemble des composantes du système afin de vérifier comment elles interagissent entre elles. Nous sommes d'ailleurs dans les premiers au monde à mettre en place un segment représentatif, c'est-à-dire un segment où l'on retrouve l'ensemble des composantes qui se trouveront sur le 67 kilomètres du réseau, pour tester le système. Ainsi, plus d'un an avant la mise en service, nous sommes déjà actuellement en train de tester les composantes sur 3,5 kilomètres du réseau.
 - Pour en savoir plus sur le REM en hiver, vous pouvez consulter notre actualité sur notre site web : <https://rem.info/fr/actualites/le-rem-et-lhiver>

Sera-t-il possible pour un utilisateur qui embarque à Pierrefonds-Roxboro de se rendre à Fairview-Pointe- Claire, et si oui, comment?

- Tout à fait, vous pourrez rejoindre n'importe quelle station du réseau REM, peu importe votre station d'origine.
- Pour un utilisateur qui embarque à Pierrefonds-Roxboro, il prendra le REM en direction du centre-ville et effectuera un transit à la station de correspondance Bois-Franc. À cet endroit, il pourra prendre la prochaine rame à destination de l'Anse-à-l'Orme et descendre à la station Fairview-Pointe-Claire.

Prévoyez-vous installer davantage de bornes électriques aux stations ?

- Il est prévu d'installer des bornes de recharge électriques à chaque station qui sera dotée d'un stationnement incitatif.
- Par exemple, à la station Pierrefonds-Roxboro, il y aura 15 cases de stationnement munies de bornes de recharge pour les voitures électriques et il y en aura 10 à la station Sunnybrooke.

Quel sera le prix d'un billet du REM?

- C'est l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) qui est l'organisme responsable de déterminer la grille tarifaire pour l'ensemble des réseaux de transport dans la grande région métropolitaine. Cette évaluation est en cours de leur côté et nous aurons plus de détails sur le type d'abonnement au terme de l'analyse faite par l'ARTM.
- Notre intention demeure que les tarifs soient comparables à ce qui est payé actuellement pour une distance équivalente.

Y aura-t-il des contrôleurs dans la station ? Puisque le réseau est automatisé, qu'est-ce qui est prévu s'il y a une panne ou des problèmes ?

- Le réseau sera également doté d'écrans d'information pour que les usagers soient informés du passage des prochaines voitures du REM aux différentes destinations, par exemple.
- Bien que le REM soit un réseau automatisé, il y aura des employés identifiés dans le réseau en lien direct avec le centre de contrôle ainsi que des inspecteurs attirés à la sécurité.
- Nous avons aussi une couverture de surveillance par caméra sur l'ensemble des sites REM, incluant dans les voitures, stations et aux abords des stations, ainsi que des moyens de communications (un peu comme dans le métro de Montréal) dans les voitures et les stations pour rejoindre directement l'unité de surveillance du centre de contrôle.

Lorsque le REM sera en fonction entre Du Ruisseau et Brossard, y aura-t-il des navettes ou autres mesures d'atténuation pour nous amener de Pierrefonds-Roxboro/Sunnybrooke à Du Ruisseau?

- Effectivement, Mobilité Montréal prévoit un rabattement des mesures d'atténuation sur le réseau REM. En temps opportun, les détails des parcours seront disponibles sur le site web de Mobilité Montréal.

Est-ce que le plan de relier Bois-Franc à la ligne orange du métro est toujours sur la table?

- Ce projet est sous analyse par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).

Achalandage et capacité en opération

Le projet a-t-il des objectifs clairement établis en ce qui concerne l'augmentation de l'utilisation/du nombre d'usagers ? L'achalandage ne sera plus le même avec le télétravail.

- La vision du projet de CDPQ Infra s'échelonne à long terme, on parle ici d'une perspective de 100 ans, des décennies lors desquelles les besoins en mobilité continueront à croître, les efforts pour réduire l'empreinte carbone générée par les transports s'intensifieront tout ceci dans un contexte d'accessibilité et de rapidité des déplacements des personnes.
- Nous bâtissons un réseau de transport pour les prochaines générations, ainsi le contexte actuel ne peut définir notre vision d'avenir.

Quelle est la hausse d'achalandage prévue à Pierrefonds-Roxboro?

- Nos études d'achalandage conduites en 2018 estimaient un achalandage de 2350 montées en pointe du matin à la gare de Pierrefonds-Roxboro en 2018. À la mise en service du REM, l'estimation pour la même période est d'environ 3300 montées.

La faible capacité inquiète aussi. Pourquoi pas plus de wagons?

- La capacité de la ligne Deux-Montagnes sera largement augmentée. Les métros du REM sont plus petits que les MR-90, mais il est important de noter que la fréquence du REM sera très supérieure à la ligne actuelle (tous les 2 min 30 entre Gare Centrale et Du Ruisseau, toutes les 5 minutes entre Du Ruisseau et Deux-Montagnes). La haute fréquence signifie que beaucoup plus de places seront disponibles. Le REM a une capacité de 42 120 personnes pendant la période de pointe du matin, entre 6 h et 9 h, plutôt que 17 100 personnes dans les MR-90. Pour en savoir plus, consultez notre article : [Le REM, capacité et places assises : dé mêlons les chiffres.](#)

Si une nouvelle branche du REM est créée à Laval et vient se joindre à la ligne Deux-Montagnes, il y aura un impact sur la fréquence du service sur la ligne de Deux-Montagnes et sur sa capacité?

- Si un projet de nouvelle branche du REM devait aller de l'avant à Laval, nous devrions augmenter la fréquence des trains dans le corridor central et répartir cette fréquence entre quatre branches au lieu de trois comme aujourd'hui, sur le réseau REM en construction.
- Toutefois, ce scénario est à ce jour tout à fait hypothétique.

Autres secteurs du tracé REM

Vous avez parlé de la stratégie de coloration pour l'aménagement intérieur et paysager des stations dans l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro. Qu'en est-il pour Deux-Montagnes?

- À Deux-Montagnes comme à Pierrefonds-Roxboro, la couleur privilégiée pour les aménagements intérieurs et paysagers est le bleu, en référence aux rivières avoisinantes.

Comment avance la construction à Ville-de-Mont-Royal?

- Les travaux de construction de la station vont bon train, nous travaillons actuellement sur l'installation des murs en verre et l'aménagement intérieur de la station. Vous pouvez consulter son état d'avancement sur la caméra de chantier : <https://www.devisubox.com/dv/dv.php5?pgl=Project/interface&sRef=3OF57G2X6&nStartingSite=EVZX35BW2&sStartingImage=igROURzQt3xrABc-pmFrnGBaLTs%3D>

Autres

Le projet a-t-il des objectifs clairement établis en ce qui concerne la réduction des émissions de carbone?

- Une fois en service, le REM contribuera à la diminution de 680 000 tonnes de gaz à effet de serre (GES) sur 25 ans d'exploitation. D'ici là, 250 000 arbres seront plantés pour compenser les émissions de GES produites lors de la construction. En plus des 250 000 arbres qui seront

plantés, une fois les travaux de construction du REM terminés, le même nombre d'arbres coupés dans les aires temporaires de construction seront replantés + 10 % de bonification dans le même territoire municipal ou arrondissement. La stratégie de plantation se fera en étroite collaboration avec les municipalités et arrondissements.

Le projet a-t-il des objectifs clairement établis en ce qui concerne le recouvrement des coûts ?

- Le rendement projeté de la Caisse se situe entre 8 et 9 % à long terme. Ce n'est pas un rendement annualisé, mais un rendement projeté sur une longue période d'exploitation. Ce niveau de rendement est bien aligné sur les objectifs des déposants de la Caisse qui s'élèvent à un peu plus de 6 %. Cela correspond au rendement attendu d'un investissement réalisé uniquement sous forme de capital-actions. Cette fourchette est comparable au marché pour des investissements au profil rendement-risque similaire, de type greenfield, financés sans recours à de la dette.

Comment disposez-vous des vieux trains?

- L'opérateur des trains de banlieue exo a débuté au début janvier le transport des 58 voitures MR-90 de la ligne Deux-Montagnes vers son garage de de Saint-Jérôme. De là, elles seront acheminées par rail jusqu'à l'atelier de Pointe-Saint-Charles et entreposées temporairement.
- Étant donné qu'il s'agissait de la seule ligne de train électrifiée d'exo, l'opérateur ne pouvait pas réaffecter ces wagons sur ses autres lignes. Des démarches sont en cours depuis l'automne afin d'identifier des acheteurs potentiels.

Il est question d'augmenter les taxes foncières pour les propriétés adjacentes du REM. Ce plan n'est pas acceptable. Veuillez y remédier.

- Les taxes foncières ne relèvent pas du bureau du projet du Réseau express métropolitain, mais bien des municipalités. La valeur marchande de votre propriété et le taux de taxe influencent le montant de taxes foncières que vous devrez payer. Nous vous invitons à contacter l'administration de votre municipalité pour toutes questions à ce sujet.

Concernant la possible baisse d'évaluation des maisons près du REM, vous prétendez que ça n'aura pas lieu puisque le REM passera là où les trains de la ligne Deux-Montagnes passaient déjà. Mais vous oubliez un facteur important, celui de la fréquence de passage du REM. Qu'en pensez-vous?

- Nous sommes conscients que l'arrivée du REM transformera les quartiers, avec une offre de transport à haute fréquence qui, dans le cas de l'antenne Deux-Montagnes, remplace un train lourd sur une voie ferrée centenaire.
- Toutefois, rien ne permet de croire que la valeur des maisons puisse être affectée.

À ce jour, la communication semble inadéquate concernant les travaux dans l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro. Les avis légaux et officiels ainsi que l'information disponible sur le site web ne peuvent pas être le seul moyen d'obtenir des informations sur le projet de REM. Pourriez-vous envisager d'élaborer un plan pour distribuer des fiches d'information aux parties concernées en temps utile, en les informant des questions qui les concernent directement et en les invitant à consulter le site Web et à s'inscrire aux alertes et aux bulletins d'information?



- En effet, nous multiplions les canaux de communication nous permettant d'informer la communauté des travaux du REM.
- Avec les travaux démarrant en début d'année 2021 dans l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, nous avons d'abord travaillé avec l'arrondissement et la presse locale et régionale afin d'informer la communauté du lancement de nos travaux. La rencontre publique virtuelle tenue le 11 février a aussi permis de rejoindre plus de 300 voisins intéressés par le projet.
- Les distributions postales permettent de cibler les communications aux résidents avoisinant nos chantiers, tandis que les communications numériques permettent une diffusion plus massive.
- Les citoyens intéressés peuvent également communiquer avec notre équipe de relations avec la communauté au 1 833- 736-4636 ou par courriel au info@rem.info.