

Rencontre d'information virtuelle sur le REM à Laval – Faits saillants et réponses aux questions laissées en suspens

Date et heure : 27 janvier 2021, 18h30 à 20h30

Lieu : En ligne, via la plateforme icastPro

Faits saillants de la rencontre

- 329 participants
- Près d'une cinquantaine de questions reçues en avance et posées lors de la soirée
- Environ 300 questions et commentaires reçus par écrit pendant la soirée
- 4 intervenants présents pendant la séance d'information et la période de questions :
 - Virginie Cousineau, directrice affaires publiques, REM
 - Giovanni Cipolla, directeur de segment, NouvLR
 - Marc Lafortune, ingénieur et responsable voirie, CIMA+/Hatch
 - 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 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 Laval
- Travaux à venir en 2021
- Murs antibruit permanents
- Outils de communication

Sujets principaux lors de la période de questions :

- Les hauteurs des nouvelles structures surélevées et des murs de soutènement à Laval
- Les coupes de végétation, notamment les arbres matures et les haies de cèdres
- Les murs antibruit

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-laval>

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 aux questions laissées en suspens. À noter que les questions similaires ont été regroupées pour faciliter la lecture du document.

Secteur des îles-Laval

Qu'est-ce qui est prévu avec l'ancien pont ferroviaire qui enjambe la rivière des Prairies entre Pierrefonds et Laval? L'ancien pont peut-il être transformé en passage pour les piétons et vélos? Qui est propriétaire de ce pont?

- Bien que nous construisions actuellement un nouveau pont enjambant la rivière des Prairies, les plans concernant le démantèlement ou l'entretien du vieux pont et, le cas échéant, son utilisation future, restent à déterminer. Nous en discuterons avec les villes de Montréal et Laval dans les mois à venir.
- Actuellement, l'ancien pont ferroviaire est la propriété de CDPQ Infra.

La construction des murs de soutènement nous inquiète. Depuis l'annonce du projet en 2016, vous avez affirmé que le tracé du REM sur l'île Bigras sera en talus. Nous avons la surprise d'apprendre qu'il y aura finalement des murs de soutènement sur une majeure partie du tracé. Pourquoi les talus sont-ils remplacés par des murs de soutènement sur l'île Bigras? À Laval-sur-le-Lac, pour une même largeur d'emprise, vous aménagez des talus. Pourriez-vous ajouter des talus sur les terrains adjacents appartenant à la Ville de Laval le long du tracé, pour éviter des murs de soutènement?

- Le choix d'utiliser des murs de soutènement est toujours en dernier recours. Le choix des murs est retenu lorsque l'espace pour des talus n'est pas disponible.
- Sur les îles-Laval, la voie ferroviaire actuelle sera doublée pour permettre le passage fréquent du REM. La largeur de l'emprise ferroviaire ne permet pas l'utilisation de talus en pente à tous les endroits.
- De plus, les épisodes d'inondations de 2019 ont amené REM à réévaluer la configuration de ses infrastructures dans le secteur des îles-Laval. La conception du nouveau passage entre la rue du Pont et le chemin du Bois a été rehaussée pour prendre en compte les niveaux d'inondations aux 375 ans et ainsi assurer le passage des véhicules entre les deux sections de l'île même en cas d'inondation.
- Enfin, des terrains limitrophes à l'emprise ferroviaire appartenant à la Ville sont utilisés pour les chemins du Tour, Mistral, des Rocailles et des Trilles, et ne peuvent donc pas être utilisés par REM pour construire des talus.

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 à Laval seront en béton texturé (présence de lignes, voir image ci-dessous à titre indicatif).



Est-il possible de préparer une vue en coupe illustrant l'élévation des voies du REM le long des îles-Laval?

- Cette suggestion est notée par nos équipes. Une image sera préparée prochainement pour illustrer l'élévation des voies du REM sur les îles-Laval.

La plupart des résidents sur le chemin du Mistral ont des haies de cèdres matures. Qu'arrivera-t-il avec ces haies? Si elles doivent être coupées, est-ce que de nouveaux cèdres seront plantés? Quelle sera leur hauteur?

- Tous les efforts sont pris pour limiter les coupes de végétation au minimum requis. Nos équipes techniques sont allées à plusieurs reprises sur le terrain afin d'optimiser au maximum la conception du mur de soutènement et préserver le plus de végétation possible.
- Derrière le chemin du Mistral, les travaux à réaliser occuperont la pleine largeur de l'emprise ferroviaire. Ainsi, la végétation dans l'emprise devra malheureusement être coupée. Toutefois, la végétation sur les terrains privés des résidents ne peut pas être coupée sans une entente préalable.
- Si des haies de cèdres doivent être coupées derrière le chemin du Mistral, nous offrirons de replanter des haies après les travaux, afin de contribuer à camoufler le mur de soutènement à cet endroit.

Nous avons des préoccupations concernant l'esthétisme extérieur de la station Île-Bigras. Serait-il possible d'ériger une structure légère et plus esthétique sur les murs de soutènement? Cet ouvrage pourrait comporter les composantes de verre et d'aluminium comme les autres stations du REM.

- Un souci particulier sera apporté à l'aménagement paysager autour de la station Île-Bigras afin de permettre une meilleure intégration de cette structure dans le paysage de l'île.

Les deux ormes à l'ouest de la voie ferrée près du chemin des Trilles seront-ils coupés?

- Oui, ces deux ormes ont dû être coupés, car ils étaient en conflit direct avec la construction des voies doublées pour le REM.

Nous avons des préoccupations concernant les inondations sur les îles-Laval, avec la fermeture du passage à niveau et l'aménagement du chemin temporaire. Pourquoi aménagez-vous ce chemin en zone inondable? Quelles mesures seront prises pour s'assurer que le chemin ne sera pas inondé? Avez-vous tenu compte du fait que ce secteur a été inondé en 2017 et 2019?

- Le chemin temporaire est effectivement construit dans un secteur inondé en 2017 et 2019. Ce chemin sera en place pour la durée des travaux, jusqu'à ce que le futur lien permanent soit aménagé près de la station, en dehors de la zone inondable.
- En tout temps pendant les travaux, le consortium NouvLR prévoira un accès d'urgence en dehors de la zone inondable qui permettra de traverser la zone de chantier d'ouest en est, en cas d'inondation sur les îles. Ainsi, dans le cas où le chemin temporaire serait inondé, un autre accès sera disponible.

Le chemin temporaire sur l'île Bigras nous inquiète. Le chemin du Tour du côté est des rails a été inondé lors des crues en 2017 et 2019. Le quartier du côté ouest est maintenant protégé par une digue aménagée au printemps. Le chemin temporaire va créer une brèche qui risque d'inonder le quartier à l'ouest malgré la digue.

- Une coordination étroite est en place avec la Ville de Laval pour planifier les actions en cas d'inondation et prévoir l'emplacement des digues temporaires installées par la Ville en tenant compte des travaux d'excavation du talus. Des rencontres ont lieu avec la Ville et un mécanisme de coordination rapide est en place avec le consortium NouvLR et la Ville en cas de crues.
- De plus, le chemin temporaire sera légèrement surélevé, soit d'environ 0,50 mètre plus haut que le chemin des Rocailles.

À la fin des travaux, aurons-nous deux passages sécuritaires non inondables sur l'île Bigras?

- La situation sera identique à celle d'avant les travaux. Avec le REM, le passage à niveau actuel doit être fermé, mais un nouveau lien permanent sera aménagé entre les chemins du Tour et des Bois pour permettre le passage des véhicules, piétons et cyclistes sous les voies du REM. Ce nouveau lien sera aménagé en dehors de la zone inondable, adjacent à la future station Île-Bigras. Quant au passage sur le chemin du Tour sous le pont ferroviaire, celui-ci sera rouvert à la fin des travaux.

Quelle sera la profondeur de l'encaissement du futur lien permanent à l'île Bigras, entre le chemin du Tour et le chemin du Bois?

- Le futur lien permanent entre les chemins du Tour et des Bois ne sera pas encaissé. Il bénéficiera simplement d'un profil légèrement en descente à partir du chemin du Tour vers le chemin des Bois, puisque ce dernier est environ 1 mètre plus bas que le chemin du Tour dans ce secteur.

Nous craignons des problèmes de circulation autour des stations Île-Bigras et Sainte-Dorothée. Est-il possible d'ajouter un dépose-minute du côté est de la station Île-Bigras, et du côté nord de la station Sainte-Dorothée, puisque la circulation proviendra aussi de ces côtés?

- Un débarcadère est prévu du côté nord de la station Sainte-Dorothée, mais il est réservé au transport adapté. Tout ajout de dépose-minute se traduirait par une perte de cases de stationnement. Ainsi, il n'est pas prévu d'ajouter de dépose-minute supplémentaire à ceux déjà prévus aux stations Sainte-Dorothée et Île-Bigras.

Les travaux de la station Île-Bigras seront terminés à quelle date? Pourquoi commencer les travaux si rapidement étant donné que le réseau ne sera pas en service avant 2024?

- Avec l'arrêt complet de la navette ferroviaire circulant sur l'ancienne ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes le 31 décembre 2020, les travaux ont débuté en janvier à Laval. Ceci permet de profiter pleinement de la saison de construction de l'été 2021 et d'avancer au maximum les travaux en prévision de la période de test de 6 mois avant la mise en service du REM.
- La période de test requise sur l'antenne Deux-Montagnes ne peut pas débuter avant la fin de tous les travaux sur cette antenne. Dans ce contexte, l'échéancier de mise en service demeure l'automne 2024 à Laval. Il importe de nous assurer que tous les tests nécessaires soient complétés avec rigueur et diligence, afin d'assurer une mise en service optimale et sécuritaire du REM.

Votre fiche d'information sur le bruit indique que dans les zones 1, comme l'île Bigras, les niveaux de décibels de la station ne doivent pas dépasser 45 décibels le jour et 40 décibels la nuit. Qu'est-ce qui permettra de réduire le bruit de la station de 5 décibels pendant la nuit?

- Ces niveaux correspondent aux normes dictées par le Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), mais ces niveaux doivent considérer le bruit ambiant au départ. À l'île Bigras, la nuit, il a été calculé que le bruit ambiant le plus élevé est de 45 décibels. À titre de référence, un niveau de bruit de 50 décibels la nuit est applicable dans le règlement municipal pour Laval. Nous utilisons le cadre le plus restrictif, soit 45 décibels la nuit.
- Plusieurs mesures d'atténuation permanentes seront en vigueur tant le jour que la nuit, par exemple la pose de silencieux pour les systèmes de ventilation et climatisation. À noter aussi que, lors des périodes hors pointe du REM, le débit de la ventilation sera également réduit.

Pourquoi il n'y a pas de murs antibruit près de la station Île-Bigras? À Sainte-Dorothée, il y a des stationnements autour, mais à l'île Bigras il y a des résidences à proximité.

- Ce qui dicte l'emplacement des murs, ce sont les impacts significatifs découlant de la modélisation basée sur la Politique du bruit routier. L'étude de modélisation sonore démontre que le passage du REM n'aura pas d'impact sonore significatif près de la station Île-Bigras. Dans le cadre de la modélisation, plusieurs intrants ont été considérés, dont la topographie, le milieu bâti, le type de sol, le réseau routier et débit de circulation routière, etc.
- Le programme de suivi sonore nous permettra de vérifier la performance des mesures d'atténuation, et mettre en place des correctifs au besoin.
- La modélisation sera bientôt disponible sur notre site web, vous pourrez ainsi la consulter.



À l'île Bigras, les voies du REM seront-elles construites sur des murs de soutènement ou sur des colonnes comme nous pouvons voir le long de l'autoroute 40?

- Sur l'île Bigras, les voies du REM seront soit en talus végétalisé ou sur un mur de soutènement. Il n'y aura pas de colonnes comme c'est le cas sur l'antenne de l'ouest.

L'infrastructure électrique sera installée de quel bord des voies le long du chemin du Mistral; côté des résidences ou côté non habité?

- Les poteaux d'alimentation électrique pour les voitures du REM seront positionnés au centre des voies.

Secteur de Sainte-Dorothée

Pourquoi la station Sainte-Dorothée est-elle si imposante?

- Les stations doivent être assez longues pour accueillir les voitures du REM (environ 80 mètres) et assez hautes pour permettre aux usagers de circuler de part et d'autre des voies selon la direction qu'ils souhaitent emprunter. Puisque les stations du REM sont accessibles universellement, elles accueillent également des ascenseurs. La hauteur de la station est prévue pour intégrer ces aménagements.

Qu'arrivera-t-il avec la rue Graveline? À partir de quand la rue sera-t-elle fermée?

- Le passage à niveau sur la rue Graveline sera fermé lorsque le prolongement de l'avenue des Bois jusqu'au chemin du Bord-de-l'Eau sera complété. Cela est prévu en 2022.

À la hauteur de la rue Graveline, est-ce que le REM sera plus élevé que les rails existants, et si oui de combien de mètres?

- À la hauteur de la rue Graveline, les voies du REM seront légèrement plus élevées que les anciens rails ferroviaires soit d'environ 1 mètre plus haut.

Avez-vous réalisé une étude sur le bruit en lien avec l'augmentation de la circulation automobile sur l'avenue des Bois?

- La modélisation sonore réalisée pour le REM tient compte, entre autres, de l'augmentation anticipée de la circulation routière sur les chemins donnant accès aux stations du REM ainsi que du bruit ambiant. Toutefois, les changements de la circulation (hausse ou baisse) anticipés sur les axes routiers plus éloignés des stations ne sont pas considérés dans la modélisation sonore.

Quand l'intersection de l'avenue des Bois sera fermée, devons-nous circuler par la rue Hector-Nadon?

- Pendant les travaux sur l'avenue des Bois, la rue Hector-Nadon sera raccordée temporairement avec la nouvelle rue du Chemin-de-Fer, pour une durée de quelques semaines.
- À noter que le passage à niveau sur la rue Graveline demeurera ouvert et accessible tant que le prolongement de l'avenue des Bois jusqu'au chemin du Bord-de-l'Eau ne sera pas complété, afin de maintenir la circulation routière dans ce secteur.

Le raccordement de la rue Hector-Nadon avec la nouvelle rue du Chemin-de-Fer sera-t-il temporaire ou permanent?

- Dans le cadre des travaux sur la rue du Chemin-de-Fer et l'avenue des Bois, NouvLR procédera à un raccordement temporaire de la rue Hector-Nadon avec la nouvelle rue du Chemin-de-Fer pour faciliter la circulation des véhicules, notamment les véhicules d'urgence. La rue Hector-Nadon sera donc ouverte à la circulation de manière temporaire

pour la durée des travaux, soit une période d'environ deux semaines. Notre intention est de remettre la configuration initiale après les travaux.

Avec les reconfigurations routières à Sainte-Dorothée, il ne restera qu'une option pour atteindre le chemin du Bord-de-l'Eau, via l'avenue des Bois. Cette intersection est en zone inondable, comme nous l'avons vécu en 2019. Avez-vous tenu compte de cet aspect?

- Le nouveau lien de l'avenue des Bois qui passera sous les voies du REM tient compte de la zone inondable dans ce secteur. À noter que l'avenue des Bois ne sera pas la seule option pour atteindre le chemin du Bord-de-l'Eau, puisqu'il sera également possible d'emprunter le boulevard Jolibourg.

Avez-vous prévu des mesures contre les inondations sous le viaduc du chemin du Bord-de-l'Eau? Si vous abaissez la rue sous le viaduc, cela augmentera le risque d'inondations.

- Dans le cas du projet du REM, il n'est pas prévu d'abaisser le chemin du Bord-de-l'Eau sous le viaduc ferroviaire.

Avez-vous un visuel représentant le viaduc ferroviaire qui sera reconstruit au-dessus du chemin du Bord-de-l'Eau?

- Nous n'avons pas de visuel de ce viaduc pour le moment.

Le prolongement de l'avenue des Bois vers le chemin du Bord-de-l'Eau devait initialement connecter avec la rue Gobeil. Pourquoi les plans ont-ils changé?

- Le réalignement de la rue Gobeil avec la nouvelle intersection de l'avenue des Bois et du chemin du Bord-de-l'Eau est présentement en discussion entre le projet REM et la Ville de Laval.

Les travaux pour reconfigurer terrasse de Fontenelle en cul-de-sac sont-ils prévus au printemps 2021?

- Les travaux sur terrasse de Fontenelle sont prévus vers la fin du printemps ou à l'été 2021. Ces travaux devraient durer environ quatre semaines.

La reconfiguration de terrasse de Fontenelle en cul-de-sac est-elle permanente ou temporaire?

- Terrasse de Fontenelle sera transformée en cul-de-sac de façon permanente, puisque l'avenue des Bois sera prochainement abaissée à cet endroit pour passer sous les voies du REM. La différence de niveau de ces deux rues ne permettra plus à terrasse de Fontenelle de déboucher sur l'avenue des Bois.

Y aura-t-il un passage piétonnier entre terrasse de Fontenelle et la station Sainte-Dorothée?

- Oui, pour faciliter le transit vers la future station du REM, une passerelle piétonne et cyclable sera aménagée à partir du tournebride sur terrasse de Fontenelle, en circulant au-dessus de l'avenue des Bois.

- Pour visualiser le tracé de cette future piste piétonne et cyclable, vous pouvez consulter le plan d'implantation de la station Sainte-Dorothée, disponible sur notre site web dans l'onglet « Stations » : <https://rem.info/fr/stations/sainte-dorothee>

Est-ce que des arbres seront replantés sur le côté sud de terrasse de Fontenelle?

- Un minimum de 2 000 arbres seront replantés sur le territoire de Laval. Les emplacements des projets de reboisement sont déterminés avec la Ville de Laval et ne sont pas encore connus à l'heure actuelle.
- Pour qu'un site puisse accueillir un projet de reboisement, l'un des critères est une superficie disponible d'au moins 0,3 hectare.

Le talus sera-t-il végétalisé à la hauteur de la rue Graveline, comme c'est le cas pour la rue les Cèdres et la rue les Érables?

- Oui, tous les talus seront végétalisés. L'ensemencement sera composé d'un mélange propre à l'antenne Deux-Montagnes, où le bleu sera la couleur dominante. Cela signifie qu'il y aura des espèces à floraison bleue ou à feuillage bleuté dans le mélange d'ensemencement.

Pendant les travaux de construction à la station Sainte-Dorothée, est-ce que les piétons du côté nord de la voie pourront traverser pour accéder aux arrêts d'autobus situés du côté sud, et vice-versa?

- Avec la mise en place de la zone de chantier à l'ancienne gare Sainte-Dorothée, il n'est plus possible de traverser la voie à pied à cet endroit. Il faut utiliser les rues autour, soit la rue Graveline ou la rue de Val-Brillant. Lorsque le prolongement de l'avenue des Bois sera complété, il sera possible d'emprunter l'avenue des Bois pour traverser, puisqu'il y aura une piste pour les piétons et cyclistes.

Présentement, le stationnement incitatif sur l'avenue des Bois n'est pas fonctionnel. Quand le sera-t-il?

- Le stationnement incitatif sur l'avenue des Bois a été complété en décembre 2020. D'autres travaux sont prévus en 2021 dans les stationnements pour les mesures transitoires, notamment dans le stationnement au sud de la gare.

Les bornes de recharge électrique qui ont été enlevées à la gare Sainte-Dorothée seront-elles remplacées par une nouvelle technologie ou par des bornes à recharge rapide?

- À la station Sainte-Dorothée, 20 cases de stationnement avec bornes de recharge pour voitures électriques sont prévues. Les bornes de recharge envisagées sont de niveau 2, soit 240 volts.

Vous mentionnez que la capacité de stationnement de la station Sainte-Dorothée sera conservée. Faudra-t-il aménager des nouvelles places de stationnement, si des espaces actuels sont supprimés?

- Notre objectif est de maintenir un nombre similaire de cases de stationnements, soit environ 975 places au total, incluant cinq cases pour l'accès universel, 98 cases réservées pour le covoiturage, ainsi que 20 cases avec bornes de recharge pour les voitures électriques.

Y aura-t-il des coupures de courant en 2021 à Sainte-Dorothée, considérant que les gens sont en télétravail?

- Si des coupures d'électricité sont nécessaires, les personnes concernées seront avisées à l'avance afin de pouvoir planifier leurs activités en conséquence.

Est-ce que d'autres expropriations sont envisagées en raison des reconfigurations routières à Sainte-Dorothée?

- Non, aucune expropriation n'aura lieu dans le secteur.

Profitez-vous des travaux pour élargir la rue du Chemin-de-Fer qui longe les voies ferroviaires?

- Notre objectif est d'aménager des accès sécuritaires aux stations du REM pour les piétons et les cyclistes. Concernant la rue du Chemin-de-Fer, l'objectif est d'aménager un lien sécuritaire pour les personnes qui résident dans le quartier au nord et à l'ouest, ainsi que les gens qui utiliseront le stationnement près de la rue Antoine-Dalmas, et qui marcheront sur la rue du Chemin-de-Fer pour accéder à la station. Des discussions sont en cours avec la Ville de Laval pour confirmer quel aménagement sera choisi sur la rue du Chemin-de-Fer.

Quelle sera la configuration finale des voies sur l'avenue des Bois, avec les navettes d'autobus?

- Le nombre de voies de l'avenue des Bois ne sera pas modifié dans le cadre du projet du REM. Toutefois, à l'approche de la nouvelle intersection avec le chemin du Bord-de-l'Eau, il y aura une voie de virage à droite ainsi qu'une voie de virage à gauche en direction sud, pour faciliter la circulation.

Il est difficile de s'y retrouver avec les travaux sur l'avenue des Bois. La Ville de Laval au 311 nous dirige vers le REM, alors que le REM nous dirige vers la Ville de Laval. Il y a eu beaucoup de confusion depuis 2020. Est-ce possible de trouver une façon de mieux informer la communauté?

- Les travaux au nord de l'avenue des Bois ont été effectués par la Ville de Laval pour créer une voie réservée pour les autobus. Les travaux réalisés par le consortium NouvLR sont l'abaissement d'une partie de l'avenue des Bois et son prolongement jusqu'au chemin du Bord-de-l'Eau. L'ensemble de l'information sur les travaux du REM est disponible sur notre site web dans la section « Info-travaux » : <https://rem.info/fr/info-travaux>.
- Nous travaillons en collaboration avec la Ville de Laval pour répondre le mieux possible aux questions que nous recevons.

Le stationnement sur l'avenue des Bois, situé entre la rue Principale et la montée Champagne, va-t-il rester en place de manière permanente?

- Nous vous invitons à communiquer directement avec exo pour leur transmettre cette question.

Secteur de Laval-sur-le-Lac

Les arbres matures et la haie de cèdres longeant la voie ferroviaire sur la rue les Peupliers seront-ils coupés ou conservés? Si la haie est coupée, est-il prévu de replanter une nouvelle haie d'une hauteur suffisante pour camoufler le REM? Les arbres devant être coupés seront-ils identifiés à l'avance de manière à pouvoir faire appel de la décision de les couper?

- Le consortium NouvLR est sensible à cet aspect et agit de façon à abattre le moins d'arbres, arbustes et haies possible. Les équipes de REM et NouvLR sont allées marcher le long du tracé à Laval-sur-le-Lac pour vérifier la possibilité de minimiser les coupes. Les analyses se poursuivent par nos équipes afin de limiter le plus possible les coupes requises pour les travaux à venir dans ce secteur.
- À noter que les arbres devant être coupés sont préalablement identifiés par des rubans, afin de s'assurer de couper seulement le minimum requis pour les travaux.

Allez-vous couper des arbres à l'extérieur de l'emprise ferroviaire sur la rue les Peupliers?

- Les analyses sont toujours en cours pour ce secteur, avec le consortium NouvLR.

Les haies de cèdres existantes le long de la rue les Plaintes seront-elles coupées ou conservées lors du remplacement de la clôture derrière les résidences? Beaucoup de ces résidences ont des arbres matures qui cachent la voie ferroviaire. Si ces arbres doivent être coupés, serait-il possible de replanter une végétation continue et assez haute pour camoufler le REM?

- Les analyses sont toujours en cours pour ce secteur, avec le consortium NouvLR.

Quelle sera la largeur des talus le long de la rue les Plaines? Faudra-t-il couper des arbres matures pour aménager ces talus?

- Les travaux de doublement des voies et les ouvrages de drainage requis nécessitent l'élargissement du talus existant. Le long de la rue les Plaines, la conception est en cours d'optimisation afin de tenter d'éviter la coupe d'arbres matures à l'intérieur de l'emprise ferroviaire. Cette optimisation est réalisée partout où c'est possible, le long du tracé.

Nous avons des préoccupations concernant la structure surélevée à Laval-sur-le-Lac. L'ancien train de banlieue était caché par une haie de cèdres et des arbres matures. Cette végétation réduit également le son. Comment allez-vous camoufler la structure surélevée afin de ne pas détruire le caractère unique du quartier Laval-sur-le-Lac? Comment allez-vous réduire le bruit qui portera plus loin avec l'élévation de la voie, qui sera maintenant plus haute que la végétation?

- Nous sommes conscients des préoccupations quant à la présence d'une structure surélevée dans le paysage de Laval-sur-le-Lac et c'est pourquoi une attention particulière sera portée à l'aménagement paysager afin de favoriser l'intégration harmonieuse de la structure surélevée.
- En ce qui concerne le bruit, toutes les mesures nécessaires seront mises en place pour respecter les normes réglementaires auxquelles le projet est assujéti et pour préserver l'ambiance sonore des riverains. Des murs antibruit seront installés partout où des impacts significatifs ont été relevés par la modélisation. De plus, programme de suivi sonore

permettra de confirmer la performance de ces mesures pendant l'opération du REM et d'implanter des mesures additionnelles au besoin.

Il est désolant d'abîmer à ce point le paysage de Laval-sur-le-Lac avec une structure surélevée. Pourquoi ne pas déplacer l'entrée du golf plus au nord, via le chemin St-Antoine? Est-ce qu'il a été considéré de rabaisser le niveau de la rue les Cèdres et l'entrée du golf, afin de diminuer la hauteur de la structure surélevée?

- Nous avons évalué l'option qui consistait à déplacer l'entrée du golf vers le nord, sur le chemin Saint-Antoine. Cette option ne correspondait malheureusement pas au cadre financier du projet du REM.
- L'abaissement de la rue les Cèdres sous les voies ferrées maintenues au niveau du sol est également un scénario qui a été étudié. Considérant les impacts importants sur les rues les Peupliers et les Cèdres (vers le sud), ainsi que sur les entrées charretières et les terrains limitrophes près de l'intersection, ce scénario n'a pas été retenu.

Le REM sera-t-il au sol ou sur en hauteur à Laval-sur-le-Lac? Quelle sera la hauteur de la voie sur la rue les Peupliers? Nous craignons l'impact sur le paysage d'une structure surélevée.

- La voie sera surélevée à deux endroits afin d'éliminer les passages à niveau : au-dessus de la rue les Cèdres et au-dessus de la rue les Érables. Pour ces deux cas, l'élévation de la voie sera progressive, afin de respecter les pentes maximales (voir la carte ci-dessous, également disponible dans la présentation).
- La hauteur maximale au-dessus de la rue les Cèdres sera environ 5,4 mètres, incluant un dégagement de 4,5 mètres sous la structure.
- La majorité de la structure surélevée sera couverte par un talus végétalisé en pente, pour atténuer sa présence dans le milieu.



Quelle sera la hauteur de la structure au-dessus de la rue les Cèdres, en incluant le matériel roulant?

- Le REM est un métro léger de type Alstom Metropolis. Le matériel roulant a une hauteur de 3,9 mètres, alors que la structure au-dessus de la rue les Cèdres aura une hauteur maximale

de 5,4 mètres au point le plus haut. L'image ci-dessous illustre cette intersection avec le matériel roulant (également disponible dans la présentation).



Pourra-t-on discuter de l'apparence du béton sur les portiques à l'entrée du golf et au coin de la rue les Érables?

- Le portique comme tel, c'est-à-dire la structure directement au-dessus des rues les Cèdres et les Érables, sera construit en béton plat. Les segments en mur seront construits en béton texturé, avec la présence de lignes.

L'image illustrant la structure au-dessus de la rue les Cèdres est trompeuse. Les proportions ne sont pas réalistes. Pourquoi ne pas avoir ajouté le mur antibruit ni les clôtures sur cette image?

- Cette image a été réalisée par des experts à partir des plans d'ingénierie et les fonds d'images proviennent de *Google Street View*. Les rendus représentent les structures prévues, soit des talus végétalisés en pente sur la majeure partie de l'élévation, ainsi qu'une portion en murs. Les dimensions de la structure sont à l'échelle selon les plans techniques les plus récents. La localisation des talus est également exacte.
- Au moment de produire cette image, nous n'avons pas encore toutes les données sur l'emplacement des murs antibruit et des clôtures. Au-dessus de la rue les Cèdres, le mur antibruit aura une hauteur de 1 mètre au-dessus de la glissière.

Sur l'image de la rue les Érables, la rue semble inchangée. N'est-il pas prévu de décaisser la rue les Érables?

- Il est effectivement prévu d'abaisser légèrement la rue les Érables. L'image représentant cette intersection est à titre indicatif et a été produite selon les informations disponibles à ce moment.

Serait-il possible de préparer un plan en coupe illustrant l'élévation graduelle des voies pour enjambrer la rue les Érables, comme celui présenté pour l'entrée du golf?

- Cette suggestion est notée par nos équipes. Une image sera préparée prochainement pour illustrer l'élévation des voies du REM au-dessus de la rue les Érables.

Pendant combien de temps l'intersection des rues les Cèdres et les Peupliers sera-t-elle fermée?

- L'intersection des rues les Cèdres et les Peupliers ne sera jamais fermée, puisqu'un chemin temporaire sera aménagé pour permettre les entrées et sorties du golf. La mise en place de ce chemin temporaire est prévue au printemps 2021.

Les camions de livraison pour le golf pourront-ils circuler sous le viaduc ferroviaire de la rue les Cèdres?

- Oui, le dégagement minimal de 4,5 mètres permettra aux camions de livraison de circuler sous le nouveau viaduc ferroviaire pour accéder au golf.

Avez-vous envisagé de planter des graminées sur les talus à Laval-sur-le-Lac afin d'améliorer leur intégration visuelle et leur entretien?

- Pour le moment, ce qui est prévu est un mélange d'ensemencement composé en partie de graminées, où le bleu sera la couleur dominante. Nous poursuivons également notre analyse afin de permettre une intégration harmonieuse des talus dans ce secteur.

À l'intersection des rues les Érables et les Peupliers, est-il prévu d'intégrer la piste cyclable de façon sécuritaire?

- Oui, la piste cyclable sur la rue les Peupliers sera reliée à la piste cyclable sur la rue les Érables. La conception prévoit un nouveau stop toutes directions à cette intersection, ainsi qu'une déviation de la piste cyclable plus près de la rivière, jusqu'au barrage en direction du boulevard Sainte-Rose.

La hauteur des voies du REM par rapport aux rails actuels engendre-t-elle un effet amplificateur du bruit lors des passages du REM?

- 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.

Depuis quand la Ville de Laval est-elle au courant du scénario retenu par CDPQ Infra pour le quartier de Laval-sur-le-Lac?

- Des discussions ont lieu avec la Ville de Laval pour convenir d'un scénario à la satisfaction de tous en respect des échéanciers et du cadre budgétaire alloué au projet. La solution retenue pour accéder au Club Laval-sur-le-Lac est le scénario de référence connu de tous depuis 2016. Depuis le début du projet, nous avons des canaux d'échanges avec la Ville de Laval, entre autres pour présenter les plans des travaux. La collaboration se poursuit de manière continue.

Y aura-t-il une station du REM à Laval-sur-le-Lac? Vous avez mentionné des travaux près de la rue les Cèdres.

- La station Sainte-Dorothée sera située au même emplacement que l'ancienne gare d'exo. Les travaux près de la rue les Cèdres visent à éliminer le passage à niveau en surélevant les voies ferrées au-dessus de cette rue.

Le doublement des voies ferroviaires à Laval-sur-le-Lac se fera-t-il du côté des résidences ou du côté du golf?

- Généralement parlant, entre la rue les Cèdres et la rue les Peupliers, la voie sera doublée vers le golf. La voie demeure à l'intérieur de l'emprise ferroviaire.

Là où la voie est déjà double le long de la rue les Peupliers, allez-vous quand même réaliser des travaux et des coupes de végétation?

- Même si la voie est déjà double à cet endroit, des travaux seront nécessaires pour mettre à niveau les rails et ajuster la configuration des voies avec le reste du tracé. Ainsi, des coupes de végétation pourraient être nécessaires dans l'emprise ferroviaire pour ces travaux. Les analyses se poursuivent par nos équipes afin de limiter le plus possible les coupes requises.

Avez-vous une image illustrant le REM entre l'entrée du golf et la rue les Érables? Y aura-t-il des talus et des murs antibruit à cet endroit?

- Des images illustrant le REM aux intersections des rues les Cèdres et les Érables sont disponibles dans la présentation de la rencontre du 27 janvier 2021 (aux pages 14 et 15).
- Il y aura un mur antibruit dans le secteur de Laval-sur-le-Lac, jusqu'à la rue les Bouleaux environ (voir image ci-dessous, également disponible dans la présentation).



Connaissez-vous les dates des travaux à venir sur la rue les Érables? Pendant la fermeture de la rue les Érables, y aura-t-il un chemin de contournement pour maintenir la circulation?

- La conception n'est pas encore terminée pour les travaux sur la rue les Érables. Ces travaux prévoient débuter en 2022.



Est-il possible de présenter un plan localisant l'emplacement de la clôture actuelle, des futures clôtures anti-intrusion, ainsi que des limites de construction du REM à Laval-sur-le-Lac?

- La position définitive de la clôture anti-intrusion dans ce secteur est toujours en conception. Votre suggestion est bien notée, lorsque l'information sera disponible.
- À noter que les travaux réalisés par le consortium NouvLR sont prévus à l'intérieur des limites des terrains appartenant déjà à CDPQ Infra.

Est-ce qu'il y aura du drainage dans l'emprise du REM pour ne pas nuire au drainage des eaux se dirigeant vers les rues les Peupliers et les Plaintes?

- Oui, l'ensemble du corridor ferroviaire bénéficiera d'un système de drainage complet situé entièrement à l'intérieur de notre emprise, avec des exutoires convenus et acceptés par la Ville de Laval.

Est-ce que la rue les Peupliers sera en sens unique?

- Dans le projet du REM, il n'est pas prévu de modifier les voies existantes sur la rue les Peupliers.

Murs antibruit permanents et modélisation sonore

Est-ce que les études sonores seront rendues publiques?

- Les études de modélisation sonore seront disponibles sous peu sur notre site web.

Les études sonores démontrent-elles que le niveau sonore sera équivalent au niveau actuel, en considérant les endroits où les voies seront surélevées, la fréquence des passages et les coupes de végétation?

- Dans le cadre de la modélisation, plusieurs intrants propres aux différents secteurs ont été pris en considération, dont la topographie, le milieu bâti, le type de sol, le réseau routier, etc. À cela s'ajoute aussi les infrastructures du Projet REM (tracé, élévation, structures, etc.) et le bruit provenant des équipements en utilisant comme référentiel trois scénarios du matériel roulant : le REM en arrêt, le REM circulant selon le profil de vitesse en mode rattrapage et le REM circulant dans une courbe.
- Aux endroits où la modélisation sonore anticipe des impacts significatifs selon la Politique du bruit routier du MTQ, des murs antibruit seront installés pour atténuer des impacts.

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.

Nous entendons le bruit de l'ancien train de banlieue lorsqu'il traversait la rivière des Prairies, particulièrement lorsque le couvert nuageux était bas. Vous ne prévoyez aucun mur antibruit sur les nouveaux ponts ferroviaires. Cela nous préoccupe. Que dit votre étude de modélisation à propos du bruit sur les ponts ferroviaires? Est-ce possible d'ajouter des murs antibruit sur le pont? Si le bruit s'avère dérangeant, sera-t-il possible d'ajouter des murs antibruit plus tard?

- En premier lieu, il est important de faire la distinction entre l'ancien train lourd d'exo et le train léger de style métro du projet REM. Ces deux types de véhicules ne produisent pas le même son et le poids plus léger du REM ne produit pas autant de vibrations.
- Entre Montréal et l'île-Bigras, le REM empruntera un nouveau pont avec un tablier en béton et des rails soudés, contrairement au pont ferroviaire en métal existant. Entre l'île-Bigras et Sainte-Dorothée, le tablier du pont existant sera également modernisé et les rails seront soudés.

À Sainte-Dorothée, y aura-t-il des murs antibruit du côté de la rue du Chemin-de-Fer? Pourquoi ne pas en mettre jusqu'à la rue Graveline?

- Ce qui dicte l'emplacement des murs, ce sont les impacts significatifs découlant de la modélisation. L'étude de modélisation sonore démontre que le passage du REM n'aura pas d'impact sonore significatif près de la rue Graveline.
- Le programme de suivi sonore nous permettra de vérifier la performance des mesures d'atténuation, et mettre en place des correctifs au besoin.

À Laval-sur-le-Lac, pourquoi des murs antibruit seront installés seulement d'un côté de la voie? Les murs installés d'un seul côté ne seront pas efficaces lors du passage du REM dans la direction plus éloignée des murs antibruit.

- La modélisation a considéré les espaces riverains du golf à l'emprise ferroviaire comme des récepteurs sensibles. Les résultats n'ont révélé aucun impact significatif pour ce secteur. Selon la *Politique sur le bruit routier* à laquelle nous sommes assujettis, les niveaux sonores modélisés du côté du golf constituent un impact faible par rapport au niveau sonore existant et aucune mesure d'atténuation n'est requise.
- Les murs antibruit sont dotés de caractéristiques permettant d'absorber le son et ainsi éviter qu'il ne rebondisse plus loin des voies ferroviaires.

Pourquoi n'y a-t-il pas de murs antibruit sur la structure qui enjambe la rue les Érables?

- Ce qui dicte l'emplacement des murs, ce sont les impacts significatifs découlant de la modélisation. L'étude de modélisation sonore démontre que le passage du REM n'aura pas d'impact sonore significatif dans ce secteur.
- Le programme de suivi sonore nous permettra de vérifier la performance des mesures d'atténuation, et mettre en place des correctifs au besoin.

Pourquoi les murs antibruit sont-ils blancs? Il s'agit d'une couleur apparente, salissante et prône aux graffitis. Pourquoi ne pas avoir choisi des murs antibruit végétalisés ou d'une couleur verte?

- Le modèle de mur antibruit permanent du projet REM est une technologie éprouvée, utilisée sur plusieurs autres projets. Le même type de technologie de murs antibruit est utilisé par exemple sur le Evergreen LRT de Vancouver, sur l'A30 à Valleyfield, sur l'autoroute 91, à Richmond en Colombie-Britannique, ainsi qu'à l'aéroport de Winnipeg. Ce modèle s'intègre dans un secteur résidentiel pour en assurer la quiétude. Ces murs antibruit sont dotés de caractéristiques qui permettent de bloquer et d'absorber le son pour éviter qu'il rebondisse.
- Considérant que les murs sont généralement installés à l'intérieur de l'emprise ferroviaire qui sera clôturée, les murs antibruit ne seront donc pas accessibles au public ce qui empêchera les graffitis.

Les murs antibruit seront-ils imperméables? La mousse présente dans ces murs va-t-elle se tasser avec les années?

- Le modèle de mur antibruit choisi est déjà utilisé au Québec et est adapté à nos conditions météorologiques. Ce type de mur est une technologie éprouvée qui répond aux normes en vigueur. Le matériau acoustique présent dans ce type de murs antibruit est une laine de roche imputrescible et stable.
- Le programme de suivi sonore nous permettra de vérifier la performance des mesures d'atténuation, et mettre en place des correctifs au besoin.

Les murs antibruit seront-ils munis d'un produit anti-graffitis? Ou encore, seront-ils nettoyés s'il y a des graffitis?

- En général, les murs antibruit seront à l'intérieur de l'emprise ferroviaire et non accessible au public. Dans le cas où des murs antibruit seraient accessibles, alors un revêtement sera installé.

Si des murs antibruit doivent être ajoutés plus tard, comment les murs seront-ils installés s'il n'y a pas de fondation prévue à cet effet?

- Si un tel cas survient, les nouveaux murs antibruit à installer feront l'objet d'une conception et les fondations appropriées seront mises en place.

Est-ce que les murs antibruit risquent de provoquer une accumulation de neige et de glace près des rails l'hiver?

- L'emplacement des murs tient compte de certaines contraintes d'opération et de maintenance comme le déneigement. Les panneaux acoustiques sont installés sur des murets qui servent de fondation. Ils rehaussent les panneaux afin d'éviter qu'ils ne soient endommagés par l'accumulation de neige et de glace et par les activités de déneigement. Au besoin, un entretien sera fait par l'exploitant du REM (Groupe PMM).

Quelle est l'efficacité des murs antibruit, selon votre modélisation? Quel est le pourcentage de réduction du bruit obtenu avec ces murs antibruit?

- 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.

Quelle sera la différence des niveaux de décibels du REM par rapport à l'ancien train de banlieue? Quelle sera la différence par rapport à la portée du son, en mètres?

- La technologie choisie pour le REM est un métro léger automatisé. Ce type de technologie est moins bruyante que les trains lourds (aucun sifflet d'entrée en gare ni alarme de passage à niveau, freins électriques, interaction roues/rail moins bruyante du fait que les véhicules sont moins lourds et moins longs, etc.).
- Oui, la modélisation sonore sera bientôt disponible sur notre site web. Il sera possible de la consulter et de vérifier les niveaux sonores obtenus.

Combien de décibels seront générés par le passage des voitures du REM?

- 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.
- L'objectif premier de la modélisation sonore est de déterminer où sont les impacts sonores significatifs, afin de les atténuer avec des murs antibruit.

Les résultats du programme de suivi sonore et les niveaux de décibels mesurés avec le REM seront-ils disponibles pour consultation par le public?

- Oui, la modélisation sonore sera bientôt disponible sur notre site web. Il sera possible de la consulter.

Quand vous dites que la modélisation sonore a utilisé des hypothèses conservatrices, qu'est-ce que cela veut dire?

- La modélisation a notamment considéré une vitesse du REM plus élevée qu'à la normale, appelée la « vitesse de rattrapage ». Cette façon de faire assure que les mesures d'atténuation mises en place seront efficaces même dans les cas exceptionnels, comme la vitesse plus élevée de rattrapage et dans les courbes.

Est-il possible d'obtenir une photo du mur antibruit qui sera installé le long du chemin du Mistral?

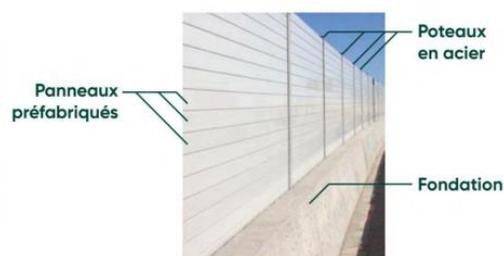
- Les murs antibruit auront la même apparence sur l'ensemble du tracé du REM (voir image ci-dessous, également disponible dans la présentation).



Côté ferroviaire



Isolant acoustique



Végétation

Les talus végétalisés seront-ils recouverts de gazon et trèfle seulement, ou de plantes plus jolies? Quelle est la viabilité des végétaux sur les talus végétalisés? Quelles seront les mesures d'entretien des talus végétalisés pour contrôler les herbes nuisibles et respecter les normes de la Ville de Laval?

- Les talus végétalisés sont ensemencés d'un mélange de végétaux adaptés aux conditions du site, qui permettent d'optimiser la biodiversité et la résilience des plantations. Au besoin, pendant les deux premières années, les surfaces où les herbes sont mortes seront ensemencées de nouveau, afin d'assurer la bonne survie de la végétation sur les talus.
- Plusieurs activités d'entretien des talus sont prévues, notamment le fauchage des talus à une hauteur de 10 à 15 centimètres du sol dès que la hauteur de la végétation aura atteint 60 centimètres de hauteur. Les espèces indésirables seront également arrachées au fur et à mesure, selon les besoins.

Quel sera l'impact des talus en pente sur les arbres adjacents, en considérant la diminution de l'ensoleillement et les racines qui peuvent être recouvertes d'une importante quantité de terre?

- Les talus ainsi que les fossés de drainage seront situés entièrement dans notre emprise. En ce qui concerne les nouveaux talus dans le secteur de Laval-sur-le-Lac et les arbres adjacents, nos équipes évaluent actuellement la possibilité d'éviter de couper les arbres matures et les haies. Cette évaluation tient compte de l'impact que les travaux pourraient avoir sur la survie de cette végétation.

Lorsque vous parlez des programmes de reboisement, qu'est-ce que signifie un « reboisement forestier »? Quels seront le diamètre, l'âge et les variétés des arbres qui seront replantés?

- Le reboisement forestier fait référence au type de plantation. Les arbres sont des plants en multi cellules de type PFD (plants de forte dimension). Ces arbres sont de petits calibres et sont plantés avec des mesures de protection (par exemple du paillis) selon les patrons de plantation qui respectent les critères du ministère de la Forêt, Faune et Parc (MFFP).
- Les plants en multi cellules de type PFD sont des arbres qui ont généralement 2 ans d'âge en pépinière. Dépendamment des espèces et des saisons, ces arbres ont habituellement entre 30 et 60 cm de hauteur au moment d'être plantés.

Est-ce qu'il y aura de la végétation qui recouvrira la clôture anti-intrusion?

- Il n'est pas prévu de recouvrir la clôture anti-intrusion de végétation.

Est-ce que les coupes de végétation auront seulement lieu dans l'emprise ferroviaire, ou est-ce que des arbres pourraient être coupés sur des terrains résidentiels?

- Les coupes de végétation se font à l'intérieur de notre emprise. Advenant que de la végétation se trouve à cheval entre notre emprise et un lot résidentiel, nous prendrons entente avec le propriétaire du lot.

Pourquoi les projets de reboisement à Laval ne sont-ils pas élaborés en collaboration avec les associations citoyennes?

- Les programmes de reboisement se font en collaboration avec les autorités municipales qui ont l'expertise et la connaissance fine du territoire pour assurer la réussite du programme.

Est-ce que le partenaire Le Jour de la Terre fait l'objet d'audits quant à ses opérations? De nombreux scandales ont émergé quant à des programmes de compensations semblables par le passé.

- Un suivi rigoureux est fait dans le cadre de ce partenariat.

Avez-vous des experts paysagistes dans votre équipe?

- Oui, notre équipe est composée de nombreux experts en environnement, en architecture et aménagement du paysage.

Clôtures

La clôture d'emprise agit parfois comme une délimitation avec une résidence privée. Lors du remplacement de cette clôture, quelles sont les communications prévues avec les propriétaires voisins, au cas où il faudrait déplacer des objets ou bien gérer nos animaux en liberté?

- Nous avons déjà avisé les propriétaires concernés par ce type de situations. Si des objets sont attachés à la clôture actuelle ou accotés sur la clôture, nous demandons aux propriétaires de déplacer ces objets avant le 1^{er} mai 2021, date à laquelle le remplacement des clôtures commencera.
- Au moment de retirer la clôture d'emprise, le consortium NouvLR assurera la sécurité des propriétaires en installant une clôture de chantier temporaire étanche.

Est-ce qu'il y aura des clôtures anti-intrusion devant les talus?

- Oui, il y aura des clôtures anti-intrusion sauf à proximité des stations ou lorsqu'il y a un mur plus haut que 2,4 mètres (soit la hauteur de la clôture). Ainsi, presque toute l'emprise sera pourvue d'une clôture anti-intrusion de 2,4 mètres de haut pour empêcher toute intrusion dans l'emprise ferroviaire et assurer la sécurité de tous.

Travaux

Y a-t-il un endroit où il est possible de suivre les travaux en direct?

- Des caméras ont été placées à proximité de certains chantiers afin de suivre les travaux en direct. Vous pouvez y accéder sur notre site web, sous l'onglet « Photos et vidéos » : <https://rem.info/fr/photos-vidéos>

Peut-on connaître l'échéancier des travaux sur le pont traversant la rivière des Mille-Îles?

- Les travaux sur le pont ferroviaire ont commencé en 2021 et se poursuivront jusqu'en 2022. Par la suite, les rails seront installés sur le nouveau pont.

Est-ce que le pont traversant la rivière des Mille-Îles sera légèrement abaissé? Si c'est le cas, avez-vous pensé aux crues printanières et à la présence du barrage du côté est?

- À la fin des travaux, le pont sera légèrement plus haut. En effet, le niveau des voies sera entre 2,5 et 3 mètres plus haut que les anciens rails.

Quel type de mur de soutènement sera construit?

- Les murs construits sont majoritairement de type TSM (terre stabilisée mécaniquement), ainsi que des murs en blocs de béton imbriqués ou de type T-Wall.

La pandémie va-t-elle ralentir les travaux?

- L'arrêt obligatoire des chantiers en 2020 a eu un impact sur l'échéancier global du projet, mais les travaux ont pu débuter dès janvier à Laval en raison de l'arrêt définitif de l'ancien train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes en décembre 2020. Nous n'anticipons pas d'impact supplémentaire sur l'échéancier. Une évaluation rigoureuse a été faite avec nos experts pour présenter un nouvel échéancier ajusté.
- Pour en savoir plus, vous pouvez consulter l'actualité sur notre site web : <https://rem.info/fr/actualites/echeancier-2020>

Questions générales

Quelle est la différence de hauteur des voies du REM par rapport aux rails actuels à Laval?

- De manière générale, le profil des voies du REM sera similaire au profil des rails existants, à l'exception des endroits suivants :
 - Sur les îles-Laval : environ 1,5 mètre plus haut
 - Près de la station Sainte-Dorothée : environ 1 mètre plus haut
 - À la nouvelle structure qui enjambera la rue les Cèdres : la hauteur maximale de la structure, à son point le plus haut, sera d'environ 5,4 mètres
 - Près du pont de la rivière des Mille-Îles : environ 3 mètres plus haut

Est-ce que les viaducs ferroviaires auront un dégagement suffisant pour permettre le passage des véhicules lourds? Les viaducs semblent trop bas dans les images présentées.

- Oui, le dégagement sous les nouveaux viaducs ferroviaires sera suffisant pour permettre le passage des camions, véhicules d'urgence, etc.

Quand le projet sera-t-il terminé? Quand la mise en service du REM est-elle prévue à Laval?

- Le projet du REM devrait être complété à la fin de l'année 2024 et la mise en service du REM à Laval est prévue à l'automne 2024.

Comment allons-nous pouvoir nous rendre à l'aéroport à partir de Laval?

- À partir de Laval, vous prendrez le REM en direction Brossard et débarquerez à la station Bois-Franc, où vous ferez une correspondance avec le REM en direction de l'aéroport.

Pour éviter que les usagers ne stationnent leurs véhicules dans les quartiers entourant les stations du REM, est-ce que les résidents locaux devront avoir des vignettes de stationnement?

- 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.
- Nos études d'achalandage, de circulation et de rabattement des autobus démontrent que les équipements prévus répondent aux besoins anticipés.

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.

Comment pouvons-nous discuter avec l'équipe du REM si nous ne faisons pas partie d'une association citoyenne?

- Vous pouvez communiquer avec notre équipe de relations avec la communauté au 1 833-736-4636 ou par courriel au info@rem.info.

Est-ce que d'autres stations du REM sont prévues sur le territoire de Laval?

- Bien que nous étudions déjà certains prolongements, dont un à Laval, nous n'avons pas plus de détails à ce jour. Toute l'information sur les projets à l'étude figure sur le site de CDPQ infra à : www.cdpqinfra.com/fr/projets/etudes

La valeur des propriétés entourant le REM risque-t-elle d'être affectée par le projet?

- Rien ne permet de croire que la valeur des maisons puisse être affectée.
- Nous sommes conscients que l'arrivée du REM transformera les quartiers, en plus de bonifier l'offre de transport, c'est pourquoi la conception des infrastructures prévoit diverses mesures d'intégration architecturale et paysagère, particulièrement au niveau des stations situées dans des quartiers résidentiels. Pour environ 80 % du projet, le tracé s'intègre dans des voies ferroviaires et routières existantes depuis plusieurs décennies. Dans le cas de l'antenne Deux-Montagnes, il remplace un train lourd sur une voie ferrée centenaire.

Allez-vous utiliser des produits anti-graffitis sur les structures du REM?

- Les surfaces des ouvrages d'art ou de tout revêtement mural à surface poreuse sont traitées à l'aide d'un produit anti-graffiti. Cet enduit facilite entre autres le nettoyage des surfaces.
- Nous nous sommes également assurés que le fournisseur responsable de l'exploitation du REM (Groupe PMM) doit retirer les graffitis rapidement, soit à l'intérieur de délais entre 4 et 48 heures, en fonction de chaque situation et du lieu.

Pourquoi l'antenne Deux-Montagnes sera-t-elle en service après l'antenne Sainte-Anne-de-Bellevue? Il semble que les stations et les travaux seront terminés bien avant la mise en service en 2024.

- Nous devons respecter une séquence de travaux et de périodes d'essais qui tient compte de l'ensemble du réseau. Par exemple, dans le secteur Pierrefonds-Roxboro, la construction d'une portion aérienne se fera à l'aide d'une poutre de lancement. Cette poutre de lancement doit au préalable avoir complété les travaux dans l'Ouest-de-l'Île.
- Nous voulons également nous assurer que tous les tests nécessaires soient complétés avec rigueur avant la mise en service. Même si tous les efforts sont déployés pour optimiser l'échéancier, la mise en service demeure prévue à l'automne 2024 pour le segment Deux-Montagnes.
- Lorsque le segment entre les stations Gare Centrale et Du Ruisseau sera ouvert, les mesures transitoires, notamment les navettes d'autobus, pourront alors être dirigées vers le REM afin de monter à bord de la station Du Ruisseau. La planification des mesures transitoires à ce moment se fera par l'ARTM et les opérateurs responsables du transport collectif.

Les enjeux financiers de la station à l'aéroport pourraient-ils affecter le REM à Laval? Pourquoi le tunnelier est-il en marche, alors que le financement de la station à l'aéroport n'est pas confirmé? Allez-vous obtenir de l'aide financière des gouvernements?

- La station du REM à l'aéroport a une importance stratégique; à terme, cette station permettra la liaison entre le centre-ville et l'aéroport, attendue depuis longtemps par la communauté montréalaise.
- Nous demeurons confiants qu'Aéroport de Montréal trouvera les solutions financières nécessaires pour respecter ses obligations vis-à-vis le projet du REM.
- Le bureau du projet REM poursuit les travaux planifiés afin de mettre en service cette antenne pour la fin 2024.

Est-ce possible de mettre de la publicité dans le REM?

- Il y aura des écrans dans les voitures du REM pour l'information aux voyageurs. Ces mêmes écrans pourraient permettre d'afficher de la publicité.

Est-ce que toutes les stations du REM seront munies d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs?

- Toutes les stations seront accessibles universellement. Selon la configuration de chaque station, celle-ci sera munie soit d'ascenseurs, soit d'escaliers mécaniques, ou encore des deux.
- Pour en savoir plus, vous pouvez consulter la fiche des stations qui vous intéressent sur notre site web, sous l'onglet « Stations » : <https://rem.info/fr/stations>

J'ai remarqué sur les cartes que certaines stations du REM ont changé de nom. Qu'est-ce qui a motivé ce changement? Pourquoi ne pas avoir consulté les citoyens pour trouver les noms des stations?

- En ce qui concerne la toponymie des stations, un processus a été mené avec un comité d'experts désignés par les opérateurs de transport collectif qui ont établi des principes

directeurs afin d'élaborer la toponymie de l'ensemble du réseau. Ces principes sont les suivants :

- Pour les dessertes existantes (stations, gares ou terminus) directement connectées au REM ou converties par le REM, conserver le nom existant afin de ne pas perturber les repères de la clientèle existante.
 - Pour les nouvelles dessertes du REM, utiliser la géolocalisation des stations, c'est-à-dire le croisement de rues ou ville, afin de faciliter le repérage géographique de la clientèle.
 - Éviter les noms de station, gare ou terminus d'autobus des réseaux existants qui ne seront pas connectés au REM.
- En 2019, à la suite du travail du comité d'expert, une validation des noms des stations a été réalisée avec les municipalités.

Les vélos pourront-ils être amenés sur le REM? Les stations du REM prévoient-elles des stationnements vélos pour les quatre saisons? Des supports à vélo de type vélo station sont-ils prévus?

- Les vélos seront autorisés dans le REM à l'extérieur des heures de pointe.
- Les stations du REM prévoient des stationnements pour vélos de capacité variable. De manière générale, la moitié des supports à vélos prévus dans chaque station seront protégés des intempéries par un toit.

Y aura-t-il des télévisions à bord des voitures du REM? Y aura-t-il des toilettes à bord du REM?

- Comme dans le métro de Montréal, il y aura des écrans pour l'information aux voyageurs à bord des voitures du REM, mais il n'y aura pas de toilettes.

Quelle sera la fréquence du REM hors pointe à Laval? Pourquoi le REM sera-t-il en opération 20 h par jour, jusqu'à tard le soir, alors que le train de banlieue Deux-Montagnes était presque vide en soirée?

- En période hors pointe, la fréquence du REM sera aux 15 minutes.
- La vision du projet du REM s'échelonne à long terme selon une perspective de 100 ans et les besoins en mobilité continueront à croître pendant cette période. Nous sommes actuellement en train de bâtir un réseau de transport pour les prochaines générations, ainsi le contexte actuel ne peut pas définir notre vision d'avenir.

Est-ce que la période hivernale risque de faire subir des retards des passages du REM?

- Chaque matin, avant la mise en service, les équipes d'exploitation et de maintenance prépareront les voies selon les événements météorologiques en cours ou prévus, telles que les chutes de neige abondantes et les précipitations de glace, au moyen d'engins de maintenance spécialisés.
- Les passages fréquents des voitures, toutes les 2,5 minutes aux heures de pointe sur le tronçon central, permettront d'éviter des accumulations de neige trop importantes sur les voies durant les heures normales d'opération (de 5 h à 1 h du matin).
- 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. 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>

Combien de personnes deux voitures du REM peuvent-elles transporter?

- La capacité sur la ligne Deux-Montagnes sera fortement augmentée. Par exemple, pendant la période de pointe du matin entre 6 h et 9 h, le REM pourra accueillir 42 100 personnes (contre 17 100 personnes actuellement).
- La capacité maximale par départ à l'heure de pointe est de 780 personnes (4 voitures) et de 390 en période hors pointe (2 voitures).

Les voitures du REM sont-elles plus longues ou plus courtes que l'ancien train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes?

- Le REM n'est pas un train de banlieue, sa technologie se rapproche davantage d'un métro. Les voitures seront plus petites, mais beaucoup plus fréquentes que l'ancien train de banlieue, ce qui explique l'augmentation substantielle de la capacité. L'espace sera conçu pour fluidifier les entrées et sorties aux correspondances (espaces plus larges, etc.). Les voitures seront chauffées l'hiver, climatisées l'été et connectées au Wi-Fi.

Qui finance le projet du REM? Comment allez-vous vous assurer que les budgets pour le REM seront respectés?

- La Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) est un investisseur institutionnel de long terme avec une présence mondiale et un actif net de plus de 298,5 milliards de dollars. Depuis plus de 15 ans, la Caisse investit dans le secteur des infrastructures. Dans le cadre du REM, la Caisse participe à la hauteur de 3,2 milliards de dollars sur les 6,5 milliards de dollars prévus pour la construction du réseau.
- Le gouvernement du Québec contribue au financement du REM en investissant un montant de 1,283 milliard de dollars en actions privilégiées dans le projet. Le gouvernement du Québec a aussi défini les besoins en termes d'infrastructure de transport, puis a donné le feu vert à CDPQ Infra pour la planification du projet du REM.
- Le gouvernement du Canada investit aussi 1,283 milliards de dollars dans le projet REM.
- Hydro-Québec contribuera au projet du REM dans le cadre de son objectif de participer à l'électrification des transports. La participation financière d'Hydro-Québec est évaluée à 295 millions de dollars et couvre le matériel fixe nécessaire à l'électrification du REM.

La plupart des résidents de Laval se déplacent en voiture. En combien d'années le REM sera-t-il rentable?

- La vision du projet de CDPQ Infra s'échelonne à long terme, avec une perspective de 100 ans, période pendant laquelle les besoins en mobilité continueront à croître. Les efforts pour réduire l'empreinte carbone générée par les transports s'intensifieront également. Le projet s'inscrit dans un contexte d'accessibilité et de rapidité des déplacements des personnes. Nous sommes actuellement en train de bâtir un réseau de transport pour les prochaines générations, ainsi le contexte actuel ne peut pas définir notre vision d'avenir.

Qu'est-ce que signifie « système caténaire »?

- Une caténaire est l'ensemble des poteaux et câbles électriques aériens, situés au-dessus des voies, qui permettent d'alimenter les voitures du REM en électricité puisque le REM est un système 100% électrique.

La ligne d'exo entre Saint-Jérôme, Laval et Montréal sera-t-elle affectée par le REM?

- Non, le REM n'a aucun impact sur la ligne de Saint-Jérôme.

Le rapport du comité responsable de l'architecture des stations est-il public?

- Il n'est pas prévu que le comité aviseur produise un rapport. Toutefois, vous pouvez en apprendre plus sur la charte architecturale du REM en consultant l'actualité disponible sur notre site web : <https://rem.info/fr/actualites/5-choses-a-savoir-architecture-rem>.

Les vitres des stations du REM sont-elles un danger pour les oiseaux? Comment allez-vous protéger les animaux et les oiseaux?

- La présence de verre vitré (motif de lignes de différentes largeurs) dans les parois vitrées du REM diminue le risque de collision.

Quel sera l'impact du projet sur le compte de taxes des résidents?

- Le REM n'aura pas d'impact direct sur les taxes des résidents.

La Ville d'Ottawa a connu des problèmes avec la mise en service de son train léger. Quelles actions allez-vous prendre pour éviter ce même type de problème lors de la mise en service du REM?

- Afin d'assurer la fiabilité du service, nous misons 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.
- Finalement, des tests seront aussi effectués en amont de chaque mise en service.



Vous avez mentionné que vous allez maintenir le même nombre de stationnements aux stations. Est-ce que cela signifie que les nouveaux stationnements temporaires sont une initiative de la Ville de Laval?

- En effet, notre objectif est de maintenir environ le même nombre de cases de stationnements pour les deux stations à Laval. Pour toute question sur les stationnements incitatifs, nous vous invitons à communiquer directement avec exo.

Les navettes d'autobus laissent leur moteur tourner dans le stationnement près de la gare Sainte-Dorothée. N'y a-t-il pas un souci environnemental à avoir?

- Nous vous invitons à communiquer directement avec l'opérateur des navettes d'autobus, soit exo ou la Société de transports de Laval, pour leur transmettre ce signalement.

Quelles seront les options pour les élèves du collège Beaubois à la fin de la navette actuelle en juin 2021, considérant que le REM ne sera pas en fonction avant 2024?

- Nous vous invitons à communiquer directement avec le collègue Beaubois pour obtenir cette information. Les mesures d'atténuation mises en place jusqu'en 2024 sont planifiées par Mobilité Montréal, en collaboration avec les différents opérateurs concernés.