

FICHE D'INFORMATION
REM DE L'EST

Nuisances pendant les travaux et l'opération



La construction et l'opération du REM de l'Est seront encadrées par un cadre réglementaire.

Les exigences de ce cadre seront fixées par le gouvernement du Québec à la suite de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement du projet.

Ce cadre réglementaire est inscrit dans le décret, qui autorise le projet, et qui est encadré par le certificat d'autorisation environnementale émis par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) du Québec.



LES NUISANCES PENDANT LA CONSTRUCTION

Pendant la construction, il est anticipé que certains travaux pourront générer du bruit, des vibrations et de la poussière. Des entraves sont également à prévoir.

L'objectif premier est de **minimiser les impacts des travaux sur le voisinage**. Pour y parvenir, des modélisations seront effectuées qui permettent d'**anticiper le niveau de bruit ou de vibrations**, le comparer aux seuils auxquels le projet est assujéti et prévoir des mesures d'atténuation en fonction du type de travaux et de la sensibilité des secteurs touchés, lorsque nécessaire. Un suivi sera également effectué pendant les travaux pour ajuster les méthodes de travail, au besoin.

Pour le bruit et la qualité de l'air, des stations de mesure seront installées dans des secteurs sensibles et des mesures ponctuelles seront réalisées à l'amorce de chaque nouvelle phase de travaux par des experts en environnement. Des sismographes seront utilisés pour mesurer les vibrations en continu et ajuster les méthodes de travail, au besoin, afin d'assurer l'intégrité des structures sensibles environnantes.

Le maintien de la circulation pendant la durée des travaux fera aussi l'objet d'une attention particulière, puisque le tracé emprunte des axes routiers achalandés. L'accès aux commerces et aux services sera maintenu. Des itinéraires alternatifs pourraient être proposés selon les phases de travaux.

Il existe un éventail de mesures d'atténuation potentielles. Les mesures seront choisies en fonction du contexte. En voici quelques exemples :

- Le choix de méthodes de travail qui minimisent le bruit à la source
- L'utilisation de silencieux pour les équipements et d'alarmes de recul à bruit blanc pour les camions
- La mise en place d'écrans acoustiques temporaires
- L'utilisation d'abat poussière, pour abattre la poussière au sol et en éviter la propagation
- La coordination des entraves routières avec les autorités compétentes, dont la Ville de Montréal, les arrondissements et le ministère des Transports du Québec
- Une sensibilisation en continu des travailleurs
- Une procédure rigoureuse de gestion des plaintes

LES NUISANCES PENDANT L'OPÉRATION

Les sources de bruit pendant l'opération proviendront de deux sources principales : le passage des voitures et les infrastructures fixes. La technologie du métro léger automatisé, à la base, est plus silencieuse que celle des trains lourds. Sa motorisation 100% électrique, l'absence de sifflet ou d'alarme pour les passages à niveau, son nombre limité de voitures – deux pour le REM de l'Est –, entre autres, permettent d'en limiter le bruit à la source.

Le décret du projet fixera les seuils de bruit auxquels le REM de l'Est sera assujéti. Des mesures d'atténuation à la source seront prévues pour minimiser le bruit des voitures, par exemple avec des rails soudés ou de l'équipement spécialement conçu pour éviter le bruit de crissement dans les courbes.

Pour évaluer le bruit du REM de l'Est, les modélisations sonores prendront notamment en considération

les fréquences de passage	la vitesse des voitures	l'élévation de la structure
les courbes du tracé	différents scénarios d'opération	

La situation actuelle est également prise en compte, par exemple au niveau du bruit ambiant, de la circulation routière, de la topographie des terrains et de la proximité des zones résidentielles et autres secteurs sensibles.

Des modélisations sonores rigoureuses seront effectuées pour déterminer si des mesures supplémentaires doivent être prévues. Ces modélisations viseront à évaluer le climat sonore actuel (sans le REM de l'Est) et à modéliser le climat sonore avec l'ajout du projet, afin de déterminer s'il existe un écart significatif entre les deux.

Le cas échéant, des mesures d'atténuation supplémentaires, telles que des dispositifs antibruit, devront être mises en place aux emplacements où des impacts significatifs seront anticipés. Ces mesures d'atténuation seront installées au plus près des rails, afin de minimiser le bruit à la source et éviter qu'il ne se propage.

Les mesures d'atténuation sont donc prises en compte dès la phase de conception du projet et seront mises en place lors de la période de construction, avant la mise en service.

Un suivi sera également effectué en période d'opération, afin d'évaluer l'efficacité des mesures. Des ajustements seront mis en place si le suivi relève des impacts significatifs supplémentaires. Un programme d'entretien préventif du matériel roulant sera également prévu.

Pour les vibrations, les modélisations seront notamment basées sur :

7:00
7:02
7:04

les fréquences de passage



la vitesse des voitures



le type de matériel roulant



le type de rails et de supports



la configuration
précise des rails



l'état des fondations des
infrastructures situées en
périphérie du tracé

De la même façon, les vibrations en phase d'opération seront encadrées par des exigences strictes.

Une modélisation sera réalisée sur l'ensemble du tracé et des mesures seront prévues à la source si des impacts sont notés sur les infrastructures sensibles. Ces mesures pourraient inclure, par exemple, d'isoler la fondation des rails ou la dalle sur laquelle ils sont installés avec des couches de caoutchouc.



RESTEZ INFORMÉS

- [Cliquez ici](#) Feuillet technique – présentation du projet
- [Cliquez ici](#) Présentation du projet
- [Cliquez ici](#) Vidéo de présentation