

RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN

Un modèle novateur,
un réseau intégré



/ Présentation du #ProjetREM

cdpqinfra.com

Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec



LE REM : UN PROJET PORTEUR

Le REM est un système léger sur rail (SLR), électrique et entièrement automatisé, circulant sur 67 km de voies ferroviaires dédiées, dont 50% situées dans des emprises ferroviaires existantes et 30% dans des emprises routières existantes. Il comporte quatre antennes pour relier à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest de l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport, créant notamment deux nouvelles dessertes de transport collectif à haute fréquence dans des secteurs constituant d'importants pôles d'emplois.

Une équipe de près de 400 experts contribue à ce projet, afin d'en assurer une intégration logique, efficace et performante avec les autres réseaux de transport. Plusieurs éléments ont été considérés, dont son intégration dans la trame urbaine et le paysage, l'accès aux stations et les impacts sur l'environnement. Quatrième plus grand réseau automatisé au monde, le REM, à l'étape actuelle de sa planification, compterait 27 stations, 13 stationnements incitatifs et 9 terminus d'autobus, en plus d'offrir :

- une fréquence soutenue (3 à 12 minutes aux heures de pointe, selon les stations), 20 heures par jour (de 5 h à 1 h), 7 jours sur 7;
- un service fiable et ponctuel, grâce à l'utilisation de voies entièrement dédiées;
- une capacité de transport et une vitesse élevées afin de réduire les temps de parcours;
- un haut niveau de sécurité pour les usagers, avec un système de surveillance à la fine pointe de la technologie;
- des stations faciles d'accès (à pied, à vélo, en transport en commun ou en voiture) et munies d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques pour favoriser la fluidité des déplacements de tous;
- une flexibilité permettant de répondre à l'augmentation future de l'achalandage, notamment en offrant la possibilité d'augmenter la fréquence jusqu'à 90 secondes.

Le présent document vous offre un survol de ce grand projet. CDPQ Infra souhaite en effet maintenir une communication active afin de vous permettre de suivre chacune des étapes de la réalisation de ce nouveau système de transport collectif pour le grand Montréal.



VUE DE L'ARRIVÉE AU CENTRE-VILLE

PRÉSENTATION DE LA CAISSE ET DE CDPQ INFRA

PRÉSENTATION DE LA CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC

La Caisse de dépôt et placement du Québec a pour mission de faire fructifier les fonds de ses déposants, tout en contribuant au développement économique du Québec. Créée en 1965, la Caisse est aujourd'hui l'un des plus importants gestionnaires de fonds institutionnels au Canada et en Amérique du Nord. Depuis 50 ans, la Caisse a développé une expertise d'envergure mondiale dans tous les principaux secteurs et marchés, des équipes solides et un réseau de partenaires de premier plan. Le rôle de maître d'œuvre de grands projets fait également partie de l'ADN de la Caisse depuis longtemps : sa filiale Ivanhoé Cambridge, qui gère 40 G\$ d'actifs immobiliers, planifie, finance, construit et gère des immeubles aux quatre coins de la planète depuis des décennies.

L'EXPERTISE DE LA CAISSE

Depuis 15 ans, la Caisse investit dans le secteur des infrastructures. L'expérience acquise, de l'Australie au Royaume-Uni, lui a permis de développer une connaissance des meilleures pratiques mondiales pour réaliser de grands projets avec discipline et efficacité.

La Caisse possède plus de 14 G\$ d'actifs investis en infrastructure dans le monde. Parmi les investissements en transport de la Caisse :



THE CANADA LINE

The Canada Line est le train léger entre l'aéroport de Vancouver et le centre-ville. Construit pour les Jeux olympiques de 2010, il s'étend sur 20 km et dessert 120 000 passagers par jour. La Caisse est actionnaire du projet depuis ses débuts en 2005. Il est cité comme l'un des plus grands succès d'exécution d'une nouvelle infrastructure au pays.



HEATHROW EXPRESS

Heathrow Express est le lien le plus rapide et efficace entre le centre de Londres et l'aéroport de Heathrow. Chaque année, le train transporte plus de 5,8 millions de passagers. La Caisse en est actionnaire depuis 2006.



KEOLIS

Opérateur de transport public dans 15 pays et sur quatre continents, Keolis transporte plus de 2,5 milliards de passagers annuellement. Depuis 2007, la Caisse est l'un des deux actionnaires de la société.

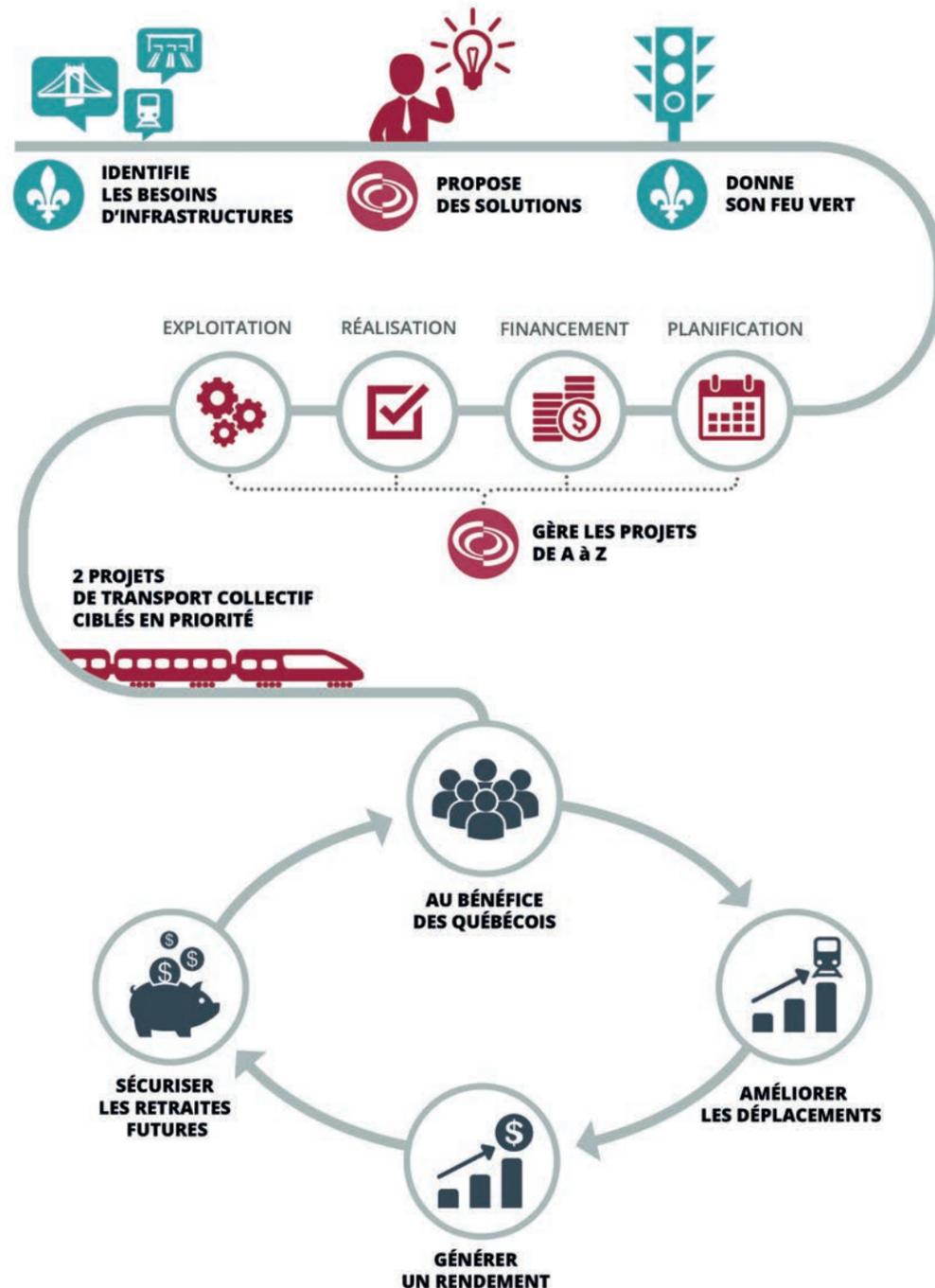


EUROSTAR

Eurostar fournit des services de trains voyageurs à grande vitesse, principalement entre Londres et Paris et entre Londres et Bruxelles. Il s'agit du premier opérateur international de trains à grande vitesse en Europe, avec plus de 150 millions de passagers depuis son entrée en service en 1994. La Caisse est actionnaire d'Eurostar depuis 2015.

PRÉSENTATION DE LA FILIALE CDPQ INFRA

CDPQ Infra est une filiale de la Caisse créée en juillet 2015 qui assume la planification, le financement, la mise en œuvre et l'exploitation de projets d'infrastructure. Sur la base des grandes orientations fournies par le gouvernement du Québec, CDPQ Infra travaille actuellement sur la planification d'un grand projet de transport collectif, le REM, un nouveau réseau intégré reliant le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest de l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport.



HISTORIQUE DU PROJET DE REM

En septembre 2015, le gouvernement du Québec a soumis à CDPQ Infra des grandes orientations pour qu'elle amorce la phase de planification de deux projets de transport collectif :

- **Le système de transport collectif dans l'axe A-10/Centre-ville de Montréal** : ce projet visait la mise en œuvre d'un nouveau service de transport collectif électrifié, permettant de relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, via le nouveau pont Champlain.
- **Le système de transport collectif de l'Ouest de l'Île de Montréal, via l'aéroport** : ce projet visait la mise en œuvre d'un nouveau service de transport collectif électrifié, permettant de relier l'Ouest de l'Île au centre-ville de Montréal, via l'aéroport international Pierre-Eliot-Trudeau.

Ces deux projets ont fait l'objet de nombreuses études au cours des dernières années par différentes parties prenantes. L'analyse technique réalisée par CDPQ Infra a permis de concevoir une solution réunissant les deux projets à l'étude en un seul réseau. La combinaison des deux systèmes permet de créer un large réseau de transport collectif connecté aux réseaux existants (autobus, métro, trains de banlieue) de la grande région métropolitaine et de générer des économies d'échelle pour la construction et l'opération du système. Ainsi, en avril 2016, le REM a été présenté publiquement.



Le REM serait le quatrième plus important réseau de transport électrique automatisé au monde, en termes de longueur du tracé.

LE REM EN BREF

RÉSEAU	STATIONS	CONNEXION
67 km de voies doubles 4 antennes connectées au centre-ville	27 stations 1 station potentielle Wi-Fi sur tout le réseau	9 terminus d'autobus 13 stationnements incitatifs

TRACÉ ET DESCRIPTION DES ANTENNES

Le REM est un projet de 67 km de voies ferroviaires réparties en quatre antennes et dédiées à la circulation du système léger sur rail (SLR) pour le transport collectif de passagers. Environ 80% de ces voies seraient situées dans des emprises ferroviaires (ligne de train de banlieue Deux-Montagnes et antenne ferroviaire Doney dans le secteur du Technoparc Montréal) et routières existantes (A-10, pont Champlain, A-40).

ANTENNE RIVE-SUD (15 KM)

Cette nouvelle antenne de 15 km prendrait son origine au sud-est de l'échangeur A-10/A-30 sur le territoire de la ville de Brossard et s'insérerait dans le corridor de l'A-10 jusqu'au centre-ville, pour rejoindre la gare Centrale.

ANTENNE DEUX-MONTAGNES (31 KM)

L'antenne Deux-Montagnes utiliserait le corridor ferroviaire existant dédié au transport des passagers, soit la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes. Le projet viserait la transformation de cette ligne de trains en un mode SLR afin de créer une antenne de 31 km qui relierait Deux-Montagnes au centre-ville de Montréal.

ANTENNE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE (16 KM)

La nouvelle antenne Sainte-Anne-de-Bellevue emprunterait le corridor de la ligne Deux-Montagnes jusqu'à la hauteur de l'A-13 et bifurquerait vers l'emprise ferroviaire existante de l'antenne Doney (secteur Technoparc Montréal) dans l'axe de l'A-40 jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue. Cette antenne de 16 km permettrait de relier Sainte-Anne-de-Bellevue au centre-ville de Montréal dans l'axe de l'A-40.

ANTENNE DE L'AÉROPORT (5 KM)

Cette nouvelle antenne d'environ 5 km prendrait son origine à la gare Centrale, emprunterait le corridor de la ligne Deux-Montagnes, puis l'antenne Doney, et bifurquerait vers le sud pour rejoindre l'aéroport Montréal-Trudeau.

Toutes les antennes seraient reliées et s'intégreraient dans un seul réseau, permettant une circulation fluide et continue.

TEMPS DE PARCOURS ET FRÉQUENCE

Le système serait en service 7 jours sur 7, 20 heures par jour de 5 h à 1 h du matin. La fréquence de passage serait d'environ 3 à 12 minutes aux heures de pointe selon les stations. Le REM offrirait un service fluide, à haute fréquence, réduisant ainsi les temps de parcours pour les citoyens de la grande région métropolitaine.

	Temps de parcours			Fréquence	
	En voiture actuellement	Transport collectif actuellement	REM	Transport collectif actuellement	REM
De la Rive-Sud au centre-ville	40 à 50 min en moyenne	20 à 25 min en moyenne de Chevrier	15 à 17 min	aux 15 min	aux 3 à 6 min*
De l'aéroport au centre-ville	30 à 45 min en moyenne	45 à 60 min en moyenne	25 à 26 min Express 18 à 20 min	aux 8 min	aux 6 à 12 min*
De l'Ouest au centre-ville	50 min en moyenne	45 à 50 min de Sainte-Anne-de-Bellevue en moyenne	33 à 35 min	aux 20 min en moyenne	aux 6 à 12 min*
De Deux-Montagnes au centre-ville	Plus d'une heure	40 à 45 min en moyenne	32 à 34 min	aux 30 min en moyenne	aux 6 à 12 min*

* Selon l'évolution de l'achalandage

SYSTÈME ET TECHNOLOGIE

CHOIX TECHNOLOGIQUE : LE MODE ÉLECTRIQUE AUTOMATISÉ

La technologie privilégiée pour le REM serait celle d'un SLR électrique entièrement automatisé. Parmi la gamme des technologies offertes (tramway, tram-train, service rapide par bus (SRB), etc.), le SLR permettrait de répondre à deux défis primordiaux :

- Répondre à la demande de transport anticipée pour l'horizon 2031;
- Offrir une flexibilité suivant l'évolution de l'achalandage, en augmentant par exemple la fréquence ou en ajoutant des voitures.

Les options basées sur le mode autobus (bus en voie réservée ou service rapide par bus) n'ont pas été retenues parce qu'elles ne permettraient pas de satisfaire à la demande prévisionnelle. De plus, elles n'atteindraient pas un niveau de performance comparable à celui du SLR au chapitre de la disponibilité et de la fiabilité et engendreraient des coûts d'opération plus élevés par usager. Finalement, ce mode ne permettrait pas d'offrir une accessibilité universelle aussi facilement.

Selon les analyses, les modes tramway et le tram-train opéreraient sur certaines antennes à la limite de leur capacité dès 2031 et ne permettraient pas d'obtenir des temps de parcours avantageux comparativement à ce qu'offre actuellement le système de transport en commun dans la grande région métropolitaine. Le tramway, en partageant les voies automobiles, n'offrirait pas la même fluidité qu'un mode de transport circulant dans une voie dédiée et exclusive. Puisqu'il circulerait sur les voies routières, le tramway pourrait avoir davantage d'impacts sur la circulation et le tissu urbain.

Avec son corridor entièrement dédié et automatisé, le métro léger assurerait sécurité, flexibilité et fiabilité, tout en offrant un coût d'opération par déplacement parmi les plus performants. Avec la possibilité d'augmenter la fréquence aux 90 secondes, le métro léger permettrait de répondre à la demande future en transport. Comparé aux autres systèmes, le métro léger est celui qui comblerait le plus efficacement les besoins identifiés.

	 Autobus	 Tramway Tram-train	 Métro léger (SLR automatisé) REM	 Métro lourd (non automatisé/ automatisé)
Répond à la demande anticipée pour 2031	X	X	✓	✓
Flexible dans le temps	X	X	✓	✓
Vitesse commerciale élevée	X	X	✓	✓
Coût/déplacement	✓	✓	✓	X

INTÉGRATION AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF



Le REM, qui compterait 27 stations, neuf terminus d'autobus et 13 stationnements incitatifs, serait intégré au réseau métropolitain de bus, de métro et de trains de banlieue et offrirait des accès efficaces aux stations pour les clients.

AUTOBUS

Les analyses réalisées indiquent qu'une forte majorité de clients accéderont aux stations par autobus. Un groupe de travail composé de représentants du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, de l'Agence métropolitaine de transport, de la Société québécoise des infrastructures, de la Société de transport de Montréal, du Réseau de transport de Longueuil, de la Société de transport de Laval et des conseils intermunicipaux de transport a été mis sur pied par CDPQ Infra. Ce groupe de travail a pour objectif de recenser l'ensemble des lignes d'autobus et leur fréquence dans le corridor du REM, de définir des principes pour assurer la qualité des correspondances et d'évaluer les options de redéploiement des lignes d'autobus.

TRAINS DE BANLIEUE

Le REM offrirait une connexion simple et efficace avec la ligne Mascouche à la station Correspondance A-40. La ligne Saint-Hilaire pourrait également être accessible pour les usagers du REM à partir de la gare Centrale.

MÉTRO

Le système permettrait des connexions au réseau du métro de Montréal, soit à la ligne orange via la station Bonaventure (gare Centrale), à la ligne bleue via la station Édouard-Montpetit et à la ligne verte via la station McGill.

L'objectif de CDPQ Infra : favoriser le transport collectif, en assurant un maximum de connexions et de rabattements d'autobus aux stations du REM.

STATIONS AU CENTRE-VILLE

Grâce au travail de ses équipes, CDPQ Infra a réussi à élaborer des solutions aux enjeux techniques de construction des stations Édouard-Montpetit, McGill et Bassin Peel, qui s'ajouteraient désormais aux 24 stations initialement prévues au tracé. En plus de compléter le réseau, ces trois stations permettraient de connecter encore plus efficacement le REM au réseau de métro. La réalisation de ces stations dès la mise en service assurerait :

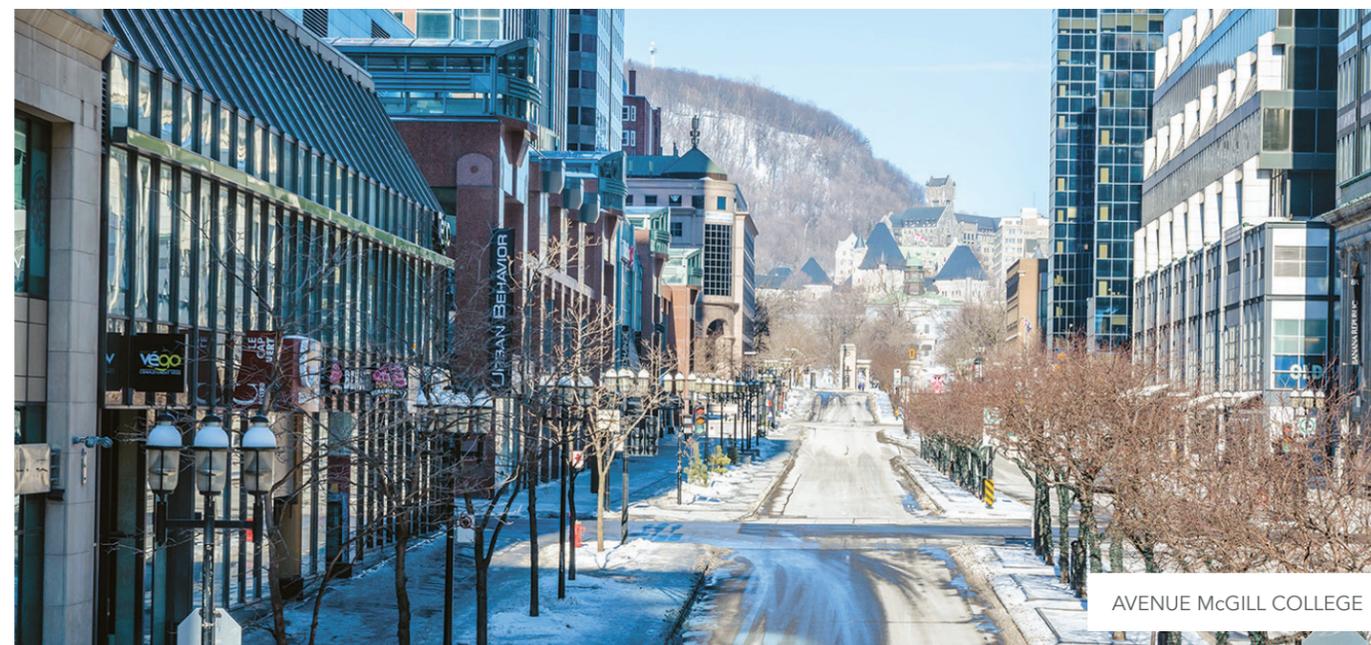
- Une augmentation de l'achalandage et une plus grande utilisation du transport en commun dans la grande région métropolitaine;
- Un accès plus facile aux institutions d'enseignement (Université de Montréal, HEC Montréal, Polytechnique) et aux principaux hôpitaux (CHU Sainte-Justine, Hôpital général juif, Hôpital St. Mary), via la station Édouard-Montpetit;
- Un accès plus efficace au centre-ville de Montréal et à l'Université McGill, via la station McGill;
- Une meilleure desserte de transport pour le secteur Griffintown;
- Nouveaux points de départ à partir du centre-ville vers l'aéroport de Montréal.

En plus de ces trois stations, un nouvel accès dédié au REM serait construit à la gare Centrale, afin de faciliter la connexion entre la station de métro Bonaventure et la station du REM à la gare Centrale.



STATION ÉDOUARD-MONTPETIT

La profondeur de la station (70 mètres) posait au départ des défis techniques importants, plus particulièrement pour la construction d'escaliers mécaniques. Comme toutes les stations du REM seraient universellement accessibles, la solution envisagée est fondée sur l'utilisation d'ascenseurs à haute capacité et à grande vitesse. Les usagers pourraient donc circuler du REM au métro de manière fluide et efficace.



STATION MCGILL

Située dans la section sud du tunnel Mont-Royal, dans le secteur le plus étroit, la station du REM était complexe à intégrer pour assurer une connexion au métro. L'enjeu technique lié à l'insertion aux infrastructures souterraines et aux réseaux techniques urbains étant maintenant résolu, le REM pourrait ainsi se connecter à la ligne verte du métro.



STATION BASSIN PEEL

Deux stations potentielles (Bridge-Wellington et Du Havre) étaient initialement prévues pour desservir ce secteur. Suite à une proposition de la Ville de Montréal et dans l'optique de consolider la desserte de transport dans des secteurs en forte croissance, une seule station serait désormais envisagée sous le bassin Peel avec deux sorties prévues, soit une au nord du bassin, puis une au sud. Cette nouvelle station assurerait une meilleure desserte pour un pôle d'emploi important (Cité du Multimédia) et pour les secteurs en plein essor de Griffintown et de Pointe-Saint-Charles.

CARACTÉRISTIQUES DES STATIONS ET DES VOITURES

Selon leur emplacement, les stations seraient accessibles par tous les modes de transport, que ce soit à pied, à vélo, en transport en commun ou en auto. Respectant les principes de l'accès universel, les stations du REM seraient pensées pour assurer la fluidité des déplacements de tous, en étant notamment munies d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques.

Stations	Terminus d'autobus	Stationnement incitatif	Dépose-minute (pour les voitures)	Supports à vélo
A13	✓	✓	✓	✓
Aéroport			✓	✓
Bassin Peel				✓
Bois-Franc	✓	✓	✓	✓
Canora			✓	✓
Correspondance A40			✓	✓
Des Sources			✓	✓
Deux-Montagnes		✓	✓	✓
Du Quartier			✓	✓
Du Ruisseau		✓	✓	✓
Édouard-Montpetit				✓
Gare Centrale			✓	✓
Grand-Moulin		✓	✓	✓
Île-des-Sœurs			✓	✓
Île Bigras		✓	✓	✓
Kirkland	✓		✓	✓
McGill				
Montpellier			✓	✓
Mont-Royal			✓	✓
Panama	✓	✓	✓	✓
Pointe-Claire	✓	✓	✓	✓
Roxboro-Pierrefonds	✓	✓	✓	✓
Sainte-Anne-de-Bellevue	✓	✓	✓	✓
Sainte-Dorothée	✓	✓	✓	✓
Sunnybrooke		✓	✓	✓
Technoparc Montréal			✓	✓
Terminal de la Rive-Sud	✓	✓	✓	✓

LES STATIONS EN UN COUP D'ŒIL

- Des bâtiments modernes et vitrés dont l'architecture mise avant tout sur la luminosité et la transparence;
- Des bâtiments protégés et tempérés pour le confort des usagers;
- Des stations équipées de caméras de surveillance;
- Des écrans pour afficher les prochains départs et informer les usagers de l'état du réseau;
- Des quais, d'une longueur de 80 m, séparés des rails par des portes palières automatiques pour un maximum de sécurité;
- Des préposés circulant sur le réseau, pour information et contrôle.

Système léger sur rail (SLR) **électrique** et entièrement automatisé

Alimentation électrique **par caténaire**

Parcours en surface, souterrain et aérien

Intégration des réseaux et rabattement des autobus aux stations

Portes palières sur les quais



2 voitures en période hors pointe = capacité de **300** personnes

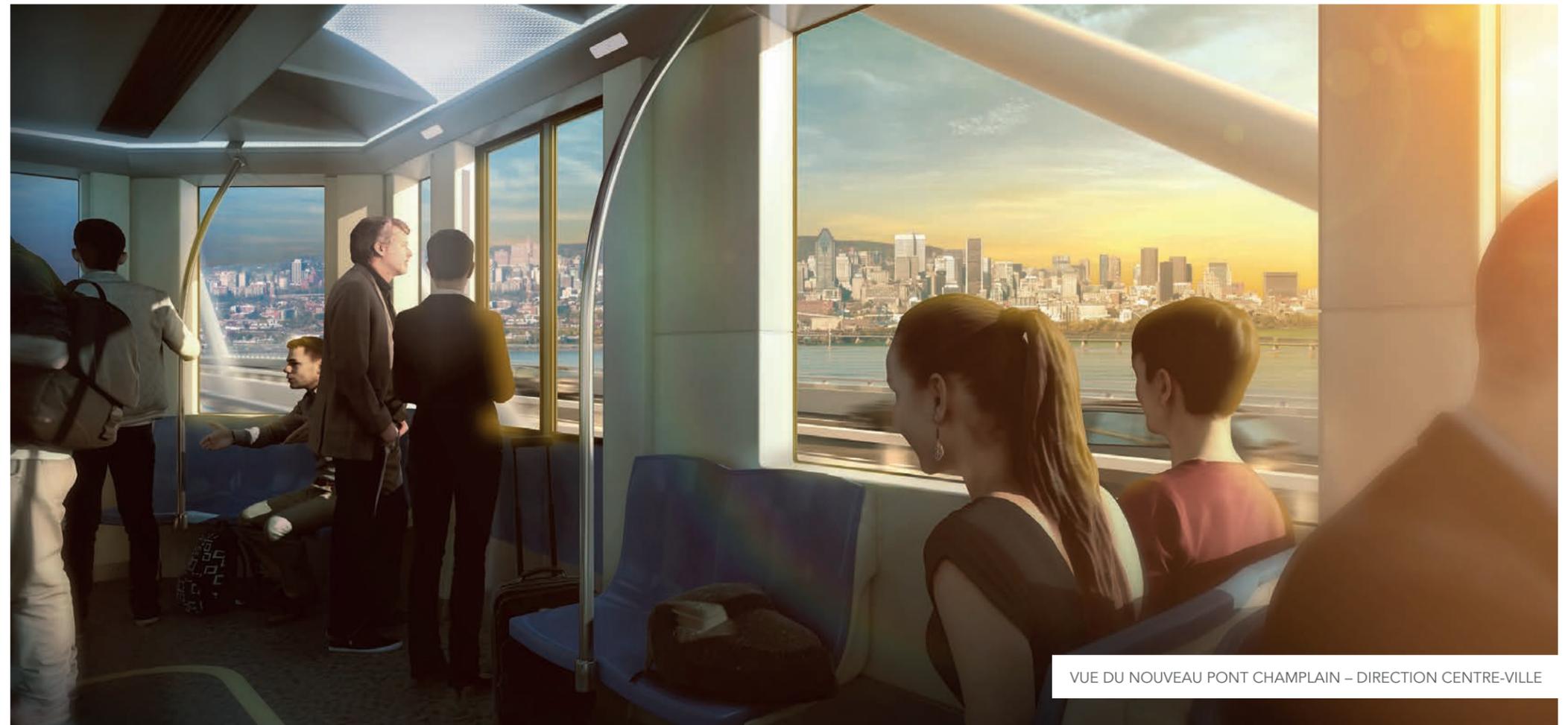
4 voitures en période de pointe = capacité de **600** personnes

Flotte d'environ **200 voitures** à la mise en service

27 stations accessibles à pied, à vélo, par autobus et en voiture

Quais d'environ **80 m** de long

Configuration entre deux voitures de type « **boa** »



VUE DU NOUVEAU PONT CHAMPLAIN – DIRECTION CENTRE-VILLE

RETOMBÉES DU PROJET

AMÉLIORATION SIGNIFICATIVE DE LA DESSERTE EN TRANSPORT COLLECTIF

Augmenter la fréquence et la capacité

- La conversion de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes permettrait de tripler la fréquence de passages quotidiens dans ce corridor;
- L'antenne de la Rive-Sud permettrait de remplacer le service par autobus actuellement saturé par un nouveau mode à haute fréquence, 20 heures par jour.

Ouvrir les possibilités

- La nouvelle station Correspondance A-40 augmenterait la connectivité avec la ligne de trains de banlieue Mascouche, en plus d'offrir un nouveau lien vers l'aéroport, les pôles d'emplois de l'Ouest de l'Île et de la Rive-Sud;
- Avec son antenne vers l'aéroport, le REM ouvrirait l'accès aux différents axes de la métropole pour les voyageurs, allégerait le stationnement aéroportuaire et faciliterait le déplacement des employés.

AMÉLIORATION DE LA FLUIDITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Optimiser la fluidité des déplacements

- Le REM contribuerait à optimiser les déplacements dans les secteurs fortement congestionnés des autoroutes 40 et 10, du terminus centre-ville et de la couronne sud.

Offrir plus de sécurité

- La suppression des passages à niveau permet de renforcer la sécurité des automobilistes et des piétons, tout en assurant plus de fluidité routière.

INTÉGRATION DES RÉSEAUX

Améliorer les connexions

- Le REM offrirait la possibilité de se connecter aux lignes de trains de banlieue Mascouche, Saint-Hilaire et, potentiellement, Saint-Jérôme via la station Canora;
- Les connexions aux trois grandes lignes du métro de Montréal (bleue, verte et orange) viendraient optimiser le transport de manière considérable, en ouvrant les possibilités pour les usagers.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Desservir les pôles d'emplois

- La création d'une antenne dans l'axe de l'A-40 et d'une seconde vers l'aéroport, avec une station au cœur du Technoparc Montréal, offrirait de nouvelles dessertes en transport collectif dans ces importants pôles d'emplois.

Contribuer au développement de secteurs stratégiques

- Sur la Rive-Sud, le tracé permettrait de consolider deux aires de *Transit-Oriented Development* (TOD) – secteurs Panama et Du Quartier – qui représentent d'importants développements immobiliers;
- Le REM permettrait de consolider, à plus long terme, des secteurs stratégiques et à fort potentiel de développement, tels que le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et le secteur du bassin Peel.

Créer des emplois

- Plus de 7 500 emplois directs et indirects seraient créés durant chacune des années de construction.

BÉNÉFICES ENVIRONNEMENTAUX

Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores

- Le projet permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 35 000 tonnes par année, à la mise en service;
- Le REM entraînerait une réduction significative des nuisances sonores, visuelles et atmosphériques liées au passage des autobus dans le quartier Griffintown.

L'option de tracé retenue pour le REM permet d'accroître de manière significative la desserte en transport collectif de la Rive-Nord, de Laval, de l'Ouest de l'Île et de la Rive-Sud, en plus d'offrir un nouveau service de entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal.



STATION SAINTE-DOROTHÉE

BUREAU DES RELATIONS AVEC LA COMMUNAUTÉ

Dès le début de la construction, CDPO Infra souhaite informer la population de l'état d'avancement du projet et du déroulement des travaux avec une gamme d'outils diversifiés visant à maintenir une communication active, régulière et transparente avec les groupes et les citoyens tout au long des différentes étapes du projet.

REJOINDRE LES COMMUNAUTÉS, AUX QUATRE COINS DU TRACÉ

Afin de garder un contact permanent avec les résidents touchés par les travaux et les instances concernées, CDPO Infra mettrait en place un bureau des relations avec les communautés qui serait responsable de gérer l'ensemble des communications avec les différentes parties prenantes impliquées durant la période de construction du REM. Ce bureau serait composé d'une équipe entièrement dédiée qui informerait le public sur les différents aspects du projet et qui assurerait un suivi régulier avec les municipalités et arrondissements.

CDPO Infra s'engage donc à :

- Diffuser de manière proactive l'information relative aux travaux à venir et de leurs impacts au quotidien;
- Garder un contact permanent avec les résidents touchés par les travaux et les instances concernées afin de leur permettre d'exprimer leurs commentaires et opinions;
- Tenir des séances publiques d'information afin de faire le point sur l'état d'avancement du projet et expliquer les travaux à venir;
- Créer une ligne téléphonique et une adresse courriel dédiées au projet;
- Mettre en place des comités de bon voisinage sur les quatre antennes;
- Mettre en place un système rigoureux de gestion des plaintes et traiter avec diligence les préoccupations des résidents touchés par les travaux.

UN SITE WEB ENTIÈREMENT DÉDIÉ À LA PHASE CHANTIER

CDPO Infra créerait un site Web entièrement dédié à de l'information sur la mise en chantier du REM et sur l'évolution des travaux. Les citoyens auraient accès à des cartes interactives sur les entraves à la circulation, seraient informés des modifications de service sur la ligne Deux-Montagnes, suivraient l'évolution du chantier grâce à des photos, de la vidéo et des nouvelles, puis s'informerait des événements à venir (séance d'information, comités de bon voisinage, etc.).

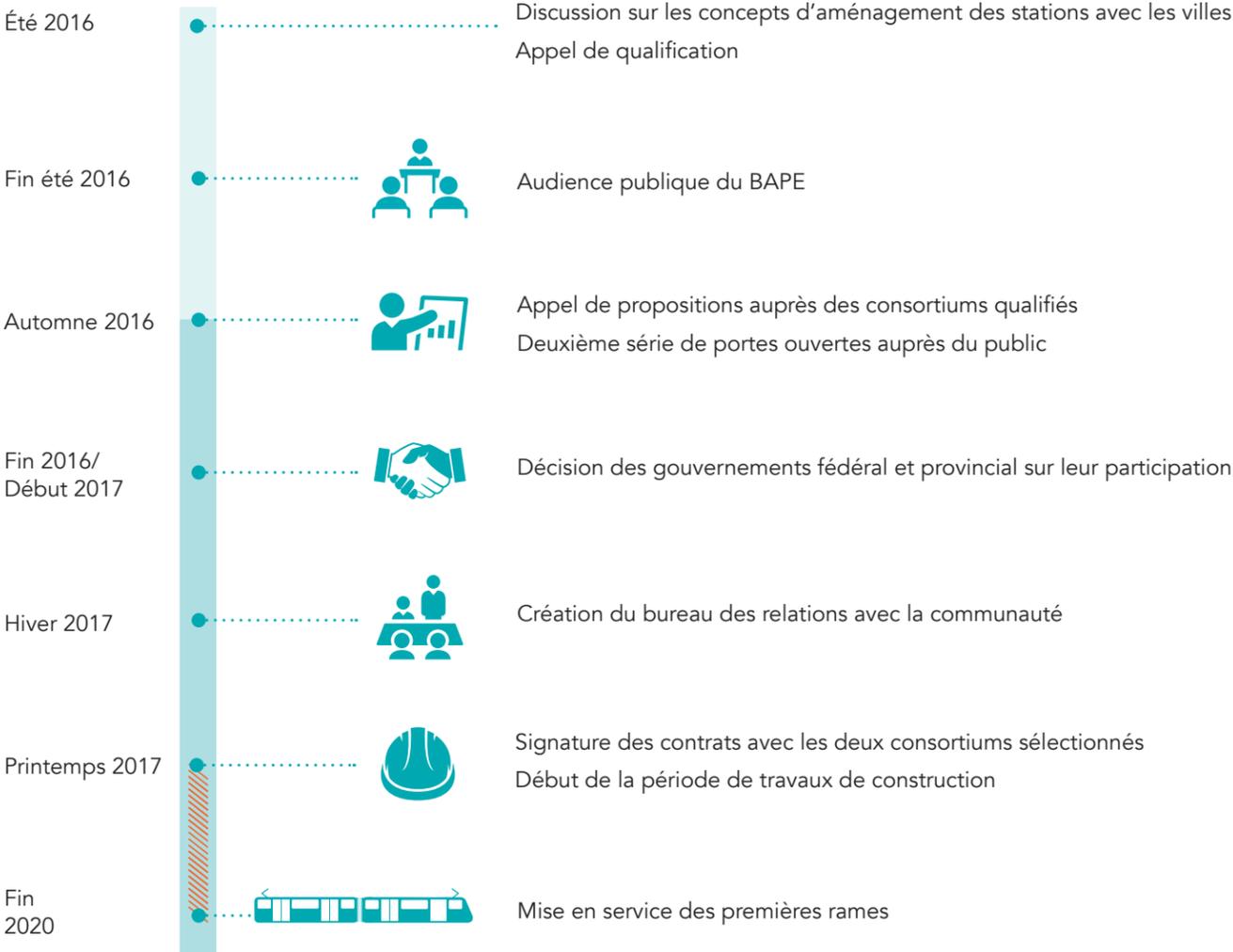


Par quels moyens souhaitez-vous recevoir des nouvelles et alertes sur les travaux entourant le REM? Partagez-nous vos recommandations par courriel en écrivant à **questions@cdpqinfra.com**.



STATION AUTOROUTE A13

LES PROCHAINES ÉTAPES



EN SAVOIR PLUS SUR LE REM

Pour rester informé des développements concernant le projet du REM et pour trouver réponses à vos questions, nous vous invitons à :

- Communiquer avec notre équipe en écrivant à questions@cdpqinfra.com ou en composant le 514 847-2833
- Visiter le site Web officiel de CDPQ Infra à cdpqinfra.com, en consultant régulièrement notre section « Nouvelles »
- Suivre CDPQ Infra sur Facebook, Twitter et YouTube



@CDPQInfra



CDPQInfra



CDPQInfra