

Communiqué de presse

Pour diffusion immédiate

Réseau express métropolitain : bilan de travaux réalisés dans un contexte exceptionnel et mise à jour sur le projet

- Impact de la COVID-19 sur l'échéancier
- Tunnel Mont-Royal : deux situations nécessitant des travaux additionnels pour assurer la sécurité

Montréal, le 11 novembre 2020 – Les représentants des médias ont été conviés aujourd'hui pour une mise à jour sur le projet du Réseau express métropolitain. À cette occasion, CDPQ Infra et le bureau de projet du REM ont dressé un bilan des travaux de l'année 2020 et présenté l'échéancier révisé pour tenir compte des impacts de la COVID-19 et de deux enjeux importants identifiés dans le tunnel du Mont-Royal dans le cadre de sa modernisation.

La construction du REM représente plus d'une vingtaine de chantiers répartis dans le Grand Montréal et plus de 2 000 ouvriers et professionnels y sont à pied d'œuvre; à terme c'est plus de 30 000 emplois directs et indirects qui seront générés ainsi durant la phase de réalisation. Chaque mois, c'est plus de 100 millions qui sont injectés dans l'économie québécoise alors que se construit le plus grand projet en transport collectif depuis 50 ans au Québec; un nouveau réseau de transport qui contribuera à transformer la mobilité dans le Grand Montréal.

« Dans ce contexte particulier, nous devons souligner et saluer le travail exemplaire des équipes et des intervenants en santé et sécurité qui ont su faire face à des situations exceptionnelles tout en assurant la continuité des opérations, des travaux et le maintien de l'ensemble des chantiers du REM. Grâce à eux, les premiers tests sur rail débiteront cet automne comme prévu, alors que les premières voitures du REM circuleront sur la Rive-Sud dans les prochaines semaines », a souligné Macky Tall, président et chef de la direction de CDPQ Infra.

De grands jalons ont aussi été franchis en 2020, avec le départ du tunnelier Alice vers l'aéroport et l'arrivée des quatre premières voitures du REM.

COVID-19 : un arrêt prolongé et des nouvelles mesures à prendre

À la suite d'une analyse liée à la COVID-19 réalisée dans les derniers mois, la période d'arrêt des travaux au début du printemps, la mise en œuvre de mesures sanitaires liées à la pandémie, les impacts liés à la mobilité de la main-d'œuvre spécialisée et de l'approvisionnement ont entraîné un ralentissement global de la progression de tous les chantiers du REM d'environ **trois à six mois**.

Les équipes sont à pied d'œuvre pour trouver des façons de rattraper cet écart en poursuivant les travaux avec rigueur. Alors que la pandémie est toujours en cours, le bureau de projet suit également étroitement la situation avec les autorités compétentes.

Des enjeux majeurs liés à la modernisation du tunnel du Mont-Royal

Après deux ans de travaux préparatoires, tout en maintenant le passage des trains, le tunnel du Mont-Royal, inauguré en pleine pandémie de la grippe espagnole en 1918, a été complètement fermé le 11 mai dernier en collaboration avec tous les acteurs en transport collectif, Mobilité Montréal et le gouvernement du Québec.

Cette fermeture complète a permis de débiter les activités de construction requises afin de moderniser ce tunnel centenaire et y ajouter deux stations au cœur du Mont-Royal.

Le plein accès sécuritaire au tunnel a toutefois mené les équipes de construction à constater deux enjeux majeurs et imprévus liés à la sécurité :

1. Événement de détonation imprévue d'une charge centenaire :

- Le 20 juillet dernier, alors que débutait l'excavation à l'intérieur du tunnel du Mont-Royal, une détonation imprévue s'est produite dans le tunnel. Les travaux ont immédiatement été suspendus et aucun ouvrier n'a été blessé. Après analyse et enquête, la cause la plus probable est liée à un ancien trou de forage contenant une charge explosive datant de la période de construction du tunnel en 1912.
- De concert avec des experts et des chaires de recherche, des mesures strictes et approuvées par la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNEST) ont été établies permettant ainsi de reprendre les travaux dans le tunnel à compter du début du mois de novembre.
- Ces mesures impliquent notamment le respect d'un périmètre de plus d'un kilomètre pour les travailleurs lors des activités de forage et l'utilisation d'équipements contrôlés à distance afin d'assurer la sécurité du personnel de chantier.

2. Enjeu de sécurité en raison de déficiences structurelles de la section sud du tunnel (gare Centrale et de Maisonneuve) :

- En procédant aux inspections intrusives dans le tunnel au centre-ville de Montréal, les équipes ont constaté un état de dégradation structurelle très avancé des parois.
- L'utilisation de sel déglacage sur l'avenue McGill College pendant plus de 60 ans, jumelée à l'absence de membranes d'étanchéité sur le tunnel, a causé des infiltrations dans le béton et corrodé les colonnes et poutres d'acier de la voûte, créant un état de dégradation très avancé.
- Cette dégradation commande des mesures immédiates pour éviter des risques éventuels sur l'intégrité structurelle de l'avenue McGill College et nécessite donc des travaux importants de renforcement. Parmi les options regardées, l'option qui minimise les impacts pour la Ville de Montréal et les usagers en surface a été choisie pour procéder au renforcement du tunnel par l'intérieur et assurer son intégrité structurelle.

« Chaque jour, nos équipes techniques font un travail extraordinaire pour minimiser les impacts au fur et à mesure que des défis ou des obstacles se présentent. Aucun compromis ne serait acceptable en ce qui a trait à la sécurité des ouvriers et du public; il importe de prendre toutes les mesures qui s'imposent tout en continuant de gérer notre échéancier de façon serrée et avec rigueur », a précisé Jean-Marc Arbaud, directeur général de CDPQ Infra et du bureau de projet du REM.

Échéancier actualisé : COVID-19 et nouvelle portée du projet

En raison des impacts liés à la COVID-19, la mise en service de l'antenne Rive-Sud du REM, de la station Brossard à la gare Centrale, est désormais planifiée au printemps/été 2022, plutôt qu'à la fin de 2021.

Les enjeux de sécurité constatés dans le tunnel du Mont-Royal entraîneront quant à eux un ralentissement des activités en raison, tout d'abord, des mesures de sécurité strictes à respecter dans les méthodes de travail pour procéder aux 30 000 trous de forage planifiés dans le tunnel, ainsi que l'ajout des travaux de renforcement de la section sud. L'ouverture du segment entre la gare Centrale et la station Du Ruisseau est ainsi reportée à l'automne 2023, plutôt qu'au printemps 2022. Nous travaillerons étroitement avec les partenaires en transport collectif et Mobilité Montréal pour que les mesures de transport mises en place pour les usagers des lignes Deux-Montagnes et Mascouche puissent demeurer en place au cours de cette période.

La mise en service du tunnel du Mont-Royal conditionne par ailleurs l'ouverture des antennes de l'Anse-à-l'Orme, de Deux-Montagnes et de l'aéroport puisqu'il s'agit du tronçon central. En effet, une période de tests et d'essais dynamiques sur les autres antennes ne peut débuter qu'une fois la mise en service du tunnel et nécessite environ six mois. L'ouverture de l'antenne Anse-à-l'Orme est ainsi planifiée au printemps 2024, plutôt qu'en automne 2023, incluant l'ouverture d'un segment de l'antenne Deux-Montagnes jusqu'à la station Sunnybrooke. Le segment complet jusqu'à Deux-Montagnes sera quant à lui mis en service à l'automne 2024, plutôt qu'à la fin de 2023.

Finalement, pour l'antenne de l'aéroport, les impacts liés à la COVID-19 et à cette période de tests s'additionnent aussi aux retards liés à la mise en service du tunnelier. L'ouverture de cette antenne est ainsi planifiée pour la fin de 2024, plutôt que la fin de 2023.

« Il s'agit d'une année exceptionnelle à tous les points de vue. Je suis fier du travail accompli par nos équipes qui travaillent sans relâche à livrer un projet de transport collectif de calibre mondial à la population du Grand Montréal, et ce malgré une année ponctuée d'événements imprévus. Dès cet automne, seulement deux ans et quelques mois après la première pelletée de terre, des voitures du REM circuleront sur la Rive-Sud et d'ici quelques années le REM sillonnera le Grand Montréal. », a affirmé Macky Tall, président et chef de la direction de CDPQ Infra.

Pour plus de détails le bilan des travaux en 2020, veuillez consulter la fiche technique ci-bas.

Une présentation technique est également disponible en cliquant sur ce lien :

[https://rem.info/sites/default/files/2020-11/Mise_a_jour_REM-automne_2020-vf_LR%20\(2\).pdf](https://rem.info/sites/default/files/2020-11/Mise_a_jour_REM-automne_2020-vf_LR%20(2).pdf)

Pour de plus amples informations

Emmanuelle Rouillard-Moreau

Conseillère, relations médias
Réseau express métropolitain
438 881-1884

erouillardmoreau@rem.info

Jean-Vincent Lacroix

Directeur, Communication
Réseau express métropolitain
514 847-2896

jvlacroix@rem.info

Fiche technique : bilan détaillé des travaux en 2020

Le bilan global en chiffres

2020 a été une année importante en termes de travaux réalisés. Voici en quelques chiffres l'état d'avancement du projet à ce jour :

- Nombre de kilomètres de rails installés : 9
- Nombre de stations en cours de construction : 17
- Nombre de kilomètres de structure aérienne installés : 10
- Nombre de voussoirs installés : 2162
- Nombre de portées installées : 78
- Nombre de piliers installés : 455
- Roc excavé en mètre cube : 22 791

Antenne Rive-Sud

- Les premiers tests dynamiques auront lieu sur un segment représentatif de 3,5 km entre la station Brossard et la station Du Quartier cet automne.
 - Ces tests permettront de mettre à l'épreuve l'ensemble des composantes du système. En vue de ces tests, les stations Brossard et Du Quartier sont pratiquement complétées. Dans les dernières semaines, les équipes se sont affairées à l'installation des portes palières et des équipements électriques à ces stations.
- De son côté, la structure d'acier de la station Panama est déjà installée, alors que les fondations de la station Île-des-Sœurs sont très visibles.
- Le pont du chenal de L'Île-des-Sœurs, futur pont signature, a également pris forme cette année. Sa construction est pratiquement achevée.
- Les rails sont en cours d'installation du côté de la Rive-Sud; alors qu'elles sont en cours de finalisation à Panama, l'installation débutera sous peu sur le Pont Samuel-de-Champlain.
- Dans le Sud-Ouest de Montréal, la structure aérienne a pris de l'envergure cette année avec l'installation de 70 piliers et 1,7 km de structure aérienne. De plus, les travaux permettant l'intégration du REM au Viaduc Sud sont amorcés.

Antenne Deux-Montagnes

- Avec la fermeture du tunnel Mont-Royal, les travaux ont pu progresser rapidement dans l'arrondissement de Saint-Laurent sur l'ancienne ligne d'exo de Deux-Montagnes.
 - Dès le mois de mai, les travaux préparatoires (le retrait du système d'alimentation électrique, des rails et des voies ferrées existantes) ont débuté jusqu'à la station Du Ruisseau.
- Certaines stations ont levé de terre, de Ville de Mont-Royal (stations Canora et Mont-Royal) jusque dans le secteur de St-Laurent (Côte-de-Liesse, Montpellier, Du Ruisseau et Bois-Franc).
 - Bien qu'à différents stades d'avancement, toutes ces stations sont actuellement bien visibles. La station Bois-Franc, futur embranchement des trois antennes, est la station la plus avancée du secteur.
- À Ville de Mont-Royal, la fermeture du tunnel Mont-Royal aura également permis la démolition du Pont Cornwall et la démolition de la partie nord du pont Jean-Talon (partie sud à venir).
 - À un stade avancé de détérioration, la réfection de ces deux ponts était nécessaire afin d'assurer leur pérennité pour les 100 prochaines années.

- Finalement, des travaux ont également débuté plus au nord, avec la construction d'un pont au-dessus de la rivière des Prairies.
 - La technique de construction du pont a permis de construire les appuis permanents de ce dernier en seulement six semaines.

Antenne Anse-à-l'Orme

- Du côté de l'Ouest-de-l'Île, Marie et Anne, les deux poutres de lancement, ont continué leurs avancées : près de la moitié de la structure aérienne est actuellement installée, avec plus de 6 km sur 14,5 km.
 - Sur les 4 102 voussoirs à installer, Marie et Anne ont réalisé l'installation de plus de 2 170 d'entre eux. De plus, l'installation des piliers avance rapidement alors que 357 ont été construits sur un total de 367.
- La construction de deux stations dans le secteur a débuté en 2020, soit les stations Fairview-Pointe-Claire et Anse-à-l'Orme. Les fondations de ces deux stations sont actuellement en cours de construction.
- Finalement, l'automne a vu le départ d'Alice, un tunnelier qui assurera le forage et la construction du futur du tunnel du REM vers l'aéroport de Montréal. Alice devra parcourir un peu plus de 3 kilomètres avant de se rendre à destination.