

Montréal, le 30 janvier 2009

Madame Marie-Josée Méthot
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable – bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Projet Train de l'Est : lien Mascouche-Terrebonne-Repentigny
N/Réf. : 4.17.0.21/01

Madame,

Vous trouverez ci-après les réponses aux questions que vous nous avez transmises le 27 janvier 2009 (DQ-14).

1. Aux figures de la page 11 du document déposé PR8.6, on observe la présence de dispositifs et d'équipements se trouvant sous le réservoir principal sur le site d'Inter Propane inc. Pourriez-vous nous en décrire la nature, les fonctions et le mode d'opération.

Selon monsieur Jean-Pierre Boudrault du service des incendies de la Ville de Mascouche, la réponse à cette question se trouve en page 13 du document déposé FR8.6.

2. L'AMT a-t-elle de l'information et des données à propos des dépenses énergétiques et des émissions de gaz carbonique attribuables aux travaux d'aménagement du nouveau lien ferroviaire tel que proposé dans le projet ?

Compte tenu de l'état d'avancement des études (avant-projet préliminaire), il n'est pas possible à l'AMT de fournir cette information à la Commission.

3. Dans le cadre de l'analyse des impacts sur le climat sonore (documents déposés DA5 et PR8.2), vous avez considéré les critères du MDDEP (sources fixes) pour les trains se trouvant en gare et au garage et ceux de la FTA (sources mobiles) pour le passage des trains. Quels critères avez-vous retenus dans votre analyse des impacts sonores causés par les automobiles et les autobus circulant dans les stationnements des différentes gares, ceux de la FTA ou du MDDEP ?

Aucun critère de bruit comme tel n'a été retenu autre que celui de ne pas dépasser le niveau de bruit Leq résiduel actuel et de réduire les pointes de bruit inhérentes aux passages des véhicules à proximité des résidences.

Il n'existe pas de critères de bruit pour des véhicules circulant dans un stationnement. LE MDDEP fixe des critères pour des sources de bruit fixes, tandis que la DTA présente des courbes d'impact sonore pour des projets de transit (routiers et ferroviaires) soit sur des autoroutes ou des voies ferrées.

4. Selon le document déposé DA5 (page 32), la production d'un programme de gestion du bruit en phase de construction et prévu en fonction des critères de la directive du MDDEP. Selon cette directive, les niveaux sonores provenant d'un chantier de construction ne doivent pas dépasser 55 dBA Leq_{12h} le jour et 45 dBA Leq_{1h} la nuit. La commission aimerait savoir pourquoi vous avez retenu un niveau de bruit équivalent de Leq_{12h} comme critère pour la nuit plutôt que Leq_{1h} telle que le stipule les lignes directrices pour le bruit communautaire préconisées par le MDDEP. Par ailleurs, toujours selon le document DA5, page 32 veuillez préciser la période du déroulement des travaux pour la ville de Mascouche?

Dans le document DA5 (page 32) il y eu une coquille. Effectivement, il faut lire 45 dBA Leq_{1h} pour la nuit et non 45 dBA Leq_{12h} pour la nuit. Cela fait référence à la réponse à la question QC-31 demandée par le MDDEP le 4 juillet 2008 et dont la réponse faisait état notamment d'un niveau maximal de 45 dBA Leq_{1h} de nuit.

À Mascouche, les travaux devraient principalement se dérouler de jour entre 7h00 et 19h00, comme à Terrebonne, Repentigny et Charlemagne.

5. Concernant les potentiels de développements résidentiels de la Ville de Laval, ceux-ci seraient « en grande partie situés à l'intérieur du secteur Saint-François. Mais encore, la plupart de ces potentiels se positionnent à proximité des gares planifiées sur le tracé du CP de la solution Combinée » (document déposé DA17, page 91). Cependant, selon le document DA17 (pages 91 à 93 et 101), l'estimation des potentiels de clientèle journalière supplémentaire et l'estimation du bassin de clientèle potentielle à long terme, deux critères utilisés dans l'analyse multicritère, incluent l'achalandage supplémentaire estimé pour les villes de Mascouche, Terrebonne, Repentigny et l'Assomption, mais aucune mention n'est faite du potentiel de l'est de Laval.

Veuillez expliquer pourquoi l'évaluation de ces deux critères d'achalandage potentiel des différentes solutions n'inclut pas le potentiel de développement dans le secteur Saint-François ? Enfin, selon la page 93, l'estimation du bassin de clientèle potentielle de chacune des solutions a été calculée en fonction des statistiques de population de 2007. À quel moment avez-vous obtenu les résultats de l'analyse multicritère telle qu'elle a été présentée au tableau 7.1 de la page 101 ?

Ces deux critères, «potentiels de clientèle journalière supplémentaire» et «bassin de clientèle potentielle à long terme», ne prennent en considération que les potentiels de développement résidentiel des municipalités de la couronne nord-est. Ces deux critères ne tiennent pas compte des potentiels de développement supplémentaire des secteurs concernés de Montréal et de Laval. Notons que les analyses de sensibilité du modèle démontrent la robustesse du rangement des solutions, notamment sur les critères du domaine «transport et circulation».

L'analyse comparative des solutions a nécessité un grand nombre d'analyses sectorielles. Aussi, les résultats, tels que présentés à la Commission, ont été transmis à l'AMT dans la version préliminaire du rapport de justification, en mars 2008. La version finale du rapport a été éditée en avril 2008.

6. Enfin, la commission désirerait recevoir :

- Une version numérique de chacun des Programmes Triennaux d'Immobilisations produits depuis 2004 ;
- Une version numérique du Portrait des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal (2003) ;
- Une version numérique du document *Le train de l'Est – Le projet de l'AMT* (feuillet à 6 volets).

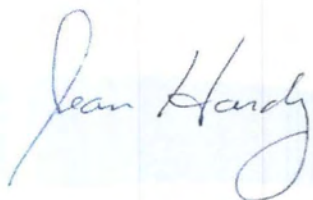
Un CD-Rom de ces documents est joint à la lettre.

- Une version numérique de l'étude préliminaire sur la desserte de l'Assomption (mentionnée dans le document déposé DT1, page 44).

Tel que répondu à la question DQ9, l'étude est en cours et sera présentée aux Municipalités lorsque complétée.

Espérant le tout conforme,

Nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Jean Hardy, ing., MBA
Directeur du projet Train de l'Est
Vice-président Projets par intérim
JH/bf