

Montréal, le 19 décembre 2008

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 5, 6, 7 et 8 transmises par la commission chargée de l'examen du projet précité :

- 5 Veuillez nous fournir de plus amples détails sur la conception finale de la gare de Mascouche, autres que l'information déjà fournie dans le PR3.1, p. 219 et 220 (caractéristiques structurales des bâtiments proposés, matériaux de construction, responsabilités de gestion des bâtiments et du quai, etc.).

La conception générale de la gare de Mascouche en n'est qu'à l'étape de l'avant-projet définitif (soit environ 50% d'avancement de la conception). La ville de Mascouche ayant signifié son souhait de mettre des bâtiments sur le site de la gare, c'est la ville qui est responsable de l'élaboration conceptuelle et détaillée pour fins de construction des bâtiments. Or, la ville de Mascouche n'en est qu'aux plans fonctionnels de ces bâtiments soit la configuration des besoins (affectation des surfaces requises, fonctionnement, accès, arrimage avec l'AMT, etc.). Les caractéristiques structurales et les matériaux de construction des bâtiments n'ont pas encore discutées.

Quant à la gestion des bâtiments, elle relèvera de la municipalité. Celle des quais et des stationnements relève de l'AMT.

- 6 Selon le document PR 3.2, Annexe N, p. 42 (tableau 32), le promoteur précise que les mesures d'atténuations prévues, soit la mise en place de 2 buttes d'une hauteur de 4 mètres et de 3,5 mètres, devraient permettre, selon le document de la FTA, d'atteindre un impact sonore nul.

Veillez présenter les arguments de la FTA qui permet d'escompter cette réduction de niveau sonore, cela en considérant la hauteur des voitures et de la locomotive (hauteur variant entre 4.2 et 4.9 mètres) avec celles des buttes.

L'évaluation des réductions sonores prévues par les buttes antibruit a été réalisée par modélisation informatique à l'aide du logiciel Cadna et non par les calculs de la FTA. Les calculs de la FTA auraient sûrement donné des résultats similaires mais auraient été plus fastidieux car non informatisés. Par ailleurs, il faut bien comprendre qu'il y a plusieurs sources de bruit formant les niveaux sonores Leq1h (moteurs diesel, roulement des roues sur les rails, unités de climatisation des voitures, cloche du passage à niveau). De plus, les hauteurs des locomotives ne correspondent pas aux hauteurs des moteurs comme tel. Les sources de bruit des locomotives sont à une hauteur d'environ 3,5 m. Celles inhérentes au roulement sont à environ 0,3 m, aux unités de climatisation à 4,7 m tandis que les cloches du passage à niveau à 3 m.

La hauteur minimale des buttes a été évaluée afin d'obtenir un impact sonore qualifié de « nul » d'après la FTA en fonction du niveau sonore résiduel actuel. Un impact nul ne signifie pas aucune augmentation des niveaux sonores. À titre d'exemple, avec un niveau de bruit résiduel de 45 dBA, l'impact sonore sera nul si le niveau sonore généré par la nouvelle source de bruit ne dépasse pas 52 dBA. Si l'on regarde les résultats des simulations avec et sans les buttes proposées, on constate que celles-ci procureront des atténuations d'au plus 4 dBA. La « règle du pouce » dit que la hauteur à laquelle un écran commence à cacher la vue entre la source et le receveur, permet une réduction de bruit de l'ordre de 5 dBA et chaque mètre additionnel permet des atténuations supplémentaires de 1 à 1,5 dBA.

- 7 Selon le document PR 3.2 Annexe N, p. 44 (tableaux 34, 37 et 39), la commission comprend que des trains du CN circulent à proximité du secteur Repentigny et Charlemagne. Toutefois, ces derniers ne sont pas présents en permanence et n'influencent qu'épisodiquement le climat sonore ambiant. Expliquer pourquoi vous avez considéré le bruit résiduel maximal pour évaluer l'impact sonore du train.

Le niveau de bruit résiduel maximal a été considéré étant donné que les trains du CN circulent selon des horaires variables et peuvent donc circuler à l'intérieur de chacune des périodes de la journée où circuleront également les trains de banlieue.

La commission aimerait savoir comment la prise en compte des niveaux sonores résiduels de moindre intensité (climat sonore résiduel sans le passage d'un train du CN) aurait modifié les conclusions de l'analyse en matière d'impacts sonores pour ces secteurs ?

Il est certain que lorsque l'on demeure à proximité d'une voie ferrée, lorsqu'un train passe le niveau sonore augmente. L'impact sonore du projet a été évalué en considérant que les niveaux sonores prévisibles par les trains de banlieue ne doivent pas être supérieurs à ceux actuellement produits lorsqu'un train passe. La mesure d'atténuation proposée pour atteindre cet objectif est de réduire la vitesse des trains de banlieue de 97 km/h à 58 km/h. Il est certain que s'il n'y avait pas

d'emprise ferroviaire dans ces secteurs et que le projet était d'en implanter une nouvelle, l'impact sonore serait qualifié de « sévère » et il serait même inimaginable actuellement de construire à cet endroit. Ainsi, si l'on évalue l'impact sonore des trains de banlieue avec un niveau de bruit résiduel sans trains, l'impact sonore serait « sévère ».

- 8 Selon les tableaux 3 et 4 du document PR8.2, le climat sonore résiduel au point d'évaluation L1B serait de 49 dBA_{Leq(1h)}. Le niveau sonore projeté généré par la circulation des voitures le long du prolongement du boulevard Marcel-Therrien et dans le futur stationnement de l'AMT serait, quant à lui, de 59 dBA_{Leq(1h)}. La mesure d'atténuation proposée est de construire un écran antibruit de 3 mètres de haut afin de réduire l'impact sonore de 2 dBA. Le niveau sonore résiduel au point d'évaluation L1B serait alors de 55 dBA_{Leq(1h)}.

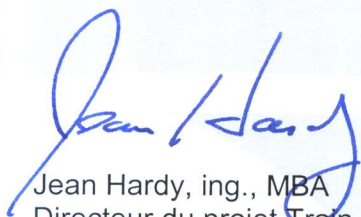
Selon le tableau 3.1 du document de la FTA (*Transit Noise and Vibration Impact Assessment*) l'impact sonore à ce point serait qualifié de « modéré ». Quelle mesure l'AMT pourrait-elle mettre en place afin d'atteindre un impact sonore « nul » à l'instar de ce qui est planifié ailleurs dans la zone d'étude ?

Effectivement, il a été prévu de continuer l'écran antibruit de 3 m de hauteur d'environ 50 mètres à l'ouest du passage piéton en bordure du point L1B afin de réduire l'impact sonore à ces résidences. L'atténuation prévue est de 7 dBA, ce qui ramène l'impact sonore de « modéré » à « nul ».

Par ailleurs, en page 5 du document PR8.2, il est précisé que l'aménagement de l'écran antibruit le long du futur prolongement du boulevard Marcel-Therrien devrait se faire en partenariat avec la Ville de Terrebonne. Des démarches ont-elles déjà été entreprises avec la Ville à cet égard ?

Effectivement, l'AMT et la ville de Terrebonne ont déjà eu des discussions à ce sujet, entre autres lors des séances de portes ouvertes du printemps 2008 à Terrebonne. Des citoyens du secteur résidentiel localisé directement à l'est du futur boulevard Marcel-Therrien (carrefour des Fleurs) ont discuté avec la ville et l'AMT sur les mesures d'atténuation sonores proposées. Il reste à l'AMT et à la ville de Terrebonne de s'entendre sur un protocole d'entente à cet égard. Nous avons prévu commencé les discussions au début 2009.

Nous 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