

Québec, le 18 décembre 2008



Monsieur Jean Hardy  
Directeur de projet  
Agence métropolitaine de transport (AMT)  
500 Place d'Armes, 25<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H2Y 2W2

**Objet : Projet Train de l'Est : lien Mascouche-Terrebonne-Repentigny**

Monsieur,

En référence au dossier présentement à l'étude, la commission chargée de l'examen du projet précité vous soumet les questions suivantes :

1. Dans le rapport d'évaluation sur le risque industriel de la compagnie Inter Propane Inc (PR8.6, p.1 et 7), il est mentionné que le site de cette dernière est situé à plus ou moins 350 m de la gare de Mascouche projetée et à la page 5, il est précisé que l'extrémité sud-est du plus gros réservoir serait situé à 270 m des voies. Pourriez-vous nous clarifier la divergence entre ces données ?
2. Pourriez-vous déposer à la commission une copie imprimée du Mini-guide du CCAIM cité en référence à la p.2 du PR8.6 : *Évaluation des risques que posent les substances dangereuses : Mini-guide à l'intention des municipalités et les industries.*
3. Selon le PR8.6, p. 6, la gare serait située à une distance de 270 m du point d'ignition et de l'explosion. À une distance de 438 m, des passagers pourraient se trouver dans la zone qualifiée de dangereuse pour la santé, zone étant associée selon les analyses à un risque individuel de  $10^{-4}$ . Considérant cela, à quels niveaux de rayonnement ou de doses thermiques seraient exposés les individus fréquentant la gare et quel serait leur risque individuel ?

4. Serait-il possible de nous fournir les probabilités d'occurrence et les conséquences d'un feu de nuage de vapeurs ou d'un BLEVE du plus gros réservoir se produisant sur le site, et de joindre les résultats sous forme de tableaux et de cartes (incluant le réservoir et les installations de la gare projetée) selon la méthode du pire scénario et des scénarios les plus probables; les valeurs de référence à utiliser sont de 0.3 psi et de 1 psi pour la surpression et pour le rayonnement thermique, celle équivalente à une exposition d'une durée de quarante secondes à des niveaux de rayonnement de 3 et 5 kW/m<sup>2</sup>. Une évaluation du risque individuel pour les passagers et les occupants du bâtiment multifonctionnel projeté sera aussi grandement appréciée.
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.).
6. Selon le document PR 3.2, Annexe N, p. 42 (tableau 32), le promoteur précise que les mesures d'atténuation 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.

Veuillez 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.

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.

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 ?

8. Selon les tableaux 3 et 4 du document PR8.2, le climat sonore résiduel au point d'évaluation LIB serait de 49 dBA<sub>Leq(1h)</sub>. 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<sub>Leq(1h)</sub>. 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 LIB serait alors de 55 dBA<sub>Leq(1h)</sub>.

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 ?

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?

Une réponse rapide de votre part serait appréciée, soit d'ici le 9 janvier prochain, compte tenu de la deuxième partie de l'audience débutant le 13 janvier 2009.

Nous vous remercions à l'avance de votre collaboration et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Marie-Josée Méthot  
Coordonnatrice du secrétariat  
de la commission