

**PROJET DE DÉVELOPPEMENT DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL
SUR LE SITE OUTREMONT**

**QUESTIONS À PROPOS DU BRUIT SOULEVÉES LORS DE LA SÉANCE
D'INFORMATION DE L'OCPM TENUE LE 1^{er} MARS 2007**

Question 1:

Est-ce qu'une carte modélisée de la situation du bruit ferroviaire actuelle a été réalisée ?

Une carte modélisée de la situation actuelle est en production.

Question 2:

Est-ce que les pavillons de 38 mètres de haut accroîtront la diffusion du bruit vers le nord ? Si oui, quelles sont les mesures d'atténuation qui peuvent être prises ? Est-ce que le bruit de la rue Beaumont se trouve également accentué par la présence des nouveaux pavillons universitaires ?

La plupart des réflexions directes seront dirigées vers le ciel puisque la position des voies de chemin de fer est basse, donc l'angle de réflexion est suffisamment ouvert. De plus, le talus devrait contenir le bruit des roues des wagons (source basse) donc seul le bruit des moteurs des locomotives (source plus élevée) serait susceptible d'être réfléchi sur les façades des pavillons. D'autre part, un bruit perd de sa puissance lorsqu'il est réfléchi, en plus d'être diffusé en fonction du type de surface. Il faut noter également que la zone commerciale entre les voies et l'avenue Beaumont est relativement dense et sert de tampon avant d'atteindre la zone résidentielle.

Par rapport aux résultats de mesures réalisées pour évaluer le climat sonore actuel qui prévaut dans le secteur, les niveaux présentés sur la carte 2 de 5 sont supérieurs aux niveaux modélisés du bruit ferroviaire de la carte 5 de 5. Ceci signifie que la circulation automobile locale domine l'environnement sonore de l'avenue Beaumont (notez que cette avenue est permise à la circulation des camions pour desservir les zones commerciales).

Finalement, le projet a peu d'impact quant au bruit de circulation de l'avenue Beaumont. Les réflexions sont contenues entre les immeubles existants de part et d'autre de l'avenue, les pavillons n'auront donc pas d'impact.

Question 3:

Confirmer que les prévisions relatives à la circulation ferroviaire s'appuient sur une croissance annuelle de 3 à 4 % du trafic de conteneurs tandis que le transport de passagers demeure inchangé (p. 9 et 10 du rapport).

Les données utilisées tiennent compte de ces éléments.