

Bruit et vibrations - Constations clés



Bruit

- La zone d'évaluation du bruit et des vibrations comprend l'empreinte du projet plus 500 mètres supplémentaires à partir du périmètre de l'empreinte du projet.
- L'environnement acoustique de la zone d'évaluation est dominé par le bruit de la circulation routière provenant de l'autoroute 401 au sud, de l'autoroute 418 à Clarington, des routes principales, des sources de bruit fixes et du corridor existant du chemin de fer du CP.
- Le projet est susceptible d'avoir des effets sonores sur les récepteurs sensibles* situés à proximité pendant les activités de construction, par exemple lors de l'utilisation d'équipement lourd.
- Les mesures d'atténuation visant à réduire le bruit généré par les futures activités ferroviaires situées aux 80 et 84, promenade Aspen Springs, Clarington, ne sont pas réalisables, car ces récepteurs sont des immeubles de grande hauteur.
- Les risques de dépassement des seuils seront traités par la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées et par

l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de gestion du bruit de construction avant le début des travaux.

Vibrations

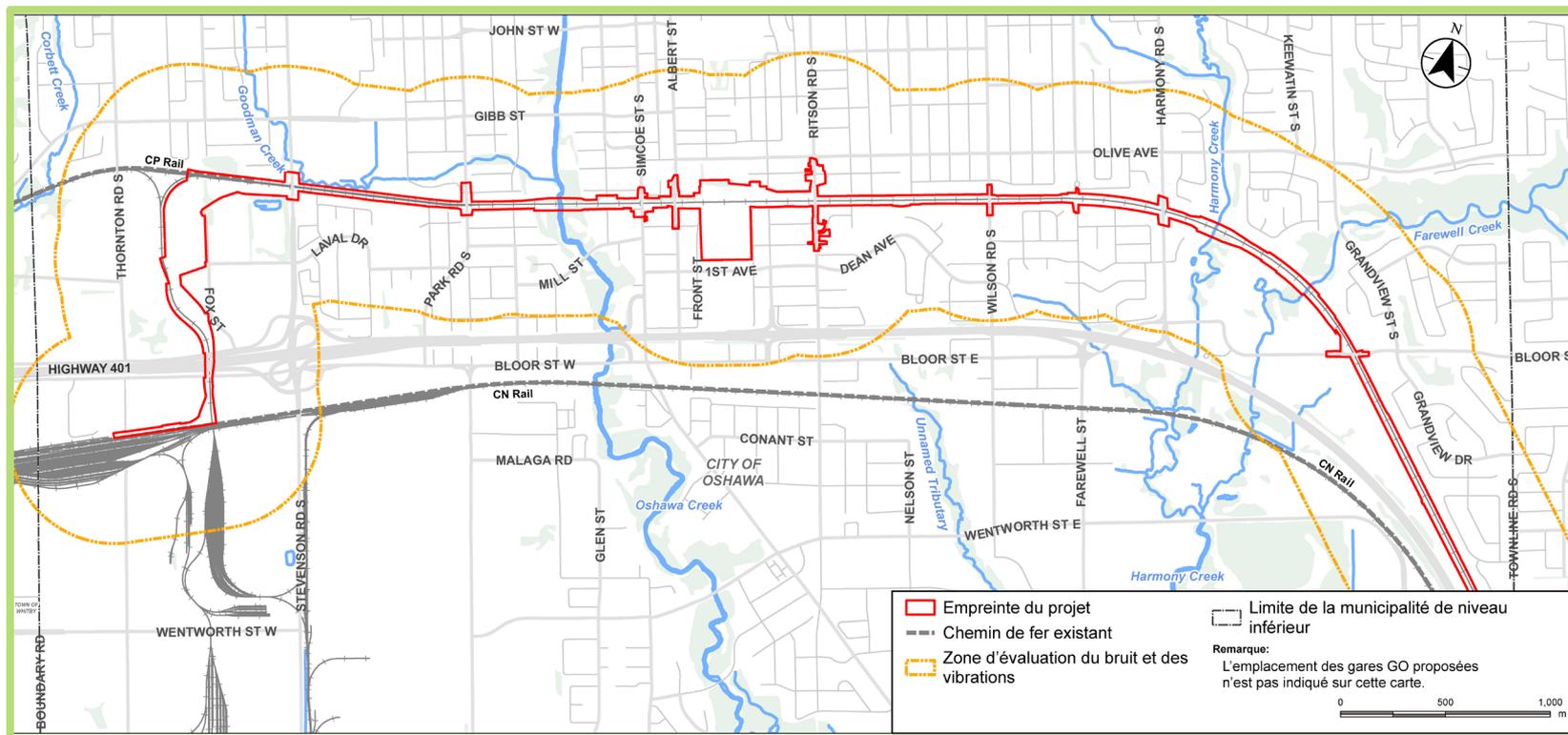
- Les sources de vibrations dans la zone d'évaluation comprennent les activités commerciales et industrielles, la circulation routière et les trains de marchandises.
- Le projet est susceptible d'entraîner des vibrations lors des activités de construction, par exemple lors de l'utilisation d'équipement lourd.



* Un récepteur sensible est un bâtiment dans lequel une personne réside de manière permanente ou semi-permanente, comme une maison ou un appartement. Un récepteur critique est un lieu où des populations sensibles résident ou passent beaucoup de temps chaque jour, comme les écoles, les maisons de retraite, les hôpitaux ou les garderies.

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Bruit et vibrations - Zone d'évaluation dans la ville d'Oshawa



Bruit - Effets potentiels et mesures d'atténuation



Effets potentiels liés au bruit :

- Les bruits de construction et d'exploitation peuvent causer des perturbations ou des désagréments.

Mesures d'atténuation :

- Un plan de gestion du bruit de construction sera élaboré avant la construction.
- Les récepteurs sensibles situés à proximité seront informés des activités de construction susceptibles de créer de la nuisance par le bruit avant le début de ces activités.
- Les émissions sonores de l'équipement de construction devraient se situer dans les limites des normes NPC-115 et NPC-118* du MEPNP*.
 - La norme NPC-115 s'applique aux engins de chantier, comme les bulldozers, les pelleteuses, les chargeuses, etc., dont le niveau sonore maximal est généralement compris entre 83 et 85 décibels A (dBA).
 - La norme NPC-118 s'applique aux véhicules lourds munis d'un moteur diesel ou pesant plus de 4 500 kg et dont le niveau sonore maximal est généralement compris entre 95 et 100 dBA.

- Les mesures de réduction du bruit, comme les silencieux pour de l'équipement particulier et les protections contre le bruit lors de l'enfoncement des pieux, doivent être envisagées pendant la construction.
- Lorsque les distances minimales de retrait ne peuvent être respectées, il convient d'envisager la mise en place d'écrans acoustiques temporaires pour la construction.
- Il est attendu que les trains GO s'arrêtent ou circulent à vitesse réduite à proximité ou dans les gares GO proposées pendant l'exploitation. À la gare GO proposée de Thornton's Corners East, la partie incurvée de la voie ferrée est susceptible de causer le grincement des roues, mais l'utilisation d'un système de lubrification des rails conforme aux normes de Metrolinx permettrait de réduire le bruit.
- Des murs antibruit sont recommandés le long de diverses portions du corridor ferroviaire et à proximité des gares GO proposées.
- Les locomotives devraient être placées à l'extrémité est des futures voies de la gare GO de Bowmanville.

Vibrations - Effets potentiels et mesures d'atténuation



Effets potentiels du projet :

- L'exposition aux vibrations peut entraîner des perturbations ou une nuisance.
- Le bruit et les vibrations associés aux activités de construction peuvent se produire les soirs et les week-ends.
- Les vibrations peuvent endommager les bâtiments, les installations des services publics et d'autres structures pendant la construction.



Mesures d'atténuation :

- Un plan de gestion des vibrations liées à la construction sera élaboré. Il indiquera les structures pour lesquelles une surveillance continue des vibrations est nécessaire.
- Les propriétaires de biens situés dans la zone d'influence* seront informés à l'avance des activités de construction.
- Il est recommandé de planifier les travaux de construction en respectant les distances de recul et en utilisant de l'équipement générant moins de vibrations.
- Des mesures d'atténuation réalisables, comme des tapis de ballast ou autres, seront étudiées pour réduire les effets des vibrations pendant l'exploitation des trains.

* Zone d'influence : Terrain dans un chantier de construction ou adjacent, qui est potentiellement touché par des vibrations de construction égales ou supérieures aux limites d'exposition aux vibrations décrites dans le guide de Metrolinx pour l'évaluation du bruit et des vibrations (2019).

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

Merci d'avoir assisté!

Nous apprécions le temps que vous avez pris pour vous informer sur l'addenda du REP, et nous attachons de l'importance à vos opinions. Veuillez nous faire part de vos commentaires du **8 au 21 juin 2023** en ligne sur Slido ou par courriel à DurhamRegion@metrolinx.com.

N'hésitez pas à nous faire part de vos questions ou commentaires sur les points suivants :

- Zone d'évaluation du projet
- Conditions existantes ou effets potentiels sur l'environnement
- Addenda du REP et le PEPTC
- Un avis d'addenda du REP devrait être publié à l'automne 2023 où :
 - L'addenda final du REP et les documents techniques connexes seront disponibles pour une période d'examen de 30 jours.
 - Après une période d'examen public de 30 jours, le ministre de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MECP) dispose de 35 jours pour examiner.
 - Le ministre émettra un avis autorisant la poursuite du projet proposé ou un avis exigeant des travaux supplémentaires pour répondre aux préoccupations.
 - La déclaration d'achèvement sera publiée sur le site Web de Metrolinx.

Restez à l'affût du projet de prolongement de Bowmanville en contactant l'équipe d'engagement communautaire de Durham ci-dessous :

- Envoyez un courriel à DurhamRegion@metrolinx.com
- Appelez au 416-202-3900.
- Visitez notre site Web www.metrolinx.com/bowmanville.

Prolongement du service ferroviaire d'Oshawa à Bowmanville

