

Commentaires sur le projet Ray-Mont à l'OCPM

Ce mémoire traite des modifications proposées pour le projet Ray-Mont en date du 16 octobre 2024.

L'étude acoustique présentée par Soft DB dans le document Ray-Mont soulève quelques questions, préoccupations et objections. Bien que le mécanisme de la modélisation acoustique de l'étude puisse être correct, son application, ses hypothèses et ses conclusions nécessitent un examen plus approfondi. Le modèle suppose que les conteneurs, empilés sur une hauteur de 8 unités, agiront comme une barrière acoustique. Cela serait vrai si les conteneurs étaient stockés en permanence sur place. Cependant, on ne peut pas supposer qu'il n'y aura pas de déplacement des conteneurs dans une installation de transbordement et de stockage de conteneurs. Par conséquent, la barrière de conteneurs serait sujette à des fluctuations de hauteur et de composition et ne pourrait pas être fiable à tout moment. Par analogie, on peut le comparer à un mur antibruit standard qui est constamment en construction, démolition et mise en place. Il convient de noter qu'un tel état entraînerait non seulement une altération de la fonctionnalité de l'écran acoustique, mais au contraire une augmentation du niveau de bruit lorsque les conteneurs sont déplacés. Il semblerait donc nécessaire d'augmenter la hauteur de l'écran acoustique au-delà des 11 mètres prévus pour qu'il soit efficace. Le niveau sonore se compose en grande partie de bruits d'impact, dont la valeur n'est pas divulguée. Cependant, le Reach Stacker qui déplace le conteneur est indiqué comme 105 dB, auxquels s'ajoute l'impact du choc des conteneurs. Ce bruit est plus fort que celui d'une scie à chaîne et, selon l'étude, il est considéré comme insupportable. La zone résidentielle étant située à quelques centaines de mètres, le niveau de bruit serait quelque peu atténué, mais la nuit, il peut être très dérangeant. Mais le fait qu'il y ait des bruits d'impact, répertoriés jusqu'à 5 000 fois par heure la nuit, perturberait fortement le sommeil et irait bien au-delà de l'effet calculé par le modèle. L'accouplement et le désaccouplement possibles des wagons de chemin de fer ajouteraient au bruit d'impact. Bien qu'en termes de niveau sonore, le modèle puisse ajouter le bruit d'impact au niveau sonore général, ce type de bruit intermittent est particulièrement dérangeant et pourrait avoir un effet psychologique et physique plus important qu'un bruit constant.

Les tableaux 9 et 10 présentent les résultats de la modélisation de différents scénarios. Le premier élément surprenant est l'affirmation selon laquelle le projet réduirait effectivement le niveau de bruit. Comme indiqué plus haut, la barrière acoustique du conteneur est inefficace et la contribution du bruit d'impact est plus importante que celle qui a été modélisée, ce qui remet en question les valeurs du tableau. Malgré cela, les tableaux montrent que les niveaux de bruit dépassent dans de nombreux cas les niveaux maximums

autorisés par le zonage, tant pour le jour que pour la nuit. Beaucoup d'autres valeurs sont très proches du maximum autorisé, ce qui laisse peu de marge d'erreur ou de croissance.

Le scénario des tableaux concernant le bruit de la circulation sans le projet est discutable. Le trafic peut être détourné grâce à des modifications du plan de transport et/ou des écrans acoustiques peuvent être érigés même si le projet n'est pas mis en œuvre. Les tableaux semblent montrer que le bruit généré par le promoteur est sans conséquence, puisque la composante la plus importante est le trafic. En contrôlant le bruit de la circulation par une meilleure planification, un meilleur routage et des écrans acoustiques, il serait possible de modifier le ratio de génération de bruit de sorte que les activités du promoteur éclipsaient celles de la circulation. En outre, si l'on tient compte de l'effet réel du bruit d'impact, les opérations seraient responsables de la majeure partie du bruit, même dans le scénario de trafic actuel.

En ce qui concerne la plantation d'arbres et de buissons, le plan modifié réduit la couverture. Il indique que les arbres ne bloquent pas le bruit, mais le diffusent. Or, même la diffusion contribuerait à atténuer une partie du bruit. Plus important encore, les buissons et les arbres présentent d'autres avantages importants. Le site du projet générera non seulement du bruit, mais aussi beaucoup de poussière et de pollution atmosphérique. En particulier, les particules Pm2.5 et les nanoparticules seront problématiques. Il existe des moyens de filtrer les particules Pm10 et Pm2.5, mais ils sont coûteux. Les nanoparticules n'ont aucun mécanisme de filtrage artificiel connu. Cependant, la verdure et la distance ont des caractéristiques d'atténuation. La maximisation de la verdure contribuerait donc à réduire la pollution de l'air.

En conclusion, les barrières sonores utilisées dans le modèle ne sont pas réalistes et les résultats peuvent donc être discutables. Le bruit d'impact peut avoir une importance plus grande que celle présumée par le modèle. Malgré ces doutes, le modèle montre que de nombreuses zones ne respectent pas les niveaux maximaux de la zone résidentielle 2 dans le cadre du scénario 3, Ray-Mont en activité. La pollution de l'air et de la lumière ainsi que les vibrations, les effets de la chaleur et le drainage sont d'autres facteurs de complication. L'ensemble de ces facteurs semble indiquer que le plan actuel du projet du promoteur est incompatible avec une zone résidentielle voisine. Il doit être soit modifié, soit abandonné. Dans le cas contraire, les résidents seront fortement désavantagés en termes de santé, de qualité de vie et d'impact fiscal dû à la baisse de la valeur des propriétés.

Thomas Schwalb B.ing

7 novembre 2024

