

GROUPE



C D H

Conseil
en développement
de l'habitation

**Fiche technique
Projet Durocher-d'Anvers**

Avril 2003

1. MISE EN CONTEXTE

Ce projet comprend 60 unités de construction neuve en bois et brique sur le terrain vacant Durocher-d'Anvers. Le projet vise le développement d'un projet global d'habitation communautaire pour des ménages à faible revenu composés de familles avec enfants, compte tenu des besoins grandissants de cette clientèle pour des logements abordables et de taille convenable dans le quartier. La portion habitation sera composée d'un organisme à but non lucratif (OBNL) de 30 unités et d'une coopérative d'habitation de 30 unités également. Les logements seront essentiellement composés de 2, 3 et 4 chambres à coucher avec sous-sol habitable à l'intérieur de bâtiments de 3 étages.

Dans la partie nord du site il est prévu l'installation d'un Centre de petite enfance (CPE). Cette composante ajoutera des services complémentaires essentiels pour les familles qui habiteront sur le site et dans le secteur avoisinant.

2. SITE

Le terrain est situé dans le quartier résidentiel Parc-Extension aux intersections des rues Durocher, d'Anvers, Liège et Querbes. Le terrain a une superficie approximative de 7 350 mètres carrés. Le site est très bien desservi par le transport en commun comme le démontre les nombreux circuits d'autobus situés de façon à desservir les nombreux commerces locaux. À quinze minutes de marche se trouve la station du métro du Parc ainsi que la rue Jean-Talon.

3. CONTRAINTES ANTHROPIQUES

La contrainte majeure à l'aménagement de cet espace est la proximité d'une voie de chemin de fer appartenant au Canadien Pacifique (CP). La vitesse et la composition des trains ainsi que l'état de la voie ferrée sont les principaux facteurs déterminant l'impact sonore sur un environnement résidentiel.

3.1 Trains de banlieue

Le CP octroie des droits de passage à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ainsi qu'à la compagnie de chemin de fer Québec-Gatineau sur cette voie ferrée. Cette ligne est séparée en deux voies distinctes, l'une faisant circuler les trains de banlieue et ceux du chemin de fer Québec-Gatineau et l'autre réservée aux trains du CP. L'AMT fait circuler ses trains de banlieue sur la voie la plus près du terrain à l'étude. Cette voie relie Blainville et Montréal. Les passages des trains se font durant la journée avec des heures de pointe entre 6 h et 9 h ainsi qu'entre 15 h 30 et 19 h. Il y a 22 passages de trains de banlieue sur cette ligne par jour et la composition est d'une locomotive et huit wagons (**Tableau 1**).

3.2 Trains de marchandises

Le chemin de fer Québec-Gatineau offre un service de transport de marchandises. Cette compagnie fait circuler entre quatre et huit trains par jour et ces passages se font généralement de nuit, soit entre 22 h et 6 h. Ces trains sont généralement composés de trois à quatre locomotives et de quarante à cent vingt wagons. Le CP

quant à lui fait circuler deux trains par jour sur la voie la plus près du terrain et une dizaine sur l'autre voie. Ces trains sont généralement composés de deux locomotives et d'une vingtaine de wagons (Tableau 1).

3.3 État des voies

La voie la plus contraignante pour le projet est celle où les trains de banlieue circulent puisqu'elle est située à proximité du terrain. Heureusement, cette voie est celle qui est en meilleur état, ses rails sont soudés et des travaux importants de réhabilitation structurelle y ont été réalisés durant l'année 2002. Les rails soudés sont beaucoup moins bruyants que les rails jointés qui composent l'autre voie de cette ligne. Les impacts sonores sont donc moins importants que si les rails avaient été jointés.

Tableau 1 : Passages journaliers des trains sur la voie bordant le terrain sur une période de 24 heures

	Nb de locomotives	Nb de wagons	Vitesse Km/h
AMT	22	176	64
C.P.	4	24	40
Québec-Gatineau	18	240	40
Total	44	440	Moyenne de 52

Source : Groupe CDH selon des données transmises oralement des compagnies ci-haut mentionnées

3.4 Impacts du bruit

Selon nos calculs, le niveau de bruit en provenance des trois sources reliées au passage des trains s'élèverait à 61 décibels (dB A) à une distance de 30 mètres de la ligne du centre de la voie ferrée (soudée) pour un train qui se déplace à une vitesse de 52 km/h. Ce calcul n'est cependant valable que pour les surfaces qui sont de face et parallèles à la voie. Les effets sur les autres côtés sont calculés autrement et en certains cas, seront moindres. Par exemple, sur le terrain Durocher/d'Anvers, si nous appliquons le même calcul aux surfaces à l'angle perpendiculaire à la voie, le niveau de bruit s'élèverait à 58 dB A. Sur les façades parallèles aux rails mais face à l'avenue Querbes, nommées "mur à couvert" (SCHL, 1981), il y aurait un environnement sonore chiffré à 46 dB A. À l'emplacement à l'étude, le niveau dB A augmenterait de 3 dans le cas où un édifice se situait à 15 mètres de la voie ferrée.

4 MESURES D'ATTÉNUATION DU BRUIT

L'impact sonore étant une réalité quotidienne pour les futurs résidents, nous avons dû développer des mesures d'atténuation des impacts sonores de la voie ferrée du CP. Voici la liste des mesures développées par le Groupe CDH en vue d'offrir aux résidents un environnement le plus agréable possible.

- Choix des fenêtres plus performant pour l'insonorisation;
- Parement de maçonnerie des murs extérieurs diminuant la transmission du bruit;

- L'installation d'appareil de climatisation dans les chambres orientées vers la voie ferrée évitant aux résidants d'ouvrir les fenêtres durant la saison estivale; selon dispositions du programme.
- Écran visuel végétal composé de chênes anglais, épinettes de colorado, peupliers gris et de conifères sur le terrain de la Ville ou de la coopérative longeant la voie ferrée;
- Tous les logements ont accès à la cour arrière qui est protégée du bruit;
- La majorité des chambres à coucher seront situées sur la façade opposée à la voie ferrée;
- Notre bâtiment servira d'écran aux autres bâtiments situés à l'arrière.

5 RÉACTIONS DES FUTURS RÉSIDANTS

En ce qui a trait au bruit provenant des activités ferroviaires, les futurs locataires de l'organisme et les membres de la coopérative sont très conscients et acceptent cette situation comme partie intégrante de leur futur environnement lorsqu'ils occuperont lesdits logements.

FICHE TECHNIQUE

Coopérative d'habitation Durocher-d'Anvers Terrain municipal Durocher-d'Anvers Arrondissement Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension

Contexte

Le projet de construction de la Coopérative d'habitation Durocher-d'Anvers sera réalisé dans le cadre du programme québécois d'habitation sociale et communautaire *AccèsLogis Québec*. Pour ce faire, on érigera un nouvel immeuble de 30 logements sur trois étages, sur un terrain appartenant à la Ville de Montréal. Ce projet sera jumelé à un projet de construction d'un autre immeuble de 30 logements familiaux appartenant à l'organisme à but non lucratif Habitations populaires de Parc-Extension à la construction à venir d'un centre de la petite enfance sur ce terrain.

Aspects financiers

Le coût total de réalisation du projet devrait s'élever à plus de 3 M\$. Cet investissement sera assumé en partie par des subventions provenant du gouvernement du Québec par le biais de la Société d'habitation du Québec qui accordera environ 1 600 000 \$, dans le cadre du programme *AccèsLogis Québec*. À cette aide financière, il faut ajouter une subvention de l'ordre de 490 000 \$ qui proviendra de la Ville de Montréal. L'organisme propriétaire bénéficiera d'un crédit de taxes d'environ 80 000 \$.

Intervenants

Groupe de ressources techniques (GRT) : Groupe CDH

FICHE TECHNIQUE

Organisme à but non lucratif d'habitation HAPOPEX Terrain municipal Durocher-d'Anvers Arrondissement Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension

Contexte

Le projet de construction de l'immeuble de logements locatifs de l'organisme à but non lucratif HAPOPEX sera réalisé dans le cadre du programme québécois d'habitation sociale et communautaire *AccèsLogis Québec*. Pour ce faire, on érigera un nouvel immeuble de 30 logements sur trois étages, sur un terrain appartenant à la Ville de Montréal. Ce projet de construction sera jumelé à un projet de construction d'une coopérative d'habitation de 30 logements familiaux appartenant à la Coopérative d'habitation Durocher-d'Anvers et à la construction à venir d'un centre de la petite enfance sur ce terrain.

Aspects financiers

Le coût total de réalisation du projet devrait s'élever à plus de 3 M\$. Cet investissement sera assumé en partie par des subventions provenant du gouvernement du Québec par le biais de la Société d'habitation du Québec qui accordera environ 1 800 000 \$, dans le cadre du programme *AccèsLogis Québec*. À cette aide financière, il faut ajouter une subvention de l'ordre de 540 000 \$ qui proviendra de la Ville de Montréal.

Intervenants

Groupe de ressources techniques (GRT) : Groupe CDH