



**Municipalité de Saint-Jean-Christophe**  
Étagement d'un passage à niveau  
sur la route 275

CANQ  
TR  
GE  
CA  
133

**ERTIFICATION ET  
VALUATION ENVIRONNEMENTALE**

**mars 1993**

288 742

Gouvernement du Québec  
**Ministère  
des Transports**

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT  
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION  
700, Boul. René-Lévesque Est, 21<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

---

## Étagement d'un passage à niveau sur la route 275

**Municipalité de Saint-Jean-Chrysostome**

**Rapport final**

**JUSTIFICATION  
ET  
ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

---

**MARS 1993**

CANQ  
TR  
GE  
CA  
133

Service de l'environnement  
200, Dorchester-sud  
Québec (Québec)  
G1K 5Z1

Ce document a été préparé par le personnel du Service de l'environnement, sous la responsabilité de monsieur Claude Girard, chef du Service de l'environnement.

### ÉQUIPE DE TRAVAIL

---

Fabien Lecours	architecte paysagiste, chargé de projet
Yves Bédard	biologiste
Carolle Bouchard	anthropologue
Jean-Louis Ratté	aménagiste
Denis Roy	archéologue

#### **Sous la supervision de :**

Daniel Hargreaves	urbaniste, chef de la Division des études environnementales Est
-------------------	--

#### **Soutien technique :**

Carolle Dumont	technicienne en cartographie
Lucie Dussault	agente de secrétariat

#### **Avec la collaboration de :**

Gilbert Saint-Laurent	Service des projets - Est
René Lajeunesse	Service des projets - Est
Roland Roy	Division des utilités publiques
Claude Beauregard	Division des activités immobilières
J.-Roger Fortin	Région 3-2 (Chaudière-Appalaches)
José Michaud	District 15 (St-Charles-de-Bellechasse)

---

**TABLE DES MATIÈRES**

---

ÉQUIPE DE TRAVAIL . . . . .	i
TABLE DES MATIÈRES . . . . .	ii
LISTE DES TABLEAUX . . . . .	iv
LISTE DES FIGURES . . . . .	iv
<b>1.0 MISE EN CONTEXTE . . . . .</b>	<b>1</b>
<b>2.0 PROBLÉMATIQUE ET JUSTIFICATION DE L'INTERVENTION . . .</b>	<b>2</b>
2.1 ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE . . . . .	2
2.1.1 Réseau ferroviaire . . . . .	2
2.1.2 Route 275 . . . . .	4
2.1.3 Caractéristiques de l'agglomération de Saint-Jean-Chrysostome . . . . .	5
2.2 ÉLÉMENTS DE JUSTIFICATION . . . . .	6
2.3 PROBLÉMATIQUE ENVIRONNEMENTALE . . . . .	7
2.3.1 Milieu naturel . . . . .	7
2.3.2 Milieu humain . . . . .	8
2.4 OPTIONS ÉTUDIÉES . . . . .	11
2.4.1 Comparaison des options étudiées . . . . .	13
<b>3.0 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE L'OPTION RETENUE . . . .</b>	<b>15</b>
3.1 DESCRIPTION DE L'OPTION RETENUE . . . . .	15

3.2	IMPACTS ET ATTÉNUATION . . . . .	20
3.2.1	Milieu naturel . . . . .	20
3.2.2	Milieu humain . . . . .	21
4.0	CONCLUSION . . . . .	29

BIBLIOGRAPHIE



**LISTE DES TABLEAUX**

---

TABLEAU 1 : COMPARAISON DES OPTIONS ÉTUDIÉES . . . . .	14
--	----

**LISTE DES FIGURES**

---

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET D'ÉTAGEMENT PROPOSÉ . . . . .	3
FIGURE 2 : RELOCALISATION DE LA VOIE FERRÉE . . . . .	12
FIGURE 3 : PROFIL EN TRAVERS DE TYPE URBAIN DE LA ROUTE 275 .	17
FIGURE 4 : PROFIL DE LA VOIE FERRÉE ET ÉLÉVATION DU VIADUC .	18
FIGURE 5 : PLAN DU PROJET D'ÉTAGEMENT RETENU . . . . .	27
FIGURE 6 : MONTAGE PHOTOGRAPHIQUE DU SECTEUR D'INTERVENTION .	28

---

## 1.0 MISE EN CONTEXTE

---

Depuis de nombreuses années, le conflit entre la circulation de la route 275 et l'exploitation de deux voies ferrées a mis la patience de la population de Saint-Jean-Chrysostome à rude épreuve. Suite à des récriminations répétées de la part des citoyens, la Municipalité adressa une demande au ministère des Transports en vue du remplacement des passages à niveau de la route 275 par une structure à étage. Une étude des besoins appuya la demande municipale et déterminait la solution préférentielle devant être réalisée.

Le présent document livre l'ensemble des informations pertinentes concernant le projet d'étagement afin d'appuyer une demande acheminée à l'Office national des transports du Canada.

L'analyse du projet d'étagement proposé sera réalisée en deux étapes. L'une d'entre elles traitera de la justification et de la description de l'intervention proposée alors que la seconde traitera de l'évaluation environnementale et des mesures d'atténuation nécessaires à l'intégration du projet.

---

## 2.0 PROBLÉMATIQUE ET JUSTIFICATION DE L'INTERVENTION

Le projet d'étagement proposé est localisé dans les limites de la municipalité de Saint-Jean-Chrysostome, sur la rive sud de l'agglomération de Québec. Cette municipalité est reliée à l'autoroute 20 via la route 275 sur laquelle sera réalisé l'étagement (voir figure 1).

### 2.1 ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE

#### 2.1.1 Réseau ferroviaire

Les deux voies ferrées croisant la route 275, à la traverse à niveau actuelle, se nomment *DIAMOND* et *MONK*.

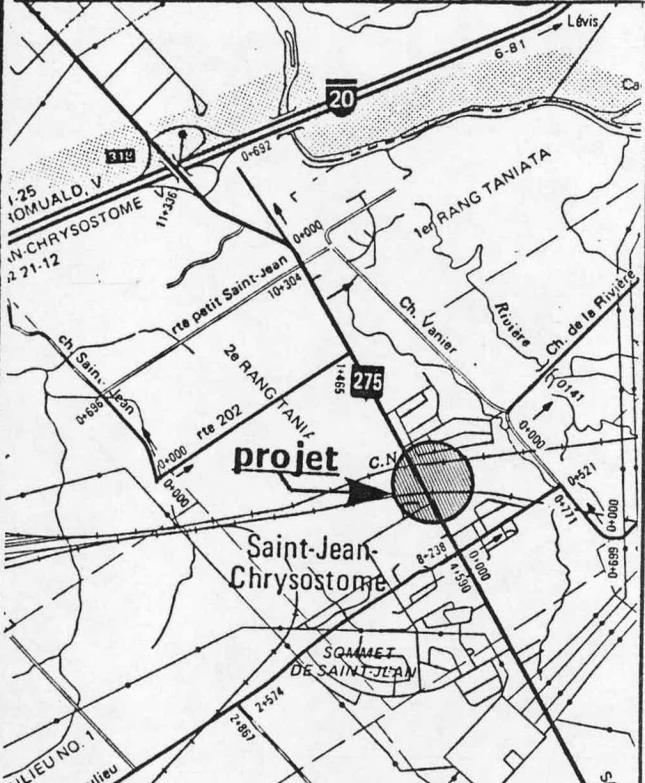
La ligne *MONK* est utilisée pour des besoins locaux, soit l'expédition de grain de moulées une à deux fois par semaine à la Coopérative agricole de Saint-Isidore, située à quelque 20 km au sud. L'utilisation de cette ligne demeure très limitée et ne génère pas la problématique actuellement observée entre le trafic routier et ferroviaire (4 convois ferroviaires par jour).

La ligne *DIAMOND* est utilisée par les convois de marchandises sur le réseau trans-canadien reliant les maritimes (Halifax, Moncton, Cambelton) à la Colombie-Britannique. Les trains de passagers ne transitent pas sur cette voie, mais sont déviés sur une autre ligne passant par Charny. Sur la ligne *DIAMOND* on note que :

- La fréquence moyenne des trains est de 16 quotidiennement, répartie également dans les deux directions;
- les convois de marchandises roulent selon un horaire variable, contrairement aux trains de voyageurs. Cependant, il existe un achalandage de pointe entre 5h00 et 10h00 pour les convois en direction ouest et entre 18h00 et 19h00 pour ceux en direction est;



**Figure 1:**  
**Localisation du projet**  
**d'étagement proposé**



- la longueur des convois varie entre 1 500 et 2 400 m;
- le passage à niveau se situe à 1 500 m des premiers embranchements de la gare de triage à Charny. C'est donc dire que théoriquement, tout train en direction ouest pourrait s'immobiliser à la hauteur de la route 275 avant d'effectuer l'aiguillage approprié à Charny. Les plus longs convois bloqueraient également le chemin Vanier durant cette manoeuvre;
- la vitesse moyenne des convois est de 15 à 20 km/h à l'endroit du passage à niveau.

#### 2.1.2 Route 275

Une distance d'environ 3 km sépare le centre-ville de St-Jean-Chrysostome de l'autoroute 20, et l'artère située sur ce parcours (route 275) prend le nom de *Rue Commerciale*. La route 275, en plus d'être la principale desserte nord-sud de la municipalité de Saint-Jean-Chrysostome vers l'autoroute 20, constitue également l'axe commercial de l'agglomération urbaine.

Les principales caractéristiques de la route 275 sont :

- vitesse affichée de 50 km/h à la hauteur des voies ferrées;
- débit journalier moyen annuel (D.J.M.A.) dépassant les 12 685 véhicules<sup>1</sup> (les deux sens de circulation additionnés) à la croisée des voies ferrées;
- l'examen des accidents révèle que ceux-ci sont reliés au fort débit de la circulation routière et à la multitude d'intersections, d'entrées privées et commerciales en bordure de la route 275;
- le temps d'attente des usagers de la route 275 au passage à niveau est environ de 4 à 10 minutes selon la longueur et la vitesse des trains; cette période s'applique à un train en mouvement et comprend le temps écoulé entre la fermeture des barrières de sécurité et le rétablissement de la circulation normale après leur ouverture.

---

1 Relevés datant du 16 avril 1992

Par contre, le temps d'attente pourrait être supérieur, soit de 12 à 15 minutes, dans le cas de convois en provenance de l'est et devant s'immobiliser avant d'effectuer l'aiguillage approprié à Charny. À quelques occasions, le temps d'attente des usagers de la route 275 a atteint près de 2 heures à cause d'un bris mécanique qui a immobilisé le convoi à la hauteur du passage à niveau.

### 2.1.3 Caractéristiques de l'agglomération de Saint-Jean-Chrysostome

Depuis l'ouverture du pont Pierre-Laporte, en 1970, Saint-Jean-Chrysostome fait partie des municipalités de la rive sud de Québec qui ont connu une explosion démographique vertigineuse (population passant de 1 911 en 1971 à 10 300 en 1992). Un tel rythme de croissance ne saurait être maintenu mais demeure garant d'une augmentation appréciable de la population dans les années à venir. Une augmentation de la population entraînera une hausse de la circulation sur la route 275 et permettra d'atteindre la saturation de la capacité de cet axe routier.

La vocation résidentielle dominante de l'utilisation du territoire de Saint-Jean-Chrysostome lui accorde le titre de ville dortoir et oblige la population à se déplacer à l'extérieur de l'agglomération pour accéder à leur lieu de travail. Actuellement la majorité (67 %) de la population est localisée au sud des voies ferrées, ce qui force les résidents à traverser ces voies pour se rendre au travail. Notons toutefois que l'expansion du développement projeté sera concentrée au nord de la voie ferrée, ce qui devrait amoindrir les tendances passées du développement.

La vocation commerciale des abords de la route 275, de part et d'autre des voies ferrées, ainsi que la présence d'un parc de loisirs et d'un centre commercial au nord de ces voies ferrées génèrent aussi de nombreux déplacements de la population dans les limites de la municipalité impliquant la traversée du passage à niveau de la route 275.

Finalement, il est important de souligner que la route 275, et la route Vanier sont les seuls accès à l'agglomération de Saint-Jean-Chrysostome, au nord des voies ferrées en cas d'urgence.

## 2.2 ÉLÉMENTS DE JUSTIFICATION

À la lumière de la problématique liée aux passages à niveau de la route 275, à l'intérieur de la municipalité de Saint-Jean-Chrysostome, il est démontré qu'une amélioration de la situation actuelle est nécessaire puisque le maintien du statu quo demeure incompatible avec l'évolution des besoins et ne ferait à plus ou moins long terme qu'aggraver le conflit entre la circulation routière et ferroviaire.

Les principaux éléments qui justifient une intervention sont basés sur les constats suivants :

- conflit entre la circulation routière et ferroviaire à cause d'un fort achalandage de la route 275 et de la voie ferrée *DIAMOND* à l'heure de pointe;
- longueur de certains convois pouvant obstruer les deux liens routiers traversant la voie ferrée (route 275 et rue Vanier) empêchant l'accès à une partie de l'agglomération des services d'urgence (police, ambulance, pompier, etc.);
- les nombreux délais causés aux automobilistes par des convois ferroviaires circulant à basse vitesse à proximité d'une cour de triage du CN, générant de longues files d'attente au passage à niveau surtout à l'heure de pointe de la fin d'après-midi;
- le conflit entre la circulation des convois ferroviaires et la circulation de la route 275 demeurent très important: circulation de 18 convois ferroviaires par jour et débit de circulation routière de 12 685 véhicules. De plus, l'abandon de la voie ferrée qui longe la bordure fluviale de la rive sud à Lévis ajoutera quatre convois ferroviaires par jour à Saint-Jean-Chrysostome;
- risques d'accidents et diminution de la fluidité du trafic routier sur la route 275 causés par la présence d'une multitude d'intersections, d'entrées privées et de commerces combinée à un fort débit de circulation (12 685 véhicules/jour);
- accroissement démographique entraînant une augmentation du débit de circulation sur la route 275 nécessitant des améliorations géométriques.

La problématique routière, identifiée dans l'agglomération de Saint-Jean-Chrysostome, confirme donc la nécessité de procéder à un élargissement à quatre voies de la route 275 et de réaliser un étagement à la hauteur des passages à niveau actuels.

Par conséquent, la structure d'étagement proposée devra considérer l'élargissement à quatre voies de la route 275. Cette structure devra aussi:

- éviter de localiser la route 275 ou les voies ferrées à plus de 3 m sous la nappe d'eau souterraine à cause du système de pompage complexe, des fortes expropriations et des difficultés d'entretien que ces options entraîneraient;
- maintenir un bon raccord des pentes de la route 275 avec les rues de la Rivière et Fontaine d'une façon sécuritaire, ces deux rues étant les premières dessertes locales de part et d'autre du futur étagement;
- maintenir une bonne visibilité sur la route 275 à l'approche et lors de la traversée du tunnel dans le cas des options proposant d'abaisser la route 275.

## 2.3 PROBLÉMATIQUE ENVIRONNEMENTALE

Afin de mieux cerner les facteurs décisionnels lors du choix d'une option, il s'avère important de bien connaître la problématique environnementale du secteur affecté par le projet d'étagement. L'analyse de ce secteur nous a permis d'identifier les principaux constats décrits dans cette section.

### 2.3.1 Milieu naturel

Le seul secteur d'intérêt du milieu naturel est localisé à l'ouest de la route 275, entre les deux voies ferrées. Dans ce secteur, le sol est de type argileux et présente un drainage déficient, du moins dans son pourtour. La présence de saule, de typha, d'aulne rugueux de même que d'érable rouge en font état. Sur les parties les mieux drainées, on y trouve des essences pionnières comme le peuplier faux-tremble et le peuplier baumier. Le boisé est en général assez ouvert (70 %) et les espaces non boisés sont couverts par des espèces typiques de terres agricoles abandonnées comme la verge d'or, le framboisier et des asters.

À l'est de la route, l'espace localisé entre les deux voies ferrées demeure un terrain en friche dont la couche de terre arable a été enlevée et actuellement occupé par une entreprise d'entreposage de sable et de terre arable. Dans ce secteur, l'écoulement des eaux demeure plus efficace et se dirige vers l'est jusqu'au ruisseau qui longe le chemin Vanier et qui se jette dans la rivière Etchemin.

De façon globale, cette zone ne présente que peu ou pas de résistance face au projet qui nous intéresse. Ceci est principalement dû au fait que le boisé n'est que de type transitoire et qu'il est assez jeune. D'autre part, le potentiel de support pour la faune y est très réduit et se limite à des espèces très communes.

### 2.3.2 Milieu humain

La municipalité de Saint-Jean-Chrysostome fait partie de la M.R.C. des Chutes-de-la-Chaudière.

Comme il a déjà été mentionné, la route 275 demeure la principale desserte sud-nord vers l'autoroute 20 et l'axe commercial de Saint-Jean-Chrysostome. Les deux voies ferrées croisent la route 275 et sectionnent le territoire urbanisé de la municipalité.

#### ■ Aspect urbain

Au sud des voies ferrées, le développement urbain s'est concentré autour des bâtiments institutionnels et du noyau ancien occupant graduellement le sommet de Saint-Jean-Chrysostome en intégrant les caractéristiques physiques du site (relief, affleurements rocheux, végétation, etc.). Dans ce secteur de la municipalité, la proximité de la zone agricole protégée et la présence d'une ligne de transport d'énergie et d'un poste de transformation d'Hydro-Québec ainsi que la voie ferrée, limitent l'expansion urbaine.

Au nord de la voie ferrée, le relief demeure relativement plat et le couvert végétal est plutôt absent à cause de son ancienne utilisation à des fins agricoles. C'est dans ce secteur que la Municipalité projette de réaliser son expansion urbaine.

Le secteur des voies ferrées est caractérisé par un développement linéaire le long de la route 275 qui s'étale à partir de la rue Fontaine. Au nord et au sud des voies ferrées, les bâtiments sont localisés de part et d'autre de la route 275 alors qu'entre les deux voies ferrées, les bâtiments sont uniquement localisés du côté est de la route. Dans ce secteur, les bâtiments ont une vocation résidentielle et commerciale (centre commercial, station d'essence, etc.). Il demeure important de souligner que deux bâtiments résidentiels, l'un et l'autre situés immédiatement au nord et au sud des voies ferrées, possèdent une faible marge de recul avant par rapport à la route 275.

#### ■ Aspect social

La population de Saint-Jean-Chrysostome se chiffre à 10 300 personnes. Sa vocation de ville dortoir lui accorde une forte connotation résidentielle. Elle compte d'ailleurs trois écoles primaires et une école secondaire.

Dans le secteur des deux voies ferrée, les personnes riveraines à la route 275 sont majoritairement des personnes âgées. Au fil des ans, ces personnes peuvent avoir développé des relations de voisinage et un sentiment d'attachement au territoire.

#### ■ Aspect agricole

Le secteur d'intervention visé pour la réalisation de la structure d'étagement n'est pas inclus dans une zone agricole protégée.

### ■ Aspect visuel

Sur la route 275, la séquence visuelle, délimitée par les voies ferrées, constitue la porte d'entrée à l'intérieur de l'ancien noyau de l'agglomération de Saint-Jean-Chrysostome et établit la même distinction visuelle que les portes Saint-Jean et Saint-Louis à l'intérieur de la ville de Québec (délimitation entre la partie ancienne et la nouvelle partie de l'agglomération). La présence d'un couvert forestier, du côté ouest de cette séquence, attribue un caractère naturel à la porte d'entrée. Le couvert forestier établit aussi un lien visuel fort avec les éléments bâtis agencés harmonieusement avec le relief et la végétation naturelle.

Le secteur immédiat des deux voies ferrées demeure un secteur de l'agglomération de Saint-Jean-Chrysostome qui est très visible et qui est fortement perçu par les observateurs du milieu. La forte visibilité de ce secteur est attribuable surtout au relief plat et à l'absence de végétation qui caractérise le paysage au nord des voies ferrées. D'autre part, le nombre élevé d'usagers qui empruntent la route 275 ainsi que la proximité de développements résidentiels actuels et futurs, expliquent que le secteur des voies ferrées soit fortement perçu par les observateurs du milieu.

### ■ Aspect patrimonial

À l'intérieur du secteur d'intervention, on note la présence d'une résidence, localisée à l'extrémité sud du projet (côté est de la route 275) qui possède une valeur patrimoniale intéressante. Cette résidence a subi très peu de transformation par rapport à son cachet original.

### ■ Archéologie

La consultation de la documentation archéologique concernant la zone d'étude n'indique la présence d'aucun site préhistorique et/ou historique à l'intérieur de celle-ci.

La démarche archéologique ne se présente pas comme une contrainte relativement au choix d'un tracé. En effet, lorsqu'un site archéologique est connu ou identifié lors de l'inventaire archéologique précédant les travaux, une fouille archéologique est alors effectuée pour l'identification et la protection du patrimoine archéologique qui pourrait être menacé par le projet et ainsi assurer la sauvegarde des connaissances qu'il pourrait représenter.

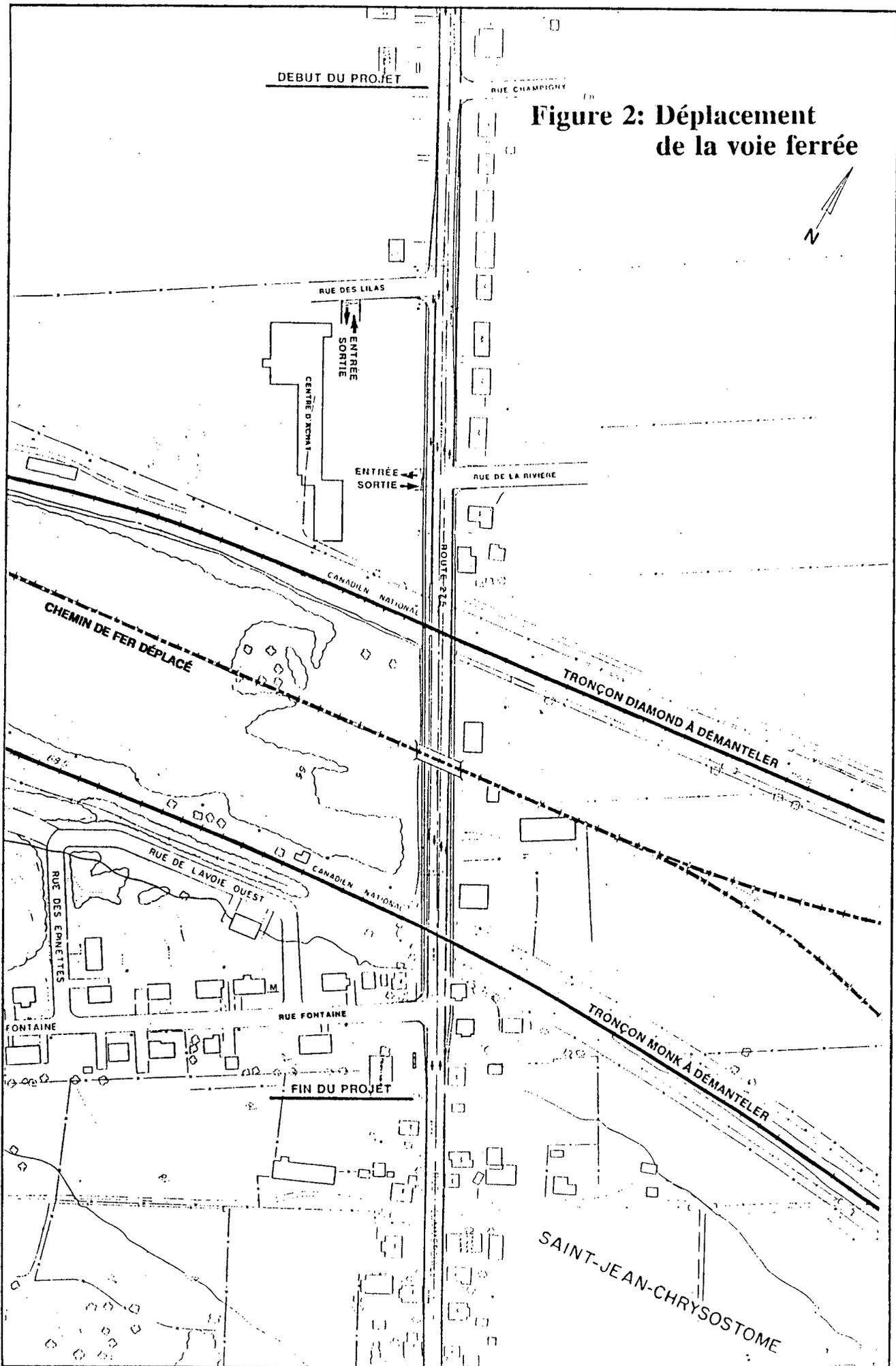
#### 2.4 OPTIONS ÉTUDIÉES

Comme le démontre bien les données étudiées précédemment, nous devons écarter toute possibilité de diminution de la circulation routière ou ferroviaire comme solution alternative à la problématique actuelle. Le débit des véhicules sera toujours en croissance sur la route 275 et aucune conjoncture ne présage la diminution de la fréquence des convois ferroviaires. Dans une telle perspective, la solution consiste plutôt à séparer la rencontre à niveau de deux réseaux de transport. Par conséquent, deux familles de solutions deviennent possibles, soit:

- l'étagement de la route 275
  - route 275 au niveau actuel et voie ferrée abaissée
  - route 275 mi-étagée et voie ferrée partiellement abaissée
  - route 275 étagée et voie ferrée au niveau actuel
- l'étagement de la voie ferrée
  - la voie ferrée au niveau actuel et la route 275 abaissée
  - la voie ferrée mi-étagée et la route 275 partiellement abaissée
  - la voie ferrée étagée et la route 275 au niveau actuel

L'ensemble de ces solutions impliquera le fusionnement des deux voies ferrées et le déplacement de la bifurcation des lignes ferroviaires *DIAMOND* et *MONK* à l'est de la route 275. Ainsi, une seule structure à étagement serait nécessaire, ce qui diminuera les coûts et assurera une meilleure intégration environnementale. De plus, la localisation d'une seule voie ferrée entre les deux voies actuelles permettra un dégagement horizontal nécessaire à la réalisation des remblais et déblais d'une structure d'étagement (voir figure 2).

Figure 2: Déplacement de la voie ferrée



#### 2.4.1 Comparaison des options étudiées

Les différents points de comparaison des options étudiées ont été compilés dans le tableau 1.

Parmi les options proposées, les trois variantes considérant l'étagement de la route 275 ont été rejetées. Ces options nécessitent un dégagement vertical plus haut que les options d'étagement de la voie ferrée à cause des pentes maximales prescrites pour le trafic ferroviaire (1,5 %). L'étagement de la route 275 exige donc des remblais et déblais de plus grande ampleur exigeant de fortes expropriations et ayant des incidences environnementales plus importantes. De plus, les trois options d'étagement de la route 275 soulèvent des difficultés de drainage ou de raccordement sécuritaire afin de maintenir la desserte du réseau des rues locales.

Parmi les trois options d'étagement de la voie ferrée, celle qui considère le maintien de la voie ferrée à son niveau actuel a été rejetée à cause qu'elle oblige d'abaisser la route 275 à plus de 3 m sous la nappe d'eau souterraine et nécessite l'installation et l'entretien d'un système de pompage complexe. L'option considérant un étagement complet de la voie ferrée et maintenant la route 275 à son niveau actuel a elle aussi été rejetée. Cette option demeure excellente du point de vue technique et de visibilité routière, elle limite aussi les expropriations nécessaires. Toutefois, cette option aurait un impact visuel majeur à l'entrée du noyau de l'agglomération de Saint-Jean-Chrysostome causé par le remblai de la voie ferrée et le tunnel localisé sous celle-ci. Par conséquent, l'option proposant un demi-étagement de la voie ferrée et un abaissement partiel de la route 275 représente l'option préférentielle. Cette option permet d'éviter les problèmes techniques de l'option d'une route complètement abaissée tout en créant un impact visuel moins important que l'étagement complet de la voie ferrée. Cette option constitue le compromis optimum en termes de coûts et de critères techniques et environnementaux.

---

**TABEAU 1 : COMPARAISON DES OPTIONS ÉTUDIÉES**

OPTION ÉTUDIÉE	ROUTE 275 AU NIVEAU ACTUEL ET VOIE FERRÉE ABAISSÉE	ROUTE 275 MI-ÉTAGÉE ET VOIE FERRÉE PARTIELLEMENT ABAISSÉE	ROUTE 275 ÉTAGÉE ET VOIE FERRÉE AU NIVEAU ACTUEL	VOIE FERRÉE À NIVEAU ET ROUTE 275 ABAISSÉE	VOIE FERRÉE MI-ÉTAGÉE ROUTE 275 PARTIELLEMENT ABAISSÉE	VOIE FERRÉE ÉTAGÉE ET ROUTE 275 À NIVEAU
ÉVALUATION TECHNIQUE	<p>VOIE FERRÉE LOCALISÉE À PLUS DE 3 m SOUS LA NAPPE D'EAU OBLIGEANT LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE POMPAGE COMPLEXE ET RENDANT L'ENTRETIEN DIFFICILE</p> <p>COÛTS TRÈS ÉLEVÉS À CAUSE DE L'EXPROPRIATION, DU LONG DÉBLAI DE LA VOIE FERRÉE QUI IRA AU-DELÀ DE LA RUE VANIER ET DU SYSTÈME DE POMPAGE</p>	<p>VOIE FERRÉE LOCALISÉE À 3 m AU-DESSOUS DE LA NAPPE D'EAU OBLIGEANT LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE POMPAGE COMPLEXE MAIS LIMITANT LES EXPROPRIATIONS</p> <p>REHAUSSEMENT DE LA ROUTE ACTUELLE DE 5 m À LA HAUTEUR DU VIADUC EXIGEANT DES PENTES ÉLEVÉES ET UNE GÉOMÉTRIE DÉFICIENTE AFIN DE MAINTENIR LE RACCORDEMENT DE LA ROUTE 275 AVEC LES RUES DE LA RIVIÈRE ET FONTAINE</p>	<p>VOIE FERRÉE LOCALISÉE AU-DESSUS DE LA NAPPE D'EAU</p> <p>REHAUSSEMENT DE LA ROUTE ACTUELLE DE 9 m À LA HAUTEUR DU VIADUC RENDANT IMPOSSIBLE LE RACCORDEMENT DE LA ROUTE 275 AVEC LES RUES DE LA RIVIÈRE ET FONTAINE</p>	<p>ROUTE LOCALISÉE À PLUS DE 3 m AU-DESSOUS DE LA NAPPE D'EAU OBLIGEANT LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE POMPAGE COMPLEXE ET RENDANT L'ENTRETIEN DIFFICILE</p> <p>COÛTS ÉLEVÉS ET EXPROPRIATIONS ÉLEVÉES</p> <p>PENTE ÉLEVÉE LIMITANT LA VISIBILITÉ LORS DE LA TRAVERSÉE DU VIADUC ET NUISANT À LA SÉCURITÉ AUX INTERSECTIONS DE LA ROUTE 275</p>	<p>ROUTE LOCALISÉE À 3 m AU-DESSOUS DE LA NAPPE D'EAU OBLIGEANT LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE POMPAGE COMPLEXE MAIS LIMITANT LES EXPROPRIATIONS</p> <p>OPTION MOINS DISPENSIEUSE QUE LA VOIE FERRÉE À NIVEAU</p> <p>MEILLEURE VISIBILITÉ LORS DE LA TRAVERSÉE DU VIADUC</p> <p>STRUCTURE DE LA VOIE FERRÉE 2,7 m AU-DESSUS DU NIVEAU ACTUEL</p>	<p>REHAUSSEMENT DE LA VOIE FERRÉE 6 m AU-DESSUS DU NIVEAU ACTUEL</p> <p>EXCELLENTE VISIBILITÉ LORS DE LA TRAVERSÉE DU VIADUC ET À L'APPROCHE DES RUES DE LA RIVIÈRE ET FONTAINE</p> <p>OPTION LA MOINS DISPENSIEUSE</p>
ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	<p>L'OPTION AURA DE FORTES INCIDENCES À CAUSE DE L'AMPLIEUR DES EXPROPRIATIONS NÉCESSAIRES À SA RÉALISATION. PAR CONTRE CETTE OPTION A L'AVANTAGE DE RENDRE L'INFRASTRUCTURE PEU VISIBLE ET D'ENTRAÎNER UN IMPACT VISUEL MINEUR</p>	<p>L'OPTION AURA DES INCIDENCES MOYENNES EN ENTRAÎNANT MOINS D'EXPROPRIATIONS QUE L'OPTION DE LA VOIE FERRÉE ABAISSÉE</p> <p>LE REHAUSSEMENT DE LA ROUTE RENDRA CELLE-CI PLUS VISIBLE ET ENTRAÎNERA UN IMPACT VISUEL MOYEN</p>	<p>OPTION DE MOINDRE IMPACT SUR LE MILIEU HUMAIN ENTRAÎNANT LE MOINS D'EXPROPRIATIONS</p> <p>OPTION LA PLUS VISIBLE ENTRAÎNANT UN IMPACT VISUEL MAJEUR À L'ENTRÉE DU NOYAU DE L'AGGLOMÉRATION DE SAINT-JEAN-CHRYSOSTOME</p>	<p>L'OPTION AURA DES INCIDENCES MOYENNES SUR LE MILIEU HUMAIN (EXPROPRIATION ÉQUIVALENTE À L'OPTION DE LA ROUTE MI-ÉTAGÉE)</p> <p>CETTE OPTION REND L'INFRASTRUCTURE PEU VISIBLE ET ENTRAÎNE UN IMPACT VISUEL MINEUR</p>	<p>OPTION QUI AURA DES INCIDENCES ÉQUIVALENTES SUR LE MILIEU HUMAIN QUE L'OPTION DE LA VOIE FERRÉE À NIVEAU</p> <p>OPTION PLUS VISIBLE ENTRAÎNANT UN IMPACT VISUEL MOYEN</p>	<p>OPTION AYANT LE MOINS D'INCIDENCES SUR LE MILIEU HUMAIN ET ENTRAÎNANT LE MOINS D'EXPROPRIATIONS</p> <p>STRUCTURE DE LA VOIE FERRÉE ET SON REMBLAI TRÈS VISIBLES DEVENANT UNE BARRIÈRE VISUELLE ENTRAÎNANT LE PLUS FORT IMPACT VISUEL DES OPTIONS ÉTUDIÉES</p>
SYNTHÈSE DE L'ÉVALUATION ET CONCLUSION	<p>DIFFICULTÉS ÉLEVÉES DE L'ENTRETIEN DE L'INFRASTRUCTURE ET OPTION TRÈS DISPENSIEUSE</p> <p>OPTION PEU VISIBLE MAIS ENTRAÎNANT UNE FORTE INCIDENCE SUR LE MILIEU HUMAIN (EXPROPRIATION IMPORTANTE)</p> <p><b>OPTION REJETÉE</b></p>	<p>ENTRETIEN DE L'INFRASTRUCTURE PLUS FACILE MAIS GÉOMÉTRIE ET SÉCURITÉ DÉFICIENTES POUR SE RACCORDER AUX RUES DE LA RIVIÈRE ET FONTAINE</p> <p>OPTION ENTRAÎNANT UN IMPACT VISUEL MOYEN ET UNE INCIDENCE MOYENNE SUR LE MILIEU HUMAIN</p> <p><b>OPTION REJETÉE</b></p>	<p>ENTRETIEN DE L'INFRASTRUCTURE PLUS FACILE MAIS IMPOSSIBILITÉ DE RACCORDER LA ROUTE 275 AVEC LES RUES DE LA RIVIÈRE ET FONTAINE</p> <p>OPTION DE MOINDRE IMPACT SUR LE MILIEU HUMAIN MAIS ENTRAÎNANT UN IMPACT VISUEL MAJEUR</p> <p><b>OPTION REJETÉE</b></p>	<p>DIFFICULTÉS ÉLEVÉES DE L'ENTRETIEN DE L'INFRASTRUCTURE ET OPTION DISPENSIEUSE. TRAVERSÉE DU VIADUC PEU SÉCURITAIRE</p> <p>OPTION ENTRAÎNANT UNE INCIDENCE MOYENNE SUR LE MILIEU HUMAIN ET UN IMPACT VISUEL MINEUR</p> <p><b>OPTION REJETÉE</b></p>	<p>ENTRETIEN DE L'INFRASTRUCTURE PLUS FACILE</p> <p>BONNE VISIBILITÉ LORS DE LA TRAVERSÉE DU VIADUC ET À L'APPROCHE DES RUES DE LA RIVIÈRE ET FONTAINE</p> <p>OPTION ENTRAÎNANT DES INCIDENCES MOYENNES SUR LE MILIEU HUMAIN ET UN IMPACT VISUEL MOYEN</p> <p><b>OPTION RETENUE</b></p>	<p>ENTRETIEN DE L'INFRASTRUCTURE FACILE</p> <p>EXCELLENTE VISIBILITÉ LORS DE LA TRAVERSÉE DU VIADUC ET À L'APPROCHE DES RUES DE LA RIVIÈRE ET FONTAINE</p> <p>OPTION ENTRAÎNANT L'IMPACT VISUEL LE PLUS ÉLEVÉ</p> <p><b>OPTION REJETÉE</b></p>

### **3.0 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE L'OPTION RETENUE**

La réalisation du projet d'étagement aura des incidences sur les milieux naturel et humain de l'agglomération de Saint-Jean-Chrysostome. Cette seconde partie de l'étude analysera l'option retenue afin de déterminer l'ensemble de ces incidences et de proposer les mesures nécessaires à une harmonisation du projet à l'environnement.

#### **3.1 DESCRIPTION DE L'OPTION RETENUE**

Tel que l'a déterminé l'étude comparative de la section 2.4, l'option retenue consiste à réaliser un demi-étagement de la voie ferrée et un abaissement partiel de la route 275.

##### **■ Longueur du projet d'étagement**

Le réaménagement de la route 275 sera réalisé sur une longueur de 640 m.

Le réaménagement des voies ferrées sera réalisé sur une longueur de 1 555 m pour la ligne *DIAMOND* et de 508 m pour la ligne *MONK*.

##### **■ Coût du projet d'étagement**

Les coûts de réalisation du projet d'étagement et d'élargissement de la route 275 seront de 6,55 M \$.

##### **■ Emprise**

L'emprise nécessaire à la réalisation de la correction de profil de la route 275 variera de 20 à 70 m

- **Élargissement de la route 275**

Le projet d'étagement comprend l'élargissement de la route 275 à quatre voies contiguës avec trottoirs selon le profil en travers de la figure 3. L'élargissement proposé sera réalisé de la rue Champigny jusqu'à la rue Fontaine.

- **Viaduc de la voie ferrée**

La structure du viaduc de la voie ferrée sera composée d'une travée d'acier appuyée sur des culées en béton (voir figure 4).

- **Réaménagement des voies ferrées actuelles**

Le réaménagement des axes ferroviaires permettra de ramener les deux traverses à niveau sur la rue Commerciale à une seule traverse au-dessus de la route, et d'éliminer, de part et d'autre, les quelque 2 500 m de voies ferrées devenues inutiles (voir figure 2).

- **Chemins de déviation**

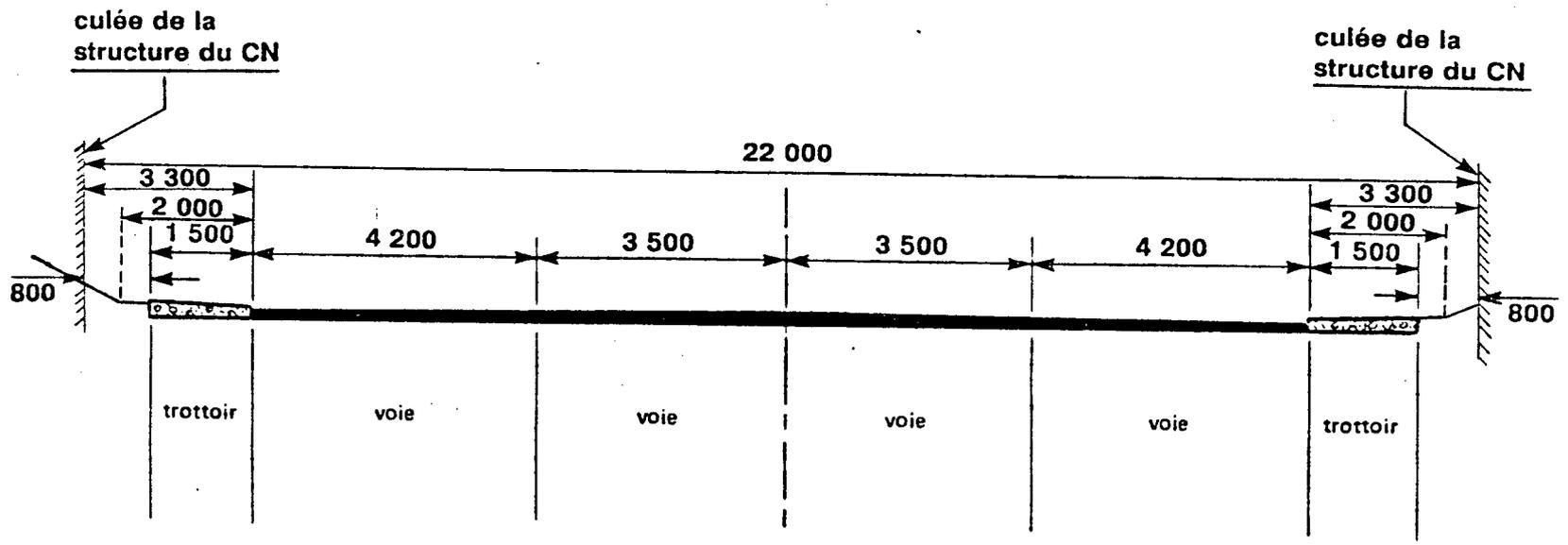
Il sera possible de maintenir la circulation ferroviaire pendant toute la durée des travaux sans qu'une déviation temporaire soit requise.

Par contre, un chemin de détour sera requis en ce qui concerne la circulation de la route 275. Ce chemin sera localisé à l'est de la route actuelle.

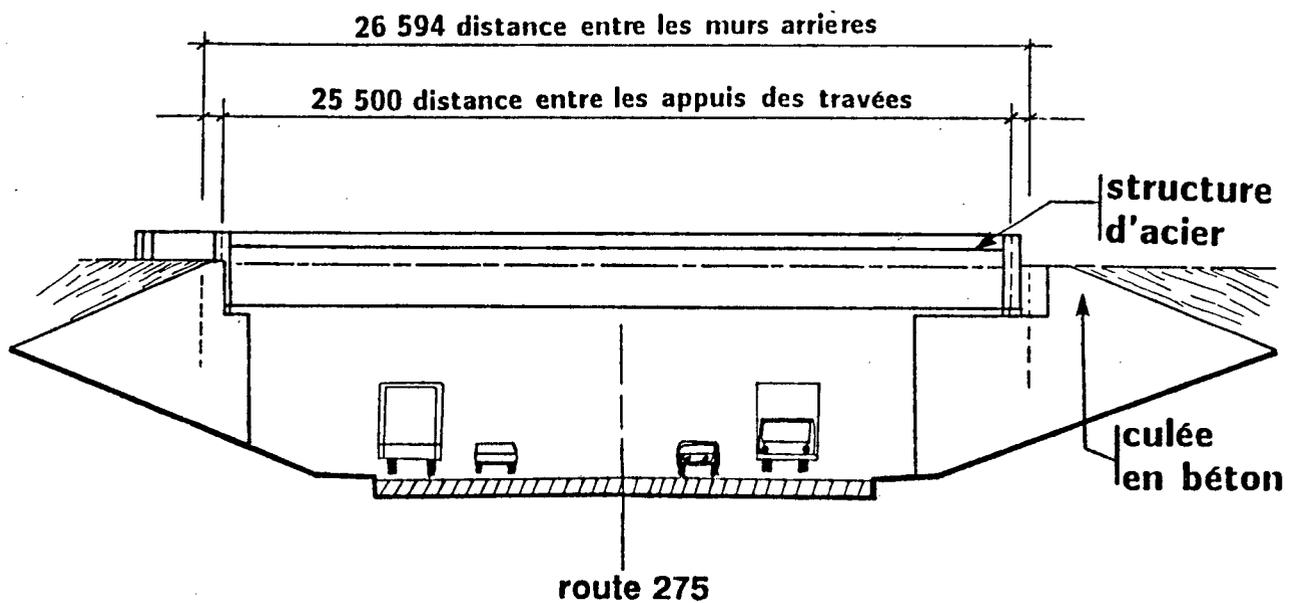
- **Nivellements**

Le rehaussement de la voie ferrée nécessitera la réalisation d'un remblai d'une hauteur de 3 m sur une longueur approximative de 520 m à l'est de la route 275 et d'un remblai d'une hauteur de 4 m sur une longueur approximative de 660 m à l'ouest de la route 275.

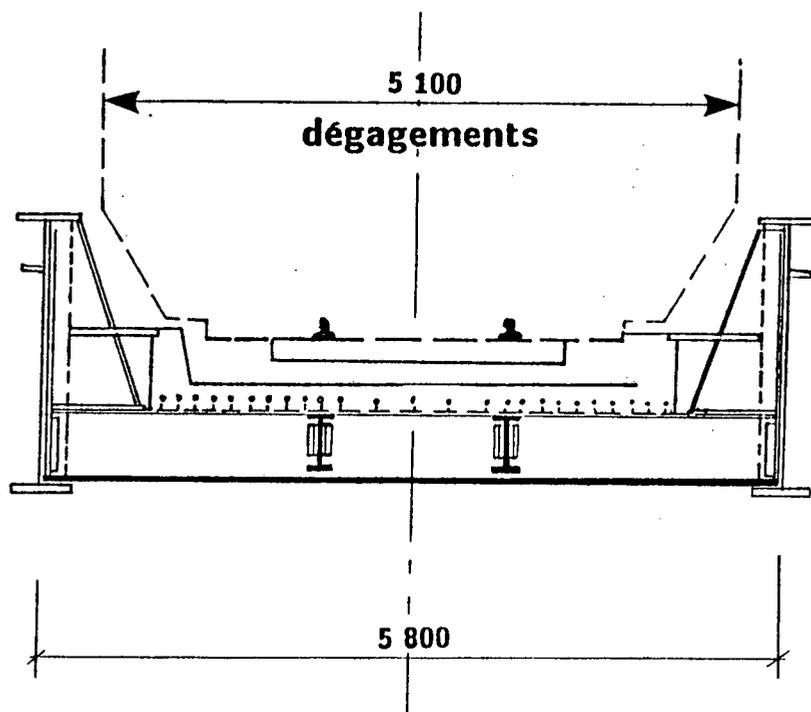
**Figure 3: Profil en travers de type urbain  
de la route 275**



**Figure 4: Profil de la voie ferrée  
et élévation du viaduc**



**profil du viaduc**



**profil voie ferrée**

Le réaménagement de la route 275 partira au niveau de la route actuelle, à la hauteur de la rue de la Rivière, s'abaissera de 4 m à la hauteur de la structure d'étagement, et retrouvera son niveau actuel à 10 m au sud de la rue Fontaine.

Les remblais nécessaires au déplacement de la voie ferrée sont estimés à 53 000 m<sup>3</sup> et proviendront de bancs d'emprunt localisés à proximité de Saint-Jean-Chrysostome. Le choix des sources d'emprunt sera déterminé par l'entrepreneur sélectionné pour la réalisation du chantier.

Les déblais conséquents à l'abaissement du profil de la route 275 sont estimés à 56 000 m<sup>3</sup>. De ce total, environ 6 000 m<sup>3</sup> seront récupérés dans l'infrastructure de la route. Les 50 000 m<sup>3</sup> qui restent seront disposés par l'entrepreneur en respect des lois et règlements en vigueur. Le béton bitumineux de la route actuelle sera soit recyclé dans le remblai de la voie ferrée ou disposé selon les lois et règlements concernant le dépôt de matériaux secs. Il en sera de même pour les débris de béton (trottoir, tuyau, etc.).

#### ■ Déplacement des utilités publiques et des services municipaux

Le projet nécessite le réaménagement d'une ligne de distribution électrique, des câbles de Bell Canada et de Vidéotron, ainsi que des canalisations d'aqueduc et d'égouts. Les utilités publiques et les services municipaux seront déplacés au sommet du déblai de la route 275.

#### ■ Drainage du réaménagement proposé

La voie ferrée déplacée aura un drainage ouvert qui s'écoulera dans le même sens que le drainage des voies ferrées actuelles.

Le drainage de la route 275 sera souterrain et sera dirigé dans le réseau pluvial existant de la municipalité. La localisation de la route 275 sous la nappe phréatique exigera la mise en place d'un système de pompage.

#### ■ Voies ferrées abandonnées

Les voies ferrées désaffectées seront démantelées et réaménagées pour l'environnement (voir mesures d'atténuation de l'aspect visuel dans la section de l'évaluation des impacts).

## 3.2 IMPACTS ET ATTÉNUATION

### 3.2.1 Milieu naturel

#### ▫ Impacts appréhendés

Le déplacement de la voie ferrée au centre des voies ferrées actuelles nécessitera le déboisement d'une partie du couvert forestier, à l'ouest de la route 275 (13 800 m<sup>2</sup>).

Le drainage proposé pour la route et la voie ferrée ne devrait avoir aucune incidence supplémentaire sur le milieu car celui-ci maintiendra l'écoulement actuel. Toutefois, la localisation de la route 275 sous la nappe phréatique apportera un apport supplémentaire d'eau dans le système de drainage existant.

#### ▫ Mesures d'atténuation

On limitera le déboisement du couvert forestier à l'espace uniquement nécessaire à la réalisation du remblai et des fossés de la voie ferrée déplacée.

Les sorties de canalisation souterraines de drainage pluvial seront stabilisées afin d'éviter qu'un apport supplémentaire d'eau de drainage n'occasionne une érosion et un transport de sédiments.

Le Ministère s'assurera que le drainage de la route 275 et du nouvel axe ferroviaire n'affecte le milieu de façon à entraîner le dépérissement du couvert forestier situé à l'ouest de la route 275 (entre les deux voies ferrées actuelles).

### 3.2.2 Milieu humain

#### ▫ Aspect urbain

##### • Impacts appréhendés

D'une façon globale, le projet d'étagement aura une incidence négative moyenne sur le milieu humain dans le secteur d'intervention.

##### *Chaînage 10+500 à 10+680 (route 275)*

Le rabaissement de la route 275 nécessitera l'expropriation de l'ensemble des bâtiments localisés entre les deux voies ferrées actuelles: une résidence, un garage mécanique avec service d'essence (JAC-NIC) et des bâtiments rattachés aux activités de camionnage.

##### *Chaînage 10+680 à 10+770 (route 275)*

Du côté est de la route 275, au sud de la ligne *MONK*, l'élargissement de la route nécessitera l'expropriation d'une résidence et le déplacement d'une seconde à la hauteur de la rue Fontaine. L'élargissement de la route 275 nécessitera aussi un rapprochement de 3 m d'une résidence ( $\approx 25\%$  de la marge de recul actuelle) et un rapprochement minime du *PROVISOIR* du côté ouest de la route.

##### *Chaînage 10+120 à 10+500 (route 275)*

Du côté est de la route 275, au sud de la ligne *DIAMOND*, l'élargissement de la route nécessitera l'expropriation d'une résidence et d'un commerce (chaînage 10+460 à 10+500). D'autre part, l'élargissement de la route 275 empiétera de 6 m dans l'aire de stationnement du centre commercial Saint-Jean, éliminant ainsi une dizaine de cases de stationnement (chaînage 10+320 à 10+500, côté ouest). Bien que nécessitant aucune acquisition, une dernière section de l'élargissement réduira de 2 m la marge de recul avant de dix résidences, entre les rues de la Rivière et Champigny, ce qui représente environ 15 % de la marge de recul actuelle.

Les activités du chantier (travaux de construction, transport des matériaux) occasionneront des inconvénients aux citoyens de Saint-Jean-Chrysostome par une augmentation du climat sonore, les désagréments apportés (vibrations, poussières, etc.) lors de leurs déplacements, etc.

Toutefois, l'abandon des voies ferrées actuelles favorise la récupération d'une partie des espaces actuellement enclavés qui pourrait éventuellement être aménagée en zone tampon ou en parc linéaire entre le secteur résidentiel et la voie ferrée. Il s'en suit une répercussion positive sur l'organisation spatiale de la municipalité. De même, la mise en place d'une structure d'étagement permettra d'éliminer le bruit engendré par le sifflement des convois ferroviaires et les cloches d'avertissement des barrières automatiques des passages à niveau et aura une incidence positive sur la qualité de vie des résidents localisés à proximité.

- **Mesures d'atténuation**

À l'intérieur du processus d'expropriation, le Ministère compense l'ensemble des impacts sur le milieu bâti (expropriations et déplacements) par une compensation financière découlant d'une entente de gré à gré avec chaque propriétaire.

Toutefois, en ce qui a trait aux impacts causés à la qualité de vie pendant la durée des travaux, le Ministère s'engage à:

- , maintenir en tout temps la circulation routière, piétonne et cycliste sur la route 275, et ce, d'une façon sécuritaire;
- maintenir en tout temps un accès de qualité aux résidences et commerces localisés dans le secteur des travaux;

- dans le cas du transport des matériaux lié à la construction de la structure d'étagement, privilégier les circuits de transport empruntant l'auto-route 20 et la route 275;
- éviter que les rues locales ne subissent les inconvénients de la circulation de transit, en réalisant un chemin de détour de la route 275 d'excellente qualité (surface pavée, etc.);
- réaliser les travaux majeurs qui causent des nuisances aux résidants (bruit, vibrations, etc.) entre 7h00 et 19h00 les jours de semaine, entre 8h00 et 17h00 le samedi, et éviter la mise en marche du chantier le dimanche et les jours fériés;
- prévoir une campagne d'information à la population sur le début et la fin du chantier et sur l'évolution des travaux, les chemins de détour, etc., dans les journaux locaux.

▫ Aspect visuel

• Impact appréhendé

L'option retenue aura une incidence moyenne sur la qualité visuelle de la porte d'entrée au noyau ancien de l'agglomération de Saint-Jean-Chrysostome. Le déboisement nécessaire au déplacement de la voie ferrée, les remblais de cette dernière, les déblais de la route 275, ainsi que la structure d'étagement viendront affecter le caractère naturel du paysage perçu dans le secteur d'intervention et introduiront des discordances visuelles (talus dénudés, structure de béton, surfaces déboisées) dans la perception des observateurs, et ce, dans un secteur très visible de l'agglomération.

D'une façon plus ponctuelle, l'élargissement de la route 275 nécessitera l'abattage de trois arbres matures (érable) et de quatre jeunes arbres localisés à l'avant de la résidence (côté ouest de la route) localisée entre la voie ferrée (ligne *MONK*) et la rue Fontaine. L'abattage de ces arbres aura un impact visuel moyen et diminuera l'isolement du résidant de la route 275.

- **Mesures d'atténuation**

L'intégration visuelle de la structure d'étagement sera réalisée en assurant une mise en valeur de ce secteur en tant que porte d'entrée au noyau ancien de l'agglomération. En ce sens, un aménagement paysager particulièrement dynamique sera réalisé sur les talus des déblais de la route 275 à l'approche du viaduc. De plus, une attention particulière sera apportée aux surfaces visibles de la structure d'étagement.

L'emprise et le déboisement nécessaires à la section de la voie ferrée, qui sera déplacée, seront restreints le plus possible afin de conserver le couvert forestier existant. L'intégration des talus des remblais de la voie ferrée dans le paysage sera réalisée selon les normes de protection de l'environnement du CN, ce dernier étant responsable de la réalisation de ces aménagements.

Il faudra veiller à procéder à la dénaturation des voies ferrées abandonnées (démantèlement des voies, nivellement des remblais et épandage de terre végétale), de les ensemercer (côté est de la route 275), ou de les végétaliser (côté ouest de la route 275) afin de les intégrer au paysage perçu par les résidents localisés à proximité.

Tout au long du déroulement du chantier, lors des travaux de décapage et de déblai, on veillera à mettre la terre végétale en réserve afin de la réutiliser lors de la réalisation des aménagements des talus des remblais, des déblais et des surfaces dénaturées des voies ferrées abandonnées.

En ce qui concerne la résidence localisée entre la ligne *MONK* et la rue Fontaine (côté ouest de la route 275), il faudra mettre en oeuvre les mesures nécessaires afin de protéger les racines, les branches et le tronc des arbres qui ne seront pas abattus pour la réalisation de l'élargissement de la route 275. Cette mesure permettra de conserver l'isolement et la qualité visuelle apportée par ces arbres matures localisés à proximité de la résidence. De plus, le muret localisé en bordure de la route 275, face à cette résidence devra posséder une bonne qualité esthétique et bien s'intégrer au cachet architectural et à l'aménagement paysager.

▫ Aspect social

• Impacts appréhendés

Le projet d'étagement aura des impacts importants sur le milieu social, notamment parce qu'il exige le déplacement de beaucoup de personnes, avec leur famille ou leur commerce, ou les deux<sup>1</sup>. En soi, un projet qui prévoit six achats ou déplacements de résidences ou commerces sur une longueur de 0,6 km constitue une intervention sévère en termes d'impacts.

De plus, le projet d'étagement d'une voie ferrée et l'élargissement ponctuel à quatre voies constituera un changement important pour les populations du voisinage (riveraines à la route 275 ou dans d'autres rues de la municipalité) et la continuité de l'opération des commerces affectés.

• Mesures d'atténuation

Il demeure important de prévoir la réalisation d'un suivi social après la construction du projet d'étagement. Un tel suivi permettra d'évaluer les impacts réels causés par le projet et l'efficacité des mesures d'atténuation mises en application.

---

1 Le déplacement de résidants, causés par un projet de route peuvent avoir comme résultat des impacts négatifs sérieux, difficilement compensables, prévisibles, ou atténuables. Parmi ces impacts potentiels se retrouvent l'anxiété, la peur, la colère, l'incertitude et la frustration... tels sentiments qui peuvent altérer leur planification de l'avenir, déranger leurs attentes, et éventuellement les mener à la dépression et au désespoir.

Cette expérience peut également produire des effets sociaux et psychologiques sévères: ruptures d'amitiés de longue date, impression de déracinement d'un environnement familial et agréable, douleurs face à la perte d'un domicile et d'un ensemble communautaire, sentiments d'incapacité à affronter un environnement nouveau, non familial et inamical, colère, peurs, frustrations et désespoirs.

Ces effets peuvent vraisemblablement s'avérer plus intenses pour les personnes âgées et les résidants de longue date. En fait, des études indiquent qu'il peut y avoir une relation entre les déplacements involontaires et le décès prématuré parmi les résidants plus âgés.

**Social Impact Assesment: a Sourcebook for Highway Planners, Vol. III, Inventory of Highway Related Social Impacts, U.S. Depart. of Transp. Fed. Hygh. Adm., Off. Res. and Devel. Washington, D.C. 20590, p. 8, Traduction**

▫ **Aspect patrimonial**

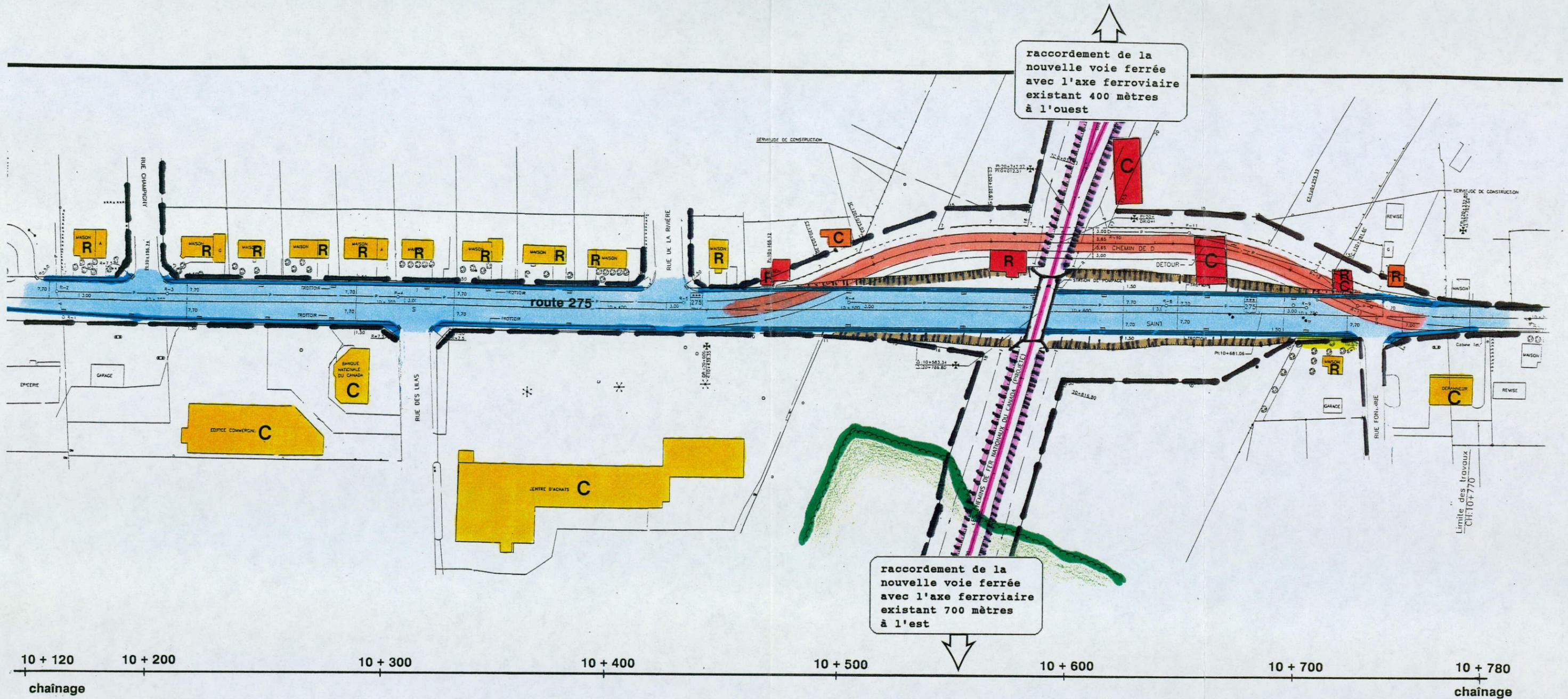
La résidence, identifiée comme étant une valeur patrimoniale, pourra être conservée, le projet ne nécessitant que son déplacement. On devra toutefois veiller à conserver son orientation actuelle et éviter une élévation trop prononcée afin de conserver son cachet patrimonial.

▫ **Archéologie**

Le projet à l'étude fera l'objet d'une évaluation pour des fins de protection du patrimoine archéologique préalablement au début des travaux. L'emprise fera l'objet d'une inspection visuelle et toutes les surfaces retenues seront sondées afin de vérifier la présence ou l'absence de vestiges d'occupations humaines préhistoriques et historiques. Dans l'éventualité de l'identification de la présence d'un site archéologique, une évaluation qualitative et quantitative déterminera la nécessité de réaliser une fouille archéologique. Cette activité sera sous la responsabilité du Service de l'environnement et fera l'objet d'un avis préalable auprès des autorités responsables.

D'autre part, nonobstant l'évaluation archéologique, le personnel responsable du chantier de construction devra être informé de la possibilité de découvertes fortuites de vestiges d'occupations humaines préhistoriques et historiques enfouis qui pourraient être mis au jour lors des décapages de surfaces ou d'excavations. Toute identification de telles traces (fondations de pierre, poterie, fragments de vaisselle, métal, objets façonnés en pierre ou autres matériaux, etc.) devra être communiquée au Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, et les travaux à l'endroit de la découverte devront être immédiatement interrompus jusqu'à l'évaluation de l'importance de celle-ci.

---



- bâtiment exproprié
- diminution de la marge de recul avant
- bâtiment déplacé
- R résidence
- C bâtiment commerciale

- route 275
- chemin de détour
- voie ferrée déplacée
- emprise du projet d'étagement

- élargissement de la route exigeant l'abattage d'arbre
- boisé existant
- remblai de la voie ferrée
- déblai de la route 275

**Figure 5: Plan du projet d'étagement retenu**





Photo 1 : \* Extrémité nord du projet  
d'élargissement de la route 275

- \* Vue vers le sud
- \* Rapprochement de la chaussée  
des résidences localisées  
à gauche de la route 275



Photo 2 : \* Route 275, à la hauteur de  
la rue de la Rivière

- \* Vue vers le sud
- \* Élargissement de la route  
exigeant, un empiètement  
dans le stationnement  
du centre commercial (à droite),  
l'expropriation d'une résidence  
(brun pâle à gauche),  
et d'un casse-croûte (non-visible)



Photo 3 : \* Secteur localisé entre les  
deux voies ferrées actuels

- \* Vue vers le sud
- \* Expropriation des bâtiments  
localisés à gauche de la route 275
- \* Terrain boisé et en friche du  
côté droit de la route 275

#### 4.0 CONCLUSION

---

L'analyse du conflit entre la circulation ferroviaire et routière à l'intérieur de la municipalité de Saint-Jean-Chrysostome démontre la nécessité d'intervenir. En effet, nous ne pouvons plus tolérer les déficiences de la situation actuelle: convoi ferroviaire pouvant obstruer la route 275 et la rue Vanier empêchant l'accès à une partie de l'agglomération aux services d'urgence, coefficient de conflit route/voie ferrée 2,64 fois plus élevé que la norme justifiant la construction d'un viaduc, accroissement de la circulation sur la route 275 nécessitant des améliorations géométriques.

Afin de corriger la problématique vécue par les usagers de la route 275, il est convenu de réaliser une structure d'étagement.

Toutefois, la solution retenue, même si elle constitue un compromis optimum entre les critères financiers, techniques et environnementaux, entraînera des incidences moyennes sur le milieu humain de Saint-Jean-Chrysostome: nombreuses expropriations qui affecteront l'aspect urbain et l'aspect social du milieu, le déroulement des travaux qui portera atteinte à la qualité de vie de la population et des usagers de la route, les remblais et déblais qui affecteront la qualité visuelle de la porte d'entrée au noyau ancien de l'agglomération.

Ces impacts appréhendés pourront cependant être atténués par des mesures appropriées qui seront mises en application: arrêt des travaux en cas de découverte archéologique fortuite en cours de chantier, compensation financière des propriétaires affectés, campagne d'information des usagers et de la population, chemin de détour de qualité évitant que les rues locales ne soient un déversoir du trafic routier, réglementation des heures de réalisation des travaux, aménagements paysagers des talus et traitement de fin de la structure d'étagement pour la mise en valeur de la porte d'entrée à l'agglomération, suivi social après la réalisation des travaux, etc. Toutefois, une attention particulière sera apportée à la disposition des déblais de la route 275 et des débris de construction afin de ne pas engendrer des impacts environnementaux permanents supplémentaires et non atténuables.

---

## BIBLIOGRAPHIE

---

- Caron, Christine. *Évaluation environnementale des options d'éta-  
gement de la voie ferrée à Saint-Jean-Chrysostome.*  
Ministère des Transports du Québec, Service de l'envi-  
ronnement, mai 1987, 12 pages.
- Matte, Robert. *Opportunité d'étalement d'un passage à niveau sur la  
route 275 à Saint-Jean-Chrysostome.* Ministère des  
Transports du Québec, Service des projets, mars 1987,  
71 pages.
-

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 114 167