

Construction A-30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac

Impacts sur le milieu visuel

Service des inventaires et du Plan
Novembre 2003

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	1
2. Impacts négatifs identifiés	2
2.1 Secteur résidentiel sud de Saint-Constant	2
2.1.1 Quartier est	2
2.1.2 Quartier ouest	3
2.2 Secteur rural	4
2.2.1 Rangs Saint-Régis (nord et sud) et chemin d'accès au dépôt de neige usée de Saint-Constant	4
2.2.2 Rang Saint-Pierre, montée Lasaline, chemins Saint-Ignace et Saint- François-Xavier	6
2.2.3 Rivières Saint-Régis, Saint-Pierre et de la Tortue	6
2.2.4 Carrière « Lafarge »	7
2.3 Présence des ponts d'étagement	8
3. Tableau synthèse des impacts - Milieu visuel	9
4. Conclusion	11
4.1 Plans et devis	11
4.2 Programme de suivi	11

1. INTRODUCTION

Le présent document se veut une mise à jour des impacts visuels liés au tracé présenté pour l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et la réserve de Kahnawake (autoroute 30). La description du milieu récepteur demeure celle apparaissant à l'étude d'impact réalisée par la firme Roche en 1998 (corridor sud), celui-ci n'ayant pas subi de changement significatif depuis¹.

¹ Roche, *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15*, Étude d'impact sur l'environnement. Rapport final, juin 1998

2. IMPACTS IDENTIFIÉS

2.1 SECTEUR RÉSIDENTIEL SUD DE SAINT-CONSTANT

Ce secteur, plus particulièrement la frange des résidences adossées à la zone agricole, profitent de vues ouvertes et profondes vers le territoire agricole au sud. Le tracé proposé, respectant la trame agricole, longe en parallèle la limite urbaine de Saint-Constant.

2.1.1 Quartier est

L'emprise proposée est située à environ 200 mètres des résidences. Dans cette section, le tracé présente un profil légèrement surélevé (environ 1 mètre) générant un impact limité en regard des vues offertes à partir du quartier résidentiel. Le maintien d'un profil d'autoroute surélevé au minimum assure une intégration visuelle optimale à la zone agricole.

Les simulations du niveau sonore généré par le futur tracé, font ressortir la nécessité d'un écran antibruit afin de maintenir un niveau sonore à 55 dBA. Le choix d'un écran de type butte, est privilégié, pour sa facilité à s'intégrer dans le milieu rural.

La hauteur moyenne requise pour l'écran est de 5 mètres. Afin d'atténuer l'impact visuel causé par la silhouette massive du remblai, il est recommandé d'éviter un traitement linéaire uniforme (profils longitudinal et transversal). Des variations dans les pentes et la hauteur de la butte, l'introduction de matériaux inertes (tel les roches) et l'emploi de végétation (arbres et arbustes) permettront d'éviter que cet ouvrage ne s'impose d'une façon trop importante à son environnement. Pour les mêmes raisons, les extrémités de la butte doivent être conçues en établissant une transition douce avec le terrain naturel.

Malgré les mesures d'harmonisation proposées, les vues ouvertes vers le sud sont altérées de façon permanente pour les résidents de la rue Capes et de ce quartier résidentiel.



Vue du quartier est vers le sud



Vue vers l'emprise projetée à partir de la rue Capes

2.1.2 Quartier ouest

Les limites de ce secteur résidentiel sont ici plus au sud et se retrouve à environ 150 mètres de l'emprise. Dans cette section de la voie rapide, trois obstacles rapprochés doivent être franchis :

- a. la rivière Saint-Pierre
- b. le rang Saint-Pierre
- c. la voie ferrée du Canadien National

Pour ce faire, le tracé s'élève et trois ponts d'étagement consécutifs, intercalés de remblais, doivent être construits. La voie ferrée requiert le dégagement le plus important, soit environ 8 mètres de hauteur. Les remblais nécessaires aux approches s'étendent sur une distance d'environ 900 mètres, ce qui correspond à la majorité du quartier ouest.

Les niveaux sonores projetés pour l'autoroute indiquent également la nécessité d'établir un écran antibruit afin de maintenir un niveau sonore à 55dBa. À l'ouest des limites du quartier une butte antibruit est à privilégier. L'écran prend toutefois la forme d'un mur débutant à l'endroit où le profil de la route s'élève pour franchir le rang Saint-Pierre et la voie ferrée du CN. Cet écran se retrouve placé à proximité de l'accotement pavé.

La perte du champ visuel vers le sud est importante et permanente. Afin de réduire la nature de l'impact causé par la présence des remblais, il est recommandé de réaliser une plantation (arbres et arbustes) pouvant être associée à la présence de boisés présents dans cette région. Pour la butte antibruit, les recommandations du point précédent s'appliquent.

Quant au mur réalisé près de l'accotement, il doit quant à lui recevoir un traitement architectural qui favorise une intégration visuelle au milieu. Le choix des couleurs et des finis doit être en lien avec les autres éléments construits que sont les culées de viaduc et murs de soutènement.



Vue vers le quartier ouest à partir de l'emprise projetée

2.2 SECTEUR RURAL

2.2.1 Rangs Saint-Régis (nord et sud) et chemin d'accès au dépôt de neige usée de Saint-Constant

Un viaduc doit être réalisé dans l'axe de chacun de ces trois chemins, afin de franchir l'autoroute 30. La présence des ponts d'étagement et des remblais d'approche altèrent la qualité du paysage propre à ces rangs, identifiée dans la description du milieu.



Vue du rang Saint-Régis sud vers l'emprise projetée



Vue du rang Saint-Régis nord vers l'emprise projetée



Vue sud du chemin Saint-François-Xavier vers l'emprise projetée

Il est recommandé d'établir un couvert végétal de volume varié sur les talus de remblai, augmentant l'intégration de ceux-ci à l'environnement champêtre et plus naturel retrouvé à proximité.

Un écran antibruit est également requis dans ce secteur, de part et d'autre de la voie rapide. Les recommandations d'intégration précédemment décrites doivent être reprises dans ce secteur. Deux éléments sont toutefois spécifiques à ce site : la présence de courte section de mur, en remplacement de la butte, pour le franchissement de la ruisseau Saint-Régis et la rencontre des remblais de la butte et ceux des approches. Dans chacun de ces cas, une attention particulière doit être prise pour établir des transitions harmonieuses. Les recommandations déjà spécifiées pour le mur s'appliquent également ici.

2.2.2 Rang Saint-Pierre, montée Lasaline, chemins Saint-Ignace et Saint-François-Xavier



Vue sud du rang Saint-Pierre vers l'emprise projetée



Vue sud du chemin Saint-Ignace vers l'emprise projetée

L'autoroute franchie ces routes en étant surélevée. L'impact visuel pour l'utilisateur des routes municipales est plus important que dans le cas précédent, puisque celui-ci perçoit une coupure de son champ visuel provoquée par les talus de l'autoroute.

Dans ces deux cas, la hauteur maximale de la voie rapide est d'abord établie par les besoins en dégagement des voies ferrées à proximité (Canadien Pacifique et Canadien National), nécessitant des remblais plus imposants que dans le cas d'un passage exclusif de voie automobile.

En maximisant le dégagement latéral de chaque viaduc, avant la présence des culées, on pourra réduire l'effet de confinement de ce passage et la perte du champ visuel de ces environnements valorisés. L'utilisation de plantes arborescentes et arbustives est recommandée pour maximiser l'intégration des remblais à leur environnement. Quant aux éléments construits des ponts d'étagement, les finis se rapprochant d'un caractère naturel sont à privilégier pour les mêmes raisons.

2.2.3 Rivières Saint-Régis, Saint-Pierre et de la Tortue

Ces trois cours d'eau présentent un caractère naturel ayant été peu altéré, particulièrement la rivière de la Tortue, à laquelle est associé un boisé. Afin de maintenir la qualité de ces environnements et de mettre en valeur leur présence pour l'utilisateur de l'autoroute, il est recommandé de végétaliser les berges et les

approches qui auront été modifiées pour les franchir. Le choix des végétaux doit s'orienter vers ceux des milieux humides et ceux retrouvés en rives.



Rivière Saint-Régis



Rivière Saint-Pierre



Rivière de la Tortue



Rivière de la Tortue

2.2.4 Carrière « Lafarge »

Le tracé de l'autoroute traverse une partie des terrains qui entourent une carrière en activité, ainsi que le site de dépôt de neige usée de la ville de Saint-Constant. Le site présente un environnement dégradé ou l'absence de végétation est complète. Des buttes ont été aménagées en périphérie du site pour contrôler l'accès visuel. Une solution du même type, accompagnée de plantation, pourrait assurer aux usagers de l'autoroute un encadrement visuel plus en harmonie avec le milieu rural.



Vue du monticule limitant l'accès visuel au site



Vue à partir du monticule vers l'emprise projetée

2.3 PRÉSENCE DES PONTS D'ÉTAGEMENT

Le territoire traversé par le tracé autoroutier possède une topographie plane, dont les champs visuels sont fréquemment larges et profonds, mais rapidement obstrués par tout obstacle. Les points de vue panoramiques sont cependant inexistantes. La traversée des ponts d'étagement offre cette opportunité à l'observateur en mouvement, grâce à leurs situations surélevées. Le temps d'un court passage, l'usager de la voie rapide ou celui des routes franchissant cette dernière, profitera d'un panorama offrant de nouveaux points de vue sur la région.



Vue panoramique obtenue à partir du site de la carrière Lafarge

3. TABLEAU SYNTHÈSE DES IMPACTS - MILIEU VISUEL

Composante sensible	Description des impacts	Impact global	Mesures d'atténuation	Impact résiduel
<u>Secteur résidentiel</u> Saint-Constant Quartier est	Perte de champ visuel au sud/ barrière visuelle par talus antibruit	Négatif fort	Traitement varié de la forme du talus en hauteur, ainsi que des pentes. Utilisation de matériaux inertes et de plantation (arbres et arbustes)	Moyen
<u>Secteur résidentiel</u> Saint-Constant Quartier ouest	Perte de champ visuel au sud/ barrière visuelle par remblai de pont d'étagement, talus et mur antibruit	Négatif fort	Traitement varié de la forme du talus en hauteur, ainsi que des pentes. Utilisation de matériaux inertes et de plantation (arbres et arbustes) dans les pentes du talus et des remblais	Moyen
idem	idem	Négatif fort	Traitement architectural du mur antibruit et harmonisation des éléments construits entre eux : mur antibruit, culées de viaduc et murs de soutènement	Moyen
<u>Secteur rural</u> Rangs Saint-Régis et Saint-François-Xavier et chemin du dépôt à neige	Qualité du paysage modifiée par la présence des viaducs et de leurs remblais d'approche	Négatif fort	Établissement d'un couvert végétal sur les remblais en association avec la problématique du contrôle de la neige (brise-vent)	Faible

Composante sensible	Description des impacts	Impact global	Mesures d'atténuation	Impact résiduel
<u>Secteur rural</u> Rang Saint-Pierre et chemin Saint-Ignace	Qualité du paysage modifiée par la présence des viaducs et barrière visuelle par remblai de l'autoroute	Négatif moyen	Établissement d'un couvert végétal sur les remblais et finis naturels des éléments construits. Dégagement maximal des culées en largeur pour réduire l'effet de confinement	Faible
<u>Secteur rural</u> Rivières Saint-Régis, Saint-Pierre et de la Tortue	Caractère naturel et composantes valorisées altérés par ouvrages de franchissement	Négatif moyen	Végétalisation des berges, associée aux milieux humides, et profil des rives en harmonie avec le milieu naturel	Faible
<u>Secteur rural</u> Carrière Lafarge	Passage du tracé dans un environnement visuel dégradé	Négatif moyen	Plantation d'arbres d'alignement pour refermer le champ visuel des usagers de la route et emploi de buttes si les matériaux résiduels le permettent	Faible
Ponts d'étagement	Découverte de nouveaux points de vue et de panoramas sur la région	Positif moyen	Lorsque aucune mesure de contrôle de bruit n'est requise, s'assurer de conserver dégagées les vues panoramiques offertes aux usagers à partir des tabliers de ponts d'étagement. Conserver l'accès vers les points de repères visuels	Moyen

4. CONCLUSION

4.1 PLANS ET DEVIS

Dans leur phase d'avant-projet, ces documents doivent prendre en compte toutes les recommandations de la présente étude, afin d'optimiser l'intégration visuelle du tracé de l'autoroute 30 au milieu d'insertion. La conception devra également prendre en compte les orientations préliminaires énoncées au Plan de transport de la Montérégie en ce qui a trait au milieu visuel.

Ces documents doivent être préparés sous la responsabilité d'un professionnel de l'aménagement paysager (architecte paysagiste) et être conçus en étroite collaboration avec les autres spécialistes impliqués (ingénieurs et arpenteurs).

4.2 PROGRAMME DE SUIVI

Le programme de suivi permettra d'évaluer la performance des mesures mises de l'avant pour atténuer les impacts identifiés. Le programme prendra la forme d'indicateurs pertinents dont les résultats intérimaires seront évalués à tous les 6 mois. Le suivi sera réalisé pour une durée de cinq ans. À ce terme, la performance des mesures devraient avoir atteint au moins 80 % de leur efficacité. En appui à l'atteinte de ce résultat, un entretien des végétaux d'une durée équivalente accompagnera la construction du projet.

Document préparé par : Guy Bédard, architecte paysagiste
Service des projets
Direction de l'Est-de-la-Montérégie