



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

ÉTAGEMENT FERROVIAIRE DE LA
3^e AVENUE À TERRASSE - VAUDREUIL

CANQ
TR
GE
CA
663

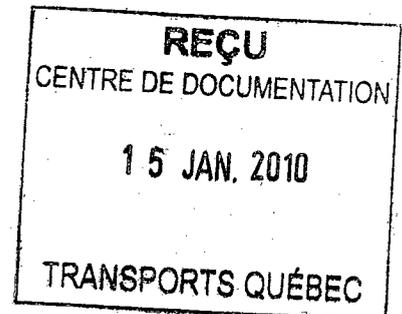
EXAMEN ENVIRONNEMENTAL PRÉALABLE

1019940



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement



QMTRA

CANQ
TR
GE
CA
663

**ÉTAGEMENT FERROVIAIRE DE LA
3^e AVENUE À TERRASSE - VAUDREUIL**

**S.A.P.P.I. : 0020 - 01 - 02a
N° DE PROJET : 20 - 6300 - 8817**

EXAMEN ENVIRONNEMENTAL PRÉALABLE

Août 1992

Ministère des Transports
Centre de documentation
700, boul. René-Lévesque Est,
21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Cette étude a été réalisée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Claude Girard, économiste-urbaniste, chef du Service de l'environnement.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Claude Lecompte

Urbaniste
Chargé de projet
rédacteur

Lucie Guimond

Architecte paysagiste

Traitement de texte

Gisèle Ménard

Agente de secrétariat

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	ii
TABLE DES MATIÈRES	iii
LISTE DES ANNEXES	iv
PRÉAMBULE	1
<u>1.0 JUSTIFICATION</u>	2
<u>2.0 OPTIONS ENVISAGÉES</u>	4
<u>3.0 DESCRIPTION DU PROJET</u>	6
<u>4.0 MILIEU RÉCEPTEUR</u>	8
<u>5.0 EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT</u>	11
<u>6.0 MESURES D'ATTÉNUATION</u>	13
BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES D'INFORMATION	15
ANNEXES	16

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : Carte de localisation des options

ANNEXE 2 : Carte de localisation des impacts

ANNEXE 3 : Photographies

PRÉAMBULE

Le présent rapport d'examen environnemental préalable a été préparé pour respecter le «décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement» (DORS/84-467, 22 juin 1984).

Ce décret fédéral s'applique au projet d'étagement ferroviaire puisque «devant être réalisé sur des terres administrées par le gouvernement du Canada» (article 6 du décret), soit dans ce cas-ci les emprises du Canadien National (C.N.) et du Canadien Pacifique (C.P.).

La présentation du rapport s'inspire de celle suggérée par l'Office national des transports (O.N.T.) dans son «avis relatif aux procédures d'évaluation environnementale» du 1^{er} novembre 1990 et où est exigée une «déclaration sur les incidences environnementales».

1.0 JUSTIFICATION

C'est à la demande des municipalités de Terrasse-Vaudreuil et de Pincourt, en 1979, que le ministère des Transports du Québec (M.T.Q.) a commencé à étudier la possibilité de supprimer le passage à niveau à l'intersection de la 3^e Avenue (Terrasse-Vaudreuil) et des voies du C.N. et du C.P.

Déjà en 1981, le nombre de conflits potentiels journaliers entre les trains (92 par jour) et les véhicules motorisés (3 000 par jour) s'élevait à 276 000. En 1991, malgré le fléchissement du nombre journalier de trains (82), le nombre de conflits potentiels a grimpé à 387 450 à cause de l'augmentation du nombre de véhicules motorisés qui s'élevait alors à 4 725 véhicules/jour.

Dès que le nombre de conflits potentiels journaliers atteint 60 000, le M.T.Q. estime que le besoin d'un étagement mérite d'être étudié.

À cela s'ajoute le fait qu'on constate bon nombre de déplacements à pied et à bicyclette entre Terrasse-Vaudreuil et Pincourt. La plupart ont pour destination les commerces du boulevard Cardinal-Léger, surtout le centre commercial «Île-Perrot» situé juste de l'autre côté du corridor routier et ferroviaire, à Pincourt.

Le territoire environnant est largement urbanisé et tous les échanges entre les deux municipalités se font obligatoirement par le passage à niveau de la 3^e Avenue car celle-ci mène au boulevard Cardinal-Léger, étagé sous la route 20. Or, aucune autre artère ne traverse la route 20 entre les deux municipalités, que ce soit à niveau ou de façon étagée.

Dans un contexte plus global, notre Ministère effectue des travaux par tronçon, d'est en ouest, afin de transformer la route 20 en une véritable autoroute, principalement en supprimant ou en étageant les carrefours à niveau actuels. Cet objectif a comme corollaire l'étagement ferroviaire des rues ou routes reliées aux échangeurs existants, comme dans ce cas-ci, ou projetés.

2.0 OPTIONS ENVISAGÉES

Différentes options ont été envisagées à l'origine, mais toutes furent rejetées dès 1981 à cause de leurs inconvénients financiers et techniques plus nombreux ou de leurs incidences environnementales supérieures par rapport à l'option retenue (se référer à la carte de localisation des options à l'annexe 1).

Il faut noter que toutes les options supposaient un étagement par en-dessous des voies ferrées et, qu'en l'absence de toute gare à Terrasse-Vaudreuil/ Pincourt, la correspondance intermodale n'entraînait pas dans nos préoccupations.

Plus à l'ouest, une option situait l'étagement ferroviaire dans l'axe de la 1^{re} Avenue (Terrasse-Vaudreuil), directement dans le prolongement du boulevard Cardinal-Léger (Pincourt). Cette option n'a pas été retenue pour les raisons suivantes:

- difficultés techniques à cause du profil trop élevé du boulevard Cardinal-Léger, en semi-dépression sous la route 20 plutôt qu'en dépression complète, et de la proximité de ce viaduc;
- expropriation d'un nombre plus élevé de maisons;
- forte augmentation du volume de circulation sur la 1^{re} Avenue, alors qu'il s'agit d'une paisible rue résidentielle.

Encore plus à l'ouest, une autre option supposait un étagement dans l'axe du boulevard Duhamel (Pincourt). Cette option fut écartée pour les motifs suivants:

- en plus du coût de l'étagement ferroviaire, il aurait fallu ajouter celui d'un étagement routier, inévitable à cause de la proximité de la route 20 et pourtant superflu à cause du voisinage de celui du boulevard Cardinal-Léger;
- la proximité de la rivière des Outaouais et les risques d'inondation;
- le nombre élevé d'expropriations immobilières (une maison, des commerces) et foncières (partie d'un parc), ainsi que la coupe de plusieurs arbres matures;
- situé dans le prolongement du boulevard Duhamel, le 1^{er} Boulevard, rue résidentielle paisible, aurait vu son trafic augmenté fortement;
- cette localisation aurait imposé un long détour aux piétons de Terrasse-Vaudreuil qui, comme on l'a vu auparavant, ont pour destination principale les commerces du boulevard Cardinal-Léger.

Aucune option n'a été élaborée à l'est de la 3^e Avenue car cela aurait été excentrique par rapport aux secteurs urbanisés des municipalités et, à la fois, trop loin du secteur commercial de Pincourt et trop près de l'intersection route 20/boulevard Don-Quichotte (L'Île-Perrot, v.).

3.0 DESCRIPTION DU PROJET

L'option retenue consiste à étager la 3^e Avenue sous les voies ferrées presque au même endroit où l'artère les croise à niveau présentement. Ainsi l'itinéraire habituel des usagers de ce croisement est respecté et il n'est pas nécessaire de construire un étagement routier supplémentaire.

En résumé, les travaux et ouvrages suivants seront réalisés:

- 1- construction de deux structures permettant aux voies du C.N. et du C.P. de franchir la 3^e Avenue;
- 2- du côté de Terrasse-Vaudreuil (nord des voies ferrées):
 - . reconstruction de la 3^e Avenue en dépression à partir du 4^e Boulevard jusqu'au chemin de service nord de la route 20, avec murs de soutènement entre ce chemin et le viaduc ferroviaire du C.P.;
 - . scarification du 5^e Boulevard sur une longueur d'environ 70 m à partir de la 3^e Avenue;
 - . prolongement du 5^e Boulevard sur une longueur d'environ 100 m jusqu'à rejoindre le 4^e Boulevard;
- 3- du côté de Pincourt (sud des voies ferrées):
 - . à partir du boulevard Cardinal-Léger vers l'est, reconstruction du chemin de service nord de la route 20 suivant un profil plus bas qu'actuellement et sur une longueur supérieure d'environ 230 m, avec murs de soutènement de part et d'autre du chemin de service (longueur des murs: environ 230 m côté sud et 280 m côté nord);
 - . aménagement d'une station de pompage destinée essentiellement à l'évacuation des eaux de ruissellement de surface qui pourraient s'accumuler au bas du profil.

- 4- des travaux de dynamitage seront nécessaires pour abaisser le profil longitudinal de la 3^e Avenue;
- 5- nous ne connaissons pas encore le calendrier des travaux mais leur durée probable est d'une (1) année.

Durant les travaux, il sera nécessaire de procéder aux déviations temporaires suivantes:

- 1- déviation, plus à l'est, des trafics motorisés, cyclistes et piétons, via la 7^e Avenue (Terrasse-Vaudreuil) qui sera prolongée jusqu'à rejoindre le boulevard Island (Pincourt) après avoir traversé à niveau les voies du CP, du CN et de la route 20 (voir la carte à l'annexe 1);
 - 2- déviation des convois ferroviaires du CN puis du CP, à tour de rôle, sur des voies temporaires qui seront aménagées suivant les plans des ces compagnies ferroviaires, dans la bande centrale qui sépare les voies actuelles du CN de celles du CP.
-

4.0 MILIEU RÉCEPTEUR

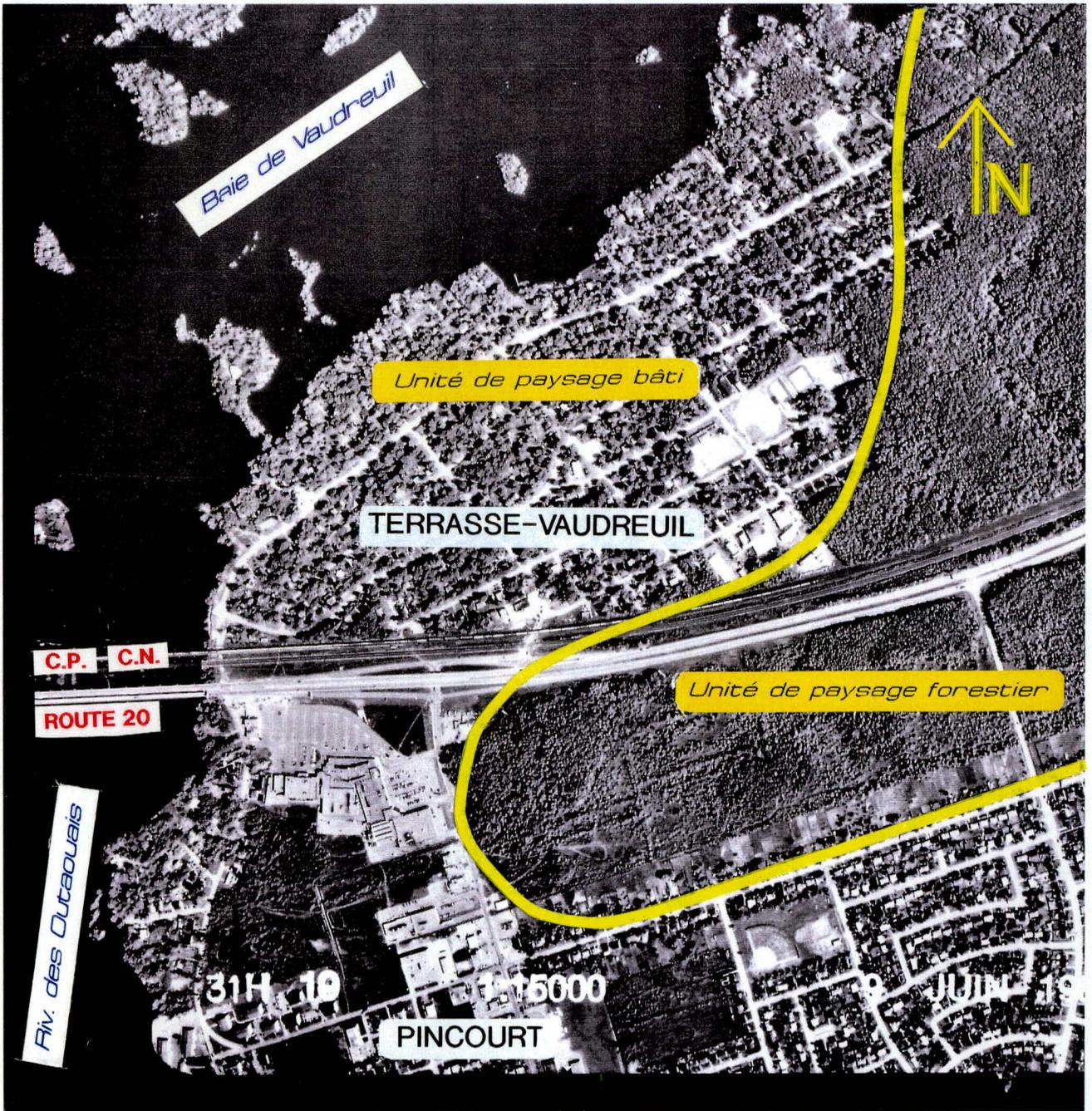
Le territoire à l'étude est caractérisé par un paysage à relief plus ou moins plat et est occupé par une forêt de feuillus. Il est traversé d'est en ouest, successivement, par un corridor de transports ferroviaire, électrique et routier se présentant de la façon suivante, du nord au sud:

- . les deux voies de chemin de fer du C.P., qu'emprunte le train de banlieue de Rigaud;
- . les deux lignes de transmission électrique;
- . les deux voies de chemin de fer du C.N.;
- . le corridor routier de la route 20, dont:
 - un chemin de service au nord de la route (une seule voie à l'est de la 3^e Avenue, deux voies bidirectionnelles à l'ouest);
 - la chaussée nord de la route 20 (deux voies);
 - le terre-plein gazonné;
 - la chaussée sud de la route (deux voies);
 - le chemin de service au sud de la route.

On retrouve deux unités de paysage sur ce territoire: il s'agit de l'unité de paysage forestier et de l'unité de paysage bâti (carte des unités de paysage ci-après).

L'unité de paysage forestier se concentre au nord-est et au sud du territoire à l'étude et est composée essentiellement d'une forêt d'arbres à feuilles caduques relativement dense et homogène en superficie. Il en résulte un encadrement régulier du paysage routier et, simultanément, un écran visuel opaque entre les portions urbanisées et la route (Annexe 3, photographies 1, 2 et 3).

L'unité de paysage bâti est caractérisée par une utilisation du sol multifonctionnelle à prédominance résidentielle au nord de la



UNITÉS DE PAYSAGE

route 20. Cette portion de l'unité demeure le fidèle témoin d'une occupation forestière antérieure (Annexe 3, photographies 4, 5 et 6). En effet, le couvert arborescent indigène occupe une place prépondérante, sans compter les aménagements paysagers individuels. Toute cette végétation permet une accessibilité visuelle faible à partir de la route, hormis quelques percées permettant des vues filtrées sur l'arrière de certaines résidences. En revanche, au sud-ouest de l'unité, la construction d'un centre commercial a fait disparaître le couvert végétal (Annexe 3, photographie 7). Par conséquent, les vues sont ouvertes du côté sud pour les usagers de la route 20 et le centre commercial est manifestement accessible visuellement.

De façon restreinte, le milieu récepteur environnant est pratiquement tout urbanisé. À Terrasse-Vaudreuil, les terrains riverains de la 3^e Avenue sont occupés par des maisons unifamiliales de type «bungalow». Au moment de notre visite de terrain initiale, datant de 1980, on ne retrouvait que cinq bâtiments commerciaux abritant six commerces, tous situés à l'extrémité sud de la 3^e Avenue et à l'extrémité ouest du 5^e Boulevard, soit au voisinage des voies de chemin de fer. Trois de ces commerces étaient liés aux véhicules motorisés (travaux de carrosserie, location de véhicules, etc...)

Comme déjà mentionné, le seul lien entre les municipalités de Pincourt et de Terrasse-Vaudreuil s'établit par le boulevard Cardinal-Léger, étagé sous la route 20 (Pincourt), et la 3^e Avenue (Terrasse-Vaudreuil) sur laquelle se trouve le passage à niveau à étagé (Annexe 3, photographies 8 et 9). Ce lien entre le centre commercial et le quartier résidentiel s'inscrit dans un milieu immédiat déstructuré. On y remarque l'absence de traitement discriminatoire (bande cyclable, trottoir, etc...) d'où une certaine ambiance insécurisante pour les utilisateurs réguliers de cet itinéraire, plus particulièrement pour les cyclistes et les piétons (Annexe 3, photographies 10 et 11). Enfin, l'état actuel des lieux ne présente aucun attrait particulier aux usagers.

5.0 EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Pour ce chapitre, veuillez vous référer à la carte de localisation des impacts à l'annexe 2.

A- Le projet a nécessité l'élargissement de l'emprise de la 3^e Avenue (surtout du côté ouest), entre le 4^e Boulevard et l'emprise ferroviaire du C.P., ainsi que l'imposition d'une servitude de nonaccès de part et d'autre de ce tronçon de l'avenue. Ces acquisitions et cette servitude ont eu pour conséquences:

1. l'acquisition de la maison au n° 88 du 4^e Boulevard, au coin de la 3^e Avenue, celle-ci se retrouvant dans la sur largeur d'emprise (maison démolie faute d'espace suffisant sur le terrain pour pouvoir la reculer);
2. l'acquisition de l'immeuble commercial des nos 77-79-83-85 de la 3^e Avenue, qui abritait alors deux commerces, dont un bar/dépanneur occupant deux des quatre locaux (immeuble dans la sur largeur d'emprise que le propriétaire du garage au n° 100 du 5^e Boulevard a acquis du ministère des Transports du Québec et a fait déménager sur son terrain);
3. l'enclavement de l'immeuble de la compagnie «Raylobec location», au n° 75 de la 3^e Avenue, qui aurait dû être acquis mais, suite à un échange de terrains, un nouvel accès sera aménagé vers le 4^e Boulevard via le terrain de la maison démolie au n° 88 de ce même Boulevard (A-1);
4. que la marge latérale de la maison du n° 94 du 4^e Boulevard est passée de 8,5 m à 4 m présentement, par rapport à l'emprise de la 3^e Avenue. Il en découlera la perte d'une haie et de deux arbres à feuilles caduques d'une hauteur d'environ 15 mètres.
5. la perte de son accès à la 3^e Avenue pour le commerce appelé «Buffet Terrasse-Vaudreuil», situé au n° 91 de cette avenue,

avec dédommagement pour le réaménagement de son accès sur le 5^e Boulevard.

- B- À cause de l'abaissement du profil de la 3^e Avenue, au sud du 4^e Boulevard, et de l'imposition d'une servitude de non-accès à ce tronçon de l'avenue, le 5^e Boulevard ne débouchera plus sur la 3^e Avenue. À l'origine, le 5^e Boulevard devait se terminer en cul-de-sac mais, à la demande de Terrasse-Vaudreuil, il sera plutôt dévié et prolongé jusqu'au 4^e Boulevard.

La création de l'emprise nécessaire a eu pour conséquences:

1. l'acquisition de la maison au n° 98 du 4^e Boulevard;
2. l'acquisition d'un terrain vacant en friche arborescente entre le «Buffet Terrasse-Vaudreuil» (n° 91 de la 3^e Avenue) et les «Carrosseries Autobec» (n° 101 du 5^e Boulevard).

Le projet comporte aussi un trottoir du côté ouest de la 3^e Avenue, entre le 4^e Boulevard et le viaduc du boulevard Cardinal-Léger, ce qui est de nature à améliorer encore davantage le confort et la sécurité des piétons car il n'y a présentement aucun trottoir de part et d'autre de la 3^e Avenue.

- C- L'étagement du passage à niveau, compte tenu de l'exiguïté des lieux et du dégagement requis, nécessitera la construction de murs de soutènement dont la hauteur peut atteindre plus de 5 mètres, de part et d'autre des voies de circulation, entraînant des transformations importantes du champ visuel des usagers et une modification notoire de l'ambiance.
-

6.0 MESURES D'ATTÉNUATION

Ce projet d'étagement des passages à niveau a pour objectif d'améliorer la sécurité et le confort des usagers. Comme nous l'avons vu, cette intervention a des effets sur l'environnement; cependant, l'application de quelques mesures réduiront la plupart de ces impacts et contribueront également à la mise en valeur des lieux.

1. Les traverses piétonnières, situées à l'ouest du boulevard Cardinal-Léger et aux intersections des voies de service provenant de la route 20 est, ou encore 20 ouest, devraient être marquées sur la chaussée.
2. Le trottoir devrait être intégré au mur de soutènement situé au nord et à l'ouest du projet. Ce trottoir devrait être surélevé par rapport à la chaussée et devrait être muni d'un garde-corps; la sécurité et le confort des usagers seront, par conséquent, grandement accrus (Annexe 3, photographie 12).
3. Les murs de soutènement devraient être conçus de façon à présenter des surfaces striées ou cannelées, enfin un motif visuellement intéressant pour les usagers, compte tenu du fait que la vitesse de circulation joue un rôle important au niveau de la perception plus ou moins détaillée des éléments qui composent un lieu (Annexe 3, photographie 13).
4. La conception de l'éclairage devrait tenir compte des besoins de tous les usagers, soit les automobilistes, les cyclistes et les piétons; le choix des luminaires devrait être fait en fonction de l'échelle au milieu et être conforme à la vocation du site.
5.
 - a) Utiliser le lierre le long des murs de soutènement pour adoucir leur aspect (Annexe 3, photographie 13).
 - b) Profiter de l'espace disponible et même rébarbatif, de part et d'autre de la 3^e Avenue, au nord des voies ferrées, pour créer un écran visuel pour les résidents adjacents.

- c) Utiliser des arbres, arbustes et plantes herbacées, surtout indigènes, pour intégrer le projet au milieu ambiant verdoyant (Annexe 3, photographies 14 et 15).
-

BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES D'INFORMATION

COSIGMA/LAVALIN, Réaménagement de la route 20: étude de l'impact sur le boulevard Cardinal-Léger, Étude commandée par Pincourt, mai 1986, 36 p.

SERVICE DE L'ARPENTAGE FONCIER, M.T.Q., Plan des immeubles à acquérir: CH-75-17-2035, Échelle 1/500, 27 décembre 1985, 1 f.

SERVICE DES PROJETS DE MONTRÉAL, M.T.Q., Plan de construction: CH-75-17-2035, Échelle 1/1000, 17 janvier 1985, 12 f.

SERVICE DES PROJETS DE MONTRÉAL, M.T.Q., Plan du passage à niveau boulevard Island avec les voies du C.N. et du C.P.: UT-87-17-2006, Échelle 1/1000 (date inconnue), 1 f.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 1986, Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport, Service de l'environnement, 124 pages.

PERSONNES CONSULTÉES

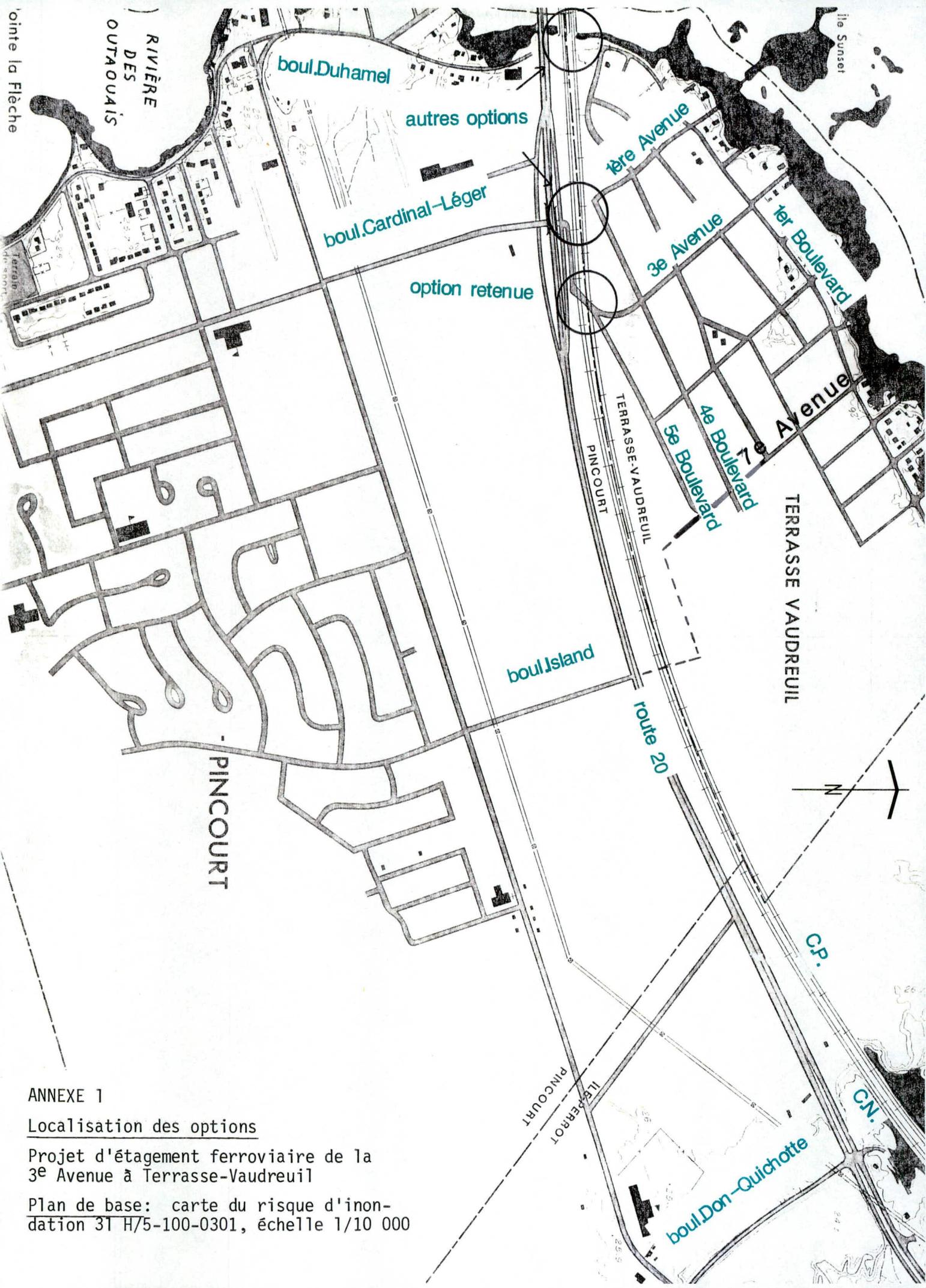
Monsieur Gaëtan Lemieux
Secrétaire-trésorier
Municipalité de Terrasse-Vaudreuil
74, 7^e Avenue
Terrasse-Vaudreuil

PHOTOGRAPHIES AÉRIENNES, 9 juin 1983

Q 83304	68, 69
Q 83304	123, 124, 125

ANNEXE 1

Carte de localisation des options



Pointe la Flèche

RIVIÈRE
DES
OUTAOUAIS

boul. Duhamel

autres options

boul. Cardinal-Léger

option retenue

1ère Avenue

3e Avenue

1er Boulevard

4e Boulevard

Avenue

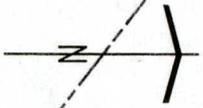
TERRASSE VAUDREUIL

TERRASSE VAUDREUIL

boul. Island

route 20

PINCOURT



C.P.

PINCOURT

ILE-ÉROIT

C.N.

boul. Don-Quichotte

ANNEXE 1

Localisation des options

Projet d'étagement ferroviaire de la
3^e Avenue à Terrasse-Vaudreuil

Plan de base: carte du risque d'inon-
dation 3T H/5-100-0301, échelle 1/10 000

ANNEXE 2

Carte de localisation des impacts

TERRASSE-VAUDREUIL



1ere Avenue

3e Avenue

4e Boulevard

5e Boulevard

chemin de

service nord

C.P.

C.N.

route 20

boulevard Cardinal-Léger

PINCOURT

ANNEXE 2

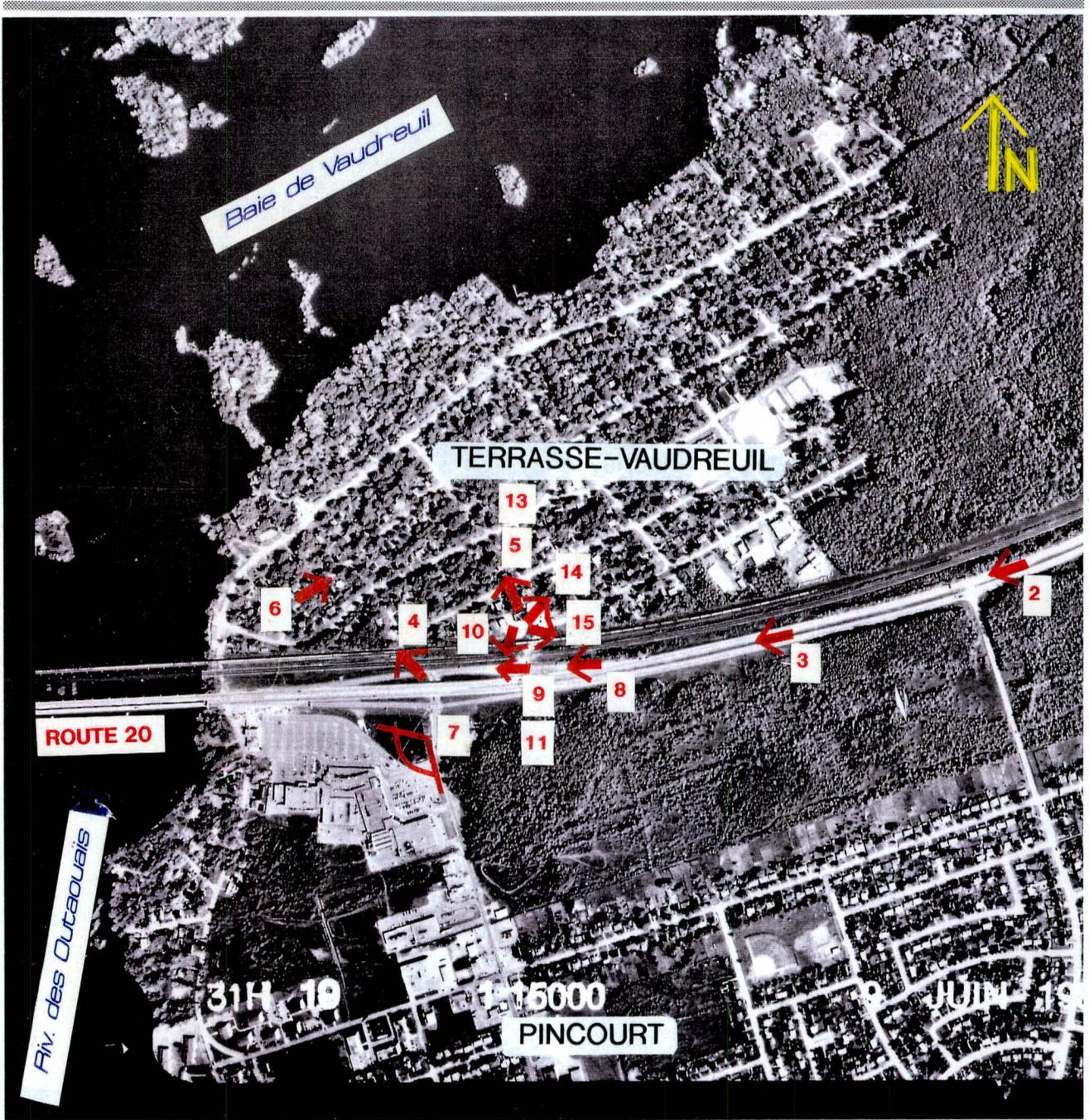
Localisation des impacts

Projet d'étagement ferroviaire de la 3^e Avenue à Terrasse-Vaudreuil

Plan de base: carte du risque d'inondation 3T H/5-100-0301, échelle 1/10 000 agrandie à 1/2 500

ANNEXE 3

Photographies



REPÈRE PHOTOGRAPHIQUE



Photo 1



Photo 2



Photo 3

Photos 1, 2 et 3

- . vues à partir de la route 20 vers l'ouest**
- . unité de paysage forestier**
- . encadrement végétal régulier du paysage routier**



Photo 4



Photo 5



Photo 6

Photos 4, 5 et 6

- . unité de paysage bâti au nord de la route 20**
- . la végétation est le témoin d'une occupation forestière antérieure**



Photo 7

. unité de paysage bâti au sud de la route 20

. disparition totale de la végétation



Photo 8



Photo 9

. état actuel des lieux où le projet sera réalisé



Photo 10



Photo 11

. utilisateurs variés: automobilistes, cyclistes et piétons



Photo 12

. étagements des voies du C.P. et du C.N. à Dorion
. trottoir surélevé par rapport à la chaussée



. autoroute 19 - intersection boulevard de la Concorde,
exemple d'utilisation de lierre pour adoucir l'aspect
des murs de soutènement



Photo 14

Photo 15



. milieu ambiant verdoyant

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 258 265
