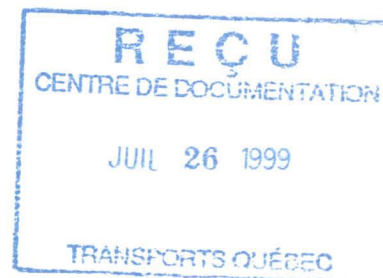




POUR CONSULTATION SEULEMENT



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25
AU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

(ANJOU, MONTRÉAL)

CANQ
TR
GE
PR
136
Rés.

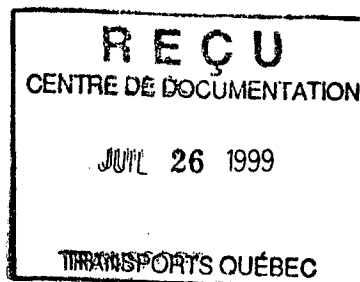
RÉSUMÉ

682771



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25
AU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

(ANJOU, MONTRÉAL)
RÉSUMÉ

#55B

Avril 1987

CANQ
TR
GE
PR
136
Réa.

Cette étude a été réalisée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Daniel Waltz, écologiste.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

France-Serge Julien chargé de projet

Jean-Pierre Beaumont	biologiste
Monique Boulet	biologiste
Jean Dumont	archéologue
Ginette Lalonde	architecte paysagiste

Sous la supervision de:
Andrée Lehmann géomorphologue, chef de la Division
des études environnementales-ouest

Jean-Pierre Panet ingénieur

Sous la supervision de:
Claude Girard urbaniste, chef de la Division du
contrôle de la pollution et recherche

Graphisme et édition:	
Nicole Garneau	technicienne en arts appliqués et graphiques
Jean-Paul Grégoire	technicien en arts appliqués et graphiques
Hrant Khandjian	technicien en arts appliqués et graphiques

Soutien technique:
Ginette Alexandre agente de secrétariat

Avec la collaboration de:

Jean-Claude Larrivée	ingénieur, chef du Service des projets
Tam Nguyen	ingénieur, Service des projets
Yvon Plante	géographe, Direction de la programmation
Roger Rivest	ingénieur, Service des projets
Jacques Thibeault	ingénieur, Service des projets

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	-i-
LISTE DES TABLEAUX	-v -
LISTE DES CARTES	-vi -
INTRODUCTION	1
1 JUSTIFICATION	2
1.1 Localisation	2
1.2 Justification	2
1.3 Objectifs du projet	5
1.4 Recherche et analyse de solution	7

1.4.1	L'autoroute 25; la solution privilégiée	7
1.4.1.1	Concept original	7
1.4.1.2	Caractéristiques opérationnelles	8
1.4.2	Les phases de réalisation	8
1.4.2.1	A court terme	8
1.4.2.2	A des termes ultérieurs	9
2	<u>ZONE D'ÉTUDE; DÉLIMITATION ET JUSTIFICATION</u>	10
3	<u>DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR</u>	11
3.1	Milieu humain	11
3.1.1	Utilisation du sol	11
3.1.2	Patrimoine architecturale	14
3.1.3	Les instruments de planification	14
3.2	Milieu biologique	15
3.2.1	Végétation	15
3.2.2	Faune	16
3.3	Milieu visuel	16
3.4	Archéologie	17
4	<u>IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION</u>	19
4.1	Méthodologie	19
4.2	Milieu humain	19

4.3	Milieu biologique	21
4.3.1	Végétation	21
4.3.2	Faune	21
4.4	Visuel	22
4.5	Archéologie	22
4.6	Climat sonore	22
5	<u>CONDUITE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX</u>	25
	CONCLUSION	26
	GLOSSAIRE	27

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Grille d'évaluation des impacts 20

Tableau 2: Niveau sonore selon la distance 23

LISTE DES CARTES

Carte 1:	Localisation du projet	3
Carte 2:	Territoire à l'étude	4
Carte 3:	Réseau routier municipal	6
Carte 4:	Utilisation du sol	13
Carte 5:	Milieu visuel	18
Carte 6:	Localisation des impacts et mesures de mitigation	24

INTRODUCTION

En raison d'une longueur supérieure à un kilomètre et d'une largeur supérieure à 35 mètres, la poursuite de l'autoroute 25 principalement dans la ville d'Anjou est assujettie au Règlement relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement, et ce conformément à l'article 31 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Ce rapport s'inscrit dans cette procédure; il constitue le résumé de l'étude d'impact intégrant la justification du projet, l'analyse des solutions, la délimitation de la zone d'étude, l'inventaire et l'analyse des diverses composantes du milieu, l'identification et l'évaluation des impacts et enfin la description des mesures de mitigation.

1 JUSTIFICATION ET DESCRIPTION DE LA SOLUTION RETENUE

1.1 LOCALISATION

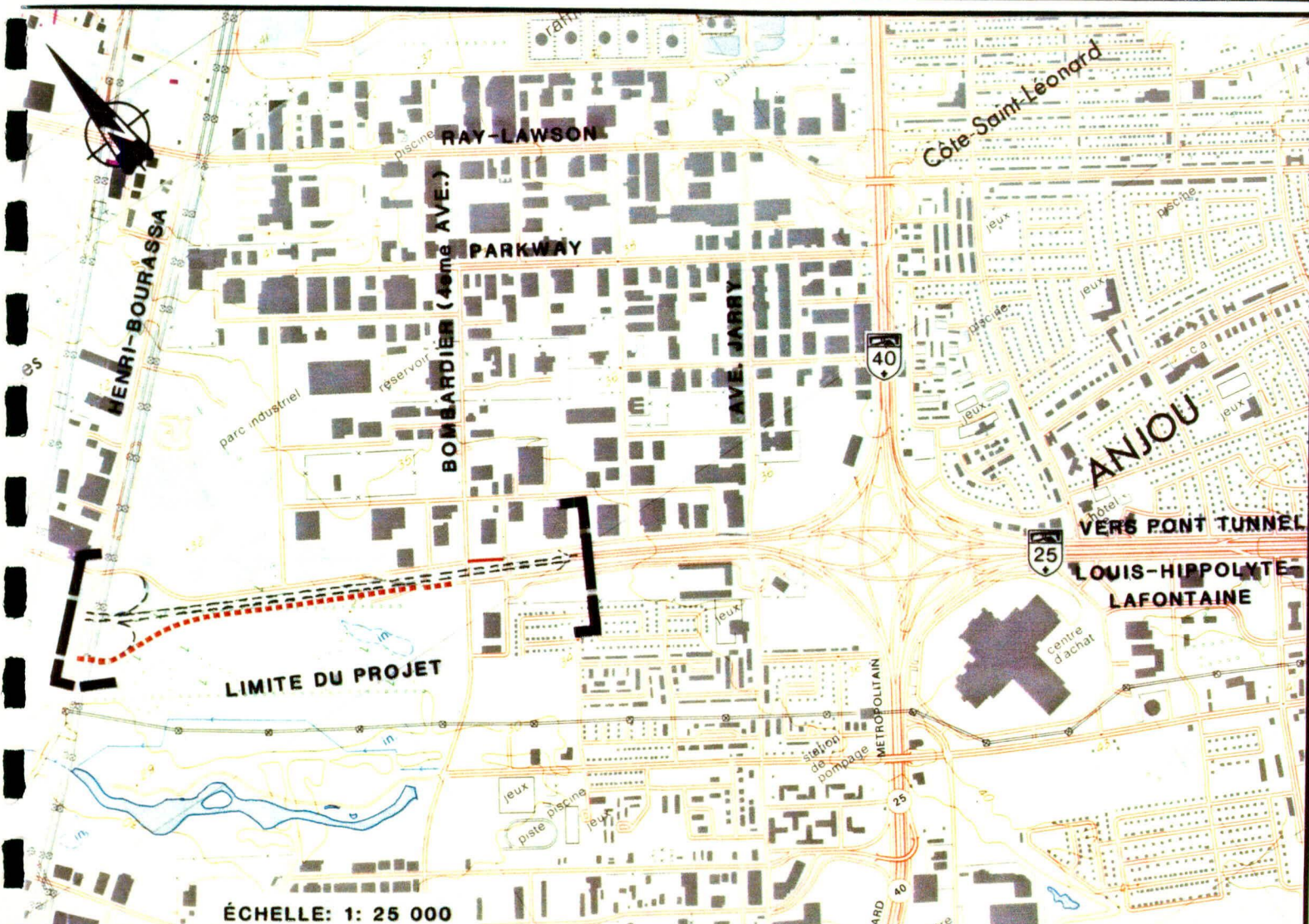
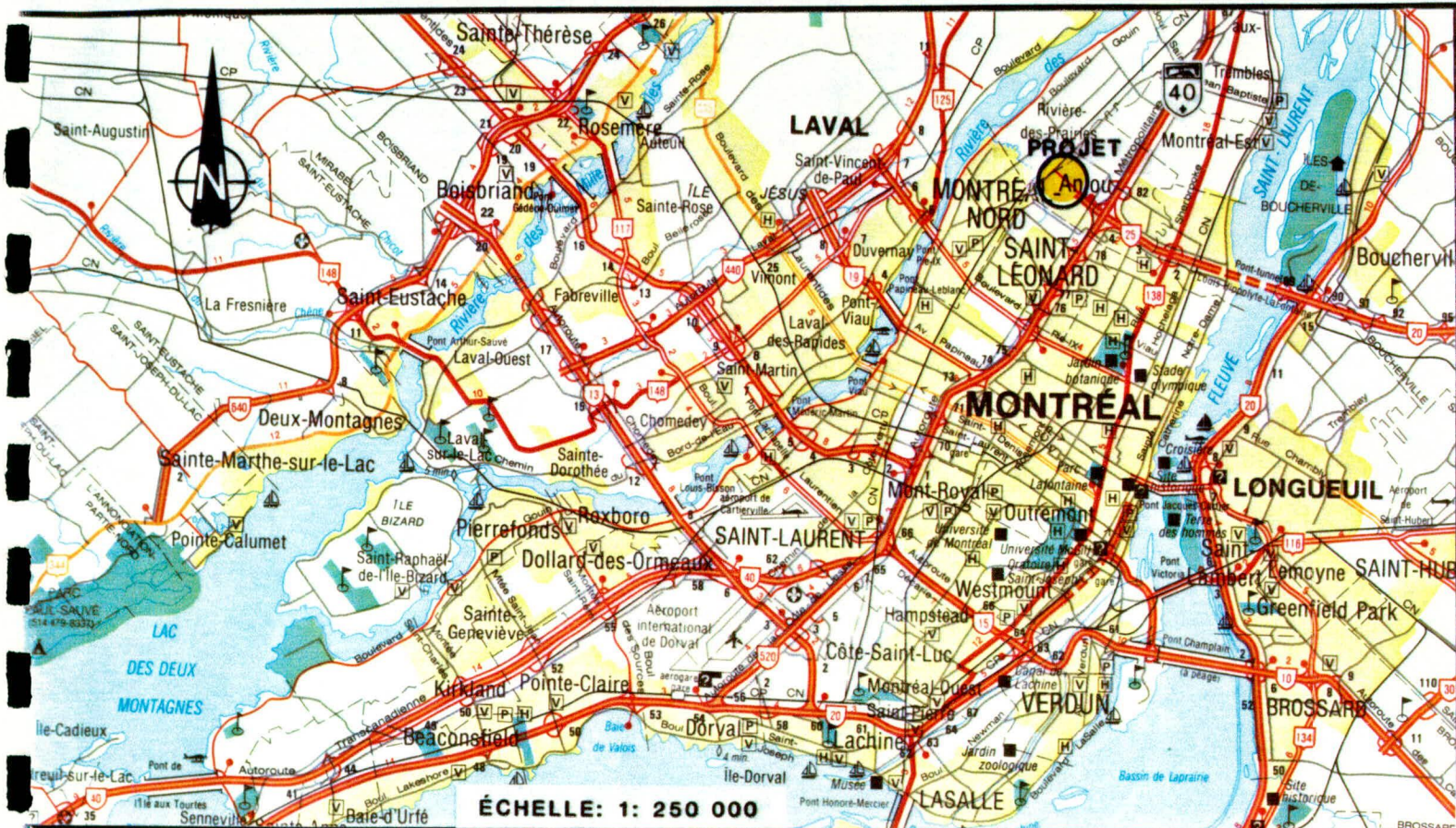
Localisé à l'est de l'île de Montréal (voir carte 1) principalement à l'intérieur de la ville d'Anjou, le projet se situe dans le prolongement (dans un axe nord-sud) de l'autoroute 25 déjà construite, soit plus précisément entre un point correspondant à une distance de 380 mètres au sud de la rue Bombardier (4^e Avenue) et le boulevard Henri-Bourassa.

1.2 JUSTIFICATION

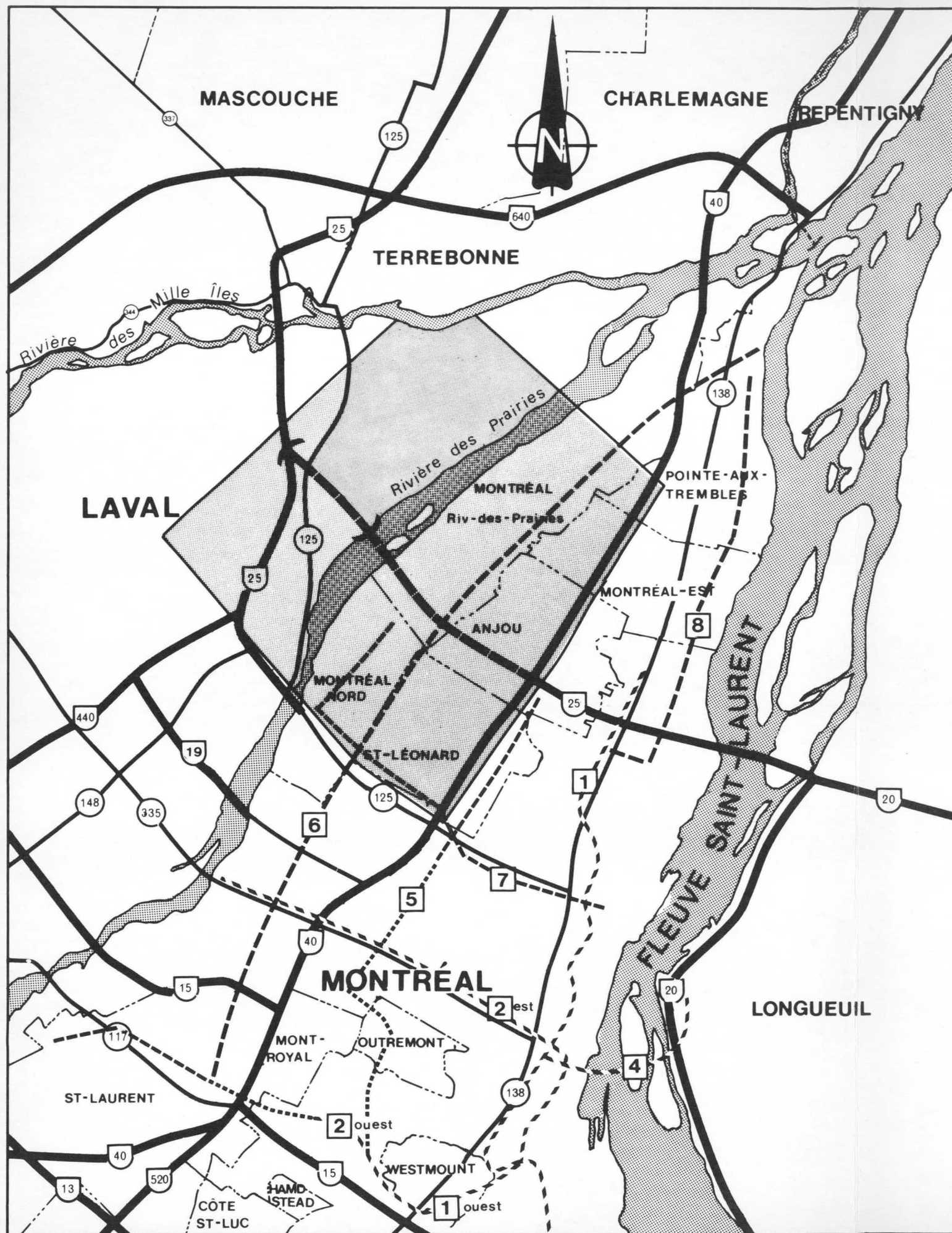
D'une façon globale, les caractéristiques socio-économiques du territoire à l'étude sur l'île de Montréal (voir carte 2) démontrent que le milieu densément urbanisé des villes de Montréal-Nord, St-Léonard et Anjou comporte des noyaux résidentiels constituant d'importants pôles générateurs de déplacement, considérant les forts effectifs de population qui y résident. Le quartier Rivière-des-Prairies de la ville de Montréal est également en voie de devenir un important générateur de circulation, suite à l'accroissement soutenu de la population.

D'un autre côté, les parcs et zones industriels du secteur nord-est de l'île de Montréal constituent d'importants pôles d'attraction par le nombre d'emplois et d'entreprises qui s'y regroupent et le volume de marchandises déplacées.

Les perspectives de développement sont bonnes pour les secteurs nord d'Anjou et pour l'ensemble du quartier Rivière-des-Prairies, de sorte que la demande de déplacement originant de



LOCALISATION DU PROJET A-25



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 AU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

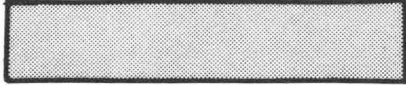
TERRITOIRE À L'ÉTUDE

-  AUTOROUTE
-  ROUTE PRINCIPALE
-  ROUTE SECONDAIRE
-  LIMITE MUNICIPALE
-  PROJET À L'ÉTUDE

MÉTRO SOUTERRAIN

-  EXISTANT
-  EN CONSTRUCTION
-  A L'ÉTUDE

MÉTRO DE SURFACE

-  A L'ÉTUDE
-  TERRITOIRE À L'ÉTUDE

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

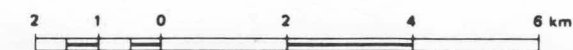
Service de l'Environnement

Technicien :

Date : Août 84

Echelle : 1 : 12,500

N^o : Carte 2



ces secteurs devrait s'accroître de façon marquée au cours des dix prochaines années.

Pour ce qui est du réseau routier et de la circulation, certains faits importants sont à ressortir. En premier lieu, la structure du réseau routier présente des carences au niveau des artères nord-sud (notamment en raison de la présence de la voie ferrée) conduisant au réseau autoroutier de base, et les projets actuels de développement de nouvelles artères nord-sud se butent aux problèmes de juridiction municipale. En second lieu, le réseau routier actuel desservant le territoire, en particulier celui donnant accès au quartier Rivière-des-Prairies et l'est de Montréal-Nord supporte d'importants débits de circulation outrepassant leur gabarit. De plus, les intersections stratégiques présentent des niveaux de service déficients, de sorte que l'accès au quartier Rivière-des-Prairies, lors des heures de pointe, se fait via un goulot d'étranglement, dénotant ainsi un manque de capacité. C'est particulièrement le cas pour le croisement de la voie de service est de l'autoroute 25 et le boulevard Henri-Bourassa (voir carte 3).

1.3 OBJECTIFS DU PROJET

Du strict point de vue circulation, la réalisation de certains aménagements intégrés au projet (voie de service ouest, réaménagement du boulevard Henri-Bourassa) a comme objectif d'assurer un niveau de service adéquat dans ce secteur.

De plus ces aménagements visent à aider le développement du quartier Rivière-des-Prairies dans la ville de Montréal, en y améliorant l'accessibilité, les conditions de circulation et la structure du réseau routier. Il importe de souligner sur cet aspect que la Communauté urbaine de Montréal et la ville de Montréal intègrent dans leurs orientations en terme d'aménagement du territoire, via leurs instruments de planification, le développement prioritaire du quartier Rivière-des-Prairies.

Par ailleurs, la construction de la voie de service ouest entre la rue Bombardier (4^e avenue) et le boulevard Henri-Bourassa constituera un accès important à la zone

industrielle située au nord-ouest de l'intersection de la rue Bombardier et la voie de service ouest, dont le développement devrait être finalisé d'ici 1990.

Afin de répondre à certains besoins de circulation, notamment au niveau du trafic de transit, la construction des voies rapides de l'autoroute de même que les étagements seront requis ultérieurement.

1.4 RECHERCHE ET ANALYSE DE SOLUTION

1.4.1 L'AUTOROUTE 25; LA SOLUTION PRIVILÉGIÉE

Pour répondre aux objectifs du projet, une seule solution est étudiée, soit le corridor de l'autoroute 25. Cette position s'appuie sur des raisons d'expropriation et de planification. En effet, d'une part le ministère des Transports est propriétaire de l'ensemble des terrains nécessaires à la réalisation de ce projet, et ce depuis 1968, d'autre part le développement et la planification du milieu environnant se sont réalisés en fonction de cette infrastructure. Il ne saurait donc être question de modifier cette solution pour une autre option.

1.4.1.1 CONCEPT ORIGINAL

A l'origine, l'autoroute 25 devait relier directement le tunnel Louis-H. Lafontaine et le coeur de l'est de Montréal au secteur est de Laval et Terrebonne, par des voies rapides sises dans l'axe de la Montée St-Léonard. Cette autoroute 25 initiale devait intersecter l'autoroute 440 à Laval à proximité de l'actuelle polyvalente Evariste-Leblanc.

1.4.1.2 CARACTÉRISTIQUES OPÉRATIONNELLES

L'ensemble de l'autoroute 25:

Le concept original de l'autoroute 25 prévoit, pour le tronçon entre Laval et Anjou, une autoroute à deux chaussées de trois voies chacune, pour un total de six voies, sur une longueur de 9,1 kilomètres entre l'autoroute 40 et l'autoroute 440 (section d'autoroute actuellement numérotée A-25). Ce projet comporte, outre les voies rapides, trois échangeurs de circulation (à l'intersection de l'autoroute 440 et du boulevard Lévesque à Laval et du boulevard Henri-Bourassa à Montréal-Anjou), des voies latérales à l'échangeur de l'autoroute 440, un pont au-dessus de la rivière des Prairies, des voies de service au sud de ce pont. Il comporte de plus des étagements pour les voies ferrées du Canadien Pacifique à Laval et du Canadien National à Montréal.

Le tronçon Bombardier/Henri-Bourassa:

En ce qui concerne le tronçon de l'autoroute 25, entre un point situé à une distance de 300 mètres au sud de la rue Bombardier et le boulevard Henri-Bourassa, les caractéristiques opérationnelles sont les suivantes:

- deux (2) chaussées à trois (3) voies rapides de 3,65 m chacune
- terre-plein central de 6 mètres
- accotements de 3 mètres
- voies de service de 10 mètres chacune et des trottoirs de 1,5 mètre.

1.4.2 LES PHASES DE RÉALISATION _____

1.4.2.1 A COURT TERME

L'étude des débits de circulation dans le secteur, particulièrement sur la voie de service est, actuellement en opération

au sud du boulevard Henri-Bourassa, démontre le besoin de prolonger à court terme la voie ouest jusqu'à ce boulevard. De plus les importants débits et mouvements de virage à cette intersection ainsi que les prévisions d'augmentation de débit dans le futur, impliquent la nécessité de réaménager le boulevard Henri-Bourassa et de réaliser des aménagements géométriques à l'intersection des voies de service avec le boulevard. En fait, ces aménagements doivent être construits au cours de l'été 1987.

Donc, à court terme, la construction se confinera:

- à la voie de service ouest jusqu'au boulevard Henri-Bourassa;
- au réaménagement du boulevard Henri-Bourassa

1.4.2.2 A DES TERMES ULTÉRIEURS

La construction des voies rapides de l'autoroute 25 et de l'échangeur n'est pas incluse actuellement à la programmation du ministère en raison des nombreuses autres priorités existant dans la région métropolitaine et des investissements importants requis.

2 ZONE D'ÉTUDE; DÉLIMITATION ET JUSTIFICATION

La limite ouest, dans la partie sud du projet, est située approximativement à 450 mètres du centre ligne de l'autoroute 25 déjà construite (voir carte 4). Cette limite permet d'inclure la partie du secteur résidentiel susceptible d'être affectée par le bruit. Plus au nord, à la hauteur de la rue Bombardier (4e avenue), la limite se déplace vers l'ouest pour suivre la ligne de transport d'énergie hydro-électrique; cet espace permet également d'inclure les zones vouées au développement domiciliaire susceptibles d'être affectées par le bruit.

Afin de pouvoir déterminer les impacts directs et indirects pour l'ensemble des composantes environnementales, la limite est suit la rue Colbert.

Située près du point de chute du projet (voies rapides de l'autoroute 25 actuelle), la rue Jarry constitue la limite sud. Elle est suffisante pour permettre d'évaluer les impacts sur les aspects visuels et sonores.

Quant à la limite nord, elle correspond à l'extrémité nord de l'échangeur à construire, soit la voie ferrée.

3 DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

3.1 MILIEU HUMAIN

3.1.1 UTILISATION DU SOL

La zone d'étude se situe majoritairement sur le territoire de la ville d'Anjou. Une partie de l'espace localisé au nord du boulevard Henri-Bourassa est intégré au territoire de la ville de Montréal. Pour toutes les informations concernant l'occupation du sol, le lecteur peut référer à la carte 4, s'il veut localiser les aménagements, équipements ou aux autres utilisations, dont il est question.

L'espace occupé dans la partie est de la zone d'étude, entre la voie de service de l'autoroute 25 et la rue Colbert, comprend principalement des industries dont quelques unes sont de fabrication, d'autres de services, et enfin quelques entrepôts (voir carte 4).

Un sous-centre d'entretien du ministère des Transports est localisé dans la partie sud du projet, en bordure ouest de l'autoroute 25. Ce sous-centre comprend un terrain d'entreposage de différents équipements de même qu'un "igloo" servant à l'entreposage de sels de déglacage.

Les résidences unifamiliales et bifamiliales en rangée composent la majeure partie de l'espace entre les rues Jarry et Bombardier, à l'ouest du terrain occupé par le sous-centre d'entretien du ministère des Transports. Quelques industries légères sont implantées au nord de ce secteur résidentiel, à l'intérieur de l'ilôt délimité par les rues Jodoin, Bombardier, Renaude-Lapointe, et la voie de service ouest de l'autoroute. Plus au nord, un bâtiment industriel était en construction à proximité de la rue Bombardier, au moment de l'élaboration de cette étude. En fait, un développement industriel est prévu à court terme dans le quadrant nord-ouest

de l'intersection de la rue Bombardier et l'autoroute 25. Ce développement débutant à la rue Bombardier et se terminant au boulevard Henri-Bourassa devrait accaparer une bonne partie de l'espace consacré dans ce secteur à l'activité industrielle. Il s'agit également d'industries légères.

Trois corridors de transport d'énergie hydro-électrique traversent la zone d'étude; un dans une direction nord-sud constituant, au nord de la rue Bombardier, la limite ouest de la zone d'étude; deux autres dans un axe est-ouest, à proximité du boulevard Henri-Bourassa et près de la limite nord.

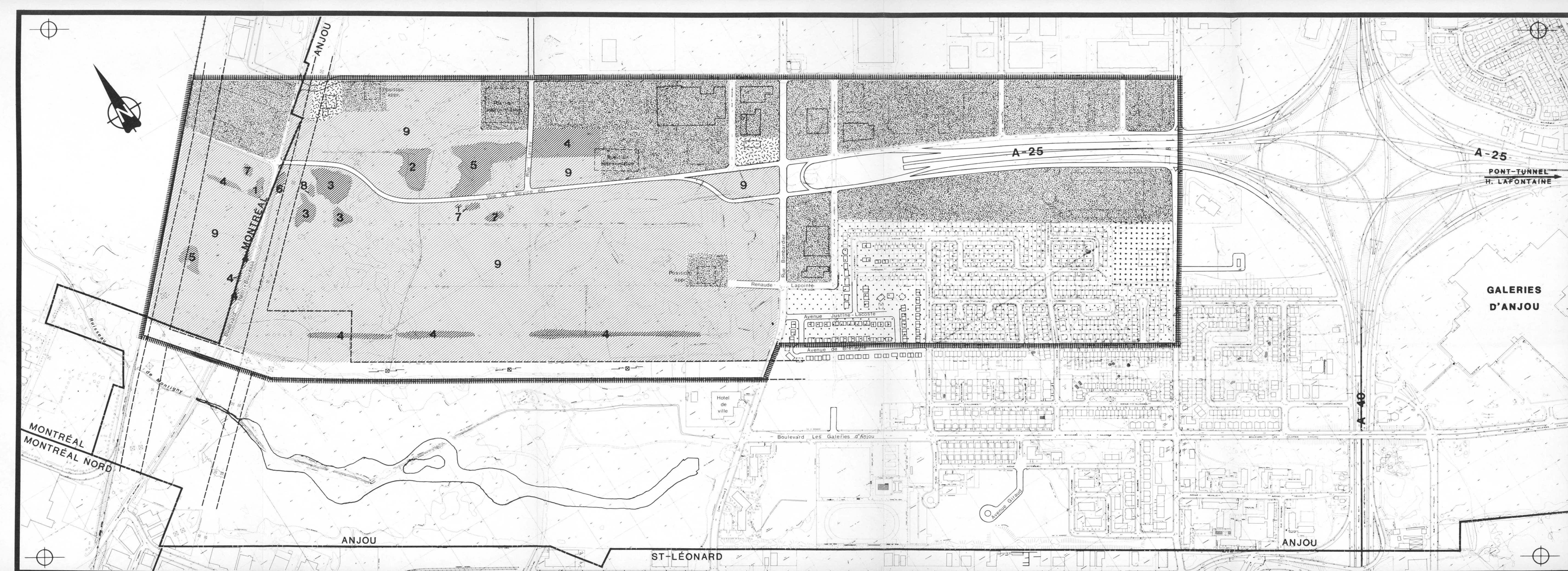
Un tronçon du réseau ferroviaire Canadien National traversant le nord de l'Ile de Montréal forme la limite nord de la zone d'étude.

La partie résiduelle de la zone d'étude est composée de terrains vacants en friche, ou de petites parcelles boisées.

Un fossé traverse la partie nord de la zone d'étude dans un sens est-ouest. Il s'agit d'un fossé canalisant les eaux fluviales du secteur industriel situé au nord-est de la ville d'Anjou vers le bassin de rétention de ces eaux, lequel est localisé à l'ouest du corridor de transport d'énergie hydro-électrique.

La présence d'une petite étendue d'eau, à l'ouest de la zone d'étude, amènera sûrement le lecteur lors du visionnement des différentes cartes, à s'interroger sur sa fonction. Ainsi même si ce plan d'eau se situe à l'extérieur de la zone d'étude, une brève description en est faite. Il s'agit d'un bassin de rétention des eaux provenant du réseau des égouts pluviaux situé dans la partie de la ville d'Anjou au nord de l'autoroute 40 (boulevard Métropolitain). Pour régler un problème de refoulement des eaux pluviales, et donc d'inondations survenant à certains moments, la municipalité a privilégié, comme solution, l'aménagement de lacs de retenue des eaux pluviales permettant de diminuer les pointes de débit de ruissellement en retardant l'évacuation de ces eaux. Ces eaux se déversent dans le ruisseau De Montigny, lui-même tributaire de la rivière des Prairies. Un aménagement paysagé encadre le bassin de rétention.

Enfin il est à souligner qu'une bonne partie de l'espace situé entre la rue Bombardier et le boulevard Henri-Bourassa, à l'ouest de l'autoroute 25, est utilisé comme site de dépôt à neige par la ville de Montréal-Nord.



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 AU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

UTILISATION DU SOL

- | | |
|---|---------------------------------------|
|  | RÉSIDENCE (Unifamiliale, bifamiliale) |
|  | INSTITUTION |
|  | INDUSTRIE |
|  | COMMERCE |
|  | VÉGÉTATION |
- 1: Érablière sucrière à caryer cordiforme.
 - 2: Chênaie à gros fruits.
 - 3: Frênaie rouge à chêne à gros fruits.
 - 4: Frênaie rouge.
 - 5: Peupleraie faux-tremble
 - 6: Peupleraie à feuilles deltoïdes
 - 7: Groupement à sumac vinaigrier
 - 8: Phragmitaie commune.
 - 9: Prairie anthropique.

--- CORRIDOR DE TRANSPORT D'ÉNERGIE
--- HYDRO-ÉLECTRIQUE.


ZONE D'ÉTUDE

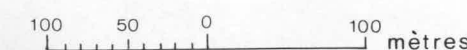
 **Gouvernement du Québec**
Ministère des Transports

Service de l'EnvironnementTechnicien: **Nicole Garneau**

Date: Mai 87

Echelle: 1:5,000

NO: 4



3.1.2 PATRIMOINE ARCHITECTURAL _____

La documentation du ministère des Affaires culturelles ayant trait au patrimoine architectural du Québec a été consultée afin de répertorier des bâtiments et autres éléments ethnographiques possédant les caractéristiques patrimoniales et susceptibles d'être localisés à l'intérieur de la zone d'étude. Il appert qu'aucun bâtiment possédant une valeur patrimoniale y est situé.

3.1.3 LES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION _____

Le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal et le plan de zonage de la ville d'Anjou confirment le rôle auquel est destiné le corridor de l'autoroute 25. Il est noté que la planification du territoire environnant a également été effectuée en considérant l'implantation éventuelle de l'infrastructure. Par exemple, des zones industrielles déjà construites ou prévues longent cette infrastructure. Ainsi de par la proximité à l'autoroute et aux voies de service, les zones industrielles profitent des facilités d'échange tout en servant de zones tampon aux secteurs résidentiels.

Tout le territoire non occupé à l'ouest de l'autoroute 25, au sud du boulevard Henri-Bourassa, est identifié comme une zone à développer en priorité. De même, différentes parties du quartier Rivière-des-Prairies dans la ville de Montréal (au nord de la zone d'étude) sont également inscrites comme zone à développer en priorité. Bien que ce secteur se situe à l'extérieur de la zone d'étude, il importe de le mentionner puisqu'il sera directement affecté, en terme d'accessibilité, par le projet.

3.2 MILIEU BIOLOGIQUE

3.2.1 VÉGÉTATION

Différents peuplements végétaux se retrouvent à l'intérieur de la zone d'étude (voir carte 4).

L'érablière sucrière à Caryer cordiforme située au nord-ouest de l'intersection 6^e avenue et boulevard Henri-Bourassa, constitue un des peuplements les plus intéressants de la zone d'étude puisqu'il s'avère un groupement terminal de milieu mésique.

Le peuplement localisé entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Larrey, à l'est de la voie de service est, forme également un peuplement intéressant puisqu'il est aussi considéré comme terminal.

Groupement de transition avancée, la frênaie rouge à Chêne à gros fruits, à l'ouest de la voie de service est, près du boulevard Henri-Bourassa, offre également un intérêt certain. Le Chêne à gros fruits est assez abondant et occupe toutes les strates arborescentes.

Plusieurs frênaies rouges ont été identifiées. Parfois, il ne s'agit que d'une rangée d'arbres en bordure de route ou une broussaille arbustive de terrain vague. En d'autres endroits, elles peuvent constituer un bois assez haut, en l'occurrence celui au sud de la rue Larrey, entre les rues Colbert et la voie de service est.

Le peuplement le plus étendu à l'intérieur de la zone d'étude, localisé au nord-est de l'intersection de la rue Larrey et de la voie de service est, est formé d'une peupleraie à Bouleau gris d'une hauteur inférieure à 10 mètres.

Une arbustaie de jeunes Peupliers à feuilles deltoïdes borde le boulevard Henri-Bourassa, et un groupement à Sumac vinaigrier a été observé entre le boulevard Henri-Bourassa et la voie ferrée. Ces deux peuplements sont de transition.

Observée près de la frênaie rouge, la phragmitaie commune se retrouve aussi à l'intérieur de la zone d'étude.

Désignées prairies anthropiques, à la carte 4, les zones de friche (herbacées, quelquefois arbustives) ou de terrains vagues couvrent une grande portion de l'espace à l'intérieur de la zone d'étude.

3.2.2 FAUNE

L'inventaire de la zone d'étude fut réalisé en décembre 1986, de sorte que peu de signes d'activité faunique ont été observés. Toutefois, l'analyse sommaire permet d'identifier les habitats potentiels pour le campagnol des champs, le rat surmulot, la couleuvre rayée, et plusieurs espèces d'oiseaux peu communes dans les villes. La rainette onicifère, la perdrix grise, la marmotte, la mouffette, le rat musqué et l'écureuil gris peuvent également compter parmi les espèces en présence.

3.3 MILIEU VISUEL

Le milieu à l'étude se situe dans un paysage de type urbain dont la particularité est d'offrir de grands dégagements visuels en raison de l'utilisation du sol (terrains vacants, zone industrielle). De façon générale tant par la diversité de l'utilisation du sol que par l'organisation spatiale de ses éléments, le paysage ne possède pas de caractère propre et offre peu de lisibilité.

Traversé par plusieurs corridors de transport (ligne de haute tension, certains aménagements de l'autoroute 25, voie ferrée, fossés de drainage) le paysage présente peu de mise en scène harmonieuse. Seul l'échangeur à l'intersection des autoroutes 40 et 25 offre un point de repère en raison de l'importance de ce point de convergence.

La zone d'étude est constituée de 4 unités de paysage qui se distinguent par l'utilisation du sol, par les types de vues qu'elles offrent et par l'ambiance qui est propre à chacune d'elles (voir carte 5). Ces unités de paysage sont formées des ensembles suivants:

- corridor routier de l'autoroute 25
- quartier résidentiel au sud-ouest de la zone d'étude
- parc industriel à l'est de la zone d'étude
- terrain vacant dans la partie nord de la zone d'étude

3.4 ARCHÉOLOGIE

La consultation de la documentation archéologique (Ministère des Affaires culturelles) indique qu'aucun site archéologique préhistorique ou historique n'est actuellement connu à l'intérieur des limites d'emprise des travaux prévus, ou à proximité de celles-ci. Aucune reconnaissance archéologique n'y a été tenue.

Les données colligées permettent de croire qu'il est improbable de découvrir des vestiges d'une occupation humaine ancienne à l'intérieur des limites du projet à l'étude en raison de l'absence de critères discriminants positifs. De façon particulière, il appert que la zone d'étude a été considérablement perturbée par des activités de prélèvement de la terre noire.

L'analyse des données culturelles et environnementales disponibles révèle que le potentiel archéologique de la zone d'étude doit être considéré comme faible.

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 AU
BOULEVARD HENRI-BOURASSA

MILIEU VISUEL

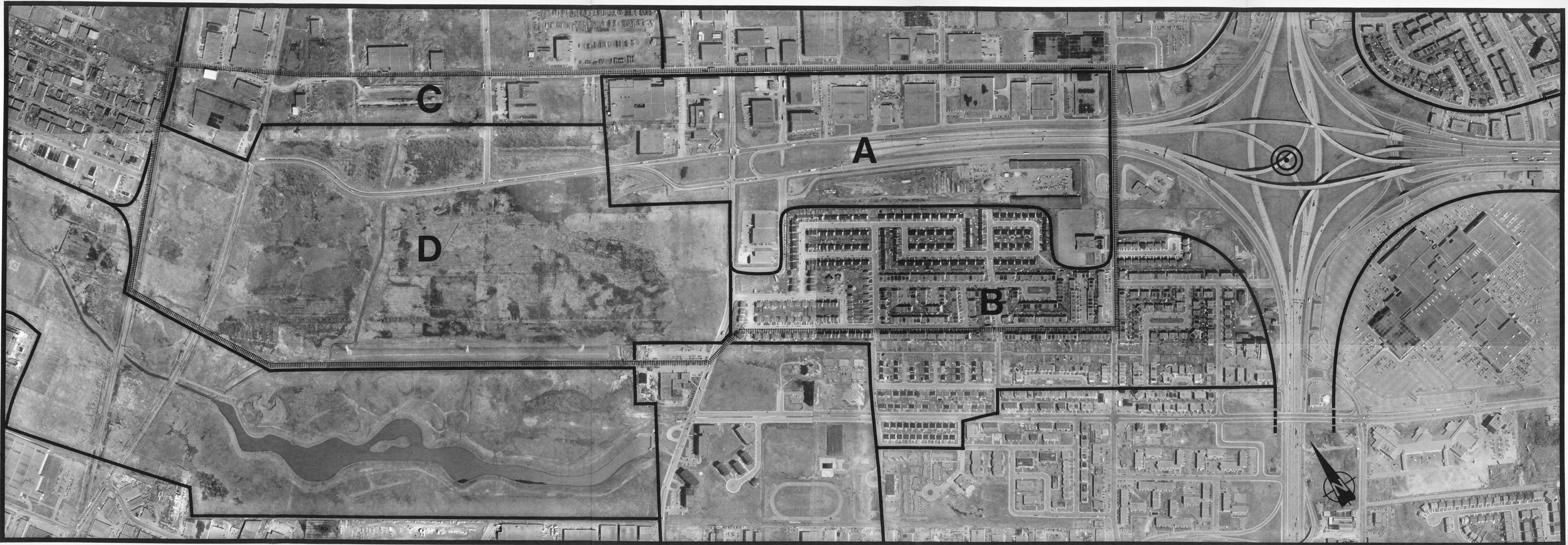
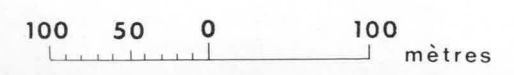
UNITÉS DE PAYSAGE

- A** Corridor routier de l'autoroute 25
- B** Quartier résidentiel
- C** Parc industriel
- D** Terrain vacant

-  Zone d'étude
-  Délimitation de l'unité de paysage
-  Point de repère

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien: Nicole Garneau Date: Mai 87
Échelle: 1: 5,000 NO: 5



4 IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION

4.1 MÉTHODOLOGIE

La qualification des impacts est liée à tout ce qui est exprimé dans l'étude en fonction d'un projet précis, que ce soit au chapitre de la problématique ou des inventaires. Elle résulte d'une démonstration édifiée tout au long de l'étude.

Pour permettre d'évaluer l'impact de chaque intervention sur une composante environnementale, les paramètres: intensité, étendue et durée, sont utilisés. L'intensité est définie selon le niveau de déséquilibre engendré sur le milieu. La durée correspond à la période durant laquelle le milieu subira des répercussions de l'action posée sur le milieu. L'étendue représente l'ampleur des répercussions au niveau spatial. Lorsque chacun de ces paramètres a été évalué, ils sont alors mis en relation sur la base de la réflexion et de la discussion afin d'obtenir une valeur résultante qualifiant l'impact. Bien que la démonstration par une analyse explicative est privilégiée, une grille d'évaluation apparaissant au tableau 1 est intégrée puisqu'elle illustre la démarche logique.

La localisation des impacts et mesures de mitigation apparaît à la carte 6.

4.2 MILIEU HUMAIN

Comme le ministère des Transports s'est porté acquéreur, dans les années 1960, de l'ensemble de l'emprise, la réalisation du projet ne requiert plus aucune expropriation.

TABLEAU 1 :

GRILLE D'ÉVALUATION DE L'IMPACT

DURÉE	INTENSITÉ	ÉTENDUE	IMPACT GLOBAL
PERMANENTE A LONG TERME	FORTE	RÉGIONALE	TRÈS FORT
		LOCALE	FORT
	MOYENNE	RÉGIONALE	FORT
		LOCALE	MOYEN
	FAIBLE	RÉGIONALE	MOYEN
		LOCALE	FAIBLE
A MOYEN TERME	FORTE	RÉGIONALE	FORT
		LOCALE	MOYEN
	MOYENNE	RÉGIONALE	MOYEN
		LOCALE	FAIBLE
	FAIBLE	RÉGIONALE	MOYEN
		LOCALE	FAIBLE
TEMPORAIRE	FORTE	RÉGIONALE	MOYEN
		LOCALE	FAIBLE
	MOYENNE	RÉGIONALE	MOYEN
		LOCALE	FAIBLE
	FAIBLE	RÉGIONALE	MOYEN
		LOCALE	NÉGLIGEABLE

Compte tenu que la planification du territoire a été effectuée en considérant l'emplacement et les effets autant structurants qu'environnementaux de l'infrastructure routière, le projet ne crée aucun impact négatif sur l'organisation spatiale du milieu. Au contraire, la réalisation des voies de service et des voies rapides, par les facilités d'échanges qu'elles génèrent, permettra d'inciter le développement industriel du secteur.

Ce projet s'inscrit dans les objectifs du schéma d'aménagement de même qu'il corrobore ses orientations. Il favorise également la séquence prévue pour le développement du secteur.

4.3 MILIEU BIOLOGIQUE

4.3.1 VÉGÉTATION

Les impacts les plus forts au niveau de la végétation sont liés à la destruction des bois existants près du boulevard Henri-Bourassa. Pour l'érablière sucrière à Caryer cordiforme l'impact est fort alors que pour les frênaies rouges, il est généralement considéré comme moyen. Les mesures de mitigation permettront de conserver de petites portions des bois, à l'intérieur des boucles d'échangeur avec cependant des conditions de drainage différentes (voir carte 6).

4.3.2 FAUNE

La zone d'étude ne comprend aucun habitat faunique rare ou d'une qualité exceptionnelle qui mérite une protection particulière. La construction de l'autoroute n'engendrera aucun impact significatif.

4.4 VISUEL

Les impacts au niveau visuel sont également créés par l'empiétement ou la disparition des massifs boisés au sud du boulevard Henri-Bourassa. Les mesures de mitigation visent à minimiser cet empiétement de même qu'elles permettent d'atténuer la perception des lignes d'énergie hydro-électrique traversant la zone dans un axe est-ouest.

Par ailleurs, l'impact fort occasionné par la proximité du trottoir à la voie de service est complètement mitigé par sa relocalisation à la limite de l'emprise.

La perception du site d'entreposage extérieur du sous-centre d'entretien du ministère des Transports sera mitigé autant pour les utilisateurs que pour les riverains, par la plantation d'une haie le long de la clôture délimitant le site et par l'intégration d'un plan d'aménagement paysager à la conception de l'écran sonore (voir section 4.6).

4.5 ARCHÉOLOGIE

Aucun site archéologique n'est actuellement connu à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude. L'analyse réalisée a permis d'identifier un potentiel faible pour l'ensemble du projet. Toutefois, advenant la découverte de vestiges ou de structures anciennes lors des travaux de construction, les responsables du chantier devront aviser le Ministère, et plus particulièrement son Service de l'environnement.

4.6 CLIMAT SONORE

Tel que signifié au premier chapitre, le débit de circulation est estimé, en 1990, à 28 000 véhicules/jour sur les voies de

service entre la rue Bombardier et le boulevard Henri-Bourassa; et ce dans l'optique du prolongement des voies de service vers le nord et en considérant que l'ensemble des aménagements géométriques et les contrôles de circulation seraient aménagés de telle sorte que les problèmes de circulation soient minimisés.

Pour des raisons de planification, l'étude de l'aspect sonore porte sur le niveau de bruit qui prévaudra lorsque le niveau de service C de l'ensemble de l'infrastructure sera atteint. Le débit de circulation correspondant au niveau de service C pour cette infrastructure est de 127 000 véhicules/jour. Le tableau no 2 montre le niveau sonore prévu selon ces données de circulation. Sans écran sonore, le bruit prévu dans le quartier résidentiel (intersection des rues Hérisson et Tourelles) sera de 67 dB(A) Leq 24 h. L'impact fort deviendra faible par la construction d'un écran sonore d'une hauteur de 5 mètres.

Une zone résidentielle est prévue au plan de zonage de la ville d'Anjou dans la partie nord-ouest de la zone d'étude. L'évaluation de l'impact de l'autoroute sur ce secteur ne peut être effectuée puisque la zone industrielle actuellement en construction, entre l'autoroute et ce futur quartier résidentiel, pourra agir comme zone tampon et provoquer ainsi un effet d'atténuation.

TABLEAU 2: NIVEAU SONORE SELON LA DISTANCE*

Distance en mètres de la ligne médiane des voies	Bruit en Leq 24h dB(A) prévu
50	74,3
100	69,4
150	66,4
200	64,5

* Lorsque l'infrastructure aura atteint le niveau de service C.

5 CONDUITE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX

L'application des mesures environnementales proposées ici est assurée grâce à leur intégration aux plans et devis de construction. De plus, le Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports, qui définit les droits et les responsabilités du Ministère et de l'entrepreneur mandaté pour réaliser les travaux, garantit une exécution convenable des travaux de construction. Durant la phase de construction de l'infrastructure, le surveillant voit à ce que les diverses dispositions inscrites aux plans et devis soient rigoureusement suivies.

CONCLUSION

Le projet de l'autoroute 25 principalement à l'intérieur de la ville d'Anjou engendre très peu d'impacts d'importance dans le milieu puisque d'une part l'expropriation est réalisée depuis plusieurs années, d'autre part l'aménagement du territoire s'est effectué en relation avec l'implantation éventuelle de cette infrastructure.

GLOSSAIRE

autoroute:	route à chaussées séparées, sans intersection, accessible seulement en des points aménagés à cet effet
bruit:	sensation auditive, désagréable ou gênante; phénomène acoustique produisant cette sensation
capacité de la route:	débit maximal que peut écouler une section de route de caractéristiques données
chainage:	mesure d'arpentage utilisée comme référence sur les plans techniques
chaussée:	surface aménagée de la route sur laquelle circulent les véhicules
dB:	abréviation de décibel; constitue l'unité de mesure du bruit dans le système international
débit journalier moyen annuel (D.J.M.A.):	rapport du débit annuel au nombre de jours de l'année
débit journalier moyen d'été (D.J.M.E.):	rapport du débit correspondant aux mois de juin, juillet, août et septembre par le nombre de jours considérés

déblai:	partie des terrassements comprenant le total des coupes de terrain à faire sur le tracé de la route à construire, dans les limites de l'emprise, suivant les plans et devis
échangeur:	système de routes comprenant un ou plusieurs croisements dénivelés permettant le passage de la circulation de l'une à l'autre de deux ou plusieurs routes
élément d'intérêt visuel:	évaluation de ce qui dans un paysage retient l'attention et captive l'esprit
emprise:	terrains servant au passage d'une route, d'une ligne électrique ou de télécommunication, etc.
étude d'impact (sur l'environnement):	étude consistant à déterminer, à mesurer et à évaluer les impacts d'un projet et à proposer des mesures de mitigation et/ou de compensation afin que le projet s'intègre bien au milieu
impact:	effet mesurable ou qualifiable d'un projet sur l'environnement
impact résiduel:	impact qui subsiste après l'application des mesures de mitigation
Leq 24 heures:	le niveau équivalent est la valeur moyenne des niveaux sonores mesurés pendant une période donnée, en l'occurrence 24 heures d'affilée
lisibilité visuelle:	possibilité d'interpréter un paysage, de le comprendre ou de lui associer une image

mitigation (mesure de):	action ou intervention servant à atténuer ou supprimer un impact sur l'environnement
niveau de service:	mesure qualitative du service rendu à l'usager de la route
organisation spatiale:	agencement que présentent les éléments du paysage
remblai:	matériaux provenant des déblais, des excavations, des fossés de décharge ou des bancs d'emprunt et placés sous la ligne de l'infrastructure
unicité:	caractère de ce qui est unique
unités de paysage:	se définit en fonction d'une synthèse du relief de la végétation, de l'utilisation du sol, des types de vue, dont l'ambiance lui est propre

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 126 317