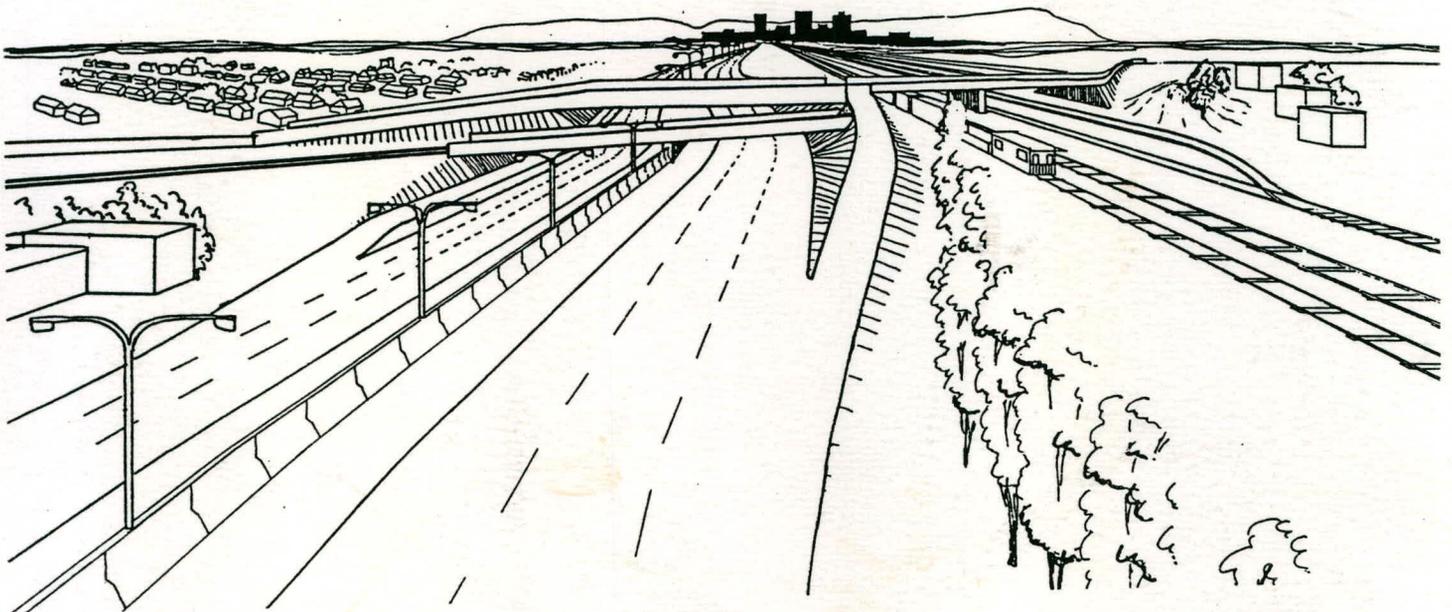




POUR CONSULTATION SEULEMENT



**ROUTE 112-116, ENTRE LES ÉCHANGEURS
CHARLES LEMOYNE ET ST-HUBERT,
INCLUANT L'ÉCHANGEUR EDNA-MARICOURT**

**VILLES DE LONGUEUIL ET ST-HUBERT
ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

RÉSUMÉ

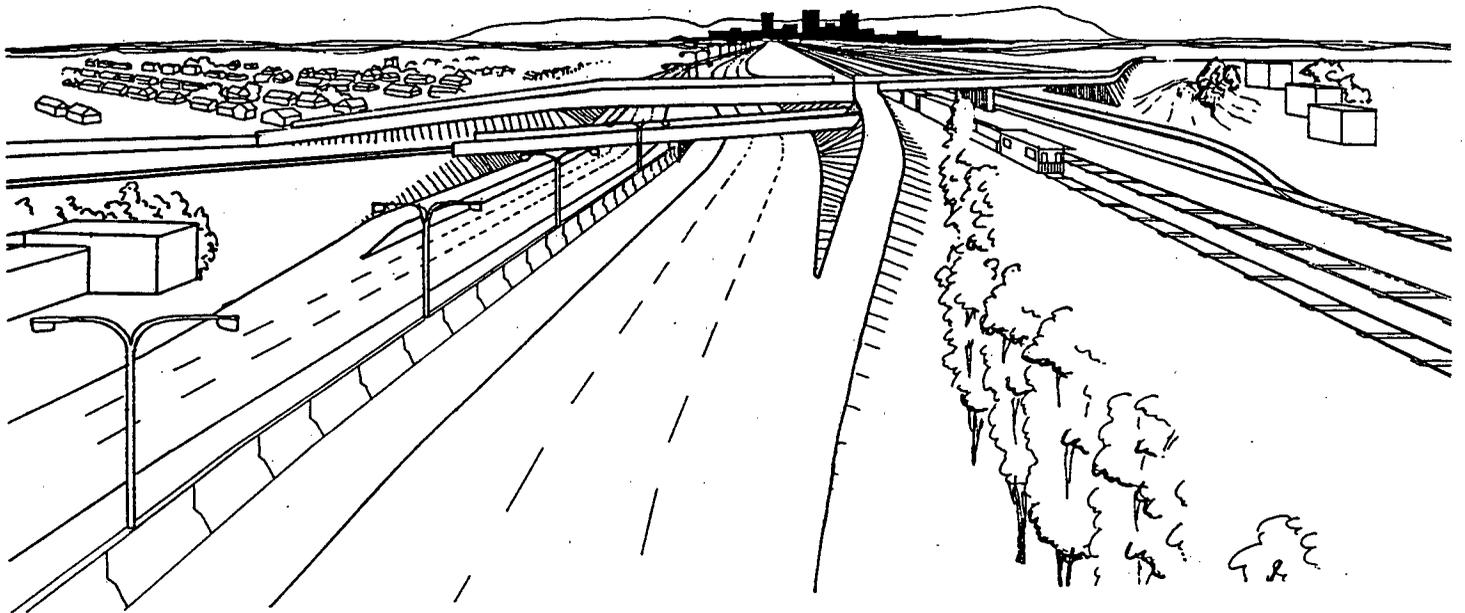
CANQ
TR
GE
CA
278
Rés.

plurim.
JUILLET 1990

192B

390294

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



**ROUTE 112-116, ENTRE LES ÉCHANGEURS
CHARLES LEMOYNE ET ST-HUBERT,
INCLUANT L'ÉCHANGEUR EDNA-MARICOURT**

**VILLES DE LONGUEUIL ET ST-HUBERT
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

RÉSUMÉ

pluram. **P**
JUILLET 1990

CANQ
TR
GE
CA
278
Rév.

RESUME

JUSTIFICATION DU PROJET

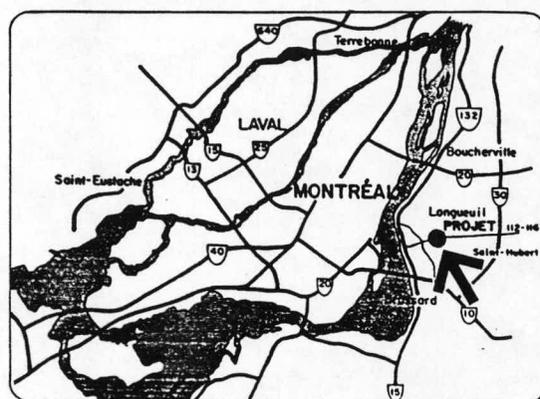
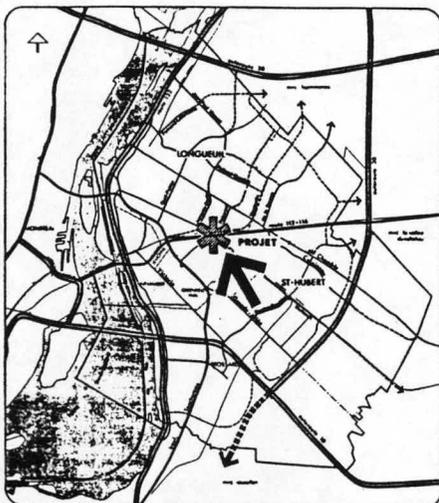
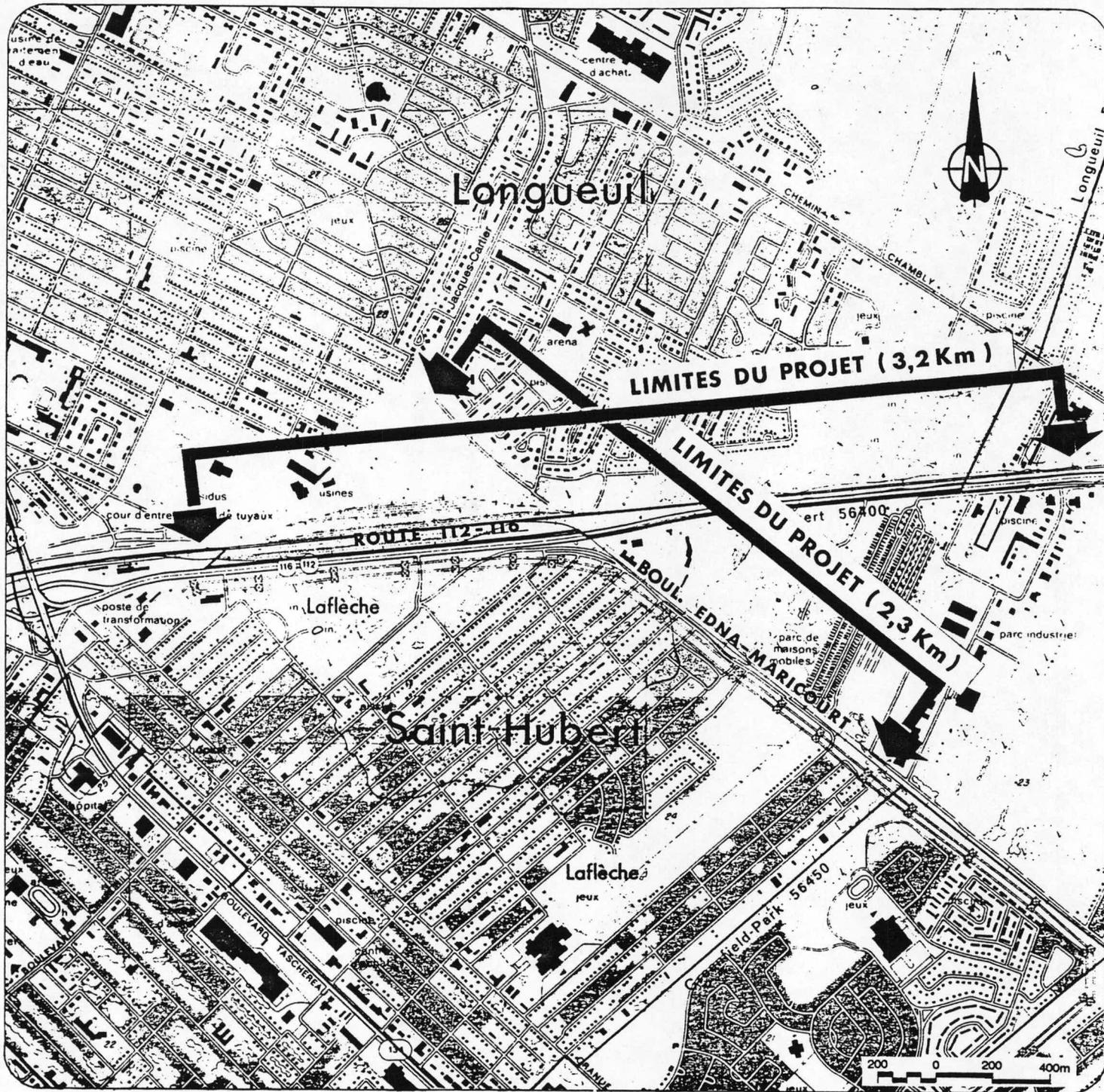
° LA VOCATION D'AUTOROUTE DE LA ROUTE 116

La route 116, dans son tronçon étudié, est perçue et considérée généralement par les usagers comme une autoroute. Cette vocation traduit trois caractéristiques spécifiques: son caractère interrégional; sa continuité avec deux autres tronçons déjà aménagés à trois voies de circulation dans chaque direction (entre Saint-Bruno et le pont Jacques-Cartier); l'importance de son volume de circulation nécessitant de bonnes conditions de sécurité et de fluidité (autoroute).

Le caractère interrégional de la route 116 n'est pas à démontrer puisque cette route relie des centres urbains satellites à la conurbation de Montréal. Selon la classification du Ministère des transports du Québec (M.T.Q.), il s'agit d'une route nationale.

La route 116 a trois voies de circulation dans chaque direction sur son trajet entre Saint-Bruno et le pont Jacques-Cartier, sauf dans son tronçon situé entre les échangeurs Saint-Hubert et Charles LeMoyne. Cette situation constitue une rupture de la continuité d'un axe routier interrégional. Une telle situation est potentiellement dangereuse pour l'utilisateur qui y circule comme sur une autoroute à accès contrôlé.

Cette route supporte déjà un fort débit qui justifie trois voies de circulation dans chaque direction. En effet, les résultats des comptages, effectués à la fin de 1985, indiquent des débits horaires de circulation de l'ordre de 2900 vph en direction de Montréal, entre 08h00 et 09h00 et de 3100 vph en provenance de Montréal l'après-midi, entre 16h00 et 17h00. Comme il n'existe que deux voies de circulation sur le tronçon de la route 116 à l'étude, on évalue la charge à environ 1450 vph à 1550 vph par voie de circulation, ce qui représente un niveau de saturation élevé sur cet élément routier.



ROUTE 112-116,
 ENTRE LES ÉCHANGEURS
 CHARLES-LEMOYNE
 ET ST-HUBERT INCLUANT
 L'ÉCHANGEUR
 EDNA-MARICOURT

figure 1.

LOCALISATION DU PROJET

° L'ACCES SECURITAIRE A LA ROUTE 116

L'étude des accidents a montré que 282 véhicules ont été impliqués, en 1984, dans 162 accidents sur le tronçon à l'étude, parmi lesquels 55 sont attribuables au dérapage et 91 aux collisions. L'analyse des dossiers suggère que la plupart des accidents ont été occasionnés par l'arrêt spontané des véhicules, soit pour éviter d'autres véhicules qui effectuent un virage à gauche ou en "U", soit pour arrêter au feu de circulation.

Sur le plan de l'accès sécuritaire à la route 116, il y a lieu de distinguer: l'accès aux propriétés riveraines situées au sud de la route 116, plus particulièrement à l'ouest de l'échangeur Saint-Hubert; et l'accès à la route 116 pour les usagers du secteur qui viennent ou désirent se rendre à Montréal.

En ce qui concerne l'accès aux propriétés riveraines, le nombre d'accidents indiqué plus haut montre bien les risques que représentait la situation en 1984. Les manoeuvres des véhicules provenant des propriétés riveraines représentent un potentiel de risque élevé de collision avec les véhicules circulant à haute vitesse. L'aménagement d'une voie de service complète au sud de la route 116 représente une solution idéale pour supprimer ce danger.

Pour faciliter l'accès à la route 116, vers Montréal, un feu de circulation a été installé sur cette route au niveau du boulevard Edouard. L'étude des dossiers d'accidents démontre le danger que constitue les manoeuvres d'arrêt à ce feu de circulation. En 1984, 80 véhicules étaient impliqués dans 38 accidents dont 26 étaient des collisions, le reste étant des dérapages. La construction d'un échangeur à la hauteur de la rue Edna permet de supprimer ce danger. En ce qui concerne la nécessité de cet accès, l'étude démontre qu'environ 900 véhicules emprunteraient l'échangeur Edna pour accéder à la route 116, si celui-ci était construit en 1985. Ce débit n'est pas négligeable puisqu'il requiert au moins une voie de circulation pour

accéder à la route 116.

A cause de l'inexistence de l'échangeur au moment de l'enquête, on peut considérer ce chiffre comme étant conservateur. En effet, une telle infrastructure induirait une nouvelle demande en déplacements.

° UNE LIAISON INTERMUNICIPALE

L'établissement d'une liaison intermunicipale reliant les secteurs résidentiels situés au sud de la route 116, dans les villes de Saint-Hubert et de Greenfield Park aux secteurs situés au nord de la 116 situés dans la ville de Longueuil est une priorité exprimée avec force dans le projet d'aménagement de la municipalité régionale du comté (M.R.C.) de Champlain. Les différentes villes directement concernées par cette liaison ont formulé des besoins par résolutions. Cette demande est justifiable à plus d'une raison:

- . Eliminer l'effet de barrière physique que constituent les voies ferrées et la route 116.
- . Donner un accès plus direct aux équipements régionaux.
- . Offrir la possibilité d'aménager une liaison piétonnière pour traverser la route 116 et la voie ferrée du C.N.

En se basant sur la situation existante, un volume de l'ordre de 300 véhicules par heure a été estimé pour emprunter le viaduc proposé à l'échangeur Edna. Bien que faible en chiffre absolu, ce volume pourrait être plus important avec le temps, en considérant les changements dans les habitudes de déplacement que pourrait constituer ce lien.

° LE TRANSPORT COLLECTIF

De toute évidence, l'échangeur Edna aura avant tout le grand mérite de briser le mur infranchissable que représentent la route 116 et la voie ferrée pour le transport collectif; il constitue de ce fait une liaison intéressante qui permettrait d'améliorer l'échange interne pour le transport collectif sur le territoire de la Rive-Sud.

La simulation de l'exploitation de trois lignes d'autobus démontre qu'il y aurait gain de temps significatif pouvant atteindre 15 minutes pour les zones immédiatement situées au sud-est de l'échangeur. De plus, elle a montré que près de 500 passagers traverseraient en autobus Edna en direction de Longueuil le matin et que si les circuits 9, 11 et 17 étaient mieux optimisés, ce volume pourrait devenir plus important.

Un second argument de poids est la nécessité de donner accès au corridor potentiel de transport en commun qu'est celui de l'emprise du C.N. pour la population des secteurs au sud de la 116. Advenant la mise en exploitation d'un système de transport en commun, à même l'emprise du C.N., le lien Edna constituerait le seul véritable point d'accès direct au corridor. Le lien permettrait d'accéder à des sites qui sont stratégiques au plan du rabattement des véhicules automobiles et des autobus, par rapport à ce territoire.

Il ressort donc que la possibilité de traverser la barrière que constitue la route 116 et la voie ferrée grâce à la construction de l'échangeur Edna offre des possibilités réelles d'amélioration pour le transport collectif.

DESCRIPTION DU PROJET

La réalisation du projet comporte essentiellement deux types d'intervention: la transformation en autoroute, selon les normes de conception géométrique, du tronçon de la route 112-116 compris entre les échangeurs Charles-Lemoyne et St-Hubert, selon une orientation générale est/ouest, ainsi que la construction d'un échangeur à la hauteur de la rue Edna-Maricourt devant notamment permettre l'élimination du croisement à niveau de la voie ferrée du CN et le prolongement de la rue Edna-Maricourt jusqu'au boulevard Jacques-Cartier dans Longueuil, selon une orientation générale sud/est-nord/ouest.

En fonction des diverses contraintes liées à la réalisation du projet (réalisation des travaux à l'intérieur d'un couloir où sont regroupées diverses fonctions urbaines de même que des infrastructures de transport telles les lignes d'Hydro-Québec et les voies ferrées du Canadien National), le ministère des Transports du Québec a procédé à l'élaboration de sept (7) scénarios d'intervention pour mener à bien le projet à l'étude.

A prime abord, les divers scénarios élaborés découlent principalement du problème soulevé par la présence de la voie ferrée du Canadien National recoupant actuellement à niveau la route 112-116 à la hauteur de la rue Edna-Maricourt. Dans l'optique d'un maintien de la voie ferrée sur son tracé actuel, trois premières options ont été considérées: (voir figure 2)

1. la solution 1A, qui prévoit la construction d'un seul échangeur à trois (3) niveaux à la hauteur de la rue Edna-Maricourt avec maintien de la voie ferrée à son niveau actuel, passage de la rue Edna-Maricourt en dépression sous la route 112-116, la cour de triage du Canadien National, et le futur boulevard Julien-Lord et finalement, passage de la route 112-116 en élévation.

2. la solution 1B qui prévoit également la construction d'un seul échangeur à trois (3) niveaux, avec passage de la rue Edna-Maricourt en élévation au-dessus de l'axe actuel de la route 112-116, de la cour de triage du Canadien National et du futur boulevard Julien-Lord, ainsi que le passage de la 112-116 en dépression.
3. la solution 1C, dont les caractéristiques géométriques sont essentiellement les mêmes que l'option 1B, à l'exception du tracé et du profil de la bretelle d'accès sud à la rue Edna-Maricourt.

Considérant que le réaménagement selon l'une ou l'autre de ces options entraînerait inévitablement le déplacement temporaire plus à l'est de la voie ferrée (en phase de construction) pour les besoins de maintenir en opération cet axe majeur de transport ferroviaire, le ministère des Transports a élaboré, sur la base d'une entente avec le Canadien National, diverses options prenant en considération le déplacement permanent de la voie ferrée, entraînant l'implantation d'infrastructures (échangeur et viaduc) à deux endroits sur le tronçon.

Quatre options considèrent des variantes d'aménagement en élévation ou en dépression de l'échangeur Edna-Maricourt et de la route 112-116 aux deux points d'intervention en prenant pour acquis que la voie ferrée doit, dans toutes les options, demeurer au niveau du terrain naturel (options 4A, 4B, 4C, 4D). (voir figure 2)

Indépendamment de l'option de réaménagement qui serait éventuellement retenue, les caractéristiques géométriques du tronçon réaménagé demeurent essentiellement les mêmes. Ainsi, afin de normaliser l'écoulement de la circulation, le réaménagement en autoroute de la route 112-116 entre les échangeurs Charles-Lemoyne et St-Hubert portera de 4 à 6 le nombre de voies de circulation, réparties sur deux chaussées séparées par une glissière rigide surmontée d'une clôture anti-éblouissement et d'un système d'éclairage central (luminaires de 400 watts type sodium haute pression).

L'ensemble des options proposent également l'aménagement d'une route de service bi-directionnelle du côté sud de la route à partir des accès prévus via le boulevard Edouard et la rue Edna-Maricourt; cette route de service aura deux voies de circulation et sera séparée des voies principales par une glissière rigide de type New Jersey coiffée d'une clôture anti-éblouissement.

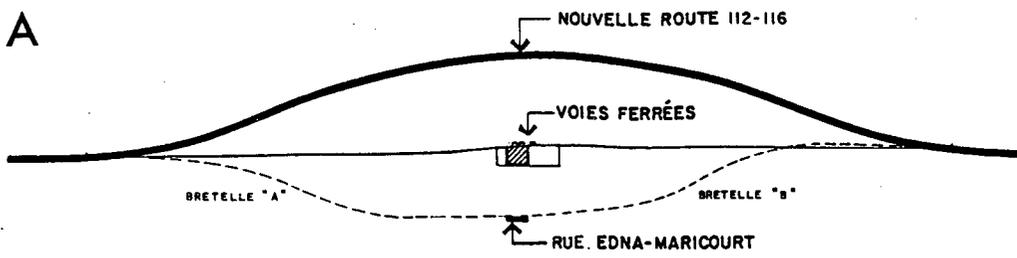
En fonction de ces réaménagements, la vitesse de référence sur cet axe sera portée à 110 km/h.

La construction du lien entre les villes de Longueuil et St-Hubert dans l'axe de la rue Edna-Maricourt sera réalisée sur une distance de 2,35 km, lien qui comportera 2 ou 4 voies de circulation selon les sections (passage de 4 à 2 voies du côté sud, sur le territoire de St-Hubert). La vitesse de référence sur cet axe sera de 70 km/h.

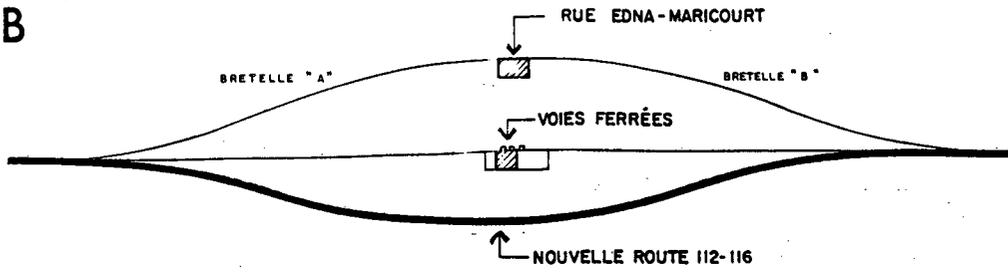
Les bretelles d'accès et sortie de la route 112-116 comporteront une seule voie de circulation alors que la voie de service et la voie de raccordement à la rue Edna-Maricourt seront conçues pour permettre une circulation bi-directionnelle.

Finalement, en plus de l'étagement nécessaire des voies au croisement de la route 112-116 avec la rue Edna-Maricourt ainsi qu'au croisement avec les voies ferrées du Canadien National, toutes les options prévoient un étagement au croisement d'Edna-Maricourt et du futur boulevard Julien-Lord dans la ville de Longueuil.

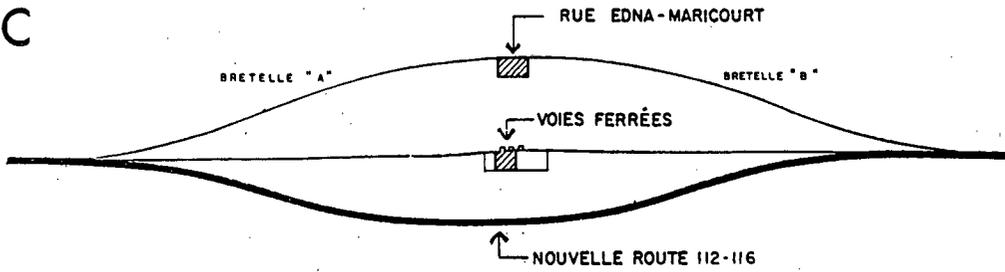
OPTION 1A



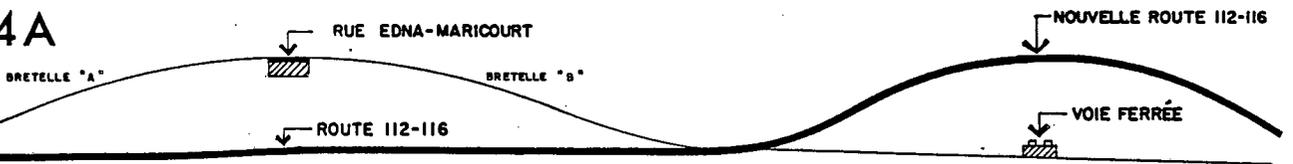
OPTION 1B



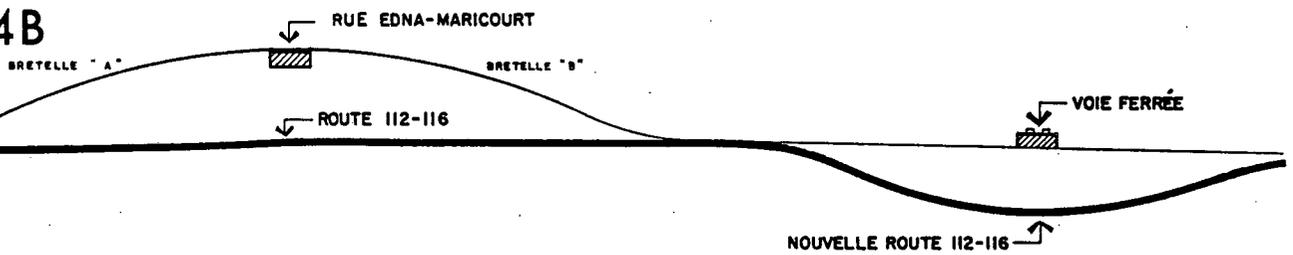
OPTION 1C



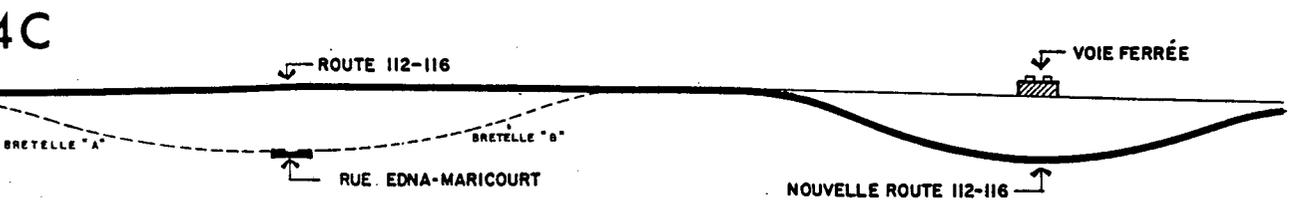
OPTION 4A



OPTION 4B



OPTION 4C



OPTION 4D

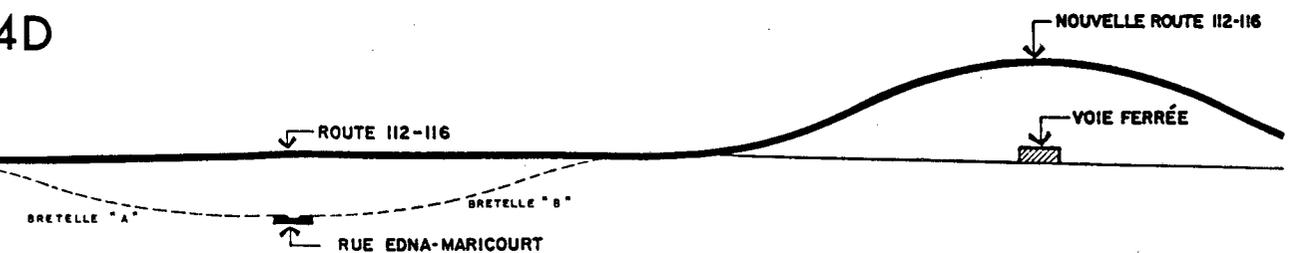


figure 2

DELIMITATION DE LA ZONE D'ETUDE

La délimitation de la zone a été établie en fonction de facteurs tels les répercussions sonores éventuelles générées par le projet sur le milieu, l'impact visuel des infrastructures sur les milieux riverains et les contraintes diverses sur le milieu habité liées aux phases d'expropriation, de construction et d'opération.

L'inventaire réalisé dans le milieu touchant autant l'environnement urbain que visuel ainsi que l'obtention de résultats sur les répercussions sonores du projet ne permettent pas d'anticiper un débordement des impacts au-delà d'un corridor de 600 mètres (300 mètres de part et d'autre des axes de circulation). (voir figure 3)

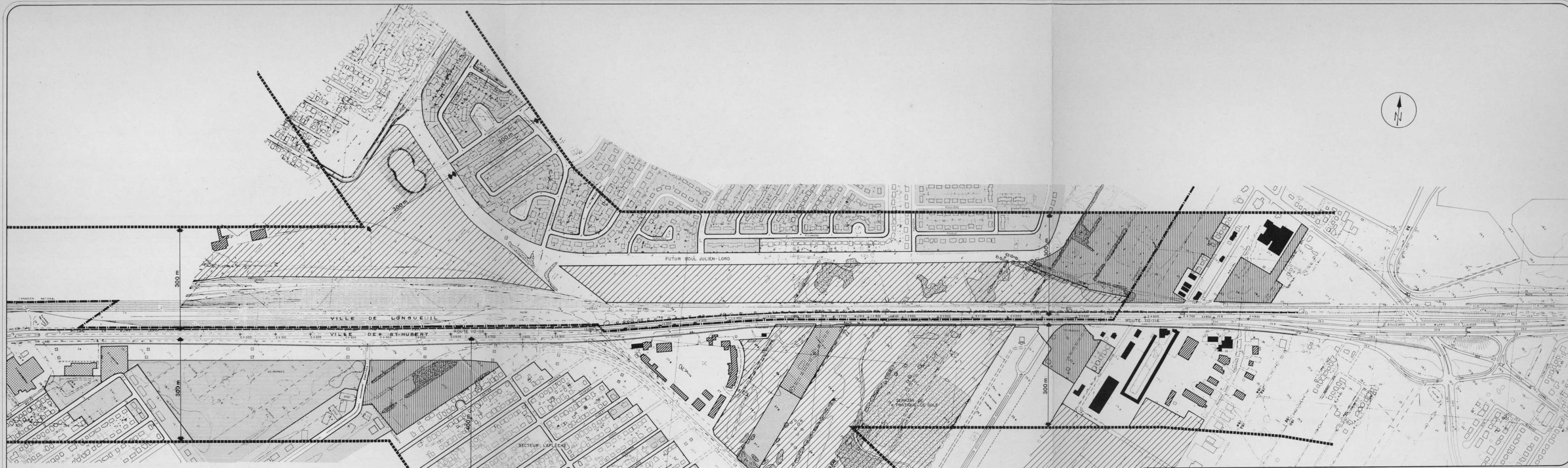
Ainsi, cette largeur permet de couvrir l'ensemble du milieu urbain affecté par des conditions sonores égales ou supérieures à L_{eq} (diurne) = 55 dB (A).

Les contraintes vis-à-vis de l'occupation du sol pouvant découler des phases d'expropriation, de construction des infrastructures et de l'opération sont comprises à l'intérieur du corridor de 600 mètres, et se concentrent essentiellement en périphérie de l'échangeur Edna-Maricourt.

La composante "circulation routière" ne constitue pas véritablement un facteur pouvant influencer l'étendue de l'aire d'étude considérant que les conditions, autant au niveau de la circulation régionale qu'inter-municipale, seront améliorées par le projet de réaménagement.

Les répercussions sur l'environnement visuel affecteront principalement les premières rangées d'habitations situées en front des axes de transport réaménagés, compte tenu de l'effet d'écran que jouent ces dernières sur celles situées plus en recul. En ce sens, une zone d'étude s'étendant sur 300 mètres de part et d'autre des équipements

projetés permettra de regrouper l'ensemble des riverains sensibles à une modification de l'environnement visuel du tronçon à l'étude.



ROUTE 112-116, ENTRE LES ÉCHANGEURS CHARLES-LEMOYNE ET ST-HUBERT, ET BOUL. EDNA-MARICOURT

ÉVALUATION DES RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES
utilisation du sol

LÉGENDE		
RÉSIDENTIEL FAIBLE DENSITÉ (UNIFAMILIAL ISOLÉ)	INSTITUTIONNEL	LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE
RÉSIDENTIEL MOYENNE DENSITÉ (BI, TRI, MULTIFAMILIAL)	RÉCRÉATIF	LIMITE MUNICIPALE
COMMERCIAL	VÉGÉTATION ARBORESCENTE	
INDUSTRIEL	VÉGÉTATION ARBUSTIVE	
AFFECTATION PROPOSÉE		INFRASTRUCTURES
RÉSIDENTIEL MOYENNE DENSITÉ (BI, TRI, MULTIFAMILIAL)	GAZ NATUREL	
COMMERCIAL	RÉSEAU TÉLÉPHONIQUE	
INDUSTRIEL	LIGNE DE TRANSPORT D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE	
INSTITUTIONNEL		

révisé: 05/1990
 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement
pluram
 Dessiné par CLAUDE LÉVELLÉ Date: 10/87

CARACTERISATION DU MILIEU

° LE MILIEU PHYSIQUE

Le territoire considéré dans le réaménagement de la route 112-116 est constitué d'un terrain très plat. Du côté nord de la zone d'étude soit, dans le territoire de la ville de Longueuil, une bande de terrains vacants, souvent mal drainés, longent la voie ferroviaire. Le territoire de la ville de Saint-Hubert, situé au sud de la route 112-116, est entrecoupé d'espaces vacants, également mal drainés. Un terrain vacant se retrouve aussi à l'ouest du boulevard Edouard. Plusieurs de ces terrains font l'objet de remblayages occasionnels et sont utilisés comme site de dépôt à neige.

A l'exception des zones remblayées, où des matériaux hétérogènes (sols de compositions diverses, ciment, bois, métal, etc.) ont été déposés, le terrain naturel est constitué d'une mince couverture de dépôts meubles, généralement de moins de 3 mètres d'épaisseur, allant dans certaines zones, jusqu'à 6 mètres de profondeur. Les dépôts meubles sont constitués, principalement, de till glaciaire reposant directement sur la roche en place et celui-ci contient, par endroits, des blocs au diamètre important.

Le socle rocheux est principalement constitué de schistes argileux, parfois fossiles et sensibles aux conditions climatiques (variation d'humidité et de température). Très rarement, des lits de calcaire peuvent également être rencontrés. Les excavations, dans ce type de socle rocheux, sont généralement aisées sur au moins 5 mètres avec une machinerie de capacité moyenne et sans le secours d'explosifs.

Le drainage de surface des zones résidentielles est assuré par les réseaux des villes de Longueuil et de Saint-Hubert. Les voies routières et ferroviaires sont bien pourvues de fossés latéraux, de même que certains terrains vacants. Malgré ces systèmes de drainage

existants dans certains secteurs, l'écoulement de l'eau souffre de quelques lacunes, entraînant la formation de mares d'eau, spécialement au printemps, lors de la fonte des neiges.

° LES COMPOSANTES BIOLOGIQUES

La végétation est principalement concentrée de part et d'autre du boulevard Edouard de même qu'au nord des voies ferrées, dans le prolongement de la rue Edna-Maricourt (dans les limites de la ville de Longueuil). La végétation dominante est de type herbacée et arbustive alors que la strate arborescente est principalement composée d'une lignée de peupliers de Lombardie (Populus nigra) située en bordure nord de la route 112-116, entre la traverse actuelle de la voie ferrée du C.N., à la hauteur de la rue Edna-Maricourt, et l'échangeur de Saint-Hubert (chemin Chambly). Un îlot d'arbres matures, occupant une surface d'environ 300 m², est également localisé à l'intersection du prolongement de la rue Edna-Maricourt et du futur boulevard Julien-Lord, projetée vis-à-vis la rue Duvivier, à Longueuil.

En rapport à la faune du milieu, autant l'interprétation du document photographique que la visite du site et que les documents consultés ne font état d'aucun habitat naturel unique ou privilégié pour le gîte, l'alimentation, la reproduction ou la migration d'une quelconque espèce animale.

° LES COMPOSANTES URBAINES

Le milieu bâti se résume à la présence de deux noyaux de développement, résidentiel dans la partie est du tronçon et industriel dans la partie ouest (cour de triage du C.N.). Cette homogénéité relative, perçue du côté nord, n'est pas une caractéristique propre au territoire de Saint-Hubert où les fonctions résidentielles et commerciales viennent s'enclaver entre des espaces à vocation industrielle.

Un axe ferroviaire majeur en remblai longe la route 112-116 du côté nord, avec un embranchement en direction sud-est (ligne en direction de Granby), recoupant la route 112-116 à la hauteur du futur échangeur Edna-Maricourt pour ensuite suivre parallèlement la rue Edna-Maricourt du côté est. Ces infrastructures ferroviaires sont complétées par une cour de triage du Canadien National, occupant toute la partie nord-ouest du tronçon, et s'étendant à partir des limites d'emprise du ministère des Transports du Québec sur une profondeur de 150 mètres.

Deux lignes de transport d'énergie électrique de 120 Kv longent la route 112-116, du côté sud, entre le poste de transformation d'Hydro-Québec et le futur échangeur Edna-Maricourt pour ensuite bifurquer en direction sud-est et suivre parallèlement la rue Edna, côté ouest. Des conduites de Bell Canada et de Gaz Métropolitain longent respectivement les côtés nord et sud de la route 112-116.

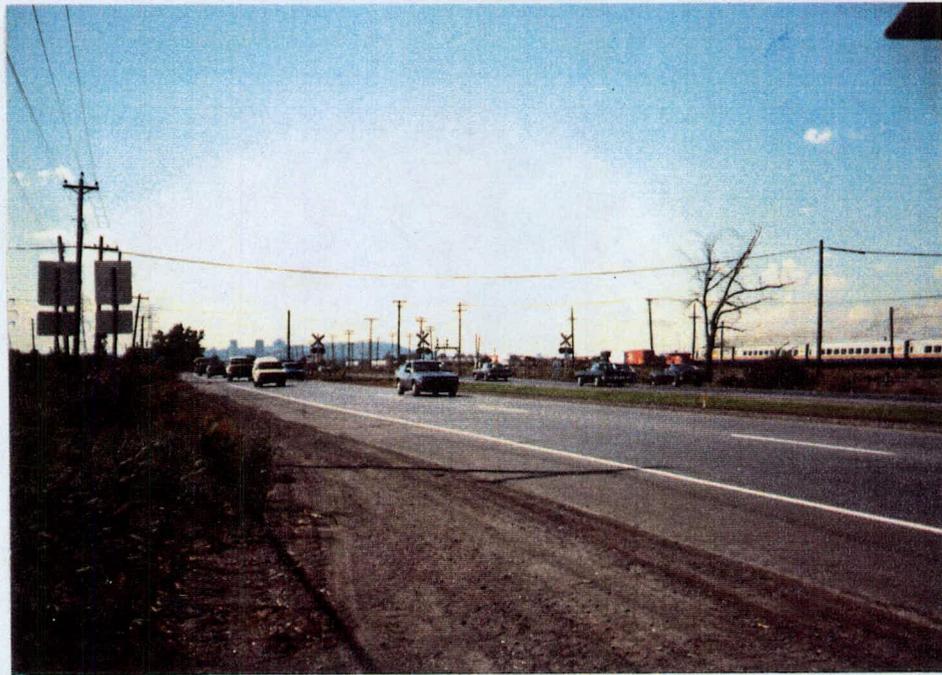
Le réseau d'autobus de la Société de transport de la Rive-sud de Montréal dessert la zone d'étude par le biais de divers circuits dont cinq empruntent la route 112-116 entre les échangeurs Charles-Lemoyne et Saint-Hubert.

La route 112-116 représente l'un des trois axes majeurs est-ouest utilisés pour les communications inter-rives, donnant un accès relativement direct aux ponts Victoria et Jacques-Cartier (les deux autres axes étant les autoroutes 10 et 20 via le pont Champlain et le pont tunnel Louis-H. Lafontaine).

D'ailleurs, mise à part la route 134 (boulevard Taschereau) d'orientation nord-sud, la configuration du réseau routier régional respecte une orientation générale est-ouest.



Les peupliers de Lombardie, le long de la route 112-116, ont pour effet d'accentuer l'effet de perspective



On aperçoit à droite la cour de triage du C.N. qui constitue un élément majeur du paysage. Le centre-ville se découpe en arrière-plan

figure 4

Photos de la zone d'étude

Les communications intermunicipales d'orientation nord-sud sont donc déficientes et s'expliquent en bonne partie par la présence d'obstacles structurants d'orientation est-ouest (principalement la cour de triage et les voies ferroviaires du C.N.). En ce sens, la construction d'un échangeur permettant une liaison inter-municipale d'orientation nord-sud ne peut avoir qu'un effet bénéfique sur la circulation en général.

Les orientations prévues dans le cadre du schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté de Champlain, privilégient une consolidation des fonctions résidentielles et commerciales dans la partie ouest du tronçon, favorisant par contre une diversification de l'activité industrielle dans la partie est, réservant à de l'industrie de haute-performance les espaces vacants situés à l'ouest du parc des maisons mobiles, et permettant le développement de l'industrie légère dans le secteur du boulevard Losch (parc industriel de Saint-Hubert).

Du côté nord de la route 112-116, sur le territoire de Longueuil, l'ensemble des espaces vacants en front sur la route régionale sont essentiellement réservés à l'implantation d'infrastructures de services (boulevard Julien-Lord devant servir de voie de ceinture au quartier résidentiel) et d'implantation de fonctions industrielles, essentiellement rattachées à de l'industrie de haute-performance. Cette approche, telle que proposée dans le cadre du schéma d'aménagement, implique avant tout qu'une relocalisation des installations ferroviaires du C.N. soit réalisée. Ces orientations sont confirmées par le zonage local.

Aucun site archéologique, préhistorique ou historique n'est actuellement connu à l'intérieur des limites d'emprise des travaux prévus. L'analyse théorique a permis d'identifier un potentiel archéologique faible pour l'ensemble du projet.

° LE CLIMAT SONORE ACTUEL

Des relevés sonores, effectués du 13 au 17 janvier 1986, concluent à une plus grande sensibilité à l'impact de la future autoroute de la zone résidentielle des rues Cartier, Langevin et Georges (quartier Laflèche à Saint-Hubert), compte tenu du faible niveau sonore diurne 55 dB (A) et nocturne 40 dB (A) alors enregistré actuellement

En ce qui concerne le parc de maisons mobiles sur le territoire de la ville de Saint-Hubert, les premières unités résidentielles sont assez exposées au bruit avec un Leq d'environ 64 dB (A). Ce n'est qu'après la cinquième rangée de maisons que le niveau sonore décroît assez rapidement. Un bâtiment, récemment construit près du parc de maisons mobiles, atténue l'impact sonore pour une partie seulement des maisons mobiles, mais ne change pas le climat sonore d'ensemble.

Du côté de Longueuil, dans les secteurs de l'avenue Richmond, de l'avenue Rigaud et de l'avenue Duvivier, le niveau sonore se situe autour de 50 dB (A). Il augmente légèrement à l'extrémité des rues Dupont et Roberval (55 dB (A)). Le niveau de bruit, propre au quartier, est plus élevé sur la rue Duhamel, sur l'avenue Lyon et sur la Terrasse des Saules. Cette constatation est importante pour évaluer l'impact de la future rue Edna-Maricourt.

Enfin, dans le petit secteur résidentiel de la rue Desautels, sur le territoire de la ville de Saint-Hubert (limite nord-est de la zone d'étude), le talus de la voie du CN constitue déjà un écran potentiel (avec une hauteur d'environ 1,8 m au-dessus des voies de circulation) pour les résidences situées à proximité de la route 112-116.

Des analyses statistiques de 24 heures, réalisées par le Ministère, constatent en effet l'influence des opérations ferroviaires pendant certaines heures plutôt calmes. Le secteur le plus affecté est à l'extrémité de la rue Dupont. Le bruit de fond nocturne est toutefois plutôt bas dans le quartier Laflèche à Saint-Hubert.

° ANALYSE DU PAYSAGE

La valeur attribuée au paysage est considérée comme moyenne et, en ce sens, implique que toute intervention pouvant modifier le paysage actuel entraînera des répercussions d'un point de vue visuel, dont l'intensité pourra varier selon les caractéristiques ou encore selon le rôle joué par chacun des éléments constituant l'environnement visuel des différents observateurs, à la fois usagers et riverains.

EVALUATION PRELIMINAIRE DES OPTIONS DE REAMENAGEMENT PROPOSEES

Une première évaluation des options de réaménagement proposées fait ressortir l'intérêt des solutions 1B, 1C et 4B, si l'on tient compte non seulement des considérations environnementales, mais également des coûts de réalisation du projet.

La solution 1A, comparable à la solution 4B en terme d'impacts environnementaux générés (acquisition de terrains, servitudes de non-accès, climat sonore...), entraînent des déboursés supplémentaires de l'ordre de 40% par rapport aux options 1B et 4B, et de 50% par rapport à l'option 1C. La même observation peut être faite pour la solution 4C quoique les déboursés supplémentaires soient de l'ordre de 25% par rapport aux coûts des options 1B et 4B.

Les solutions 4A et 4D se démarquent quant à l'importance des répercussions environnementales qu'elles sont appelées à générer sur le milieu, particulièrement au niveau visuel, compte tenu que l'on prévoit des infrastructures en élévation.

Pour des motifs environnementaux et financiers, une évaluation plus exhaustive des répercussions sur le milieu est envisagée pour les options 1B, 1C, 4B et 4C. A cette étape de l'étude, les options 1A, 4A et 4D sont donc retranchées.

REPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES ET MESURES D'ATTENUATION

L'analyse des répercussions environnementales permet de constater que les quatre (4) options de réaménagement (1B, 1C, 4B, 4C) génèreraient des impacts relativement similaires dans le milieu, notamment en phase de construction et d'exploitation des infrastructures routières. (voir tableau 1).

Seule la création de servitudes de non-accès prévue le long de la voie de service permet véritablement de faire ressortir l'intérêt des options 1B et 1C par rapport aux options 4B et 4C; la réalisation de ces deux dernières options causerait effectivement un tort sérieux aux fonctions commerciales et industrielles situées du côté sud de la route 112-116, par la disparition des accès à la voie de service.

Soulignons le maintien d'un impact résiduel d'intensité moyenne caractérisant les options 4B et 4C, et découlant de la difficulté de mise en valeur des terrains industriels le long de la voie de service de la route 112-116 (servitudes de non-accès). Cette contrainte demeure importante puisque le milieu traversé par la route a un potentiel industriel marqué. Ces motifs de nature urbanistique font ressortir l'intérêt des options 1B et 1C.

Les répercussions sonores du projet en milieu résidentiel sont importantes dans l'une ou l'autre des options étudiées; toutes nécessitent la mise en place de mesures d'atténuation.

L'impact résiduel du climat sonore sur le milieu, suite à la mise en place des mesures d'atténuation, fait bien ressortir l'intérêt des options 1B et 1C.

Ainsi, hormis l'impact résiduel fort qui pourra être noté pour les premières résidences situées en bordure de le futur boulevard Edna-Maricourt (secteur des rues Dubuisson et Terrasse des Saules), niveau d'impact qui demeure par ailleurs constant pour l'ensemble des options

considérées, les options 1B et 1C entraînent peu de conséquences sur le secteur de Longueuil, en raison notamment de l'aménagement en remblais des bretelles d'entrée et de sortie nord de la route 112-116. Des mesures d'atténuation sont toutefois nécessaires dans ce secteur, pour les quatre (4) options.

Du côté de Saint-Hubert, la mise en place de murs-écran, nécessaire pour toutes les options, s'avère plus profitable dans le cas des options 1B et 1C, et plus particulièrement pour l'option 1C.

Les coûts de construction des écrans sonores demeurent à peu de choses près les mêmes pour l'ensemble des options; toutefois, si l'on ajoute les coûts prévisibles en phase d'expropriation (compensation financière pour la station-service, aménagement d'accès aux terrains industriels du côté de Saint-Hubert, aménagement d'un chemin d'accès au cimetière) qui demeurent propres aux options 4B et 4C, il en découle que les coûts globaux rattachés à la réalisation de l'ensemble des mesures seront moindres pour les options 1B et 1C.

Au niveau visuel, les résultats d'analyse ne permettent pas véritable de faire ressortir un intérêt marqué pour l'une ou l'autre des solutions; il faut souligner un léger avantage des solutions 1C et 4C qui favoriseraient le mieux l'intégration du projet dans le milieu par leurs nombreux aménagements en dépression. Notons spécialement l'intérêt de l'option 1C pour les résidents du quartier Laflèche (aménagement en dépression du prolongement du boulevard Edouard et de la bretelle d'accès au boulevard Edna-Maricourt.

Sur la base de ces observations se dégage un intérêt plus marqué pour les options 1B et 1C qui permettent la meilleure insertion du projet dans le milieu. L'option 1C, en plus d'être favorable en terme environnemental, peut être réalisée à un coût inférieur aux trois autres options considérées (de l'ordre de 2 millions de dollars par rapport aux options 1B et 4B et 8 millions par rapport à l'option 4C). L'option 1C est donc privilégiée dans le cadre du projet de

réaménagement de la route 112-116.

En dernier lieu, la présente étude recommande aux villes de Longueuil et Saint-Hubert de maintenir, via leur réglementation d'urbanisme, le développement des espaces résidentiels à l'extérieur de l'aire caractérisée par des conditions sonores supérieures à L_{eq} (diurne) = 55 dB(A).

PRINCIPAUX IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION RETENUES POUR L'OPTION 1C

(Voir carte des impacts et mesures d'atténuation à la fin du rapport)

Les principaux impacts sur le milieu associés à la réalisation de l'option 1C sont d'ordre urbain et visuel.

En premier lieu, l'accroissement de circulation sur la rue de Gaule (ville de Saint-Hubert), qui deviendra le seul axe de communication à la rue Edna-Maricourt dans le secteur du quartier Laflèche, entraînera une baisse du niveau de tranquillité et de sécurité actuellement retrouvées sur cette rue; aucune mesure d'atténuation n'étant envisagée, l'impact résiduel sera moyen.

Au niveau sonore, les impacts de l'option 1C sont significatifs pour les secteurs résidentiels du quartier Laflèche et des maisons mobiles à Saint-Hubert.

Dans le quartier Laflèche, il est proposé d'installer un mur-écran selon trois variantes possibles, dépendamment de la possibilité ou non que soit construit un centre commercial de quartier au nord de la rue Cartier; l'une ou l'autre des variantes permettrait d'obtenir des atténuations significatives des niveaux de bruit provenant des voies principales de la route 112-116. L'impact sonore résiduel dans ce secteur demeure faible.

Dans le cas des maisons mobiles, il est proposé de construire un écran

sur la propriété privée riveraine à la voie de service pour la section résidentielle seulement. Aucun écran n'est prévu face aux établissements commerciaux dans ce secteur, afin de préserver leur visibilité sur la route 112-116.

Au niveau visuel, l'option 1C engendre des impacts importants pour les résidants habitant le secteur délimité par les rues Dubuisson et Duvivier (Longueuil); le prolongement de la rue Edna-Maricourt vient effectivement porter les activités de la route à proximité des propriétés entraînant une fermeture du champ visuel. Considéré comme fort, l'impact peut être ramené à un niveau faible par une série de plantations (végétation arbustive et arborescente) dans les limites d'emprise du ministère des Transports du Québec où l'espace le permet.

Du côté de la ville de Saint-Hubert, l'option 1C présente un intérêt marqué du point de vue visuel, compte tenu entre autres des aménagements en dépression (prolongement du boulevard Edouard et route d'accès à la rue Edna-Maricourt). Seul l'aménagement de la rue Edna-Maricourt, prévu en élévation, vient modifier l'environnement visuel, encore que l'impact soit considéré faible compte tenu des aménagements existants (cour de triage, entreprise de construction, lignes de transport d'énergie électrique) qui donnent au paysage une bonne capacité d'absorption. Globalement, l'impact visuel de l'option 1C est considéré comme faible pour les résidants de Saint-Hubert.

La principale mesure de mitigation proposée consiste à procéder à la plantation d'arbustes et couvre-sol dans le talus de la rue Edna-Maricourt, de manière à minimiser l'impact visuel de la structure en élévation. L'installation éventuelle d'un mur-écran dans ce secteur nécessiterait également la mise en place de végétation.

Pour les usagers de la route 112-116, l'option 1C présente très peu d'impacts. Seul le passage au niveau du futur échangeur Edna-Maricourt créera un changement marqué de l'environnement visuel. Considéré comme moyen, l'impact est atténuable par un aménagement des talus de la

section de route en dépression à l'aide d'arbustes et couvre-sol.
L'impact résiduel serait faible.

Constituant globalement l'option présentant les meilleures possibilités d'insertion dans le milieu, l'option 1C est également la plus intéressante en terme de coûts de réalisation du projet, qui demeurent de l'ordre de deux millions de dollars inférieur à la moins coûteuse des autres solutions (solution 1B).

TABLEAU 1
SYNTHÈSE DES
IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

A. PHASE D'EXPROPRIATION¹

<u>Localisation</u>	<u>Description d'impact</u>	<u>Mesure d'atténuation</u>	<u>Impact résiduel</u>
	-1-		
Rue de Gaulle, ville de St-Hubert (options 1B, 1C, 4B, 4C)	Perturbation du niveau de tranquilité dans le secteur de la rue de Gaulle (seul accès éventuel à la rue Edna- Maricourt, côté sud de la route 112- 116) . impact global moyen et permanent	Aucune	Moyen
	-2-	-1-	
Chainage 1 + 480 (options 4B et 4C)	Elimination des accès à la voie de service en front de la station-service . impact global fort et permanent	Compensation financière	Nul
	-3-	-2-	
Chainage 1 + 420 à 2 + 300 (options 4B et 4C)	Elimination d'accès potentiels en front de terrains industriels. . impact global fort et permanent	Aménagement d'accès aux terrains industriels via la rue Edna-Maricourt	Moyen

¹ Les numéros associés à la description des impacts et mesures de mitigation font référence aux numéros inscrits sur les planches 3 et 4 jointes en annexe.

A. PHASE D'EXPROPRIATION (suite)

<u>Localisation</u>	<u>Description d'impact</u>	<u>Mesure d'atténuation</u>	<u>Impact résiduel</u>
	-4-	-3-	
Chaînage 1 + 650 (options 4B et 4C)	Elimination des accès en front du cimetière. Proposition de tracé inadéquate. . impact global fort	Aménagement d'un accès via la rue Edna-Maricourt, selon un tracé permettant d'accéder au cimetière en front de la propriété.	Nul

B. PHASE DE CONSTRUCTION

<u>Localisation</u>	<u>Description d'impact</u>	<u>Mesure d'atténuation</u>	<u>Impact résiduel</u>
	-5-	-4-	
Ensemble du tronçon (options 1B, 1C, 4B, 4C)	Erosion des sols suite aux opérations de décapage de sol. . impact global faible et temporaire	Arrosage périodique des chemins en construction. Engazonnement et/ou plantation des sols décapés à la fin des travaux.	Négligeable
	-6-		
Ensemble du tronçon (options 1B, 1C, 4B, 4C)	Amélioration du drainage. . impact global positif		Positif
	-7-	-5-	
Secteur des rues Cartier, Langevin et Georges à Saint- Hubert Secteur terrasse des Saules, terrasse Douville et rue Dubuisson à Longueuil (options 1B, 1C, 4B, 4C)	Retombées des activités de construction en milieu résidentiel (poussières, odeurs, climat sonore) . impact global faible et temporaire	Limiter les heures de travaux (7:00 à 21:00 heures) Pavage des voies de déviation et arrosage périodique des chemins en construction Mesures et contrôle des vibrations occasionnées par le dynamitage	Négligeable

B. PHASE DE CONSTRUCTION (suite)

<u>Localisation</u>	<u>Description d'impact</u>	<u>Mesure d'atténuation</u>	<u>Impact résiduel</u>
	-8-	-6-	
Secteur du parc de maisons mobiles (options 4B et 4C)	Retombées des activités de construction en milieu résidentiel (poussières, odeurs, climat sonore) . impact global faible et temporaire	Limiter les heures de travaux (7:00 à 21:00 heures) Pavage des voies de déviation et arrosage périodique des chemins en construction Mesures et contrôle des vibrations occasionnées par le dynamitage	Négligeable
	-9-	-7-	
Ensemble du tronçon (options 1B, 1C, 4B, 4C)	Congestion de la circulation aux heures de pointe . Impact global faible	Maintenir des voies additionnelles de circulation dans le sens des flux de circulation (en direction ouest le matin et en direction est le soir)	Négligeable
	-10-	-8-	
Chainage 1 + 200 à 2 + 900 (options 1B, 1C, 4B, 4C)	Coupe des peupliers de Lombardie localisés du côté nord des voies rapides . impact visuel fort pour les usagers	Procéder à une nouvelle plantation de peupliers de Lombardie	Nul

C. PHASE D'OPERATION

<u>Localisation</u>	<u>Description d'impact</u>	<u>Mesure d'atténuation</u>	<u>Impact résiduel</u>
	-11-	-9-	
Habitations situées du côté nord de la rue Cartier (option 1B)	Eclairage accru dans les aires de séjour extérieures par l'installation de luminaires le long de la voie d'accès à la rue Edna-Maricourt . impact global moyen et permanent	Orientation des luminaires visant à minimiser la diffusion de lumière à l'extérieur des voies de circulation Aménager un écran de végétation arborescente et/ou protéger la lisière boisée existante en période de travaux.	Faible
	-12-	-9A-	
Habitations du secteur terrasse des Saules, terrasse Douville et rue Dubuisson (options 1B, 1C, 4B et 4C)	Eclairage accru dans les aires de séjour extérieures et intérieures par l'installation de luminaires le long de la rue Edna-Maricourt . impact global moyen et permanent	Orientation des luminaires visant à minimiser la diffusion de lumière à l'extérieur des voies de circulation. Aménager un écran de végétation arborescente et/ou protéger la lisière boisée existante en période de travaux.	Faible
	-13-	-9B-	
Secteur des rues Dubuisson à Duvivier, ville de Longueuil (options 1B, 1C, 4B et 4C)	Accroissement des conditions sonores suite à la construction de la rue Edna-Maricourt . impact global fort et permanent	Construction d'un mur-écran de 4.0 mètres. (Voir planche 4)	Faible

C. PHASE D'OPERATION (suite)

<u>Localisation</u>	<u>Description d'impact</u>	<u>Mesure d'atténuation</u>	<u>Impact résiduel</u>
-14-			
Secteur des rues Dupont et Roberval, Durocher, ville de Longueuil (options 1B, 1C et 4B)	Impact sonore faible compte tenu de la protection acoustique engendrée par les talus de la rue Edna-Maricourt et des bretelles nord de l'échangeur . impact global faible	Aucune mesure envisagée	Faible
-15-			
Secteur des rues Dupont, Durocher et Roberval, ville de Longueuil (option 4C)	Accroissement des conditions sonores en raison de l'absence de talus (échangeur Edna-Maricourt en dépression . impact global moyen	-10-	Faible
-16-			
Secteur des rues Richmond et Rigaud, ville de Longueuil (options 4B et 4C)	Accroissement sonore en milieu résidentiel . impact global faible en raison du passage en dépression des voies rapides	Aucune	Faible

C. PHASE D'OPERATION (suite)

<u>Localisation</u>	<u>Description d'impact</u>	<u>Mesure d'atténuation</u>	<u>Impact résiduel</u>
	-17-		
Secteur des rues Richmond et Rigaud, ville de Longueuil (options 1B et 1C)	Accroissement des conditions sonores en milieu résidentiel . impact global faible à long terme résultant de l'augmentation de la circulation routière	Aucune	Faible
	-18-	-11-	
Secteur Laflèche, ville de St-Hubert (options 1B, 1C, 4B, 4C)	Accroissement des conditions sonores en milieu résidentiel . impact global fort	Construction de murs-écran à hauteur variable, soit 3,0 à 4,5 mètres (voir planches 3 et 4)	Faible (options 1B et 1C) Moyen (options 4B et 4C)
	-19-	-12-	
Secteur du parc de maisons mobiles, ville de St-Hubert (options 1B, 1C, 4B, 4C)	Accroissement des conditions sonores . impact global fort	Construction d'un écran d'une hauteur de 4 mètres à la limite de l'emprise.	Faible
	-20-		
Secteur de la rue Desautels, ville de St-Hubert (options 1B, 1C, 4B, 4C)	Accroissement des conditions sonores . impact global faible	Aucune mesure envisagée; le ballast de la voie ferrée joue actuellement un rôle d'écran	Faible

C. PHASE D'OPERATION (suite)

<u>Localisation</u>	<u>Description d'impact</u>	<u>Mesure d'atténuation</u>	<u>Impact résiduel</u>
	-21-	-13-	
Ensemble du tronçon (options 1B, 1C, 4B, 4C)	Elimination des arrêts d'autobus le long de la route 112-116 . impact global fort	Concertation entre la SIRSM et le ministère des Transports pour assurer un niveau de service équivalent	Nul
	-22-	-14-	
Secteur des rues Dubuisson et terrasse des Saules, ville de Longueuil (options 1B, 1C, 4B, 4C)	Impact visuel fort par le passage de la rue Edna-Maricourt à la limite des propriétés résidentielles	Plantation de végétation arbustive et arborescente dans les limites d'emprise du ministère des Transports	Faible
	-23-	-15-	
Secteur de la terrasse Douville et rue Duvivier (options 1B, 1C et 4B)	Impact visuel fort par la fermeture du champ visuel (passage en élévation de la rue Edna-Maricourt)	Aménagement des talus en paliers et plantation d'arbres et d'arbustes Constuire les murs de soutènement ou parapets en leur donnant une texture et une apparence qui s'intègrent le mieux possible dans le paysage	Faible

C. PHASE D'OPERATION (suite)

<u>Localisation</u>	<u>Description d'impact</u>	<u>Mesure d'atténuation</u>	<u>Impact résiduel</u>
	-24-	-16-	
Secteur terrasse Douville et rue Duvivier (option 4C)	Impact visuel faible par le passage en dépression du boulevard. Maintien de la profondeur du champ visuel.	Plantation d'arbres ou d'arbustes dans les limites d'emprise du MIQ.	Nul
	-25-	-17-	
Secteur des rues Durocher et Dupont, ville de Longueuil (options 1B, 1C et 4B)	Impact visuel moyen en raison d'une vue en moyen plan sur les infrastructures de l'échangeur.	Aménagement des talus par des plantations d'arbres et d'arbustes.	Faible
	-26-	-18-	
Secteur des rues Durocher et Dupont (option 4C)	Impact visuel faible. Maintien de la profondeur du champ visuel.	Plantation d'arbres ou d'arbustes dans les limites d'emprise du MIQ.	Nul
	-27-	-19-	
Secteur à l'est de la rue Dupont (rues Richmond et Rigaud), ville de Longueuil (options 1B, 1C, 4B et 4C)	Impact visuel faible compte tenu de la distance séparant les habitations des voies rapides (plus de 200 mètres).	Plantation de peupliers de Lombardie du côté nord des voies rapides.	Nul

C. PHASE D'OPERATION (suite)

<u>Localisation</u>	<u>Description d'impact</u>	<u>Mesure d'atténuation</u>	<u>Impact résiduel</u>
	-28-	-20-	
Secteur de la rue Cartier, ville de St-Hubert (partie nord du secteur Laflèche) (option 1B)	Impact visuel fort par la destruction de l'écran de végétation au nord et par l'aménagement d'une voie de service en bordure des propriétés résidentielles. Impact fort résultant de la présence d'un mur-écran.	Limiter la coupe de la végétation existante en fonction des besoins réels. Plantation d'arbres entre la voie d'accès et les terrains privés.	Faible
	-30-	-22-	
Secteur des rues Langevin à Godin, ville de St-Hubert (partie est du secteur Laflèche) (option 1B et 1C)	Impact visuel faible en raison de l'aménagement de la rue Edna-Maricourt en élévation (vue sur les hangars remplacée par une vue sur des remblais); Impact visuel fort résultant de l'implantation d'un mur-écran.	Plantation d'arbustes et couvre-sol dans les talus; Plantation de végétation arbustive et arborescente le long des murs-écran proposés.	Nul
	-31-	-23-	
Secteur des rues Langevin à Godin (option 4B)	Impact visuel moyen par l'aménagement de la bretelle d'accès sud à Edna-Maricourt et construction de la rue Edna-Maricourt en élévation.	Plantation d'arbustes et couvre-sol dans les talus et entre la voie d'accès et les résidences.	Nul

C. PHASE D'OPERATION (suite)

<u>Localisation</u>	<u>Description d'impact</u>	<u>Mesure d'atténuation</u>	<u>Impact résiduel</u>
	-32-	-24-	
Secteur des rues Langevin à Godin (option 4C)	Impact visuel faible (aménagement en dépression de la rue et aménagement de la bretelle d'accès sud passant à proximité des résidences).	Plantation entre la voie d'accès et les résidences.	Nul
	-33-		
Secteur du parc de maisons mobiles, ville de St-Hubert (options 1B, 1C, 4B, 4C)	Impact visuel faible par le passage à niveau ou en dépression des voies rapides et la présence d'un mur-écran.	Aucune mesure envisagée.	Faible
	-34-	-25-	
Chainage 1 + 000 (option 4B)	Aménagement de la rue Edna-Maricourt en élévation (impact visuel faible pour les usagers circulant en direction ouest).	Concevoir les murs de soutènement du viaduc de manière à les intégrer le mieux possible au paysage (principalement au niveau de la texture des matériaux).	Nul

C. PHASE D'OPERATION (suite)

<u>Localisation</u>	<u>Description d'impact</u>	<u>Mesure d'atténuation</u>	<u>Impact résiduel</u>
	-35-	-26-	
Chaînage 1 + 000 (options 1B et 1C)	Impact visuel moyen pour les usagers circulant en direction ouest (passage en dépression et obstruction visuelle sur le centre-ville de Montréal par la présence d'une structure en élévation (échangeur Edna-Maricourt).	Concevoir les murs de soutènement du viaduc de manière à les intégrer le mieux possible au paysage (principalement au niveau de la texture des matériaux). Plantation de végétation arbustive et couvre-sol le long des talus de la section en dépression.	Faible
	-36-	-27-	
Chaînage 1 + 000 (options 1B et 1C)	Impact visuel moyen pour les usagers circulant en direction est (passage en dépression et obstruction visuelle sur le paysage en arrière-plan en raison d'une structure en élévation.	Concevoir les murs de soutènement du viaduc de manière à les intégrer le mieux possible au paysage (principalement au niveau de la texture des matériaux). Plantation de végétation arbustive et couvre-sol le long des talus de la section en dépression.	Faible

C. PHASE D'OPERATION (suite)

<u>Localisation</u>	<u>Description d'impact</u>	<u>Mesure d'atténuation</u>	<u>Impact résiduel</u>
	-37-	-28-	
Chaînage 1 + 400 à 2 + 000 (options 4B et 4C)	Impact visuel faible (passage en dépression)	Plantation de végétation dans les talus de la section en dépression	Négligeable
	-38-		
Ensemble du tronçon (options 1B, 1C, 4B et 4C)	Présence des clôtures anti-éblouissement, côté nord de la voie de service et au centre des voies rapides . impact visuel moyen pour les usagers circulant en direction est.	Aucune mesure adéquate	Moyen
	-39-		
Ensemble du tronçon (options 1B, 1C, 4B et 4C)	Présence des clôtures anti-éblouissement . impact visuel faible pour les usagers circulant en direction ouest.	Aucune	Faible
	-40-		
Ensemble du tronçon (options 1B, 1C, 4B et 4C)	Amélioration des conditions de circulation (régionale et inter-municipale). . impact positif		Positif

COMPOSANTES MILIEU		EXPROPRIATION				CONSTRUCTION				OPERATION			
		1B	1C	4B	4C	1B	1C	4B	4C	1B	1C	4B	4C
COMPOSANTES PROJET		SÉLECTION DE POISSONS ACQUISITION D'INSECTES ACQUISITION D'INSECTES ACQUISITION D'INSECTES ACQUISITION D'INSECTES				PROCESSEMENT PRÉPARATION TERRAIN PRÉPARATION TERRAIN POSE D'INFRASTRUCTURES DRAINAGE				CONDITIONS SONDRES (CIRCULATION) ÉCLAIRAGE CLUTURE ANTI-ÉCARTILLEMENT ÉCLAIRAGE CLUTURE ANTI-ÉCARTILLEMENT ÉCLAIRAGE CLUTURE ANTI-ÉCARTILLEMENT			
PHYSIQUE	SOL					☐+	☐+	☐+	☐+				
	EAU DE SURFACE												
BIOLOGIQUE	FAUNE												
	VÉGÉTATION HERBACÉE ET ARBUSTIVE VÉGÉTATION ARBORESCENTE												
URBAIN	RÉSIDENTIEL					☐☐☐☐	☐☐☐☐	☐☐☐☐	☐☐☐☐	☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	SECTEUR LAPLÈCHE (ST-HUBERT)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	RUE DE GAULLE (ST-HUBERT)	☐	☐	☐	☐					☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	PARC MAISONS MOBILES									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	RUE DESAUTELS (ST-HUBERT)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	RUES DUBUSSON À DUVYER (LONGUEUIL)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	SECTEUR RUE DUPONT (LONGUEUIL)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	RUES RICHMOND/RISAUD (LONGUEUIL)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	COMMERCIAL			☐	☐								
	INDUSTRIEL			☐	☐								
	INSTITUTIONNEL			☐	☐								
	RÉCRÉATIF												
	INFRASTRUCTURES DE SERVICE												
TRANSPORT PUBLIC													
RÉSEAU ROUTIER									+	+	+	+	
ARCHÉOLOGIE / PATRIMOINE													
VISUEL	ENVIRONNEMENT VISUEL (RIVERAINS)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	PART. NORD (SECT. LAPLÈCHE)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	PART. EST (SECT. LAPLÈCHE)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	PARC MAISONS MOBILES									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	RUE DUBUSSON / TERR. DES SAULES (LONGUEUIL)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	SECT. TERR. BOUVILLE/RUE DUVYER (LONGUEUIL)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	RUES DURROCHER/ DU PORT (LONGUEUIL)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	RUES RICHMOND / RISAUD (LONGUEUIL)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	ENVIRONNEMENT VISUEL (USAGERS)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	DIRECTION OUEST									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
DIRECTION EST									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐	

ROUTE I12-I16, DE L'ÉCHANGEUR CHARLES-LEMOYNE AU ROND-POINT DE ST-HUBERT, ET RUE EDNA-MARICOURT

MATRICE DES RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

1B }
1C }
4B }
4C } OPTIONS DE RÉAMÉNAGEMENT

IMPACT GLOBAL

- ☐ FORT
- ☐ MOYEN
- ☐ FAIBLE
- ☐ POSITIF
- 6 MESURE DE MITIGATION

TABLEAU 12

pluram

COMPOSANTES MILIEU		EXPROPRIATION				CONSTRUCTION				OPERATION			
		1B	1C	4B	4C	1B	1C	4B	4C	1B	1C	4B	4C
COMPOSANTES PROJET		SÉLECTION DE POISSONS ACQUISITION D'INSECTES ACQUISITION D'INSECTES ACQUISITION D'INSECTES ACQUISITION D'INSECTES				PROCESSEMENT PRÉPARATION TERRAIN PRÉPARATION TERRAIN POSE D'INFRASTRUCTURES DRAINAGE				CONDITIONS SONDRES (CIRCULATION) ÉCLAIRAGE CLUTURE ANTI-ÉCARTILLEMENT ÉCLAIRAGE CLUTURE ANTI-ÉCARTILLEMENT ÉCLAIRAGE CLUTURE ANTI-ÉCARTILLEMENT			
PHYSIQUE	SOL					☐	☐	☐	☐				
	EAU DE SURFACE												
BIOLOGIQUE	FAUNE												
	VÉGÉTATION HERBACÉE ET ARBUSTIVE VÉGÉTATION ARBORESCENTE												
URBAIN	RÉSIDENTIEL					☐☐☐	☐☐☐	☐☐☐	☐☐☐	☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	SECTEUR LAPLÈCHE (ST-HUBERT)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	RUE DE GAULLE (ST-HUBERT)	☐	☐	☐	☐					☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	PARC MAISONS MOBILES									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	RUE DESAUTELS (ST-HUBERT)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	RUES DUBUSSON À DUVYER (LONGUEUIL)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	SECTEUR RUE DUPONT (LONGUEUIL)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	RUES RICHMOND/RISAUD (LONGUEUIL)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	COMMERCIAL			☐	☐								
	INDUSTRIEL			☐	☐								
	INSTITUTIONNEL			☐	☐								
	RÉCRÉATIF												
	INFRASTRUCTURES DE SERVICE												
TRANSPORT PUBLIC													
RÉSEAU ROUTIER									+	+	+	+	
ARCHÉOLOGIE / PATRIMOINE													
VISUEL	ENVIRONNEMENT VISUEL (RIVERAINS)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	PART. NORD (SECT. LAPLÈCHE)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	PART. EST (SECT. LAPLÈCHE)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	PARC MAISONS MOBILES									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	RUE DUBUSSON / TERR. DES SAULES (LONGUEUIL)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	SECT. TERR. BOUVILLE/RUE DUVYER (LONGUEUIL)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	RUES DURROCHER/ DU PORT (LONGUEUIL)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	RUES RICHMOND / RISAUD (LONGUEUIL)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	ENVIRONNEMENT VISUEL (USAGERS)									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
	DIRECTION OUEST									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐
DIRECTION EST									☐☐	☐☐	☐☐	☐☐	

ROUTE I12-I16, DE L'ÉCHANGEUR CHARLES-LEMOYNE AU ROND-POINT DE ST-HUBERT, ET RUE EDNA-MARICOURT

MATRICE DES IMPACTS RÉSIDUELS

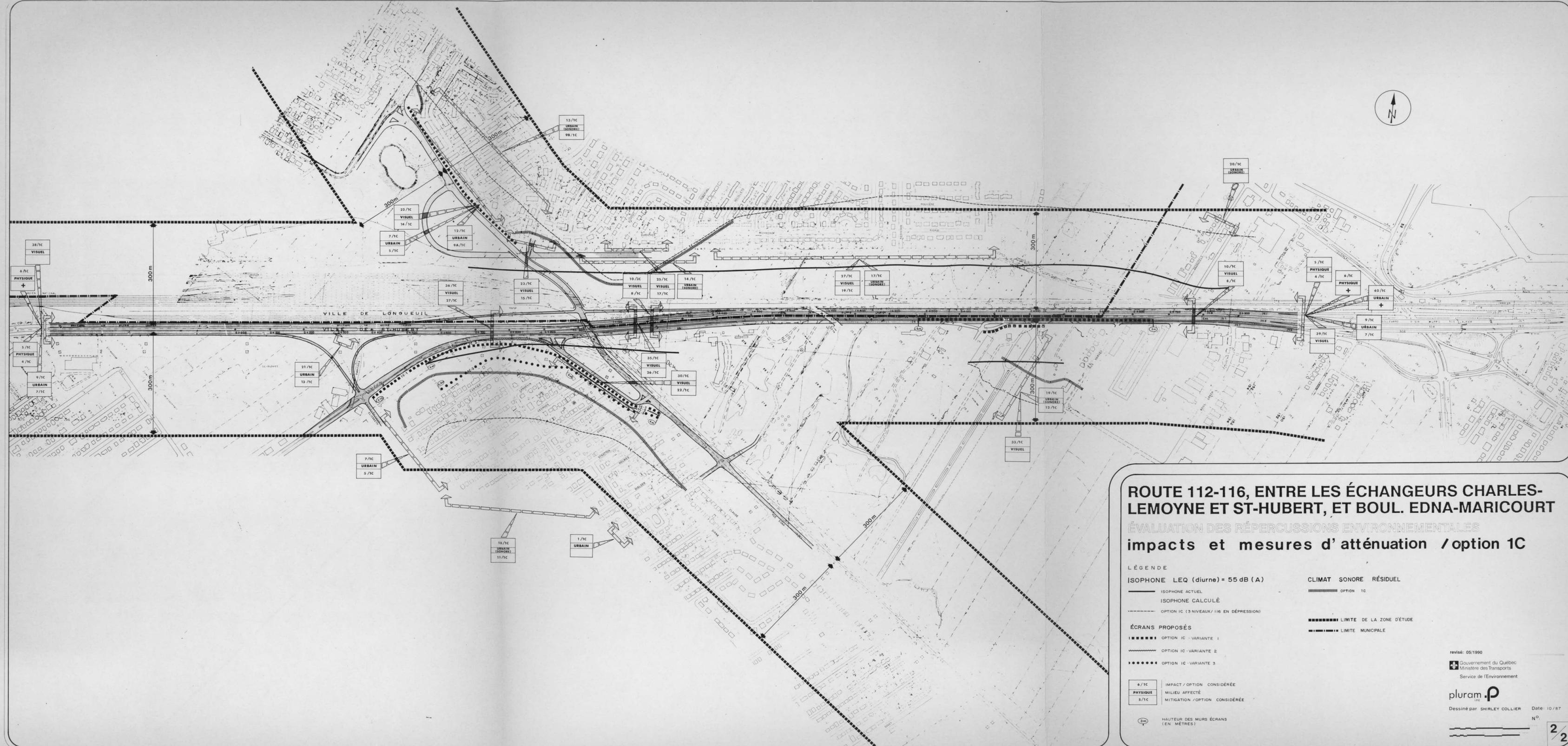
1B }
1C }
4B }
4C } OPTIONS DE RÉAMÉNAGEMENT

IMPACT RÉSIDUEL

- ☐ FORT
- ☐ MOYEN
- ☐ FAIBLE
- ☐ NÉGLIGEABLE
- ☐ POSITIF

TABLEAU 13

pluram



ROUTE 112-116, ENTRE LES ÉCHANGEURS CHARLES-LEMOYNE ET ST-HUBERT, ET BOUL. EDNA-MARICOURT
 ÉVALUATION DES RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES
impacts et mesures d'atténuation / option 1C

LÉGENDE

ISOPHONE LEQ (diurne) = 55 dB (A)

ISOPHONE ACTUEL (solid line)
 ISOPHONE CALCULÉ (dashed line)
 OPTION 1C (3 NIVEAUX / 116 EN DÉPRESSION) (dotted line)

ÉCRANS PROPOSÉS

OPTION 1C - VARIANTE 1 (dash-dot line)
 OPTION 1C - VARIANTE 2 (long-dash line)
 OPTION 1C - VARIANTE 3 (short-dash line)

HAUTEUR DES MURS ÉCRANS (EN MÈTRES) (circle with 'm')

CLIMAT SONORE RÉSIDUEL

OPTION 1C (dotted line)
 LIMITE DE LA ZONE D'ÉTUDE (thick dashed line)
 LIMITE MUNICIPALE (thin dashed line)

6/1C IMPACT / OPTION CONSIDÉRÉE
 PHYSIQUE MILIEU AFFECTÉ
 5/1C MITIGATION / OPTION CONSIDÉRÉE

revisé: 05/1980
 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement
 pluram inc.
 Dessiné par SHIRLEY COLLIER Date: 10/87
 N° 2/2

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 375