



Rapport

Étude d'impact sonore du projet de parachèvement de
l'autoroute 30 – secteur de Salaberry-de-Valleyfield

Projet DCI : PB-2011-0017-1r
Mai 2011

Étude d'impact sonore du projet de parachèvement de l'autoroute 30 – secteur de Salaberry-de-Valleyfield

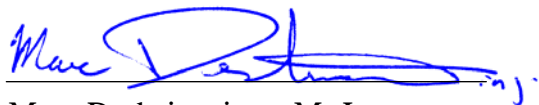
réalisée par

DÉCIBEL CONSULTANTS INC.
(RBQ-8111-9596-13)

pour

NOUVELLE AUTOROUTE 30 CJV

Rapport



Marc Deshaies, ing., M. Ing.

Tables des matières

1.	Description de l'étude.....	1
2.	Objectifs de l'étude.....	1
3.	Zone d'étude sonore.....	2
4.	Notion de bruit environnemental	2
4.1	Son et bruit	2
4.2	Grandeur physique	2
4.3	Pondération	5
4.4	Propagation du bruit	6
4.5	Dispersion géométrique (distance)	6
4.6	Absorption atmosphérique.....	6
4.7	Réflexion	6
4.8	Diffraction et transmission	6
4.9	Conditions météorologiques.....	8
5.	Méthodologie.....	8
6.	Normes de bruit.....	9
7.	Composantes du milieu.....	9
8.	Simulation par ordinateur	10
9.	Évaluation du climat sonore actuel	11
9.1	Relevé sonore	11
9.2	Simulation par ordinateur.....	13
10.	Évaluation du climat sonore projeté	18

10.1	Niveau de gêne	24
10.2	Impact sonore	24
11.	Mesures d'atténuation	25
	Annexe A: Grille d'évaluation de l'impact sonore du MTQ	37
	Annexe B: Données météorologiques	39
	Annexe C: Localisation des relevés sonores	42
	Annexe D: Graphiques des relevés sonores	45
	Annexe E: Disposition des écrans antibruit et niveaux de bruit	49
	Annexe F: Type d'aménagement d'écran.....	544

Liste des tableaux

Tableau I :	Quelques niveaux sonores courants.....	4
Tableau II :	Résumé des résultats des mesures de bruit.....	12
Tableau III :	Grille d'évaluation de la qualité de l'environnement sonore	13
Tableau IV :	Niveau de gêne sonore existant (secteur de Salaberry-de-Valleyfield)	18
Tableau V :	Niveau de gêne sonore projeté (secteur Salaberry-de-Valleyfield)	24
Tableau VI :	Impacts sonores du projet pour le secteur Salaberry-de-Valleyfield	25
Tableau VII :	Écran antibruit A à V (chaînage et dimension) - secteur Salaberry-de-Valleyfield.....	29
Tableau VIII :	Écran antibruit A à V (emplacement) - secteur Salaberry-de-Valleyfield	30
Tableau IX :	Données de certains écrans antibruit (chaînage et dimension) pour un objectif visé de 55 dBA	31
Tableau X :	Données de certains écrans antibruit (emplacement) pour un objectif visé de 55 dBA.....	31

Liste des figures

Figure 1 : Zone d'étude	3
Figure 2 : Climat sonore actuel	14
Figure 3 : Climat sonore actuel (suite 1)	15
Figure 4 : Climat sonore actuel (suite 2)	16
Figure 5 : Climat sonore actuel (suite 3)	17
Figure 6 : Climat sonore projeté.....	19
Figure 7 : Climat sonore projeté (suite 1)	20
Figure 8 : Climat sonore projeté (suite 2)	21
Figure 9 : Climat sonore projeté (suite 3)	22
Figure 10 : Climat sonore projeté (suite 4).....	23
Figure 11 : Emplacement des écrans antibruit.....	28
Figure 12 : Écrans antibruit A à D	32
Figure 13 : Écrans antibruit F à J	33
Figure 14 : Écrans antibruit K à O	34
Figure 15 : Écrans antibruit P à R	35
Figure 16 : Écrans antibruit T à V.....	36

Étude d'impact sonore du projet de parachèvement de l'autoroute 30 – secteur de Salaberry-de-Valleyfield

1. Description de l'étude

NOUVELLE AUTOROUTE 30 CJV a été retenue pour réaliser le projet de partenariat public-privé (PPP) de l'autoroute 30. À cet effet, NOUVELLE AUTOROUTE 30 CJV a mandaté la firme Décibel Consultants Inc. afin de réaliser une étude sonore pour les zones sensibles au bruit en bordure du tronçon ouest du parachèvement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion. Cette étude vise à effectuer une mise à jour des études du climat sonore précédentes considérant les toutes nouvelles données établies par NOUVELLE AUTOROUTE 30 CJV (géométrie, profil et débit de circulation) et faisant référence aux conditions 1 et 9 du décret 841-2008. Ce document présente la portion de l'autoroute 30 et 530 sur le territoire de la ville de Salaberry-de-Valleyfield.

2. Objectifs de l'étude

Les objectifs de la présente étude sont de :

- ❑ Caractériser le climat sonore existant sans le parachèvement de l'autoroute 30 dans la zone d'étude sonore en déterminant le niveau de gêne;
- ❑ Évaluer le climat sonore projeté en phase d'opération du projet de parachèvement de l'autoroute 30;
- ❑ Identifier et évaluer les impacts sonores en phase d'opération et déterminer les mesures d'atténuation, si requises.

3. Zone d'étude sonore

Une zone d'étude sonore a été déterminée dans le cadre de la présente analyse. La limite de la zone d'étude sonore a été établie en traçant un corridor de 300 m de part et d'autre de l'emprise prévue pour le parachèvement de l'autoroute 30 (voir figure 1). La zone débute au boulevard Saint-Jean-Baptiste à Châteauguay et elle se termine à la jonction de l'autoroute 20 dans le secteur de Vaudreuil-Dorion. La zone d'étude sonore couvre également le tronçon de l'autoroute 530 reliant l'autoroute 30 à la route 201 dans le secteur de Saint-Timothée à Salaberry-de-Valleyfield.

4. Notion de bruit environnemental

4.1 Son et bruit

Le son est une sensation auditive engendrée par une onde acoustique. Une vibration se propage dans l'air, l'eau ou autres médias qui sont perçus par l'oreille. L'ouïe capte les fluctuations de la pression du médium dans lequel se trouve l'oreille (ex. l'air ou l'eau). Ces fluctuations peuvent être engendrées par des variations subies de la pression de l'air (ex. : explosion du moteur à combustion interne, air comprimé entre la chaussée et le pneu, etc.) ou des vibrations d'objets (ex. : haut-parleurs, cordes vocales ou d'instruments de musique, carrosserie d'automobile, etc.).

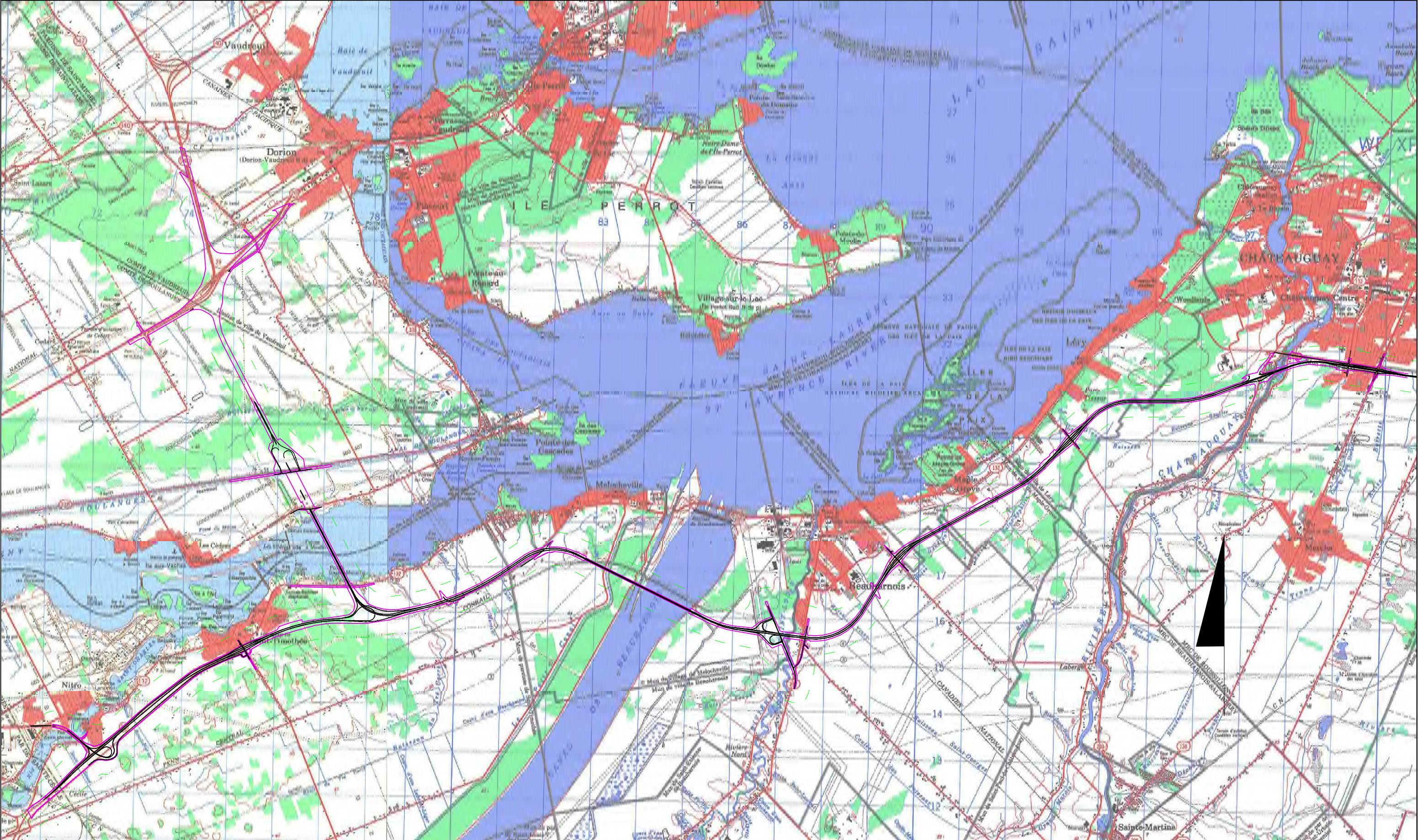
Un bruit est un son qui est perçu (subjectivement) comme étant désagréable par l'auditeur. Il est en général de nature désordonnée, comme lorsqu'une assiette se casse lors de sa chute au sol, par opposition à des sons plus agréables qui contiennent des agencements que l'on appelle en musique, des harmonies.

4.2 Grandeur physique

Les deux principales grandeurs physiques qui permettent de quantifier de manière objective le bruit sont l'intensité ou le niveau sonore et la fréquence.

Le décibel est l'unité de mesure de l'intensité d'un son; son abréviation est le dB.

L'appareil servant à mesurer l'intensité du bruit est appelé « *sonomètre* ». Le niveau de bruit mesuré est enregistré par l'appareil qui calcule le niveau équivalent L_{eq} (ou parfois appelé niveau de bruit) qui représente la moyenne logarithmique du niveau sonore pour une période donnée.



À titre de référence, le tableau I présente quelques niveaux sonores rencontrés dans la vie courante.

Tableau I
Quelques niveaux sonores courants

Niveaux sonores (dBA)	Source du son
0	Seuil d'audition
10	Bruissement d'une feuille (vent calme)
20	Studio d'enregistrement
30	Chambre à coucher
40	Bibliothèque
50	Rue résidentielle très tranquille
60	Conversation normale
70	Salle de classe
80	Aspirateur à 1 m
90	Tondeuse à gazon à moteur à 1 m
100	Marteau piqueur à 1 m
110	Sirène de train à 15 m
120	Réacteur d'avion à 15 m

La pression acoustique la plus faible que l'oreille humaine puisse déceler est de l'ordre de 20 micros pascals (0 dB). À l'opposé, l'oreille peut subir, pendant quelques instants et sans dégradation irréversible, une pression acoustique de l'ordre de 2 pascals (100 dB). Cette très grande plage de sensibilité a justifié l'utilisation d'une échelle logarithmique plutôt qu'une échelle linéaire. Par exemple, si nous avons sensiblement l'impression qu'une charge de 20 kg est deux fois plus lourde qu'une charge de 10 kg, 2 machines identiques ne donnent pas l'impression de faire 2 fois plus de bruit qu'une seule et 50 machines identiques réunies ensemble ne nous paraissent pas 50 fois plus bruyantes qu'une machine isolée.

En considérant la sensibilité de l'oreille humaine, les règles suivantes s'appliquent au décibel:

- L'oreille humaine perçoit une augmentation de bruit de 10 dB comme étant deux fois plus forte, 20 dB comme étant 4 fois plus forte, tandis qu'une augmentation de 3 dB est à peine perceptible;
- Deux sources de bruit identiques, par exemple des camions, qui produisent individuellement un niveau sonore de 75 dB, produiront un niveau sonore de 78 dB lorsqu'elles fonctionnent simultanément;
 - Quatre sources de bruit identiques donnent 6 dB de plus qu'une source individuelle;
 - Dix sources de bruit identiques donnent 10 dB de plus qu'une source individuelle;
 - Cent sources de bruit identiques donnent 20 dB de plus qu'une source individuelle.
- Deux sources de bruit non identiques, qui produisent individuellement des niveaux sonores de 50 dB et 70 dB, produiront un niveau sonore de 70 dB lorsqu'elles fonctionnent simultanément. Une source de bruit de plus de 10 dB inférieure à une autre n'a pas d'influence sur cette dernière (pour une précision de 1 dB).

4.3 Pondération

La sensibilité de l'oreille humaine aux sons de basse fréquence (son grave) est moindre que les sons de haute fréquence (son aigu). Par exemple, pour deux sons de même intensité mesurée au sonomètre en dB, dont l'un est grave et l'autre est aigu, l'humain aura la perception que le son grave est de plus faible intensité que le son aigu. À cet effet, des pondérations normalisées ont été inventées afin de s'approcher de la sensibilité de l'oreille humaine moyenne. La pondération la plus largement utilisée est la pondération « A » (ex. : 50 dBA); elle tient compte de la sensibilité de l'oreille humaine pour des intensités sonores habituellement rencontrées en environnement.

4.4 Propagation du bruit

Lorsque les dimensions de la source de bruit sont petites en comparaison de la distance séparant un point récepteur et la source de bruit, celle-ci est considérée comme étant une source ponctuelle ou point source. Dans le cas présent, il s'agit de multiples sources ponctuelles (contact pneu/chaussée, moteur, échappement, etc.) en mouvement créant une ligne source linéaire de bruit. Une ligne source de bruit émet des fronts d'onde cylindriques et concentriques (appelées ondes cylindriques).

L'onde s'éloignant de la source de bruit change d'intensité par différents facteurs dont les principaux sont la dispersion géométrique (distance), l'absorption de l'air, la réflexion, la diffraction et les conditions météorologiques.

4.5 Dispersion géométrique (distance)

Pour une onde cylindrique, lorsque la distance double entre la source et le récepteur, le bruit diminue de 3 dB. Par exemple, un bruit mesuré de 55 dBA à 20 mètres d'une source de bruit sera de 52 dBA ($55-3=52$ dBA) à 40 mètres.

4.6 Absorption atmosphérique

Une portion du bruit est absorbée par l'air. La capacité d'absorption de l'air dépend de la température et de l'humidité. Ce phénomène est négligeable lorsque la distance entre la source et le récepteur est faible (quelques dizaines de mètres), mais devient plus importante lorsque la distance s'accroît.

4.7 Réflexion

En présence d'obstacle (ex. : sol, maisons, etc.), l'onde sonore est réfléchi sur les parois laissant une portion de l'énergie absorbée par celle-ci. La quantité d'énergie absorbée par l'obstacle dépend du type de revêtement. Un revêtement poreux est généralement plus absorbant qu'un revêtement dur et lisse.

4.8 Diffraction et transmission

Les obstacles atténuent le bruit qui les traverse. L'atténuation sonore que procure un obstacle dépend de plusieurs facteurs notamment de la composition de l'obstacle, de ses dimensions géométriques et de son emplacement par rapport à la source de bruit et au récepteur.

Le bruit est atténué par deux phénomènes qui sont la transmission et la diffraction. La transmission est la portion du bruit qui traverse l'obstacle, tandis que la diffraction est la portion du bruit qui contourne l'obstacle (ex. : par le haut et les extrémités). En règle générale, lorsque l'obstacle est étanche sur toute sa surface et qu'il a une masse surfacique d'au moins 10 kg/m^2 (ex. : contreplaqué de 19 mm), le bruit provenant de la transmission est négligeable par rapport au bruit provenant de la diffraction. Il est à noter que le niveau de bruit peut être amplifié du côté de la source de bruit en raison de la réflexion sur l'obstacle.

Le talus est une éminence de terre à sommet aplati, d'une pente, d'une longueur et d'une hauteur donnée, ayant pour but d'atténuer le bruit de la circulation routière. Cet aménagement s'intègre bien au milieu naturel et, de ce fait, est normalement mieux perçu par la population. En raison de son absorption phonique au point de diffraction, son efficacité acoustique, pour une hauteur comparable à un mur, est généralement légèrement supérieure et la réflexion sonore y est dissipée.

Le mur antibruit est une paroi verticale, d'une longueur et d'une hauteur donnée, ayant également pour but d'atténuer le bruit de la circulation routière. Le mur antibruit requiert un espace minime au sol, ce qui lui permet de s'adapter à des situations plus complexes d'espace particulièrement lorsque la route est déjà construite. Le mur antibruit est normalement plus coûteux et s'intègre plus difficilement au milieu naturel.

Il est à noter que l'atténuation procurée par un obstacle (talus, écran antibruit, bâtiment, etc.) dépend également de sa position. Plus ce dernier sera rapproché de la source de bruit ou du récepteur plus il sera efficace. La position la moins efficace d'un obstacle est à mi-distance entre la source de bruit et le récepteur.

Une plantation d'arbres de forte densité et d'une profondeur d'au moins 30 mètres procure une atténuation de 3 à 5 dBA. Les arbres doivent être utilisés avec prudence pour lutter contre le bruit malgré la grande satisfaction des populations envers ces mesures d'atténuation. L'atténuation diminue si la densité n'est pas élevée et s'estompe complètement à l'arrivée de l'hiver pour les feuillus. Toutefois, les arbres peuvent constituer une source de bruit secondaire sous l'effet du vent et ainsi masquer des bruits gênants.

4.9 Conditions météorologiques

En présence de grande distance entre la source de bruit et le récepteur, plusieurs phénomènes atmosphériques modifient la propagation des ondes sonores, notamment l'absorption atmosphérique (déjà discuté), le gradient thermique, la direction et l'intensité du vent et la turbulence atmosphérique. Ces effets atmosphériques peuvent faire fluctuer les niveaux sonores dus à une même source de plusieurs décibels, et ce, à l'intérieur d'une même journée. Ces effets ont un impact faible à courte distance et s'accroissent en fonction de la distance. Toutefois, il est à noter que même si les conditions météorologiques sont favorables à être ressenties à un kilomètre du tronçon routier (vent porteur et couvert nuageux ou soirée), l'intensité du bruit sera moins élevée que celle qui sera perçue par les résidents à proximité du même tronçon.

Les conditions météorologiques ayant prévalu lors des relevés sonores effectués pour le projet à l'étude sont fournies à l'annexe B.

5. Méthodologie

L'étude d'impact sonore a été réalisée en suivant la méthodologie décrite dans la présente section; celle-ci couvre les éléments principaux de l'étude, soit :

- Recueillir les informations pertinentes à l'étude;
- Évaluation du climat sonore actuel;
- Évaluation du niveau de gêne sonore actuelle;
- Évaluation du climat sonore projeté;
- Évaluation du niveau de gêne sonore projetée;
- Évaluation de l'impact sonore;
- Évaluation des mesures d'atténuation.

6. Normes de bruit

Dans le cadre de cette étude, des mesures d'atténuation seront recommandées lorsqu'une zone sensible subira un impact sonore significatif. Un impact sonore est considéré comme étant significatif lorsque la variation entre le niveau sonore actuel et le niveau sonore projeté aura un impact moyen ou fort selon la grille d'évaluation du ministère des Transports du Québec (MTQ).

Les mesures d'atténuation viseront à ramener les niveaux sonores projetés le plus près possible de 55 dBA sur une période de 24 heures.

La grille d'évaluation de la Politique sur le bruit routier du MTQ est présentée à l'annexe A.

L'année de mise en service prévue du tronçon ouest de l'autoroute 30 est 2012. L'année d'évaluation déterminée par NOUVELLE AUTOROUTE 30 CJV pour atteindre les objectifs sonores et de débit de circulation est 2017.

7. Composantes du milieu

Les informations et plans servant à l'étude tel que la topographie, le tracé, l'occupation du sol, débit de circulation, etc. ont été fournis par NOUVELLE AUTOROUTE 30 CJV.

Les autoroutes 30 et 530 seront majoritairement composées de deux chaussées séparées (type rural) de deux voies de circulation chacune. La topographie est relativement plane. Les tronçons autoroutiers traverseront les principales routes et cours d'eau suivants sur le territoire de la ville de Salaberry-de-Valleyfield :

- Boulevard Monseigneur-Langlois (route 201);
- Boulevard Pie XII;
- Fleuve Saint-Laurent;
- Boulevard Hébert (route 132).

Les terrains de la zone d'étude sont majoritairement des habitations résidentielles unifamiliales isolées. Le tracé de l'autoroute se trouve majoritairement en milieu rural. Il y a deux zones urbanisées soit le premier se situant à l'est de la route 201 et au sud de la rivière Saint-Charles et le deuxième à Saint-Timothée (boulevard Pie XII).

8. Simulation par ordinateur

L'évaluation du climat sonore à l'intérieur de la zone d'étude sonore a été évaluée à l'aide du logiciel TNM 2.5 (Traffic Noise Model) provenant de la Federal Highway Administration des États-Unis. Ce logiciel est exigé par le ministère des Transports du Québec dans le cadre d'études d'impact sonore.

Le modèle mathématique a été calibré avec les résultats des relevés sonores.

Les principaux facteurs pouvant influencer la propagation du bruit et considérés par le logiciel sont :

- Niveau énergétique moyen de référence pour chaque classe de véhicules (automobiles, camions intermédiaires, camions lourds, autobus et motocyclettes) évalué à partir de mesures sonores sur environ 6 000 véhicules;
- Deux hauteurs de bruit par véhicule, soit 0 m contacte pneu-chaussée et 1,5 m au-dessus de la chaussée pour tous les véhicules sauf les camions lourds avec 3,66 m;
- Écoulement libre de la circulation et contrôlé (arrêt, feux de circulation, etc.);
- Propagation du bruit en fonction de la distance « source-récepteur » et du type de sol;
- Longueur des segments de route;
- Pente des routes au-dessus de 1,5 %;
- Atténuation procurée par des obstacles (édifices, rangées de maisons, boisé dense, etc.).

Les données de base nécessaires pour évaluer le bruit routier sont :

- Volume de circulation par classe de véhicules (automobiles, camions intermédiaires et camions lourds);
- Vitesse affichée;
- Localisation de la route, des barrières naturelles ou artificielles et des récepteurs;
- Type de sol (absorbant, réfléchissant).

Il est à noter que les accélérations suivant les arrêts aux intersections ont été simulées par le logiciel TNM 2.5.

Les secteurs boisés n'ont pas été considérés (approche conservatrice) tandis que la topographie du terrain naturel a été prise en compte. Le revêtement de la chaussée simulé est du béton bitumineux (asphalte).

9. Évaluation du climat sonore actuel

L'étude du climat sonore est basée, d'une part, sur la mesure des niveaux sonores existants actuellement dans le milieu. Ces mesures permettent d'établir les constats servant à qualifier le milieu et la nature des sources de bruit qui s'y retrouvent. D'autre part, des simulations des niveaux sonores générés par la circulation routière dans le milieu ont été réalisées afin de différencier les sources de bruit dans les différents secteurs à l'étude.

9.1 Relevé sonore

L'inventaire du climat sonore actuel a été réalisé en se basant sur la méthodologie généralement utilisée par le ministère des Transports du Québec dans le cadre d'étude d'impact sonore.

Les relevés sur le terrain ont été réalisés les 31 mars et 1^{er} avril 2009 par M. Serge Payant, tech. de la firme Decibel Consultants Inc. Ces relevés ont été effectués avec l'aide de stations de mesures fixes (échantillonnage de 24 heures consécutives).

Ces stations de mesure étaient composées d'un sonomètre avec écran anti-vent sur le microphone, installé sur un trépied à 1,5 m au-dessus du sol et à plus de 3,5 m de toutes surfaces réfléchissantes.

La localisation des relevés sonores, le temps d'échantillonnage ainsi que leur distance avec le bord de la première voie de circulation de la route avoisinante sont les suivants :

- Point P9 (L_{eq} 24h) : Cour avant du 20, rue Perron, à 150 m du début de la voie de circulation de la route 132;
- Point P10 (L_{eq} 24h) : Cour arrière du 208, 4^e Rue, à 38 m du début de la voie de circulation de l'autoroute 30;
- Point P11 (L_{eq} 24h) : Cour arrière du 41, rue Prieur, à 38 m du début de la voie de circulation de l'autoroute 30;

Les instruments suivants ont été utilisés :

- Sonomètres (2) Larson Davis, modèle 820, NS : 0960 et 1513;
- Sonomètres Larson Davis, modèle LXT, NS : 0001612;
- Source sonore étalon Larson Davis, modèle CAL200.

Les appareils ont été étalonnés sur place à l'aide d'une source sonore étalon avant et après chaque séance de mesures et aucune déviation supérieure à 0,5 dBA n'a été observée lors de l'étalonnage. De plus, les instruments sont calibrés par un laboratoire indépendant certifié sur une base annuelle.

Les descripteurs de bruit retenus lors des relevés sonores sont :

- Niveau équivalent de bruit L_{eq} (dBA);
- Niveaux statistiques, L_{01} , L_{10} , L_{50} , L_{90} , L_{99} (dBA).

De plus, un comptage de véhicules par classe, d'une durée de 1 heure a été réalisé à chacun des points de mesures.

Les conditions météorologiques étaient majoritairement propices aux relevés sonores. Par contre, lors de la prise de mesures, la vitesse des vents a été supérieure à 20 km/h pour la période entre 11h00 à 14h00 le 1^{er} avril 2009. Les détails des conditions climatiques provenant d'Environnement Canada de la station de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal sont présentés sur une base horaire à l'annexe B.

Les principaux résultats des relevés sonores sont présentés au tableau II tandis que leur localisation est illustrée à l'annexe C. Les résultats détaillés sous forme graphique des relevés sonores sont présentés à l'annexe D.

Tableau II

Résumé des résultats des mesures de bruit

Position de mesure	Durée (h)	L_{eq} mesuré (dBA) ¹
Point P9	24	50
Point P10	24	55
Point P11	24	62

Note : ¹ Niveaux sonores arrondis à 1 dBA, réf. : 2×10^{-5} Pa.

Le bruit perçu au point P9 provenait principalement de la circulation routière sur la route 132. Les points de mesures P10 et P11 sont situés aux abords de l'autoroute 30 existante entre le boulevard Pie-XII et la route 201. En ces deux points, l'autoroute 30 était fortement audible avec des niveaux de 55 et 62 dBA. Les autres sources de bruit étaient les activités humaine du voisinage, le chant d'oiseaux et la circulation routière local.

9.2 Simulation par ordinateur

Les simulations du climat sonore actuel ont été réalisées à partir des débits routiers journaliers moyens en période estivale (DJME) fournies par le ministère des Transports du Québec. Les résultats du climat sonore existant, sans le parachèvement de l'autoroute 30, sont présentés aux figures 2 à 5 sous forme graphique (isophones 55, 60 et 65 dBA). Il est à noter que seuls les endroits où les débits de circulation sont connus, qu'il y a la présence de bâtiment résidentiel et que le niveau de bruit atteint 55 dBA sont présentés.

Le niveau de gêne sonore à l'intérieur de la zone d'étude sonore a été déterminé en se basant sur les résultats des simulations réalisées à l'aide des logiciels TNM 2.5 ainsi qu'en considérant les indications fournies au tableau III.

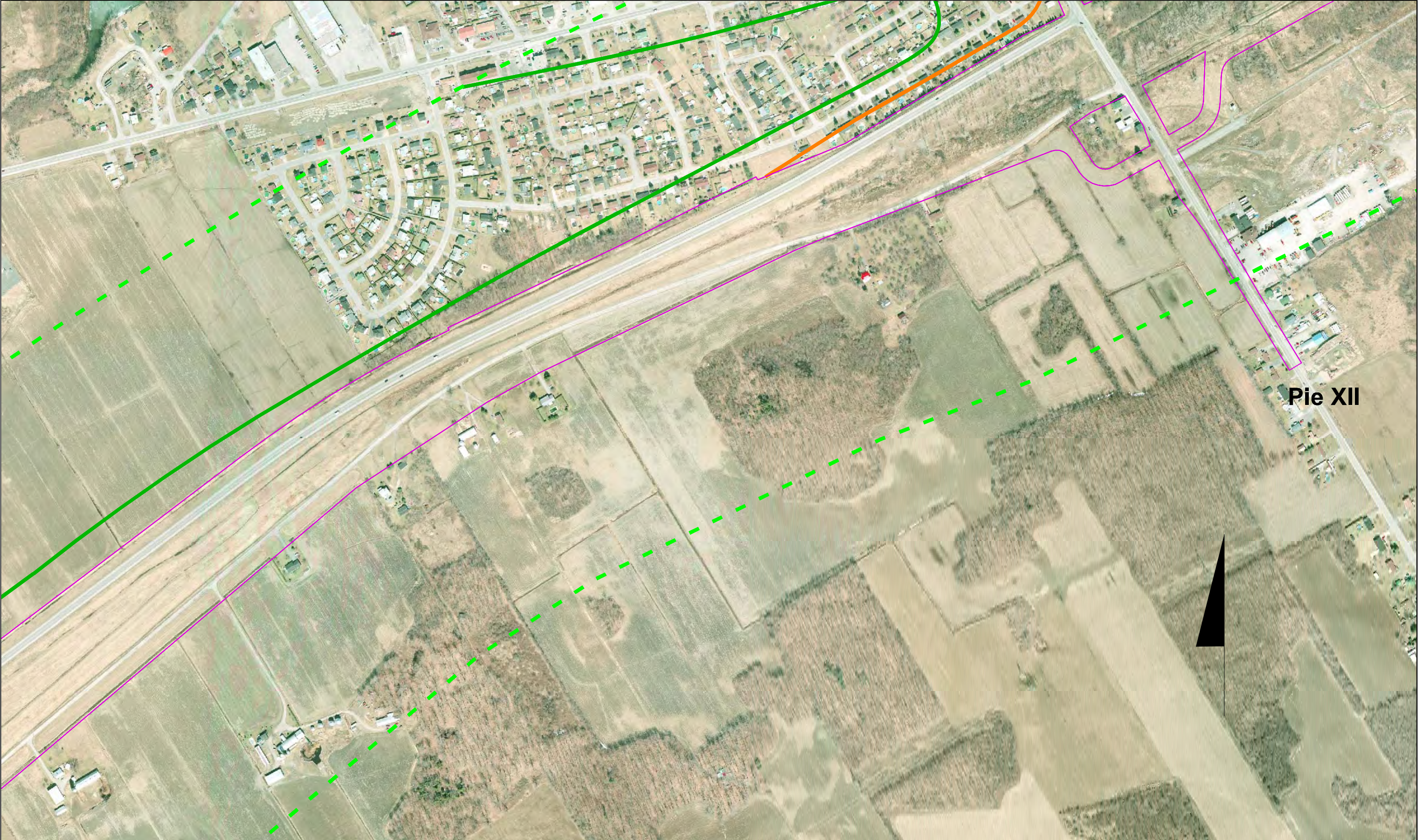
Tableau III

Grille d'évaluation de la qualité de l'environnement sonore

Zone de climat sonore	Niveau de gêne
$65 \text{ dBA} \leq L_{eq} (24h)$	Fort
$60 \text{ dBA} < L_{eq} (24h) < 65 \text{ dBA}$	Moyen
$55 \text{ dBA} < L_{eq} (24h) \leq 60 \text{ dBA}$	Faible
$L_{eq} (24h) \leq 55 \text{ dBA}$	Acceptable

Un dénombrement des propriétés sensibles existantes en date de septembre 2008, selon le niveau de gêne sonore à l'intérieur de la zone d'étude, a été comptabilisé et est présenté au tableaux IV.





Pie XII



	Légende — Leq (24h) 55 dBA — Leq (24h) 60 dBA — Leq (24h) 65 dBA - - - Zone d'étude — Emprise	Nouvelle Autoroute 30 CJV		Projet DCI : PB-2011-0017-1r		Échelle : 1 = 5 000	
		Figure 3 : Climat sonore actuel (suite 1)		Autoroute 30		Mai 2011	15

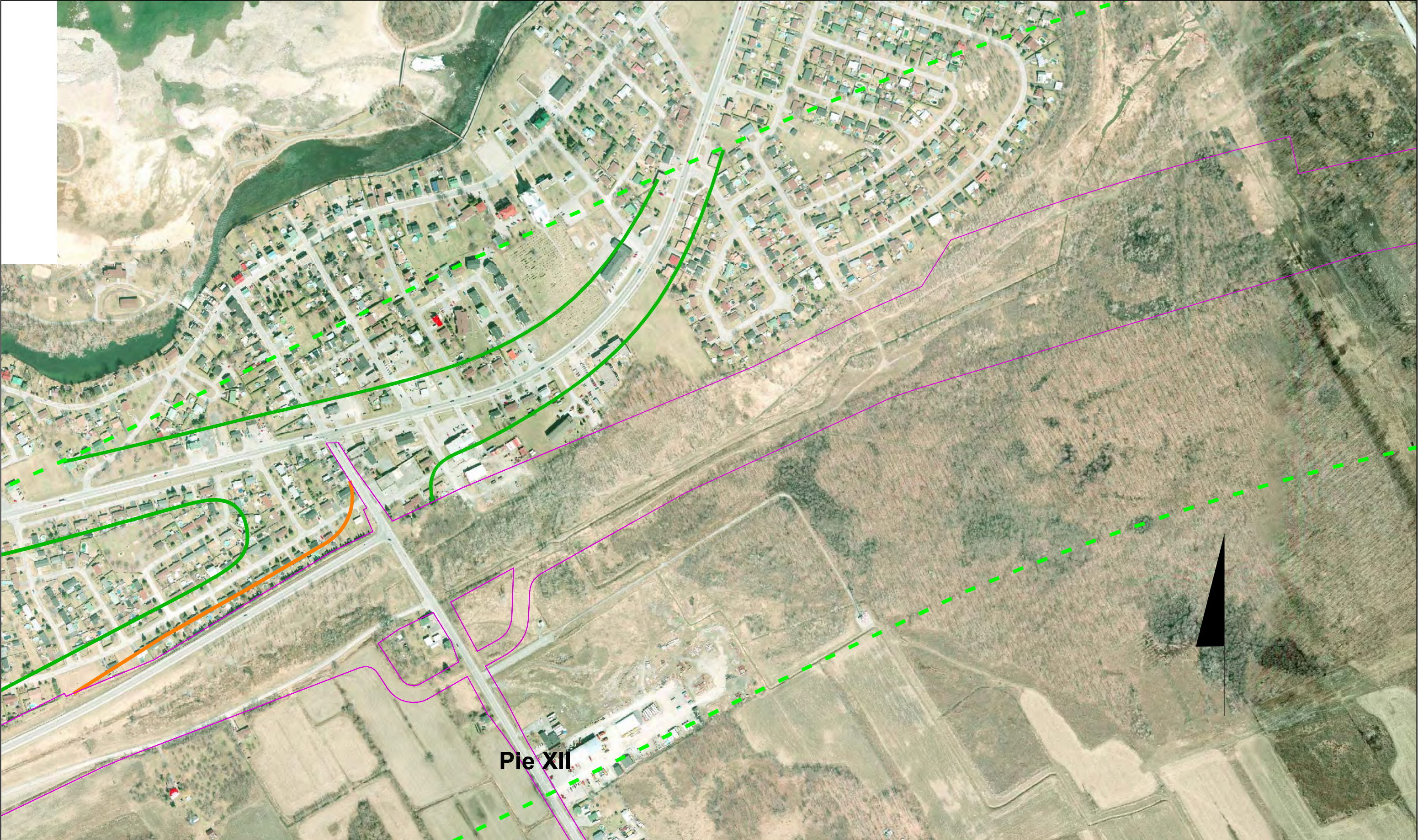




Tableau IV

Niveau de gêne sonore existant

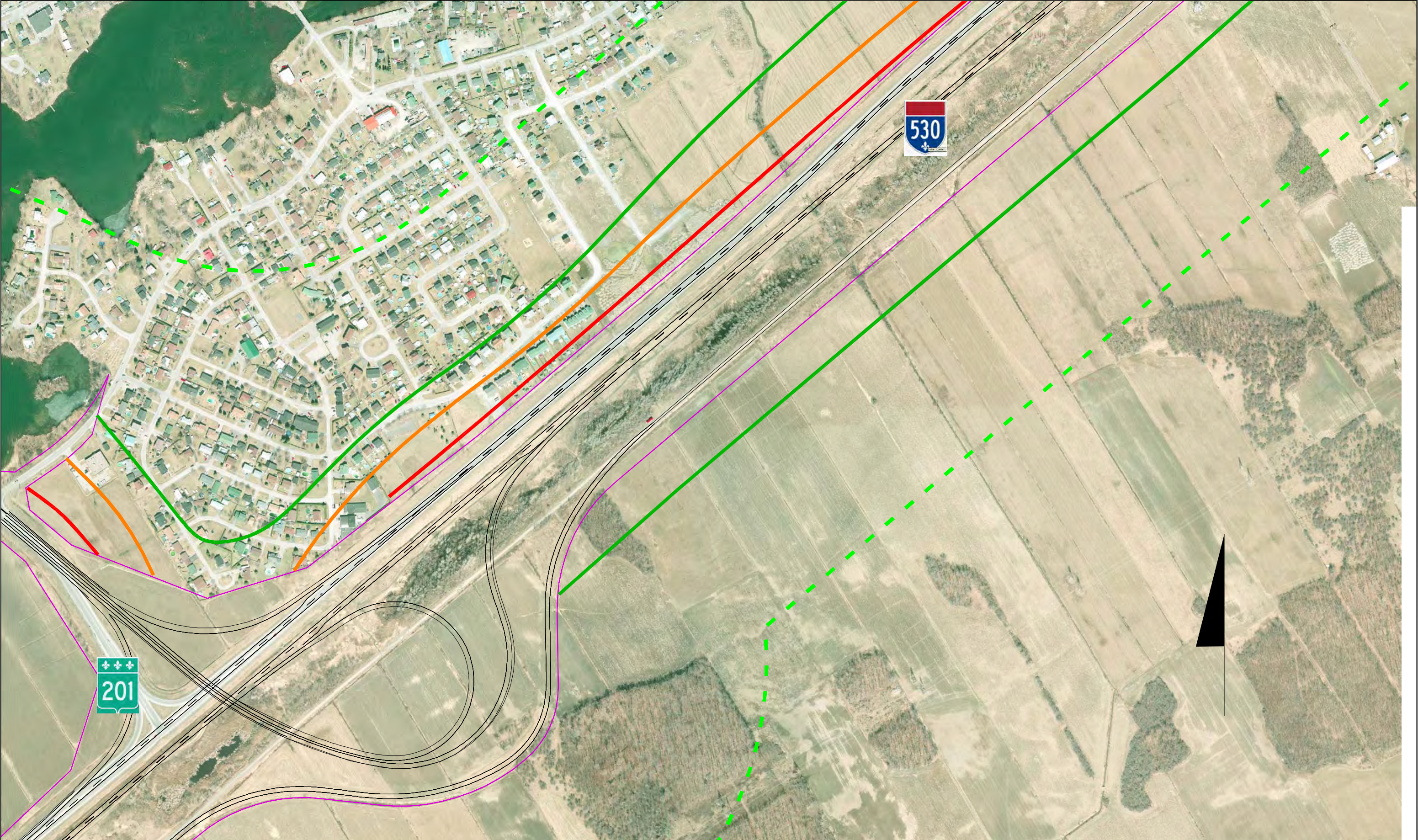
Niveau de gêne sonore	Nombre de propriétés	Pourcentage (%)
Acceptable	600	81
Faible	117	16
Moyen	24	3
Fort	0	0
Total	741	100

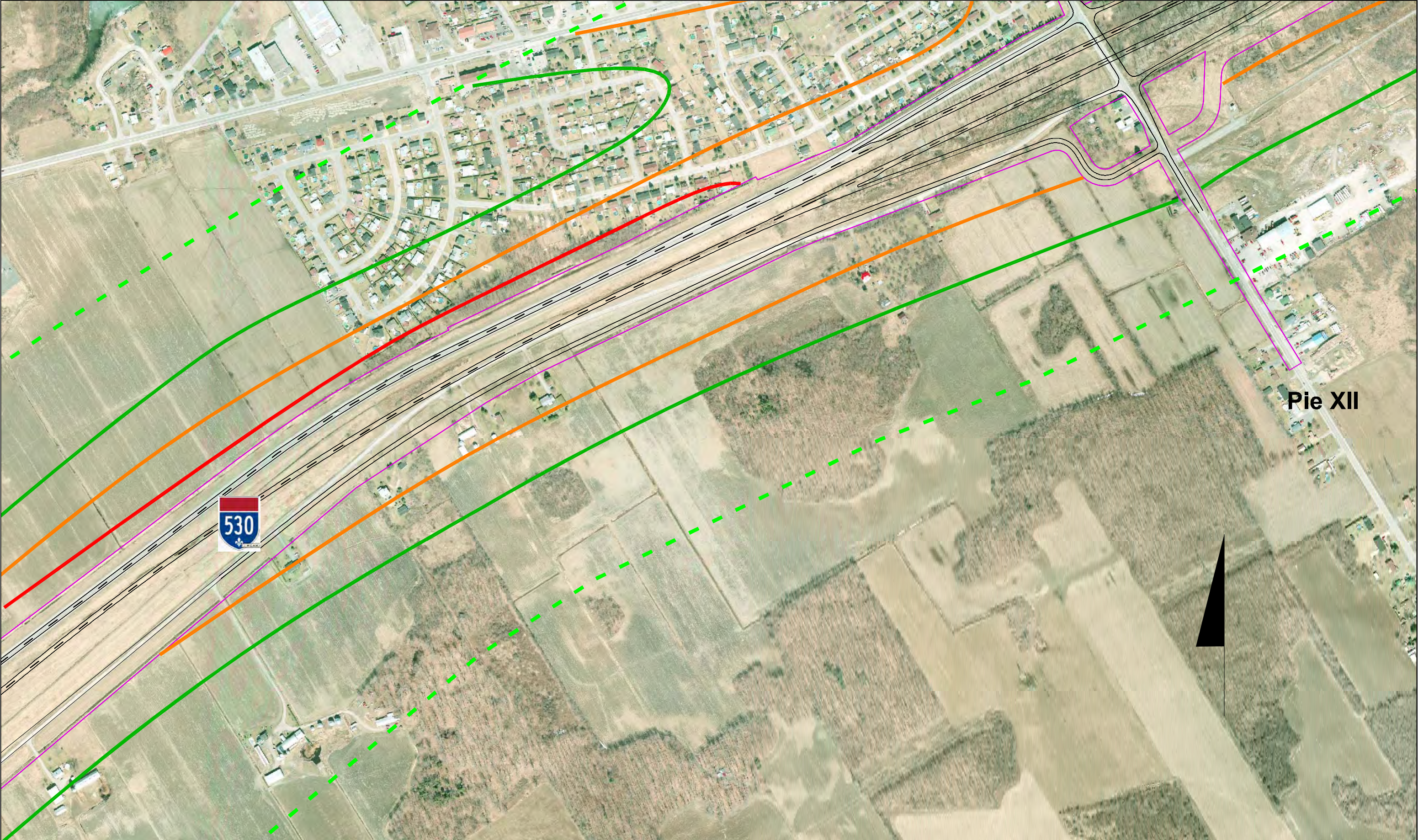
La majorité des résidences (97 %) subissent un niveau de gêne acceptable ou faible. Les résidences subissant un niveau de gêne moyen sont localisées le long de l'autoroute 30 sur la 4^e Rue et en bordure du boulevard Hébert (route 132).

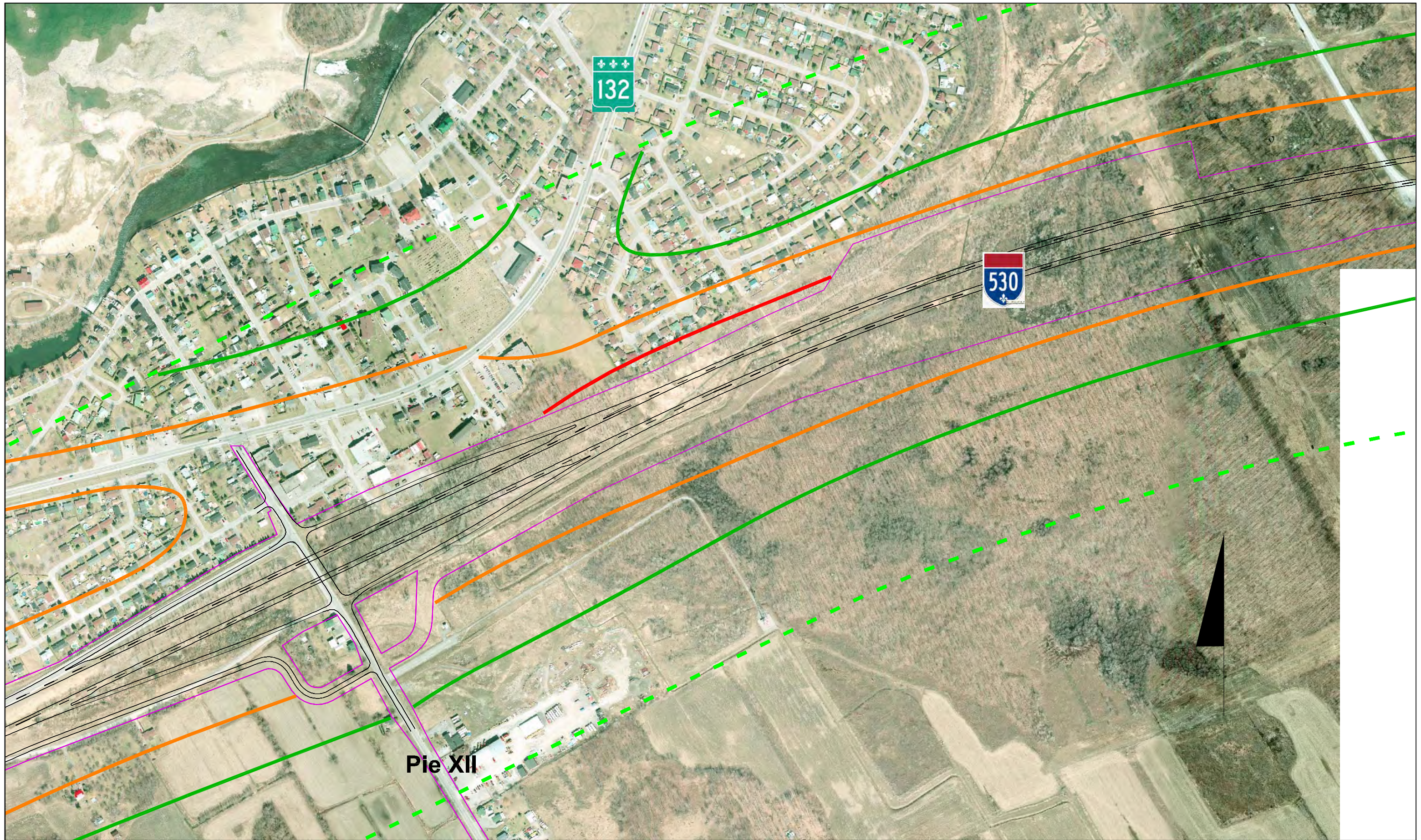
10. Évaluation du climat sonore projeté

Le climat sonore projeté dans la zone d'étude sonore après la mise en service de l'autoroute 30 a été déterminé par des simulations réalisées avec le logiciel TNM 2.5 en tenant compte des débits de circulation routière projetés fournies par NOUVELLE AUTOROUTE 30 CJV.

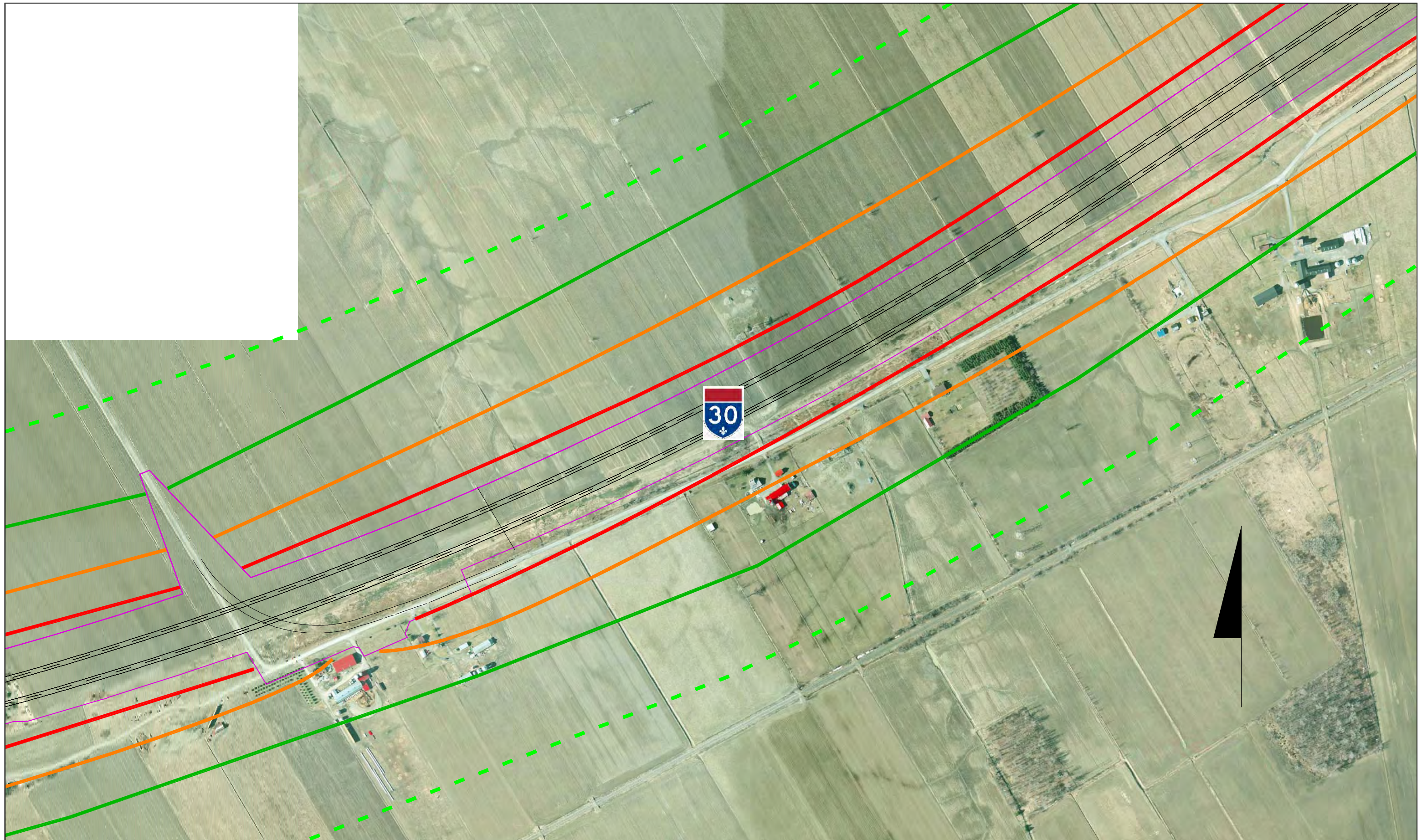
Les résultats du climat sonore projeté sous forme graphique sont présentés aux figures 6 à 10.











10.1 Niveau de gêne

Un nouveau dénombrement des propriétés sensibles existantes en date de septembre 2008 selon le niveau de gêne sonore projeté a été comptabilisé de la même manière que pour l'évaluation du niveau de gêne existant sans le parachèvement de l'autoroute 30.

Le tableau V présente le dénombrement des propriétés sensibles selon leur niveau de gêne sonore projeté pour la cinquième année de service et ce, en fonction des mêmes critères définis précédemment au tableau III.

Tableau V

Niveau de gêne sonore projeté sans mesure d'atténuation

Niveau de gêne sonore	Nombre de propriétés	Pourcentage (%)
Acceptable $L_{eq}(24h) \leq 55$ dBA	368	50
Faible $55 \text{ dBA} < L_{eq}(24h) \leq 60$ dBA	217	29
Moyen $60 \text{ dBA} < L_{eq}(24h) < 65$ dBA	121	16
Fort $65 \text{ dBA} \leq (L_{eq}(24h))$	35	5
Total	741	100

La majorité des résidences (79 %) subissent un niveau de gêne acceptable ou faible. Les résidences subissant un niveau de gêne moyen ou fort sont principalement localisées sur la rue Prieur, la 4^e Rue, le boulevard Hébert et le chemin du Canal.

10.2 Impact sonore

L'impact sonore résulte de la différence entre le niveau de bruit actuel et le niveau de bruit projeté. L'évaluation est effectuée en utilisant la grille d'évaluation du document intitulé « *Politique sur le bruit routier* », Mars 1998 du MTQ (voir annexe A). Selon cette grille, plus le niveau sonore actuel est élevé, moins la différence entre celui-ci et le niveau sonore projeté doit être grande pour générer un impact sonore significatif.

Chaque propriété sensible a été comptabilisée en fonction de son impact sonore (augmentation ou diminution du bruit). Cet impact a été évalué en comparant les niveaux sonores calculés pour la situation existante, sans le parachèvement de l'autoroute 30, avec la situation projetée. Un impact nul signifie qu'il n'y a pas de changement du niveau de bruit pour cette propriété, tandis qu'un impact faible, moyen ou fort indique, selon l'ampleur, qu'il y a une augmentation du niveau sonore.

Le tableau VI classe les propriétés sensibles en fonction de l'augmentation du niveau de bruit (impact sonore) évalué selon la grille du MTQ (annexe A).

Tableau VI

Impacts sonores du projet sans mesure d'atténuation

Impact sonore	Nombre de propriétés	Pourcentage
Positif	0	0
Nul	0	0
Faible	470	63
Moyen	163	22
Fort	108	15
Total	741	100

L'ensemble des résidences verra leur niveau sonore augmenter. La majorité d'entre elles (63 %) subiront toutefois un impact sonore faible. Le climat sonore de ces résidences restera pour la majorité inférieur à 55 dBA (L_{eq} 24h). Les résidences qui subiront une variation plus importante du climat sonore, soit de l'ordre de 20 dBA, sont localisées à la première rangée le long de l'autoroute 30 sur la rue Potvin et sur le chemin du Canal.

11. Mesures d'atténuation

Selon la Politique sur le bruit routier du MTQ, les impacts sonores moyens ou forts font l'objet de mesures d'atténuation. Les mesures d'atténuation consistent à l'instauration d'écran antibruit de type talus et mur.

Les mesures d'atténuation visées sont de ramener les niveaux sonores projetés le plus près possible de 55 dBA sur une période de 24 heures.

Lors de l'analyse des mesures d'atténuation de certains secteurs ruraux, nous avons obtenu des écrans antibruit d'une hauteur imposante pour atteindre un niveau de bruit inférieur à 55 dBA (L_{eq} 24h). La majorité des écrans antibruit ont une hauteur d'au moins 6 m et d'une longueur moyenne d'environ 400 m (voir tableau IX). En raison notamment de leur hauteur, ces écrans antibruit sont pour la presque totalité de type mur.

Ces secteurs ruraux sont les suivants :

- ❑ Côté Sud de l'autoroute 530;
- ❑ Le tronçon de l'autoroute 30 longeant le chemin du canal;
- ❑ L'intersection entre l'autoroute 30 et la route 236;
- ❑ Côté Nord de l'autoroute 30 à l'ouest de montée Bellevue.

Malgré une hauteur parfois imposante, l'intégration visuelle d'écran antibruit de type mur s'harmonise plus facilement en milieu urbain qu'en milieu agricole. Dans le cas présent, les murs antibruit dans le secteur rural auront un impact visuel significatif. Le nombre de maisons est faible et peu dense. Certains écrans antibruit protègent qu'une seule résidence. Le secteur étant agricole, il y a peu d'éléments autres que les bâtiments qui sont en hauteur (ex. arbres souvent peu nombreux). À cet effet, nous avons évalué la possibilité d'effectuer une optimisation entre l'aspect visuel et acoustique.

Un objectif acoustique de 57 dBA à 5 m des résidences de certains secteurs ruraux a été évalué. Ce nouvel objectif a été déterminé en considérant deux éléments. D'abord de la précision du logiciel TNM. C'est-à-dire que malgré que nous obtenons une valeur théorique légèrement supérieure au critère de 55 dBA (L_{eq} 24h), il est possible que le niveau de bruit réel soit inférieur à 55 dBA (L_{eq} 24h). L'évaluation théorique utilise une approche conservatrice. Puis, en comparant les écarts de niveaux de bruit des deux objectifs (55 dBA versus 57 dBA) la perception à l'oreille humaine est faible. C'est-à-dire qu'il y a peu d'écart de bruit à l'oreille humaine entre un mur conçu pour un niveau de bruit de 55 dBA (L_{eq} 24h) versus un autre pour un niveau de bruit de 57 dBA. Toutefois, l'impact visuel d'un écran antibruit conçu pour un niveau de bruit de 57 dBA (L_{eq} 24h) sera moindre.

En installant les écrans antibruit déterminés avec un objectif de 57 dBA aux secteurs ruraux cités précédemment, nous recommandons de prévoir les infrastructures nécessaires qui permettraient d'élever et d'allonger les écrans antibruit d'au moins à celui du dimensionnement de l'objectif de 55 dBA (voir tableau X). Ainsi, dans la situation où le suivi acoustique démontrerait que le niveau de bruit n'est pas adéquat, soit supérieur à 55 dBA ($L_{eq, 24h}$) combiné à une plainte des propriétés touchées, les infrastructures à la base des écrans antibruit seront déjà en place pour modifier ces derniers.

Le revêtement de la chaussée simulé est du béton bitumineux (asphalte). Il est important de noter que l'utilisation d'un revêtement de béton-ciment pourrait excéder de plusieurs décibels les critères de bruit. Le revêtement de béton bitumineux (asphalte) doit être utilisé à tous les endroits de l'ensemble du projet où il y a la présence de résidences à moins de 300 m de l'autoroute.

Les tableaux VII et VIII présentent les dimensions et le type d'écran recommandé par secteur. Le tableau IX présente les dimensions et le type des écrans qui serait nécessaire si un objectif de 55 dBA serait visé à certains secteurs ruraux. Les figures 11 à 16 localisent l'emplacement des écrans antibruit (objectif de 57 dBA pour le secteur rural). L'annexe E illustre les écrans antibruit avec les niveaux de bruit. Finalement, l'annexe F présente le type d'aménagement d'écrans antibruit choisi pour chaque écran ainsi que des exemples.

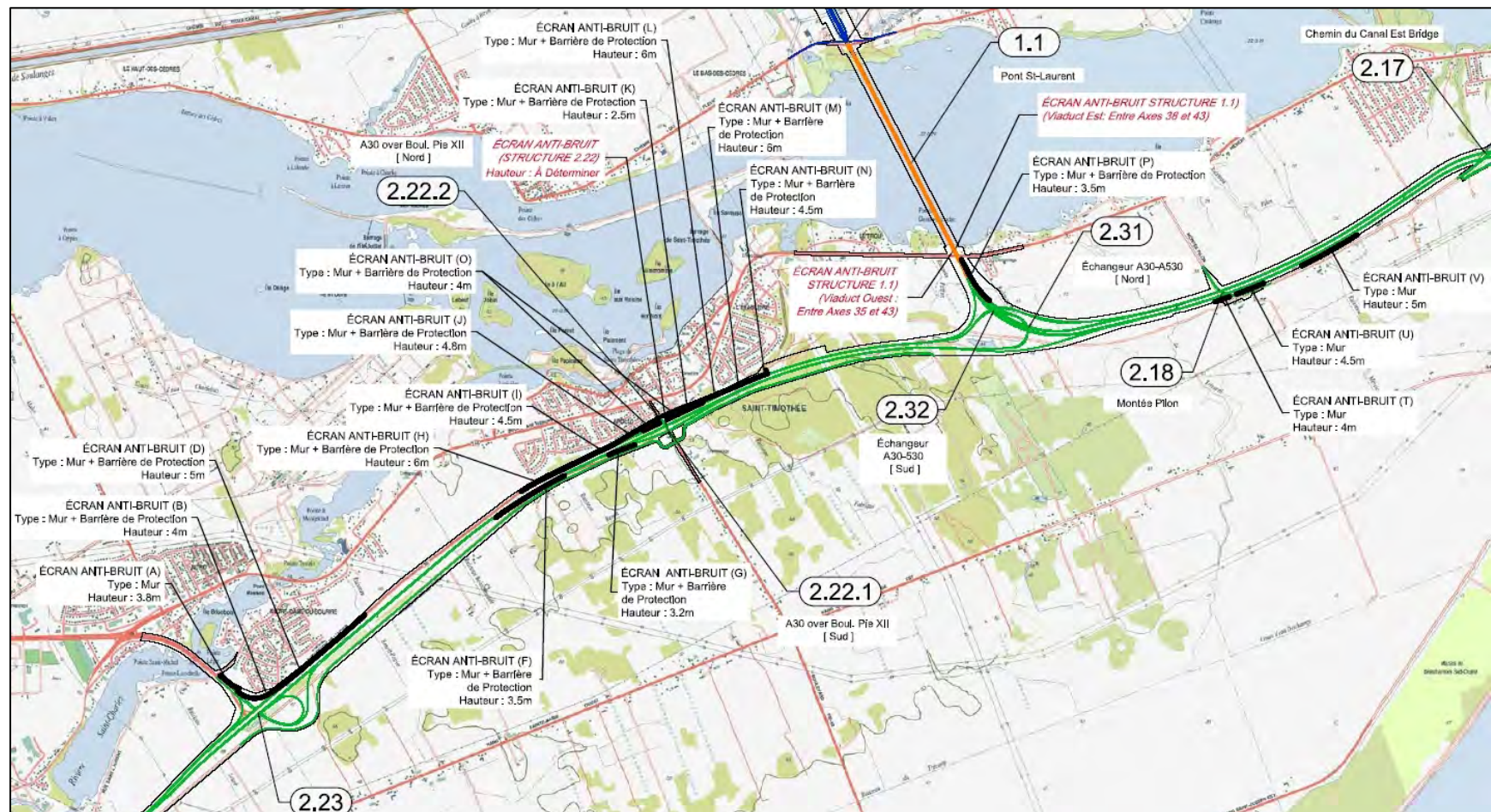


Figure 11 : Emplacement des écrans antibruit

Tableau VII

Écran antibruit A à V (chaînage et dimension) – secteur Salaberry-de-Valleyfield

Écran	Objectif visé L _{eq} 24h (dBA)	Chaînages		Dimensions			
		Début	Fin	Longueur	Hauteur	Type	Absorption
A	55	201+180	201+360	180	3.8	Mur	Non
B	55	204+980	205+260	280	4.0	Mur avec barrière de protection	Non
D	55	205+260	507+520	970	5.0	Mur avec barrière de protection	Non
E	57	Aucun écran antibruit est nécessaire pour un objectif de 57 dBA (voir tableau IX pour 55 dBA)					
F	57	608+840	609+000	160	3.3	Mur avec barrière de protection	Oui
		609+000	609+200	200	3.8		
		609+200	609+480	280	3.5		
G	57	102+180	102+400	220	3.2	Mur avec barrière de protection	Oui
H	55	509+100	509+740	640	6.0	Mur avec barrière de protection	Oui
I	55	509+740	509+940	200	4.5	Mur avec barrière de protection	Oui
J	55	101+100	101+485	385	4.8	Mur avec barrière de protection	Oui
K	55	103+007	103+340	333	2.5	Mur avec barrière de protection	Oui
L	55	103+340	103+540	200	6.0	Mur avec barrière de protection	Non
M	55	510+886	511+200	314	6.0	Mur avec barrière de protection	Non
N	55	511+200	511+260	60	4.5	Mur avec barrière de protection	Non
		511+260	510+700	440	4.5	Talus	Non
O	55	510+180	510+320	140	4.0	Mur avec barrière de protection	Oui
		510+320	510+386	66	4.0	Mur situé sur le viaduc	Oui
		510+386	510+700	314	4.0	Mur avec barrière de protection	Oui
P	55	131+400	131+800	400	3.5	Mur avec barrière de protection	Oui
Q	55	312+380	312+570	190	3.0	Mur situé sur le pont	Oui
R	55	412+200	133+015	335	3.0	Mur situé sur le pont	Oui
T	57	414+860	414+980	120	4.0	Mur ou talus	Non
U	57	415+040	415+270	230	4.5	Mur ou talus	Non
V	57	415+600	416+100	500	5.0	Mur ou talus	Non
W	57	Aucun écran antibruit est nécessaire pour un objectif de 57 dBA (voir tableau IX pour 55 dBA)					

Note : La hauteur des écrans fait référence au niveau d'élévation de la chaussée correspondant au chaînage.

Tableau VIII
Écran antibruit A à V (emplacement) – secteur Salaberry-de-Valleyfield

Écran	Localisation		Type d'aménagement d'écran (Annexe F)
	Route	Distance du sommet de l'écran à la route	
A	Route 201 N	Limite de l'emprise A530 O	Voir aménagement type mur "B"
B	Bretelle de sortie A530 O – Rte 201 N	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
D	A530 O	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
E	Aucun écran antibruit est nécessaire pour un objectif de 57 dBA (voir tableau X pour 55 dBA)		
F	A530 E	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
G	Bretelle de sortie A530 E-Pie XII	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
H	A530 O	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
I	A530 O	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
J	Bretelle d'entrée A530 O Pie XII	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
K	Bretelle d'entrée A530 O-Pie XII	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
L	A530 O	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
M	A530 O	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
N	A530 O	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
	A530 O	À 40.7 mètres de la voie d'accotement	Voir aménagement type butte "A"
O	A530 O	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
	A530 O	À 1 mètre de la voie d'accotement	Mur situé sur le viaduc
	A530 O	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
P	Bretelle d'entrée A30 O – A530	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
Q	A30 O – pont du fleuve	À 1 mètre de la voie d'accotement	Mur situé sur le pont
R	A30 E – pont du fleuve	À 1 mètre de la voie d'accotement	Mur situé sur le pont
T	A30 E – à l'ouest de la montée Pilon	À 24 mètres de la voie d'accotement (type mur) À 12 mètres de la voie d'accotement (type talus)	Voir type mur "A" ou combinaison butte et mur Voir aménagement type butte
U	A30 E – à l'est de la montée Pilon	À 23 mètres de la voie d'accotement À 12 mètres de la voie d'accotement (type talus)	Voir type mur "A" ou combinaison butte et mur Voir aménagement type butte
V	A30 E – à l'est de la montée Pilon	À 23 mètres de la voie d'accotement À 12 mètres de la voie d'accotement (type talus)	Voir type mur "A" ou combinaison butte et mur Voir aménagement type butte
W	Aucun écran antibruit est nécessaire pour un objectif de 57 dBA (voir tableau X pour 55 dBA)		

Notes : ¹ Mur antibruit avec barrière semi rigide ;
² Mur antibruit avec barrière rigide.

Le bruit résiduel calculé, suite à l'implantation des écrans antibruit aux résidences subissant un impact sonore significatif, est égal ou inférieur à 55 dBA (L_{eq} 24h) ou 57 dBA selon le cas, sauf pour les résidences longeant la route 132 à proximité de l'entrée du futur Pont du Fleuve à Salaberry de Valleyfield qui subiront un impact faible.

Tableau IX

Données de certains écrans antibruit (chaînage et dimension) pour un objectif visé de 55 dBA

Écran	Chaînages		Dimensions			
	Début	Fin	Longueur	Hauteur	Type	Absorption
E	608+300	609+000	700	4.0	Mur avec barrière de protection	Non
F	609+000	609+600	600	5.5	Mur avec barrière de protection	Oui
G	102+020	102+450	430	5.0	Mur avec barrière de protection	Oui
T	414+740	414+980	240	7.0	Mur	Non
U	415+040	415+360	320	7.0	Mur	Non
V	415+500	416+200	700	7.0	Mur	Non
W	416+200	416+700	500	3.7	Mur	Non

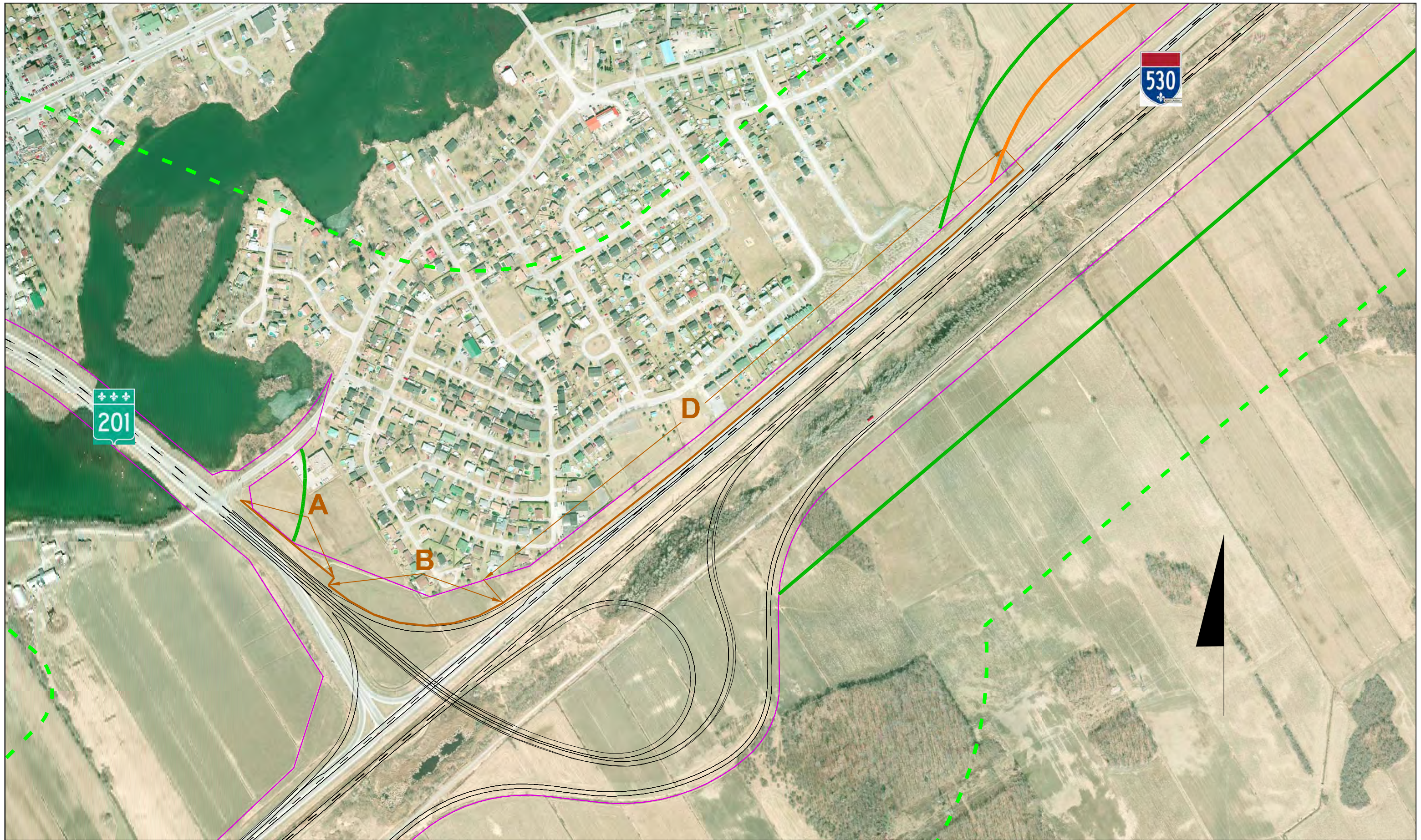
Note : La hauteur de la barrière fait référence au niveau d'élévation de la chaussée correspondant au chaînage.

Tableau X

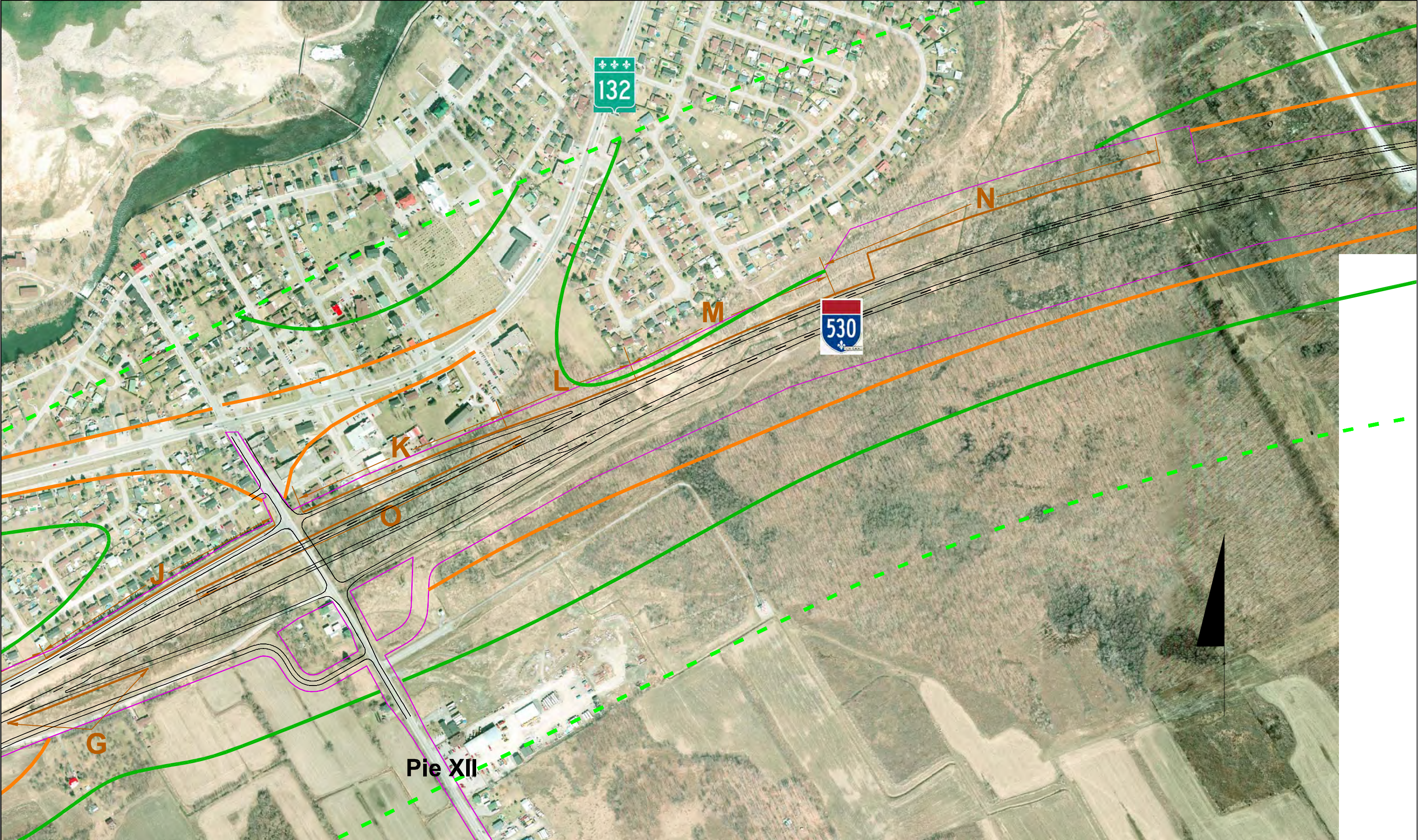
Données de certains écrans antibruit (emplacement) pour un objectif visé de 55 dBA

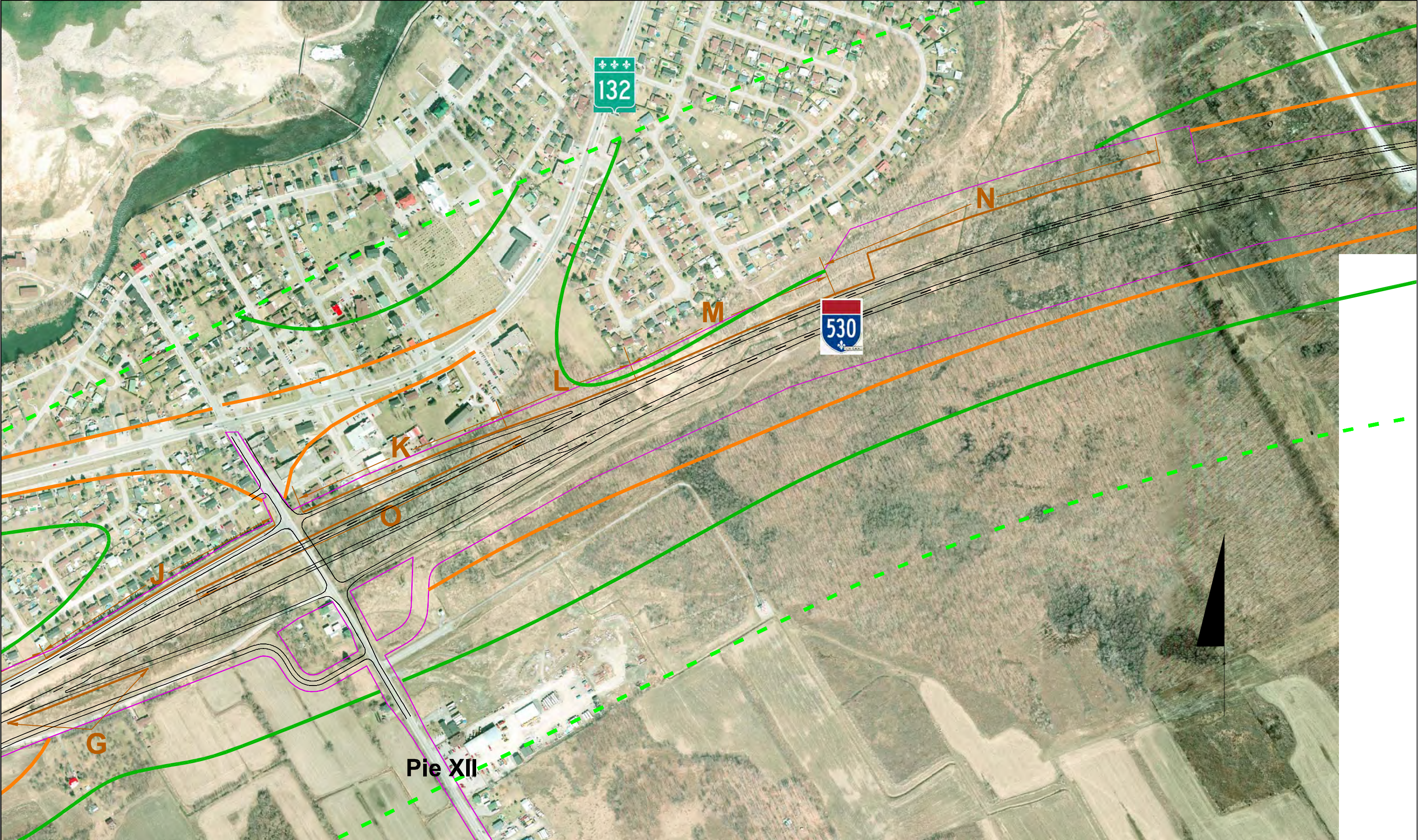
Écran	Localisation		Type d'aménagement d'écran (Annexe F)
	Route	Distance du sommet de l'écran à la route	
E	A530 E	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
F	A530 E	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
G	Bretelle de sortie A530 E – Pie XII	À 2 mètres de la voie d'accotement	Design alternatif type 1 ¹ ou 3 ²
T	A30 E – à l'ouest de la montée Pilon	À 24 mètres de la voie d'accotement	Voir type mur "A" ou combinaison butte et mur
U	A30 E – à l'est de la montée Pilon	À 23 mètres de la voie d'accotement	Voir type mur "A" ou combinaison butte et mur
V	A30 E – à l'est de la montée Pilon	À 23 mètres de la voie d'accotement	Voir type mur "A" ou combinaison butte et mur
W	A30 E – à l'est de la montée Pilon	À 26 mètres de la voie d'accotement	Voir type mur "A"

Notes : ¹ Mur antibruit avec barrière semi rigide ;
² Mur antibruit avec barrière rigide.













Annexe A

Grille d'évaluation de l'impact sonore du MTQ

Politique sur le bruit routier

GRILLE D'ÉVALUATION DE L'IMPACT SONORE

NIVEAUX SONORES (dBA Leq, 24 h) :

NIVEAU PROJETÉ (HORIZON 10 ANS)

		45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
N I V E A U A C T U E L	45	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	46	-	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	47	-	-	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	48	-	-	-	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	49	-	-	-	-	0	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	50	-	-	-	-	-	0	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	51	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	52	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	53	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3
	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3
	63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3	3
	64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3
	65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3
	66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3
	67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3
	68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	3	3
	69	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	3
	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	2	3

-	Diminution du niveau sonore
0	Impact nul
1	Impact faible
2	Impact moyen
3	Impact fort

Annexe B

Données météorologiques

Données des observations horaires | Archives climatiques nationales du Canada

Page 1 sur 1

Rapport de données horaires pour le 31 mars, 2009

Toutes les heures sont exprimées en heure normale locale (HNL). Pour convertir l'heure locale en heure avancée de l'Est (HAE), ajoutez 1 heure s'il y a lieu.

MONTREAL/PIERRE ELLIOTT TRUDEAU INTL A QUEBEC

Latitude: 45° 28.000' N Longitude: 73° 45.000' O Altitude: 36,00 m
Identification Climat: 7025250 Identification OMM: 71627 Identification TC: YUL

H e u r e	Temp. °C	Point de rosée °C	Hum. rel. %	Dir. du vent 10's deg	Vit. du vent km/h	Visibilité km	Pression à la station kPa	Hmdx	Refroid. éolien	Temps
00:00	2,0	0,3	88	28	15	25,0	101,11			Nuageux
01:00	1,8	-0,3	86	28	15	25,0	101,19			Généralement nuageux
02:00	1,7	-0,4	86	27	19	25,0	101,32			Nuageux
03:00	1,5	-0,5	87	28	15	25,0	101,41			Nuageux
04:00	1,6	-0,9	83	29	17	25,0	101,50			Généralement nuageux
05:00	1,5	-1,0	83	30	9	25,0	101,60			Généralement nuageux
06:00	0,4	-1,4	88	28	6	24,1	101,69			Généralement dégagé
07:00	1,5	-0,8	85	27	6	24,1	101,79			Généralement nuageux
08:00	2,6	-0,4	81	28	11	24,1	101,87			Généralement nuageux
09:00	2,7	-0,8	78	31	7	24,1	101,95			Nuageux
10:00	3,1	-1,1	74	30	9	24,1	101,99			Nuageux
11:00	3,4	-1,0	73	35	6	24,1	102,04			Nuageux
12:00	3,7	-1,5	69		0	24,1	102,05			Nuageux
13:00	4,1	-0,6	71		0	24,1	102,06			Nuageux
14:00	4,3	-0,8	69	16	4	24,1	102,03			Nuageux
15:00	4,4	-0,2	72	13	7	24,1	102,01			Nuageux
16:00	4,4	-1,2	67	10	7	24,1	102,01			Nuageux
17:00	4,2	-1,3	67	13	4	24,1	102,02			Nuageux
18:00	3,8	-1,3	69	11	11	24,1	102,01			Généralement nuageux
19:00	3,5	-1,2	71	11	17	25,0	101,99			Nuageux
20:00	3,5	-1,7	69	9	19	25,0	101,99			Nuageux
21:00	3,5	-1,5	70	8	19	25,0	101,99			Nuageux
22:00	3,4	-1,4	71	10	11	25,0	101,94			Nuageux
23:00	3,5	-1,3	71	9	13	25,0	101,88			Nuageux

http://www.climate.weatheroffice.ec.gc.ca/climateData/hourlydata_f.html?timeframe=1... 2009-06-10

Données des observations horaires | Archives climatiques nationales du Canada

Page 1 sur 1

Rapport de données horaires pour le 01 avril, 2009

Toutes les heures sont exprimées en heure normale locale (HNL). Pour convertir l'heure locale en heure avancée de l'Est (HAE), ajoutez 1 heure s'il y a lieu.

MONTREAL/PIERRE ELLIOTT TRUDEAU INTL A QUEBEC

Latitude: 45° 28.000' N
Identification Climat: 7025250

Longitude: 73° 45.000' O
Identification OMM: 71627

Altitude: 36,00 m
Identification TC: YUL

H e u r e	Temp. °C	Point de rosée °C	Hum. rel. %	Dir. du vent 10's deg	Vit. du vent km/h	Visibilité km	Pression à la station kPa	Hmdx	Refroid. éolien	Temps
00:00	3,1	-1,7	71	9	17	25,0	101,79			Généralement dégagé
01:00	2,8	-1,7	72	8	17	25,0	101,71			Dégagé
02:00	2,4	-1,6	75	8	15	25,0	101,63			Dégagé
03:00	1,9	-1,4	79	5	15	25,0	101,57			Dégagé
04:00	1,4	-1,5	81	5	17	25,0	101,47			Généralement dégagé
05:00	1,1	-1,5	83	4	13	25,0	101,54			Généralement nuageux
06:00	2,5	-1,0	78	9	19	48,3	101,49			Généralement nuageux
07:00	2,9	-0,6	78	11	19	24,1	101,46			Généralement nuageux
08:00	3,4	0,2	80	11	11	24,1	101,40			Nuageux
09:00	6,0	1,6	73	15	20	24,1	101,30			Nuageux
10:00	8,0	2,7	69	17	24	24,1	101,30			Nuageux
11:00	7,9	2,4	68	16	26	24,1	101,23			Nuageux
12:00	6,6	2,7	76	16	32	24,1	101,14			Averses de pluie
13:00	6,1	2,9	80	15	32	24,1	101,07			Pluie
14:00	6,4	2,9	78	16	28	19,3	101,03			Pluie
15:00	6,2	3,7	84	16	17	19,3	100,98			Pluie
16:00	6,4	4,4	87	15	22	24,1	100,92			Nuageux
17:00	6,5	4,2	85	15	17	24,1	100,85			Pluie
18:00	6,7	3,6	81	16	20	24,1	100,84			Nuageux
19:00	6,7	3,3	79	16	22	25,0	100,86			Nuageux
20:00	6,6	3,5	81	18	15	25,0	100,86			Nuageux
21:00	6,5	3,4	81	16	20	25,0	100,86			Nuageux
22:00	5,8	3,1	83	18	19	25,0	100,91			Généralement nuageux
23:00	5,8	3,5	85	17	20	25,0	100,93			Généralement dégagé

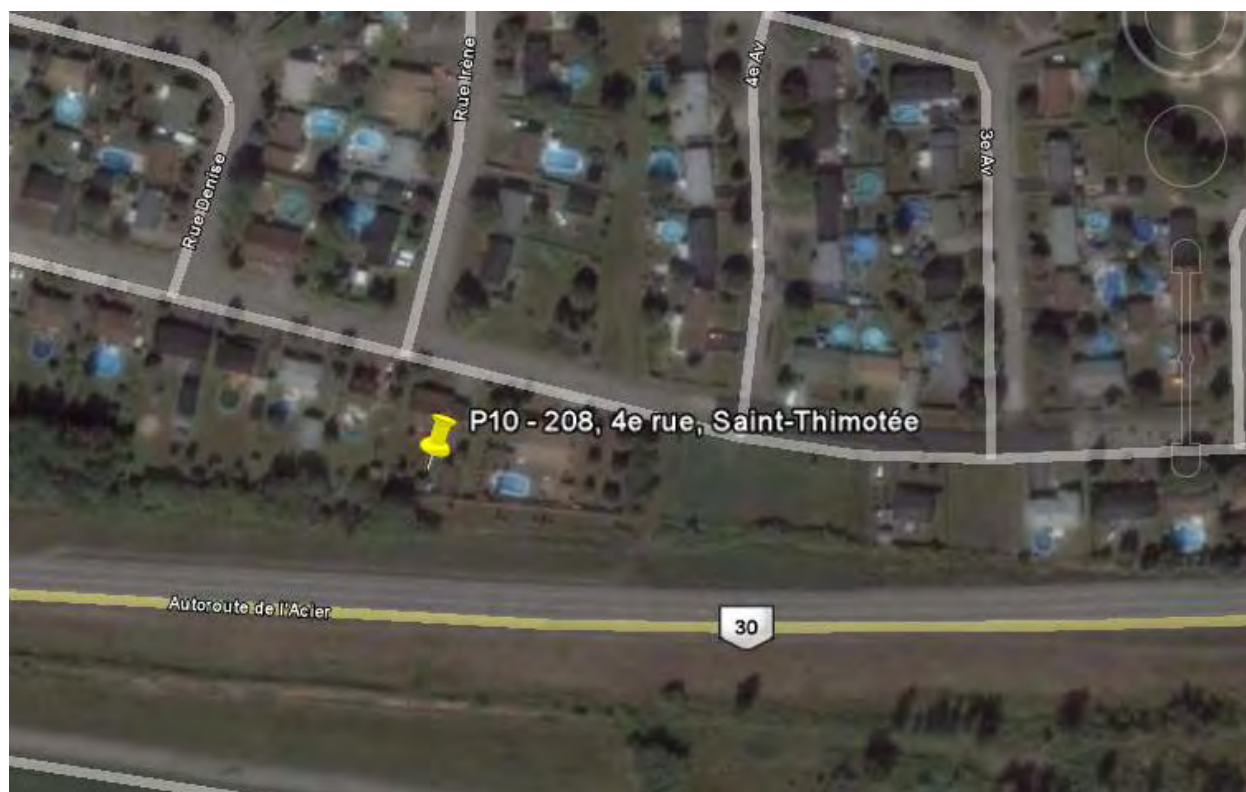
http://www.climate.weatheroffice.ec.gc.ca/climateData/hourlydata_f.html?timeframe=1... 2009-06-10

Annexe C

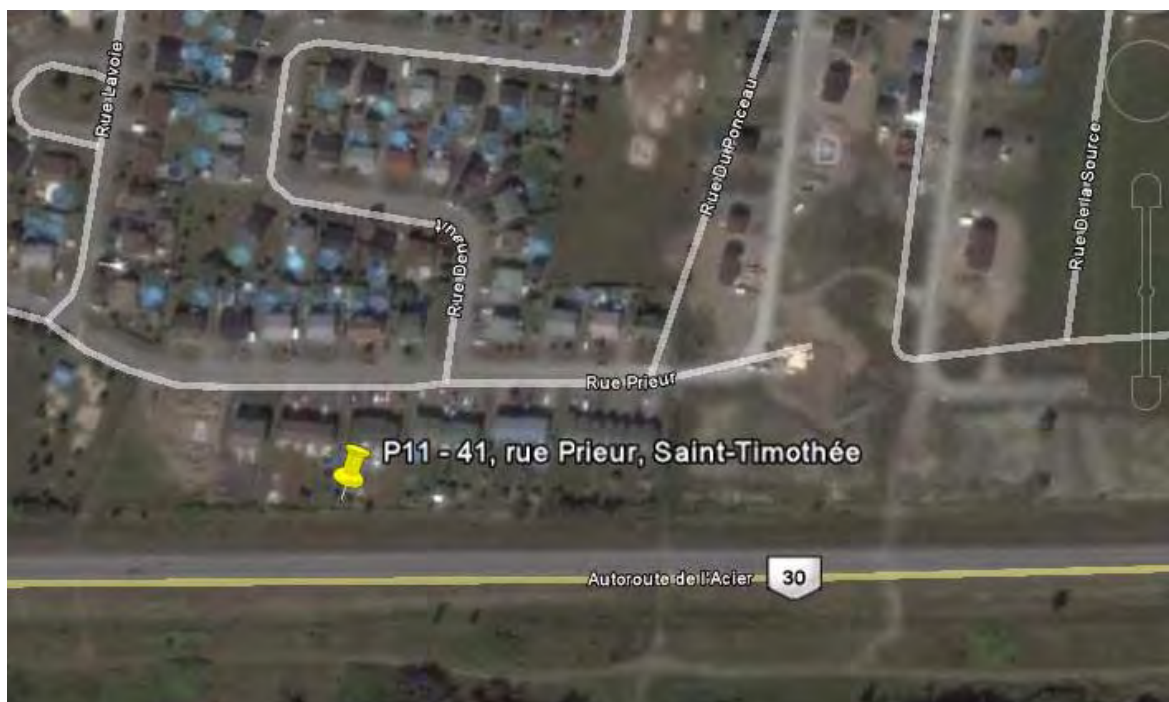
Localisation des relevés sonores



Localisation du point de mesure P9



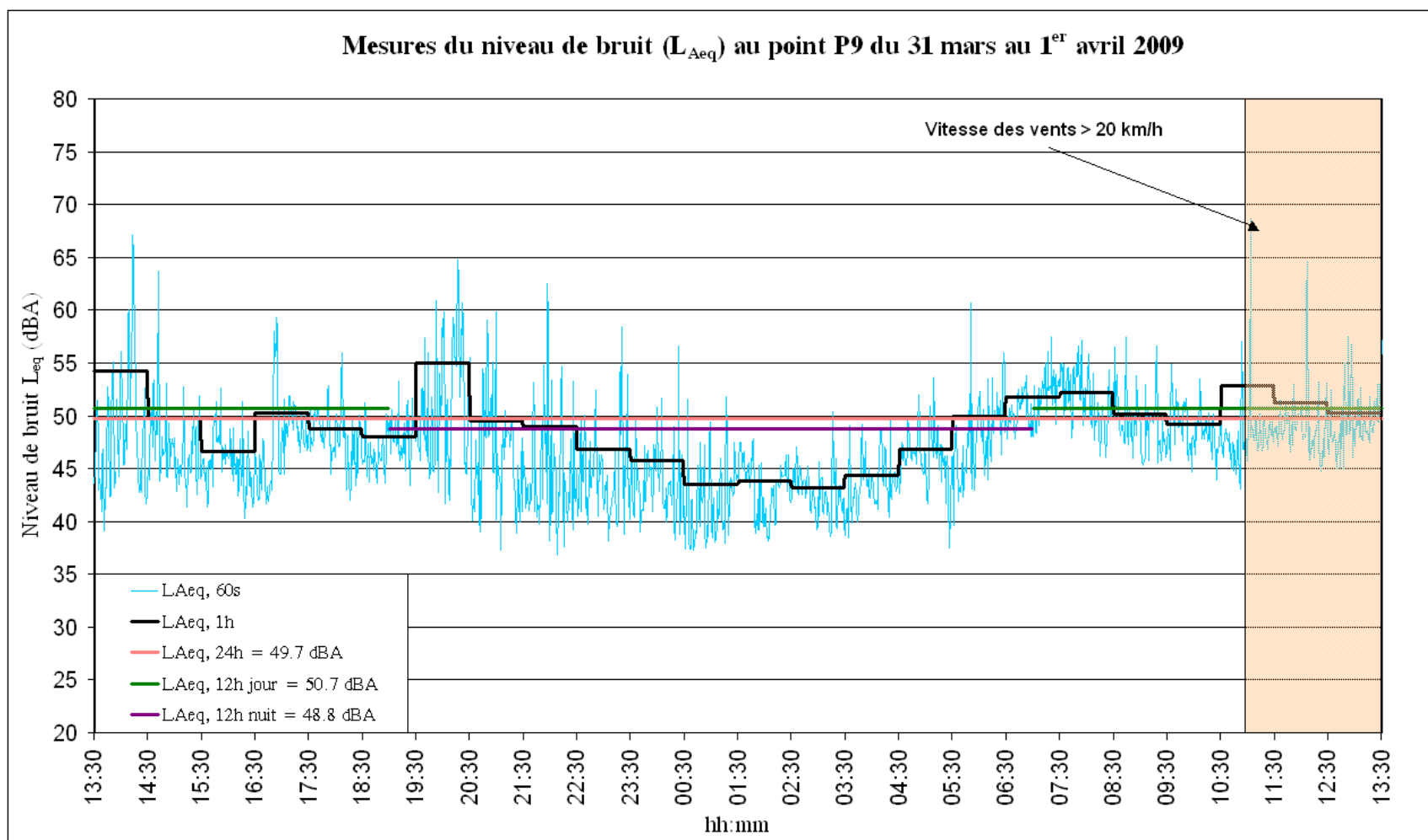
Localisation du point de mesure P10

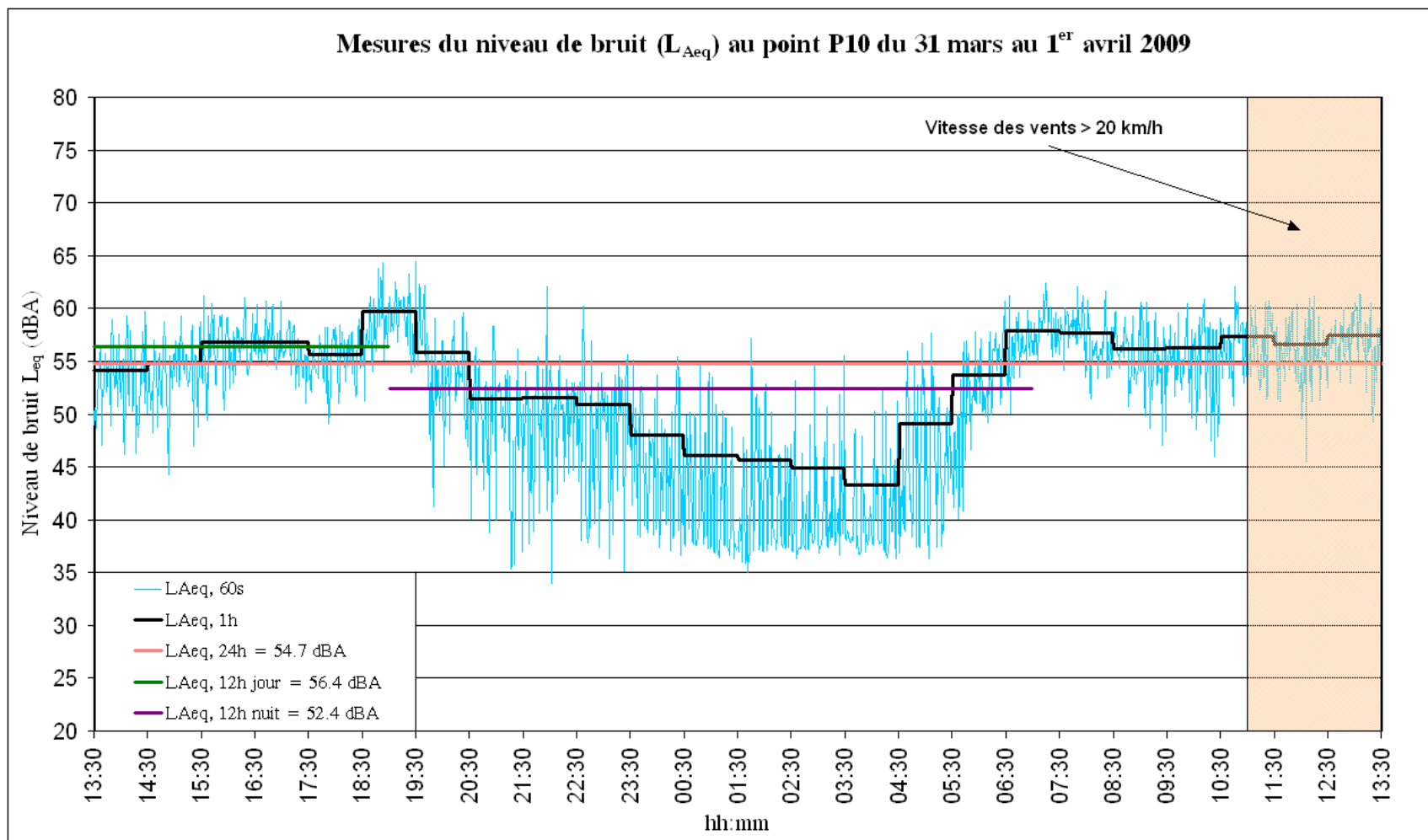


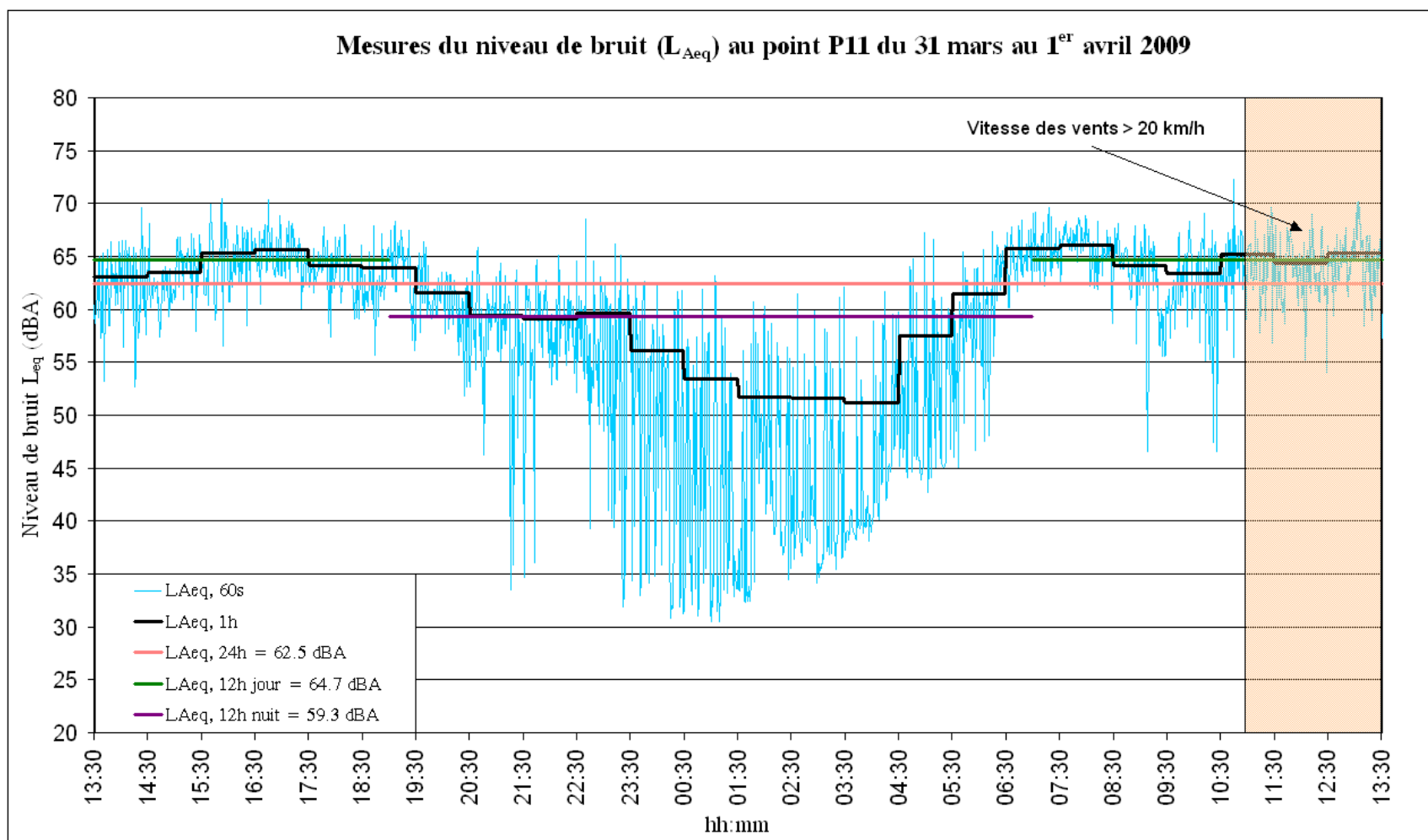
Localisation du point de mesure P11

Annexe D

Graphiques des relevés sonores

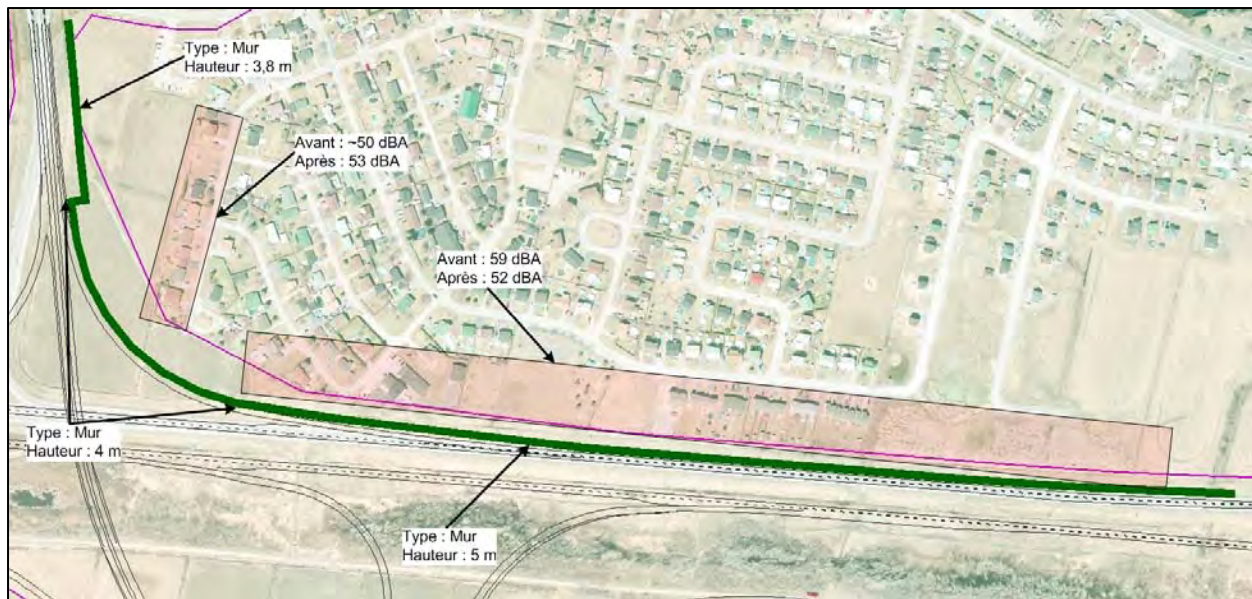




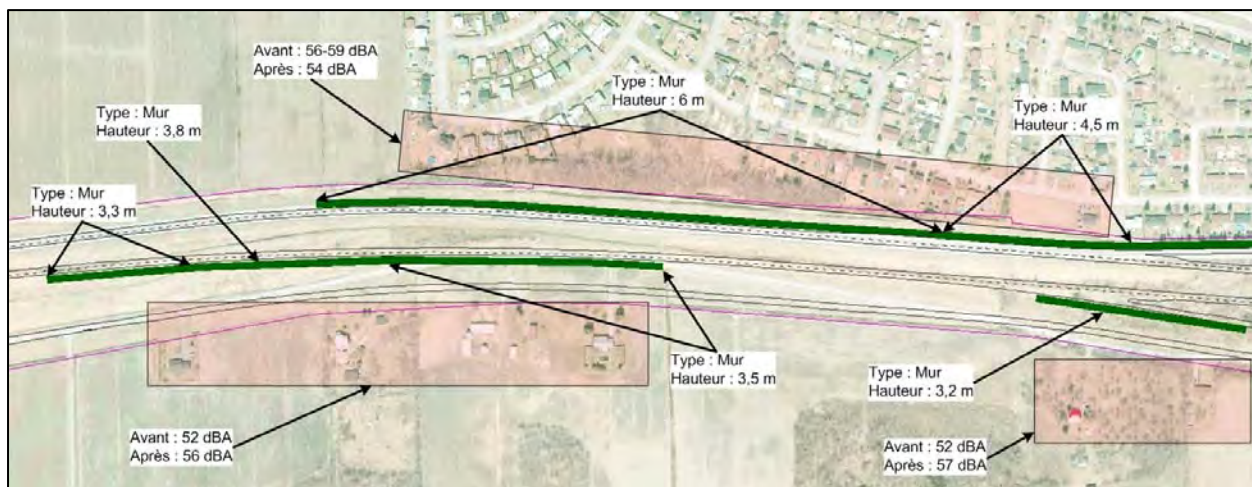


Annexe E

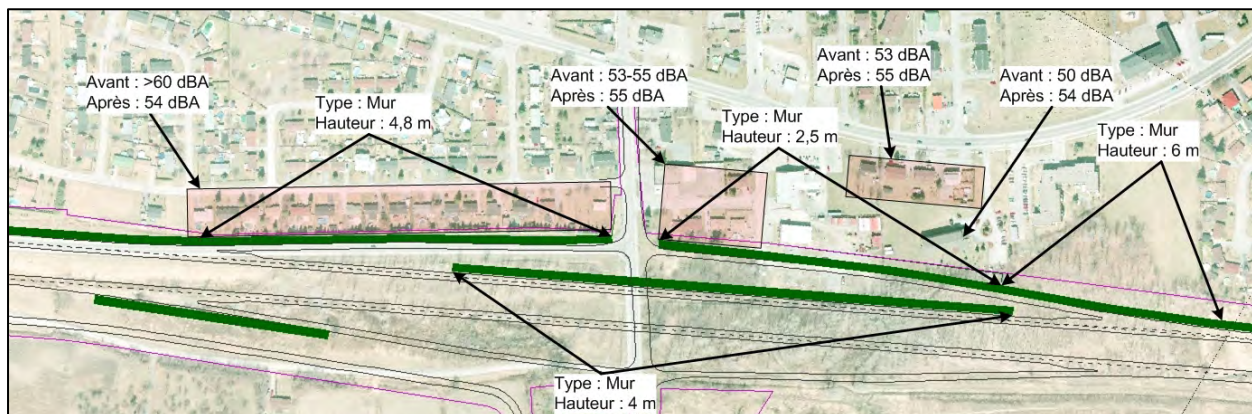
Disposition des écrans antibruit et niveaux de bruit



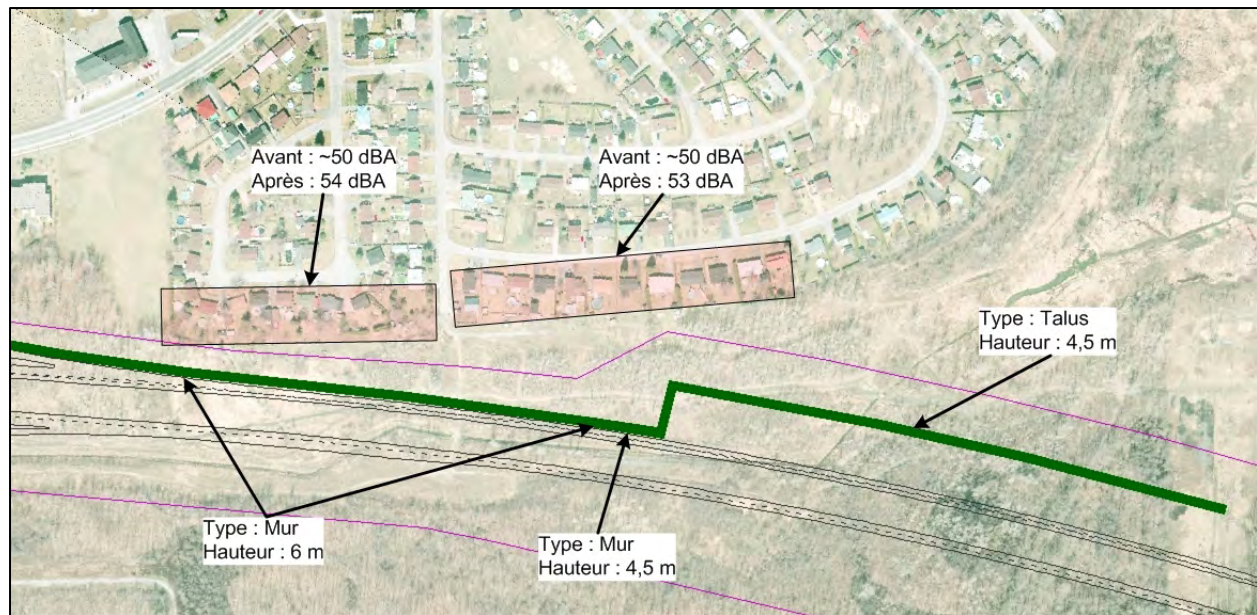
Écrans antibruit A à D



Écrans antibruit F à I



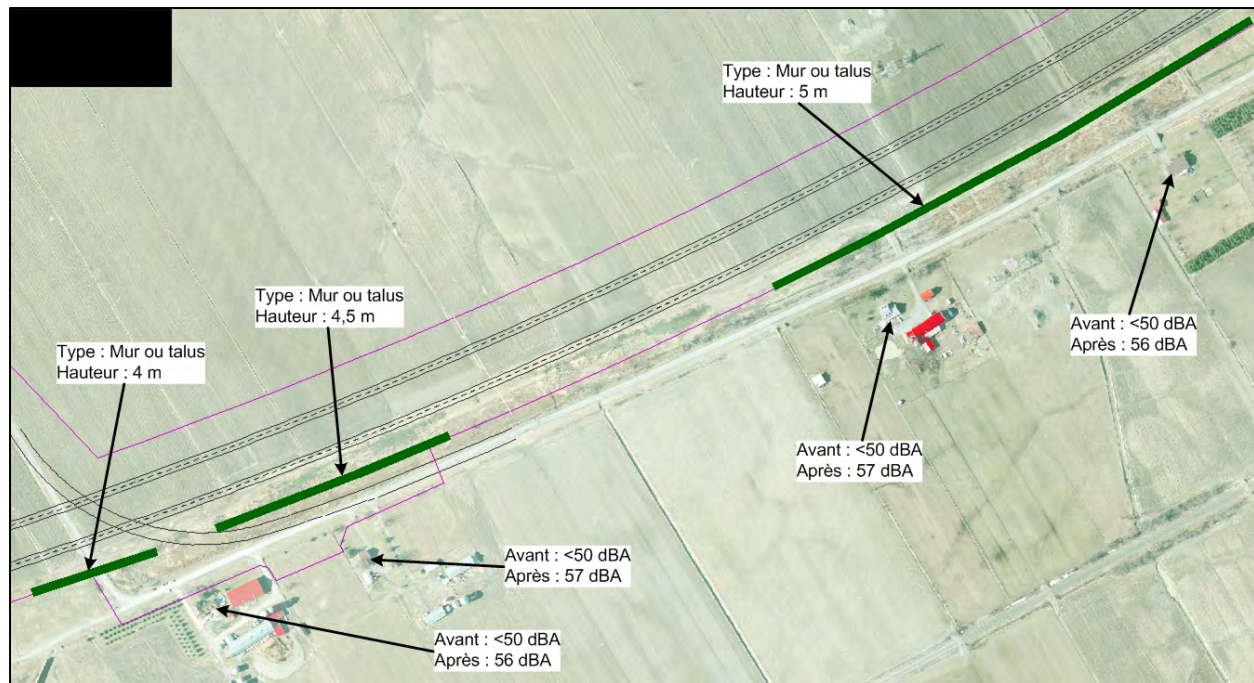
Écrans antibruit J à L et O



Écrans antibruit M et N



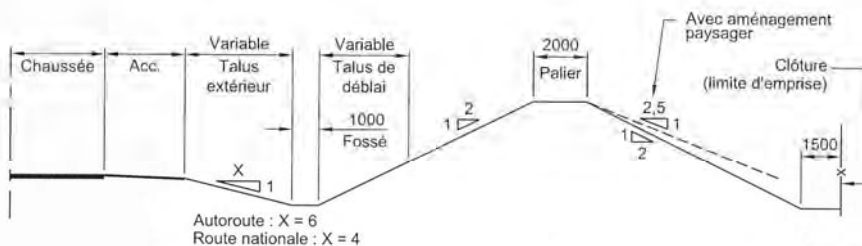
Écrans antibruit P à R



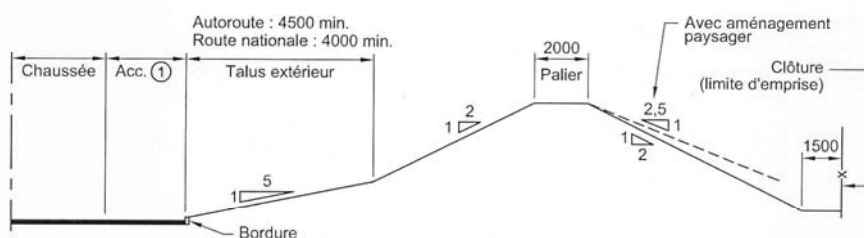
Écrans antibruit T à V

Annexe F

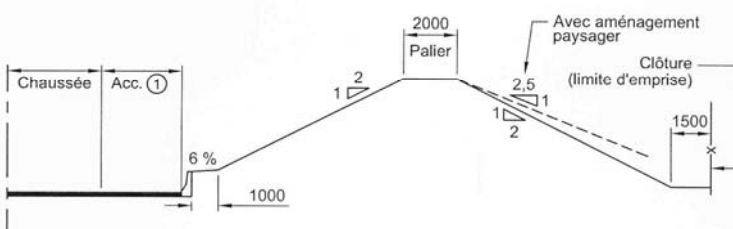
Type d'aménagement d'écran



A. SECTION TYPE RURALE



B. SECTION TYPE URBAINE



C. SECTION TYPE URBAINE AVEC GLISSIÈRE RIGIDE LATÉRALE

① Vérifier la visibilité à l'arrêt pour tout rayon inférieur à 1350 m et pour un accotement de moins de 3 m.

Notes :

- Acc. : accotement;
- les cotes sont en millimètres.

Contenu normalif

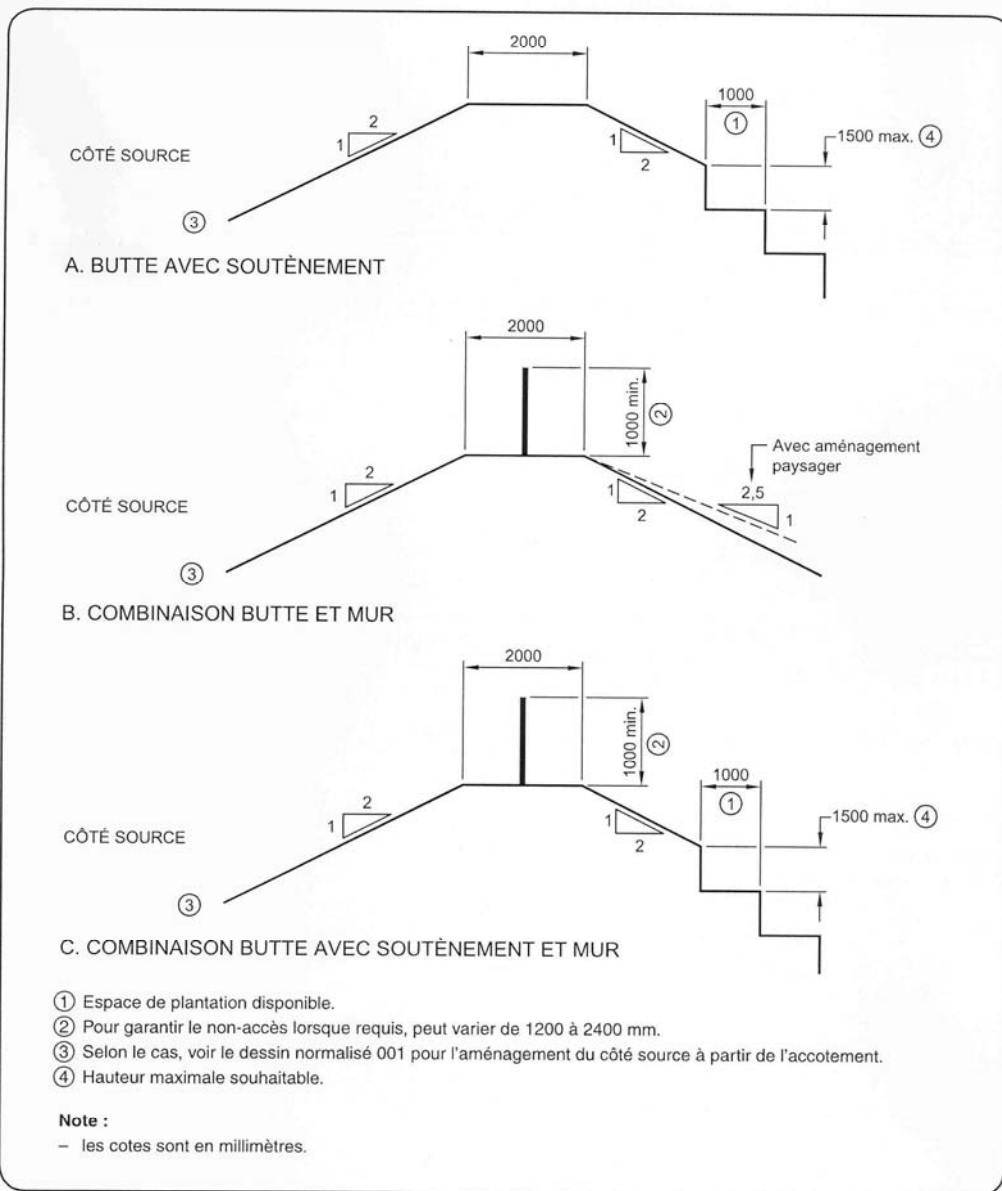
Tome IV
Chapitre 7
Numéro 002
Date 2006 06 15

DESSIN NORMALISÉ

Transports
Québec

AMÉNAGEMENT DE BUTTES ET AUTRES SYSTÈMES

NORME



Transports
Québec



NORME

DESSIN NORMALISÉ

AMÉNAGEMENT DE MURS
ANTIBRUIT

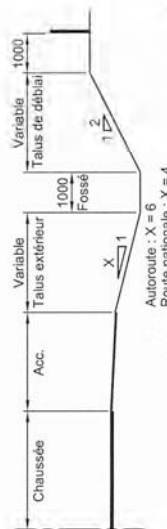
Tome
IV

Chapitre
7

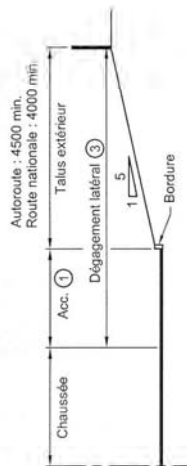
Numéro
003

Date
2006 06 15

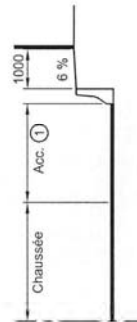
Contenu normatif



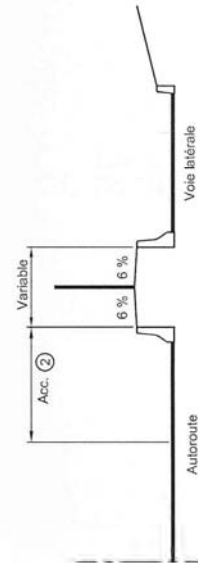
A. SECTION TYPE RURALE



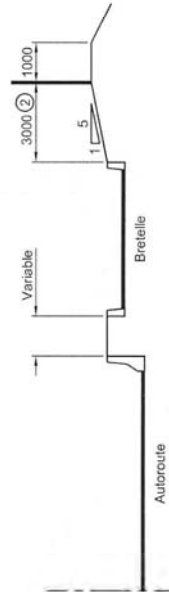
B. SECTION TYPE URBAINE



C. SECTION TYPE URBAINE AVEC
GLISSIÈRE RIGIDE LATÉRALE



D. MUR SITUÉ ENTRE L'AUTOROUTE ET UNE VOIE LATÉRALE



E. BRETELLE D'ACCÈS

- ① Vérifier la visibilité à l'arrêt pour tout rayon inférieur à 1350 m et pour un accotement de moins de 3 m.
② Vérifier la visibilité à l'arrêt sur l'autoroute et la voie latérale.
③ Le dégagement latéral à respecter est déterminé au *Tome I – Conception routière*, chapitre 13 « Dispositifs de retenue ».

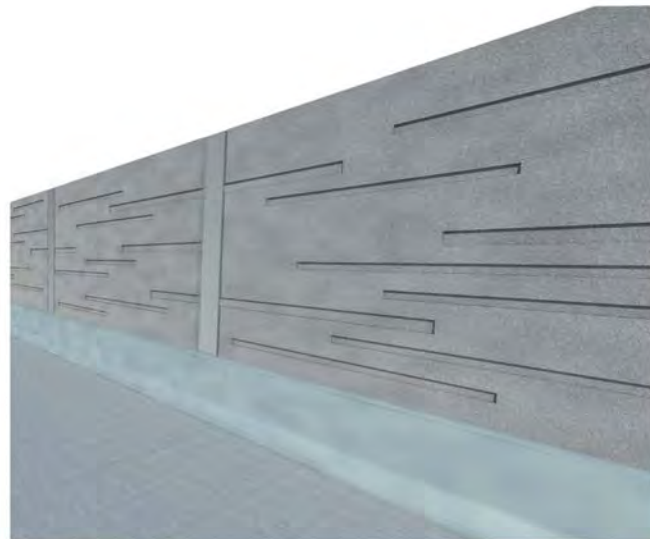
Notes :

- Acc. : accotement;
- les cotes sont en millimètres.

C. MUR ANTI-BRUIT / NOISE BARRIER



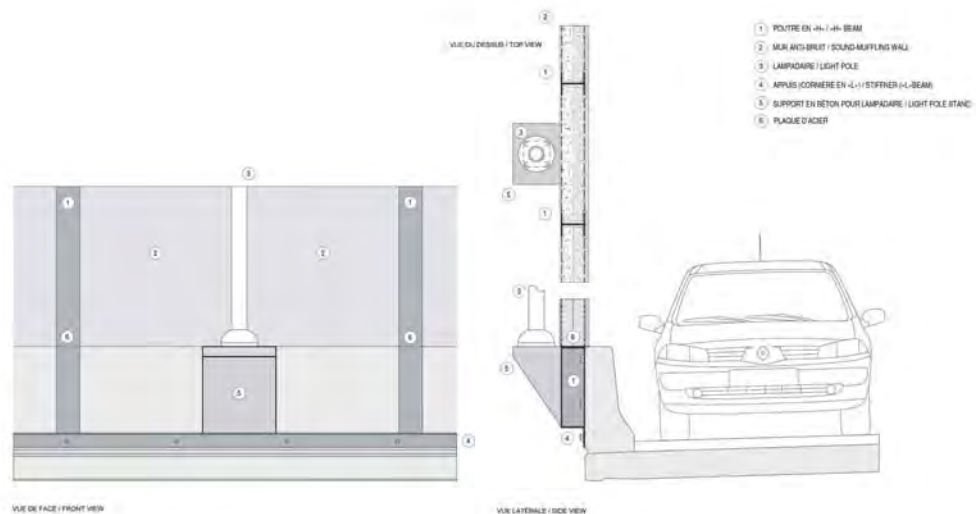
PERSPECTIVE EXTERIEUR TYPE



PERSPECTIVE INTERIEUR TYPE

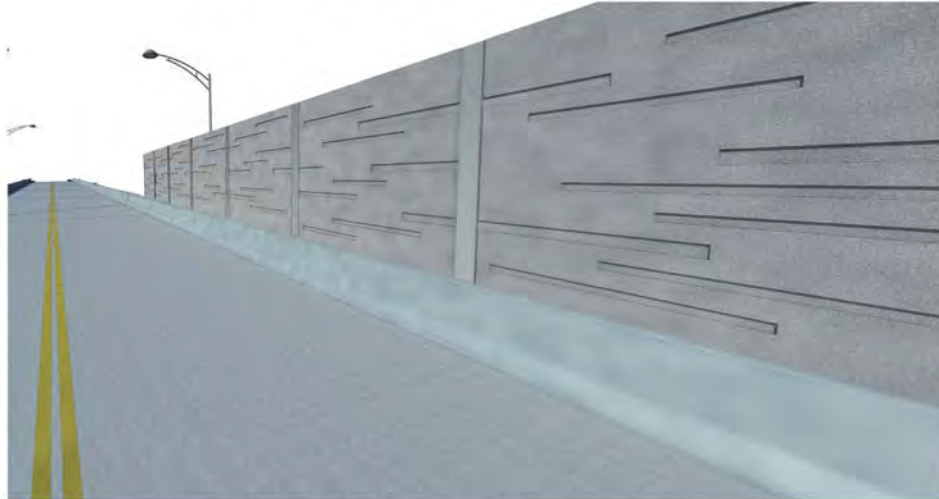
lemay 514.932.5101
www.lemay.qc.ca
22-10-2010 | 21

C. MUR ANTI-BRUIT / NOISE BARRIER



514.932.5101
www.lemay.qc.ca
20 | 22-10-2010

C. PONT SUR LE FLEUVE SAINT-LAURENT
D. PONT SUR LE CANAL DE BEAUHARNOIS
E. PONT SUR LA RIVIÈRE CHÂTEAUGUAY + 2.22



Pour structure et couleur voir tableau « inventaire des structures »

lemay 514-632-5101
www.lemay.qc.ca
22-10-2010 | 77



Autoroute 30 sur la rive-sud



Autoroute 15 à Laval