
AUTOROUTE 30 PROJETÉE
Entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion
Secteur en rive est du canal de Beauharnois

**Extrait de l'étude d'impact sur l'environnement, section
sur le climat sonore projeté en 2007 sur l'autoroute 30
avec un débit de 23 130 véhicules par jour
(10 % de camions)**

DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE
Service des inventaires et du Plan

Septembre 2002

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30
CHÂTEAUGUAY AUTOROUTE 20

CLIMAT SONORE PROJETÉ

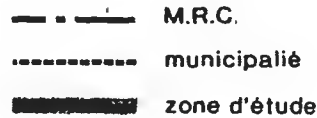
courbes isophones _____



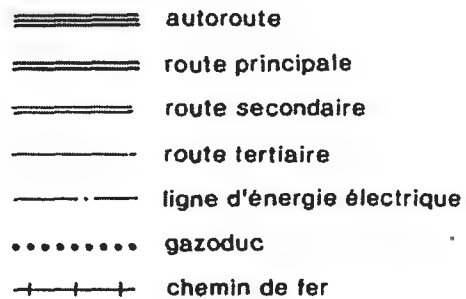
 impact fort

 impact moyen

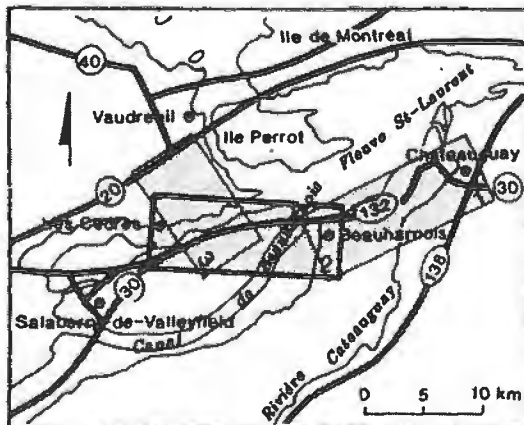
limite territoriale _____



infrastructure _____



les niveaux sonores sont exprimés sous forme de Leq (24h) à 1,5 mètres du sol



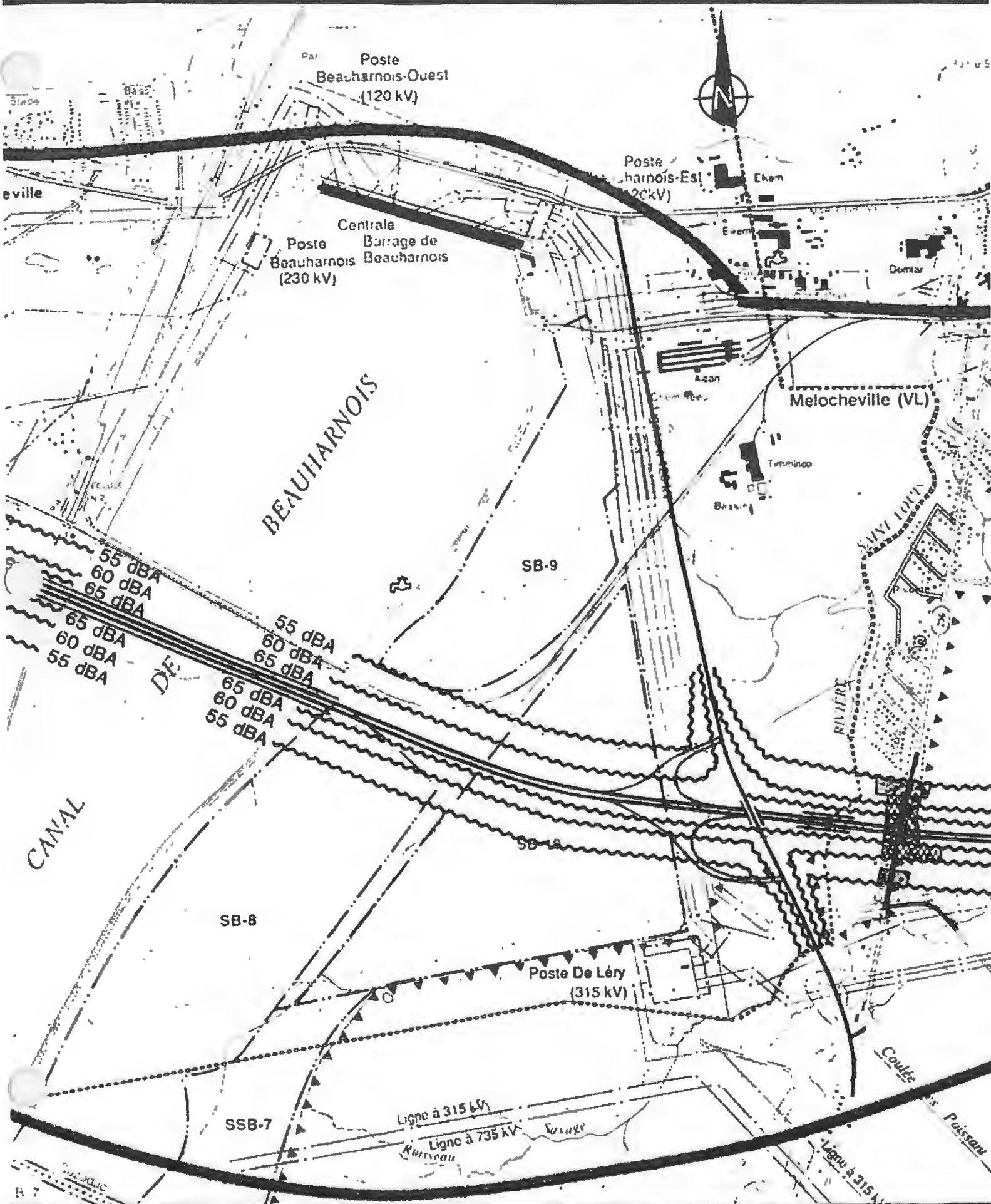
Sources: Cartes topographiques et Cadastreales,
ministère de l'Énergie et Ressources
du Québec. 1:20 000, FEUILLETS NO.:
31H05-2000-0101, 0102 et 31G08-200-0102

Octobre 1993

Échelle 1: 20 000



 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports



Poste
Beauharnois-Ouest
(120 kV)

Poste
Beauharnois-Est
(230 kV)

Centrale
Barrage de
Beauharnois
(230 kV)

BEAUHARNOIS

SB-9

Melocheville (VL)

55 dBA
60 dBA
65 dBA

65 dBA
60 dBA
55 dBA

55 dBA
60 dBA
65 dBA

65 dBA
60 dBA
55 dBA

DE LA SÈVE

CANAL

SB-8

Poste De Léry
(315 kV)

Ligne à 315 kV

Ligne à 735 kV

Ruisseau

SSB-7

Coulée

Ligne à 315 kV

Polissart



7.2.4.10 Climat sonore

- Données de circulation

Les débits de circulation utilisés pour réaliser la projection du climat sonore sur un horizon de 20 ans sont présentés au tableau 7.29. Les débits projetés ont été calculés avec un taux de croissance annuel de 2 %.

- Modélisation du climat sonore projeté

Le modèle de prédiction du bruit routier utilisé, STAMINA 2.0/OPTIMA, est basé sur les équations décrites dans le document FHWA-RD-77-108, FHWA Highway Traffic Noise Prediction Model, de la FHWA.

Un modèle de simulation informatisé a été développé et est décrit dans le document FHWA-DP-58-1, Noise Barrier Cost Reduction Procedure STAMINA 2.0/OPTIMA : User's Manual, du même organisme.

L'erreur moyenne du modèle en terme de déviation normalisée des différences entre les niveaux sonores prédits et les niveaux mesurés est de ± 2 dBA en champ libre.

Les données de base du modèle sont :

- le volume de circulation par classe de véhicules;
- la vitesse affichée;
- la localisation de la route;
- la localisation des récepteurs;
- le type de sol.

Les limites du modèle sont les suivantes :

- il ne représente que l'écoulement libre de la circulation;
- il ne fonctionne que pour des vitesses de 50 à 100 km/h.

Tableau 7.29: Données de circulation⁽¹⁾

ROUTE	DJMA (v/j)		VITESSE AFFICHÉE (km/h)	% CAMIONS
	1987	2007		
ROUTE 132				
- de Saint-Timothée à Melocheville	7 131	3 163	70, 90	5
- de Beauharnois à la route 138	11 691	3 638	50, 70, 90	6
- de la route 138 au pont Mercier	39 835	59 193	50	7
ROUTE 236				
- de St-Étienne à la route 132	3 078	4 574	70	5
ROUTE 205				
- de la route 138 à la route 132	2 630	3 909	70	5
ROUTE 138				
- de la route 221 à la route 132	13 905	20 662	50	6
AUTOROUTE 30				
- de l'autoroute 10 à l'autoroute 20	-	23 130	100	10

⁽¹⁾ Source: MTQ 1991 a

Les niveaux sonores sont exprimés sous forme de Leq (24 h) à 1,5 mètre du sol.

Les résultats de simulation sont présentés sur la carte "Climat sonore projeté" sous forme d'isophones.

De façon générale, les isophones de 55 dBA, 60 dBA et 65 dBA sont situées à 216, 107 et 54 mètres respectivement du centre de la future autoroute.

Il est à noter que les secteurs résidentiels situés le long du lieu autoroutier entre le boulevard Pie XII et l'autoroute 30 ne sont pas dans cette étude à cause du manque d'information.