

**ÉTUDE DE L'IMPACT ACOUSTIQUE  
(RÉVISION DU TRACÉ)  
PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73  
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES**

**Préparé pour:**

**Tecresult inc.**  
4700, boul. Wilfrid-Hamel  
Québec (Québec)  
G1P 2J9

Par:

**ACOUSTEC Inc.**  
106, de la Chaudière  
St-Nicolas (Québec) G7A 2R8  
tél: (418) 834-1414 fax: (418) 834-1176  
courriel : [courrier@acoustec.qc.ca](mailto:courrier@acoustec.qc.ca)

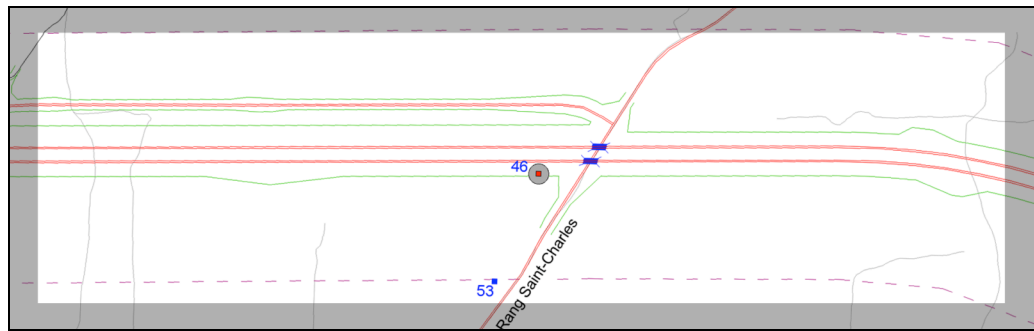
décembre 2005

## 1. INTRODUCTION

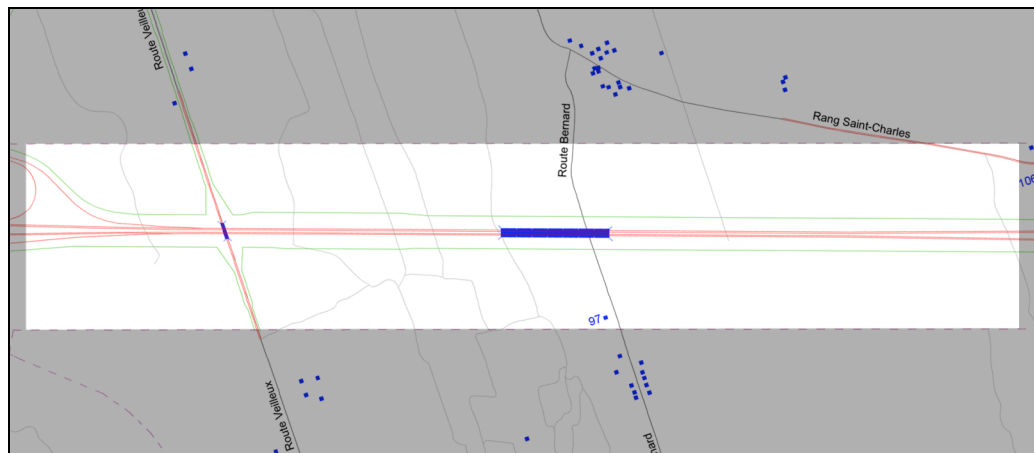
Suite à la décision d'apporter des modifications au tracé de la future Autoroute 73, entre Beauceville et Saint-Georges, ce rapport est présenté en complément du rapport de juin 2005. Les secteurs affectés par les modifications ont été remodelés en fonction du nouveau tracé.

## 2. MODIFICATIONS AU TRACÉ FINAL DE LA FUTURE AUTOROUTE 73

Afin de bien comprendre l'impact des changements apportés au tracé final de la future Autoroute 73, il est important de souligner que les modifications sont concentrées dans deux secteurs. La première variation se situe au niveau du rang Saint-Charles, puisque le nouveau tracé fait passer l'autoroute au-dessus de ce dernier. On note alors une surélévation de l'autoroute par rapport à l'ancien tracé.



La deuxième correction vise le pont d'enjambement au sud de la route Veilleux qui passe de deux traverses séparées à une traverse unique. L'impact le plus important devient donc le rapprochement des voies et ce, sur une distance significative en amont et en aval du pont.



Toutefois, on peut noter que très peu de résidences sont situées à proximité de ces secteurs. Dans le premier cas, seule la résidence numérotée 53 risque de subir un changement, alors que dans le second cas, c'est la résidence numéro 97.

### **3. MÉTHODE**

Conformément au devis de référence qui nous avait été fourni concernant le climat sonore, les zones sensibles au bruit, définies comme étant des zones résidentielles, institutionnelles ou récréatives, avaient été identifiées lors de visites de la zone d'étude. Suite à l'approbation du programme de travail, tel que soumis au MTQ, un inventaire du climat sonore actuel avait été réalisé dans la zone d'étude pour les variantes est et ouest du futur tracé de l'autoroute 73.

Les résultats de mesures des niveaux sonores, de même que les débits de circulation routière fournis par Tecslut inc. et ceux établis à partir des comptages réalisés sur le terrain, avaient par la suite servi à ajuster le modèle de prévision TNM (Traffic Noise Model), version 2.5, de la Federal Highway Administration (FHWA). À noter que dans cette étude complémentaire, il n'y a eu aucune modification quant aux paramètres utilisés dans TNM, soit les débits de circulation et les vitesses de circulation.

De plus, une simulation du climat sonore actuel avait été effectuée pour la zone d'étude. Le modèle avait été calibré à l'aide des résultats des relevés sonores et des comptages effectués durant les prises de mesures acoustiques. Puisque les changements au tracé final de l'autoroute n'affectent en rien la situation actuelle, la modélisation précédente reste valide et n'est donc pas présentée dans le présent rapport. Il en est de même pour l'inventaire du climat sonore actuel.

Une analyse du climat sonore projeté avait été réalisée à partir des projections de circulation (DJME), à l'ouverture du projet, pour l'année 2011 et 10 ans plus tard, soit en 2021, en tenant compte des caractéristiques techniques retenues pour le prolongement de l'autoroute. Ainsi, en tenant compte du nouveau tracé, une nouvelle modélisation a été réalisée pour les années 2011 et 2021

#### 4. CLASSE DE PERTURBATION SONORE ET ÉVALUATION DES IMPACTS ACOUSTIQUES

Pour chaque simulation, un dénombrement des résidences affectées par classe de perturbation sonore avait été effectué, selon les critères du Ministère décrits dans le tableau suivant :

**Tableau n°1**  
**Grille d'évaluation de la qualité de l'environnement sonore**

Niveau de bruit ( $Leq_{(24h)}$ )	Degré de perturbation
$65 \text{ dB(A)} \leq Leq$	Fortement perturbé
$60 \text{ dB(A)} < Leq < 65 \text{ dB(A)}$	Moyennement perturbé
$55 \text{ dB(A)} < Leq \leq 60 \text{ dB(A)}$	Faiblement perturbé
$Leq \leq 55 \text{ dB(A)}$	Acceptable

Le dénombrement des résidences affectées par classe de perturbation sonore était présenté dans le précédent rapport.

L'évaluation des impacts acoustiques avait été obtenue à l'aide de la grille d'évaluation habituellement utilisée par le MTQ (voir grille, en annexe). À noter que pour les résidences les plus éloignées des points de contrôle, un niveau sonore minimal de 45 dB(A) avait été considéré, afin de valider l'usage de la grille du MTQ et d'en évaluer les impacts acoustiques.

#### 5. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DES SIMULATIONS

Tel que mentionné précédemment, les résultats de la simulation du climat sonore actuel, ainsi que les résultats des modélisations des climats sonores projetés en 2011 et 2021, font l'objet de deux types de présentation. La première est présentée sous forme d'un tableau des résultats en dB(A) présenté en annexe, tandis que l'autre consiste en une présentation visuelle, sous forme de cartes des isophones 55, 60, et 65 dB(A), également en annexe. Seules les situations projetées du premier rapport sont affectées par le nouveau tracé, puisque les changements au tracé final de la future autoroute n'affectent en rien l'inventaire du climat sonore et la simulation de la situation actuelle. Les numéros de pages sont restés identiques au précédent rapport, soit les planches 3 de 4 et 4 de 4.

Puisque les changements apportés au tracé final de la future Autoroute 73 sont concentrés dans les deux secteurs tels que décrits plus haut, seules les résidences numérotées 53 et 97 ont subi des écarts entre les résultats du premier

rapport et ceux des nouvelles simulations. Voici donc un tableau faisant la comparaison entre ces résultats :

**Tableau n°2**  
**Tableau de comparaison des résultats pour les résidences 53 et 97**

<b>Numéro de résidence</b>	<b>53</b>	<b>97</b>
<b>Résultat de simulation avec le tracé initial en dB(A) en 2011</b>	48.3	49.0
<b>Résultat de simulation avec le tracé final en dB(A) en 2011</b>	48.2	48.8
<b>Écart entre les deux tracés</b>	-0.1	-0.2
<b>Résultat de simulation avec le tracé initial en dB(A) en 2011</b>	48.5	49.1
<b>Résultat de simulation avec le tracé final en dB(A) en 2011</b>	48.4	48.9
<b>Écart entre les deux tracés</b>	-0.1	-0.2

Dans le précédent rapport, le tableau des résultats des modélisations était présenté sous forme d'une liste correspondant à chacune des résidences identifiées à l'intérieur de la zone d'étude et numérotées sur chacune des cartes. Ainsi, pour chaque résidence, on pouvait connaître les niveaux continus équivalents d'une durée de 24 heures ( $Leq_{24h}$ ) actuels et modélisés pour 2003, 2011 et 2021, le degré de perturbation, de même que l'évaluation des impacts acoustiques qui, selon la grille du Ministère, avaient été jugés, soit : 1) positif; 2) nul; 3) faible; 4) moyen; 5) ou fort. Ce tableau a donc été modifié compte tenu du nouveau tracé et est présenté en annexe.

## 6. CONCLUSION RELATIVE AUX IMPACTS ACOUSTIQUES

Dans l'ensemble, on remarque que les changements apportés au tracé final de l'Autoroute 73 ont un effet relativement positif par rapport au tracé initial. D'une part on rapproche les voies en gardant la même emprise, ce qui s'exprime directement par un éloignement de la source de bruit. D'autre part, d'une façon générale dans le logiciel TNM, on note que plus le tracé s'élève au dessus des points récepteurs, plus le niveau de bruit diminue. C'est bien le cas dans le secteur du rang Saint-Charles, puisque sur une assez grande distance le nouveau tracé a été rehaussé par rapport au précédent.

Finalement, malgré une amélioration des niveaux de bruit de l'ordre de un à deux dixièmes de décibel, il n'y a eu aucun changement quant aux degrés de perturbation de même qu'aux impacts acoustiques déjà notés dans le rapport de juin 2005.

## **ANNEXE - 1**

### **GRILLE D'ÉVALUATION DES IMPACTS ACOUSTIQUES DU MTQ**

## GRILLE D'ÉVALUATION DE L'IMPACT SONORE

(niveaux sonores Leq 24h en dB(A))

		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	
NIVEAU	45	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	3	
	46	-	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	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	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	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	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	3
	51	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	52	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	53	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	57	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	
60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	
61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	
62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	
63	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3	3	3	
64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3	3	
65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	3	
66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	3	
67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	2	3	3	3	
68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	2	3	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 - 2**

### **TABLEAU DES RÉSULTATS DES MODÉLISATIONS RÉVISÉ**

Secteur	No de l'habitation TNM	No de l'habitation sur plan	Niveau sonore en 2003	Min 45db	Degré de perturbation en 2003	Niveau modélisé pour 2011	Degré de perturbation pour 2011	Niveau sonore en 2003 arrondi	Niveau modélisé pour 2011 arrondi	Impact 2011 par rapport au niveau de 2003	Note	Niveau modélisé pour 2021 arrondi	Degré de perturbation pour 2021	Niveau modélisé pour 2021 arrondi	Impact 2021 par rapport au niveau de 2003	Note
				45,0												
Nord	48	1	11,9	45,0	acceptable	45,0	acceptable	45,0	45,0	impact nul		45,2	acceptable	45,0	impact nul	
Nord	47	2	11,9	45,0	acceptable	45,3	acceptable	45,0	45,0	impact nul		45,4	acceptable	45,0	impact nul	
Nord	50	4	12,1	45,0	acceptable	44,8	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,9	acceptable	45,0	impact nul	
Nord	2	7	15,3	45,0	acceptable	55,3	faible	45,0	55,0	impact faible		55,5	faible	56,0	impact moyen	
Nord	5	17	19,6	45,0	acceptable	51,3	acceptable	45,0	51,0	impact faible		51,5	acceptable	52,0	impact faible	
Nord	7	18	19,8	45,0	acceptable	47,8	acceptable	45,0	48,0	impact faible		48,0	acceptable	48,0	impact faible	
Nord	55	21	24,7	45,0	acceptable	62,5	acquis/déplac	45,0	63,0	acquis/déplac		62,7	acquis/déplac	63,0	acquis/déplac	
Nord	16	31	46,1	46,1	acceptable	61,1	acquis/déplac	46,0	61,0	acquis/déplac		61,3	acquis/déplac	61,0	acquis/déplac	
Nord	18	34	52,5	52,5	acceptable	59,5	faible	53,0	60,0	impact fort		59,7	faible	60,0	impact fort	
Nord	19	35	52,9	52,9	acceptable	59,4	faible	53,0	59,0	impact moyen		59,6	faible	60,0	impact fort	
Nord	20	36	52,4	52,4	acceptable	58,5	faible	52,0	59,0	impact fort		58,6	faible	59,0	impact fort	
Nord	21	37	53,4	53,4	acceptable	59,0	faible	53,0	59,0	impact moyen		59,2	faible	59,0	impact moyen	
Nord	45	40	27,4	45,0	acceptable	46,7	acceptable	45,0	47,0	impact faible		46,9	acceptable	47,0	impact faible	
Nord	23	41	25,3	45,0	acceptable	47,4	acceptable	45,0	47,0	impact faible		47,6	acceptable	48,0	impact faible	
Nord	60	46	29,2	45,0	acceptable	64,5	acquis/déplac	45,0	65,0	acquis/déplac		64,7	acquis/déplac	65,0	acquis/déplac	
Nord	29	53	35,9	45,0	acceptable	48,2	acceptable	45,0	48,0	impact faible		48,4	acceptable	48,0	impact faible	
Nord	74	74	62,7	62,7	moyen	62,8	moyen	63,0	63,0	impact nul		62,8	moyen	63,0	impact nul	*1
Nord	75	75	62,7	62,7	moyen	62,8	moyen	63,0	63,0	impact nul		62,8	moyen	63,0	impact nul	
Nord	76	76	63,2	63,2	moyen	63,4	moyen	63,0	63,0	impact nul		63,4	moyen	63,0	impact nul	
Nord	77	77	47,9	47,9	acceptable	53,3	acceptable	48,0	53,0	impact faible		53,9	acceptable	54,0	impact faible	
Nord	78	78	45,9	45,9	acceptable	52,2	acceptable	46,0	52,0	impact faible		52,9	acceptable	53,0	impact faible	
Nord	83	83	41,9	45,0	acceptable	44,5	acquis/déplac	45,0	45,0	acquis/déplac		44,8	acquis/déplac	45,0	acquis/déplac	
Nord	84	84	43,9	45,0	acceptable	45,8	acquis/déplac	45,0	46,0	acquis/déplac		46,0	acquis/déplac	46,0	acquis/déplac	
Nord	85	85	45,4	45,4	acceptable	47,0	acceptable	45,0	47,0	impact faible		47,2	acceptable	47,0	impact faible	
Sud	11	97	24,8	45,0	acceptable	48,8	acceptable	45,0	49,0	impact faible		48,9	acceptable	49,0	impact faible	
Sud	13	104	34,5	45,0	acceptable	47,3	acceptable	45,0	47,0	impact faible		47,5	acceptable	48,0	impact faible	
Sud	15	106	35,2	45,0	acceptable	49,2	acceptable	45,0	49,0	impact faible		49,4	acceptable	49,0	impact faible	
Sud	16	107	35,6	45,0	acceptable	49,1	acceptable	45,0	49,0	impact faible		49,3	acceptable	49,0	impact faible	
Sud	19	111	39,8	45,0	acceptable	48,4	acceptable	45,0	48,0	impact faible		48,7	acceptable	49,0	impact faible	
Sud	21	113	34,4	45,0	acceptable	52,0	acceptable	45,0	52,0	impact faible		52,1	acceptable	52,0	impact faible	
Sud	27	124	48,3	48,3	acceptable	45,2	acceptable	48,0	45,0	impact faible	!!!	45,3	acceptable	45,0	impact faible	!!!
Sud	29	125	50,0	50,0	acceptable	46,5	acceptable	50,0	47,0	impact faible	!!!	46,6	acceptable	47,0	impact faible	!!!
Sud	30	127	44,5	45,0	acceptable	47,9	acceptable	45,0	48,0	impact faible		48,0	acceptable	48,0	impact faible	
Sud	31	128	50,1	50,1	acceptable	49,3	acceptable	50,0	49,0	impact faible	!!!	49,4	acceptable	49,0	impact faible	!!!
Sud	32	129	49,6	49,6	acceptable	50,5	acceptable	50,0	51,0	impact faible		50,6	acceptable	51,0	impact faible	
Sud	34	131	54,4	54,4	acceptable	47,6	acceptable	54,0	48,0	impact faible	!!!	47,7	acceptable	48,0	impact faible	!!!
Sud	35	132	51,0	51,0	acceptable	47,0	acceptable	51,0	47,0	impact faible	!!!	47,1	acceptable	47,0	impact faible	!!!
Sud	36	133	51,8	51,8	acceptable	48,7	acceptable	52,0	49,0	impact faible	!!!	48,8	acceptable	49,0	impact faible	!!!
Sud	38	135	43,5	45,0	acceptable	44,6	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,7	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	41	138	40,8	45,0	acceptable	48,7	acceptable	45,0	49,0	impact faible		48,8	acceptable	49,0	impact faible	
Sud	118	141	27,2	45,0	acceptable	45,4	acceptable	45,0	45,0	impact nul		45,5	acceptable	46,0	impact faible	
Sud	119	142	27,3	45,0	acceptable	45,0	acceptable	45,0	45,0	impact nul		45,2	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	120	143	27,4	45,0	acceptable	44,9	acceptable	45,0	45,0	impact nul		45,1	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	121	144	27,4	45,0	acceptable	44,9	acceptable	45,0	45,0	impact nul		45,0	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	122	145	27,5	45,0	acceptable	44,7	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,8	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	123	146	27,6	45,0	acceptable	44,8	acceptable	45,0	45,0	impact nul		45,0	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	70	147	27,7	45,0	acceptable	44,6	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,8	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	71	148	27,8	45,0	acceptable	44,7	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,8	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	72	149	27,9	45,0	acceptable	44,6	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,7	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	73	150	28,0	45,0	acceptable	44,6	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,7	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	74	151	28,1	45,0	acceptable	44,6	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,8	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	75	152	28,3	45,0	acceptable	44,6	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,8	acceptable	45,0	impact nul	

Secteur	No de l'habitation TNM	No de l'habitation sur plan	Niveau sonore en 2003	Min 45db	Degré de perturbation en 2003	Niveau modélisé pour 2011	Degré de perturbation pour 2011	Niveau sonore en 2003 arrondi	Niveau modélisé pour 2011 arrondi	Impact 2011 par rapport au niveau de 2003	Note	Niveau modélisé pour 2021 arrondi	Degré de perturbation pour 2021	Niveau modélisé pour 2021 arrondi	Impact 2021 par rapport au niveau de 2003	Note
Sud	76	153	28,4	45,0	acceptable	45,5	acceptable	45,0	46,0	impact faible		45,6	acceptable	46,0	impact faible	
Sud	77	154	28,4	45,0	acceptable	44,5	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,7	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	78	155	28,7	45,0	acceptable	44,4	acceptable	45,0	44,0	impact faible	!!!	44,5	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	79	156	28,9	45,0	acceptable	44,4	acceptable	45,0	44,0	impact faible	!!!	44,5	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	80	157	29,0	45,0	acceptable	44,5	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,6	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	81	158	29,2	45,0	acceptable	44,4	acceptable	45,0	44,0	impact faible	!!!	44,5	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	82	159	29,4	45,0	acceptable	44,4	acceptable	45,0	44,0	impact faible	!!!	44,5	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	83	160	29,8	45,0	acceptable	44,3	acceptable	45,0	44,0	impact faible	!!!	44,4	acceptable	44,0	impact faible	!!!
Sud	84	161	30,0	45,0	acceptable	44,5	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,6	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	85	162	30,2	45,0	acceptable	44,5	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,7	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	86	163	30,4	45,0	acceptable	44,5	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,6	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	87	164	30,6	45,0	acceptable	44,5	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,6	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	88	165	30,9	45,0	acceptable	44,5	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,6	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	89	166	31,4	45,0	acceptable	44,5	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,6	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	90	167	31,7	45,0	acceptable	44,5	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,7	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	91	168	32,0	45,0	acceptable	44,3	acceptable	45,0	44,0	impact faible	!!!	44,5	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	92	169	32,2	45,0	acceptable	44,2	acceptable	45,0	44,0	impact faible	!!!	44,4	acceptable	44,0	impact faible	!!!
Sud	93	170	32,5	45,0	acceptable	44,1	acceptable	45,0	44,0	impact faible	!!!	44,3	acceptable	44,0	impact faible	!!!
Sud	94	171	32,7	45,0	acceptable	44,0	acceptable	45,0	44,0	impact faible	!!!	44,2	acceptable	44,0	impact faible	!!!
Sud	95	172	33,0	45,0	acceptable	44,1	acceptable	45,0	44,0	impact faible	!!!	44,3	acceptable	44,0	impact faible	!!!
Sud	96	173	33,3	45,0	acceptable	44,1	acceptable	45,0	44,0	impact faible	!!!	44,3	acceptable	44,0	impact faible	!!!
Sud	97	174	33,5	45,0	acceptable	44,1	acceptable	45,0	44,0	impact faible	!!!	44,3	acceptable	44,0	impact faible	!!!
Sud	98	175	33,8	45,0	acceptable	44,2	acceptable	45,0	44,0	impact faible	!!!	44,4	acceptable	44,0	impact faible	!!!
Sud	99	176	34,2	45,0	acceptable	44,3	acceptable	45,0	44,0	impact faible	!!!	44,5	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	100	177	34,6	45,0	acceptable	44,5	acceptable	45,0	45,0	impact nul		44,7	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	101	178	35,0	45,0	acceptable	44,8	acceptable	45,0	45,0	impact nul		45,0	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	102	179	35,9	45,0	acceptable	45,0	acceptable	45,0	45,0	impact nul		45,2	acceptable	45,0	impact nul	
Sud	103	180	36,6	45,0	acceptable	45,7	acceptable	45,0	46,0	impact faible		45,9	acceptable	46,0	impact faible	
Sud	104	181	37,1	45,0	acceptable	45,4	acceptable	45,0	45,0	impact nul		45,5	acceptable	46,0	impact faible	
Sud	105	182	37,8	45,0	acceptable	46,0	acceptable	45,0	46,0	impact faible		46,1	acceptable	46,0	impact faible	
Sud	106	183	38,4	45,0	acceptable	45,7	acceptable	45,0	46,0	impact faible		45,9	acceptable	46,0	impact faible	
Sud	107	184	39,0	45,0	acceptable	46,1	acceptable	45,0	46,0	impact faible		46,3	acceptable	46,0	impact faible	
Sud	108	185	39,9	45,0	acceptable	46,5	acceptable	45,0	47,0	impact faible		46,7	acceptable	47,0	impact faible	
Sud	109	186	40,7	45,0	acceptable	46,9	acceptable	45,0	47,0	impact faible		47,1	acceptable	47,0	impact faible	
Sud	110	187	41,7	45,0	acceptable	47,4	acceptable	45,0	47,0	impact faible		47,6	acceptable	48,0	impact faible	
Sud	111	188	43,9	45,0	acceptable	47,5	acceptable	45,0	48,0	impact faible		47,8	acceptable	48,0	impact faible	
Sud	136	193	33,7	45,0	acceptable	70,8	acquis/déplac	45,0	71,0	acquis/déplac		70,9	acquis/déplac	71,0	acquis/déplac	
Sud	55	197	63,6	63,6	moyen	63,6	moyen	64,0	64,0	impact nul		63,9	moyen	64,0	impact nul	
Sud	56	198	62,9	62,9	moyen	62,8	moyen	63,0	63,0	impact nul		63,0	moyen	63,0	impact nul	
Sud	57	199	66,2	66,2	fort	66,5	fort	66,0	67,0	impact faible		66,7	fort	67,0	impact faible	
Sud	60	201	63,5	63,5	moyen	65,8	acquis/déplac	64,0	66,0	acquis/déplac		66,0	acquis/déplac	66,0	acquis/déplac	
Sud	65	202	69,8	69,8	fort	70,6	acquis/déplac	70,0	71,0	acquis/déplac		70,9	acquis/déplac	71,0	acquis/déplac	
Sud	67	208	59,4	59,4	faible	59,1	faible	59,0	59,0	impact nul		59,3	faible	59,0	impact nul	
5	Résidences localisées dans l'emprise. Celles-ci sont comptabilisées par rapport au degré de perturbation pour la situation actuelle mais sont ignorées dans le dénombrement des impacts acoustiques projetés															
45,0	Les données du niveau sonore de 2003 de couleur violet et écrit en italique indique que le niveau de bruit présumé de 45 dB(A) a été utilisé pour cette localisation.															
!!!	Indique une réduction du niveau de bruit															
*1	Pour cette résidence localisée près de la limite de 300 mètres de la zone d'étude, les niveaux ont été estimés. Les niveaux utilisés sont ceux calculés pour la résidence voisine n°75.															