

1- LE RÉSEAU ROUTIER

1a) La densité du réseau autoroutier :

En 2002, le ministère des Affaires municipales et de la Métropole dénombrait dans la région métropolitaine de Québec, 21,6 km d'autoroute par 100 000 habitants (document déposé DB4, p. 4). La Ville de Québec reprenait cette valeur dans le document «Une vision pour Québec – L'avenir maintenant» (document déposé DA13.2, p. 27). Selon le promoteur, la densité du réseau autoroutier de la Ville de Québec (521 000 habitants) et de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) (646 000 habitants) serait plutôt de 0,9 km-voie par 1 000 habitants (document déposé DA45). À cette densité correspondent des totaux respectifs de 469 km et 581 km de voies d'autoroute pour la Ville et la CMQ.

Question

Afin de faciliter la comparaison des deux estimations, le promoteur pourrait-il préciser à combien de kilomètres d'autoroute par 100 000 habitants correspondent les 0,9 km-voie par 1 000 habitants de la Ville de Québec et de la CMQ ?

Réponse

- **Ville de Québec :** 20,0 km (longueur itinéraire) par 100 000 personnes.
- **CMQ :** (Ville de Québec + ville de Lévis + MRC de L'Île d'Orléans + MRC Côte-de-Beaupré + MRC Jacques-Cartier.) : 22,7 km (longueur itinéraire) par 100 000 personnes.

1b) Une comparaison avec les réseaux autoroutiers d'autres villes

En comparant la densité du réseau autoroutier de Québec avec celui des villes québécoises de Laval et de Longueuil ainsi qu'avec celui de 51 villes étasuniennes, le promoteur indique qu'elle diffère peu de la moyenne (document déposé DA45). Pour sa part, le ministère des Affaires municipales et de la Métropole soulignait que cette densité était de deux à trois fois supérieure à celle de Montréal et de Toronto (document déposé DB4, p. 4).

Demande

La commission souhaiterait que le promoteur fournisse également une comparaison avec les principales villes canadiennes de plus de 100 000 habitants dont Montréal et Toronto en indiquant les facteurs permettant de convertir les valeurs de km-voie en km d'autoroute.

Réponse

L'Association des Transports du Canada (ATC), <http://tac-atc.ca/private/urban/survey2003/1996census-f.PDF>) a publié en 1996 des indicateurs d'offre de transport des principales agglomérations urbaines canadiennes. Ces données sont exprimées en « Arterial Lane-km per 1,000 Capita in EUA » et en « Expressway Lane-km per 1,000 Capita in EUA ». Ces données **incluent cependant les longueurs des bretelles et des voies de desserte**, contrairement aux données de km d'autoroute itinéraire par 100 000 habitants. C'est pourquoi la statistique pour la Ville de Québec augmente de 0,90 à 1,10.

Nous considérons que la comparaison avec des agglomérations de la taille de Montréal ou Toronto n'est pas réaliste. Cette statistique varie grandement selon l'ordre de grandeur de la taille de l'agglomération, ce n'est pas une relation linéaire (longueur d'autoroute / population). Nous avons observé le même phénomène pour les statistiques étatsuniennes.

Nous considérons que Québec doit être comparée avec des agglomérations de tailles similaires en terme de population. Les cinq agglomérations comparables (à la Ville de Québec ou à la CMQ) sont selon nous les suivantes (km-voie / 1 000 habitants): Hamilton (1,61), Winnipeg (0,19), Calgary (1,74), Edmonton (1,24) et Ottawa-Hull (0,77). La moyenne pondérée de ces cinq agglomérations est de 1,11. Les estimations de la Ville de Québec (1,08) et celle de la CMQ (1,10) sont voisines de cette moyenne.

Nous ne pouvons malheureusement pas convertir les km-voie/1 000 habitants en km par 100 000 habitants puisque la donnée du nombre de voies de chacune des routes n'est pas disponible. Nous observons qu'en général la moyenne du nombre de voies par km itinéraire varie entre 4 à 5 voies.

La statistique de km itinéraire par 100 000 habitants ne tient pas compte du nombre de voies, elle caractérise moins bien l'offre de transport routier. De toute façon et à l'évidence, ces deux statistiques sont fortement corrélées. La tendance générale ne change pas que l'on utilise l'une ou l'autre (km itinéraire / 100 000 habitants ou km-voie / 1 000 habitants) pour des agglomérations de taille comparable.

Population	Population in EUA (existing urban area)	Superficie (km ²)	Expressway Lane Km per 1000	Source Données
Régina	180	110	0,72	ATC
Saskatoon	194	140	0,62	ATC
Windsor	235	200	0,44	ATC
Victoria	286	327	0,12	ATC
Niagara	274	470		ATC
Kitchener	358	317	0,73	ATC
London	327	440		ATC
Hamilton	536	423	1,61	ATC
Winnipeg	618	460	0,19	ATC
Calgary	768	720	1,74	ATC
Edmonton	616	750	1,24	ATC
Ottawa-Hull	808	1027	0,77	ATC
Vancouver	1680	1300	0,33	ATC
Montréal	3045	2026	0,6	ATC
Toronto	3970	2300	0,5	ATC
Québec (CMQ)	702	9464	1,08	MTQ
Québec (Ville)	521	545	1,10	MTQ

Les populations de la Ville de Québec et de la CMQ ont été tirées récemment du répertoire des municipalités du Québec (<http://www.mamm.gouv.qc.ca>).

1c) La vitesse de circulation sur le tronçon Lebourgneuf-Chauveau

Le promoteur a indiqué que le prolongement proposé de l'axe du Vallon entre Lebourgneuf et Chauveau aurait des caractéristiques d'aménagement similaires à celles du boulevard Lebourgneuf (document déposé DA26, p. 10 et DT1, p. 31). Toutefois la vitesse maximale réglementaire prévue sur ce tronçon fixée à 70 km/h diffère de celle du boulevard Lebourgneuf qui n'est que de 50 km/h (document déposé PR3.1.1, p. 22).

Question : Sur le territoire de la Ville de Québec, y a-t-il d'autres tronçons de boulevard ou d'artère sur lesquels la vitesse maximale permise est fixée à 70 km/h ? Quels sont-ils et où se trouvent-ils ?

Réponse

Arrondissement	Rue	Limites de la zone
Les Rivières et Laurentien	Boulevard Hamel	Entre la limite ouest de la Ville de Québec à l'avenue Saint-Sacrement
Sainte-Foy-Sillery	Boulevard Champlain	À l'ouest de la côte Gilmour
Beauport	Avenue Bourg-Royal	Entre la rue Tourouvre et la limite est de l'arrondissement Charlesbourg
	Boulevard Raymond	Entre la rue Armand-Paris et la rue Bertrand
	Rue Armand-Paris	Tronçon de 1,1 kilomètre au nord du boulevard Rochette
Haute-Saint-Charles	Boulevard Valcartier	Au sud de la rue Montolieu et le boulevard Martel
	Rue de la Faune	Entre l'autoroute Laurentienne et la rue de Saint-Julien (ancienne Ville de Saint-Émile)
	Rue Vézina	Entre le numéro civique 6568 et l'extrémité est de la rue

1d) La qualité de desserte routière du secteur Lebourgneuf

Le promoteur considère que le réseau routier du secteur Lebourgneuf est incomplet et présente des carences de desserte selon les axes nord-sud et est-ouest (documents déposés PR3.1, p. 14-15, PR3.1.1, p. 50-51 et DA39, planches 9 et 10).

Question

Sur quels critères mesurables devrait-on se baser pour qualifier la desserte routière et comparer la qualité de desserte entre différents secteurs de la ville ? L'espacement moyen entre les artères ? Un nombre de voies par kilomètre ? Le nombre d'artères par kilomètre et par milliers d'habitants ? Expliquer.

Réponse

Le nombre de voies par kilomètre et le nombre d'artères par kilomètre ne sont pas des critères qui sont utilisés dans la planification du réseau routier municipal. L'espacement moyen entre les artères peut être un indicateur de la qualité de la desserte routière en milieu urbain. La littérature tend à indiquer que l'espace entre deux (2) artères devrait être d'environ 1,5 kilomètre. L'analyse de la qualité de la desserte routière doit également prendre en considération l'organisation générale du réseau routier, la

densité et les caractéristiques des fonctions urbaines ainsi que la densité de la population. Face à cette situation, il est donc difficile de définir un critère qui mesure la qualité de la desserte routière en milieu urbain

À titre d'exemple, l'espacement combiné entre trois (3) artères du secteur de la Haute-Ville (Grande Allée, boulevard René-Lévesque et chemin Sainte-Foy) est de 650 mètres. Dans la région de Montréal l'espacement entre quatre (4) artères du centre-ville (boulevard René-Lévesque, rue Sainte-Catherine, rue Maisonneuve et rue Sherbrooke) est de 600 mètres.

L'examen d'une carte de la Ville de Québec (document déposé DA16) permet de constater que dans plusieurs secteurs de la ville les discontinuités dans la trame urbaine s'accompagnent de plus faibles densités artérielles. C'est le cas par exemple :

- entre Cap-Rouge et Sainte-Foy selon un axe est-ouest ;
- entre Beauport et Charlesbourg au nord de l'autoroute 40 ;
- dans le quadrilatère compris entre Charest, Laurier, du Vallon et Saint-Sacrement selon un axe nord-sud.

Question : La densité de desserte artérielle du secteur Lebourgneuf est-elle plus problématique que celle des autres secteurs de la ville ? Si oui, pourquoi ?

Réponse

La desserte artérielle « nord –sud » dans les secteurs situés au nord de l'autoroute de la Capitale est déficiente dans deux (2) secteurs.

Des lacunes sont observées dans un secteur de l'arrondissement Beauport où il n'existe aucune artère entre la rue Seigneurial et l'avenue Bourg-Royal (distance de 2,7 kilomètres). Les automobilistes en transit doivent donc emprunter la rue Montpellier (900 véhicules aux périodes de pointe du matin et de l'après-midi). La Ville de Québec réalisera cette année un projet en vue de réduire la largeur de cette rue. Elle élabore également un projet en vue de prolonger l'avenue Saint-David jusqu'au boulevard Rochette de façon à créer une nouvelle artère entre la rue Seigneurial et l'avenue Bourg-Royal.

Des déficiences sont également mesurées dans l'arrondissement Les Rivières où il n'existe qu'une seule artère nord-sud de niveau primaire qui dessert l'ensemble du territoire localisé entre l'autoroute Laurentienne et l'autoroute Henri IV (boulevard de l'Ormière). Un examen de la carte de ce secteur montre que l'espacement entre le boulevard de l'Ormière et l'autoroute Laurentienne est de 5,7 kilomètres. Cette lacune force donc les automobilistes en transit à emprunter les rues résidentielles.

Le réseau routier du quartier Lebourgneuf est adéquat pour répondre aux besoins de déplacement des résidents du quartier en 2004. Les problèmes observés dans le quartier sont plutôt attribuables à la circulation de transit provenant des secteurs situés au nord de l'avenue Chauveau. Le réseau routier du quartier sera cependant inadéquat pour assurer des déplacements efficaces et sécuritaires suite à la décision du Conseil municipal de faire de ce quartier un secteur de développement prioritaire.

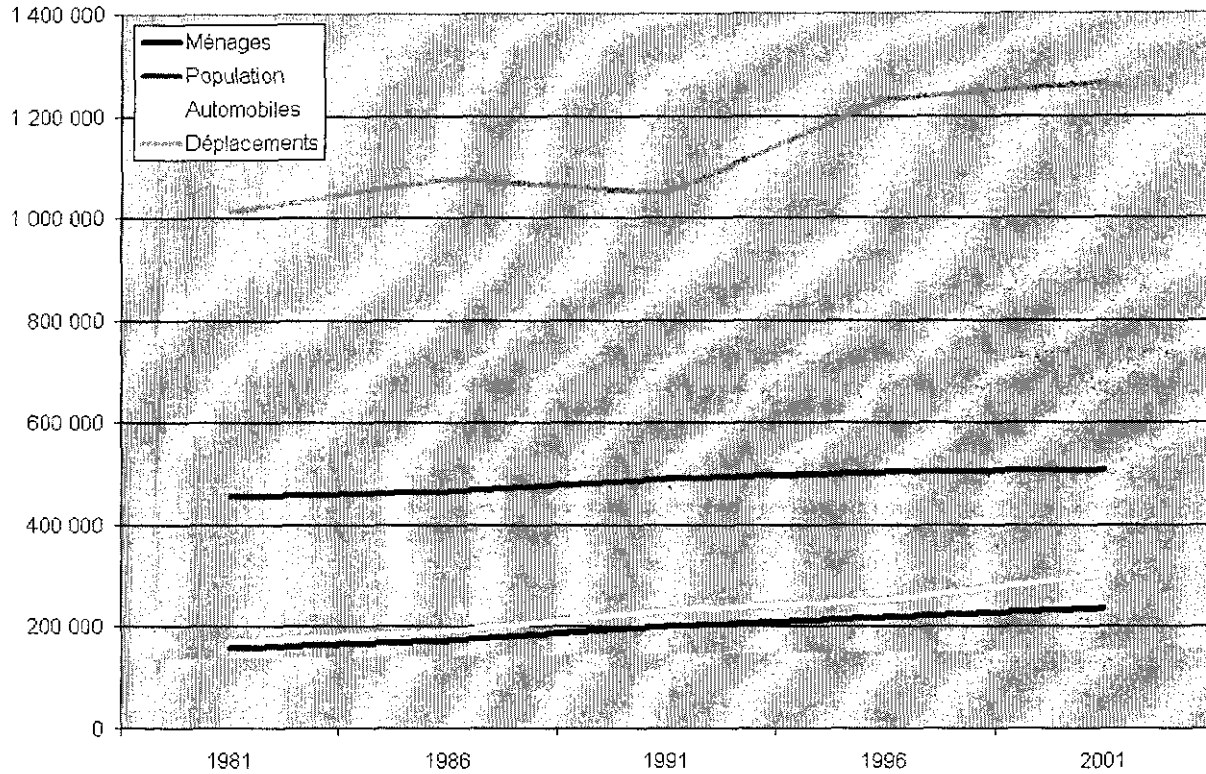
2- LA PLACE DE L'AUTOMOBILE

2a) L'évolution de la place de l'automobile depuis les années soixante

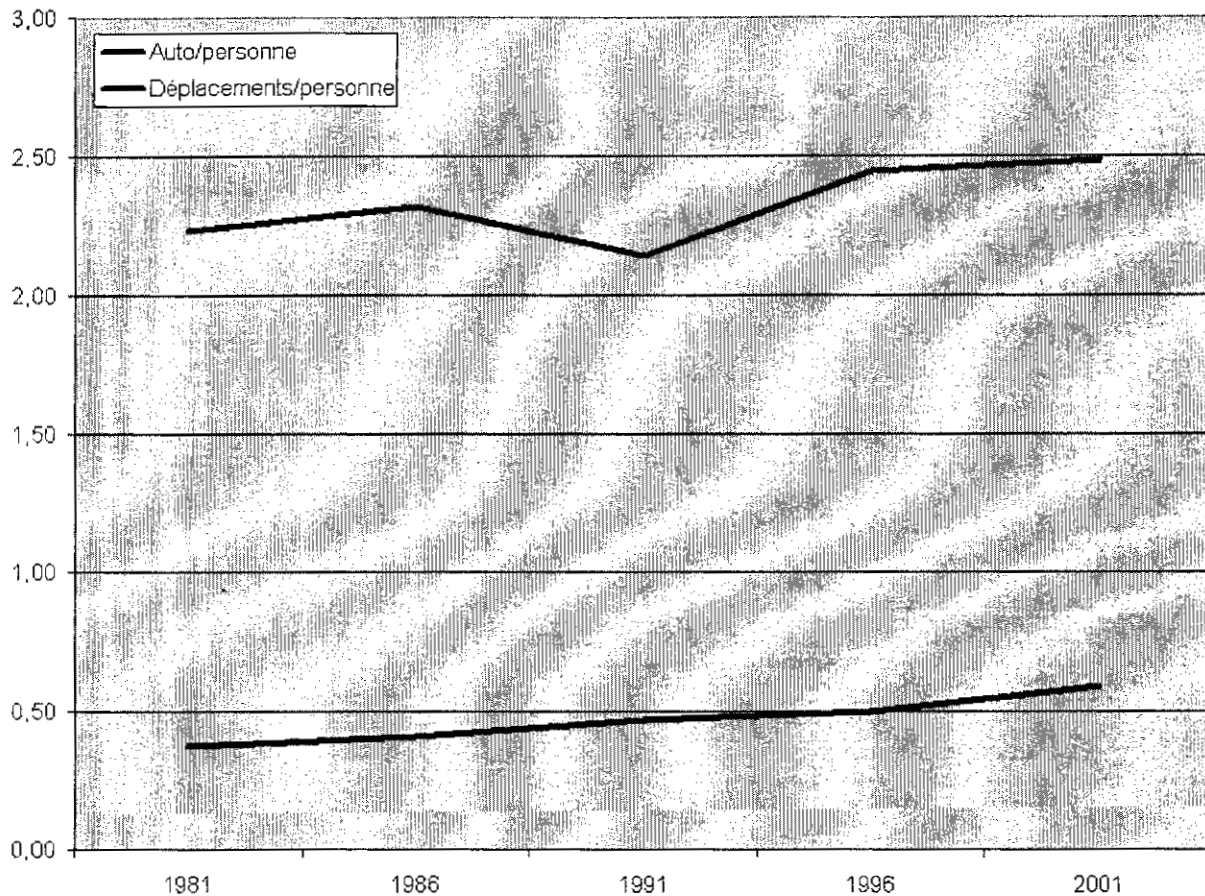
Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) a présenté à la commission un portrait du nombre d'automobiles par ménage dans les différents quartiers de la Ville de Québec en 2001, de l'évolution entre 1991 et 2001 du nombre d'automobiles immatriculées à Québec et de la part des déplacements en transport collectif (document déposé DA41). L'importance prise par l'automobile dans les déplacements ne date pas des années quatre-vingt-dix. Elle s'est accrue sensiblement depuis l'édification du réseau autoroutier de la région à partir des années soixante.

Demande : Pourriez-vous compléter le portrait dressé par le RTC en documentant l'évolution du parc automobile, du taux de motorisation et de l'utilisation de l'automobile dans l'agglomération de Québec depuis l'édification du réseau autoroutier actuel, soit depuis les années soixante ?

Évolution CUQ entre 1981 et 2001



Évolution CUQ entre 1981 et 2001



2b) Les taux de motorisation et d'utilisation du transport collectif anticipés

Pour réaliser ses scénarios de prévision de la circulation d'ici 2021 (document déposé PR3.1.1), le promoteur a dû tenir compte notamment du taux de motorisation de la population et du taux d'usage du transport collectif.

Question : Quels seraient les taux de motorisation (nombre d'autos par ménage) et d'utilisation du transport en commun probables ou plausibles pour le quartier Lebourgneuf et dans les secteurs adjacents une fois que seraient complétés le prolongement de du Vallon et le développement urbain proposés ? Et quels sont ceux qui ont été utilisés pour établir les prévisions de circulation ?

Réponse

À venir (Patrick Mathieu)

3- LA CONGESTION

3a) La circulation sur les principales artères de la ville

Dans la présentation «MOBILITÉ ET DESSERTE» (document déposé DA39), la planche n° 8 indique des volumes de circulation (DJMA) sur les principales artères et autoroutes de la Ville de Québec.

Demande

Afin de faciliter la compréhension de cette information et la comparaison avec la situation de la zone d'étude, le promoteur pourrait-il présenter sur un tableau les débits journaliers de circulation (DJMA) sur les principaux boulevards, artères et autoroutes de la ville en indiquant pour chaque endroit le nombre de voies de circulation ainsi que le débit en DJMA par voie.

Réponse

Débit de circulation moyen par voie (année 2000) et nombre moyen de voies
Routes sous la responsabilité du MTQ dans la Ville de Québec

Segment de route*	DJMA (année 2000)	DJMA moyen par voie	Nombre moyen de voie
Henri-IV (A-40 et A-73) entre Charest (A-440) et Capitale (A-40)	96 200	23 300	4,1
Félix-Leclerc (A-40) entre Henri-IV et Laurentienne (A-73)	115 800	22 300	5,2
Henri-IV (A-73) entre le Pont Pierre-Laporte et Charest (A-440)	86 000	17 900	4,8
Laurentienne sud (A-973) au sud de Félix-Leclerc (A-40)	76 600	13 700	5,6
Duplessis (A-540)	48 000	12 000	4,0
Du Vallon (A-740)	61 100	11 900	5,1
Félix-Leclerc (A-40) à l'est de Laurentienne (A-73)	62 900	11 200	5,6
Laurentienne (A-73) au nord de Félix-Leclerc (A-40)	43 200	10 400	4,2
Charest (A-440) à l'est de Henri-IV (A-73)	58 600	9 500	6,2
Félix-Leclerc (A-40) à l'ouest de Henri-IV (A-73)	37 100	9 300	4,0
Henri-IV nord (A-573) au nord de Félix-Leclerc (A-40)	29 200	8 800	3,3
Route 175 nord du pont de Québec	16 600	4 600	3,6
Boulevard du Lac (vers le Lac Beauport)	16 100	4 200	3,8
Boulevard Champlain	16 700	4 200	4,0

Dufferin-Montmorency (A-440)	26 000	3 700	7,0
Route 368 au nord du Pont de l'Île d'Orléans	12 000	3 400	3,5
Route 367 au nord de la route 138	7 300	3 100	2,4
Autres routes sous la responsabilité du MTQ	7 400	2 800	2,6
Route 138 à l'ouest de la route 367	4 300	2 100	2,1
Route 138 près du pont de l'Île d'Orléans	5 800	1 900	3,1
Route de l'Aéroport au nord du boulevard Hamel	6 400	1 600	4,0

Source : compilation MTQ

* : la segmentation des routes utilisée dans ce tableau vise à agréger les données, les estimations sont arrondies à 100 véhicules près.

3b) Une étude sur la congestion routière à Montréal

Le ministère des Transports (MTQ) a rendu public le 19 mai dernier une étude intitulée «Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal».

Demande : Le promoteur pourrait-il déposer cette étude à la commission ?

Réponse

Cette étude est disponible sur le site Internet du ministère des Transports du Québec :

<http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/ministere/recherche/etudes/rtq04-01.asp>

Question : Une étude analogue a-t-elle été réalisée pour la région de Québec ? Si oui, pourrait-on la déposer à la commission ?

Réponse

Le ministère des Transports du Québec effectue depuis plusieurs mois des relevés afin de créer la banque de données nécessaire à la réalisation d'une étude analogue pour la région de Québec.

La congestion et les niveaux de service à Québec

Dans l'étude de circulation, les tronçons congestionnés dans la zone du projet sont identifiés principalement sur la base de l'occurrence des niveaux de service critiques E et F (document déposé PR3.1.1, p. 54 à 57).

3c) Questions : Sur tous ces tronçons s'agit-il exclusivement de congestion récurrente, se produisant en moyenne cinq jours par semaine ou peut-il s'agir, par endroit, d'une congestion incidente se produisant occasionnellement ?

Réponse

À venir (Patrick Mathieu)

3d) **Questions : Quelles sont les autres artères de la ville qui subissent une congestion récurrente caractérisée par la présence de niveaux de service E et F ?**

Réponse

Une congestion récurrente caractérisée par la présence de niveaux de service E et F est observée sur certains tronçons du boulevard Charest (quartier Saint-Roch), sur l'avenue Honoré-Mercier, rue Clémenceau ainsi que sur l'axe Grande Allée – Chemin Saint-Louis.

Des épisodes de congestion récurrente se produisent également à l'intersection de la route Jean-Gauvin et de la rue de l'Hétrière, du boulevard Wilfrid-Hamel et de la rue Saint-Jean-Baptiste, du boulevard Charest et de l'avenue Saint-Sacrement et du boulevard Charest et de la rue Marie-de-l'incarnation.

3e) **Questions : Sur les tronçons congestionnés de la zone d'étude ainsi que du reste de la ville connaît-on la durée moyenne des épisodes de congestion ? Documenter si possible.**

Réponse

À venir (Patrick Mathieu)

3f) **Questions : Peut-on estimer la part de la congestion sur les principales artères de la zone d'étude attribuable à une circulation de transit ?**

Réponse

À venir (Patrick Mathieu)

3g) Dans l'étude sur la congestion à Montréal, on a choisi d'utiliser comme critère de congestion une vitesse de circulation inférieure à 60 % de la vitesse d'écoulement libre, peu importe le type de route. **Si on appliquait ce critère à la circulation dans la zone d'étude, les tronçons congestionnés seraient-ils sensiblement les mêmes que ceux identifiés par les niveaux E et F ?**

Réponse

3h) Dans l'étude sur la congestion à Montréal, il a été possible d'évaluer la distribution des retards se produisant à la période de pointe du matin ainsi que la vitesse moyenne des déplacements en automobile à cette période (p. 40-41). **En ce qui concerne la zone d'étude du projet, est-on en mesure d'obtenir des évaluations similaires et d'estimer l'effet du prolongement proposé sur ces variables ? Expliquer.**

Réponse

À venir (Patrick Mathieu)

4- LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION DE TRANSIT DANS LES RUES RÉSIDENTIELLES

Le promoteur a identifié clairement le trajet des raccourcis empruntés par la circulation de transit à travers les rues résidentielles des secteurs Les Méandres et Le Mesnil (document déposé DA39, planche 20). Telle que décrite dans l'étude d'impact, l'option 3 inclut des mesures de modération de la circulation dans les rues résidentielles mais la nature de ces mesures n'a pas été précisée. Durant la première partie de l'audience, le promoteur a souligné qu'une municipalité ne peut restreindre la circulation dans les rues résidentielles à l'usage exclusif des résidents (M. Marc des Rivières, DT5, p. 73). Il a aussi expliqué pourquoi il ne considère pas approprié d'imposer une limite de 30 km/h ailleurs que dans les zones scolaires et pourquoi il ne voit pas l'installation de dos d'âne comme une intervention souhaitable (M. Marc des Rivières, DT4, p. 89 à 91).

4a) Questions

Parmi toutes les méthodes de modération de la circulation existantes, la Ville a-t-elle analysé celles qui, à son avis, seraient les plus appropriées pour ralentir et réduire la circulation de transit dans les rues résidentielles des secteurs Les Méandres et Le Mesnil ? Quelles sont-elles ?

Réponse

Les municipalités québécoises n'ont pas le pouvoir de mettre en place une réglementation qui interdit la circulation des véhicules qui n'appartiennent pas aux résidents d'une rue ou d'un secteur. Elles doivent réaliser des interventions physiques pour réduire les débits de circulation et la vitesse des véhicules.

L'expérience montre que les mesures visant à réduire les débits de circulation sur les rues qui donnent accès à un quartier et qui sont également empruntées par des véhicules en transit sont difficiles à mettre en œuvre sans réduire considérablement le niveau d'accessibilité de ces quartiers et sans mettre en opposition les résidents de ces rues aux résidents des rues voisines. La problématique de l'avenue Chauveau est un excellent exemple de cette situation où les résidents des rues voisines se sont opposés fermement aux interventions visant à éliminer le transit et qui auraient réduit l'accessibilité au quartier (aménagement d'un cul-de-sac, etc.). Ces mesures consistent généralement en des interventions physiques qui empêchent les véhicules de circuler (cul de sac, terre-plein diagonal, etc.).

Les mesures d'atténuation de la circulation visant à réduire la vitesse ont généralement peu d'impact sur les débits de circulation. Ces mesures ne peuvent habituellement pas être mises en œuvre sur les rues où circulent plus de 1 000 véhicules par jour, les autobus du Réseau de transport de la Capitale et les véhicules d'urgence. Ces mesures consistent généralement en des réductions de la largeur de la chaussée et en l'installation de mobilier sur la rue (base de béton, seuil de ralentissement).

Le caractère des rues ainsi que la position des résidents lors des discussions tenues au cours des dernières années indiquent qu'il est difficile d'envisager la mise en œuvre de mesures d'atténuation sur les rues résidentielles où les débits de circulation sont élevés. Des interventions ont toutefois été réalisées au cours des dernières années sur des rues secondaires du quartier où des problèmes similaires existaient (ex. rue Beauvois – marquage, bases de béton au centre de la chaussée).

Il faut de plus être prudent à l'égard de l'implantation de des mesures d'atténuation car elles peuvent être la cause d'accidents. Notons à titre d'exemple qu'un automobiliste est décédé le 6 juillet dernier après être entré en collision avec une base de béton sur l'avenue Chauveau où la vitesse est limitée à 30 km/h.

4b) Questions : Pour améliorer la quiétude et la sécurité de ces zones résidentielles, de telles mesures ne pourraient-elles pas être appliquées de façon indépendante de la réalisation du projet de prolongement de du Vallon ?

Réponse

De telles mesures peuvent et pourraient être implantées de façon indépendante de la réalisation du projet d'aménagement du boulevard du Vallon dans la mesure où ces mesures sont demandées et acceptées par la population et qu'elles visent à répondre à un besoin réel.

5- LE TRANSPORT COLLECTIF

La présence de voies réservées sur le territoire desservi par le RTC

5a) **Questions : Combien y a-t-il présentement de circuits de voies réservées au transport collectif dans le territoire desservi par le RTC (en nombre et en longueur), où se trouvent-ils et depuis combien d'années sont-ils utilisés ?**

Réponse

Les autobus du Réseau de transport de la Capitale ont accès à 39 kilomètres de voies réservées qui ont été implantés sur le tracé des parcours Métrobus 800 et 801 (tableau à compléter – RTC)

Localisation	Longueur	Année d'implantation
Rue Dorchester		1992
Rue de la Couronne		1992
Boulevard Charest		1992
Côte d'Abraham		1975
Avenue Honoré-Mercier		1992
Boulevard René-Lévesque		1992
Boulevard Laurier		1992
Route de l'Église		1992
Chemin des Quatre-Bourgeois		1992
1 ^{ère} Avenue		1992
Boulevard Henri-Bourassa		1992

5b) **Questions : Quelle part de ces voies réservées a été implantée à même les voies de circulation préexistantes et quelle part a requis l'aménagement de voies supplémentaires ?**

Réponse

Toutes les voies réservées pour autobus ont été implantées à même les voies de circulation. Toutefois, la voie réservée située sur le côté sud du boulevard René-Lévesque, entre la rue Claire-Fontaine et la rue Maguire a été implantée à même la voie de stationnement (le stationnement est interdit du lundi au vendredi, de 7h à 9h et de 15h à 17h30).

5c) **Questions : Dans le cas des voies réservées aménagées à même les voies de circulation préexistantes, quel effet le retranchement de voies à la circulation automobile a-t-il eu sur la circulation et la formation de congestion aux heures de pointe ?**

Réponse

L'implantation des voies réservées sur le boulevard Charest, le boulevard René-Lévesque et l'avenue Honoré-Mercier a accru la congestion sur les artères voisines. Elle a également engendré un déplacement de la circulation de transit sur plusieurs rues résidentielles parallèles (Père-Marquette, Fraser, Marguerite-Bourgeois, Saint-Augustin, Prince-édouard, etc.).

5d) **Questions : La mise en service des voies réservées s'est-elle traduite par des gains mesurables de part modale du transport en commun dans les zones desservies ou sur les trajets qui en bénéficient ?**

Réponse

À venir (RTC)

5e) Le projet d'une voie réservée au transport collectif sur l'autoroute du Vallon

Les perspectives d'aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute du Vallon ont été discutées durant la première partie des audiences (document déposé DT2, p. 33-39 et 78-81).

Question/demande : Le RTC a-t-il déjà réalisé une étude sur le potentiel d'aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute du Vallon ? Si oui, pourrait-il la déposer à la commission ?

Réponse

Le Réseau de transport de la Capitale a réalisé une étude pour mesurer le potentiel d'aménagement d'une voie réservée sur le tronçon de l'autoroute du Vallon qui est situé au sud de l'autoroute de la Capitale. Une copie de cette étude est jointe en annexe.

Le RTC a confié dernièrement un mandat à un consultant pour analyser le potentiel et la faisabilité d'implanter une voie réservée pour autobus dans l'axe nord-sud dans le secteur situé au nord de l'autoroute de la Capitale. Le boulevard de l'Ormière est l'axe qui est actuellement privilégié par le RTC pour divers motifs (localisation des terminus, centralité, densité des usagers, etc.). Cette étude ne sera pas disponible avant l'automne.

5f) Le potentiel de croissance de la part modale du transport collectif

Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour la Communauté métropolitaine de Québec affirment clairement une intention de « *privilégier le développement du transport collectif [... en] réduisant l'utilisation individuelle de l'automobile* ».

Questions : Idéalement, si le RTC disposait de tous les moyens et de tout le support requis pour réaliser ses projets de développement (tels que définis dans les documents déposés DA17 et DA41) quelle part modale des déplacements estime-t-il que le transport collectif pourrait occuper pour les horizons 2011 et 2021 dans l'ensemble de la ville ? Et dans le quartier Lebourgneuf ?

Réponse

À venir (RTC)

6- LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS LÉBOURGNEUF

6a) Le développement domiciliaire en cours

Une partie du développement domiciliaire proposé dans l'étude d'impact est déjà amorcée ou même en cours de construction.

Demande :

La commission souhaiterait avoir plus d'information sur les projets en cours, notamment les superficies loties, le type d'habitation, le nombre de logements prévus et une estimation du nombre de résidents correspondants.

Réponse

Il y a deux projets: le Raphael au nord de l'avenue Chauveau (je t'ai transmis une copie du document du promoteur) et Les Méandres, au sud.

Le Raphael: Plus de 2000 logements - une phase de 260 logements a été formellement autorisée par le Conseil municipal (200 maisons unifamiliales isolées et 60 maisons unifamiliales jumelées ou en rangées)
Les Méandres: Plus de 1000 logements - une phase de 300 maisons unifamiliales a été formellement autorisée par le Conseil municipal

6b) Le potentiel de développement

Question :

En fonction de la modification du projet consistant à déplacer le tracé d'environ 100 mètres vers l'ouest au nord de l'avenue Chauveau, quel est le potentiel de nouveaux logements dans la zone d'étude ? Il en résulterait combien de logements de basse densité, de moyenne densité et de haute densité ?

Réponse

Au nord du parc de l'escarpement: 4460 logements, soit 1500 logements de basse densité, 1075 logements de moyenne densité et 1885 logements de haute densité.

6c) Le taux d'imperméabilisation dans les développements domiciliaires

Question : Dans les zones de développement résidentiel proposées (document déposé DA20) quel serait le taux moyen d'imperméabilisation du territoire ?

Réponse

À venir (Guy Laliberté)

6d) La gestion des eaux pluviales

Questions : Comment prévoit-on gérer les eaux pluviales des zones résidentielles projetées ? Seront-elles acheminées vers les cours d'eau locaux ? Lesquels et où ?

Réponse

À venir (Guy Laliberté)

6e) Le cours d'eau Beaudin

La *Politique de l'environnement de la Ville de Québec* identifie le bassin versant de la rivière Saint-Charles comme un écosystème remarquable et exprime la volonté de redonner à la Saint-Charles son intégrité comme écosystème aquatique et riverain (document déposé DA15, p. 21 et 75). De même, le *Règlement sur le cadre de gestion* prévoit, parmi ses orientations, la préservation et la requalification des plans d'eau et rivières du territoire (document déposé DA13, p. 19). L'essentiel du tracé du cours d'eau Beaudin, un tributaire de la rivière Saint-Charles, se trouve au coeur de développements résidentiels prévus dans la zone d'étude.

Questions : Quelles mesures de mise en valeur, de conservation et de protection des milieux aquatiques et riverains du cours d'eau Beaudin la Ville va-t-elle appliquer et quelle largeur de bande de protection riveraine va-t-elle maintenir de part et d'autre de ce cours d'eau ?

Réponse

La réponse a été transmise par René Pronovost du Service de l'environnement.

7- AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

7a) Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la CMQ mentionnent que la capacité d'accueil des périmètres d'urbanisation des schémas d'aménagement actuellement en vigueur, soit l'espace disponible aux fins de développement, excède amplement les besoins futurs de développement résidentiel. Le plan de transport du MTQ pour l'agglomération de Québec le mentionne également. Étant donné que les orientations gouvernementales indiquent une attente signifiée consistant à « *Déterminer des périmètres d'urbanisation n'excédant pas les besoins liés à la croissance planifiée des diverses activités urbaines sur un horizon de 20 ans* » et étant donné que dans son *Règlement sur le cadre de gestion de l'administration municipale* [R.V.Q. 79], la Ville de Québec prévoit « *resserrer les périmètres d'urbanisation en concertation avec la Communauté métropolitaine de Québec* »

Question

Quand et de quelle façon la Ville réalisera-t-elle cette action ?

Réponse

La politique municipale adoptée en février 2004 par le Conseil municipale (résolution CV-2004-0117) identifie les zones de lotissements résidentiels prioritaires. Tous les documents reliés à cette politique ont été déposés au BAPE et une présentation a été faite lors des audiences. Cette politique devrait être intégrée au plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville qui sera adopté au début de 2005.

7b) **Demande : Pourriez-vous déposer le Rapport de la commission sur le maintien des institutions et les mesures de repeuplement des quartiers centraux du Québec (1992) ?** (Commission créée par la Ville de Québec, la Commission des écoles catholiques de Québec et le Conseil des affaires sociales du Québec).

Réponse

Une copie de cette étude est joint en annexe.

7c) **Question/demande : Est-ce que la Ville de Québec a une politique de rénovation et de redynamisation des quartiers dévitalisés ? Si oui, pourriez-vous la déposer ?**

Réponse

Un document de travail sur les secteurs majeurs d'intervention urbaine a été produit dans le cadre de l'élaboration du plan directeur d'aménagement et de développement. Ces secteurs sont l'axe Charest, le campus Saint-Augustin, le centre-ville, la rivière Saint-Charles, le secteur Lebourgneuf-Du Vallon, le littoral ouest, l'axe Maizerets-Montmorency et le plateau Sainte-Foy. Une copie de ce document est joint en annexe.

Par ailleurs, il faut souligner les efforts de revitalisation du quartier Saint-Roch depuis 1992. La Ville a investi plus de 68 millions \$ permettant notamment d'ajouter au quartier près de 800 logements, plus de 130 ateliers d'artistes, près de 7000 emplois et plus de 1400 étudiants

7d) **Questions : Considérant que des nouvelles données ont été mentionnées partiellement lors de la séance publique du 6 mai 2004 en après-midi (DT4, p. 12 à 14), serait-il possible d'obtenir une mise à jour des données présentées dans le DA9, p. 4 (logements potentiels via de nouveaux lotissements, par augmentation de la densité, sur terrains vacants desservis, par recyclage et agrandissement, dans des secteurs en redéveloppement) ? Quel est le potentiel résidentiel résultant de cette mise à jour ? (Ex : 40 000 logements potentiels par des nouveaux lotissements dans DA9, p. 4 vs 36 840 mentionné dans DT4, p. 12).**

Réponse

Ces données seront diffusées au cours de l'automne.

7e) **Question/demande : Est-ce que la figure de DA9, p. 15 est modifiée considérant que les contraintes liées à l'aqueduc et aux égouts sanitaire et pluvial sont passées du jaune au vert pour le secteur de la zone d'étude (DT4, p. 22) ? Si oui, serait-il possible de déposer la nouvelle figure tenant compte de ces changements ?**

Réponse

Les terrains de la zone d'étude identifiés en jaune sont maintenant en vert (zones ayant les plus grands potentiels).