



Québec, le 8 juin 2004

Envoi par courriel : benoit.andrews@ville.quebec.qc.ca ; asavard@mtq.gouv.qc.ca
et par télécopieur : 418-641-6503

Monsieur Benoît Andrews
Division du transport
295, boulevard Charest, 2e étage, Édifice la Fabrique
Québec (Québec) G1R 4S9

Objet : Projet de prolongement de l'axe du Vallon

Monsieur,

En référence au dossier précité, la commission chargée de l'examen de ce projet désire obtenir l'information complémentaire suivante :

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 ?

- 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 celles 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.

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 ?

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.

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 ?

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 ?

- 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 ?

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.

- 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 ?

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

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 ?**
- 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 ?**
- 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.**
- 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 ?**
- 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 ?

- 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.**

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

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 ?**
- 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 ?**

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 ?**
- 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 ?**
- 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 ?**
- 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 ?**

- 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 ?

- 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 ?

6- LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS LEBOURGNEUF

- 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.

- 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 ?

- 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 ?

- 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 ?

- 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 ?

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 »

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

- 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).
- 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 ?**
- 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).**
- 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 ?**

Une réponse rapide de votre part serait appréciée, soit d'ici le 21 juin prochain, compte tenu de l'échéancier dont dispose la commission pour ses travaux.

Il est également possible que d'autres questions vous soient acheminées ultérieurement au cours de la période du mandat.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Monique Gélinas
Coordonnatrice du secrétariat de la commission