

Questions et commentaires

**Prolongement de l'axe du Vallon
par le ministère des Transports et la Ville de Québec**

**(Version révisée,
remplace version du 15 juillet 2003)**

Dossier 3211-05-390

Le 14 octobre 2003

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	1
2. Questions et commentaires relatifs à l'étude d'impact	3
2.1 Questions et commentaires sur le Tome 1, volume 1 de l'étude d'impact.....	3
2.2 Questions et commentaires sur le Tome 1, volume 2 de l'étude d'impact.....	4
2.3 Questions et commentaires sur le Tome 2, volume 1 de l'étude d'impact.....	8
2.4 Questions et commentaires sur le Tome 2, volume 2 de l'étude d'impact.....	17
2.5 Demandes spécifiques reliées à la directive.....	18
2.6 Précisions et demandes	18
3. Analyse des variantes	22
3.1 Questionnement général relatif aux options 1 et 2	22
3.2 Questionnement spécifique relatif à l'option 2	24
3.3 Questionnement spécifique relatif à l'option 3	24
3.4 Questionnement spécifique relié à l'option 4	25
3.5 Questionnement spécifique relatif aux critères d'analyse des variantes	25
4. Conclusion	27

1. INTRODUCTION

Le présent document résulte de la consultation intra et interministérielle. Cet exercice a permis de vérifier si les éléments de la directive et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traités d'une façon satisfaisante dans la version finale de l'étude d'impact sur le projet de prolongement de l'axe du Vallon déposée le 8 avril 2003 par le ministère des Transports (MTQ) et la Ville de Québec.

Les informations requises pour compléter l'étude sont généralement présentées sous forme de questions et commentaires suivant l'ordre de présentation de l'étude d'impact. Lorsqu'ils visent des aspects particuliers de l'étude d'impact, la référence exacte (section, page) est identifiée.

Les réponses aux questions et commentaires peuvent être présentées dans un document complémentaire à la version finale ou incluses dans une version révisée de l'étude d'impact.

Ce document présente les questions et commentaires reliés à l'étude d'impact et au projet (section 2). Cette analyse nous a amené à s'interroger sur l'analyse des variantes (section 3).

2. QUESTIONS ET COMMENTAIRES RELATIFS À L'ÉTUDE D'IMPACT

Les questions et commentaires ont été regroupés selon différents niveaux. Nous traiterons dans un premier temps les questions et commentaires relatifs aux différents Tomes de l'étude d'impact (section 2.1 à 2.4). Par la suite, nous présentons des demandes spécifiquement reliées à la directive (section 2.5). Enfin, nous présentons une liste de commentaires et demandes d'information plus ponctuels (2.6).

2.1 Questions et commentaires sur le Tome 1, volume 1 de l'étude d'impact

2.1.1 Zone d'étude

Questions : Quels sont les critères précis qui ont mené à l'identification des limites de la zone d'étude telles que présentées aux figures 1 et 2 ?

La zone d'étude pourrait-elle être élargie pour couvrir un territoire suffisamment vaste pour permettre une planification des déplacements des personnes tenant compte des origines et des destinations à l'échelle régionale (voir également le questionnement en 2.2.2) ?

2.1.2 Objectif 1 (page 7)

Questions : En quoi cet axe routier se distingue-t-il des autres axes routiers de la région de Québec comme axe prioritaire de développement économique ?

Quels sont les critères qui ont permis au MTQ de prioriser, à l'échelle régionale, une intervention sur cet axe ?

2.1.3 Objectif 3 (page 8)

Questions : Nous comprenons que le développement urbain prévu est à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et est considéré comme prioritaire. Veuillez nous présenter en quoi le développement de ce secteur est prioritaire par rapport aux autres espaces disponibles ?

Quels sont les autres espaces prioritaires à développer ? Établissez un portrait des superficies vacantes à développer ou redévelopper sur le territoire de la Ville de Québec.

En quoi le développement du secteur Lebourgneuf contribuera à *limiter l'étalement urbain* (page 9, 1^{er} paragraphe) ?

2.1.4 Objectif 4 (Tome 1, volume 1, page 9)

Question : Compte tenu des discussions entourant l'application du Protocole de Kyoto, de la montée des préoccupations de la population pour le développement durable, du questionnement régional récent au sujet du transport en commun (rapport sur le financement du transport en commun, projet de stratégie du Réseau de transport de la capitale (RTC), projet de tramway), comment répond ce projet aux trois objectifs du développement durable ?

2.1.5 Portrait de la situation projetée en 2021 (section 2.4.1.4)

Commentaire/questions : Nous notons que selon le scénario tendanciel pour 2021, la Ville prévoit une diminution de la part modale du transport en commun pour le secteur à l'étude. Quelles sont les causes de cette diminution ? Quelles pourraient être les interventions permettant de renverser cette tendance à la diminution de la part modale du transport en commun ?

2.1.6 Développement urbain (section 2.4.2)

Commentaire : Cette section devrait faire référence à la section 3.4.3 *Caractéristiques de l'aménagement du territoire* du Tome 2, volume 1 de l'étude d'impact qui précise le potentiel de développement du secteur et localise les différents pôles de développement.

2.2 Questions et commentaires sur le Tome 1, volume 2 de l'étude d'impact

2.2.1 Zone d'étude et portée de l'étude

Question : Pourquoi la zone d'étude présentée à l'étude de circulation diffère de celle présentée au volume 1 du Tome 1 ?

Question : À la page 3, on peut lire que le mandat d'analyse de la circulation visait à « valider les principaux paramètres de conception pré-établis pour le prolongement de l'axe du Vallon ». Quels ont été ces paramètres pré-établis ?

2.2.2 Objectifs du projet (section 3.0, page 6 et suivantes)

Questions : Sur les secteurs limitrophes mentionnés à l'objectif 3.1 *L'amélioration de la mobilité* : Dans quelle mesure les secteurs localisés au nord de la zone d'étude (ex. : Loretteville, Saint-Émile) ont-ils été inclus dans l'analyse et l'identification de la problématique ? Ces secteurs pourraient être inclus dans une zone d'étude élargie.

Sur l'efficience du réseau routier mentionnée à l'objectif 3.1 *L'amélioration de la mobilité* : En terme de déplacement des personnes, que signifie l'efficience d'un réseau routier ?

Sur le développement commercial mentionné à l'objectif 3.3 *Favoriser le développement urbain* : De quel développement commercial s'agit-il ? Du secteur commercial le long de Lebourgneuf ou des nouveaux secteurs commerciaux à développer le long de l'axe du Vallon prolongé ?

Pourquoi assigne-t-on à l'étude de circulation seulement 3 des 4 objectifs du projet énoncés précédemment (L'objectif 4 *Respecter l'environnement et les principes du développement durable* est exclu de l'étude de circulation) ?

2.2.3 Caractéristiques du milieu à l'étude (section 5.2.2, page 10)

Question : À la section 5.2.2, au sujet du développement commercial et de bureau, on mentionne que « *plusieurs secteurs sont encore disponibles pour être développés* » dans Lebourgneuf. Quels seront les secteurs commerciaux à développer de façon prioritaire sur le territoire de la ville de Québec ? Quels sont les potentiels de développement commercial prévus à la zone d'étude (nombre de pieds carrés prévus de surfaces commerciales, de services et de bureau) ?

2.2.4 Caractéristiques du milieu à l'étude (section 5.2.3, page 10)

Question : On mentionne que la Ville de Québec a actualisé sa planification de la zone d'étude en 2002. Quel est le statut de ce document pour la Ville de Québec ? S'agit-il d'un document officiel ou d'un document de travail ?

2.2.5 Caractéristiques des déplacements (tableau 5.2, page 12)

Demande : Au tableau 5.2, nous désirons obtenir la donnée sur la motorisation par ménage en plus de celle par personne.

2.2.6 Caractéristiques des réseaux de transport (section 5.4, page 17 et suivantes)

Questions : Concernant le boulevard Lebourgneuf, à la section 5.4.1, pourquoi les voies réservées au transport en commun ne sont pas construites et mises en service ? Si elles l'étaient, à quelles composantes des réseaux routiers et de transport en commun seraient-elles reliées ? À quelle proportion des besoins en déplacement des personnes de la zone d'étude pourraient-elles contribuer ?

Pourriez-vous détailler les orientations stratégiques du RTC qui concernent le secteur à l'étude ? De quelle façon les composantes du projet relatives au transport en commun s'arriment-elles avec les orientations stratégiques et les projets du RTC ?

2.2.7 Caractéristiques de la circulation routière (figures 5.15a, 5.15b aux pages 41 et 42 et figures 5.16a et 5.16b aux pages 43 et 44)

Question : Ces figures présentent les niveaux de service en 2001 en période de pointe du matin et du soir pour le secteur et pour les échangeurs du Vallon / Félix-Leclerc et du Vallon / Charest. Est-ce que la problématique de congestion du secteur est comparable à d'autres secteurs de la ville de Québec supportant des débits de circulation comparables (ex. : Charest / Saint-Sacrement, boulevard Laurier / route de l'Église, Hamel, René-Lévesque) ?

2.2.8 Caractéristiques du transport en commun (section 5.5.3, page 45)

Question : Pourriez-vous présenter une analyse plus étoffée de la situation et du potentiel du transport en commun ? Par exemple, des données sur les déplacements pourraient être fournies pour le secteur à l'étude et comparées à ceux d'autres secteurs de la ville de Québec. Quel est l'achalandage potentiel du transport en commun pour le secteur à l'étude ?

Pouvez-vous donner un portrait des enjeux associés au développement du transport en commun pour le territoire de la région de Québec (potentiels de développement, investissements requis selon des scénarios optimiste et pessimiste) ?

Concernant la figure 5.5 (Réseau de transport en commun) : Pourriez-vous présenter une meilleure présentation cartographique du réseau de transport en commun pour le territoire de la ville Québec ?

Dans l'étude de circulation, il est indiqué que les quartiers des Méandres et du Mesnil sont moins bien desservis en transport en commun en raison des distances à pied que les usagers doivent parcourir. Comment le projet permet-il de diminuer cette distance ?

2.2.9 Caractéristiques de la circulation routière (figures 5.18 et 5.19 aux pages 52 et 53)

Question : Ces figures présentent les rapports V/C pour le secteur à l'étude. À titre de comparaison, ces rapports peuvent-ils être présentés pour d'autres secteurs de la ville de Québec ?

2.2.10 Évolution de la circulation (figure 7.1a, page 67)

Cette figure présente les volumes de circulation projetés en 2021 selon un scénario sans le prolongement de l'axe du Vallon en période de pointe du matin pour le secteur à l'étude.

Question : Êtes-vous en mesure de fournir les débits de circulation et les niveaux de service en 2021 pour les secteurs au sud (ex. : Charest et Hamel à la hauteur de du Vallon et de Henri-IV, Laurentien à la hauteur de Charest) ?

2.2.11 Écoulement de la circulation (section 8.2.2, page 80)

Concernant l'écoulement de la circulation, il est indiqué que l'avenue Chauveau entre les boulevards Saint-Jacques et de l'Ornière pourrait être éventuellement élargie à quatre voies dans l'emprise existante et que cette intervention est prévue par la Ville selon l'évolution des besoins.

Question : De la description de l'option 3, nous comprenons que cette intervention n'y figure pas. Cette intervention pourrait-elle être intégrée dans l'option 3 portant sur l'optimisation du réseau actuel (page 93) ?

2.2.12 Développement urbain (section 8.3, page 81)

Question : Il est indiqué à l'étude d'impact que la Ville de Québec prévoit compléter le développement du secteur Lebourgneuf d'ici 2021. Comment la Ville de Québec a-t-elle considéré le vieillissement et la diminution de la population prévues après 2021 dans ses orientations de développement ?

2.2.13 Identification du potentiel de logements privés pour le secteur (section 10.1.1, page 95)

Questions : La section 10.1.1 présente le potentiel de logements privés du secteur à 5 800 logements. Que représente ce nombre par rapport au parc de logement de la Ville de Québec et de la CMQ ? Que représente ce nombre potentiel par rapport aux potentiels totaux de la Ville de Québec et de la CMQ ?

Quels sont les potentiels de développement résidentiel prévus à la zone d'étude (nombre de logement par niveau de densité (basse, moyenne, haute, mixte)) ?

Quel est l'horizon plausible pour la réalisation du développement urbain de la zone d'étude ? Si des phases sont prévues, quelles sont-elles ?

Est-ce que les infrastructures en place (aqueduc, égout, etc) dans le secteur à développer seront en mesure de desservir la totalité du développement urbain prévu ? Des surdimensionnements seront-ils nécessaires et les coûts ont-ils été évalués ?

2.2.14 Nouveaux ménages (section 10.1.8, page 99)

À cette section on peut lire : « *En effet, ces nouveaux ménages générés localement ne sont pas des ménages supplémentaires qui viendront augmenter les prévisions tendanciennes à l'échelle de la région. Ce sont plutôt des ménages qui auront " migré "*

d'autres secteurs municipaux de la région ou qui se seront établis dans le secteur Lebourgneuf plutôt qu'ailleurs dans la région ».

Question : Pourriez-vous élaborer davantage sur ce point ?

2.2.15 Options (page 103 et suivantes)

Questions : Concernant les impacts du prolongement de l'axe du Vallon selon l'option 1 sur les débits de circulation pour le réseau routier (page 103), quel serait l'impact sur les débits de circulation pour les secteurs au sud de la zone d'étude (entre autres, sur l'autoroute du Vallon au sud du boulevard Lebourgneuf, sur le boulevard Charest et sur l'autoroute Félix-Leclerc à l'est de l'autoroute du Vallon) ?

Est-ce que tout apport de nouveaux véhicules venant du nouveau tronçon de l'axe du Vallon ne risque pas d'aggraver la congestion durant les heures de pointe sur ces grands axes ?

Demandes : Pourriez-vous présenter l'équivalent des figures 11.1a et 11.4a avec données de débit journalier moyen annuel (DJMA), et ce pour les options 1, 2 et 3 ?

Nous désirons obtenir un équivalent des tableaux 11.3 et 11.4 avec les données sur une base journalière (DJMA).

Pourriez-vous compléter les figures 11.4a et 11.5a en indiquant quels seraient les niveaux de service sur l'autoroute Henri-IV au sud de Félix-Leclerc ?

2.3 Questions et commentaires sur le Tome 2, volume 1 de l'étude d'impact

2.3.1 Description du milieu – Cours d'eau (figure 2)

Question : Quelles sont les mesures prévues pour la protection du ruisseau Beaudin ? Selon le schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Québec, ce cours d'eau devrait bénéficier d'une bande de protection de 20 mètres de part et d'autre.

2.3.2 Description du milieu agricole

Précision : Le ministère de l'Agriculture, des pêcheries et de l'alimentation (MAPAQ) souligne que malgré le fait que la zone d'étude soit située à l'extérieur de la zone agricole permanente, une superficie d'environ 1 hectare occupée par une exploitation agricole active (poulets, canards, faisans, culture maraîchère) a fait l'objet d'une inclusion à la zone agricole.

Il serait important de localiser cette exploitation à l'étude d'impact. Mentionnons qu'une superficie incluse à la zone agricole fait l'objet de la même protection qu'une superficie faisant partie intégrale de la zone agricole permanente.

2.3.3 Régime hydrologique (section 3.2.7.2, page 17)

La Direction du suivi de l'état de l'environnement du MENV note que l'étude d'impact mentionne que les débits de pointe de la rivière du Berger ont été établis en transposant les superficies de bassin à partir des données de la rivière Saint-Charles.

Question : De quelle façon a-t-on tenu compte du fait que la majorité du débit de la rivière Saint-Charles est prélevée par la Ville de Québec pour son aqueduc ?

Commentaire : Le facteur de ruissellement qui prévaudra une fois les développements résidentiels et commerciaux complétés devra être fixé de façon précise et sécuritaire (page 20, 1er paragraphe).

2.3.4 Avifaune et herpétofaune (pages 33 à 35)

Demandes : Selon la FAPAQ, un inventaire complémentaire apparaît essentiel pour repérer l'ensemble des espèces d'anoures et envisager, s'il y a lieu, les mesures d'atténuation ou de compensation requises.

Un inventaire additionnel serait nécessaire également dans le but de rechercher les deux¹ espèces potentielles susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables et prévoir le cas échéant les mesures de protection appropriées. Les co-initiateurs, à la page 147 de l'étude, proposent d'ailleurs cet inventaire. Il devrait donc être réalisé et les résultats communiqués suffisamment tôt dans le processus d'autorisation du projet afin que les mesures de protection puissent être intégrées.

2.3.5 Limites du parc de l'Escarpement (page 51)

Question : Pouvez-vous produire une carte du parc de l'Escarpement avec ses limites actuelles « officielles » et une avec les nouvelles limites si le projet se réalisait tel que présenté (et après mesures de compensation) ? (voir aussi section 2.3.12)

¹ L'épervier de Cooper et la buse à épauettes ont été retirés de la Liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables en mars 2003, date de la parution d'une nouvelle liste. Il ne reste donc que deux espèces de la liste, et non quatre, ayant un potentiel de présence.

2.3.6 Transport en commun (page 55)

À la section sur le transport en commun, l'étude d'impact mentionne : « *La zone d'étude bénéficierait ainsi d'une excellente desserte et d'une très bonne qualité de service pour le transport en commun* ».

Questions : Dans quel horizon les projets présentés seront-ils réalisés ? Quelle est l'implication des différents partenaires (RTC, Ville de Québec, MTQ) dans la réalisation de ces projets ?

Quel serait l'apport du projet à la desserte et à la qualité du service de transport en commun ?

Le projet prévoit-il l'aménagement de stationnements incitatifs pour les usagers du transport en commun ?

2.3.7 Impacts visuels - Unité de paysage de parc PA1 (page 79)

Selon l'étude d'impact, cette unité correspond aux limites de l'affectation « espaces verts » indiquée au plan de développement urbain de la ville de Québec. Cela signifie qu'une portion importante du tracé retenu traverse une zone qui devrait être affectée aux espaces verts.

Question : Compte tenu de l'importance de préserver des zones de loisirs de tranquillité et de protéger le milieu naturel contre le morcellement pouvant découler de la construction de nouvelles infrastructures, comment décrire la compatibilité entre ces deux usages : espace vert et infrastructure routière majeure ?

2.3.8 Coûts (page 101)

Questions: Pourquoi l'option 3 ne fait-elle pas partie de la comparaison présentée au tableau 4.1 (page 101) ?

Est-ce que le montant de 37 millions de dollars estimé pour l'option 1 comprend les coûts d'acquisition de l'emprise actuellement propriété du MTQ ? Si non, quel a été le coût d'acquisition de cette emprise (en dollars d'aujourd'hui) ?

2.3.9 Description du projet (section 4.4, page 120 et suivantes)

Questions : Concernant la description détaillée du projet, y a-t-il des voies de virage aux intersections ? Illustrez les intersections et la configuration des voies.

Comme l'axe du Vallon prolongé sera sans accès direct, quelle est la pertinence des trottoirs le long de cet axe (en particulier entre le boulevard Lebourgneuf et l'avenue Chauveau) ? Est-ce que des sentiers plus éloignés des voies et plus légers en termes d'aménagements pourraient être évalués ?

Le projet pourrait-il être modifié afin de minimiser l'espace pris au niveau de la traversée du parc de l'Escarpement ?

2.3.10 Description technique détaillée du projet - Pont sur la rivière du Berger (page 129)

Demande : De manière à être en mesure de préciser les impacts de la traversée de la rivière de Berger, et ce plus particulièrement sur le talus, la rive et le lit de la rivière, veuillez présenter des plans préliminaires et des simulations visuelles du pont envisagé.

Commentaire : La conception du pont doit permettre de réduire au strict minimum les impacts de construction et d'exploitation sur les composantes naturelles. La compensation des pertes par la restauration ou le remplacement d'habitats ou par l'intervention sur des populations animales doit toujours être envisagée comme la moins bonne des solutions possibles.

2.3.11 Entretien et exploitation (section 4.5.5, page 131)

Questions : En ce qui concerne l'entretien annuel de l'infrastructure routière, des pistes cyclables, des trottoirs et des sentiers, est-ce que la Ville de Québec en sera responsable ? Quel est le partage des responsabilités et des coûts qui devra être couverts par l'administration municipale et le MTQ ?

2.3.12 Description des impacts et des mesures de protection de l'environnement (page 141 et suivantes)

Demande : Pour la FAPAQ, les mesures proposées de bonification du parc existant aux dépens du potentiel de développement urbain apparaissent intéressantes puisqu'elles permettent de pallier certaines pertes d'habitats fauniques. Cependant, afin d'être en mesure d'en juger plus clairement, l'étude d'impact devrait présenter ces mesures sur une carte où figureraient les limites finales des parcs de l'Escarpement et des Brumes et celles du développement urbain.

2.3.13 Perturbation des berges, du lit et de la qualité de l'eau de la rivière du Berger (page 145)

Commentaire/demande : La Direction du suivi de l'état de l'environnement du MENV désire savoir si les co-initiateurs sont en mesure de s'engager à suivre les recommandations suivantes, à savoir :

- aucun empiètement des culées (y compris la phase construction) à l'intérieur de la ligne des hautes eaux (crués 100 ans) ;
- aucun pilier central ou mitoyen ;
- la construction du tablier devra prévoir des structures préfabriquées ;

- aucune intervention dans le lit ou le littoral de la rivière durant la construction.

2.3.14 Impacts sur les milieux naturels - Général

Question : Quand le parc de l'Escarpement fera-t-il l'objet d'une caractérisation et d'une évaluation écologique pour déterminer sa sensibilité comme milieu (identification des zones fragiles) dans le cadre du *Plan directeur pour la protection et la mise en valeur de la forêt urbaine et des milieux naturels* de la Ville de Québec ?

Compte tenu de la présence éventuelle d'un lien routier important favorisant la pression pour le développement urbain du secteur, quelles sont les garanties de conservation à long terme pour assurer la protection du boisé, plus particulièrement les secteurs d'intérêts écologiques ? (voir aussi sections 2.3.28 et 2.4.1)

2.3.15 Impacts sur le milieu naturel - Espèces rares, menacées ou vulnérables (section 5.2.1, page 147)

L'étude d'impact mentionne aux pages 31, 147 et 185 (Tome 2, volume 1) qu'il est prévu de procéder à des inventaires supplémentaires visant les espèces à statut précaire dans les sites présentant un potentiel pour ces espèces.

Question : À quel moment ces inventaires seront-ils réalisés ? Les résultats devront nous être acheminés.

Commentaire : Dans l'éventualité où l'une des espèces soit présente sur le site, les co-initiateurs devront déterminer l'importance de cette population comparativement aux autres populations québécoises, évaluer l'impact des travaux sur l'espèce et proposer des mesures d'atténuation ou de compensation.

La Direction du patrimoine écologique et du développement durable du MENV précise que lorsque des populations de plantes vasculaires menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées sont présentes dans une aire d'étude d'un projet et que celui-ci risque d'avoir un impact sur ces populations, la transplantation des colonies n'est pas une mesure privilégiée et ne doit être envisagée qu'en ultime recours, lorsque toutes les mesures d'atténuation ont été évaluées et sont jugées insuffisantes et que ces populations sont vouées à l'éradication du site par la réalisation du projet. En outre, une telle mesure ne supplée pas au besoin d'autres mesures pour compenser les pertes encourues.

2.3.16 Utilisation de fondants et d'abrasifs (page 148)

Question : Pourriez-vous présenter les normes (brièvement) dont il est question concernant l'usage de fondants et d'abrasifs ?

2.3.17 Accès au milieu naturel et aux espaces récréatifs

Question : Le projet va-t-il permettre un meilleur accès au parc autrement que pour les cyclistes et piétons provenant des secteurs limitrophes au parc ?

2.3.18 Impacts sur les milieux naturels - Cerf de Virginie

Question : Cette unité est identifiée comme une zone d'observation de chevreuils sur la carte 3.2 « Inventaire biologique ». Il est dit qu'une affectation résidentielle mixte et commerciale est prévue à l'intérieur de cette unité. Quel impact aura le développement associé à la construction de l'axe du Vallon sur l'habitat du cerf de Virginie ?

2.3.19 Aménagement du territoire (5.2.2.1, p. 150)

Questions : Comment la Ville de Québec compte assurer l'arrimage et la cohérence entre la réalisation du projet et les démarches de planification lancées récemment (réflexions et élaboration : schéma de la CMQ, plan stratégique et plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec, orientations stratégiques du RTC) ?

Lors de notre rencontre du 12 mai 2003, un représentant de la Ville de Québec a mentionné que des promoteurs urbains étaient sur le point de déposer des propositions de plans d'ensemble. Pourriez-vous expliquer la procédure de mise en œuvre du développement urbain en précisant, notamment, les modalités et les conditions d'approbation des différents développements (plans d'ensemble) ainsi que les responsabilités des parties impliquées ?

2.3.20 Perturbations des activités récréatives (section 5.2.2.4, page 152)

Question : Quel est l'impact de l'infrastructure routière sur les activités actuellement pratiquées dans le parc (telles que l'observation d'oiseaux, la marche, la raquette et le ski de fond) qui seront perturbées en raison d'une modification à l'ambiance sonore et visuelle ?

2.3.21 Le bruit et ses impacts sur la santé publique (section 5.2.4, p. 175 et suivantes)

Question : En référence aux recommandations de l'OMS en matière de bruit communautaire², comment se situent les résultats des simulations sur le climat sonore ?

² Berglund B., Lindvall T. and Schwela D.H. Guidelines for Community noise. OMS-WHO, Geneva, 1999.

Demande : Conformément à la directive, les co-initiateurs doivent évaluer le L_{eq} nocturne (22 h à 6 h) actuel et estimé pour permettre une meilleure évaluation des impacts liés au bruit, notamment sur les impacts liés à la perturbation du sommeil.

2.3.22 Les impacts sur le bruit en phase d'exploitation, secteur au nord de Chauveau (page 178)

Selon l'étude d'impact, au nord de l'avenue Chauveau, la contribution sonore de l'autoroute aux maisons existantes situées en bordure est du tracé prévu sera légèrement supérieure à 55 dB_A avant l'application des mesures d'atténuation (page 178). Selon les informations présentées, il n'y a que le côté est de l'axe du Vallon, au nord de Chauveau, qui aurait besoin d'un écran acoustique. L'étude précise que la construction d'écrans acoustiques y ramènera le bruit sous la barre des 55 dB_A , sans préciser à combien. Or, actuellement, le L_{eq} (1 h) diurne pour ces résidences est de l'ordre de 47 dB_A .

Questions : La construction d'écrans acoustiques pour le secteur à l'est de l'axe du Vallon au nord de Chauveau réduira de combien de décibel le climat sonore estimé ?

De telles mesures sont-elles prévues à l'ouest de l'axe du Vallon au nord de Chauveau ? Les co-initiateurs ont-ils envisagé de déplacer l'axe du Vallon vers le secteur ouest prévu pour le développement afin d'atténuer les niveaux de bruit pour les résidents à l'est de cet axe ? À défaut d'un tel déplacement, quels types d'écrans pourraient être aménagés ?

La consultation des résidents limitrophes aux écrans est-elle prévue afin de connaître leur préférence ? Veuillez présenter des simulations visuelles des écrans .

2.3.23 Les impacts sur le bruit en phase d'exploitation, parc de l'Escarpeement (page 178)

Selon l'étude d'impact, dans le parc de l'Escarpeement, le L_{eq} (24 h) dépassera 55 dB_A (page 178 de l'étude d'impact).

Commentaire : Selon la grille d'évaluation de l'impact sonore du MTQ, l'impact sonore du projet dans cette zone récréative est évalué de moyen à fort selon l'endroit. Suivant la *Politique du bruit routier* du MTQ, cette augmentation commanderait la mise en place de mesures d'atténuation. Un écran de 4,5 mètres permettrait de ramener le niveau de bruit à 55 dB_A et la diminution de la vitesse affichée de 70 à 50 km/h permettrait de diminuer la hauteur de cet écran à 3,5 mètres. Cependant, pour des raisons d'impact visuel, les co-initiateurs ne recommandent pas la mise en place de tels écrans. Dans ce secteur, les niveaux de vitesse sont tout de même prévus pour 70 km/h.

Question : Puisque dans le cadre de l'insertion d'une nouvelle infrastructure, la politique sur le bruit du MTQ prévoit des mesures préventives pour les espaces

récréatifs, est-ce que d'autres mesures que des écrans peuvent être envisagées pour le parc de l'Escarpement ?

2.3.24 Les impacts sur le bruit en phase d'exploitation, secteurs du Mesnil et des Méandres

Question : Veuillez préciser quels seront les niveaux de bruit projetés, pour les secteurs du Mesnil et des Méandres ?

2.3.25 Les impacts sur le bruit en phase exploitation, intersection Bastien/de la Colline

Commentaire : Les données de l'étude ne permettent pas de déterminer l'impact du projet sur les résidences situées au nord du boulevard Bastien.

Question : Quels seront les niveaux de bruit sur le boulevard de la Colline suivant la réalisation du projet ?

2.3.26 Les impacts sur le bruit en phase exploitation - questions générales

Questions : Est-ce que le projet aura des impacts positifs sur des axes routiers situés dans la zone d'étude, comme par exemple sur le boulevard Saint-Jacques où la circulation devrait diminuer ?

Les co-initiateurs du projet ont-ils prévu de mettre en place un programme de suivi de l'évolution des niveaux de bruit au cours des années suivant l'ouverture du boulevard ?

2.3.27 Les impacts sur le bruit en phase de construction (page 179)

Question : L'étude d'impact stipule que le bruit généré par les équipements lourds utilisés lors des travaux de construction « *pourra varier de 50 à 80 dB_A selon la distance des récepteurs* » (dernier paragraphe de la page 179). S'agit-il de niveaux instantanés ou équivalents) ?

2.3.28 Mesures de compensations (tableau 5.8, page 187)

Il est indiqué que la présence de l'infrastructure entraînera le morcellement de la forêt et une perte de superficie dans le parc. Comme mesure de compensation, il est proposé de conserver certains secteurs boisés d'intérêt qui sont actuellement voués au développement et de conserver à l'état naturel des espaces en friche dans le parc entre la rivière du Berger et l'axe du Vallon (superficie de 7 ha).

Questions : Quels sont les engagements de la Ville à l'effet de limiter le développement dans certains secteurs au profit du parc ? Qui seront « *les futurs gestionnaires du parc* » dont il est fait référence ? Quel sera le statut du parc ?

2.3.29 Mesures générales de protection de l'environnement – Déboisement (page 202)

Commentaire : Concernant la possibilité que des débris forestiers soient brûlés à la suite du déboisement, nous vous mentionnons que le brûlage des débris de coupe, spécialement en milieu urbain, est contraire à la politique des 3RV. Il existe des possibilités de valorisation pour ces débris.

2.3.30 Mesures générales de protection de l'environnement – Terrassement (page 203)

Commentaire : Pour la Direction du suivi de l'état de l'environnement du MENV, la planification du chantier devrait faire en sorte que la stabilisation des pentes et berges soient réalisées au fur et à mesure afin d'éviter les problèmes d'érosion.

2.3.31 Mesures générales de protection de l'environnement – Traversée de cours d'eau (page 204)

Commentaire . Concernant la possibilité d'installer un ponceau temporaire (dernière phrase du 2^e paragraphe), la Direction du suivi de l'état de l'environnement du MENV souligne que, dans certaines conditions, l'installation d'un ponceau rond comme structure de traversée est plus dommageable qu'une traversée à gué, même répétée. L'étude peut-elle être précisée sur cette possibilité ?

Commentaire/demande : En référence au paragraphes 3, 4 et 5, la Direction du suivi de l'état de l'environnement préconise que tous les ponceaux prévus soient du type « arche » (contour ouvert) avec des assises à l'extérieur de la ligne des hautes eaux. Toute modification au lit du cours d'eau devrait être évitée.

À cet effet, la confection des plans et devis pourrait s'inspirer du document : « *Guide environnemental de travaux en milieu aquatique dans les projets d'assainissement et d'infrastructures* »³. Les clauses environnementales qu'on y retrouve sont celles qui sont le mieux adaptées aux exigences du MENV.

2.3.32 Mesures générales de protection de l'environnement – Dynamitage (page 204)

Question : La prévention de l'exposition au monoxyde de carbone suite à des travaux de dynamitage fait partie des préoccupations du MSSS. Le MSSS précise qu'en 2002, un groupe de travail québécois a présenté diverses recommandations quant aux pratiques liées aux opérations de dynamitage⁴. La problématique résultant de la

³ Une copie du guide est jointe à l'envoi du présent document.

⁴ Martel R., Sanfaçon G., Schnebelen M., Trépanier L., Lévesque B., Lavigne M.-A., Boutin L.-C., Gauvin D., Galarneau L. et Auger P. Évaluation de la production de monoxyde de carbone associée aux travaux aux explosifs. Rapport de l'IRSST, R-314, septembre 2002.

formation de CO lors d'opération de dynamitage peut-elle être abordée dans l'étude d'impact et des précisions peuvent-elles être apportées quant au respect des recommandations proposées dans le rapport du groupe de travail, notamment en ce qui a trait au suivi des concentrations de CO relevées dans les résidences situées à moins de 30 mètres, de l'information de cette population et des manœuvres envisagées pour minimiser la diffusion du CO ?

2.3.33 Mesures générales de protection de l'environnement - Déblais et remblais

Question : Le projet va-t-il générer des déblais excédentaires ? Dans l'affirmative, quels sont les modes et lieux prévus de disposition ?

2.3.34 Mesures générales de protection de l'environnement - Vibrations

Questions : L'étude d'impact peut-elle présenter une estimation des niveaux de vibrations qui seront induits en phase de construction et d'opération dans les secteurs potentiellement sensibles ? Le cas échéant, pourriez-vous présenter les mesures d'atténuation qui seraient nécessaires pour rencontrer les normes de vibrations généralement recommandées par le MTQ ?

2.4 Questions et commentaires sur le Tome 2, volume 2 de l'étude d'impact

2.4.1 Boisé de l'Escarpement - Annexe 4

Commentaire : Ce document du MRN indique notamment que le boisé de l'escarpement ne contient pas, selon les critères reconnus, de peuplement forestier ayant le potentiel d'être classifié « écosystème forestier exceptionnel » (EFE). Toutefois, cinq types distincts de communautés végétales y sont décrits (voir descriptions aux pages 6 et 7 de l'annexe) dont certaines sont d'intérêt écologique.

Pour le MRN, à la lumière de l'information susmentionnée et à la suite de la visite terrain du 29 mai 2003, il est clair qu'il convient de protéger et même de restaurer le cas échéant les sites d'intérêt écologique tels que proposés en conclusion de l'annexe 4, en page 9. De plus, le MRN estime qu'il serait intéressant de mener des études comparatives en ce qui concerne les boisés en milieu urbain et ainsi déterminer les critères applicables en matière de conservation et de restauration de ces boisés.

2.4.2 Orientations en matière d'aménagement du territoire - Annexe 8

À l'annexe 8 de l'étude d'impact, les co-initiateurs expliquent comment leur projet rencontre certains objectifs gouvernementaux inscrits au document « *Orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec* » signifié au monde municipal le 18 décembre 2002.

Question : Qu'en est-il des orientations gouvernementales relatives à l'offre de logements variés, à la redynamisation des secteurs dévitalisés et à la prise en compte des contraintes naturelles et anthropiques ?

2.5 Demandes spécifiques reliées à la directive

Nous indiquons dans cette section des éléments sur lesquels nous désirons des précisions.

2.5.1 Qualité de l'air

Commentaire : Le MSSS a émis les commentaires qui suivent. L'étude d'impact ne présente aucune information sur la qualité de l'air ambiant qui prévaut sur le territoire de la Capitale-Nationale et sur la contribution (positive ou négative) du prolongement de l'axe du Vallon dans ce domaine.

Dans le Tome 1, volume 1, il est précisé à l'objectif 3 (Consolider la trame urbaine et le développement du secteur Lebourgneuf, p. 8 et p.9) que le développement du secteur Lebourgneuf contribuera à limiter l'étalement urbain sans faire de lien entre ce phénomène et la qualité de l'air ambiant. À l'objectif 4 (Respecter l'environnement et les principes de développement durable, p.9), les préoccupations concernant l'environnement portent sur la faune, la végétation, la rivière du Berger et le paysage. Cet objectif précise que le projet comporte également l'emprise requise pour l'insertion, au besoin, de voies réservées au transport en commun jusqu'à l'avenue Chauveau sans qu'un lien soit fait entre le transport en commun et l'amélioration de la qualité de l'air. Dans la section 2.4.2 (Développement urbain, Tome 1, volume 1, p. 22-23), les co-initiateurs traitent du phénomène de l'étalement urbain, de la réduction des déplacements en voiture et l'augmentation des déplacements en transport en commun, à pied et en vélo. Cette section ne fait aucune mention des aspects touchant la qualité de l'air.

Demande : L'étude d'impact doit traiter de la qualité de l'air ambiant et des impacts du projet dans ce domaine.

2.5.2 Plan et mesures d'urgence

Demande : Le ministère de la Sécurité publique (MSP) souligne que les éléments relatifs à la sécurité civile n'ont pas été traités dans l'étude d'impact tel que prévu à la directive (sections 4 et 5). Veuillez préciser.

2.6 Précisions et demandes

Vous trouverez dans cette section des précisions à apporter à l'étude d'impact ainsi qu'une liste de documents que nous désirons obtenir.

2.6.1 Précisions à l'étude d'impact

Question générale :

- Est-ce que le fait de tenir compte des données disponibles du Recensement de 2001 pourrait amener des changements dans les choix et les analyses effectués (en particulier les modèles de prévisions) ?

Question / correction, Tome 1, volume 2 :

- À la première phrase du deuxième paragraphe de la page 139, fait-on référence aux tableaux 11.3 et 11.4 puisque les tableaux 10.3 et 10.4 n'existent pas ?

Questions / corrections, Tome 2, volume 1 :

- Certains noms de rue mentionnés dans les différents documents ne se trouvent pas sur les illustrations présentes à l'étude d'impact. Il serait important d'inclure à l'étude d'impact une carte identifiant les noms des rues auxquelles il est fait référence dans ce document.
- À la page 62, selon nos sources, les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour la Communauté métropolitaine de Québec dateraient de 2002 et non de 2001. Il aurait été intéressant d'inclure l'arrondissement de Beauport à la figure 4 de la page 63 afin de dresser un portrait complet de la situation pour la Ville de Québec.
- À la figure 2, les secteurs voués au développement localisés au nord et au sud de Lebourgneuf et à l'ouest de du Vallon font partie des espaces verts ; il faudrait corriger la trame.
- À la page 46, 3^e paragraphe, il s'agit sans doute « à l'ouest » de l'emprise du MTQ plutôt qu'« à l'est » où les secteurs sont déjà développés.
- À la page 49, 4^e paragraphe, il s'agit sans doute des secteurs « à l'ouest » du magasin Wal-Mart plutôt qu'« à l'est ».
- Impacts visuels - Unité V3 (page 76) : Il est dit qu'une affectation résidentielle mixte et commerciale est prévue à l'intérieur de cette unité. Il serait important d'inscrire l'affectation projetée (résidentielle mixte et commerciale) qui n'apparaît pas, comme dans le cas des autres unités, sur la carte 3.4.
- Impacts visuels - Unité V4 (page 76) : Il serait important d'inscrire l'affectation projetée (résidentiel moyenne et haute densité) qui n'apparaît pas, comme dans le cas des autres unités, sur la carte 3.4.
- À la page 108, il s'agirait de la section 4.3.2 et non de la section 4.3.1.
- À la page 120, il s'agirait de la section 4.3.3 et non de la section 4.3.2.

- Au tableau 4.1, on parle de 3 intersections au nord de Chauveau pour l'option 1 alors qu'à la figure 2 on en compte 5.

Commentaires, Tome 2, volume 1 :

- À la figure 5, « *Planification de la Ville de Québec pour le secteur Lebourgneuf* » : Les limites du parc de l'Escarpement n'apparaissent pas sur cette carte. Les secteurs situés au nord et au sud du boulevard Lebourgneuf à l'ouest de du Vallon ne comportent pas de trame.
- À la section 4.5.9, pourrait-on obtenir une ventilation plus détaillée des coûts de réalisation du projet.
- À la section 4.5.10, le calendrier de réalisation devrait être révisé et complété pour présenter les principales étapes de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.
- Au tableau 5.8, il est question des nouveaux utilisateurs du parc comme les « baigneurs ». Est-il possible de faire de la baignade dans la rivière du Berger ?

2.6.2 Documents à déposer

L'étude d'impact cite ou traite de différents documents. Nous désirons obtenir deux copies des documents suivants :

- MTQ et VILLE DE QUÉBEC, *Entente de 2001* (Tome 1, volume 1, page 1) ;
- Piette, Audy, Bertrand, Lemieux et associés, *Étude de circulation*, 1989, (Tome 1, volume 1, page 5) ;
- POULIN, THÉRIAULT INC., Experts-conseils en foresterie, *Étude portant sur l'évaluation des boisés et scénario de moindre impact du secteur au sud du carrefour Lebourgneuf*, 1996, (Tome 1, volume 1, page 5) ;
- MTQ et STCUQ, *Mobilité des personnes, agglomération de Québec, sommaire des résultats de l'enquête origine-destination*, 1996 ;
- *Déplacement des personnes dans l'agglomération de Québec : scénario prévisionnel tendanciel – résumé*, Octobre 2001 ;
- VILLE DE QUÉBEC, *Plan directeur pour la protection et la mise en valeur de la forêt urbaine et des milieux naturels*, avril 2003.

2.6.3 Illustrations du projet à déposer

- Des cartes à l'échelle (pour l'option 1 et si possible pour l'option 2) illustrant le tracé en plan et en profil seraient appréciées ;
- Pour les options 1 et 2, des illustrations détaillées (simulation visuelle) du tracé en profil au niveau de la montée de l'escarpement ainsi qu'à la hauteur de la traversée de la rivière du Berger ;
- Localiser les travaux de déblais et de remblais ainsi que les niveaux correspondants. Illustrez les zones de déblais et de remblais majeures ;
- Une copie du plan que les représentants du MTQ avaient en main lors de notre visite du 29 mai 2003 serait appréciée ;
- Tome 2, volume 1 : annexe 4, figure 1 : *Boisé de l'escarpement, Inventaire de la végétation forestière*. une carte couleur permettrait une meilleure analyse ;
- Les cartes présentant le tracé devraient localiser les échangeurs ;
- Des simulations visuelles des écrans.

3. QUESTIONS ET COMMENTAIRES RELATIFS À L'ANALYSE DES VARIANTES

La comparaison et la sélection de variantes de réalisation d'un projet sont intrinsèques à la démarche d'évaluation environnementale. L'analyse des variantes permet d'aborder certains enjeux majeurs dans le cadre de l'analyse du projet de prolongement de l'axe du Vallon.

Les sections qui suivent présentent des questions et commentaires concernant les options présentées à l'étude d'impact et les critères de la démarche d'analyse comparative de ces options.

Au regard de l'analyse des variantes, un certain nombre de préoccupations environnementales apparaissent importantes, notamment la préservation des milieux naturels et récréatifs et les effets relatifs aux émissions des gaz à effet de serre. Compte tenu que les principaux impacts environnementaux de la circulation automobile sont généralement bien connus (dont les principaux sont : diminution de la qualité de l'air, contribution aux gaz à effet de serre, problèmes de santé, bruit) il apparaît important de s'intéresser à l'offre de capacité routière et à l'offre de transport alternative à l'automobile.

3.1 Questionnement général relatif aux options 1 et 2

En lien avec les préoccupations, commentaires et questions énoncés précédemment, les questions portant sur les options 1 et 2 concernent la capacité routière, la configuration des voies et le transport en commun.

3.1.1 Questions sur l'offre routière et ses effets

Le projet de prolongement de l'axe du Vallon propose la réalisation d'une infrastructure de transport susceptible de mettre en place des conditions favorables aux déplacements automobiles.

- Quelle est la capacité routière maximale de ces options (ex. nombre de véhicules par heure, nombre de véhicules par jour) ?
- Dans une perspective d'intégration des différents modes de déplacement, l'offre routière pourrait-elle être trop importante et ainsi compétitionner avec le transport en commun ou rendre l'implantation de ce service plus difficilement justifiable ?
- L'aménagement ultérieur des voies réservées (prévu selon l'étude d'impact) pourrait-il en être retardé ?
- Est-ce qu'une augmentation de la capacité du réseau routier, par la réalisation de l'une ou l'autre des options, permettra de mieux desservir les secteurs localisés au nord, à l'est et à l'ouest de la zone d'étude ?

- Quel est l'effet appréhendé en terme de pression sur le développement urbain des secteurs localisés au nord de la zone d'étude ?

Dans le cadre de l'analyse d'autres projets routiers en milieu urbain, nous avons pu constater que l'utilisation de modèles de prévision du trafic s'avère utile mais que ces modèles comportent aussi certaines limites. Il a déjà été précisé que les modèles généralement utilisés ne tiennent pas compte de tous les effets induits⁵ par une augmentation de la capacité routière (offre) sur le développement qui peut à son tour engendrer une augmentation de la circulation automobile (demande).

- Dans ce contexte, pouvez-vous nous indiquer dans quelle mesure les modèles prévisionnels utilisés permettent de tenir compte des effets induits ?
- Pourriez-vous qualifier l'ampleur des effets induits par la réalisation d'un projet de l'importance du prolongement de l'axe du Vallon ?

Par ces différentes questions, nous tentons d'apprécier dans quelle mesure l'effet induit représente (ou non) un enjeu dans ce projet et dans le contexte de la région de Québec. Pour ce faire, nous désirons obtenir votre avis sur le potentiel d'effets induits qui pourrait être associé au prolongement de l'axe du Vallon.

3.1.2 Question sur une configuration différente des options 1 et 2

Compte tenu des préoccupations environnementales exprimées, nous nous interrogeons sur la possibilité d'évaluer une diminution de la capacité routière par rapport au projet présenté.

- Pour les options 1 et 2, quels seraient les principaux effets, en termes de déplacements et des principaux impacts, d'une configuration comportant quatre voies de circulation plutôt qu'une configuration à six voies ?

3.1.3 Questions sur la composante transport en commun

L'apport du transport en commun aux déplacements des personnes est peu développé et fait l'objet de peu de mesures concrètes lors de la mise en service de l'axe prolongé.

- Pourriez-vous présenter un portrait plus complet de ce que pourrait être la situation du transport en commun en phase ultime ?
- D'autres éléments pourraient-ils être ajoutés afin de bonifier les options 1 et 2 au chapitre de la composante transport en commun (ex. : raccordements entre parcours, stationnements incitatifs, modifications de parcours existants, etc.) ?

⁵ Les termes *induced travel*, *induced demand* et *induced growth* sont utilisés dans la littérature anglophone sur le sujet.

- Est-ce que d'autres éléments que les voies réservées ont été évalués afin de bonifier la composante transport en commun du projet de prolongement de l'axe du Vallon ?
- D'une façon générale, quels seraient les principaux effets d'une bonification de la composante transport en commun en termes de déplacements et des principaux impacts ?

3.2 Questionnement spécifique relatif à l'option 2

Compte tenu des préoccupations, commentaires et questions énoncés précédemment cette option mériterait d'être travaillée davantage.

- Après consultation de l'étude d'impact, nous constatons que l'option 1 occasionnerait deux nouvelles traversées du parc de l'Escarpement (axe du Vallon et axe De Celles prolongés) alors que l'option 2 entraînerait une seule nouvelle traversée du parc. Pouvez-vous confirmer notre constat ? Si ce constat s'avère exact, pouvez-vous confirmer que les impacts du prolongement de l'axe De Celles sont pris en compte dans la comparaison de l'option 1 avec l'option 2 ?
- Êtes-vous en mesure d'optimiser cette option et d'en atténuer ses différences (en terme de fluidité de la circulation et de sécurité) avec l'option 1 ?
- Selon l'information présentée à l'étude d'impact, une des principales différences entre la conception de l'option 1 et de l'option 2 est la transition au niveau du boulevard Lebourgneuf et de la rue De Celles. Afin d'atténuer les différences entre l'option 1 et 2 à ce niveau, avez-vous évalué d'autres variantes de la configuration de cette zone de transition ? Si non, quelles variantes pourraient être évaluées concernant spécifiquement la configuration de cette zone de transition ?

3.3 Questionnement spécifique relatif à l'option 3

Notons que l'étude d'impact parle d'améliorations possibles au réseau routier sans préciser si elles font effectivement partie intégrante de l'option 3 qui a fait l'objet de l'analyse comparative (Tome 2, volume 1 p. 93). De plus, la figure 9.5 présente des éléments qui ne sont pas décrits à la description de l'option 3 aux pages 84 et 85 (ex. nouvelle collectrice reliant Chauveau et Bastien). Compte tenu des préoccupations, commentaires et questions énoncés précédemment, l'option 3 mériterait d'être bonifiée.

- Dans le secteur à l'étude, quels autres éléments d'optimisation du réseau routier actuel pourraient être évalués ? Pourriez-vous identifier ces éléments et analyser leur pertinence ?
- Pour les zones prévues pour le développement urbain (référer à la figure 9.5 du Tome 1, volume 2), quels autres agencements de collectrices et d'artères pourraient être élaborés afin d'améliorer cette option ?
- Selon l'information présentée à l'étude d'impact, l'intégration de la composante transport en commun à cette option apparaît peu précise. En lien avec les

préoccupations, commentaires et questions concernant le transport en commun, pourriez-vous évaluer une bonification de cette option à ce chapitre ?

En fait, la proposition suggérée par ces questions est d'évaluer si ce type de solution (ou l'agencement de plusieurs solutions) permettrait de combler les besoins actuels et futurs en terme de déplacements et d'assurer le développement urbain du secteur.

3.4 Questionnement spécifique relatif à l'option 4

Bien qu'elle implique aussi un certain nombre d'impacts environnementaux importants, l'option 4 mériterait quelques précisions.

- Tout en minimisant les acquisitions nécessaires à l'élargissement du boulevard Saint-Jacques, serait-il possible de revoir l'aménagement de ce boulevard afin d'en augmenter la capacité ?
- Quels autres éléments d'optimisation du réseau routier actuel pourraient être évalués ? Pourriez-vous identifier ces éléments et analyser leur pertinence ?

3.5 Questionnement spécifique relatif aux critères d'analyse des variantes

Dans l'étude d'impact (à la section 4.3 du Tome 2, volume 1), les options sont analysées selon deux niveaux d'analyse, soit l'atteinte des objectifs du projet et les critères environnementaux, et ce à l'aide de grilles multicritères.

Alors qu'il est mentionné (page 103, Tome 2, volume 1) que le premier niveau d'analyse est basé essentiellement sur l'atteinte des objectifs du projet et que l'objectif 4 du projet est de « respecter l'environnement et les principes de développement durable » (page 8-9, Tome 1, volume 1), le premier niveau d'analyse ne tient pas compte de l'objectif 4 (page 103, Tome 2, volume 1). En conséquence, l'exercice de comparaison des variantes devrait être effectué en intégrant les critères environnementaux pertinents et ce, à chaque niveau d'analyse.

Les critères environnementaux devraient tenir compte des préoccupations environnementales mentionnées à la section 3.1. Ces préoccupations concernent les milieux naturels et récréatifs ainsi que les émissions de GES. De plus, l'objectif 4 du projet (page 8-9, Tome 1, volume 1) fait référence à une composante du projet liée au transport en commun. Cette dimension devrait faire partie de la comparaison des variantes.

4. CONCLUSION

Dans le cadre de l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact du projet de prolongement de l'axe du Vallon par le ministère des Transports et la Ville de Québec, l'équipe d'analyse a énoncé ses questions et commentaires en collaboration avec ses collaborateurs intra et interministériels.

Les différents thèmes abordés l'ont été dans le but de susciter la discussion et de tenir compte des principaux enjeux du projet tels qu'ils peuvent être appréhendés à cette étape-ci. En plus d'être reliés à l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact, les questions, commentaires et suggestions peuvent aussi être abordés en vue de préparer les prochaines étapes de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, dont la consultation publique. En ce sens, l'objectif visé est de bonifier l'information disponible sur le projet et ses impacts.

Original signé par :

Nancy Bernier, M. Sc. Environnement
Chargée de projet
Service des projets en milieu terrestre

Annexe :

Équipe d'analyse du Service des projets en milieu terrestre

Nancy Bernier, M. Sc. Environnement	Chargée de projet
Luc Valiquette, M. Sc. A.	Coordonnateur – Projets de transports
Danielle Dallaire, M.A.	Analyste
Éric Thomassin, M.A.T.D.R.	Analyste

Liste des unités du MENV, des ministères et des organismes consultés⁶

Les unités administratives du MENV :

- Direction des changements climatiques * ;
- Direction régionale de la Capitale-Nationale * ;
- Direction du patrimoine écologique et du développement durable * ;
- Direction du suivi de l'état de l'environnement * ;
- Programme d'inspection et d'entretien des véhicules (bruit) *.

Les ministères et organismes :

- Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir * ;
- Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation * ;
- Ministère de la Culture et des Communications ;
- Ministère du Développement économique et régional * ;
- Ministère des Ressources naturelles * ;
- Ministère de la Santé et des Services sociaux * ;
- Ministère de la Sécurité publique * ;
- Société de la Faune et des parcs du Québec *.
- Réseau de transport de la Capitale (RTC).

⁶ L'astérisque (*) désigne les unités, ministères et organismes qui ont fourni des questions et commentaires. S'il y a lieu, les autres avis vous seront acheminés ultérieurement.

