

---

---

## **RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES**

---

## Liste chronologique

Ministères et organismes	Date	Nbre pages
1. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable</i>	30 avril 2003	2 pages.
2. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile de la Capitale-Nationale, de Chaudière-Appalaches et du Nunavik</i>	12 mai 2003	1 page.
3. <i>Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Direction régionale de Québec – Capitale-Nationale</i>	20 mai 2003	1 page.
4. <i>Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Direction de l'aménagement et du développement local</i>	20 mai 2003	1 page.
5. <i>Régie régionale de la santé et des services sociaux de Québec, Direction de la santé publique</i>	22 mai 2003	4 pages.
6. <i>Ministère de l'Environnement, Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA)</i>	30 mai 2003	6 pages.
7. <i>Ministère de l'Environnement, Direction régionale de la Capitale-Nationale</i>	3 juin 2003	1 page.
8. <i>Société de la faune et des parcs du Québec, Direction de l'aménagement de la faune de la Capitale-Nationale</i>	9 juin 2003	4 pages.
9. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises</i>	11 juin 2003	3 pages.
10. <i>Ministère des Ressources naturelles, Direction de l'environnement forestier</i>	11 juin 2003	2 pages.
11. <i>Ministère de l'Environnement, Bureau sur les changements climatiques</i>	13 juin 2003	5 pages.



## NOTE

DESTINATAIRE : M<sup>me</sup> Linda Tapin

DATE : Le 30 avril 2003

OBJET : Étude d'impact « Projet de prolongement de l'axe du Vallon » - Avis sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées -  
V/R : 3211-05-390 - N/R : 5145-04-18 [187]

La présente fait suite à votre demande d'analyse de recevabilité de l'étude d'impact mentionnée en rubrique.

Au niveau de l'importance des milieux naturels, l'option retenue (option 1 : prolongement de l'axe du Vallon dans l'emprise du MTQ) est de loin la plus dommageable. Nous déplorons que deux des trois autres options aient été rejetées sur la seule base des considérations d'amélioration routière et de développement urbain et invitons l'initiateur du projet à considérer beaucoup plus sérieusement d'autres scénarios préservant l'intégrité écologique du boisé de l'Escarpement et de la rivière du Berger.

Considérant l'option retenue et de manière générale, l'étude est très bien réalisée et la problématique des espèces floristiques menacées ou vulnérables est bien prise en compte. Les inventaires ont été conduits à des périodes propices à l'observation des espèces à rechercher, par des personnes compétentes.

Toutefois, l'initiateur mentionne aux pages 31, 147 et 185 du rapport qu'il procédera à des inventaires supplémentaires visant les espèces à statut précaire dans les sites présentant un potentiel pour ces espèces. Nous attendons les résultats de ces inventaires afin de juger de la recevabilité de l'étude d'impact. Dans

...2

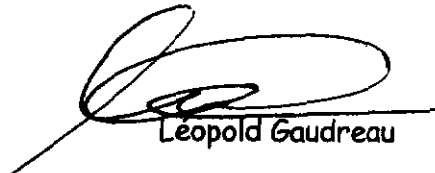


l'éventualité où l'une des espèces soit présente sur le site, l'initiateur devra déterminer l'importance de cette population comparativement aux autres populations québécoises, évaluer l'impact des travaux sur l'espèce et proposer des mesures d'atténuation ou de compensation.

Nous souhaitons préciser au promoteur 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.

N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute question concernant ce dossier.

Le directeur,



Léopold Gaudreau

LG/GJ/pd

Le 12 mai 2003

Madame Linda Tapin, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7



**Objet :           Projet de prolongement de l'axe du Vallon  
(3211-05-390)**

Madame,

Nous avons bien reçu copie de l'étude d'impact concernant le dossier ci-haut mentionné.

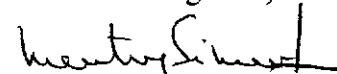
Nous avons procédé à la lecture du projet, particulièrement les sections sensées référer aux notions de sécurité civile visées par la *Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet routier*, notamment la partie I-5 qui concerne le plan de mesures d'urgence.

À la lumière des documents en main, nous émettons le commentaire que, en ce qui concerne les compétences du ministère de la Sécurité publique, tous les éléments requis par la directive n'ont pas été traités, à savoir le plan des mesures d'urgence. Nous constatons en effet qu'il n'y a rien dans l'étude qui concerne le plan de mesures d'urgence et qu'il n'y a aucun commentaire à cet effet.

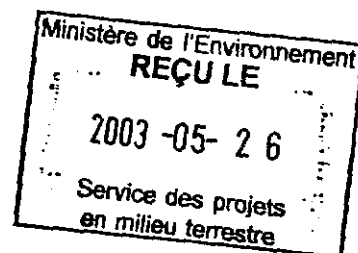
En conclusion, l'étude d'impact visée en rubrique contrevient à la directive du ministère de l'Environnement.

En espérant le tout conforme, veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur régional,

  
MARTIN SIMARD

Québec, le 20 mai 2003



Madame Linda Tapin  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**OBJET : Étude d'impact sur l'environnement – Projet de prolongation de l'axe du Vallon**

---

Madame,

Tel que demandé, nous avons pris connaissance des documents transmis en regard de l'étude citée en rubrique.

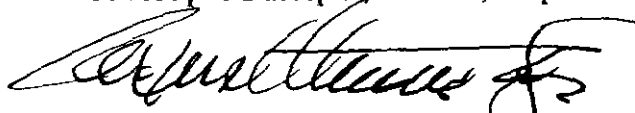
Le territoire à l'étude est compris entre l'autoroute de La Capitale (40 et 73) au sud, le boulevard Saint-Jacques à l'ouest, le boulevard Saint-Joseph au nord et le boulevard Pierre-Bertrand à l'est et est situé à l'extérieur de la zone agricole permanente, à l'exception d'une inclusion qui représente environ 1 hectare. Un exploitant agricole enregistré au MAPAQ en 2003 y exerce quelques activités d'élevage (poulets, canards, faisans) et du maraîchage à très petite échelle.

Bien que l'ensemble de ce secteur ait été utilisé historiquement par l'agriculture et qu'il compte des sols de bonne qualité, il fait partie actuellement du périmètre urbain de la Ville de Québec. D'anciens bâtiments de ferme et des terres agricoles en friche rappellent le caractère initialement rural de ce secteur. Quant à la seule exploitation agricole qui s'y trouve, compte tenu de sa faible superficie cultivable et de son environnement exclusivement urbain, ses perspectives de rentabilité et de pérennité sont à peu près nulles.

Étant donné l'absence d'activités et d'espaces agricoles significatifs, les éléments de la directive du ministère de l'Environnement relatifs à la zone agricole n'ont pas été pris en compte dans l'étude d'impact.

À cette étape de la procédure, la Direction régionale du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation – Capitale-Nationale considère cette étude d'impact recevable et n'a pas de questions ou de commentaires particuliers à formuler.

Je vous prie d'accepter, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

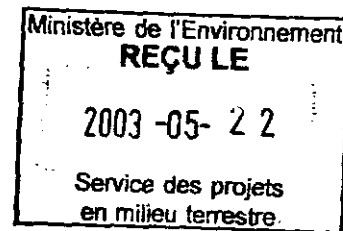


JACQUES OLIVIER, agronome, M. Sc.  
Directeur régional

JMH/tv

Québec, le 20 mai 2003

M<sup>me</sup> Nancy Bernier  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère de l'Environnement  
675, boul. René-Lévesque Est  
Édifice Marie-Guyart  
6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
Québec (Québec)  
G1R 5V7



OBJET :       Projet de prolongement de l'axe du Vallon  
                  V/Dossier: 3211-05-390  
                  N/Dossier: 6705-230-088

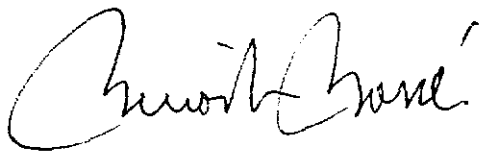
Madame,

Une lecture attentive de la version provisoire de l'étude d'impact concernant ce projet nous confirme que les préoccupations du ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir ont été prises en considération par le promoteur de façon satisfaisante et valable.

À cet égard, le ministère rappelle que la Ville de Québec a déjà modifié son schéma d'aménagement pour permettre ce prolongement. L'avis gouvernemental, signifié le 5 novembre 2001, jugeait ce règlement conforme aux orientations gouvernementales et permettait l'entrée en vigueur de cette modification.

Par ailleurs, à l'annexe 8, le promoteur explique comment son projet rencontre les objectifs gouvernementaux inscrit au document « *Orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec* », signifié au milieu municipal le 18 décembre 2002. Il ne réfère alors qu'à une partie de ces attentes gouvernementales. Il conviendrait de rappeler au promoteur qu'il doit rencontrer toutes les orientations gouvernementales pertinentes, notamment celles relatives à l'offre de logements variés, à la redynamisation des secteurs dévitalisés et à la prise en compte des contraintes naturelles et anthropiques.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Benoît Bossé, ouq



RÉGIE RÉGIONALE  
DE LA SANTÉ ET DES  
SERVICES SOCIAUX  
DE QUÉBEC

*copie*

**DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE**

Beauport le 22 mai 2003

Mme Linda Tapin  
Chef du service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart 6<sup>e</sup> étage boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

**Objet :       Projet de prolongement de l'axe du Vallon  
              (3211-05-390)  
              Recevabilité de l'étude d'impact**

---

Madame Tapin,

Pour faire suite à votre lettre du 9 avril 2003 concernant le sujet mentionné en titre, nous avons le plaisir de vous informer que nous avons pris connaissance de l'étude d'impact liée au projet de prolongement de l'axe du Vallon.

La Direction de santé publique de Québec (DSPQ) a effectué une analyse des rapports déposés afin de s'assurer que cette étude d'impact traitait adéquatement des impacts sur la santé publique, notamment les changements attendus sur la qualité de l'air ambiant et leurs effets potentiels sur la santé publique, la problématique du bruit et les effets sur la sécurité des automobilistes, des cyclistes et des piétons.

Vous trouverez cette analyse ci-jointe.

En espérant le tout à votre satisfaction, veuillez agréer, Madame Tapin, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Henri Prud'homme  
Coordonnateur  
Équipe santé et environnement

*rud.*

c.c.   Mme Michèle Bélanger, MSSS  
      M. Philippe Guerrier, DSPQ

p.j.   Commentaires de la DSPQ





## Analyse d'un point de vue de santé publique de la recevabilité de l'étude d'impact concernant le "Projet de prolongement de l'axe du Vallon" (3211-05-390)

Les promoteurs du projet, au terme d'une analyse comparative des quatre options envisagées, ont proposé de privilégier celle consistant à prolonger l'axe du Vallon en un boulevard urbain comportant des trottoirs, des plantations d'alignement, une piste cyclable et, à plus long terme, des voies réservées au transport en commun au sud de l'avenue Chauveau. Cette option serait la plus à même de favoriser l'atteinte des trois objectifs poursuivis pour ce secteur de la ville de Québec soit l'amélioration de la mobilité, l'amélioration de la sécurité de tous les usagers et le développement urbain.

### VOLET SÉCURITÉ ET SANTÉ PUBLIQUE

Cette étude identifie adéquatement, pour le secteur à l'étude, les endroits sur le réseau routier présentant un risque accru d'accident. Elle évalue convenablement l'impact du prolongement de l'axe du Vallon sur le niveau de sécurité des piétons, des cyclistes et des occupants de véhicule à moteur fréquentant ce secteur et précise des solutions pour contrer la menace que pourrait représenter la réalisation de ce projet au carrefour du Vallon et Lebourgneuf, en particulier pour les piétons et les cyclistes (tome 1, volume 2, p. 151 et tome 2, volume 1, p. 153). Des solutions sont également envisagées pour réduire le risque accru d'accident observé présentement à deux endroits spécifiques sur le boulevard de l'Ormière (tome 1, volume 2, p. 58, 82, 151). Cette étude d'impact est recevable dans une perspective de prévention des blessures chez les piétons, cyclistes et occupants de véhicule à moteur. Par contre, il est à noter que l'on ne retrouve le terme sécurité dans aucun des quatre objectifs généraux poursuivis par le projet (identifiés dans le tome 1, volume 1, p.7). **Si le volet sécurité est prioritaire dans le projet, pourquoi celui-ci n'est-il pas mentionné explicitement dans les objectifs poursuivis ?**

### VOLET ENVIRONNEMENT ET SANTÉ PUBLIQUE

#### 1. Qualité de l'air ambiant et santé publique

En matière de qualité de l'air ambiant, la directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet routier (tome 2, volume 2 : annexes) souligne que les changements attendus sur la qualité de l'air ambiant (augmentation ou réduction de la pollution de l'air, etc.) et leurs effets potentiels sur la santé publique, particulièrement en ce qui concerne les groupes vulnérables (personnes hospitalisées, enfants, personnes âgées, etc.) font partie de la liste des impacts pouvant être décrits et des éléments auxquels l'initiateur doit apporter une attention particulière.

Dans les tomes 1 et 2 du volume 1 (Rapport final), on ne retrouve 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, on précise dans 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. Dans 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 promoteurs 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.

Rappelons, en ce qui concerne la qualité de l'air ambiant, que celle-ci s'est améliorée dans son ensemble au Québec au cours des dernières années mais qu'elle reste préoccupante pour la santé publique à cause de l'ozone et des particules fines, les deux principaux ingrédients du smog. Lors d'épisodes de smog, certains symptômes peuvent apparaître chez les personnes vulnérables. De façon générale, les plus fortes concentrations de polluants ont lieu en juin, juillet et août lors de journées très chaudes, ensoleillées et peu venteuses. Le sud du Québec est la région la plus touchée par le smog, en particulier près des frontières de l'Ontario et des États-Unis où les sources de précurseurs (notamment les composés organiques volatils et les oxydes d'azote) sont importantes. Toutefois, en fonction du déplacement des masses d'air, des épisodes de smog sont notés jusqu'au-delà de la ville de Québec. Sur le territoire de la Capitale-Nationale, il est reconnu que les émissions de contaminants provenant du transport routier local constituent le principal défi à relever dans le futur. **Pourquoi l'étude d'impact dans sa version actuelle ne traite-t-elle pas de la qualité de l'air ambiant et des impacts du projet dans ce domaine ?**

## **2. Bruit communautaire et santé publique**

En ce qui concerne les impacts sur le climat sonore, les critères d'acceptabilité retenus des niveaux de bruit résultant de la circulation routière sont ceux du ministère des Transports du Québec (MTQ) (tome 2, volume 1, section 3.6, p. 84). D'autres organisations reconnues, telles que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), précisent des recommandations quant au bruit communautaire. Ces critères considèrent les divers problèmes pouvant être liés au bruit tels que les nuisances, les troubles du sommeil, les difficultés lors de conversation ou communication, etc. Ainsi, des critères inférieurs à ceux du MTQ peuvent être proposés afin de limiter ces impacts. **Pourquoi l'étude d'impact ne présente-t-elle pas les recommandations de l'OMS en matière de bruit communautaire et ne précise-t-elle pas si des dépassements de celles-ci sont possibles pour les résidents localisés en bordure de l'axe routier prévu ?**

L'estimation des impacts liés au prolongement de l'axe du Vallon est présentée (tome 2, volume 1, p. 175) sur la base d'un Leq sur une période de 24 heures. **Pour une meilleure évaluation des impacts liés au bruit, notamment sur les impacts liés à la perturbation du sommeil, pourquoi ne pas présenter les estimations des niveaux de bruit en fonction des périodes jour – nuit ?**

## **3. Prévention de l'exposition au monoxyde de carbone**

Dans la section concernant le dynamitage (tome 2, volume 1, section 6, page 204), il n'est pas mentionné qu'une migration de concentrations importantes de monoxyde de carbone (CO) suite à un dynamitage peut avoir lieu vers des résidences localisées à proximité des travaux et ainsi porter atteinte à la santé des occupants. En 2002, un groupe de travail au Québec a présenté diverses recommandations quant aux pratiques liées aux opérations de dynamitage. **Pourquoi ne pas mentionner ces recommandations, qui ont été acceptées par le MTQ et qui visent entre autres à réduire le risque d'intoxication au CO ?** La problématique résultant de la formation de CO lors d'opération de dynamitage devrait être abordée dans l'étude d'impact et des précisions devraient être

apportées quant au respect des recommandations proposées dans le rapport de ce comité, 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.

## RÉFÉRENCES

Smog : <http://www.rgee.gouv.qc.ca>

### Bruit et dynamitage :

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

Martel R., Sanfaçon G., Schnebelen M., Trépanier L., Lévesque B., Lavigne M.-A., Boutin L.-C., Gauvin D., Galameau 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.

Commentaires rédigés par Philippe Guerrier, Denis Gauvin et Michel Lavoie, Direction de santé publique de Québec.



## NOTE

**DESTINATAIRE :** Madame Linda Tapin, chef du Service  
des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

**EXPÉDITEURS :** Jean-Pierre Létourneau, ing. et  
Réal Jodry, m.sc.env.  
Programme d'inspection et d'entretien  
des véhicules automobiles (PIEVA)

**DATE :** Le 30 mai 2003

**OBJET :** Prolongement de l'axe du Vallon, ville de Québec  
Recevabilité, volet bruit et vibrations  
V/Réf. : 3211-05-390  
N/Réf. : PIEVA #480

---

## EXPERTISE TECHNIQUE

### 1. PRÉAMBULE

Dans le cadre de l'étude sur les répercussions environnementales du projet mentionné en titre, vous nous avez demandé, dans votre note du 9 avril 2003, de statuer sur la recevabilité des documents soumis au ministère de l'Environnement quant au volet du bruit et des vibrations.

Le document qui nous a été transmis s'intitule « Étude d'impact sur l'environnement / février 2002 ». La présente note vise donc à établir si ce document traite le volet bruit / vibrations d'une manière qui permet une analyse complète.



## 2. LE CLIMAT SONORE ACTUEL

### 2.1 Modélisation du climat sonore actuel

L'étude révèle que des simulations du climat sonore actuel ont été réalisées pour les grands axes routiers existants dans le secteur. Elles ont été faites à l'aide du modèle informatique Traffic Noise Model (TNM), version 1.06, de la Federal Highway Administration des États-Unis.

### 2.2 Relevés et Instrumentation

En plus des simulations, des relevés de bruit ont été réalisés à huit (8) points de mesure localisés le long du tracé actuel. (figure 2 en annexe de la présente note).

La collecte des données a été effectuée à l'aide de deux (2) sonomètres Larson Davis, modèles 2800 et 2900. Les appareils ont été calibrés au moyen d'une source sonore étalon de la compagnie Brüel & Kjaer, modèle 4231. Les résultats des mesures sont exprimés en Leq (1 h) et en Leq (24 h).

### 2.3 Les niveaux de bruit actuels

#### Mesures

Selon les mesures de bruit effectuées sur le terrain, le niveau de bruit Leq (1 h) est inférieur à 47,5 dB(A) (page 85 de l'étude d'impact, section 3.6.2.1) durant le jour pour les résidences situées aux points 2, 3, 4 et 6 de la figure en annexe. Ces résultats permettent d'y estimer le Leq (24 h) à moins de 55 dB(A) (section 3.6.2.3). Au point 5, c'est le Leq (24 h) qui a été mesuré. Ce niveau est de 46,3 dB(A) (section 3.6.2.1).

C'est aux points 1, 7 et 8 que les niveaux de bruit sont les plus élevés, à cause des grands axes routiers du boulevard Bastien et du boulevard de la Colline. Les niveaux Leq (1 h) y varient entre 60 et 64 dB(A). Ces données permettent d'estimer que les Leq (24 h) sont de 60 à 65 dB(A) à ces endroits (page 86 de l'étude d'impact, section 3.6.2.2).

#### Simulations

Pour ce qui est des simulations, elles révèlent que, dans les secteurs des boulevards Bastien, de la Colline et St-Jacques et de l'avenue Chauveau, c'est essentiellement la première rangée de résidences ou de commerces qui est exposée à des Leq (24 h) supérieurs à 55 dB(A). En fait, l'isophone 60 dB(A) est généralement localisé en façade de la première rangée d'habitations, ce qui est corroboré par les mesures effectuées dans cette zone [Leq (1 h) de 60 à 64 dB(A), voir paragraphe précédent].

Sur le boulevard Lebourgneuf, le débit de circulation est beaucoup plus fort à l'est de l'autoroute du Vallon. L'isophone de 60 dB(A) s'y trouve à 44 mètres du centre de la route et l'isophone 55 dB(A) est à 75 mètres,

alors qu'ils sont respectivement à 20 et 44 mètres du côté ouest (page 89 de l'étude d'impact, section 3.6.5.2). Il n'y a aucune habitation existante ni prévue dans ce secteur.

### **3. LES NIVEAUX DE BRUIT ANTICIPÉS**

#### **3.1 Phase de construction**

Au dernier paragraphe de la page 179, 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», sans préciser s'il s'agit de niveaux instantanés ou équivalents.

#### **3.2 Phase d'exploitation**

Au sud de l'avenue Chauveau, selon le modèle TNM, le Leq (24 h) sera inférieur à 55 dB(A) dans les quartiers existants du Mesnil et des Méandres. Dans le parc de l'Escarpeement, où aucune habitation n'est prévue, le Leq (24 h) dépassera 55 dB(A) (page 178 de l'étude d'impact, 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> paragraphes).

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 de l'étude d'impact, 5<sup>ème</sup> paragraphe). En fait, selon la carte 5.2 de l'étude, l'isophone 55 dB(A) arrive aux façades arrières des résidences (du côté de la future autoroute).

#### **3.3 Mesures d'atténuation du bruit**

Parmi les résidences existantes, il n'y a que celles qui sont situées du côté est de l'autoroute, au nord de Chauveau, qui auront besoin d'un écran acoustique pour maintenir le Leq (24 h) produit par l'autoroute sous la barre des 55 dB(A). Ces écrans auront une hauteur variant de 1,0 à 2,5 mètres et ils sont illustrés sur la carte 5.2 de l'étude d'impact.

Aucune mesure d'atténuation n'est proposée pour les développements projetés qui sont illustrés à la figure 2 de l'étude d'impact, mais on peut assumer que des écrans identiques à ceux proposés du côté est de l'autoroute produiront sensiblement le même effet du côté ouest.

Dans le parc de l'Escarpeement, 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.

## **4. ANALYSE DE LA RECEVABILITÉ, VOLET BRUIT**

Dans le secteur des Méandres et dans le Mesnil, les niveaux actuels sont bien identifiés mais, pour le bruit qui sera généré par la future autoroute, l'étude se borne à spécifier que le Leq (24 h) sera inférieur à 55 dB(A). Cela ne nous permet pas de déterminer l'augmentation du bruit qui s'y produira, information que les citoyens ne manqueront pas de réclamer.

Le même commentaire s'applique aux résidences existantes qui borderont le côté est de l'autoroute, au nord de Chauveau. L'étude précise que la construction d'écrans acoustiques y ramènera le bruit sous la barre des 55 dB(A), sans préciser à combien. Ces résidences jouissent présentement de Leq (1 h) diurnes de l'ordre de 47 dB(A).

Quant aux résidences situées de chaque côté du boulevard de la Colline, l'étude est muette sur l'impact acoustique qu'elles subiront, puisque l'écran prévu s'arrête au boulevard Bastien.

Il aurait également été intéressant de savoir si le projet aura des impacts positifs sur des axes routiers situés en-dehors de la zone d'étude, comme par exemple sur le boulevard Saint-Jacques où la circulation diminuera vraisemblablement. Cette information ne fait cependant pas partie des données demandées par le MENV dans sa directive.

## **5. RECEVABILITÉ DU VOLET VIBRATIONS**

### **6.1 Prévision - phase construction**

L'étude d'impact est muette sur la question des vibrations induites en phase de construction.

### **6.2 Prévision - phase d'exploitation**

L'étude d'impact demeure également muette concernant les vibrations qui seront induites en phase d'exploitation.

### **6.3 Niveaux de vibrations à respecter**

Considérant que plusieurs des secteurs de la zone d'étude sont habités, il est possible que certaines nuisances se produisent au niveau des vibrations pour ces résidents, principalement en phase de construction.

Comme il est généralement indiqué dans les dossiers traités par le ministère des Transports du Québec, les plaintes commencent lorsque la vitesse des vibrations dépasse 1 mm / sec et elles sont plus nombreuses lorsque les vitesses atteignent 1,5 mm / sec.

En d'autres termes, la perception des gens face aux vibrations induites par le trafic routier est classifiée comme suit :

- Fortement perceptible : vitesse d'environ 1,5 mm / sec;
- Incommodante :  $v = 1,5$  à 2 mm / sec;
- Intolérable :  $v > 2$  mm / sec.

Certaines personnes vont également se plaindre dès que la vitesse des vibrations atteint le seuil de perception parce qu'elles réagissent à un changement qui se produit dans leur environnement.

## 6. CONCLUSION / RECOMMANDATIONS

Avant de déclarer l'étude recevable, il y aurait lieu de la compléter en tenant compte des besoins suivants :

- 1) Il nous est impossible de déterminer l'impact du projet sur les résidences situées au nord du boulevard Bastien. Pour ce faire, il faudrait obtenir des réponses aux questions suivantes :
  - quelle sera l'augmentation du trafic sur le boulevard de la Colline ?
  - quelle augmentation de bruit en résultera-t-il ?
- 2) Avec les données fournies dans l'étude, il nous est impossible de quantifier l'augmentation de bruit que subiront l'ensemble des résidences existantes situées au sud du boulevard Bastien. Il y aurait donc lieu de demander au requérant de fournir :
  - les niveaux de bruit résiduel prévus aux résidences bordant le futur tracé du côté est, au nord de Chauveau, après la construction des écrans;
  - les niveaux de bruit projetés dans les quartiers «Le Mesnil» et «Les Méandres».

Pour ces endroits, l'étude se contente de mentionner que les niveaux seront inférieurs à 55 dB(A), sans préciser exactement de combien ils le seront. La question vise à quantifier l'augmentation du bruit et ainsi établir la modification du climat sonore demandée dans la directive, afin de pouvoir en informer les citoyens.

De plus, si un impact positif se produit sur d'autres axes routiers, comme le boulevard Saint-Jacques, et si cette information est facilement accessible, il serait



intéressant de la connaître, bien qu'elle ne fasse pas partie de la directive du MENV.

Par ailleurs, l'étude devrait inclure un programme de surveillance du bruit pendant la phase de construction, de même qu'un programme de suivi de l'évolution des niveaux de bruit pendant les 10 premières années d'exploitation.

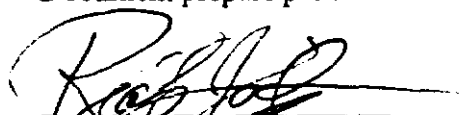
Pour le bruit en phase de construction, le requérant devrait préciser l'indice utilisé pour quantifier le bruit (50 à 80 dB(A) selon la distance).


Pour ce qui est des vibrations, il y aurait lieu de demander au promoteur d'effectuer une estimation des niveaux de vibrations qui seront induits en phase de construction et d'opération et de déterminer si des mesures d'atténuation seraient nécessaires pour rencontrer les normes de vibrations recommandées par le MTQ.

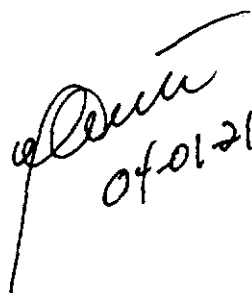
Pour ce qui est des vibrations, il y aurait lieu de demander au promoteur d'indiquer les normes de vibrations qu'il entend rencontrer, d'effectuer une estimation des niveaux de vibrations qui seront induits en phase de construction et d'opération et de déterminer si des mesures d'atténuation seraient nécessaires pour rencontrer les normes de vibrations recommandées.

---

Document préparé par :

  
Réal Jodry, m.sc.env

  
Jean-Pierre Létourneau, ing. et

  
04-01-21

DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin  
Direction des évaluations environnementales

DATE : 2003-06-03

OBJET : **Projet de prolongement de l'axe du Vallon**

N/Référence : 3211-03-390  
N/Intervention : 300077405



À la suite de votre demande du 9 avril, nous vous faisons part de nos commentaires sur la recevabilité du projet ci-haut mentionné.

Notre principale préoccupation concerne l'absence de protection d'un tronçon du ruisseau Beaudin. En effet, les développements domiciliaires illustrés à la figure #2 du volume 1 du tome 2 de l'étude d'impact sont conçus sans tenir compte de la présence de ce cours d'eau au nord de l'avenue Chauveau. Or, ce cours d'eau, contrairement à de nombreux autres, est bel et bien indiqué au schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Québec et des mesures de protection qui lui sont applicables concernent une bande de 20 mètres de part et d'autre de celui-ci. Les impacts sur ce ruisseau devraient être décrits ainsi que les mesures de mitigation.

Par ailleurs, il ressort de la visite du 29 mai 2003 (MENV, FAPAQ, MTQ, MRN, Ville de Québec) que les éléments importants à conserver dans le secteur, comme les boisés à caractéristiques particulières, seraient peu touchés par la construction même du prolongement de « du Vallon ». La proximité éventuelle d'un lien routier important favorisera la pression au développement pour ces secteurs. Il faudrait donc avoir certaines garanties de conservation à long terme pour ces éléments.

Le directeur adjoint  
Service agricole, municipal et  
hydrique,

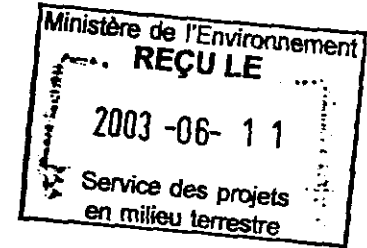
Jean-Marc Lachance, ing.

JML/PB/mg

365, 55<sup>e</sup> Rue Ouest  
Charlesbourg (Québec) G1H 7M7  
Téléphone : (418) 644-8844  
Télécopieur : (418) 646-1214  
Internet: <http://www.menv.gouv.qc.ca>



Le 9 juin 2003



Madame Linda Tapin  
Ministère de l'Environnement  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu terrestre  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Prolongement de l'axe du Vallon**  
**- Analyse sur la recevabilité de l'étude d'impact**  
V/D 3211-05-390                      N/D 9018-5-44

Madame,

Il nous fait plaisir de vous faire parvenir notre analyse en regard de la conservation et de la mise en valeur de la faune, dans le cadre du projet mentionné en rubrique.

### Commentaires d'ordre général

L'enjeu principal de ce projet consiste, selon nous, en une perte majeure du potentiel d'utilisation à des fins fauniques et récréatives du parc de l'Escarpement en raison du fait qu'il sera coupé en deux et que l'ambiance visuelle et sonore y sera donc complètement différente.

Du point de vue de la faune et des habitats, les pertes directes associées à ce projet, à première vue, n'apparaissent pas majeures étant donné la nature des habitats perdus, principalement une friche agricole et une petite superficie de forêt de transition. Cependant, en milieu urbain la faune résidente et ses habitats prennent une grande valeur quelque soit les espèces présentes en raison de leur grande accessibilité pour une population locale en quête d'espaces naturels. Et à ce titre, le parc de l'Escarpement présente un potentiel exceptionnel. Couper le parc en deux par un nouvel axe majeur de circulation automobile aura des effets néfastes sur les espèces et les populations sauvages en raison de la fragmentation des habitats, mais surtout sur la qualité de l'expérience de ses utilisateurs actuels et potentiels.

Pour que tous les acteurs concernés soient en mesure de se prononcer sur la pertinence de ce nouvel axe de circulation, ainsi que pour en évaluer adéquatement les impacts, les copromoteurs devront proposer une évaluation claire du potentiel actuel et futur de ce parc ainsi qu'une vision à long terme du rôle et de l'importance que l'on veut donner à un telle infrastructure au sein de la ville. Le parc, l'axe routier et le projet de développement domiciliaire connexe devront apparaître dans l'étude d'impact comme trois composantes bien articulées entre elles d'un seul et même projet.

### **Commentaires particuliers**

#### **Pages 33 à 35 - Avifaune et herpétofaune**

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 sera nécessaire également dans le but de rechercher les deux<sup>1</sup> espèces potentielles susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables et prévoir le cas échéant les mesures de protection appropriées. Le promoteur, à la page 147 de l'étude, propose d'ailleurs cet inventaire. Il devra 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 à temps.

#### **Page 36 - Ichtyofaune**

Nous sommes en accord avec la description faite de la rivière du Berger et de son potentiel pour la faune aquatique. Des inventaires plus récents auraient cependant permis de valider et de mieux qualifier les habitats inventoriés en 1998. En particulier, un inventaire en période de fraye permettrait de vérifier la présence et l'utilisation des frayères dans le secteur d'étude. Il faut noter que deux des rares frayères potentielles inventoriées en 1998 sont situées de part et d'autre et à proximité de l'axe de la traversée de la rivière par un pont prévu pour six voies de circulation.

#### **Page 65 - Nouvelle planification de la ville de Québec (figure 5 et carte 3.3)**

La planification du développement domiciliaire au nord de l'avenue Chauveau ne tient pas compte de la présence du ruisseau Beaudin. La perte de cette partie de cours d'eau doit être vue comme un impact indirect du prolongement de l'axe du Vallon et un impact direct du

---

<sup>1</sup> L'épervier de Cooper et la buse à épaulettes 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.

développement domiciliaire concomitant. Or, la contribution des petits cours d'eau au maintien d'un réseau hydrographique composé d'écosystèmes naturels en santé est essentielle.

La perspective de canaliser ce petit cours d'eau va à l'encontre des orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la CMQ<sup>2</sup> et à l'encontre du principe d'aucune perte nette d'habitat faunique défendu par la Société de la faune et des parcs<sup>3</sup> du Québec. Le promoteur doit donc ajuster son plan de développement domiciliaire en conséquence.

#### **Page 119 - Bilan de l'analyse des options en fonction des critères environnementaux**

Le promoteur estime que les options de tracé 1 et 2 sont équivalentes sur le plan des critères environnementaux. À première vue, suite à la lecture de l'étude et à la visite effectuée sur place, la Société croit que l'option 2 présente des avantages assez marqués du double point de vue de l'utilisation du parc et de la qualité de l'habitat pour la faune : qualité visuelle et sonore du parc de beaucoup améliorée, continuité fonctionnelle mieux assurée, pertes d'habitats dans le parc de moindre amplitude, fragmentation de l'habitat réduit de manière très significative.

Seule une pondération des critères environnementaux retenus peut, à notre avis, permettre une discrimination des options 1 et 2. La méthode d'analyse des variantes devra donc être revue dans le but d'attribuer une valeur d'importance ou un poids précis à chacun de ces critères. De notre point de vue le maintien de l'intégrité des composantes visuelles, sonores, fauniques et écosystémiques de l'espace protégé du parc de l'Escarpement devrait être hautement valorisé dans une vision à long terme de la vie urbaine dans un pôle d'urbanisation en développement.

Par ailleurs, des variantes des options 1 et 2 pourraient être proposées. Ainsi les tracés des options 1 et 2 pourraient être analysés dans la perspective d'une emprise réduite associée à un concept différent de celui d'un boulevard urbain prévu pour six voies de circulation.

---

<sup>2</sup> Orientations gouvernementales d'aménagement pour le territoire de la CMQ, p. 41 - Intention et objectif : *Protéger les sites d'intérêt naturel ou écologique ainsi que les espèces fauniques et floristiques et leurs habitats, les plans d'eau et les paysages naturels, ....Attente signifiée à la CMQ : Repérer les éléments qui pourraient servir de liens entre les aires protégées ou de corridor pour la faune, comme le littoral et les rives des cours d'eau.....afin de procurer un domaine vital adéquat pour le maintien ou la restauration de populations animales.*

<sup>3</sup> Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques, Société de la faune et des parcs du Québec, 2002.

**Page 129 - Description technique détaillée du projet : pont sur la rivière du Berger.**

Le promoteur devra présenter dans son étude d'impact des esquisses, des croquis détaillés, des simulations visuelles ou des plans préliminaires du pont envisagé de manière à en évaluer par la suite les impacts de façon plus détaillée, plus particulièrement sur le talus, la rive et le lit de la rivière du Berger. En ce sens, la figure 12c ne répond pas à ce besoin.

Le promoteur aurait avantage à proposer un concept de pont en mesure de générer des impacts de construction et d'exploitation réduits au strict minimum sur les composantes naturelles, plutôt que d'envisager à priori des mesures d'atténuation ou de compensation pour les pertes ou les altérations d'habitat. La compensation des pertes par la restauration ou le remplacement d'habitats ou par l'intervention sur des populations animales devrait toujours être envisagée comme la moins bonne des solutions possibles.

**Page 141 (et suivantes) - Description des impacts et des mesures de protection de l'environnement**

Les mesures proposées de bonification du parc existant aux dépens du potentiel de développement domiciliaire nous 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 pourrait présenter ces mesures sur une carte où figureraient les limites finales des parcs de l'Escarpement et des Méandres et celles du développement domiciliaire.

Concernant les autres sections de l'étude d'impact, elles nous apparaissent traitées adéquatement. En espérant que ces commentaires seront utiles dans le cadre du projet à l'étude, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur de l'aménagement de  
la faune de la Capitale-Nationale

  
Robert Parent

/CD

## Note de service

DESTINATAIRE : Monsieur Yves Grimard, chef de service

EXPÉDITEUR : Danny Wright

DATE : Le mercredi, 11 juin 2003

OBJET : Projet de prolongement de l'axe du Vallon (3211-05-390),  
recevabilité de l'étude d'impact  
*N/réf. : Savex-2384*

---

Nous avons pris connaissance des documents déposés dans le cadre du projet en titre.  
Voici nos questions et commentaires :

### Général :

La mise de l'avant d'un tel projet est de nature à favoriser une meilleure circulation automobile entre les secteurs urbains, ne va-t-on à l'encontre du désir de promouvoir l'essor du transport en commun?

### Particulier :

#### Page 17, section 3.2.7.2

On dit 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 Saint-Charles. Le promoteur doit expliquer de quelle façon il a tenu compte du fait que la majorité du débit de la rivière Saint-Charles est prélevée par la ville de Québec pour son aqueduc. Aussi, il devra fixer de façon précise et sécuritaire le facteur de ruissellement qui prévaudra une fois les développements domiciliaires et commerciaux complétés (page 20, 1<sup>er</sup> paragraphe).

Page 145 Perturbation des berges, du lit et de la qualité des eaux de la rivière du Berger

Le dernier paragraphe définit assez bien les moyens de limiter les impacts de la construction du pont prévu. Cependant, les promoteurs (Ville de Québec et MTQ) doivent s'engager formellement à suivre ces recommandations, à savoir :

- aucun empiètement des culées (y compris la phase construction) à l'intérieur de la ligne des hautes eaux (crues 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.

Il serait souhaitable que l'étude présente des plans préliminaires de ce pont.

Page 201 Mesures générales de protection de l'environnement

Page 202 Déboisement

Les trois derniers paragraphes doivent être enlevés. Le brûlage des débris de coupe, spécialement en milieu urbain, est contraire à la politique des 3RV. Les possibilités de valorisation pour ces débris sont multiples, faciles et économiquement avantageuses.

Page 203 Terrassement

5<sup>e</sup> paragraphe : enlever « Dans la mesure du possible et ». La stabilisation doit se faire au fur et à mesure, cela est toujours possible si le chantier est bien planifié.

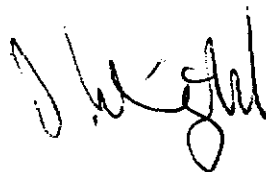
Page 204 Traversée de cours d'eau

2<sup>e</sup> paragraphe : enlever la dernière phase; l'installation d'un ponceau rond comme structure de traversée est immensément plus dommageable qu'une traversée à gué, même répétée. Enlever les paragraphes 3, 4 et 5; Tous les ponceaux prévus devront être du type « arche » (contour ouvert) avec des assises à l'extérieur de la ligne des hautes eaux. Il ne devra y avoir aucun rétrécissement de la section d'écoulement ni modification du lit du cours d'eau. Aucune dérivation temporaire ne devra être tolérée.



Les promoteurs auront avantage à s'inspirer du « Guide environnemental de travaux en milieu aquatique dans les projets d'assainissement et d'infrastructures » pour la confection des plans et devis; les clauses environnementales qu'on y retrouve sont celles qui sont le mieux adaptées aux exigences du MENV.

Nous demeurons à la disposition des intervenants pour tout renseignement supplémentaire.



DW/ml

p-j.

c. c. Mme Martine Gélinau, DSEE-Service des avis et des expertises

Québec, le 11 juin 2003

Madame Nancy Bernier  
Direction des évaluations environnementales  
Service des projets en milieu terrestre  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7



**Objet : Recevabilité de l'étude d'impact relative au prolongement  
de l'axe du Vallon  
(3211-05-390)**

Madame,

Votre direction nous a fait parvenir, le 9 avril 2003, une demande relative à l'objet susmentionné. L'étude concernée nous apparaît conforme à la directive de votre ministère tant du point de vue de sa structure que de la qualité du contenu en général. Nous croyons donc que les données sont satisfaisantes et valables et qu'elles nous permettront d'émettre un avis judicieux lors de l'étape de l'examen de l'acceptabilité environnementale du projet.

En effet, les descriptions de la végétation forestière, des tenures et de l'utilisation du sol de la zone d'étude sont bien documentées. On peut le remarquer principalement dans le tome 2, volume 1 : aux points 3.3.1.1 (pages 23 à 29), 3.3.1.2 (pages 29 et 30), 3.3.1.3 (pages 30 et 31), 3.4.3.1 (pages 44 et 45), 3.4.3.2 (pages 45 à 55) ainsi qu'aux figures 6 (options 1 et 2 du tracé de route) et 7 (options 3 et 4 du tracé de route), respectivement aux pages 95 et 99. Nous croyons aussi que les impacts prévus sont bien décrits (point 5.2 et tableau 5.8 à la page 183).

De plus nous tenons à souligner, en ce qui concerne notre champ de compétence, la pertinence des annexes 4 et 12 du tome 2, volume 2 :

#### Annexe 4

Cette annexe démontre 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, il décrit cinq types distincts de communautés végétales (voir descriptions aux pages 6 et 7 de l'annexe) dont certaines sont d'intérêt écologique.

Annexe 12

Cette annexe comprend des cartes de qualité notamment: la carte 3.2 identifiant clairement la situation des groupements végétaux de la zone d'étude par rapport au tracé retenu ainsi que la carte 5.1 montrant la localisation des impacts.

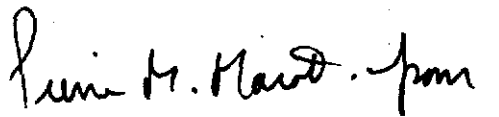
Ainsi, à la lumière de l'information susmentionnée et à la suite de la visite terrain du 29 mai 2003 regroupant des représentants des ministères et organismes concernés, il est clair qu'il convient de protéger et même de restaurer le cas échéant les sites d'intérêt écologique tels que proposés en conclusion de l'annexe 4, en page 9. De plus, 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.

Finalement, permettez-nous de souligner, en ce qui concerne notre champ de compétence, que le tracé retenu (option 1) n'a que peu d'impact négatif. En effet, la partie sud du tracé passe dans un terrain en friche alors que, pour la partie du tracé qui enjambe la rivière Duberger, il appert que le promoteur est d'accord à le dévier quelque peu afin de minimiser le déboisement nécessaire. L'impact le plus important en ce qui regarde les communautés végétales d'intérêt écologique à proximité de la rivière Duberger pourrait venir de l'étendue des sites résidentiels projetés et du tracé de certaines rues à proximité de ladite rivière.

Si cependant, des renseignements supplémentaires s'avèrent nécessaires, n'hésitez pas à communiquer avec M. Richard Armstrong, ing.f., analyste de ce dossier, au numéro de téléphone (418) 627-8646, poste 4173.

Veillez accepter, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur,



Pierre Marineau, ing.f.

RA/PM/nc

c. c. M. Marc-André Turgeon



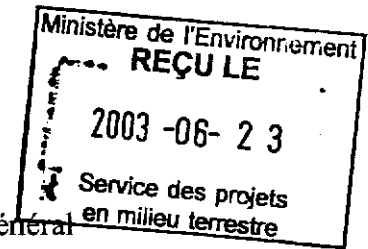
# Note

DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin, chef de service  
Projets en milieu terrestre

EXPÉDITEUR : Monsieur Robert Noël de Tilly, secrétaire général  
Bureau sur les changements climatiques

DATE : Le 13 juin 2003

OBJET : Analyse de recevabilité - Étude d'impact -  
Prolongement de l'axe Du Vallon



Tel que demandé dans votre note du 9 avril 2003, le Bureau sur les changements climatiques (BCC) a analysé l'étude d'impact, datée du mois de février 2003, déposée par le promoteur sur le Projet de prolongation de l'axe Du Vallon à Québec.

Vous trouverez ci-joint les commentaires et questions du BCC relativement à l'étude d'impact du projet. Tel qu'élaborée, l'étude d'impact ne contient pas les éléments qui permettent de justifier le projet. Entre autres, l'option de l'amélioration du réseau actuel (option 3) devrait être bonifiée et inclure le développement de services de transport en commun de qualité.

Si vous avez des questions concernant ces commentaires, veuillez contacter monsieur Jean-Claude Raymond au 521-3813, poste 4673.



# DOCUMENT DE TRAVAIL

## PROLONGEMENT DE L'AXE DU VALLON

### ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

#### ANALYSE DE RECEVABILITÉ

#### BUREAU SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

##### 1. Liens entre les émissions de gaz à effet de serre et le projet

Au Québec, le secteur des transports est le plus important contributeur aux émissions de gaz à effet de serre (GES) avec 38 % des émissions. De plus, avec le camionnage, le recours à l'automobile privé, surtout en milieu urbain, rend ce secteur responsable des plus importantes hausses d'émissions de GES dans les années futures. De 1990 à 2000, les émissions de GES du secteur des transports routiers ont augmenté de 4,3 millions de tonnes, soit 17,9 %. Sans compter les hausses d'émissions prévues de ce sous-secteur entre 2000 et 2010, on doit déjà réduire les émissions de 5,7 millions de tonnes en transport routier pour réussir à abaisser les émissions de 6 % par rapport à 1990. Même si le projet à l'étude n'est pas d'une grande envergure, l'ampleur des réductions à réaliser nous oblige à examiner tous les projets routiers qui pourraient contribuer à augmenter les émissions de GES.

On doit rappeler qu'en décembre 2002, l'Assemblée nationale a approuvé unanimement le Protocole de Kyoto afin que le Québec fasse sa part dans la réduction des émissions de GES et a incité le gouvernement canadien à ratifier le Protocole. Vu que les industries ont déjà réalisé des efforts de réductions importants, le camionnage et le domaine du déplacement des personnes en milieu urbain doivent aussi faire en sorte de diminuer les émissions de GES. En ce sens, le MTQ et la Ville de Québec sont interpellés directement. Dans le *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*, le gouvernement du Québec a annoncé entre autres qu'il «veut restreindre l'étalement urbain». Par la suite, il a remis aux Communautés métropolitaines de Montréal (2001) et Québec (2002) ses orientations dans les Cadres d'aménagement. Dans ces documents, il est question entre autres de la consolidation de la zone centrale urbaine. Les liens entre le projet et ces orientations ne sont que partiellement expliqués dans l'étude d'impact. La compatibilité du projet avec les orientations gouvernementales et de la Ville de Québec devrait être établie dans l'étude d'impact.

Il est reconnu que l'ajout d'un lien routier direct et rapide entre un secteur périphérique et le centre de l'agglomération entraîne à moyen terme une augmentation du nombre de véhicules privés du secteur concerné allant au centre, où on retrouve le principal pôle d'emploi. De nombreuses études réalisées dans le cadre de la Commission Nicolet sur

# DOCUMENT DE TRAVAIL

l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-sud confirment cette problématique.

Généralement, un nouveau lien périphérie-centre plus direct contribue à un désengorgement temporaire d'une artère congestionnée et à une baisse de la consommation d'essence et des émissions de gaz à effet de serre, mais à **court terme seulement**. Ensuite, la nouvelle fluidité temporaire attire d'autres automobilistes des secteurs plus éloignés du centre qui viennent prendre les « espaces » disponibles sur les artères existantes et sur le nouveau lien. Ces nouveaux utilisateurs proviennent du transport en commun, d'autres artères congestionnées et de l'implantation de nouveaux ménages attirés par la nouvelle fluidité. Globalement, après quelques années, on se retrouve avec plus de véhicules venant du secteur plus éloigné et se dirigeant vers le centre, d'où une augmentation de véhicules-kilomètres parcourus et des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

## 2. Justification

Les scénarios ne semblent pas tenir compte qu'un éventuel boulevard du Vallon Nord serait mis en service au début d'une période où la population de la Ville de Québec stagnera (augmentation prévue de 529 000 à 530 000 personnes entre 2011 et 2021 (page 41 du tome 2 volume 1 de l'étude d'impact). De plus, l'Institut de la statistique du Québec prévoit que la population active de la région de Québec commencera à décliner à partir de 2011. Comment les promoteurs veulent-ils concilier la volonté d'offrir de nouveaux secteurs de résidence de plusieurs milliers de personnes avec une stagnation de la population de la Ville de Québec, dont le territoire s'étend beaucoup plus au nord de la zone d'étude? La population de la zone d'étude stagne ou est en régression (1996 à 2001) surtout dans la partie nord de la zone. La même tendance est sans doute présente dans le secteur au nord de la zone d'étude (Loretteville et Neufchatel). C'est un secteur qui serait influencé par un nouveau lien direct avec l'Autoroute Du Vallon actuel. L'une des attentes signifiées par le gouvernement du Québec à la Communauté métropolitaine de Québec en 2002 et à sa ville principale, Québec, implique la densification de la partie centrale de la ville, soit beaucoup plus au sud-est de la zone d'étude.

Dans le document de consultation de la ville de Québec intitulé « Une vision pour Québec - L'avenir maintenant ! » d'avril 2003, on peut lire des questionnements sur:

- « la faible croissance démographique » ;
- « une occupation plus harmonieuse et plus dense du territoire » ;
- « les solutions qui fourniraient une meilleure emprise sur le développement urbain » ;
- « la place qu'occupe l'automobile en ville ... et l'atteinte des objectifs de Kyoto » ;
- « les modes de transport dans lesquels la Ville doit investir au cours des prochaines années pour répondre aux besoins du plus grand nombre, dont les jeunes et les personnes âgées ».

Comment les promoteurs entendent-ils concilier le projet qui, tel que scénarisé, :

# DOCUMENT DE TRAVAIL

- ouvre un secteur d'habitation qui permet l'implantation de plus de 5000 personnes au détriment du centre et des autres arrondissements alors que l'augmentation prévue de la population de la Ville sera d'un millier de personnes en 10 ans et possiblement en décroissance après cette période,
- est localisé assez loin des zones importantes d'emplois,
- ne tient pas compte du potentiel de développement des services de transport en commun dans les emprises existantes,

et les orientations de densification du Gouvernement du Québec, de la Communauté métropolitaine de Québec et de la Ville de Québec ?

Les promoteurs devraient répondre à ces questions pour qu'on ait une image complète de la tendance des déplacements futurs des personnes. Ces problématiques de stagnation (et même de baisse dans certains secteurs au nord-est de la zone) et d'éparpillement de la population doivent être bien cernées avant d'élaborer des projets de développements de grands axes routiers dans le secteur nord-est de la ville.

### 3. Scénarios et options

Le projet est issu de la problématique du déplacement des personnes au nord du boulevard Lebourneuf. En ce sens, l'étude d'impact devrait comporter une ou des options qui font appel à d'autres moyens de déplacement que l'automobile et présenter au moins un des scénarios s'appuyant principalement sur une amélioration des services de transport en commun. D'ailleurs, la part des déplacements en transport en commun n'est pas considérée dans le portrait des déplacements des personnes dans la zone d'étude. L'étude d'impact devrait tenir compte des services actuels de ce moyen de déplacement de même que la planification des services qu'entend offrir le Réseau de transport de la capitale (RTC) dans le projet d'orientations stratégiques 2003-2013 du RTC présenté en février 2003. Ces orientations doivent être finalisées dans les prochains mois. Il y est proposé entre autres l'établissement de nouveaux liens directs et rapides entre le secteur nord-est et le plateau de Ste-Foy et le Métrobus est-ouest existant d'une part, ainsi qu'entre le secteur nord-est et Charlesbourg / Beauport. Ces nouveaux services permettraient de diminuer le volume de circulation originant de ce secteur.

Vu que les impacts du projet s'étendent au-delà du boulevard Bastien, la zone d'étude du projet devrait être étendue au nord de ce boulevard pour tenir compte des impacts réels d'un nouveau lien dans l'axe Du Vallon sur l'étalement urbain au nord de la zone d'étude actuelle et sur le volume de circulation prévisible en l'an 2021 généré par le nouveau lien.

De même, la réalisation du projet ferait augmenter le volume de circulation sur les liens routiers entre la zone d'étude et les principaux secteurs d'emplois plus au sud et au sud-est (surtout plateau de Ste-Foy et Québec centre-ville). Ces liens sont déjà très congestionnés durant les périodes de pointe, tout apport de nouveaux véhicules venant du nouveau tronçon de l'axe Du Vallon entraînerait des coûts additionnels et des risques d'accidents accrus sur ces grands axes. L'étude devrait analyser les répercussions du projet sur ces autoroutes. Les coûts pour répondre à l'augmentation requise de la capacité routière de

# *DOCUMENT DE TRAVAIL*

ces axes routiers devraient être imputés au présent projet. On pense entre autres à l'Autoroute Du Vallon au sud du boulevard Lebourneuf et aux boulevards Charest et de la Capitale à l'est de l'Autoroute Du Vallon.

L'option 3, i.e. l'amélioration du boulevard Saint-Jacques, devrait être complétée et évaluée à sa juste valeur pour tenir compte des baisses de volume mesurées et prévisibles de circulation, surtout durant la période de pointe du matin. Par exemple, un court lien direct entre le boulevard Saint-Jacques et le boulevard Lebourneuf, sans avoir à passer par la rue De Celles, serait sans doute à envisager. Ce raccourci de quelques centaines de mètres permettrait de soulager l'intersection Saint-Jacques / De Celles, surtout durant la période de pointe du matin.

#### **4. Les émissions de polluants urbains et de gaz à effet de serre**

L'étude ne mentionne pas l'impact du projet sur la hausse de véhicules-kilomètres parcourus provoquée par l'établissement de personnes dans des secteurs éloignés des principaux centres d'activités (emploi, etc.) de l'agglomération. Les résultats de l'enquête O-D de 2001 doivent être utilisés pour actualiser les données et les prévisions de circulation. La hausse de véhicules-kilomètres parcourus engendre des émissions de polluants urbains générateurs de smog et de gaz à effet de serre. Depuis quelques années, les épisodes de smog sont de plus en plus fréquentes dans la Ville de Québec.

Bureau sur les changements climatiques  
Ministère de l'Environnement

Le 13 juin 2003.