

**RAPPORT D'ENQUÊTE ET DE MÉDIATION**

**Prolongement de la côte du Passage  
à Lévis et réaménagement des accès  
à l'autoroute Jean-Lesage**

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**

Édition et diffusion:  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5

Téléphone : (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9

Téléphone : (514) 873-7790  
(sans frais) 1 800 463-4732

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec, 1994  
ISBN 2-550-29202-2



Québec, le 7 avril 1994

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre de l'Environnement et de la Faune  
3900, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et de médiation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de prolongement de la côte du Passage à Lévis et de réaménagement des accès à l'autoroute Jean-Lesage. Le mandat d'enquête et de médiation a été confié le 19 janvier 1994 à M<sup>e</sup> Pierre Renaud, membre du Bureau.

Dans le cadre de ce dossier, la médiation a constitué une bonne façon de répondre aux interrogations soulevées par la requérante, tout en permettant une bonification du projet, notamment sur le plan de la sécurité et de l'environnement, et ce, au bénéfice de la population lévisienne.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président,



Bertrand Tétreault







Québec, le 6 avril 1994

Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5

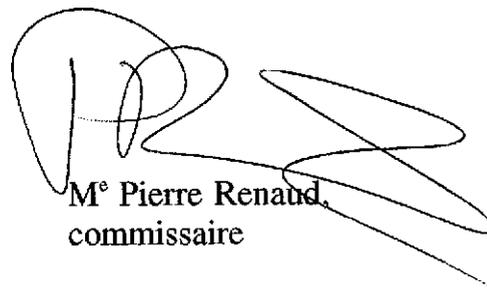
Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'enquête et de médiation de la commission concernant le projet de prolongement de la côte du Passage à Lévis et de réaménagement des accès à l'autoroute Jean-Lesage.

L'enquête et la médiation se sont déroulées dans un bon esprit de collaboration et d'échange d'information entre la requérante et le promoteur. Ces derniers ont donc été en mesure de dégager des solutions créatives leur permettant de conclure une entente à leur satisfaction.

Je voudrais souligner les efforts soutenus des professionnelles assignées à ce dossier, M<sup>mes</sup> Danielle Paré et Phyllis Leclerc. J'ai aussi grandement apprécié la coopération de M<sup>mes</sup> France Carter et Lise Chabot à titre d'agentes de secrétariat.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



M<sup>e</sup> Pierre Renaud,  
commissaire



---

## Table des matières

Liste des figures .....	IX
Introduction .....	1
<b>Chapitre 1</b> Le contexte du dossier .....	3
Le projet .....	3
Le réseau routier et la circulation .....	8
<b>Chapitre 2</b> Le rôle du BAPE dans l'examen du projet .....	13
La période d'information .....	13
Le mandat et la commission .....	15
Le déroulement de la médiation .....	15
La phase informative .....	16
La phase de l'enquête et du consentement .....	16
La phase de la médiation .....	17
Un processus de participation positif .....	17
<b>Chapitre 3</b> L'enquête: les enjeux et la problématique .....	19
La demande d'audience publique .....	19
La problématique selon la requérante .....	20
La problématique selon le promoteur .....	22
La sécurité publique de la voie ferrée .....	24

<b>Chapitre 4</b>	<b>La médiation</b>	27
	L'analyse des solutions	27
	La sécurité publique	28
	Le milieu sonore	28
	Le patrimoine bâti	29
	L'archéologie	29
	L'aspect visuel	30
	L'entente	30
<b>Conclusion</b>		33
<b>Bibliographie</b>		35
<b>Annexe 1</b>	La demande d'audience publique	39
<b>Annexe 2</b>	Le mandat et la constitution de la commission	45
<b>Annexe 3</b>	Les documents déposés	51
<b>Annexe 4</b>	La chronologie des faits saillants	59
<b>Annexe 5</b>	Les participants à la médiation	65
<b>Annexe 6</b>	La lettre du ministère des Transports du Québec relativement au besoin d'un étagement et aux normes de sécurité ferroviaire	69
<b>Annexe 7</b>	La lettre de Transports Canada relativement au passage à niveau proposé	77
<b>Annexe 8</b>	L'entente	81
<b>Annexe 9</b>	La carte détaillant les points de l'entente	87
<b>Annexe 10</b>	La lettre de désistement de la requérante relativement à sa demande d'audience publique	89

---

## Liste des figures

<b>Figure 1</b>	La localisation de la zone d'étude .....	4
<b>Figure 2</b>	Les solutions envisagées .....	5
<b>Figure 3</b>	Le milieu humain et la proposition de prolongement de la côte du Passage et de réaménagement des accès à l'autoroute Jean-Lesage .....	9



---

# Introduction

Ce rapport présente les constatations de la commission d'enquête et de médiation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le projet de prolongement de la côte du Passage à Lévis et de réaménagement des accès à l'autoroute Jean-Lesage.

Le premier chapitre décrit le projet, et les objectifs poursuivis ainsi que les impacts et les mesures d'atténuation prévues à l'étude d'impact.

Le deuxième chapitre, après une brève présentation des points saillants de la période d'information, du mandat confié au BAPE et de la composition de la commission, fait état du déroulement de la médiation à l'intérieur des différentes phases dans lesquelles s'inscrit le processus de médiation utilisé.

Le troisième chapitre expose les enjeux et la problématique selon la requérante, une citoyenne de Lévis, et le promoteur, la Ville de Lévis. Il met l'accent sur le principal motif de la requête, soit le volet de la sécurité publique entourant la traverse de la voie ferrée.

Finalement, le quatrième et dernier chapitre présente le résultat de la médiation ayant conduit à l'entente intervenue entre les parties prenantes, concernant la sécurité publique, le milieu sonore, le patrimoine bâti, le potentiel archéologique et l'aspect visuel.



---

# Chapitre 1 **Le contexte du dossier**

## **Le projet**

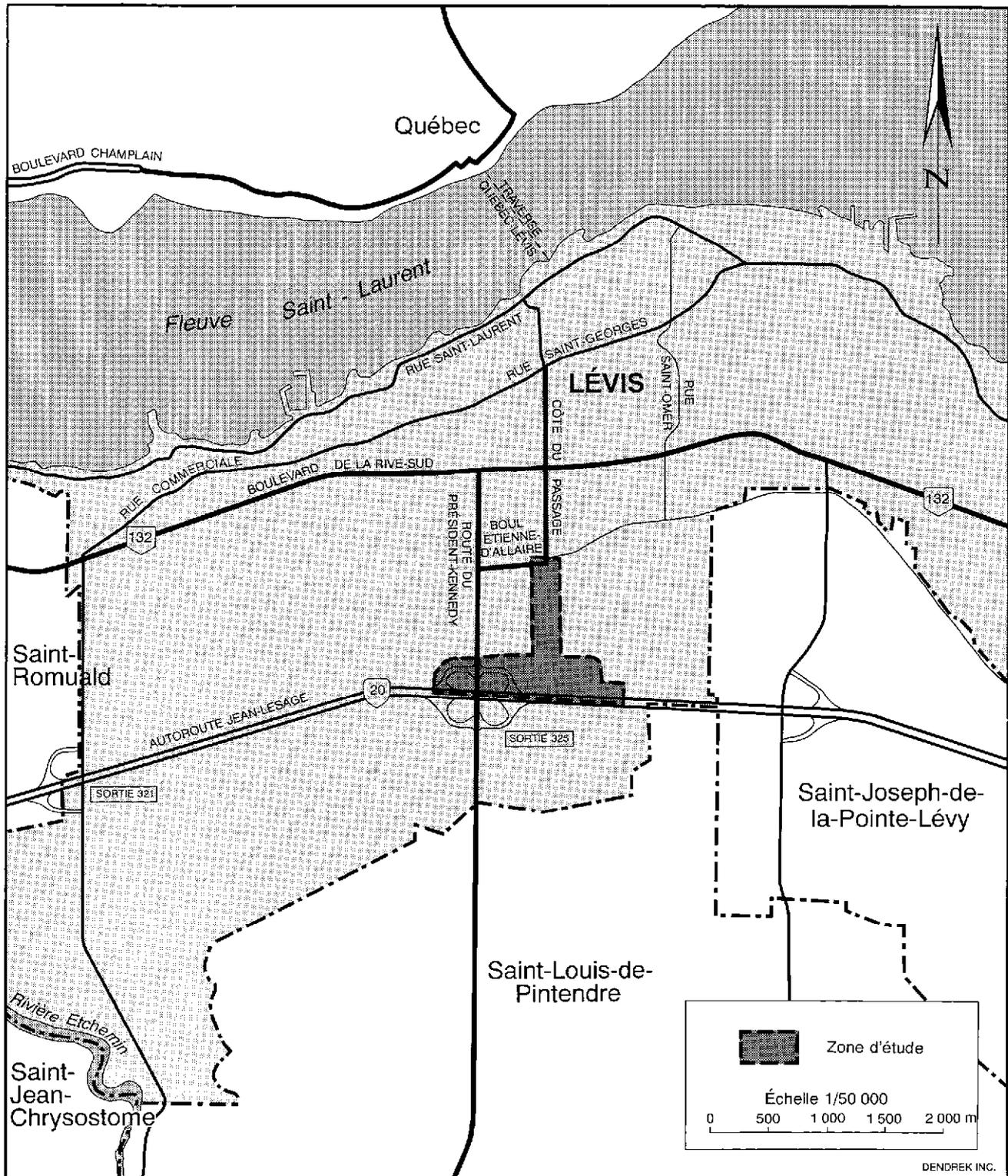
La Ville de Lévis, propose de prolonger l'actuelle côte du Passage et de réaménager les accès à l'autoroute Jean-Lesage. Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le promoteur a réalisé une étude d'impact dans laquelle il compare les avantages et inconvénients de trois solutions afin de choisir la solution optimale sur le plan environnemental et social, tout en répondant aux objectifs visés.

La zone étudiée est limitée au nord par le boulevard Étienne-D'Allaire; à l'est et à l'ouest par une bande d'environ 100 mètres, mesurée de part et d'autre du prolongement prévu de la côte du Passage et du réaménagement des accès à l'autoroute Jean-Lesage; et au sud par l'autoroute Jean-Lesage. La figure 1 précise la localisation du projet.

Les trois solutions étudiées sont les suivantes: 1) élargir la route du Président-Kennedy à cinq voies de circulation, 2) partager la circulation actuelle et future de la route du Président-Kennedy avec la côte du Passage et 3) partager la circulation actuelle et future de la route du Président-Kennedy avec la rue Saint-Omer. La figure 2 illustre les solutions envisagées.

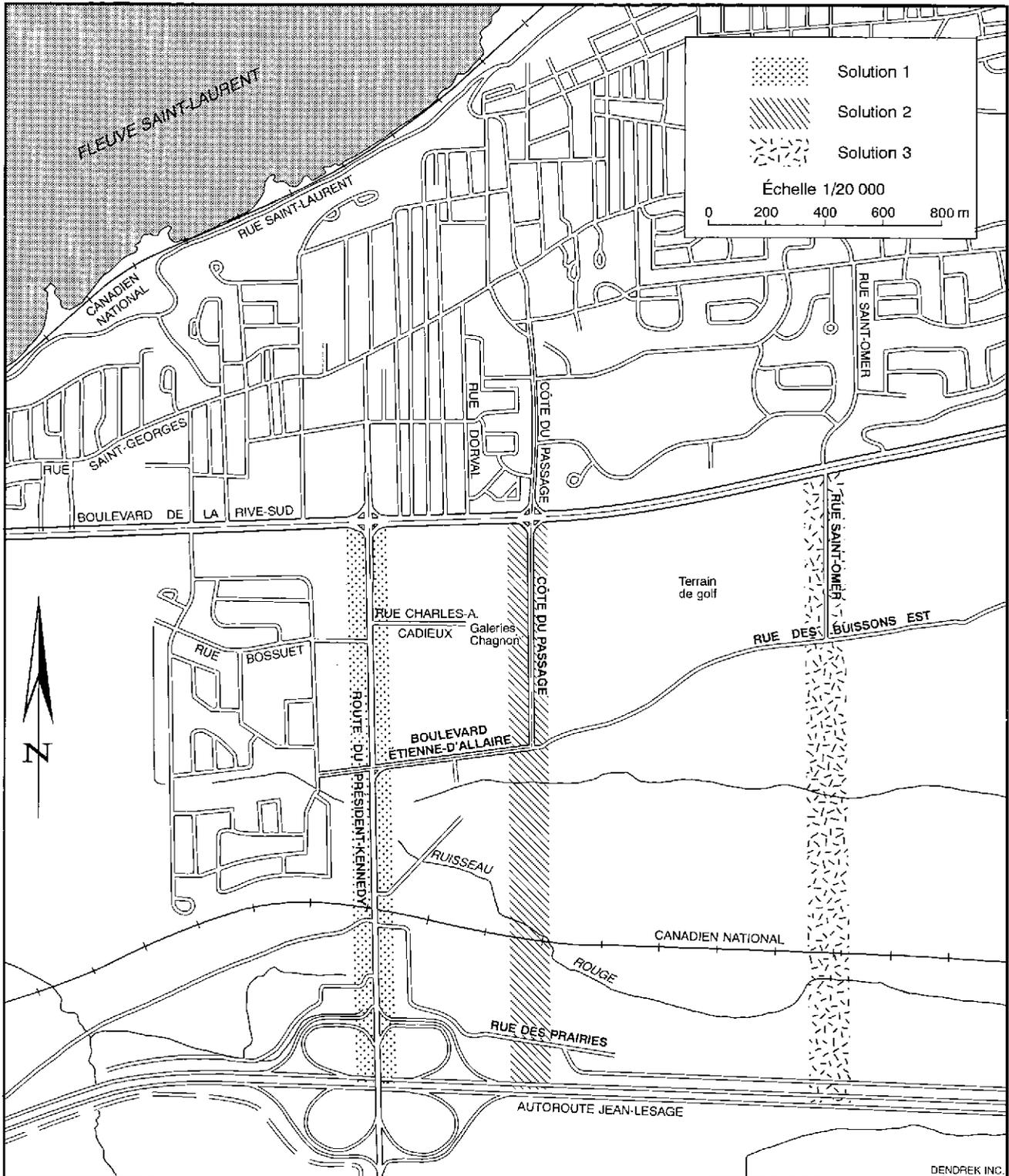
Pour le promoteur, la deuxième solution, qui créerait un nouveau lien entre le boulevard de la Rive-Sud et l'autoroute Jean-Lesage, s'avère, dans l'ensemble la solution présentant le moins d'enjeux sur le plan humain,

Figure 1 La localisation de la zone d'étude



Source : adaptée du Résumé de l'étude d'impact, carte 8, p. 33.

Figure 2 Les solutions envisagées



Source : adaptée du Résumé de l'étude d'impact, carte 5, p. 15.

visuel et technique, tel que l'explique l'étude d'impact. Cette solution permettrait aussi, y indique-t-on, de répondre parfaitement aux principaux objectifs recherchés par la Ville de Lévis et visant l'amélioration des liens routiers.

La Ville de Lévis, promoteur du projet, prévoit donc réaliser le prolongement de la côte du Passage en direction sud, sur une longueur d'environ 1 kilomètre, depuis le boulevard Étienne-D'Allaire jusqu'à l'autoroute Jean-Lesage. Le gabarit de cette dernière sera semblable à celui qui existe actuellement dans la partie comprise entre le boulevard de la Rive-Sud et le boulevard Étienne-D'Allaire. Il s'agit d'une route à quatre voies divisées par un terre-plein. L'emprise prévue est d'environ 35 mètres.

Le promoteur prévoit également construire une voie de desserte, la rue «A», d'une longueur d'environ 0,5 kilomètre, raccordant la route du Président-Kennedy et la côte du Passage. Cette voie de desserte se poursuivrait vers l'est de la côte du Passage sur une distance linéaire d'environ 0,8 kilomètre. De plus, le projet inclut la construction d'un chemin de raccordement entre la voie de desserte à l'ouest de la côte du Passage et le chemin de desserte existant. Il comporte, enfin, le réaménagement des accès à l'autoroute Jean-Lesage, à la hauteur de la route du Président-Kennedy.

Toutes les voies de circulation prévues dans le cadre du projet sont à caractère urbain et la vitesse permise sera limitée à 50 kilomètres à l'heure. Un feu de circulation est prévu à chacune des trois intersections suivantes: entre la côte du Passage et le boulevard Étienne-D'Allaire, entre la côte du Passage et la voie de desserte (rue «A») et entre la voie de desserte (rue «A») et la route du Président-Kennedy. À chaque intersection sur la voie de desserte, un arrêt est prévu du côté des voies secondaires. De plus, à l'intersection de la côte du Passage avec la voie ferrée, une signalisation lumineuse ainsi qu'une barrière de sécurité sont prévues.

Les terrains nécessaires à la réalisation de ce projet sont des propriétés de la Ville de Lévis et du ministère des Transports du Québec. La Ville de Lévis est actuellement propriétaire du terrain requis pour la construction du prolongement de la côte du Passage, soit entre le boulevard Étienne-D'Allaire et le chemin de desserte existant. Elle possède également une bande de terrain entre ce chemin de desserte et l'emprise de l'autoroute Jean-Lesage. Quant au ministère des Transports du Québec, il est propriétaire de la majorité des emprises où les bretelles d'accès seront

reconstruites et d'une bonne partie des emprises nécessaires pour la construction de la voie de desserte. Présentement, il est prévu que tous les terrains nécessaires seront acquis de gré à gré.

Dans le cadre de la réalisation de ce projet, les objectifs recherchés par la Ville de Lévis sont, entre autres, d'améliorer la desserte de la circulation en augmentant la capacité, la fluidité et la sécurité —piétons, automobilistes— des routes de ce secteur. Ceci permettra l'implantation d'un réseau routier qui attirera les investisseurs et qui favorisera le développement commercial et industriel de cette zone. La figure 3 illustre le milieu humain ainsi que la proposition de prolongement de la côte du Passage et de réaménagement des accès à l'autoroute Jean-Lesage.

En ce qui a trait à l'évaluation des impacts, les tableaux identifiant les impacts environnementaux pour les phases de construction et d'utilisation des voies de circulation projetées tiennent compte des milieux physique, biologique, humain et visuel. Le promoteur a identifié au total soixante impacts différents.

De façon générale, les impacts du prolongement de la côte du Passage et du réaménagement des accès à l'autoroute Jean-Lesage viseront surtout le milieu humain, le nombre et l'importance des répercussions y étant plus élevés. Toutefois, les mesures d'atténuation que le promoteur s'engage à respecter font en sorte que la majorité des impacts négatifs sont réduits, de son avis, à une importance faible ou négligeable. Les répercussions reliées aux activités de transport et de circulation durant la phase de construction, les coûts supplémentaires relatifs à l'entretien et à la réparation des nouveaux aménagements ainsi que les risques de collision à la hauteur de la voie ferrée, qui ont été qualifiés d'impact d'importance moyenne, constituent toutefois des exceptions.

D'après l'étude d'impact, c'est le secteur situé entre la voie de desserte et l'autoroute Jean-Lesage qui, à plus long terme, sera le plus touché par le projet en raison de la présence de résidences permanentes et d'un commerce.

## Le réseau routier et la circulation

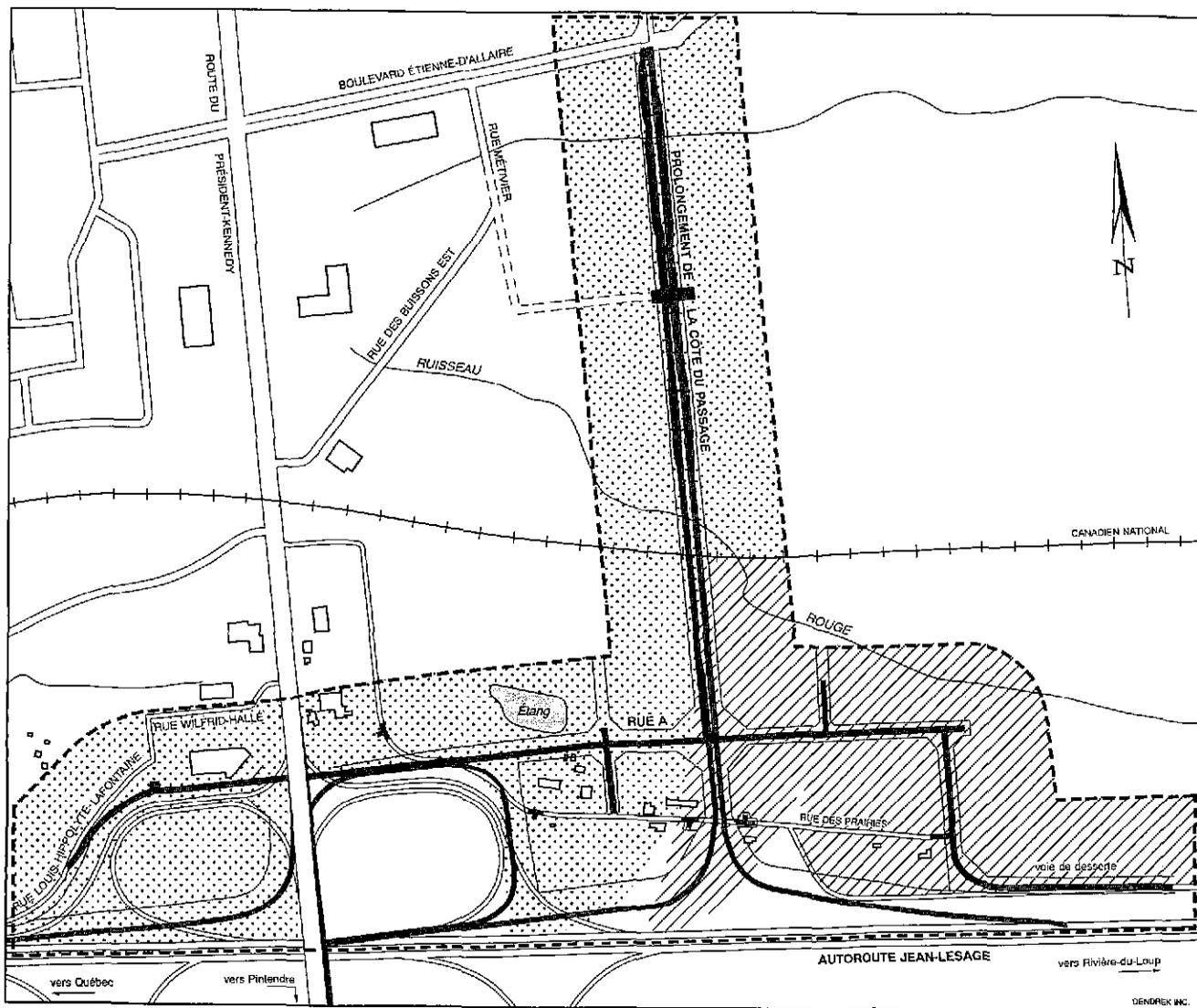
Dans la zone d'étude, le réseau routier principal est composé, en direction est-ouest, de l'autoroute Jean-Lesage qui permet de relier les deux rives du fleuve via les ponts Pierre-Laporte et de Québec, du boulevard de la Rive-Sud qui traverse la ville de Lévis et qui permet les échanges, entre autres, entre les municipalités de Saint-Romuald et de Beaumont, ainsi que du boulevard Étienne-D'Allaire qui favorise les échanges entre certains quartiers de la ville.

En direction nord-sud, le réseau routier est formé principalement de la route du Président-Kennedy qui constitue le principal accès à la ville de Lévis et qui croise les axes mentionnés précédemment pour se prolonger vers le sud jusqu'à la rue Saint-Georges. Le réseau routier comprend aussi la côte du Passage qui relie le secteur de la traverse Québec-Lévis au boulevard de la Rive-Sud et qui se prolonge jusqu'au boulevard Étienne-D'Allaire, ainsi que la rue Saint-Omer qui dessert les secteurs résidentiels situés au nord du boulevard de la Rive-Sud et qui se prolonge vers le sud jusqu'à la rue des Buissons (figure 2).

Les débits de circulation, les niveaux de service et les prévisions indiquent, selon le promoteur, que la route du Président-Kennedy ne peut pas, à elle seule, assurer une desserte convenable et sécuritaire aux secteurs commerciaux et administratifs de Lévis en pleine expansion. La route du Président-Kennedy est à quatre voies contiguës, sur une longueur de 1,6 kilomètre et dans une emprise de 30,5 mètres.

Plusieurs motifs justifient la réalisation du projet selon la Ville de Lévis. Ainsi, parmi les nombreuses raisons invoquées, le promoteur mentionne, dans son étude d'impact, l'existence d'importants problèmes de refoulement à plusieurs carrefours du boulevard de la Rive-Sud et de la route du Président-Kennedy, de nombreuses interruptions aux mouvements directs occasionnés par les mouvements de virage à gauche tout le long de la route du Président-Kennedy de même qu'une augmentation sensible du nombre d'accidents.

L'étude fait également état des difficultés, pour les automobilistes, de quitter les commerces et de se fusionner au flot de circulation principal, de l'étroitesse des voies de circulation à certains carrefours, des problèmes de capacité sur presque tous les mouvements de virage à gauche sur la route du



**Figure 3** Le milieu humain et la proposition de prolongement de la côte du Passage et de réaménagement des accès à l'autoroute Jean-Lesage

**AFFECTATIONS ET UTILISATIONS DU SOL**

-  Pôle commercial régional
-  Commercio-industrielle

**INFRASTRUCTURE**

-  Réseau routier actuel
-  Rue projetée
-  Réseau routier proposé
-  Voie ferrée
-  Nouvelle emprise
-  Bâtiments principaux

**LIMITE**

-  Zone d'étude

Échelle 1/6 000  
0 100 200 300 400 m

Source : adaptée de l'Étude d'impact, carte 10, p. 60.



Président-Kennedy et le boulevard de la Rive-Sud. L'étude mentionne également des retards de plus en plus importants imposés aux approches secondaires au détriment de la route du Président-Kennedy.

Enfin, l'étude d'impact signale deux autres problèmes, soit une desserte inadéquate d'un débit de circulation supérieure à 40 000 véhicules par jour ainsi que des besoins pressants de refaire la synchronisation des feux de circulation de la route du Président-Kennedy.

Quant à la croissance des débits journaliers moyens annuels sur la route du Président-Kennedy et ce, de 1974 à 1990 entre l'autoroute Jean-Lesage et le boulevard de la Rive-Sud, elle a été de 4,89 % en moyenne et de 3,25 % sur cette même artère au sud de l'autoroute. Cette augmentation de la circulation est principalement due à l'accroissement de la population de la Rive-Sud, à l'attraction exercée par le Mouvement Desjardins, l'Hôtel-Dieu de Lévis ou les Galeries Chagnon, par exemple sur les municipalités périphériques, à l'augmentation de la mobilité de la population et à l'accroissement du nombre de véhicules et de ménages.

Selon l'étude, le débit journalier moyen annuel en 1990 dépassait les 31 000 véhicules sur la route du Président-Kennedy, au nord de l'autoroute Jean-Lesage.

Par ailleurs, la côte du Passage voit son débit journalier moyen annuel varier de 177 000 véhicules au niveau du boulevard de la Rive-Sud à 15 000 véhicules près du boulevard Étienne-D'Allaire.

Dans l'étude, on confirme également l'importance des fonctions de liaison interrégionale, régionale et locale de la route du Président-Kennedy. Toutefois, étant seule, elle ne peut suffire à cette triple fonction sans inconvénient.



---

## Chapitre 2 **Le rôle du BAPE dans l'examen du projet**

### **La période d'information**

Le 28 octobre 1993, le ministre de l'Environnement et la Faune du Québec rendait publique l'étude d'impact du projet concernant le prolongement de la côte du Passage et le réaménagement des accès à l'autoroute Jean-Lesage par la Ville de Lévis et demandait de préparer en conséquence le dossier pour la période d'information et de consultation publiques de 45 jours commençant le 10 novembre suivant.

L'ensemble du dossier, soit l'étude d'impact, son résumé, l'avis de projet, la directive ministérielle et l'avis de recevabilité, a été mis à la disposition du public dans un centre de consultation ouvert à la bibliothèque municipale de Lévis, en plus des bureaux du BAPE et de deux bibliothèques universitaires, à Québec et à Montréal.

Se conformant à l'article 6 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, R.R.Q., c. Q-2, r. 9, la Ville de Lévis a publié des avis publics dans deux quotidiens nationaux et deux hebdomadaires régionaux et ce, du 5 au 8 novembre 1993.

Pour annoncer le début de la période d'information, ainsi que les grandes lignes du projet, les coordonnées des centres de consultation et de la séance d'information, le BAPE a émis, le 10 novembre 1993, un communiqué de

presse auprès de 116 médias. De plus, 367 organismes de la MRC Desjardins et quelque 673 personnes, groupes et municipalités à travers le Québec ont reçu le communiqué de presse.

La revue de presse du BAPE a permis, durant la période d'information et de consultation publiques, de relever une dizaine d'articles parus dans des quotidiens et hebdomadaires de la région de Québec et ses environs, à savoir *Le Soleil*, *Le Journal de Québec*, *La Rive-Sud Express*, *Le Peuple Tribune* et *Le Journal Constructo*. En outre, quelques entrevues ont été réalisées à la radio de même qu'à la télévision communautaire.

L'analyste et l'agente d'information assignées au dossier ont tenu une séance d'information à la bibliothèque de Lévis le 1<sup>er</sup> décembre 1993. Une quinzaine de personnes ont assisté à cette rencontre au cours de laquelle le promoteur, par la voie de son consultant, a eu à répondre à certaines questions relatives au contenu de l'étude d'impact.

Durant la période d'information et de consultation publiques, les commentaires et préoccupations exprimés ont principalement porté sur le viaduc, la circulation et les artères principales ainsi que sur les aspects environnementaux et la protection du patrimoine.

En ce qui a trait au viaduc, les sujets abordés ont été les suivants : la sécurité des futurs utilisateurs du prolongement de la côte du Passage, la fréquence prévue du passage des trains à court et à long terme, les heures de passage des trains et leur temps de traversée à l'intersection avec la côte du Passage. Relativement à la circulation sur les artères principales, il a été question de la validité des données contenues dans les études de circulation en fonction de la provenance des usagers et de la signalisation adéquate de la route du Président-Kennedy. Quant aux aspects environnementaux et à la protection du patrimoine, les préoccupations mentionnées concernent la protection de l'étang en bordure de la rue des Prairies et celle du patrimoine bâti sur cette même rue.

À cet égard, les citoyens présents à la séance d'information ont exprimé leurs craintes face aux promesses de réalisations futures faites par le promoteur.

## Le mandat et la commission

Le 17 janvier 1994, le ministre de l'Environnement et de la Faune confiait au BAPE un mandat d'enquête et de médiation dans le cadre de ce projet. Ce mandat, donné en vertu de l'article 6.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, L.R.Q., c. Q-2 (annexe 2), a débuté le 7 février 1994 pour se terminer le 7 avril 1994 avec la remise du rapport au Ministre.

La responsabilité de ce mandat a été confiée par le président du BAPE à M<sup>e</sup> Pierre Renaud, membre du BAPE. M<sup>me</sup> Danielle Paré a agi à titre d'analyste et de secrétaire de commission. M<sup>me</sup> Phyllis Leclerc, agente d'information, a eu la responsabilité des différentes activités de communication et de l'édition du rapport tandis que M<sup>mcs</sup> France Carter et Lise Chabot ont assumé la fonction d'agentes de secrétariat.

## Le déroulement de la médiation

Le déroulement de la médiation s'est effectué dans le respect des règles proposées par le BAPE. La requérante était M<sup>me</sup> Hélène Chagnon, conseillère municipale à la Ville de Lévis. Le porte-parole officiellement désigné par le promoteur était M. Michel A. Thibault, directeur général à la Ville de Lévis.

La médiation s'est déroulée en trois phases distinctes : la phase informative, la phase de l'enquête et du consentement et la phase de la médiation proprement dite.

De plus, toutes les discussions tenues lors des rencontres de médiation ont été prises en sténotypie. Étant donné le caractère privé de ces rencontres, les transcriptions ainsi que tous les documents déposés en commission ont été acheminés uniquement aux parties prenantes au cours de la médiation. Toutefois, vu le caractère public de l'issue de la médiation, l'ensemble de ces documents a été déposé dans les deux centres de consultation du BAPE à Québec et Montréal lorsque le présent rapport a été rendu public par le Ministre.

## **La phase informative**

Dans le cadre de son mandat, la commission a rencontré séparément à Lévis, le 7 février 1994, la requérante puis le promoteur. Lors de ces deux réunions, la commission a présenté le BAPE, le mandat et la composition de la commission, ainsi que le déroulement et la procédure de la médiation.

La médiation a été décrite selon les trois phases mentionnées plus haut. La commission a également informé la requérante du maintien de son droit à une audience publique.

## **La phase de l'enquête et du consentement**

Toujours à l'occasion de ces deux rencontres séparées, la commission a fait enquête en vue d'identifier les enjeux et de dégager la problématique. Les deux parties prenantes ont été invitées à élaborer leur positions respectives et à faire état des éléments de conflits. La commission s'est aussi assurée que la requérante ne remettait pas en cause la justification du projet de la Ville de Lévis, mais plutôt des éléments reliés à la sécurité publique, au bruit et au patrimoine, tel que le spécifiait dans sa requête au ministre de l'Environnement et de la Faune.

En plus de faire connaître au promoteur la problématique de la requérante, la commission a invité ce dernier à la recherche de solutions qui pourraient permettre le règlement des conflits. Les deux parties prenantes étant réceptives, la commission a demandé et reçu leur consentement à la médiation ainsi qu'à la tenue d'une rencontre conjointe devant se dérouler une fois obtenues les informations demandées.

Par ailleurs, la commission a effectué avec le promoteur une visite de la zone d'étude afin d'y examiner les divers éléments problématiques.

## **La phase de la médiation**

La phase de la médiation s'est déroulée en trois rencontres tenues respectivement les 14 et 24 février et le 3 mars 1994. Ces réunions correspondaient aux étapes suivantes: la récapitulation, la recherche de solutions, l'élaboration d'un premier canevas d'entente et, enfin, la réponse aux questions complémentaires de même que la signature de l'entente.

Ces rencontres de médiation ont permis à la commission de rechercher une entente entre les parties. Lors de la rencontre du 3 mars 1994, le promoteur a présenté à la commission un projet d'entente que la requérante a accepté.

## **Un processus de participation positif**

Le BAPE a adopté récemment une définition du terme médiation, qui désigne un «mode amiable de règlement des conflits dans lequel un tiers, impartial, amène les parties à trouver une solution à leur différend». Dans ce cadre, le commissaire du BAPE agit comme un tiers impartial et il n'a ni le pouvoir, ni la mission d'imposer une décision.

Le commissaire participe avec les parties à la recherche des points de convergence et de divergence afin de parvenir à des solutions possibles. Ainsi, toutes les discussions entre les parties prenantes se font toujours en présence du commissaire.

La médiation est donc un processus de participation positif qui amène les intéressés à ouvrir le dialogue et à cheminer vers un consensus et la formulation d'une entente.



---

## Chapitre 3 **L'enquête : les enjeux et la problématique**

Ce chapitre présente la demande d'audience concernant le projet de la Ville de Lévis ainsi que les enjeux et la problématique des deux parties. Par ailleurs, la commission a demandé aux parties de fournir un certain nombre d'informations supplémentaires au cours de la médiation, afin de préciser des points de l'étude d'impact relatifs à la demande d'audience.

### **La demande d'audience**

Dans la demande d'audience présentée par la requérante au ministre de l'Environnement et de la Faune du Québec, les principaux motifs invoqués portent sur la sécurité publique, le milieu sonore et le patrimoine.

En ce qui concerne la sécurité publique, la requête fait notamment état d'inquiétudes quant au choix du passage à niveau situé à l'intersection de la côte du Passage avec la voie ferrée. En plus d'une remise en question des documents légaux et administratifs sur lesquels se base l'étude d'impact, la requête fait ressortir l'absence de calcul de risques et les erreurs de calcul possibles relatifs aux mouvements de circulation.

En regard du milieu sonore, la demande d'audience publique indique que les calculs des niveaux de bruit de la rue des Prairies semblent incomplets, autant pour la situation actuelle que pour l'année 2013. Il est aussi souhaité

que des précisions supplémentaires soient apportées quant à la nature de l'écran tampon qui serait aménagé entre la voie de desserte, les voies de circulation et les limites de propriété.

Enfin, le troisième motif soulevé se rapporte au patrimoine. Il est notamment souhaité que les impacts du projet sur trois bâtiments situés dans la zone d'étude soient connus et qu'une étude de potentiel archéologique soit réalisée.

## **La problématique selon la requérante**

Lors de la rencontre du 7 février 1994, la requérante a déposé un document sur la justification du projet de prolongement de la côte du Passage dans lequel elle expose la problématique liée à sa demande d'audience publique. Ce document remet en question la justification du projet et la solution retenue par le promoteur. Il y est aussi indiqué qu'il serait souhaitable que des données manquantes soient fournies dans le cadre de la médiation. En prenant connaissance de ce document, la commission a alors expliqué à la requérante ce que signifiait une remise en question du projet. À la suite de cette intervention, la requérante a manifesté clairement son accord quant à la réalisation du projet, tout en indiquant que certains aspects méritaient une étude plus approfondie.

Relativement aux débits de circulation, la requérante mentionne dans son document que le promoteur aurait dû présenter un état complet des débits journaliers moyens annuels (DJMA), incluant les bretelles de raccordement à l'échangeur Jean-Lesage–route du Président-Kennedy, pour la situation qui prévalait en 1980 et en 1990 et celle qui prévaudrait en l'an 2013 selon les solutions analysées. Elle fait aussi état de l'absence de données quant aux débits d'entrée et de sortie à proximité de la voie ferrée. La distance entre la voie ferrée et la rue «A» est courte, précise-t-elle, et il y a congestion possible de la circulation. La requérante fait valoir également que ces données sur les débits ont une influence sur le degré de sécurité pour la traversée de la voie ferrée.

Toujours dans ce même document, il est indiqué qu'il serait important d'examiner tout le secteur des intersections sur le prolongement de la côte du Passage ainsi que les non-accès, ces précisions ne figurant pas dans l'étude d'impact.

En outre, la requérante fait part de son désir d'obtenir des précisions quant aux coûts réels du viaduc ferroviaire par rapport au passage à niveau, feux clignotants et sonnerie. Elle s'interroge aussi sur la possibilité de récupérer les montants d'argent destinés au raccordement des services d'égout et d'aqueduc pour les terrains situés dans le prolongement de la côte du Passage, et ce, afin d'analyser la possibilité d'utiliser ces sommes aux fins de construction du viaduc.

Par ailleurs, lors de cette première rencontre, la commission a été informée d'un certain nombre d'éléments. D'abord, le viaduc ferroviaire avait été prévu au plan d'urbanisme de la Ville de Lévis en 1991, ce qui avait été recommandé fortement par le Département de santé communautaire de l'Hôtel-Dieu de Lévis. De plus, la Ville de Lévis n'a fait aucune demande de subvention au gouvernement fédéral en rapport avec ce viaduc. Enfin, l'ébauche de règlement de Transports Canada concernant la construction, la modification et l'entretien des passages à niveau prévoit des normes, mais pas de calcul de risques. La requérante a exprimé son souhait d'obtenir les références manquantes quant à ces normes. Aussi, dans cette même rencontre, la commission est informée de l'existence de divers rapports de sécurité civile en cas de catastrophes ferroviaires ainsi que de simulations réalisées par Ultramar, l'unique utilisateur de la voie ferrée.

En ce qui concerne le patrimoine et le milieu sonore, la requérante indique à la commission qu'elle déposera ultérieurement des documents sur ces deux sujets. Par rapport au patrimoine, elle souhaite savoir, dans un premier temps, si l'étude de potentiel archéologique, avec une vérification visuelle, avait été effectuée. Comme un règlement sur le patrimoine a été adopté par la Ville de Lévis à l'automne de 1993, elle veut en connaître davantage sur l'inventaire des maisons réalisé dans la zone d'étude.

Pour ce qui est de l'impact sonore, la requérante se questionne quant à la délimitation d'un périmètre pour les résidents du nouveau secteur résidentiel Desjardins. Elle souhaite en savoir davantage sur les mesures antibruit prévues pour le développement résidentiel au nord de la voie ferrée et pour le secteur situé à l'est de la côte du Passage.

Lors des rencontres de médiation subséquentes, la requérante a déposé à la commission un certain nombre de documents couvrant, de façon détaillée, les divers aspects de sa requête, soit un document sur la sécurité publique, un sur le milieu sonore, un sur le patrimoine et un autre sur les coûts comparatifs d'un passage étagé et d'un passage à niveau (documents déposés C4 et C7).

## **La problématique selon le promoteur**

Lors de la première rencontre avec le promoteur, le 7 février 1994, la commission a obtenu un certain nombre de précisions quant aux interrogations soulevées par la requérante (sécurité publique avec le viaduc, patrimoine, sites archéologiques, milieu sonore) et convenu aussi d'obtenir les informations supplémentaires demandées pour une rencontre subséquente.

Dans un premier temps et à la demande de la commission, le promoteur a présenté sa vision du projet de prolongement de la côte du Passage ainsi que les motifs qui la sous-tendent. Il a expliqué que la raison principale de ce projet était une question de sécurité, à la suite des nombreux accidents survenus sur la route du Président-Kennedy. La deuxième raison concerne la circulation, avec l'engorgement sur la route du Président-Kennedy. La troisième vise le développement économique devant découler du prolongement de la côte du Passage.

De plus, toujours à la demande de la commission, le promoteur a présenté les paramètres de calcul qui ont été utilisés dans une première phase, en 1990, et ceux extrapolés pour 2013. Il a expliqué que les données ont d'abord été mesurées sur le terrain durant une année. C'est la firme Polygec qui a réalisé ce comptage en 1987-1988. Ensuite, il y a eu simulation pour les années ultérieures. D'autres comptages ont été effectués aussi par le ministère des Transports du Québec.

Quant au viaduc, le promoteur a fait état des normes fédérales de calcul provenant de l'ébauche de règlement de 1990, sur lesquelles s'appuie l'étude d'impact pour déterminer le moment de circulation, soit la multiplication du nombre de passages des trains par le nombre de véhicules. D'ailleurs,

précise-t-il, le ministère des Transports du Québec applique intégralement ces normes en ce domaine. La commission a demandé l'ensemble des documents appuyant ces normes, qu'elles soient fédérales ou provinciales.

Le promoteur a indiqué que le débit de circulation journalier moyen annuel s'élèvera à 2 200 voitures, que la limite de vitesse de la côte du Passage sera de 50 kilomètres à l'heure et que la durée du passage du train est approximativement celle d'un feu de circulation. Il a aussi mentionné que la longueur de la voie de desserte jusqu'à l'autoroute est d'environ 800 mètres.

Pour sa part, la commission a formulé un certain nombre de demandes à la Ville de Lévis. Ainsi en est-il du dépôt d'une carte comprenant la localisation de tous les feux de circulation prévus de même que la longueur de l'intersection. En regard des risques d'accidents, la commission lui a demandé d'étudier les systèmes de sécurité implantés ailleurs au Québec et au Canada, précisément dans les cas où une voie ferrée traverse un boulevard à quatre voies.

La commission l'a questionné également sur les coûts véritables du viaduc par rapport aux coûts de divers éléments de sécurité prévus à l'étude d'impact. Relativement au plan d'urbanisme qui prévoyait un viaduc, le promoteur a spécifié que tout le monde était d'accord pour sa construction jusqu'à ce qu'on apprenne que le ministère des Transports du Québec ne voulait pas en défrayer les coûts. La Ville de Lévis a simplement décidé que ses contribuables n'étaient pas en mesure de payer le coût d'un viaduc.

Par rapport au patrimoine, le promoteur indique qu'il y a eu une étude de potentiel archéologique. Dans le secteur qui concerne le projet, il y aurait eu des axes de circulation potentiels qui correspondraient aux cours d'eau en place, soit le ruisseau Rouge et le ruisseau Sans Nom. Étant donné qu'il s'agit d'une zone agricole où il y a eu du remblayage, le potentiel en est devenu plus réduit. Quant au patrimoine bâti, le promoteur signale que la Ville de Lévis s'est dotée d'une réglementation sur la protection du patrimoine résidentiel et qu'il s'assurera, par confirmation écrite, qu'aucune maison du secteur à l'étude n'est inventoriée comme élément patrimonial.

En ce qui a trait au bruit, la commission propose au promoteur de réfléchir à des éléments qui seraient de nature à le diminuer. De plus, sur le plan

esthétique, la commission suggère de regarder la possibilité de planter des arbres feuillus et des conifères sur le terre-plein séparant le boulevard de la côte du Passage.

## La sécurité publique et la voie ferrée

La sécurité publique entourant la voie ferrée a constitué le point de discussion le plus important de la médiation. Il est ici présenté en détail.

Parmi les documents déposés lors des séances de médiation, un certain nombre ont permis d'éclairer la commission et les parties prenantes quant au volet de la sécurité publique relié à la voie ferrée.

Dans ce cadre, la commission a demandé au promoteur de vérifier la similitude du projet par rapport à des constructions identiques dans d'autres municipalités. Le promoteur a effectué cette vérification auprès des villes de Charny, de Rivière-Malbaie, de Rimouski, de Saint-Basile-le-Grand, de Saint-Hyacinthe et de Saint-Jean-Chrysostome. Cette vérification a permis de faire ressortir l'inexistence de viaducs pour des cas similaires ou plus achalandés, comme l'autoroute 20 à Saint-Hyacinthe et la route 275 à Saint-Jean-Chrysostome.

D'une part, la commission, en date du 21 février 1994, a fait parvenir à la requérante et au promoteur une copie du rapport d'enquête et d'audiences publiques du BAPE sur le projet de déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes. Lors de cette enquête, la commission a commandé une étude de risque qui concluait que le déplacement de la voie ferrée n'était pas justifié malgré l'achalandage élevé et le type de marchandise transportée ainsi que la traversée d'un milieu fortement urbanisé.

D'autre part, M. Roland Roy, ingénieur, chef des utilités publiques auprès du ministère des Transports du Québec, confirme, dans une lettre datée du 22 février 1994 adressée à la commission, l'application des normes de l'ébauche de règlement fédéral de 1990 sur le territoire du Québec ainsi que des critères du projet de *Manuel sur les passages à niveau* de 1993. Il

confirme également que l'établissement d'un passage à niveau au croisement de la côte du Passage et de la voie ferrée du Canadien National, tel qu'il est préconisé par le promoteur dans son étude d'impact, est sécuritaire et conforme aux normes de Transports Canada.

Par ailleurs, la commission a demandé au promoteur de fournir une information complète sur l'application de l'ébauche du règlement de 1990 concernant la construction, la modification et l'entretien des passages à niveau. À cet effet, M. René Bégin, ingénieur aux installations ferroviaires à Transports Canada, indiquait à son tour, dans une lettre du 23 février 1994 adressée à la commission, que l'ébauche du règlement a été remplacée par le projet de *Manuel sur les passages à niveau*. Les critères du Manuel sont similaires à ceux de l'ébauche du règlement en ce qui concerne la sécurité ferroviaire. M. Bégin mentionnait également que ces critères de sécurité s'appliquent à travers tout le Canada. Ces critères justifiaient notamment la construction, pour le cas de la côte du Passage, d'un passage à niveau avec signaux clignotants et sonnerie.



---

## Chapitre 4 **La médiation**

### **L'analyse des solutions**

L'analyse des solutions a été entreprise à l'occasion de la deuxième rencontre de la commission avec la requérante et le promoteur, le 14 février 1994. Cette rencontre conjointe, qui s'est déroulée dans un climat de réconciliation, a permis au promoteur d'exposer à la requérante ses points de vue et ses contraintes ainsi que de répondre à un certain nombre d'interrogations formulées par celle-ci quant aux aspects reliés à la sécurité publique ferroviaire, au patrimoine et au milieu sonore. Il a aussi été convenu que le promoteur obtiendrait des divers acteurs concernés, pour la rencontre subséquente, les quelques informations manquantes.

C'est lors de la troisième rencontre de médiation, tenue le 24 février 1994, qu'une entente de principe a été conclue entre les parties relativement aux éléments conflictuels. Le processus de médiation a permis de faire ressortir, à l'occasion de cette rencontre, les intérêts de chacune des parties prenantes et a favorisé l'élaboration de solutions créatives satisfaisant ces intérêts et ce, pour les trois motifs invoqués dans la requête.

Enfin, la quatrième rencontre de médiation du 3 mars 1994 a été l'occasion de confirmer par écrit l'objet même de cette entente présentée ci-après. La lettre d'entente forme l'annexe 8.

## La sécurité publique

En regard de la sécurité publique inhérente à la voie ferrée, il a été convenu d'ériger une clôture à la limite de l'emprise de la ligne de lot du Canadien National et contiguë à la zone résidentielle.

Comme autre mesure de sécurité, proposée par la commission à la satisfaction de la requérante, le promoteur a accepté d'ajouter des panneaux de signalisation avancés, de façon à indiquer clairement et à l'avance aux véhicules prioritaires et aux automobilistes, avant même qu'ils empruntent la côte du Passage, qu'un convoi ferroviaire la traverse ou s'apprête à la franchir.

En tout, le promoteur s'est engagé à installer quelque cinq signaux avancés avec clignotants et panneaux. Les deux premiers seront placés dans l'emprise de la côte du Passage, au sud et au nord du chemin de fer et à une distance réglementaire. Quant aux trois autres signaux avancés destinés au détournement des véhicules prioritaires et de la circulation automobile, ils seront localisés aux endroits requis pour réorienter ces véhicules à l'approche des trains. Le premier sera situé sur la côte du Passage, à l'intersection du boulevard Étienne-D'Allaire, le deuxième, sur la bretelle d'entrée des véhicules venant de l'autoroute Jean-Lesage en direction est, à l'intersection de la côte du Passage et de la voie de desserte nord, et le troisième, sur la route du Président-Kennedy, au sud de l'intersection avec la voie de desserte nord.

## Le milieu sonore

Dans le but de contrôler le bruit provenant de la zone commerciale, le promoteur s'est engagé, à la suggestion de la commission et à la satisfaction de la requérante, à produire une étude complémentaire de simulation dans le but d'ériger un écran antibruit à la limite est du secteur commercial ou à la limite ouest du secteur résidentiel. Cette étude devra être complétée avant la construction des premières résidences.

Aussi, comme information complémentaire, le promoteur a indiqué à la commission et à la requérante que le buton où se trouve la voie ferrée servira d'écran sonore et pourra protéger la zone résidentielle puisque la voie ferrée

se situe à un niveau plus élevé que la zone commercialo-industrielle. De plus, le promoteur a accepté que les terrains résidentiels contigus à l'emprise du chemin de fer aient une profondeur de 10 mètres de plus que la norme minimale d'un terrain résidentiel et ceci, afin de mieux contrôler le bruit.

Enfin, comme dernier point à ce volet, le promoteur a mentionné l'existence du règlement de zonage n° 234 en vertu duquel tous les usagers industriels et commerciaux doivent contrôler les bruits qu'ils génèrent.

## **Le patrimoine bâti**

La commission de même que la requérante ont été informées par le promoteur de la protection existante à la Ville de Lévis du patrimoine bâti. Ainsi, en vertu de la réglementation en matière de démolition, le volet patrimonial des immeubles résidentiels est protégé. Après vérification de l'inventaire des maisons faite à la suggestion de la requérante, il a été précisé et inclus à l'entente que la maison du 15, rue des Prairies est reconnue par la Ville de Lévis comme ayant un état d'authenticité coté «excellent» et une valeur intrinsèque «forte», et ce, dans un environnement qualifié de «moyen».

## **L'archéologie**

Le promoteur et la requérante se sont entendus pour inclure au devis de construction une clause touchant le volet archéologique. Cette clause porte sur la réalisation de sondages archéologiques exploratoires sur une bande de 30 mètres au nord et au sud du ruisseau Rouge, jusqu'au remblai de la voie ferrée et sur toute la largeur de l'emprise. À ce sujet, la firme spécialisée Ethnoscop a fourni un avis qui a contribué à favoriser le compromis.

## L'aspect visuel

La commission a fait certaines suggestions aux parties prenantes afin d'améliorer sensiblement le milieu de vie et, par le fait même, la qualité de vie des Lévisiens qui habiteront le secteur du projet et des automobilistes qui emprunteront la côte du Passage, une fois le prolongement réalisé.

Tel qu'il a été mentionné précédemment, le promoteur a accepté que les terrains résidentiels contigus à l'emprise du chemin de fer aient une profondeur supérieure à la norme minimale d'un terrain résidentiel. Ainsi, sur une partie de ce terrain, le promoteur s'est engagé à planter des arbres le long de l'emprise du chemin de fer.

Dans cet esprit, des arbres seront également plantés dans l'emprise de la rue de desserte, laquelle délimite le secteur commercial et le secteur résidentiel. Pour ce faire, cette même emprise sera élargie par rapport au projet initial. De façon plus précise, ces plantations seront simples sur le côté commercial et doubles, en quinconce, sur le côté résidentiel de la rue. À la demande de la commission et si cela s'avère possible, la Ville privilégiera la plantation de conifères à proximité des résidences.

Toujours dans cette optique d'ajouter de la verdure et un certain cachet à l'ensemble du secteur touché par le projet, la Ville de Lévis plantera aussi des conifères au centre du prolongement de la côte du Passage. Sur chacun des côtés de ce boulevard à quatre voies, des arbres dont les essences restent à déterminer par la Ville seront également plantés.

## L'entente

L'ensemble des points sur lesquels les parties prenantes ont discuté et se sont entendues à la rencontre du 3 mars 1994 s'ajoutent aux diverses mesures d'atténuation et de mitigation prévues par le promoteur dans l'étude d'impact déposée au ministère de l'Environnement et de la Faune.

Acquiesçant à la formule d'entente proposée par la Ville de Lévis, la requérante a aussi accepté par le fait même de signer une lettre à l'intention du ministre de l'Environnement et de la Faune demandant le retrait de sa

demande d'audience publique (annexe 10). Le 7 mars 1994, la commission a transmis cette lettre de désistement au président du BAPE qui l'a acheminée au Ministre le jour même.

***Suggestion de la commission***

En marge de l'entente, la commission a suggéré de conserver l'étang et ses environs situés à proximité de la rue «A» en vue d'y aménager éventuellement un espace vert public.



---

# Conclusion

La commission tient à souligner la collaboration et l'intérêt des parties à trouver des solutions à leurs différends. Les diverses phases de la médiation auxquelles la requérante et le promoteur ont accepté de participer se sont toutes déroulées dans un climat constructif. Cet esprit de participation a d'ailleurs favorisé l'émergence de solutions créatives acceptables, tant sur le plan de la sécurité du projet que des impacts environnementaux.

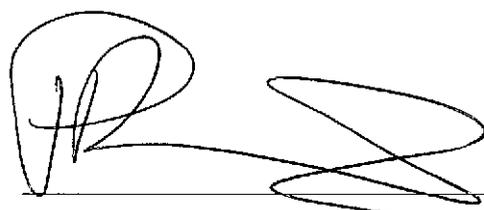
En ce qui concerne la sécurité publique entourant la voie ferrée, la requérante a été en mesure de constater que le fait d'ajouter des feux de signalisation et des panneaux, en plus des barrières déjà prévues par le promoteur, permettait de dépasser les normes fédérales en vigueur et qu'ils constituaient ainsi des éléments de protection supplémentaires satisfaisants.

En regard du milieu sonore, l'étude de simulation complémentaire qui sera produite en vue d'ériger un écran antibruit contribuera à assurer un bon contrôle du bruit en provenance de la zone commerciale et, partant, la tranquillité du secteur résidentiel situé à proximité.

Relativement au volet patrimonial, les informations portées à la connaissance de la requérante ont contribué à la rassurer quant aux inquiétudes exprimées dans sa requête. Pour le volet archéologique, la proposition d'effectuer des sondages exploratoires dans la zone identifiée a su répondre à la demande de la requérante.

Aux termes de cette médiation, les parties se sont déclarées satisfaites, tant de l'exercice que du résultat obtenu. L'objectif de la médiation, qui consiste à amener les parties à conclure une entente, a donc été pleinement atteint. Un tel processus de participation positive permet en effet d'ouvrir le dialogue et de cheminer vers des consensus et des ententes.

Fait à Québec,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'P' followed by a series of loops and a long horizontal stroke.

M<sup>c</sup> PIERRE RENAUD, commissaire

Avec la collaboration de :

M<sup>me</sup> Danielle Paré, analyste

---

# **Bibliographie**



BAPE, Rapport d'enquête et d'audience publique, *Déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes*, rapport n° 40, 1991, 88 pages et annexes, 331 pages.

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS, ordonnance générale n° E-4, Règlement concernant la construction d'un passage à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique (chapitre 1184).

Lettre de la raffinerie Ultramar, de M. Richard Boucher, directeur réception, mélange, expédition, datée du 11 mars 1993, indiquant la desserte ferroviaire.

Lettre du Canadien National, de M. A.-G. Pronovost, directeur de district, datée du 16 mars 1993, indiquant la procédure administrative relative à ce projet.

Télécopie du Canadien National indiquant la longueur des convois et la vitesse maximale des trains.

TRANSPORTS CANADA, Ébauche du règlement concernant la construction, la modification et l'entretien des passages à niveau, datée du 10 mai 1990 et annexes.



---

**Annexe 1**

**La demande d'audience  
publique**



Lévis, le 21 décembre 1993

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre  
Ministère de l'Environnement  
3900, rue Marly  
6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

Le 10 novembre dernier, vous soumettiez à la consultation de la population, l'étude d'impact sur l'environnement du projet de prolongement de la côte du Passage à Lévis jusqu'à l'autoroute Jean-Lesage (autoroute 20) et le réaménagement des voies d'accès à cette autoroute. Cette étude est donc sujette à des demandes d'informations jusqu'au 28 décembre de ce mois et toute personne ou groupe peut demander une audience publique sur ce projet.

Après avoir analysé attentivement tout le contenu de cette étude d'impact sur l'environnement et suite aux Interrogations formulées par des citoyens de Lévis lors de la séance d'information qui s'est tenue le 1<sup>er</sup> décembre dernier au Centre Pierre-Georges Roy à Lévis, nous considérons qu'il y a suffisamment de motifs pour vous demander de tenir une audience publique concernant ce projet.

Nous considérons que plusieurs aspects importants, qui doivent être normalement traités dans une étude de cette nature et qui sont d'ailleurs requis par la directive que vous avez émise pour la réalisation de celle-ci, ne sont pas complètement ou adéquatement traités ou même n'ont pas été traités.

Les aspects que nous portons à votre attention sont les suivants:

• **La sécurité publique:**

L'étude s'appuie sur "un règlement sur la sécurité des passages à niveau" pour justifier que seul un passage à niveau avec feux clignotants est requis pour la traverse de la voie ferrée qui est opérée par le

Canadien national pour la compagnie Ultramar. D'une part, aucune référence n'est citée pour ce règlement. D'autre part, après certaines recherches nous pouvons constater que le pseudo texte légal sur lequel l'étude s'appuie n'est en fait qu'une ébauche de règlement issue du ministère des Transports du Canada et qui n'est pas encore en vigueur. Les documents de nature plus légal qui s'appliquent sont en fait les ordonnances 4 et 5 émises par l'Office National des Transports du Canada et celles-ci ne comprennent pas d'aspects normatifs relativement aux risques de collisions ferroviaires. De plus, même en considérant la teneur du texte utilisé, on peut constater qu'il ne s'agit pas d'un mode de calcul qui s'appuie sur des considérations scientifiquement fondées eu égard à la sécurité publique. Cette affirmation est confirmée par diverses autorités de l'O.N.T. et de Transports Canada. Ce mode de calcul est fondé sur le "mouvement de circulation" qui n'est que l'application d'une règle de multiplication entre le nombre de train par jour et le nombre de voiture par jour à un point donné. Il ne s'agit donc pas d'une formule qui considère tous les aspects dont une analyse de probabilités de risques de collisions doit tenir compte.

Finalement l'application de cette pseudo règle de calcul est erronée puisque l'étude démontre qu'en vue d'en arriver à déterminer le mouvement de circulation, c'est le nombre de trains par jour de l'année 1993 qui a été multiplié par le nombre de voitures de l'an 2013 alors qu'il aurait été nécessaire de multiplier ces deux facteurs par des données provenant de l'année 2013. En appliquant la règle de calcul de cette façon, il est indéniable que les résultats sont faussés et que le mouvement de circulation qui a été établi est inférieur à ce qu'il devrait être en 2013. Cette erreur, en autant que l'on considère l'approche utilisée par cette étude, amène le promoteur à favoriser un passage à niveau avec feux clignotants - avec ses conséquences potentiellement néfastes sur la sécurité publique - plutôt qu'un passage étagé. Il ne faut pas négliger le fait que les marchandises qui circulent exclusivement sur cette voie ferrée, qui sera traversée par l'une des voies principales de la ville, sont de l'essence, du butane et du propane et que cette voie représente, aux dires de la Sécurité Civile du Québec, une zone extrêmement sensible dans le contexte de l'évaluation des mesures d'urgence.

• **Le milieu sonore:**

Les calculs de niveaux de bruit de la rue des Prairies semblent incomplets puisqu'ils sont interrompus à la hauteur du prolongement de la côte du Passage et cela tant pour la situation actuelle que pour l'année 2013, avec et sans prolongement de la côte du Passage et cela empê-

che l'évaluation des impacts dans ce secteur. D'autre part, l'étude précise que le prolongement de la côte du Passage n'aura qu'une faible influence sur les niveaux de bruit générés dans le futur secteur résidentiel situé au sud de la rue des Buissons Est sauf pour les résidences éventuellement construites à l'extrémité Ouest de ce secteur. Cependant, il est constaté qu'à l'intersection du boulevard Étienne Dallaire et du prolongement de la côte du Passage, le niveau de bruit est augmenté de 6 décibels et passe de 55 actuellement à 61 en 2013 et la seule mesure énoncée pour réduire l'impact résiduel à l'état de faible est d'aménager un écran tampon entre la voie de service, les voies de circulation et les limites des propriétés. Compte tenu de l'importance de cette augmentation, il faudrait définir plus précisément la nature de cet écran tampon et établir si un écran serait également nécessaire sur la rue des Prairies et sur le prolongement près de cette dernière.

**- Patrimoine:**

La directive demandait au promoteur de réaliser une évaluation des impacts du projet sur les éléments du patrimoine bâti pouvant être affectés. Cet aspect n'a pas été traité dans l'étude d'impact de ce projet alors qu'au moins trois bâtiments à caractère ancien sont localisés dans la zone d'étude. L'ancienneté, la rareté, la qualité architecturale et possiblement la valeur événementielle de ces bâtiments restent à démontrer ainsi que les impacts directs et indirects du projet sur ceux-ci.

La directive demandait au promoteur de réaliser une étude de potentiel archéologique avec une inspection visuelle. Le sous-traitant qualifie lui-même son étude de "sommaire" et on peut constater qu'aucune inspection visuelle n'a été pratiquée. De plus, il n'y a aucun exposé méthodologique. L'étude archéologique présentée en annexe 6 conclut qu'il y a du potentiel archéologique dans la zone d'étude et recommande qu'il y ait un inventaire archéologique avec sondages exploratoires alors que l'étude d'impact, en page 74 (5.4) conclue de façon tout à fait contradictoire, que l'aire affectée par le projet est exclue des zones de potentiel archéologique. L'étude d'impact ne justifie cette évaluation que par une partie de phrase qui précise que "les développements en cours dans ce secteur ont passablement perturbé de sol, ce qui permet de conclure..." (p. 76). Cependant la carte du milieu biophysique (9) indique qu'environ 80 % de la zone d'étude est intacte et n'a possiblement été l'objet que de labours qui ne réduisent pas le potentiel archéologique comme le démontrent les nombreux sites archéologiques qui sont découverts dans de tels contextes au Québec.

Pour ces raisons, monsieur le Ministre, nous croyons qu'il s'avère important que nous soyons entendus pour exposer les déficiences que nous croyons identifier dans cette étude d'impact. Nous considérons essentiel que cette étude présente tous les éléments, toutes les données pertinentes qui devraient permettre à la population de se prononcer en toute connaissance de cause sur ce projet et d'accepter ou de refuser les mesures d'atténuation qui sont proposées et même d'accepter ou de refuser les impacts qui sont identifiés.

Nous vous remercions de l'attention que vous voudrez bien accorder à notre demande et nous vous transmettons par l'occasion nos meilleurs voeux pour la période des fêtes.



Hélène Chagnon  
Conseillère municipale  
Ville de Lévis

---

## **Annexe 2**

# **Le mandat et la constitution de la commission**



Le ministre de l'Environnement



Sainte-Foy, le 17 janvier 1994

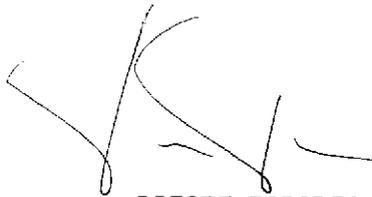
Monsieur Bertrand Tétreault  
Président  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
QUÉBEC (Québec)  
G1R 2G5

Monsieur le Président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q. c. Q-2), je confie au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mandat d'enquête et de médiation environnementale dans le cadre du projet de prolongement de la côte du Passage et réaménagement des accès à l'autoroute Jean-Lesage par la ville de Lévis, et ce, à compter du 7 février 1994.

Je demande que le BAPE me fasse parvenir son rapport au plus tard le 7 avril 1994.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



**PIERRE PARADIS**

3900, rue de Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4  
Téléphone : (418) 643-8259  
Télécopieur : (418) 643-4143

5199, rue Sherbrooke Est, bureau 3860  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9  
Téléphone : (514) 873-8374  
Télécopieur : (514) 873-2413







Québec, le 19 janvier 1994

M<sup>e</sup> Pierre Renaud  
Membre additionnel  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5

Monsieur,

Le ministre de l'Environnement et de la Faune, monsieur Pierre Paradis, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat d'enquêter et de procéder à une médiation environnementale dans le cadre du projet de prolongement de la côte du Passage et réaménagement des accès à l'autoroute Jean-Lesage par la ville de Lévis et ce, à compter du 7 février 1994.

Je vous confie, par la présente, la responsabilité de ce mandat d'enquête et de médiation. Je précise que le BAPE doit faire parvenir son rapport au Ministre au plus tard le 7 avril 1994.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, mes plus sincères salutations.

Le président,



Bertrand Tétreault

c.c. M. Alain Pépin





---

## **Annexe 3**

# **Les documents déposés**



## **Le dossier initial**

Avis de projet (18 décembre 1992).

Directive du ministre de l'Environnement et de la Faune indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement (22 avril 1993).

Projet de prolongement de la côte du Passage et réaménagement des accès à l'autoroute Jean-Lesage, Lévis -Étude d'impact sur l'environnement (1<sup>er</sup> juillet 1993).

Projet de prolongement de la côte du Passage et réaménagement des accès à l'autoroute Jean-Lesage, Lévis -Étude d'impact sur l'environnement, résumé (7 juillet 1993).

Avis du ministère de l'Environnement et de la Faune sur la recevabilité de l'étude d'impact de la Ville de Lévis (septembre 1993).

## **Les documents déposés en médiation**

### **Par le promoteur**

- A1 Polytec, Plan de localisation de la Ville de Lévis, prolongement côte du Passage, avec lettre explicative, 10 février 1994.
- A2 Tableau des coûts estimés (au 18 mars 1992) pour la réalisation des travaux dans le cadre du prolongement de la côte du Passage et plan de localisation (croquis) pour l'identification de différents tronçons.
- A3 Lettre du maire de Lévis confirmant que M. Michel A. Thibault, directeur général de la Ville de Lévis, est mandaté comme porte-parole de la Ville, accompagnée de la résolution numéro 94-103 du 7 février 1994.
- A4 Lettre-réponse de la raffinerie Ultramar confirmant son intention de conserver l'approvisionnement ou la livraison par la voie ferrée actuelle, 14 février 1994.

- A5 Télécopie reçue du Canadien National confirmant la non-possibilité d'exploiter ses trains à des heures fixes.
- A6 6 photographies représentant la traversée de voie ferrée de Charny.
- A7 13 photographies représentant la traversée de voie ferrée de Rivière-Malbaie.
- A8 Ministère des Transports du Québec, Opportunité d'étagement d'un passage à niveau sur la route 275 à Saint-Jean-Chrysostome, rapport d'étude, mars 1987.
- A9 Ministère des Transports du Québec, Opportunité d'intervention sur la route 275 du futur viaduc du CN à l'autoroute 20 à Saint-Jean-Chrysostome, rapport d'étude, novembre 1990.
- A10 Lettre-réponse de la Ville de Lévis confirmant que le bâtiment sis au 15, rue des Prairies n'a pas été inventorié à titre d'élément patrimonial et qu'il ne fait pas l'objet d'une réglementation particulière, 10 février 1994.
- A11 Ville de Lévis, Résumé du plan d'urbanisme, affectation du sol et densité d'occupation, novembre 1992.
- A12 Ville de Lévis, Plan d'aménagement d'ensemble, zone Hx 55-34, 28 janvier 1994.
- A13 Ville de Lévis, Étude d'opportunité, construction d'un nouvel axe nord-sud, janvier 1993.
- A14 Enviram, Liasse de lettres et de réponses. (dates)
- A15 Transports Canada, Lettre de M. René Bégin, ingénieur, installations ferroviaires, à M<sup>c</sup> Pierre Renaud indiquant que l'ébauche de règlement fédéral du 10 mai 1990 sur la sécurité des passages à niveau a été remplacée par le projet de *Manuel sur les passages à niveau* de septembre 1993 et que les critères du Manuel s'appliquent à travers tout le Canada, 2 pages, 23 février 1994.
- A16 Transports Canada, Projet de manuel sur les passages à niveau, 34 pages, version du 9 septembre 1993.
- A17 Transports Canada, Aperçu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, 31 pages, février 1990.
- A18 Ministère des Transports du Québec, Lettre de M. Roland Roy, ingénieur, chef des utilités publiques, à M<sup>c</sup> Pierre Renaud confirmant

- l'application des critères du *Manuel sur les passages à niveau*, et avant ce dernier, de l'ébauche de règlement fédéral du 10 mai 1990 sur la sécurité des passages à niveau sur le territoire québécois et confirmant que le projet présenté par la Ville de Lévis est sécuritaire et conforme aux normes fédérales, 5 pages, 22 février 1994.
- A19 Polytec, Lettre à M<sup>e</sup> Pierre Renaud sur les coûts du projet, 2 pages et 3 plans, 21 février 1994.
- A20 Polytec, Lettre à M<sup>e</sup> Pierre Renaud sur l'admissibilité du projet côte du Passage à une subvention dans le cas d'un passage étagé et pour obtenir des commentaires sur la sécurité du passage à niveau projeté, 3 pages, 21 février 1994.
- A21 Hôtel-Dieu de Lévis, Exercice régional du plan d'intervention auprès des blessés en cas de sinistre, Opération Pill, Lévis-Lauzon, 1<sup>er</sup> juin 1990.
- A22 Ville de Lévis, Plan d'intervention impliquant des matières dangereuses, Lévis, 21 octobre 1993.
- A23 Office national des Transports du Canada, Rapport relatif à l'article 229 de la *Loi sur les chemins de fer* et relatif aux causes et aux circonstances entourant le déraillement du train de marchandises n<sup>o</sup> 429-BF-11 du CN circulant vers l'ouest aux environs du point milliaire 80,17 de la subdivision Drummondville de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à Saint-Léonard-d'Aston, dans la province de Québec, le 12 décembre 1989, rapport d'enquête du 28 septembre 1990.
- A24 Bureau de la sécurité des transports du Canada, sommaire statistique du BST, événements ferroviaires, 1990.
- A25 Télécopie du ministère des Transports du Québec, de M<sup>me</sup> Sylvie Daoust, contenant des informations sur la traverse à niveau du CN sur l'autoroute 20 à Saint-Hyacinthe, 23 février 1994.
- A26 Enviram, 3 documents en liasse en réponse à des demandes diverses.
- A27 Télécopie du Bureau de la sécurité des Transports du Canada, de M<sup>me</sup> Jennifer Delaney, concernant les statistiques relatives à la sécurité ferroviaire, 25 février 1994.
- A28 Proposition d'entente à la requérante du directeur général de la Ville de Lévis, 25 février 1994.

- A29 Section du règlement de zonage qui traite de la zone commercialo-industrielle au sud du chemin de fer, 1 carte, 28 février 1994.
- A30 Inventaire des bâtiments d'intérêt patrimonial, 3 maisons et 2 granges, hiver 1994.
- A31 Lettre à M. Robert Demers de Pierre Dumais de la firme Ethnoscop portant sur la variable archéologique, 2 mars 1994.
- A32 Polytec, Plan de localisation apportant des précisions à la proposition d'entente, février 1994.
- A33 Ville de Lévis, Entente signée par la requérante, 3 pages, 3 mars 1994.

### **Par la requérante**

- C1 Lettre explicative à M<sup>e</sup> Pierre Renaud faisant état de ses constatations et de son questionnement sur la solution retenue par le promoteur, 7 février 1994.
- C2 Document de justification sur le projet de prolongement de la côte du Passage, 7 février 1994.
- C3 Liste d'intervenants en cas de catastrophes ferroviaires, simulation des risques d'accidents ferroviaires réalisée en 1991-1992.
- C4 Document sur la sécurité publique, accompagné d'une analyse et de commentaires sur l'ébauche de règlement concernant la construction, la modification et l'entretien des passages à niveau, 14 février 1994.
- C5 Lettre à M<sup>e</sup> Pierre Renaud sur les coûts du projet de construction du prolongement de la côte du Passage, 4 pages, 16 février 1994.
- C6 Lettre à M<sup>e</sup> Pierre Renaud demandant l'autorisation de discuter en comité plénier des tableaux comparatifs des coûts d'un passage étagé en regard d'un passage à niveau, 3 pages, 21 février 1994.
- C7 Lettre à M<sup>e</sup> Pierre Renaud accompagnée d'une liasse de documents (patrimoine, milieu sonore, coûts comparatifs passage étagé contre passage à niveau, loi, 2 ordonnances, décret et coupures de presse), 22 février 1994.

- C8 *Journal de Québec*, article intitulé « Saint-Romuald prend les grands moyens pour élargir ses pouvoirs », 23 février 1994, p. 15.
- C9 Lettre à M<sup>c</sup> Pierre Renaud demandant un report de la rencontre de médiation du 2 mars 1994, accompagnée de coupures de presse, du document *Recherches amérindiennes au Québec*, vol. XXII, n<sup>o</sup> 1, printemps 1992 et du projet de règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale pour les bâtiments et zones patrimoniaux, 28 février 1994.
- C10 Ministère des Transports, résumé du document *Inventaire archéologique du tronçon rue Tessier route 232 de l'autoroute 20*, Rimouski, 1990, janvier 1991, p. 70 à 72.
- C11 Faghri, Ardeshir et Michael J. Demetsky, *Evaluation Of Methods For Predicting Rail-Highway Crossing Hazards*, Virginia Highway and Transportation Research Council, mars 1986, 42 pages.
- C12 U.S. Department of Transportation, *Rail-Highway Crossing Resource Allocation Procedure*, Washington, août 1987, 83 pages.
- C13 Mengert, Peter, U.S. Department of Transportation Research and Special Programs Administration, *Rail-Highway Crossing Hazard Prediction Research Results*, mars 1980.
- C14 Federal Highway Administration, *Accident Severity Prediction Formula For Rail-Highway Crossings*, Washington, juillet 1984, 31 pages.
- C15 Lettre de désistement de M<sup>me</sup> Hélène Chagnon relativement à sa demande d'audience publique dans le cadre du projet de prolongement de la côte du Passage à Lévis et de réaménagement des accès à l'autoroute Jean-Lesage, 3 mars 1994.

**Par le Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement**

- D1      Communiqué de presse annonçant le mandat d'enquête et de médiation, 7 février 1994.
- D2      Correspondance du 21 février 1994 adressée à M<sup>me</sup> Hélène Chagnon et à M. Michel A. Thibault par M<sup>c</sup> Pierre Renaud, leur faisant parvenir une copie du rapport d'enquête et d'audience publique sur le projet de déplacement de la voie ferrée à Boucherville et à Varennes.
- D3      Correspondance du 21 février 1994 adressée à M<sup>me</sup> Hélène Chagnon par M<sup>c</sup> Pierre Renaud pour répondre à sa demande de discuter en comité plénier des tableaux comparatifs des coûts d'un passage étagé et d'un passage à niveau.
- D4      Correspondance du 1<sup>er</sup> mars 1994 adressée à M<sup>me</sup> Hélène Chagnon par M<sup>c</sup> Pierre Renaud, acceptant le report de la rencontre de médiation prévue le 2 mars 1994 au 3 mars 1994.
- T1      Transcription de la rencontre de médiation du 7 février 1994, rencontre avec la requérante, M<sup>me</sup> Hélène Chagnon.
- T2      Transcription de la rencontre de médiation du 7 février 1994, rencontre avec le promoteur, la Ville de Lévis, représenté par M. Michel A. Thibault.
- T3      Transcription de la rencontre de médiation du 14 février 1994, rencontre conjointe avec la requérante et le promoteur.
- T4      Transcription de la rencontre de médiation du 24 février 1994, rencontre conjointe avec la requérante et le promoteur.
- T5      Transcription de la dernière rencontre de médiation du 3 mars 1994, rencontre conjointe avec la requérante et le promoteur.

---

## **Annexe 4**

# **La chronologie des faits saillants**



18 décembre 1992	Avis de projet de la Ville de Lévis à la Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement et de la Faune.
22 avril 1993	Émission de la direction ministérielle.
1 <sup>er</sup> juillet 1993	Dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement.
7 juillet 1993	Dépôt du résumé de l'étude d'impact.
Septembre 1993	Avis au ministre de l'Environnement et de la Faune sur la recevabilité de l'étude d'impact.
28 octobre 1993	Lettre du ministre de l'Environnement et de la Faune confiant au BAPE le mandat de préparer le dossier pour la consultation publique commençant le 10 novembre 1993.
10 novembre 1993	Communiqué du BAPE annonçant la période d'information et l'ouverture d'un centre de consultation locale à Lévis.
21 décembre 1993	Lettre de demande d'audience publique adressée par M <sup>me</sup> Hélène Chagnon au ministre de l'Environnement et de la Faune du Québec.
27 décembre 1993	Lettre de M. Clément Samson, avocat et conseiller municipal à la Ville de Lévis, expliquant le contexte politique associé au projet et demandant de ne pas accorder d'audience publique.
28 décembre 1993	Fin de la période d'information.
13 janvier 1994	Transmission par le BAPE du rapport sur la période d'information au ministre de l'Environnement et de la Faune.
17 janvier 1994	Lettre du ministre de l'Environnement et de la Faune confiant au BAPE un mandat d'enquête et de médiation sur le projet débutant le 7 février 1994.
19 janvier 1994	Lettre du président du BAPE mandatant M <sup>e</sup> Pierre Renaud à titre de commissaire dans le cadre de ce mandat d'enquête et de médiation.
7 février 1994	Communiqué du BAPE annonçant la tenue de l'enquête et de la médiation.
7 février 1994	Première rencontre de la commission avec la requérante, à laquelle est présente M <sup>me</sup> Hélène Chagnon. Prise en sténotypie: Florence Béliveau.

- 7 février 1994      Lettre de M. Robert Guay, maire de Lévis, confirmant que M. Michel A. Thibault, directeur général de la Ville de Lévis, est mandaté comme porte-parole de la Ville, accompagnée de la résolution numéro 94-103.
- 7 février 1994      Visite du site par la commission avec le promoteur. Étaient présents : MM. Michel A. Thibault, Marc Samson, Robert Pouliot, André Hamel et Robert Demers.
- 7 février 1994      Première rencontre de la commission avec le promoteur, à laquelle assistaient MM. A. Michel Thibault, Marc Samson, Robert Pouliot, André Hamel et Robert Demers. Prise en sténotypie : Denise Proulx.
- 14 février 1994      Deuxième rencontre de la commission avec la requérante et le promoteur. Étaient présents : M<sup>me</sup> Hélène Chagnon, MM. Michel A. Thibault, Marc Samson, Robert Pouliot, André Hamel et Robert Demers. Prise en sténotypie : Florence Béliveau.
- 21 février 1994      Lettre de M<sup>c</sup> Pierre Renaud à la requérante et au promoteur les invitant à prendre connaissance du rapport d'enquête et d'audience publique relativement au projet de déplacement de la voie ferrée à Boucherville et Varennes et les convoquant à la troisième rencontre du 24 février 1994 (rapport 40 annexé à la lettre).
- 21 février 1994      Lettre de M<sup>c</sup> Pierre Renaud à la requérante la renvoyant à son bon jugement et aux transcriptions du 7 février 1994.
- 21 février 1994      Lettre de M<sup>me</sup> Danielle Paré à M. René Bégin de Transports Canada, contenant un certain nombre de questions générales sur la réglementation fédérale en matière de sécurité ferroviaire et de questions spécifiques sur le cas de la Ville de Lévis.
- 22 février 1994      Lettre de M. Roland Roy, ingénieur, chef des utilités publiques au ministère des Transports du Québec à M<sup>c</sup> Pierre Renaud confirmant l'application des critères du *Manuel sur les passages à niveau* et, avant ce dernier, de l'ébauche de règlement fédéral du 10 mai 1990 sur la sécurité des passages à niveau sur le territoire québécois et confirmant que le projet présenté par la Ville de Lévis dans son étude d'impact est sécuritaire et conforme aux normes fédérales.

- 23 février 1994      Lettre de M. René Bégin, ingénieur, installations ferroviaires à Transports Canada, indiquant que l'ébauche de règlement fédéral du 10 mai 1990 sur la sécurité des passages à niveau a été remplacée par le projet de *Manuel sur les passages à niveau* de septembre 1993 et que les critères du Manuel s'appliquent à travers tout le Canada.
- 24 février 1994      Deuxième rencontre de la commission avec la requérante et le promoteur. Étaient présents: M<sup>me</sup> Hélène Chagnon, MM. Michel A. Thibault, Marc Samson, Robert Pouliot, André Hamel et Robert Demers. Prise en sténotypie: Florence Béliveau.
- 1<sup>er</sup> mars 1994        Lettre de M<sup>c</sup> Pierre Renaud à la requérante, acceptant le report de la rencontre de médiation prévue le 2 mars 1994 au 3 mars 1994.
- 2 mars 1994        Lettre de Pierre Dumais de la firme Ethnoscop portant sur la variable archéologique.
- 3 mars 1994        Quatrième rencontre de la commission avec la requérante et le promoteur. Étaient présents: M<sup>me</sup> Hélène Chagnon, MM. Michel A. Thibault, Marc Samson, Robert Pouliot, André Hamel et Robert Demers. Prise en sténotypie: Florence Béliveau.
- 3 mars 1994        Entente proposée par la Ville de Lévis sur la sécurité publique, le milieu sonore, le patrimoine bâti, l'archéologie et l'aspect visuel, signée par la requérante.
- 3 mars 1994        Lettre de désistement signée par la requérante relativement à sa demande d'audience publique dans le cadre du projet.
- 7 mars 1994        Lettre de M<sup>c</sup> Pierre Renaud au président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement lui demandant de transmettre la lettre de désistement de la requérante au ministre de l'Environnement et de la Faune du Québec.
- 7 mars 1994        Lettre du président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement au ministre de l'Environnement et de la Faune du Québec lui transmettant copie de la lettre de désistement de la requérante dans le cadre du projet.



---

## **Annexe 5**

# **Les participants à la médiation**



### **Requérante**

M<sup>me</sup> Hélène Chagnon, conseillère municipale, Ville de Lévis

### **Promoteur**

M. Michel A. Thibault, directeur général, Ville de Lévis,  
porte-parole du promoteur

M. Robert Pouliot, directeur des services techniques, Ville de Lévis

M. André Hamel, conseiller municipal, Ville de Lévis

M. Robert Demers, président et biologiste, Groupe-conseil Environnement

M. Noël Pelletier, géographe-aménagiste, Groupe-conseil Environnement

M. Marc Samson, ingénieur, Groupe-conseil Polytec

## **Soutien technique**

### **Sténotypie**

- Béliveau, Proulx  
FLORENCE BÉLIVEAU et DENISE PROULX

## **Édition**

### **Coordination**

- Direction générale des Services de communication  
MARIE LAUZIÈRE

### **Cartographie**

- Dendrek  
ESTIER CARIGNAN

### **Révision linguistique**

- Éditia  
RÉJEAN L'HEUREUX

### **Éditique**

- Parution  
MARIE-REINE LAFRANCE  
CHARLES LEBRUN  
ÉRIC LECLERC

### **Impression**

- Logidec

---

**Annexe 6**

**La lettre du ministère des  
Transports du Québec  
relativement au besoin  
d'un étagement et aux  
normes de sécurité  
ferroviaire**





Gouvernement du Québec  
**Ministère  
des Transports**  
700, boulevard René-Lévesque est - 25e  
QUÉBEC (Québec) - G1R 5H1  
Tél.: (418) 643-6283  
Fax: (418) 644-6963

Québec, le 22 février 1994

Me Pierre Renaud  
Commissaire  
Bureau des Audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable - 2e étage  
QUÉBEC (Québec)  
G1R 2G5

OBJET : Croisement de la Côte du passage avec la voie ferrée  
du Canadien National, à Lévis  
Notre dossier: 625-70-24020-02

---

Monsieur,

Selon votre demande et suite à ma conversation téléphonique avec monsieur Michel A. Thibault, directeur général de la ville de Lévis, en date du 16 février 1994, je vous formule mes commentaires relativement au projet mentionné.

### 1. Le besoin d'un étagement

Dans la justification d'un étagement ferroviaire, plusieurs éléments sont considérés, dont les suivants:

#### a) Convois ferroviaires

Le nombre, la vitesse et la longueur des convois sont considérés pour évaluer les inconvénients à la circulation routière découlant du passage des trains.

L'écoulement de la circulation étant interrompu à chaque passage, la situation sera fort différente s'il s'agit d'un croisement où passent 30 trains par jour, comparativement à la présence d'un ou deux trains seulement.

La vitesse des trains est aussi très importante. Comme les signaux clignotants d'un passage à niveau doivent fonctionner à peu près toujours le même temps avant que la locomotive atteigne le passage, disons 22 secondes, le déclenchement du système de protection se fera à environ 885 mètres

pour une vitesse de 145 Km/h, contre 196 mètres pour une vitesse de 32 Km/h. Un conducteur de véhicule sera donc en meilleure position de percevoir un train, au moment de la mise en opération des signaux, lorsque la vitesse du convoi est faible. Ce conducteur peut ne pas voir le train s'il file à haute vitesse et qu'il déclenche les signaux à 885 mètres. Une courbe dans la voie ferrée, du boisé ou des bâtiments quelconques peuvent empêcher la vue du train à une telle distance.

La longueur du convoi affectera aussi la durée d'obstruction du passage à niveau. En supposant un train composé de 20 wagons de 15 mètres plus une locomotive de 20 mètres, il s'écoulera environ 58 secondes à partir de la mise en opération des signaux clignotants jusqu'au dégagement du dernier wagon, à une vitesse de 32 Km/h. Pour un convoi de 110 wagons, cette obstruction durerait environ 215 secondes.

b) Volume de circulation routière

Le DJMA (débit journalier moyen annuel) est utilisé pour établir le nombre de conflits potentiels. Nous obtenons ce nombre en multipliant le DJMA par le nombre de trains par jour.

Dans une ébauche de règlement, Transports Canada demande la construction d'un étage lorsque ce nombre atteint 200 000 dans les trois ans suivant l'ouverture d'un croisement, en se basant sur les prévisions du volume de circulation.

c) Topographie

Lorsque la route présente une forte pente descendante vers un passage à niveau, laquelle rendrait très difficile l'arrêt d'un véhicule avant la voie ferrée, un étage devrait être considéré.

Au moment de construire un passage à niveau, des lignes de visibilité suffisantes doivent être assurées. Un système de protection peut pallier à une déficience à ce sujet, dans certains cas.

## **2. Protection d'un passage à niveau**

L'ébauche de règlement de Transports Canada oblige l'installation de signaux clignotants et cloche, si le nombre de conflits atteint 1 000. L'ajout de barrières est requis si ce nombre se situe à 80 000.

Dans le cas de l'ouverture d'un nouveau passage à niveau, l'autorité routière est responsable de la totalité des frais de construction et d'entretien de la surface de croisement, de même que de tous les frais d'installation et d'entretien de la signalisation ferroviaire requise. Cette autorité routière peut demander à la compagnie ferroviaire d'ajouter des barrières à un système de signaux clignotants qui satisferaient les normes de Transports Canada. Rien n'interdit de prévoir plus que le minimum requis, en autant que les frais additionnels soient supportés par la partie demanderesse. Cependant, tenter de se soustraire à ce même minimum serait très difficile, sinon carrément peine perdue.

## **3. Participation financière**

Depuis environ quatre ans, Transports Canada n'a plus de programme pour financer la construction d'étagements ferroviaires. Lorsqu'un tel programme existait, la contribution pouvait atteindre 80% des frais d'étagement un passage à niveau qui existait depuis au moins trois ans.

Dans le cas d'un nouveau croisement, cette contribution était réduite à 50% des frais additionnels causés par la présence d'une voie ferrée. Cela comprenait la structure, les remblais (étagement supérieur), l'excavation et la station de pompage (étagement inférieur), la déviation temporaire de la voie ferrée, si requise. Tous les frais reliés à la route (fondation, pavage, drainage et éclairage) étaient exclus.

## **4. Normes canadiennes**

L'ébauche de règlement de Transports Canada fait foi de normes auxquelles notre Ministère et les compagnies ferroviaires se soumettent depuis 1990. Les mêmes normes sont aussi utilisées dans toutes les provinces du Canada.

## 5. Comparaison avec d'autres cas

Il peut s'avérer intéressant de connaître les détails de quelques autres passages à niveau.

### a) Route 275, Saint-Jean-Chrysostome

Le Ministère et la municipalité étudient depuis plusieurs années un projet d'étager les deux passages à niveau des subdivisions Monk et Diamond, par la construction d'un étagement inférieur (déviation des deux voies ferrées sur une seule structure).

Le nombre de trains s'établit à 20 par jour, en incluant les quatre trains circulant sur la voie ferrée devant être éliminée dans Lévis. Le trafic routier est d'environ 19 000 DJMA.

Un étagement est grandement justifié ici, le nombre de conflits s'établissant à 380 000.

### b) Autoroute 20, Saint-Hyacinthe

Nous sommes en présence d'un DJMA de 33 000 et d'un trafic ferroviaire de deux trains par jour.

Ce passage à niveau existe depuis 1965 et devrait demeurer pour de nombreuses années encore. Nous sommes à compléter une signalisation "Préparez-vous à arrêter" dans les approches.

## 6. Projet à Lévis

Selon ma connaissance du projet de la Côte du passage, nous aurions les données suivantes:

- a) trafic ferroviaire: deux trains par jour
- b) trafic routier : prévision d'environ 15 000 DJMA
- c) vitesse des trains: 32 Km/h
- d) vitesse routière : 50 Km/h
- e) chaussée : quatre voies divisées

L'établissement d'un passage à niveau à cet endroit m'apparaît tout à fait comparable à tant d'autres croisements dans la province. La bande médiane permettra d'ajouter des unités lumineuses du côté gauche de la circulation, permettant ainsi une très bonne visibilité de la signalisation ferroviaire lors du passage d'un train.

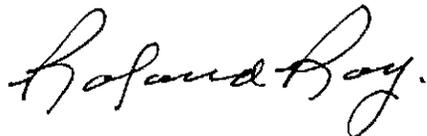
### 7. Commentaires généraux

L'établissement d'un passage à niveau, au croisement de la Côte du passage et de la voie ferrée du Canadien National, est sécuritaire et conforme aux normes de Transports Canada. Aucune des données mentionnées précédemment ne justifie la construction d'un étage.

La possibilité d'obtenir une participation de Transports Canada envers les frais d'un éventuel étage est à toutes fins utiles nulle, le besoin d'étager n'existant pas. À titre d'exemple, le Ministère s'est vu refuser une contribution pour l'étagement de la route 275 à Saint-Jean-Chrysostome, malgré une justification évidente.

J'espère, Me Renaud, que ce document vous sera utile dans la poursuite de l'étude de ce dossier et soyez assuré que je demeure disponible pour des détails supplémentaires.

Agréez, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.



Roland Roy, ing.  
Chef - Utilités publiques

RR/11

cc : MM. Michel A. Thibault, directeur général, ville de Lévis  
Dominique Dubuc, directeur, D.T. Chaudière-Appalaches

---



---

**Annexe 7**

**La lettre de Transports  
Canada relativement au  
passage à niveau proposé**





Transport Canada    Transports Canada

Surface    Surface

685 rue Cathcart- Pièce 701  
Montréal (Québec), H3B 1M7  
(514) 283-4598

Your file    Votre référence

Our file    Notre référence

23 février 1994

Maître Pierre Renaud  
Commissaire  
Bureau d'audiences publiques  
sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2ième étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5

Objet:    Passage à niveau public proposé, Côte du Passage, Ville  
de Lévis, province de Québec, au point milliaire 2.87  
de l'embranchement Ultramar du Canadien National.

Monsieur le Commissaire

Suite aux diverses communications écrites et téléphoniques avec notre bureau d'Ottawa et notre bureau régional, suite à votre dernière transmission par télécopieur datée du 22 février 1994, nous vous faisons parvenir sous plis et tel que discuté le "Manuel sur les passages à niveau(projet)" datée du 9 septembre 1993.

Bien que ce projet soit toujours à l'étude, il contient de nombreux critères à partir desquels des améliorations à la sécurité ferroviaire aux passages à niveau existants et proposés ont été demandées et/ou justifiées dans le passé et encore aujourd'hui. Certains de ces critères sont devenus avec le temps de plus en plus restrictifs, reflétant à Transports Canada un soucis toujours présent d'une plus grande sécurité.

Ces critères s'appliquent à travers tout le Canada. Transports Canada est l'organisme mandaté pour assurer le respect de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

La demande de la Ville de Lévis ne constitue pas une demande exceptionnelle.

Bien que le projet de la Ville doit répondre à toutes les normes applicables, certaines semblent ressortir dans le projet dont on nous a fait un exposé sommaire:

Canada

1) La mise en place d'un dispositif de protection: page 15 et page 17, section 9 et 10: le produit vectoriel (def: page 2) Tel que discuté et selon les information reçues, la Ville de Lévis prévoit, pour ce projet, la mise en place à ce passage d'un dispositif de protection composée de feux clignotants de barrières et de cloches. Il nous apparaît que cette proposition rencontrent toutes les normes applicables en ce qui a regard au produit vectoriel à un passage à niveau proposé. Bien qu'il semble que la mise en place de feux clignotants aurait rencontré les critères de sécurité exigibles à un tel passage, la proposition de la Ville de procéder, dès la construction, à l'ajout de barrières rencontre un point de vue de plus en plus considérer à Transports Canada de privilégier lors de l'addition de dispositif de protection la pose de barrières. Bien que le coût d'un tel dispositif de protection soit plus élevé, il est prouvé que le niveau de protection qu'apporte l'ajout de barrières se trouve à être sensiblement rehaussé.

2) N'ayant aucun plan qui puisse nous montrer la configuration physique du passage, nous vous prions de noter que la présence ou la construction d'intersection à proximité du passage (page 5 et 16) pourrait possiblement en interdire la construction et/ou forcer la mise en place de feux de circulation synchronisés avec le dispositif de protection au passage proposé.

Tout nouveau passage à niveau ou étagé tel que le passage à niveau à l'étude sont aux frais du requérant et ne rencontre aucun critère d'admissibilité en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire:

- 1) Existence depuis au moins 3 ans.
- 2) Amélioration de la sécurité ferroviaire. Comme dans le projet à l'étude, un nouveau passage n'améliore pas la sécurité ferroviaire.
- 3) Élimination de passage à niveau existant.

etc....

En espérant que ces quelques commentaires sauront répondre à vos attentes, veuillez agréer, Monsieur le Commissaire, l'expression de mes sentiments distingués.

  
René Bégin  
Région du Québec

---

## **Annexe 8**

# **L'entente**



VILLE DE



LÉVIS

Direction générale

Lévis, le 3 mars 1994.

Mme Hélène Chagnon  
Conseillère municipale  
21, rue du Christ-Roi  
Lévis, Qué.  
G6V 6E4

Madame,

Pour donner suite à l'entente de principe qui est intervenue le 24 février dernier à la séance de médiation tenue par Me Pierre Renaud, commissaire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, concernant le prolongement sud de la côte du Passage, je vous confirme l'acceptation par la Ville de Lévis des points discutés. Vous trouverez un plan en annexe, pour faciliter la compréhension de cette lettre, localisant certains items mentionnés dans la présente.

L'acceptation de ces compromis de médiation s'ajoute à toutes les mesures d'atténuation et de mitigation qui sont déjà prévues dans l'étude d'impact sur l'environnement et s'ajoute également à toutes les mesures de sécurité prévues à cette même étude concernant le passage à niveau du prolongement de la côte du Passage; lesquelles mesures de sécurité sont déjà supérieures aux normes reconnues par le ministère des Transports du Québec ainsi que par Transports Canada, et ce à travers la province et à travers le pays.

Voici donc les sujets sur lesquels nous nous sommes entendus et qui seront ajoutés à l'étude d'impact sur l'environnement pour en arriver à une entente:

- Patrimoine bâti: en vertu du règlement sur les démolitions, les immeubles résidentiels sont protégés pour le volet patrimonial. La maison sise au 15, rue des Prairies a été reconnue par la Ville de Lévis comme ayant un état d'authenticité excellent et sa valeur intrinsèque forte dans un milieu environnant moyen.
- Archéologie: une clause au devis de construction devra prévoir que sur une bande de 30 m au nord ainsi qu'au sud du ruisseau Rouge jusqu'au remblai de la voie ferrée et sur toute la largeur de l'emprise, des sondages archéologiques exploratoires conformément à la technique

d'échantillonnage archéologique décrite dans la lettre de M. Pierre Dumais, datée du 2 mars 1994.

- Aspect visuel: les terrains résidentiels qui seront contigus à l'emprise du chemin de fer devront avoir une profondeur de dix mètres de plus que la norme minimale de profondeur d'un terrain résidentiel. Cette bande additionnelle sera plantée d'arbres le long de l'emprise du chemin de fer.

Prévoir l'emprise de la rue de service, délimitant le secteur commercial et le secteur résidentiel, suffisamment large pour y permettre des plantations d'arbres. Ces plantations seront simples sur le côté commercial et double, en quinconce, sur le côté résidentiel de la rue. La rangée d'arbres longeant les résidences sera, si acceptable par les spécialistes, composée de conifères.

Egalement, il y aura plantation d'arbres au centre et sur chacun des cotés de la côte du Passage. La plantation du centre sera composée de conifères.

- Aspect sonore: réaliser une étude complémentaire (de simulation) dans le but de faire concevoir un écran tampon, là où requis, à la limite est du secteur commercial ou à la limite ouest du secteur résidentiel, afin d'en contrôler le bruit provenant de la zone commerciale.

La voie ferrée, étant plus élevée que la zone commercialo-industrielle située au sud du chemin de fer, agira comme écran tampon sonore afin de protéger la zone résidentielle. Il est important de mentionner que le règlement de zonage # 234 prévoit que tous les usagers industriels et commerciaux doivent contrôler les bruits qu'ils génèrent de façon à ce que les bruits ne soient pas entendus en dehors de la zone.

- Sécurité: une clôture devra être érigée dans l'emprise de la ligne de lot du C.N. qui est contiguë à la zone résidentielle.

Deux signaux avancés avec clignotants et panneaux seront installés dans l'emprise de la côte du Passage, au sud et au nord du chemin de fer, à une distance réglementaire telle qu'il sera convenu avec les autorités compétentes.

Trois signaux avancés avec clignotants et panneaux, pour le détournement des véhicules prioritaires et de la circulation automobile, seront installés aux endroits requis pour réorienter ces véhicules à

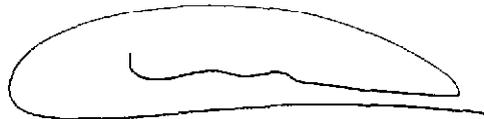
l'approche des trains. Ces signaux seront situés:

- 1.- sur la côte du Passage à l'intersection du boulevard Etienne Dallaire;
- 2.- sur la bretelle d'entrée des véhicules venant de l'autoroute Jean-Lesage, direction est, à l'intersection de côte du Passage et la voie de services nord;
- 3.- sur la route Kennedy, au sud de l'intersection, voie de services nord;

Compte tenu de l'entente intervenue en médiation devant Me Pierre Renaud, il est bien entendu qu'en contrepartie de ces engagements de la Ville, vous retirerez la demande d'audiences publiques que vous avez déposée auprès du ministre de l'Environnement.

Espérant ces précisions à votre satisfaction, veuillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.

Le directeur général,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping loop followed by a smaller, more detailed flourish.

Michel A. Thibault, ing.

MAT/lrb  
P.J.



---

## **Annexe 9**

# **La carte détaillant les points de l'entente**

**(présentée en troisième de couverture)**



---

**Annexe 10**

**La lettre de désistement de  
la requérante relativement  
à sa demande d'audience  
publique**



Québec, le 3 mars 1994

Monsieur Pierre Paradis  
Ministre  
Ministère de l'Environnement et de la Faune  
3900, rue Marly, 6<sup>e</sup> étage  
Sainte-Foy (Québec)  
G1X 4E4

OBJET : Prolongement de la côte du Passage et réaménagement des accès à  
l'autoroute Jean-Lesage, Lévis

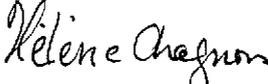
Monsieur le Ministre,

Suite à une médiation entre la Ville de Lévis et moi-même, requérante d'une demande  
d'audience publique, je tiens à vous informer de la situation suivante.

Cette médiation, menée par une commission du Bureau d'audiences publiques sur  
l'environnement, en est arrivée à un règlement satisfaisant. En l'occurrence, j'accepte la  
proposition déposée par la Ville de Lévis le 3 mars dernier, laquelle a fait l'objet d'un  
engagement clair de la part de la Ville à la réunion de ce même jour.

Dans ce contexte, je retire ma demande d'audience publique à la condition que les termes  
de l'entente précisés à la réunion conjointe de la commission du 3 mars 1994 soient  
respectés intégralement.

Je vous remercie, Monsieur le Ministre, de l'attention portée à ce dossier et je vous prie  
d'accepter mes salutations distinguées.

  
Hélène Chagnon  
Conseillère municipale  
Ville de Lévis

c.c. M<sup>e</sup> Pierre Renaud, commissaire, BAPE  
M. Michel A. Thibault, directeur général, Ville de Lévis