

Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes

Projet : Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis

Numéro de dossier : 3211-05-470

Liste par ministère ou organisme

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire	Date	Nbrepages
1.	Ministère des Affaires municipales et Habitation		Jean-Philippe Robin et Pierre Drouin	09/07/2020	2
2.	Ministère de la Sécurité publique		Éric Drolet	03/07/2020	2
3.	Ministère de la Culture et des Communications		Claude Rodrigue	23/07/2020	3
4.	Ministère des Transports		Maïra Beaudry et Mathieu Grondin	24/07/2020	5
5.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs		Jean-François Bergeron pour Monia Prévost	05/08/2020	2
6.	Ministère du Tourisme		Jérôme Laflamme et Véronique Brisson Duchesne	22/07/2020	2
7.	Ministère de la Santé et des Services sociaux		Johannie Drapeau et Julie Lambert	23/07/2020	6
8.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise	Anik Pagé, Claudia Murphy et Geneviève Laguë	23/07/2020	3
9.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise climatique - volet GES	Vincent Chouinard-Thibaudeau, Annie Roy et Carl Dufour	23/07/2020	2
10.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des politiques climatiques - volet adaptation aux changements climatiques	Marie-Ève Garneau, Julie Veillette et Denis Boutin	28/07/2020	4
11.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère - volet bruit	Vasilica Mereuta et Julien Hotton pour Christiane Jacques	27/07/2020	13
12.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de la protection des espèces et des milieux naturels - volet espèces menacées et vulnérables	Michèle Dupont-Hébert et Sylvain Dion	21/07/2020	2
13.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de la protection des espèces et des milieux naturels - volet plantes exotiques envahissantes	Yann Arlen-Pouliot et Sylvain Dion	21/07/2020	2
14.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique - volet aspects sociaux	Carl Ouellet et Geneviève Rodrigue	17/07/2020	3
15.					
16.					
17.					

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis	
Initiateur de projet	Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable	
Numéro de dossier	3211-05-470	
Dépôt de l'étude d'impact	2020/06/22	

Présentation du projet :

La Ville de Lévis, mandatée par la Société de transport de Lévis, entend mettre en place des mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture qui traverse dans l'axe est-ouest les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les mesures prioritaires doivent viser une amélioration notable de la performance du réseau de transport en commun. Les principales mesures consistent notamment à aménager des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture dans les pôles structurants les plus congestionnés identifiés au schéma d'aménagement. Un élargissement de la chaussée sera nécessaire pour l'aménagement de ces voies réservées en sus des voies existantes.

Le projet consiste donc à élargir le boulevard Guillaume-Couture et à aménager de nouvelles voies latérales réservées au transport en commun, dans chaque direction, à l'intérieur des deux tronçons les plus achalandés du boulevard Guillaume-Couture, soit:

Tronçon 1 – dans le pôle Chaudière : entre le chemin du Sault et la rue de Mercure (1,3km)

Tronçon 2 – dans le pôle Desjardins : entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer (1,7km)

Les tronçons du boulevard qui seront élargis et réaménagés pour accueillir des voies réservées comptent déjà par endroit cinq voies de circulation en section courante et, pour le reste, un minimum de quatre voies en section courante. Lorsque le réaménagement sera terminé, le boulevard comptera six voies de circulation en section courante dans les tronçons visés.

Selon les renseignements inscrits dans l'étude d'impact, les autorisations environnementales sont souhaitées en 2021 pour une construction débutant vers la fin de 2021 jusqu'en 2025, pour une mise en service graduelle à compter de 2023 jusqu'à une mise en service complète en 2025.

Présentation du répondant

Ministère ou organisme	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
Direction ou secteur	Direction régionale de la Chaudière-Appalaches
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	12 - Chaudière-Appalaches
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.

L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :

- Texte du commentaire :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Jean-Philippe Robin	Conseiller en aménagement du territoire		2020/07/09
Pierre Drouin	Directeur régional de la Chaudière-Appalaches		2020/07/09

Clause(s) particulière(s) :

2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

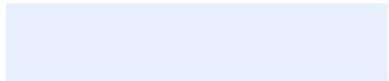
Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis	
Initiateur de projet	Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable	
Numéro de dossier	3211-05-470	
Dépôt de l'étude d'impact	2020/06/22	
Présentation du projet :		
<p>La Ville de Lévis, mandatée par la Société de transport de Lévis, entend mettre en place des mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture qui traverse dans l'axe est-ouest les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les mesures prioritaires doivent viser une amélioration notable de la performance du réseau de transport en commun. Les principales mesures consistent notamment à aménager des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture dans les pôles structurants les plus congestionnés identifiés au schéma d'aménagement. Un élargissement de la chaussée sera nécessaire pour l'aménagement de ces voies réservées en sus des voies existantes.</p> <p>Le projet consiste donc à élargir le boulevard Guillaume-Couture et à aménager de nouvelles voies latérales réservées au transport en commun, dans chaque direction, à l'intérieur des deux tronçons les plus achalandés du boulevard Guillaume-Couture, soit:</p> <p>Tronçon 1 – dans le pôle Chaudière : entre le chemin du Sault et la rue de Mercure (1,3km) Tronçon 2 – dans le pôle Desjardins : entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer (1,7km)</p> <p>Les tronçons du boulevard qui seront élargis et réaménagés pour accueillir des voies réservées comptent déjà par endroit cinq voies de circulation en section courante et, pour le reste, un minimum de quatre voies en section courante. Lorsque le réaménagement sera terminé, le boulevard comptera six voies de circulation en section courante dans les tronçons visés.</p> <p>Selon les renseignements inscrits dans l'étude d'impact, les autorisations environnementales sont souhaitées en 2021 pour une construction débutant vers la fin de 2021 jusqu'en 2025, pour une mise en service graduelle à compter de 2023 jusqu'à une mise en service complète en 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la Sécurité publique	
Direction ou secteur	Direction régionale de la sécurité civile de la Capitale Nationale, de la Chaudière-Appalaches et du Nunavik	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	12 - Chaudière-Appalaches	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.

L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :

- Texte du commentaire :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Éric Drolet	Directeur régional		2020/07/03
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement? Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

AVIS D'EXPERT
PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR
L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis	
Initiateur de projet	Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable	
Numéro de dossier	3211-05-470	
Dépôt de l'étude d'impact	2020/06/22	
Présentation du projet :		
<p>La Ville de Lévis, mandatée par la Société de transport de Lévis, entend mettre en place des mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture qui traverse dans l'axe est-ouest les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les mesures prioritaires doivent viser une amélioration notable de la performance du réseau de transport en commun. Les principales mesures consistent notamment à aménager des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture dans les pôles structurants les plus congestionnés identifiés au schéma d'aménagement. Un élargissement de la chaussée sera nécessaire pour l'aménagement de ces voies réservées en sus des voies existantes.</p> <p>Le projet consiste donc à élargir le boulevard Guillaume-Couture et à aménager de nouvelles voies latérales réservées au transport en commun, dans chaque direction, à l'intérieur des deux tronçons les plus achalandés du boulevard Guillaume-Couture, soit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tronçon 1 – dans le pôle Chaudière : entre le chemin du Sault et la rue de Mercure (1,3km) - Tronçon 2 – dans le pôle Desjardins : entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer (1,7km) <p>Les tronçons du boulevard qui seront élargis et réaménagés pour accueillir des voies réservées comptent déjà par endroit cinq voies de circulation en section courante et, pour le reste, un minimum de quatre voies en section courante. Lorsque le réaménagement sera terminé, le boulevard comptera six voies de circulation en section courante dans les tronçons visés.</p> <p>Selon les renseignements inscrits dans l'étude d'impact, les autorisations environnementales sont souhaitées en 2021 pour une construction débutant vers la fin de 2021 jusqu'en 2025, pour une mise en service graduelle à compter de 2023 jusqu'à une mise en service complète en 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la Culture et des Communications	
Direction ou secteur	Direction de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	12 - Chaudière-Appalaches	
Numéro de référence		

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

--	--	--

1. Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

<p>Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.</p>	<p>Choisir une des trois options suivantes: <i>L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité</i></p>
<p>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : 	<p>Patrimoine bâti / archéologie</p>
<ul style="list-style-type: none"> Référence à l'étude d'impact : 	<p>n/a</p>
<ul style="list-style-type: none"> Texte du commentaire : 	<p>Le ministère de la Culture et des Communications considère cette étude recevable conditionnellement à ce que le promoteur s'engage par écrit :</p> <ul style="list-style-type: none"> à préciser si des bâtiments seront démolis (partiellement ou en entier) lors de la réalisation du projet et à procéder à leur évaluation conformément aux Lignes directrices pour la prise en compte du patrimoine bâti dans le cadre de la production d'une étude d'impact sur l'environnement, le cas échéant. L'engagement écrit, la réponse du promoteur ainsi que l'évaluation patrimoniale, si requise, devront faire partie intégrante de l'étude d'impact et devront être déposés avant l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet, l'étude du patrimoine bâti étant nécessaire pour cette analyse. à mettre à jour l'étude de potentiel archéologique réalisée en 2013, afin de prendre en compte les composantes du projet actuel et d'évaluer l'impact du projet sur l'ensemble des deux tronçons définis comme secteurs d'étude. Précisons que la plus grande partie tracé du secteur 2 – Pôle Desjardins était exclue de l'étude de 2013 et n'a donc jamais été évaluée. L'engagement écrit ainsi que la version finale de l'étude de potentiel archéologique devront faire partie intégrante de l'étude d'impact et devront être déposés avant l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet, l'étude de potentiel archéologique étant nécessaire pour cette analyse.

--	--	--

AVIS D'EXPERT
PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR
L'ENVIRONNEMENT

	<ul style="list-style-type: none"> à présenter, en fonction des résultats de l'étude de potentiel finale, une stratégie d'intervention complète pour les zones de potentiel archéologique qui seront directement affectées par les travaux. Cette stratégie devra intégrer l'évaluation des impacts du projet sur le patrimoine archéologique, les biens archéologiques susceptibles d'être perturbés ou détruits, ainsi que le cadre d'intervention précisant les méthodologies préconisées et les mesures d'atténuation proposées.
--	---

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Claude Rodrigue	Directeur		2020-07-23
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		
Clause(s) particulière(s) :			

2. Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires	
<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	<p>Choisir une des trois options suivantes:</p> <p><i>L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet</i></p> <p>L'étude d'impact est recevable</p> <p><i>L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder l'initiateur doit répondre aux questions suivantes.</i></p>
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

--	--	--

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis	
Initiateur de projet	Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable	
Numéro de dossier	3211-05-470	
Dépôt de l'étude d'impact	2020/06/22	
<p>Présentation du projet :</p> <p>La Ville de Lévis, mandatée par la Société de transport de Lévis, entend mettre en place des mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture qui traverse dans l'axe est-ouest les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les mesures prioritaires doivent viser une amélioration notable de la performance du réseau de transport en commun. Les principales mesures consistent notamment à aménager des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture dans les pôles structurants les plus congestionnés identifiés au schéma d'aménagement. Un élargissement de la chaussée sera nécessaire pour l'aménagement de ces voies réservées en sus des voies existantes.</p> <p>Le projet consiste donc à élargir le boulevard Guillaume-Couture et à aménager de nouvelles voies latérales réservées au transport en commun, dans chaque direction, à l'intérieur des deux tronçons les plus achalandés du boulevard Guillaume-Couture, soit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tronçon 1 – dans le pôle Chaudière : entre le chemin du Sault et la rue de Mercure (1,3km) - Tronçon 2 – dans le pôle Desjardins : entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer (1,7km) <p>Les tronçons du boulevard qui seront élargis et réaménagés pour accueillir des voies réservées comptent déjà par endroit cinq voies de circulation en section courante et, pour le reste, un minimum de quatre voies en section courante. Lorsque le réaménagement sera terminé, le boulevard comptera six voies de circulation en section courante dans les tronçons visés.</p> <p>Selon les renseignements inscrits dans l'étude d'impact, les autorisations environnementales sont souhaitées en 2021 pour une construction débutant vers la fin de 2021 jusqu'en 2025, pour une mise en service graduelle à compter de 2023 jusqu'à une mise en service complète en 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère des Transports	
Direction ou secteur	Direction générale de la capitale et de l'est du Québec	
Avis conjoint	Direction générale territoriale de la Chaudière-Appalaches, Direction générale du transport terrestre des personnes, Direction générale de la Politique de mobilité durable et de l'électrification	
Région	12- Chaudière-Appalaches	
Numéro de référence		

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1. Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact	
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	<p>Choisir une des trois options suivantes:</p> <p><i>L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder l'initiateur doit répondre aux questions suivantes.</i></p>
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse	

environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées: 	<ul style="list-style-type: none"> Choix de la solution retenue Augmentation des déplacements Portrait et projection des déplacements futurs 8.3.1 Impact sur la qualité de l'air Transfert modal
<ul style="list-style-type: none"> Référence à l'étude d'impact: 	<ul style="list-style-type: none"> Sections 3.3 et 3.4 Sections 2.3.1 (p. 2-21 à 2-22), 2.3.2 (p. 2-23 à 2-29) et 2.3.3 (p. 2-29 à 2-32) Sections 3.3.2 (p. 3-5) et 4.5 (p. 4-13) et tableau 3.4 (p. 3-9). Tableau 8.3 - Données utilisées pour le calcul des GES Sections 2.5 (5.5.2.1) et 2.4 (objectifs du projet)
<ul style="list-style-type: none"> Texte du commentaire: 	<p>Les passages ci-dessous résument les différents commentaires reçus sur la question de l'achalandage actuel et futur :</p> <p><u>Étude d'achalandage</u> :</p> <p>De l'information additionnelle est requise pour le volet d'achalandage pour permettre d'apprécier le choix de la solution retenue. Ainsi, l'initiateur du projet doit présenter une étude d'achalandage du corridor d'étude (boulevard Guillaume-Couture sur 13,7 km) en support à la justification du choix de la solution retenue.</p> <p>Cette étude doit présenter l'état des déplacements en transport collectif dans le corridor projeté à trois périodes différentes, soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> la période 0 (situation initiale); la période 1 (première année complète d'opérations); la période 2 (10 à 15 ans après la première année complète d'opérations). <p>Les données doivent être présentées pour 24 heures et pour la période de pointe du matin (PPAM).</p> <p>L'exercice devra permettre d'identifier ou de documenter, sans s'y restreindre :</p> <ul style="list-style-type: none"> La codification de l'offre de services de TC (actuelle, projetée) : <ul style="list-style-type: none"> Codification des parcours (actuels et projetés) en fonction de l'achalandage par stations (montées, descentes); La capacité du réseau initial (période 0) à répondre à la demande de déplacements à moyen terme ; Le profil de charge incluant le point de charge maximal ; L'impact sur les usagers (pénalité pour correspondance, taux de correspondance : période 0, période 1); Le scénario de rabattement et le service requis à moyen terme pour répondre à la demande (passagers/heure, fréquence, capacité du matériel roulant) ;

	<ul style="list-style-type: none"> • Le transfert modal anticipé, etc. <p>Ces analyses devront également permettre de connaître :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'augmentation chiffrée prévue du nombre d'usagers du transport en commun à la suite de ce projet. • Le portait exact chiffré des déplacements futurs projetés sur le boulevard Guillaume-Couture pour tous les modes de transport ou les achalandages attendus. • le détail du calcul l'ayant mené à conclure à une augmentation de 57,3% de l'achalandage entre 2018 et 2036 (de 1 388 052 déplacements en 2018 à 2 182 716 déplacements en 2036). <p>Les hypothèses utilisées dans l'étude d'achalandage doivent être exposées dans l'étude d'impact.</p> <p><u>Analyse multicritères :</u> L'analyse multicritères avance que les trois solutions évaluées (BHNS, SRB et mesures prioritaires) présentent des gains positifs à ces niveaux. Un résumé présentant les estimations des gains devrait être accessible pour apprécier cette affirmation de l'initiateur.</p> <p><u>Transfert modal :</u> L'initiateur soulève à différentes reprises les objectifs et les cibles du gouvernement provincial et de la CMQ par rapport au transfert modal attendu dans les prochaines années vers les transports collectifs et actifs. Toutefois, l'étude d'impact n'établit pas d'objectif ou de cible de transfert modal pour le projet en question (section 2.4), ce qui apparaît important pour un projet de cette ampleur.</p>
• Thématiques abordées:	Activités en phase d'exploitation
• Référence à l'étude d'impact:	Section 6.4
• Texte du commentaire:	<p>L'initiateur du projet est invité à déposer un schéma d'exploitation synthétique.</p> <p>Le schéma d'exploitation doit présenter les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'amplitude horaire du service (heure de début-heure de fin) • L'intervalle projeté pour les périodes suivantes : <ul style="list-style-type: none"> – PPAM (6h00-8h59) – PPPM (15h00-17h59) – Heures creuses jour (9h00-14-59) – Heures creuses soir (18h00-fin du service) • La capacité du matériel roulant aux différentes périodes; • Le statut de la voie réservée en situation d'exploitation selon les périodes ci-dessus (site propre exclusif 24 heures, en période de pointe seulement et utilité en heures creuses si exclusive en période de pointe seulement).
• Thématiques abordées:	Profils en travers

<ul style="list-style-type: none"> • Référence à l'étude d'impact: 	Annexe 6.1
<ul style="list-style-type: none"> • Texte du commentaire: 	<p>En lien avec les interfaces Transport collectif-Transport actif, l'initiateur doit justifier l'option retenue.</p> <p>Les plans montrent des aires d'attente et des abribus en bordure de rue. La piste cyclable et le trottoir sont détournés vers l'arrière de ces zones d'arrêt, ce qui se défend bien pour le cycliste, qui est en transit, mais beaucoup moins pour le piéton. L'analyse d'impact devrait répondre aux questions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le trottoir étant séparé de la zone d'arrêt par la piste cyclable, est-ce que cela n'entraînera pas une percolation des piétons au travers la piste un peu partout pour atteindre ou quitter l'arrêt? • Le tracé dévié du trottoir vers la limite de l'emprise ne risque-t-il pas d'être peu respecté pour les piétons voulant se rendre à l'arrêt ou poursuivant leur chemin et cherchant à garder un déplacement rectiligne? Un tracé rectiligne du trottoir et un désaxement de la piste cyclable uniquement crée deux passages piétons en amont et en aval de la zone d'attente du bus, réduisant les zones de conflit et les rendant plus visibles, détectables par les cyclistes, notamment en raison des courbes de la piste cyclable à ces deux endroits. • Les piétons en transit représentent peu d'inconvénients dans la zone d'attente du bus; le Ministère souhaite connaître les raisons pour lesquelles la trajectoire du trottoir en ligne droite n'est pas poursuivie dans la zone d'attente de l'autobus. Cette zone est suffisamment grande et pourrait l'être encore davantage si on y ajoutait les 1,8 m du trottoir éliminé en limite d'emprise pour le combiner à l'aire d'attente; • Un parcours rectiligne du trottoir n'offrirait-il pas une plus grande facilité de déplacement pour les personnes avec un handicap visuel ou cognitif.
<ul style="list-style-type: none"> • Thématiques abordées: 	Réaménagement d'intersections
<ul style="list-style-type: none"> • Référence à l'étude d'impact: 	Section 6.2.2.1.3 et annexe 6.1
<ul style="list-style-type: none"> • Texte du commentaire: 	<p>Le boulevard Guillaume-Couture est sous la responsabilité du Ministère à l'ouest de l'intersection avec le chemin du Sault. Il est primordial que les voies de circulation soient bien alignées de part et d'autre de l'intersection entre le boulevard Guillaume-Couture et le chemin du Sault. Or, le plan de l'annexe 6.1 ne présente pas la géométrie exacte de l'intersection. Le Ministère ne peut donc pas juger, à cette étape, si le raccordement du boulevard avec la route actuelle est conforme aux normes. Le promoteur devra présenter un plan permettant de juger de la conformité de l'intersection.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Thématiques abordées: 	Présentation des projets actuels et futurs
<ul style="list-style-type: none"> • Référence à l'étude d'impact: 	Section 9.4.2
<ul style="list-style-type: none"> • Texte du commentaire: 	Le promoteur fait référence au réaménagement de la route

	<p>Monseigneur-Bourget, entre le boulevard Guillaume-Couture et l'autoroute 20. Cette route est sous la responsabilité du Ministère. Pour le moment, le Ministère n'a pas de projet de réaménagement sur cette route. Toutefois, la Ville avait déjà informé le Ministère de ses intentions à cet effet. Le Ministère est donc en attente de discussions plus formelles avec la Ville pour déterminer la nature des interventions sur cet axe.</p>		
• Thématiques abordées:	Électrification des autobus		
• Référence à l'étude d'impact:	Projets et aménagements connexes (section 2.2.4.2, p. 2-19)		
• Texte du commentaire:	<p>Dans l'étude d'impact, il est précisé, en ce qui a trait à l'électrification des autobus, que la STLévis prévoit « mettre en service des véhicules électriques graduellement à partir de 2025, en fonction de son calendrier de remplacement de sa flotte d'autobus ». Cependant, la STLévis attend « les conclusions de l'évaluation des besoins en autonomie des autobus électriques et de recharge au garage ».</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comme les technologies qui permettent à la STLévis d'électrifier les autobus existent déjà, pourquoi la STLévis doit-elle attendre les conclusions d'une évaluation des besoins en autonomie des autobus? • Pour quelles raisons la STLévis préconise-t-elle une approche graduelle ? En quoi cette approche graduelle est-elle nécessaire ? S'agit-il d'une question financière liée au coût? <p>Le Ministère souhaite que l'initiateur puisse expliquer ces aspects et documenter davantage ce remplacement graduel. À ce titre, le Ministère informe l'initiateur du projet que de nombreuses sociétés de transport urbain utilisent déjà des véhicules électriques. Cette technologie a donc fait ses preuves.</p>		
• Thématiques abordées:	Analyse avantages-coûts		
• Référence à l'étude d'impact:	Analyse avantages-coûts du projet, Section 6.5, p. 6-42		
• Texte du commentaire:	<p>Il est indiqué qu'il ressort de nombreux bénéfices économiques, environnementaux et sociaux en comparaison avec ses coûts de réalisation. L'initiateur devra fournir l'analyse avantages-coûts qui a été réalisée pour le projet (SNC-Lavalin 2020a) et indiquer les résultats dans la section 6.5 de l'étude d'impact.</p>		
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Maïra Beaudry	Coordonnatrice		2020-07-24
Mathieu Grondin	Directeur général		2020-07-24
Clause(s) particulière(s) :			
.			

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis	
Initiateur de projet	Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable	
Numéro de dossier	3211-05-470	
Dépôt de l'étude d'impact	2020/06/22	
Présentation du projet :		
<p>La Ville de Lévis, mandatée par la Société de transport de Lévis, entend mettre en place des mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture qui traverse dans l'axe est-ouest les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les mesures prioritaires doivent viser une amélioration notable de la performance du réseau de transport en commun. Les principales mesures consistent notamment à aménager des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture dans les pôles structurants les plus congestionnés identifiés au schéma d'aménagement. Un élargissement de la chaussée sera nécessaire pour l'aménagement de ces voies réservées en sus des voies existantes.</p> <p>Le projet consiste donc à élargir le boulevard Guillaume-Couture et à aménager de nouvelles voies latérales réservées au transport en commun, dans chaque direction, à l'intérieur des deux tronçons les plus achalandés du boulevard Guillaume-Couture, soit:</p> <p>Tronçon 1 – dans le pôle Chaudière : entre le chemin du Sault et la rue de Mercure (1,3km) Tronçon 2 – dans le pôle Desjardins : entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer (1,7km)</p> <p>Les tronçons du boulevard qui seront élargis et réaménagés pour accueillir des voies réservées comptent déjà par endroit cinq voies de circulation en section courante et, pour le reste, un minimum de quatre voies en section courante. Lorsque le réaménagement sera terminé, le boulevard comptera six voies de circulation en section courante dans les tronçons visés.</p> <p>Selon les renseignements inscrits dans l'étude d'impact, les autorisations environnementales sont souhaitées en 2021 pour une construction débutant vers la fin de 2021 jusqu'en 2025, pour une mise en service graduelle à compter de 2023 jusqu'à une mise en service complète en 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction de la gestion de la faune de la Capitale-Nationale-Chaudière-Appalaches	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	12 - Chaudière-Appalaches	
Numéro de référence	20200625-15	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.

L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Faune ichthyenne
- Référence à l'étude d'impact : Section 8.4.3.2 (page 8-40 à 8-43)

- Texte du commentaire : Section 9.3.2.6 (page 9-13 et 9-14)
Dans la description des impacts du projet sur la faune ichthyenne et son habitat, l'initiateur du projet mentionne que les impacts sont non significatifs puisqu'il n'y aura aucune perte d'habitat du poisson engendrée par le projet, uniquement une faible modification. Le MFFP rappelle à l'initiateur du projet que l'allongement des canalisations (ponceaux) sur les ruisseaux Cantin et à la Loupe, totalisant une superficie de 636 mètres carrés, constitue une perte nette permanente d'habitat. L'importance de la longueur des ponceaux s'apparente davantage à une canalisation et ces sections de cours d'eau ne seront plus utilisables par le poisson. Par conséquent, ces pertes d'habitat devront être compensées. Ainsi, l'initiateur du projet devra déposer un projet de compensation afin de pallier à la perte permanente d'habitat du poisson.
- Thématiques abordées : Faune ichthyenne
- Référence à l'étude d'impact : Tableau 8.2 (page 8-7)
Tableau 12.3 (page 12-12)
- Texte du commentaire : Les mesures d'atténuation proposées pour les travaux de ponceaux ne mentionnent pas le respect d'une période de restriction. Aucune mesure d'atténuation spécifique n'est identifiée non plus pour cette composante. Or, le MFFP rappelle à l'initiateur que selon les inventaires réalisés et les données historiques du MFFP, l'omble de fontaine est présent dans le ruisseau Cantin. Par conséquent, les travaux sur les cours d'eau devront être réalisés entre le 15 juin et le 15 septembre.
- Thématiques abordées : Herpétofaune
- Référence à l'étude d'impact : Section 5.4.2.1. pp. 5-51 à 5-57., carte 5-6 (p.5-37) et 5-7 (p.5-41),
- Texte du commentaire : Les habitats pour les espèces à statut précaire apparaissent marginaux, mais comme l'indique l'étude d'impact, certaines portions du tracé, particulièrement dans le Pôle Chaudière, à l'ouest du chemin du Sault et au nord du boulevard Guillaume-Couture, et au nord de Guillaume-Couture entre la rue Ernest-Lacasse et la rue de Mercure, présentent un habitat potentiel pour la couleuvre verte (*Opheodrys vernalis*). Un autre secteur, situé dans le Pôle Desjardins, présente aussi des caractéristiques propices, notamment, à la couleuvre verte. Selon les documents fournis par l'initiateur de dossier, un inventaire, incluant trois visites, a été réalisé en septembre 2016 et pour deux stations localisées dans le Pôle Chaudière. Le Pôle Desjardins n'a pas fait l'objet d'inventaires spécifiques. Toutefois, les mesures d'atténuation proposées pour le projet prennent d'emblée la présence de la couleuvre verte, faisant en sorte que la réalisation d'inventaires n'est pas requise pour juger de la recevabilité du projet. Ceci étant dit, le MFFP aimerait que le rapport sur les inventaires herpétologiques effectués au Pôle Chaudière soit déposé dans le dossier du projet.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Jean-François Bergeron <small>Cliquez ici pour entrer du texte.</small>	Coord. Environnement <small>Cliquez ici pour entrer du texte.</small>		5 août 2020 <small>Cliquez ici pour entrer une date.</small>
Monia Provost <small>Cliquez ici pour entrer du texte.</small>	Directrice <small>Cliquez ici pour entrer du texte.</small>		<small>Cliquez ici pour entrer une date.</small>

Clause(s) particulière(s) :

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	<p>Choisissez une réponse</p>
--	-------------------------------

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis	
Initiateur de projet	Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable	
Numéro de dossier	3211-05-470	
Dépôt de l'étude d'impact	2020/06/22	
Présentation du projet :		
<p>La Ville de Lévis, mandatée par la Société de transport de Lévis, entend mettre en place des mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture qui traverse dans l'axe est-ouest les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les mesures prioritaires doivent viser une amélioration notable de la performance du réseau de transport en commun. Les principales mesures consistent notamment à aménager des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture dans les pôles structurants les plus congestionnés identifiés au schéma d'aménagement. Un élargissement de la chaussée sera nécessaire pour l'aménagement de ces voies réservées en sus des voies existantes.</p> <p>Le projet consiste donc à élargir le boulevard Guillaume-Couture et à aménager de nouvelles voies latérales réservées au transport en commun, dans chaque direction, à l'intérieur des deux tronçons les plus achalandés du boulevard Guillaume-Couture, soit:</p> <p>Tronçon 1 – dans le pôle Chaudière : entre le chemin du Sault et la rue de Mercure (1,3km) Tronçon 2 – dans le pôle Desjardins : entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer (1,7km)</p> <p>Les tronçons du boulevard qui seront élargis et réaménagés pour accueillir des voies réservées comptent déjà par endroit cinq voies de circulation en section courante et, pour le reste, un minimum de quatre voies en section courante. Lorsque le réaménagement sera terminé, le boulevard comptera six voies de circulation en section courante dans les tronçons visés.</p> <p>Selon les renseignements inscrits dans l'étude d'impact, les autorisations environnementales sont souhaitées en 2021 pour une construction débutant vers la fin de 2021 jusqu'en 2025, pour une mise en service graduelle à compter de 2023 jusqu'à une mise en service complète en 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère du Tourisme	
Direction ou secteur	Direction de l'innovation et des politiques	
Avis conjoint	Avis conjoint à tout le ministère du Tourisme	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	S.O.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.

L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : S.O.
- Référence à l'étude d'impact : S.O.

- Texte du commentaire :

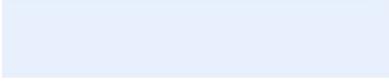
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Jérôme Laflamme	Conseiller en analyse stratégique		2020/07/16
Véronique Brisson Duchesne	Directrice		2020/07/22
Clause(s) particulière(s) :			

2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	<p>Choisissez une réponse</p>
--	-------------------------------

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis	
Initiateur de projet	Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable	
Numéro de dossier	3211-05-470	
Dépôt de l'étude d'impact	2020/06/22	
Présentation du projet :		
<p>La Ville de Lévis, mandatée par la Société de transport de Lévis, entend mettre en place des mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture qui traverse dans l'axe est-ouest les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les mesures prioritaires doivent viser une amélioration notable de la performance du réseau de transport en commun. Les principales mesures consistent notamment à aménager des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture dans les pôles structurants les plus congestionnés identifiés au schéma d'aménagement. Un élargissement de la chaussée sera nécessaire pour l'aménagement de ces voies réservées en sus des voies existantes.</p> <p>Le projet consiste donc à élargir le boulevard Guillaume-Couture et à aménager de nouvelles voies latérales réservées au transport en commun, dans chaque direction, à l'intérieur des deux tronçons les plus achalandés du boulevard Guillaume-Couture, soit:</p> <p>Tronçon 1 – dans le pôle Chaudière : entre le chemin du Sault et la rue de Mercure (1,3km) Tronçon 2 – dans le pôle Desjardins : entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer (1,7km)</p> <p>Les tronçons du boulevard qui seront élargis et réaménagés pour accueillir des voies réservées comptent déjà par endroit cinq voies de circulation en section courante et, pour le reste, un minimum de quatre voies en section courante. Lorsque le réaménagement sera terminé, le boulevard comptera six voies de circulation en section courante dans les tronçons visés.</p> <p>Selon les renseignements inscrits dans l'étude d'impact, les autorisations environnementales sont souhaitées en 2021 pour une construction débutant vers la fin de 2021 jusqu'en 2025, pour une mise en service graduelle à compter de 2023 jusqu'à une mise en service complète en 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la Santé et des Services sociaux	
Direction ou secteur	Direction de santé publique	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	12 - Chaudière-Appalaches	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : Détermination des enjeux 	

- Référence à l'étude d'impact : EIE Volume 1, p. 7-7 Section 7.4
 - Texte du commentaire : Le climat sonore ainsi que les objectifs rattachés devraient se retrouver dans l'enjeu acceptabilité sociale ou encore maintien de la qualité de vie ou protection de la santé publique, et non dans l'enjeu fluidité des déplacements et harmonisation au territoire et au paysage urbain. L'initiateur devrait considérer que les impacts du bruit se répercutent sur le milieu humain, et affectent la qualité de vie ainsi que la santé.

- Thématiques abordées : Climat sonore (phase de construction)

- Référence à l'étude d'impact : EIE Volume 1, p. 8-26 Section 8.3.4.2
 - Texte du commentaire : Afin de bien juger des impacts du projet sur l'environnement sonore en phase de construction, l'initiateur devrait :
 - préciser les niveaux de bruit qui seront émis par l'ensemble des activités de construction, en indiquant les différentes activités considérées, leurs niveaux de bruit à la source, ainsi que la durée d'exposition. Inclure l'impact du dynamitage sur le climat sonore.
 - préciser les milieux récepteurs et sensibles les plus touchés.
 - considérer l'impact du camionnage sur le site mais aussi hors-site au niveau du bruit, en particulier sur les trajets qui seront susceptibles d'être plus fréquemment utilisés.

Il est mentionné que les entrepreneurs seront contraints par contrat à respecter la réglementation sur les nuisances de la Ville de Lévis au niveau du bruit lors des travaux de construction. Ce règlement stipule qu'il est interdit de faire du bruit entre 20h00 et 7h00, à moins de situations d'exception devant être justifiées.

Précisez :

 - si les entrepreneurs seront soumis à cette réglementation pour toute la durée du projet ?
 - la nature des situations dérogatoires qui seront autorisées.

- Thématiques abordées : Climat sonore (phase de construction)
- Référence à l'étude d'impact : EIE Volume 1, p. 8-30 Section 8.3.4.3
 - Texte du commentaire : Il est mentionné que les niveaux de bruits seront encadrés, des mesures d'atténuation courantes sont prévues et les niveaux sonores feront l'objet d'un suivi afin de permettre une rétroaction auprès du milieu en cas de problématique.

Veillez préciser :

 - en quoi consistera le programme de suivi acoustique en phase de construction ?
 - quels seront les points de mesures et les activités ciblées ?
 - comment seront traitées les plaintes liées au bruit ?
 - quels seront les critères utilisés pour mettre en œuvre des mesures d'atténuation supplémentaires si les mesures d'atténuation courantes ne sont pas suffisantes ?
 - la liste des mesures d'atténuation qui seront utilisées pour diminuer l'exposition au bruit des résidents à proximité du chantier ?
 - les démarches d'information et de consultation qu'il prévoit mettre en œuvre au cours de la phase de construction ?

- Thématiques abordées : Qualité de l'air (phase de construction)
- Référence à l'étude d'impact : EIE, Volume 1, p.8-10 et 8-11 Section 8.3.1.2
 - Texte du commentaire : L'étude d'impact semble peu considérer les impacts de l'augmentation du trafic sur certaines voies en périphérie des travaux au niveau de la qualité de l'air.

Veuillez considérer les impacts d'une augmentation de la circulation sur la qualité de l'air pour les secteurs qui seront affectés, en particulier pour les poussières générées et transportées dans le voisinage et sur les parcours empruntés par les camions.
- Thématiques abordées : Perturbation de la circulation\ sécurité de la population (phase de construction)
- Référence à l'étude d'impact : EIE, Volume 1, p. 8-71 Section 8.5.4.3
 - Texte du commentaire : La Ville de Lévis étudie présentement différents scénarios afin d'assurer le franchissement des secteurs en travaux en tout temps pour les véhicules, autobus, véhicules d'urgence, piétons et cyclistes. Des mesures d'atténuation sont prévues.

Veuillez préciser :

- quels seront les moyens utilisés pour communiquer l'information sur les détours et autres entraves à la population ?

- si un suivi des incidents routiers ou accidents lors de la phase de construction est envisagé par l'initiateur afin de pouvoir mettre en place des mesures correctrices si nécessaire ?
- Thématiques abordées : Dynamitage (phase de construction)
- Référence à l'étude d'impact : EIE Volume 1 p. 8-10 Section 8.3.1.2
 - Texte du commentaire : L'initiateur mentionne que du dynamitage pourrait être effectué à certains endroits et qu'un plan particulier d'encadrement devra être mis en place.

-Précisez s'il y a un engagement de la Ville de Lévis à faire respecter la norme BNQ 1809-350 *Travaux de construction – Excavation par sautage – Prévention des intoxications par monoxyde de carbone*. Il n'y a pas mention de cette norme dans l'étude d'impact. Nous sommes d'avis que cette norme doit être intégrée.

-Décrire les mesures de surveillance et de prévention qui seront appliquées pour prévenir les risques d'infiltration de monoxyde de carbone dans les résidences et les bâtiments, ainsi que pour prévenir la projection de débris sur les terrains résidentiels avoisnants, lors d'activité de dynamitage.
- Thématiques abordées : Infrastructure/Gaz naturel
- Référence à l'étude d'impact : EIE Volume 1, p. 5-87, Section 5.5.4.5
 - Texte du commentaire : On mentionne la présence de conduites souterraines de gaz naturel. Veuillez préciser les risques potentiels dans le contexte des travaux et comment ceux-ci seront intégrés au plan des mesures d'urgence. Quels seront les impacts potentiels sur la population, le rayon d'impact et les mesures de mitigation retenues ?
- Thématiques abordées : Climat sonore (phase exploitation)
- Référence à l'étude d'impact : Étude d'impact sonore (annexe 5.19)
 - Texte du commentaire : Pour l'analyse des effets à la santé liés à l'exposition au bruit, nous recommandons à l'initiateur de considérer les critères de bruit de l'OMS pour évaluer la gêne causée par le bruit. Ces critères ont fait récemment l'objet d'une revue par Martin et coll. (2015). À titre d'exemple, le tableau suivant extrait de ce document résume les critères proposés par l'OMS :

Période	Environnement spécifique	Effet sur la santé	Niveau moyen (L _{Aeq})
Jour	Zone résidentielle (à l'extérieur)	<ul style="list-style-type: none"> Gêne (nuisance) sérieuse; jour et soirée Gêne (nuisance) modérée; jour et soirée 	<ul style="list-style-type: none"> 55 (L_{Aeq} 16h) 50 (L_{Aeq} 16h)
Nuit	Zone résidentielle (à l'extérieur)	Troubles du sommeil : <ul style="list-style-type: none"> Valeur cible intermédiaire 1 (milieu urbain déjà bruyant) Valeur cible intermédiaire 2 (autres milieux résidentiels) 	<ul style="list-style-type: none"> 55 (L_{nuit ext}) 40 (L_{nuit ext})

Également, l'émergence du bruit ou *l'indice du bruit émergent*, devrait aussi être considéré dans l'évaluation de l'impact du projet sur le climat sonore. Selon l'INSPQ (2015), cet indicateur est celui qui permet le mieux de considérer la condition sonore de chaque milieu ainsi que l'impact de l'ajout de sources de bruit, tant dans les milieux calmes que dans les milieux déjà bruyants.

De plus, en conformité avec la directive du MELCC, les valeurs des points de mesure devraient aussi être présentées sous forme graphique en y illustrant les indices L_{Aeq} 24h, L_{Aeq} 16h (jour) et L_{Aeq} 8h (nuit). En complément, l'indice L_{den} (indice nuit et jour) devrait aussi être calculé et présenté sous forme graphique. Cet indicateur tient compte de la plus grande nuisance ressentie et de la nécessité du repos en soirée ou pendant la nuit en intégrant une pondération différente pour chaque période (Martin et coll., 2015).

Ainsi, l'initiateur devrait :

- fournir une carte des isophones associées au milieu récepteur, avec les valeurs de bruit pour le jour (L_{Aeq} 16h) et pour la nuit (L_{Aeq} 8h), en présentant également les valeurs d'isophones inférieures à 55 dBA.

- identifier sur les cartes des isophones les bâtiments publics (ex. : établissements de santé, écoles, garderies, etc.) considérés comme des récepteurs sensibles.

- identifier les endroits dans le milieu récepteur où les recommandations de l'OMS sont dépassées, en incluant, s'il y a lieu, les futurs projets de développement immobilier connus jusqu'à maintenant.

- Thématiques abordées : Climat sonore (phase exploitation)
- Référence à l'étude d'impact : EIE Volume 1 p. 8-29 Section 8.3.4.2
 - Texte du commentaire : On observe un niveau de gêne moyen et fort pour les 2 tronçons, pour le climat sonore de référence ainsi que pour le climat sonore projeté.

Veillez préciser si le climat sonore projeté considère l'effet de rapprochement de certains bâtiments de la voie de circulation en certains endroits du tronçon (emprise élargie), faisant en sorte que l'exposition au bruit des résidences ou immeubles existants touchés par des modifications de cette nature pourrait augmenter par rapport à la situation initiale ? Si cet élément n'a pas été considéré, est-ce que l'impact sonore négatif maximum anticipé dans chaque tronçon est toujours jugé comme n'excédant pas le niveau faible ? Justifiez.

Également, la position des stations et des arrêts d'autobus doit être pris en compte dans la modélisation du climat sonore projeté, en particulier pour les récepteurs sensibles, compte tenu des niveaux de bruit plus élevés susceptibles d'être générés lors des arrêts et des départs d'autobus. Est-ce que cet élément a été pris en compte? Si ce n'est pas le cas, l'initiateur doit présenter une nouvelle modélisation du climat sonore actuel et projeté qui tient compte de la position des stations et des arrêts d'autobus prévus sur le parcours.

De plus, compte tenu que les niveaux sonores actuels et projetés indiquent déjà des niveaux de gêne fort pour plusieurs récepteurs sensibles, l'initiateur devrait prévoir et intégrer dans la conception du projet des mesures d'atténuation qui permettront de réduire les niveaux de bruit existants. Nous invitons l'initiateur à présenter et à évaluer l'impact des mesures et des aménagements qui permettraient d'améliorer la qualité de vie des résidents actuellement exposés à des niveaux de gêne fort. À cet effet, nous le référons au guide « *Meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie* » réalisé par l'[INSPQ](#).

- Thématiques abordées : DJME pour calcul du climat sonore projeté
- Référence à l'étude d'impact : EIE Volume 1, p.8-11 Section 8.3.1.2 et étude d'impact sonore (annexe 5.19 p.17)
 - Texte du commentaire : Il est mentionné à la page 8-11 que *les projections de développement et des besoins en déplacement, les scénarios futurs laissent voir que les DJME sont appelés à croître sur le boulevard*. Dans l'étude d'impact sonore (annexe 5.19 p. 17), il est projeté que les DJME atteignent 16 982 véhicules en direction ouest et jusqu'à 13 248 véhicules en direction est.

-Est-ce que ces valeurs sont cohérentes par rapport à celles présentées dans l'étude d'impact du prolongement de la rue Saint-Omer à Lévis ? Expliquez les concordances et les différences observées entre ces 2 études.
- Thématiques abordées : Analyse des impacts
- Référence à l'étude d'impact : EIE Volume 1, p. 8.26 Section 8.3.4
 - Texte du commentaire : L'impact du projet sur le climat sonore devrait être traité dans la section 8.5 *Impact sur le milieu humain*, au point 8.5.3 *Impact sur la qualité de vie, la santé physique et psychosociale*. L'initiateur pourrait-il considérer que les impacts du bruit se répercutent sur le milieu humain, et peut affecter la qualité de vie ainsi que la santé de la population ?
- Thématiques abordées : Acquisition de la nouvelle emprise
- Référence à l'étude d'impact : EIE Volume 1, p. 8.55 Section 8.5.2.2
 - Texte du commentaire : On dénombre 51 lots qui seront affectés par des acquisitions et il semble que la Ville et le BMD travaillent encore à diminuer ce besoin d'acquisitions. L'initiateur mentionne que les propriétaires visés par les acquisitions de terrains seront compensés adéquatement, selon les règles d'indemnisation en vigueur en matière d'expropriation.

Pour la phase d'acceptabilité, pour les 2 tronçons concernés, veuillez préciser le nombre définitif de lots affectés par des modifications, leur vocation respective ainsi que la nature (expropriation, acquisition d'une bande de terrain, etc.) et l'ampleur des modifications (superficie).

-Comment l'initiateur compte informer les personnes touchées de leurs recours légaux ? Est-ce que ces informations seront facilement trouvables ou accessibles (ex. sur le site internet de la Ville, dépliant, etc.) ?
- Thématiques abordées : Îlots de chaleur urbains
- Référence à l'étude d'impact : EIE Volume 1, p. 8-95 Section 8.6.1.4
 - Texte du commentaire : Comme les 2 tronçons du projet transitent dans des zones où il y a présence d'îlots de chaleur urbains, même si certaines mesures d'atténuation seront appliquées au projet comme par exemple la végétalisation des surfaces lorsque c'est possible, précisez dans quelle mesure l'albédo et les propriétés thermiques ont été considérés dans le choix des matériaux qui seront utilisés pour le projet (ex. abris-bus, piste cyclable, trottoir, etc.).
- Thématiques abordées : Impacts cumulatifs (phase de construction)
- Référence à l'étude d'impact : EIE Volume 1, p. 9-47 Section 9.5.3
 - Texte du commentaire : On mentionne qu'une planification adéquate des travaux permettra de réduire les impacts négatifs temporaires craints. Comment l'initiateur compte s'y prendre pour faire une planification adéquate des travaux ? Qu'est-ce que ça implique ? Quels éléments sont considérés ? Donnez des exemples si possible et s'il y a lieu.

- Thématiques abordées : Suivi environnemental/climat sonore (phase d'exploitation)
- Référence à l'étude d'impact : EIE Volume 1, p. 11-6, Section 11.3.2
 - Texte du commentaire : Pourquoi un suivi du climat sonore avant la mise en service complète des 2 tronçons n'a pas été considéré ? L'initiateur ne pourrait-il pas faire un suivi d'une section de tronçon qui est terminée afin de pouvoir mettre en place des mesures d'atténuation à intégrer au reste du projet en cas de problématique ? Il est plus facile et moins coûteux de mettre en place des mesures d'atténuation du bruit en amont d'un projet que par la suite.
- Thématiques abordées : Références
- Référence à l'étude d'impact :
 - Texte du commentaire : Berglund, B.; T. Lindwall & D.H. Schwela (eds.) (1999). *Guidelines for Community Noise*. World Health Organization, Geneva, 1999, 159 p. <http://www.who.int/docs-tore/peh/noise/guidelines2.html>
 - Martin, R., Deshaies, P., Poulin, M. (2015). Avis sur une politique sur le bruit environnemental : pour des environnements sonores sains. Québec, Institut national de santé publique du Québec. https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/2048_politique_lutte_bruit_environmental.pdf
 - Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (2006). *Note d'instructions 98-01 sur le bruit des sources fixes*. Gouvernement du Québec, 9 juin, 23 p.
 - Ministère de la Santé et des Services sociaux (2012). *Les intoxications au monoxyde de carbone et les travaux de sautage. Guide de pratiques préventives 2012*. Ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec, Direction des communications, Québec, 50 p. <http://publications.msss.gouv.qc.ca/acrobat/f/documentation/2011/11-203-03F.pdf>
 - World Health Organization (WHO) (2009). *Night noise guidelines for Europe*. World Health Organization (WHO) Regional Office for Europe, Copenhagen, Denmark, 162 p. http://www.euro.who.int/data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Johannie Drapeau	Conseillère en santé environnementale		2020/07/23
Julie Lambert	Adjointe à la directrice de santé publique, services maladies infectieuses		2020/07/23

Clause(s) particulière(s) :

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis	
Initiateur de projet	Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable	
Numéro de dossier	3211-05-470	
Dépôt de l'étude d'impact	2020/06/22	
Présentation du projet :		
<p>La Ville de Lévis, mandatée par la Société de transport de Lévis, entend mettre en place des mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture qui traverse dans l'axe est-ouest les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les mesures prioritaires doivent viser une amélioration notable de la performance du réseau de transport en commun. Les principales mesures consistent notamment à aménager des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture dans les pôles structurants les plus congestionnés identifiés au schéma d'aménagement. Un élargissement de la chaussée sera nécessaire pour l'aménagement de ces voies réservées en sus des voies existantes.</p> <p>Le projet consiste donc à élargir le boulevard Guillaume-Couture et à aménager de nouvelles voies latérales réservées au transport en commun, dans chaque direction, à l'intérieur des deux tronçons les plus achalandés du boulevard Guillaume-Couture, soit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tronçon 1 – dans le pôle Chaudière : entre le chemin du Sault et la rue de Mercure (1,3km) - Tronçon 2 – dans le pôle Desjardins : entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer (1,7km) <p>Les tronçons du boulevard qui seront élargis et réaménagés pour accueillir des voies réservées comptent déjà par endroit cinq voies de circulation en section courante et, pour le reste, un minimum de quatre voies en section courante. Lorsque le réaménagement sera terminé, le boulevard comptera six voies de circulation en section courante dans les tronçons visés.</p> <p>Selon les renseignements inscrits dans l'étude d'impact, les autorisations environnementales sont souhaitées en 2021 pour une construction débutant vers la fin de 2021 jusqu'en 2025, pour une mise en service graduelle à compter de 2023 jusqu'à une mise en service complète en 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	
Direction ou secteur	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Chaudière-Appalaches	
Avis conjoint	Secteur hydrique et naturel, secteur industriel, secteur municipal	
Région	12-Chaudière-Appalaches	
Numéro de référence	3211-12-01-00470-02	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1. Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact	
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise	<i>L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle</i>

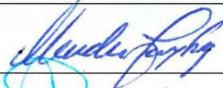
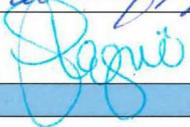
AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	<i>doit aborder l'initiateur doit répondre aux questions suivantes.</i>
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
• Thématiques abordées :	Milieus humides et hydriques
• Référence à l'étude d'impact :	p. 8-37, section 8.4.2.2
• Texte du commentaire :	<p>1- Les travaux impliqueront la destruction de 41,7 m² dans le marécage MH05 sans préciser l'impact que cela aura sur le drainage du milieu résiduel. Veuillez détailler les mesures qui seront mises en places afin d'assurer la pérennité du milieu MH05.</p> <p>2- Au niveau des travaux sur les différents ponceaux dans les cours d'eau, veuillez détailler si ces derniers sont allongés suite aux travaux et si des impacts sont anticipés dans les cours d'eau, le cas échéant.</p> <p>3- L'étude ne précise pas si des impacts temporaires sont prévus, lors de la réalisation des travaux. Veuillez décrire s'il y aura des impacts temporaires dans les milieux humides et hydriques. Si oui, veuillez détailler les mesures prévues afin de remettre en état les 3 niveaux de ces milieux reliées à l'hydrologie, la végétation et les sols.</p>
• Thématiques abordées :	Sols contaminés
• Référence à l'étude d'impact :	Description du projet
• Texte du commentaire :	<p>4- Il n'est pas possible d'identifier chacun des terrains ou lots qui feront l'objet d'un changement d'usage même partiel, les bandes de terrains rachetées pour élargir les voies de circulations. Il y a seulement une mention dans l'annexe 5.5 <i>CES Phase II</i>, qu'aucune Activité listée à l'annexe III du RPRT n'a été identifiée directement sur le site (conclusion), toutefois advenant l'élargissement des voies du boulevard Guillaume-Couture sur des terrains limitrophes ayant des activités visées à l'annexe III du RPRT, celui-ci serait visé par la section IV de la LQE (recommandations). Il faut connaître les terrains limitrophes où il y aura élargissements de la voie afin de déterminer s'ils sont soumis à la section IV de la LQE.</p> <p>5- La caractérisation présentée à l'annexe 5.5 est réalisée pour présenter le présent projet, lequel est soumis à une autorisation en vertu de la LQE. La caractérisation a révélé la présence de contaminants en concentrations supérieures aux critères de l'annexe I du RPRT, conséquemment, l'inscription d'un avis de contamination</p>

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

	est requise conformément aux dispositions de l'article 31.58 de la LQE. Or, il n'y a aucune recommandation en ce sens dans la caractérisation et l'étude d'impact ne fait aucune mention à cet égard. Le requérant devait, dès qu'informé, faire inscrire un avis de contamination au registre foncier et en transmettre une copie au ministère.		
• Thématiques abordées :	Municipal		
• Référence à l'étude d'impact :	Général		
• Texte du commentaire :	<p>Rappel – Commentaire</p> <p>Les mesures proposées pour la gestion des eaux pluviales (notamment ce qui est proposé dans le document de Tetra Tech à l'annexe 5.3 de l'ÉI) devront faire l'objet d'une autorisation en vertu du 3e paragraphe du 1er alinéa de l'article 22 de la LQE.</p> <p>Il y a la présence de matières résiduelles à deux endroits dans l'étude Terrapex phase 2 (annexe 5.5 de l'ÉI). Si des travaux ont lieu à ces endroits, une autorisation en vertu du 9e paragraphe du 1er alinéa de l'article 22 de la LQE sera requise.</p>		
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Anik Pagé	B.Sc., M.Sc.		23/07/2020
Claudia Murphy	ing,		23 juillet 2020
Geneviève Laguë	ing,		23/07/2020
Clause(s) particulière(s) :			

2. Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires	
<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les</p>	<p>Choisir une des trois options suivantes:</p>

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis	
Initiateur de projet	Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable	
Numéro de dossier	3211-05-470	
Dépôt de l'étude d'impact	2020/06/22	

Présentation du projet :

La Ville de Lévis, mandatée par la Société de transport de Lévis, entend mettre en place des mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture qui traverse dans l'axe est-ouest les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les mesures prioritaires doivent viser une amélioration notable de la performance du réseau de transport en commun. Les principales mesures consistent notamment à aménager des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture dans les pôles structurants les plus congestionnés identifiés au schéma d'aménagement. Un élargissement de la chaussée sera nécessaire pour l'aménagement de ces voies réservées en sus des voies existantes.

Le projet consiste donc à élargir le boulevard Guillaume-Couture et à aménager de nouvelles voies latérales réservées au transport en commun, dans chaque direction, à l'intérieur des deux tronçons les plus achalandés du boulevard Guillaume-Couture, soit :

Tronçon 1 – dans le pôle Chaudière : entre le chemin du Sault et la rue de Mercure (1,3 km)

Tronçon 2 – dans le pôle Desjardins : entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer (1,7 km)

Les tronçons du boulevard qui seront élargis et réaménagés pour accueillir des voies réservées comptent déjà par endroit cinq voies de circulation en section courante et, pour le reste, un minimum de quatre voies en section courante. Lorsque le réaménagement sera terminé, le boulevard comptera six voies de circulation en section courante dans les tronçons visés.

Selon les renseignements inscrits dans l'étude d'impact, les autorisations environnementales sont souhaitées en 2021 pour une construction débutant vers la fin de 2021 jusqu'en 2025, pour une mise en service graduelle à compter de 2023 jusqu'à une mise en service complète en 2025.

Présentation du répondant

Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Direction ou secteur	Direction de l'expertise climatique
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	Vous devez choisir une région administrative
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.

L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

Le présent avis vise à commenter le rapport d'étude d'impact pour le volet portant sur les émissions de GES.

- Thématiques abordées : Bilan des émissions de GES du projet/ Quantification des émissions de GES, éléments manquants
- Référence à l'étude d'impact : 8.3.1.2 Description des impacts
Phase de construction/ Phase d'exploitation
- Texte du commentaire : Quelles sont les émissions de GES pour les phases de construction et d'exploitations du projet ?
 - l'initiateur doit considérer et quantifier, le cas échéant, les sources d'émissions de GES présentées dans l'avis de la DEC du 16 octobre 2018;
 - les réductions doivent être présentées sur une base annuelle en précisant la durée de chacune des phases;
 - l'initiateur doit présenter l'ensemble des documents relatifs aux calculs des émissions de GES (rapports, méthodologies de calculs, hypothèses, fichiers de calculs, références, etc.).
- Thématiques abordées : Mesures d'atténuation
- Référence à l'étude d'impact : 8.3.1.3 Évaluation de l'importance des impacts
8.6.1.1 Lutte contre les changements climatiques et réduction des GES
8.6.1.2 Plan de réduction des GES de la Ville de Lévis
- Texte du commentaire : Quelles seraient des mesures d'atténuation additionnelles ou des précisions sur des mesures visant la réduction des émissions de GES pour les phases de construction et d'exploitations du projet ?
 - dans quelle mesure l'initiateur pourrait envisager l'utilisation d'équipements électriques pour la phase de construction ?
 - l'initiateur pourrait préciser les exigences environnementales l'initiateur pourrait préciser les exigences environnementales du Cahier des charges et devis généraux qui viseront la réduction des émissions de GES ;
 - l'initiateur peut-il préciser le renouvellement progressif attendu pour des autobus électriques ?
 - quelles seraient les autres mesures visant à accroître l'utilisation du transport en commun et ou du transport actif, notamment en lien avec des actions du plan de réduction des GES de la Ville de Lévis, au-delà de 2021, que l'initiateur prévoit mettre œuvre ?

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Vincent Chouinard-Thibaudeau	Ingénieur		2020/07/23
Annie Roy	Coordonnatrice		Cliquez ici pour entrer une date.
Carl Dufour	Directeur		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?	Choisissez une réponse
---	------------------------

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis	
Initiateur de projet	Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable	
Numéro de dossier	3211-05-470	
Dépôt de l'étude d'impact	2020/06/22	
Présentation du projet :		
<p>La Ville de Lévis, mandatée par la Société de transport de Lévis, entend mettre en place des mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture qui traverse dans l'axe est-ouest les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les mesures prioritaires doivent viser une amélioration notable de la performance du réseau de transport en commun. Les principales mesures consistent notamment à aménager des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture dans les pôles structurants les plus congestionnés identifiés au schéma d'aménagement. Un élargissement de la chaussée sera nécessaire pour l'aménagement de ces voies réservées en sus des voies existantes.</p> <p>Le projet consiste donc à élargir le boulevard Guillaume-Couture et à aménager de nouvelles voies latérales réservées au transport en commun, dans chaque direction, à l'intérieur des deux tronçons les plus achalandés du boulevard Guillaume-Couture, soit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tronçon 1 – dans le pôle Chaudière : entre le chemin du Sault et la rue de Mercure (1,3km) - Tronçon 2 – dans le pôle Desjardins : entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer (1,7km) <p>Les tronçons du boulevard qui seront élargis et réaménagés pour accueillir des voies réservées comptent déjà par endroit cinq voies de circulation en section courante et, pour le reste, un minimum de quatre voies en section courante. Lorsque le réaménagement sera terminé, le boulevard comptera six voies de circulation en section courante dans les tronçons visés.</p> <p>Selon les renseignements inscrits dans l'étude d'impact, les autorisations environnementales sont souhaitées en 2021 pour une construction débutant vers la fin de 2021 jusqu'en 2025, pour une mise en service graduelle à compter de 2023 jusqu'à une mise en service complète en 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC)	
Direction ou secteur	Direction des politiques climatiques	
Avis conjoint		
Région		
Numéro de référence		

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1. Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact	
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante,	Choisir une des trois options suivantes:

AVIS D'EXPERT

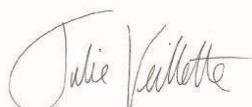
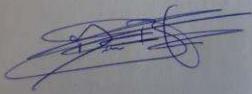
PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

<p>selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.</p>	<p><i>L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet</i></p>
<p>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : 	<p>Considération des changements climatiques</p>
<ul style="list-style-type: none"> Référence à l'étude d'impact : 	<p>Sections 7.3.5; 8.6.1.3; 8.6.1.4; 12.4 et 12.8</p>
<ul style="list-style-type: none"> Texte du commentaire : 	<p>L'étude d'impact examine de manière satisfaisante les effets des changements climatiques sur le projet et le milieu d'implantation. De plus, des mesures d'adaptation appropriées sont mises en place pour diminuer les risques associés aux changements climatiques lorsque pertinent.</p> <p>L'initiateur de projet a clairement identifié la lutte contre les changements climatiques au nombre des six enjeux de réalisation pour le projet (p.311/1287). Conséquemment, les nouvelles infrastructures ont été planifiées afin d'être résilientes aux changements climatiques. Une analyse des impacts et des risques des changements climatiques pour le projet a donc été réalisée afin de prévoir des mesures d'adaptation à intégrer au projet (p. 405/1287). L'ensemble des résultats obtenus sont présentés dans le Tableau 8.29 (p.407/1287) qui comprend:</p> <ul style="list-style-type: none"> Les impacts actuels et anticipés des changements climatiques dans le sud du Québec qui sont susceptibles d'influencer le projet, déclinés selon trois variables climatiques, soit précipitations, température et vents; Les conséquences possibles des changements climatiques sur le milieu; Les impacts pressentis sur le projet et les composantes vulnérables aux changements climatiques; Les mesures d'adaptation prévues au projet et les critères de conception retenus pour tenir compte de l'effet des changements climatiques, soit une (1) méthode de gestion adaptée aux eaux de pluie de ruissellement; (2) une capacité augmentée des infrastructures dans la captation des eaux de pluie; et

	<p>(3) la mise en place de mesures/plans d'urgence lors d'évènement météorologiques extrêmes.</p> <p>Îlots de chaleur urbain De plus, la section 8.6.1.4 (p.409-411/1287) traite spécifiquement des mesures prises pour atténuer l'impact des îlots de chaleur urbain qui sont présents dans le milieu d'implantation du projet. Elles consistent en la préservation d'espaces boisés en rive du boulevard et l'aménagement de banquette le long du boulevard qui comprennent des espaces de verdure, des plantations d'arbres et d'arbustes.</p> <p>Zones inondables Enfin, les infrastructures prévues ont été modifiées pour réduire les risques associés aux zones inondables situées dans le pôle Chaudière (chenal principal du ruisseau Cantin et le ruisseau à La Loupe, p.144/1287). Essentiellement, la capacité des ouvrages de traversée des cours d'eau a été augmentée et des modifications ont été apportées à la géométrie du projet pour favoriser le maintien d'espaces verts (Tableau 8.29).</p> <p>Prochaine étape: La conception détaillée Afin d'accroître la résilience du projet aux changements climatiques, il est souhaitable qu'à l'étape de la conception détaillée l'initiateur vérifie la disponibilité des cartes de zones inondables en climat futur et, le cas échéant, qu'il révise et ajuste au besoin la conception du projet en fonction de ces nouvelles informations.</p> <p>Également, la DPC souhaite informer l'initiateur qu'une bonne pratique afin d'évaluer les risques causés par les changements climatiques pour un projet consiste à présenter les projections climatiques pour la région d'implantation dans un horizon temporel futur. Dans le cas présent, il est approprié de s'intéresser à l'horizon 2050 puisque la durée de vie du projet est de 2026 à 2055 (p.507/1285). Idéalement, ces projections climatiques doivent provenir d'au moins deux scénarios d'émissions de gaz à effet de serre, soit minimalement RCP 4.5 et RCP 8.5 (RCP pour <i>Representative Concentration Pathways</i>), afin d'être en mesure d'évaluer avec plus de confiance à quoi pourrait ressembler le climat futur. Pour ce faire, on peut utiliser l'outil « Portraits climatiques » d'Ouranos disponible au https://www.ouranos.ca/portraitsclimatiques/#/.</p>
--	--

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Marie-Ève Garneau	Conseillère		28 juillet 2020
Julie Veillette	Coordonnatrice des avis d'expert		28 juillet 2020
Denis Boutin	Directeur par intérim		28 juillet 2020
Clause(s) particulière(s) :			

2. Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires									
<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	<p>Choisir une des trois options suivantes:</p> <p><i>L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet</i></p> <p>L'étude d'impact est recevable</p> <p><i>L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder l'initiateur doit répondre aux questions suivantes.</i></p>								
<p>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p>									
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : 									
<ul style="list-style-type: none"> Référence à l'étude d'impact : 									
<ul style="list-style-type: none"> Texte du commentaire : 									
<p>Signature(s)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nom</th> <th>Titre</th> <th>Signature</th> <th>Date</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4" style="height: 20px;"></td> </tr> </tbody> </table>		Nom	Titre	Signature	Date				
Nom	Titre	Signature	Date						

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis	
Initiateur de projet	Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable	
Numéro de dossier	3211-05-470	
Dépôt de l'étude d'impact	2020/06/22	
Présentation du projet :		
<p>La Ville de Lévis, mandatée par la Société de transport de Lévis, entend mettre en place des mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture qui traverse dans l'axe est-ouest les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les mesures prioritaires doivent viser une amélioration notable de la performance du réseau de transport en commun. Les principales mesures consistent notamment à aménager des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture dans les pôles structurants les plus congestionnés identifiés au schéma d'aménagement. Un élargissement de la chaussée sera nécessaire pour l'aménagement de ces voies réservées en sus des voies existantes.</p> <p>Le projet consiste donc à élargir le boulevard Guillaume-Couture et à aménager de nouvelles voies latérales réservées au transport en commun, dans chaque direction, à l'intérieur des deux tronçons les plus achalandés du boulevard Guillaume-Couture, soit:</p> <ul style="list-style-type: none">- Tronçon 1 – dans le pôle Chaudière : entre le chemin du Sault et la rue de Mercure (1,3km)- Tronçon 2 – dans le pôle Desjardins : entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer (1,7km) <p>Les tronçons du boulevard qui seront élargis et réaménagés pour accueillir des voies réservées comptent déjà par endroit cinq voies de circulation en section courante et, pour le reste, un minimum de quatre voies en section courante. Lorsque le réaménagement sera terminé, le boulevard comptera six voies de circulation en section courante dans les tronçons visés.</p> <p>Selon les renseignements inscrits dans l'étude d'impact, les autorisations environnementales sont souhaitées en 2021 pour une construction débutant vers la fin de 2021 jusqu'en 2025, pour une mise en service graduelle à compter de 2023 jusqu'à une mise en service complète en 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	MELCC	
Direction ou secteur	DAPQA	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03	
Numéro de référence	3211-05-470	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1. Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact	
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante,	<i>L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité</i>

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.			
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
• Thématiques abordées :	Climat sonore		
• Référence à l'étude d'impact :	PR3.1 Étude d'impact sur l'environnement , sous-chapitre 8.3.4		
• Texte du commentaire :	Le contenu de l'étude proposé est recevable. Toutefois, nous souhaitons obtenir une analyse additionnelle selon les valeurs guides sur le bruit routier de l'OMS (2018) pour le bruit initial et le bruit en exploitation.		
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Vasilica Mereuta	Ing., M.ing., PMP		2020-07-27
Julien Hotton pour Christiane Jacques	Directrice adjointe		2020-07-27
Clause(s) particulière(s) :			

2. Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?	Choisir une des trois options suivantes: <i>L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet</i> L'étude d'impact est recevable <i>L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder l'initiateur doit répondre aux questions suivantes.</i>
---	--

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

• Thématiques abordées :			
• Référence à l'étude d'impact :			
• Texte du commentaire :			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		
Clause(s) particulière(s) :			

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3. Avis d'acceptabilité du projet	
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?	Choisir une des trois options suivantes: <i>Le projet est acceptable tel que présenté</i> <i>Le projet est acceptable, conditionnellement à l'obtention des éléments ci-dessous</i> <i>Le projet n'est pas acceptable, tel que présenté</i>
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Justification:

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		

Clause(s) particulière(s) :

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

1. Objet de la demande

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, Madame Marie-Ève Fortin, Directrice de l'évaluation environnementale des projets terrestres. (DÉEPT) du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) a sollicité, dans sa demande du 25 juin 2020, la Direction adjointe des politiques de la qualité de l'atmosphère (DAPQA) sur la recevabilité du volet sonore du projet cité en rubrique.

2. Description du projet

Le projet prévoit des mesures prioritaires pour le transport collectif sur le boulevard Guillaume-Couture proposé conjointement par la Société de transport de Lévis (STLévis) et par la Ville de Lévis.

Le projet consiste donc pour l'essentiel à élargir le boulevard Guillaume-Couture et à aménager de nouvelles voies latérales réservées au transport en commun, dans chaque direction, à l'intérieur des deux tronçons les plus achalandés du boulevard Guillaume-Couture.

Le boulevard Guillaume-Couture est déjà un milieu fortement bâti avec des propriétés privées en rive et qui possède une fréquentation élevée en raison des différents usages qui se trouvent de part et d'autre.

Les travaux de construction devraient commencer en 2021 selon un calendrier par tronçon et partie de tronçons qui reste à détailler en vue d'une mise en service graduelle à compter de 2023 jusqu'à une mise en service complète en 2025, soit à la fin de la période de construction.

3. Règlementation applicable

Le règlement RV-2010-09-41 sur les nuisances, la paix, l'ordre, le bon gouvernement, le bien-être général, la sécurité et les animaux de la Ville de Lévis (Ville de Lévis, 2010) stipule à l'article 9.4 : « Constitue une nuisance et est interdit le fait par toute personne : [...] lors de l'exploitation, de la conduite ou de l'exercice d'une industrie, d'un commerce, d'un métier ou d'une occupation quelconque, de faire ou laisser faire du bruit d'une façon à incommoder le repos, le confort ou le bien-être du voisinage ou d'une partie de celui-ci » Le règlement RV-2010-09-41 ne spécifie toutefois pas de critère sonore quantitatif.

Commentaire DAPQA:

Les valeurs guides sur le bruit routier de l'OMS (2018) pour le bruit initial et le bruit en exploitation et la politique « Limites et lignes directrices préconisés par le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction » (2007) s'appliquent également.

4. Climat sonore actuelle

Une étude sectorielle a été produite par SNC-Lavalin afin de déterminer le climat sonore actuel et celui projeté à la suite de la réalisation du projet à l'intérieur longueurs maximales des deux tronçons ciblés (SNC-Lavalin GEM Québec inc 2020a).

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Ces tronçons totalisent environ 4,4 km et ont été découpés de la manière suivante:

- › Tronçon 1 - Pôle Chaudière entre le chemin du Sault et la rue de Mercure;
- › Tronçon 2 - Pôle Desjardins : – Partie 1 entre la route Monseigneur-Bourget et la rue Saint-Omer – Partie 2 entre la rue Saint-Omer et le boulevard Alphonse-Desjardins – Partie 3 entre le boulevard Alphonse-Desjardins et la route du Président-Kennedy – Partie 4 entre la route du Président-Kennedy et à Charles-Rodrigue.

On y retrouve principalement des zones urbanisées sensibles au bruit telles que définies dans la Politique sur le bruit routier du MTQ et dans la directive du MELCC, soit des zones regroupant les éléments bâtis dont les usages sont sensibles au bruit (p.ex. résidences, hôpitaux, CPE, écoles, etc.). Les informations tirées de cette étude, de même que celles reçues de la Ville de Lévis en regard de l'exercice de caractérisation du climat sonore réalisé préalablement pour le projet du SRB Québec-Lévis en 2017 (qui inclut les deux tronçons du présent projet sur le territoire de Lévis) ont servi à compléter la description du climat sonore initial.

Zone d'étude sonore

L'environnement sonore d'un milieu est le résultat du cumul des sons provenant généralement d'une multitude de sources, proches ou éloignées, possédant chacune des caractéristiques distinctes de stabilité, de durée et de contenu. Les activités du projet susceptibles de produire des impacts sonores auprès de récepteurs jugés sensibles situés en périphérie du site du projet sont des bruits de construction (découlant de la machinerie et des travaux), puis en phase d'exploitation, la circulation des autobus sur les nouvelles voies réservées aménagées. La description du climat sonore qui prévaut actuellement dans la zone d'étude locale avant toute modification que pourrait occasionner l'implantation du projet (c.-à.d. climat sonore initial) est donc présentée en s'appuyant sur la note Traitement des plaintes sur le bruit et exigences aux entreprises qui le génère du MELCC, la Politique sur le bruit routier du MTQ et la directive du MELCC émise pour le projet.

En fonction de l'exercice de caractérisation du boulevard et des usages présents de part et d'autre, la zone d'étude sonore du projet porte principalement sur la première rangée de construction et d'habitations et autres éléments dont les usages sont sensibles au bruit, attenants au boulevard Guillaume-Couture. Cette façon de faire permet de cibler les secteurs où des impacts sonores significatifs sont anticipés puisqu'il est peu probable qu'un impact sonore significatif en lien avec le projet survienne aux résidences et récepteurs les plus éloignées de la première rangée construite du boulevard, si celles de la première rangée ne subissent pas elles-mêmes un impact sonore significatif. Toutefois, advenant le cas où des impacts sonores significatifs sont anticipés dans certains de ces secteurs, la zone d'impact sonore de ces secteurs sera élargie jusqu'à 2 km afin de quantifier le nombre d'éléments sensibles au bruit touchés et ainsi permettre d'élaborer potentiellement des mesures d'atténuation pour ces secteurs.

Description du milieu récepteur à l'intérieur de la zone d'étude sonore À l'intérieur de la zone d'étude sonore, on note la présence de différents éléments sensibles au bruit. Le tableau 1 décrit ces éléments sensibles par tronçon et partie de tronçon lorsque requis.

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Secteur	Tronçon	Infrastructure routière	Récepteur sensible
Chaudière	1	<ul style="list-style-type: none"> › 2 voies de circulation routière dans chaque direction › Vitesse limitée à 50 km/h › 4 feux de circulation › Revêtement en asphalte 	<ul style="list-style-type: none"> › Résidences unifamiliales › Résidences multi-logements › École secondaire de l'Aubier › Centre de formation professionnelle Gabriel-Rousseau › École Vision Rive-Sud › Centre d'éducation des adultes des Navigateurs › CLSC Saint-Romuald › Camping La Relâche
Desjardins	2 (partie T4)	<ul style="list-style-type: none"> › 2 voies de circulation routière dans chaque direction › Vitesse limitée à 50 km/h › 4 feux de circulation › Revêtement en asphalte 	<ul style="list-style-type: none"> › Résidences unifamiliales › Résidences multi-logements
	2 (partie T3)	<ul style="list-style-type: none"> › 2 voies de circulation routière dans chaque direction › Vitesse limitée à 50 km/h › 3 feux de circulation › Revêtement en asphalte 	<ul style="list-style-type: none"> › Résidences unifamiliales › Résidences multi-logements
	2 (partie T2)	<ul style="list-style-type: none"> › 2 voies de circulation routière dans chaque direction › Vitesse limitée à 50 km/h › 3 feux de circulation › Revêtement en asphalte 	<ul style="list-style-type: none"> › Résidences multi-logements › Club de Golf de Lévis › CPE La Chiffonnelle › École secondaire Pointe-Lévy
	2 (partie T1)	<ul style="list-style-type: none"> › 2 voies de circulation routière dans chaque direction › Vitesse limitée à 50 km/h › 4 feux de circulation › Revêtement en asphalte 	<ul style="list-style-type: none"> › Résidences unifamiliales › Résidences multi-logements › École Îlot-des-Appalaches › Garderie le Château des Petits Anges › Lieu historique national des Forts-de-Lévis

Tableau 1 Récepteurs sensibles dans la zone d'étude sonore

La caractérisation du climat sonore actuel, vise à établir le portrait du climat sonore initial avant le projet, par le biais de relevés sonores dans la zone d'étude sonore. Dans un premier temps, des relevés sonores sont utilisés. Ceux-ci ont été réalisés dans différentes zones sensibles au bruit attenantes aux tronçons du boulevard Guillaume-Couture visés par le projet, simultanément à des comptages de circulation à certains endroits. Les mesures sonores ont été réalisées telles que le préconise la méthodologie du MTQ, tout en respectant la directive du MELCC sur les positions des points récepteurs à l'intérieur de la zone d'étude sonore retenue. Cet inventaire de départ correspond à une mesure du bruit à un instant précis, T, soit celui des relevés sonores. Par la suite, sur la base de cet inventaire, un modèle numérique est développé, reproduisant les caractéristiques du milieu rencontrées à l'instant T, soit les mêmes conditions de circulation routière, le même milieu physique, etc. Les résultats des relevés sonores à l'instant T sont alors comparés aux résultats du modèle numérique de l'instant T. Si ces deux derniers concordent, le modèle est dit validé. Une fois que le modèle est validé, on peut alors procéder à l'étape suivante soit la modélisation du climat sonore à l'année de référence (dit le climat sonore initial), soit l'année du début du projet selon les données de circulation en DJME pour cette année de référence. Il s'agit donc de simuler les niveaux sonores actuels générés par la circulation routière le long des tronçons visés par le projet.

AVIS D'EXPERT

**PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR
L'ENVIRONNEMENT**



Fig. Point de relevé sonore dans le tronçon Chaudière



Fig. Point de relevé sonore dans le tronçon Desjardins

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Récepteur	Adresse	Date et heure de début	Durée T (h)	Niveau $L_{Aeq, T}$ (dBA)
P26	1355, boulevard Guillaume-Couture	16-10-2012 18 h 00	24	55
P36	15, rue Vallée	17-10-2012 20 h 00	24	59
P37	45, rue Delisle	15-11-2012 11 h 20	1	52
P38	73, rue Châteaubriand	15-11-2012 12 h 35	1	49
P39	5701, boulevard Guillaume-Couture	15-11-2012 13 h 55	1	66
P40	5805, boulevard Guillaume-Couture	14-11-2012 22 h 00	24	67
P41	6795, rue Alfred-Pellan	17-10-2012 11 h 25	1	52
P42	88, rue du Serrurier	23-10-2012 9 h 30	1	45
P43	7005, rue Louise-Carrier	23-10-2012 9 h 30	1	59
P44	7190, boulevard Guillaume-Couture	22-10-2012 19 h 00	24	66

Tableau 2. Résultats de mesures du climat sonore

Afin d'évaluer l'impact sonore du Projet, une modélisation numérique a été développée à l'aide du logiciel SoundPLAN® (version 8.1) intégrant le modèle de prévision sonore Traffic Noise Model (TNM) de la Federal Highway Administration. Pour vérifier la validité du modèle de calcul, une simulation numérique a d'abord été réalisée en considérant les résultats des comptages de circulation réalisés lors de la campagne de mesures, ainsi que le milieu physique existant. À partir de cette simulation, les niveaux calculés ont été comparés aux niveaux sonores mesurés dans ces mêmes conditions. L'écart moyen calculé à partir des résultats des relevés sonores et de la modélisation est de 0,1 dBA et la moyenne de la valeur absolue des écarts est de 2,1 dBA. Ces écarts sont jugés acceptables puisqu'ils sont inférieurs à la valeur cible habituelle de 3 dBA. Le modèle est donc validé. Pour l'évaluation du climat sonore de référence, une modélisation numérique a été réalisée en intégrant au modèle validé les données de circulation (DJME) de l'année de référence, soit 2019. Ces DJME sont présentés dans le tableau 5.43. de l'étude. Les vitesses de circulation considérées sont les vitesses réelles affichées.

Les résultats du climat sonore de référence sont présentés sous forme d'isophones (55 (vert), 60(jaune) et 65 (rouge)dBA, LAeq 24h) sont présentés dans la figure suivante :

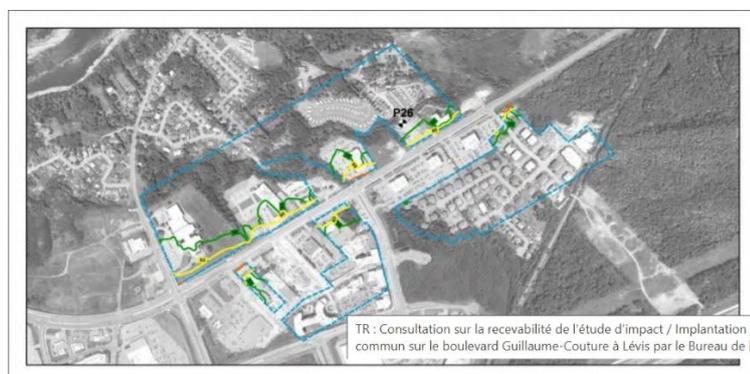


Fig. Isophone du climat sonore de référence secteur Chaudière

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT



Fig. Isophone du climat sonore de référence secteur Desjardins (secteur 1)



Fig. Isophone du climat sonore de référence secteur Desjardins (secteur 2)

En fonction des niveaux sonores calculés par le biais des modélisations précédentes, le tableau 3 est utilisé pour qualifier le climat sonore de référence et le climat sonore projeté. Il est basé sur le paramètre sonore employé par le MTQ, soit le niveau de bruit continu équivalent sur une période de 24 heures ($L_{Aeq,24h}$) et quantifie le niveau de gêne comme suit (tableau 4).

Niveau de bruit $L_{Aeq,24h}$ (dBA)	Niveau de gêne
$L_{Aeq,24h} \leq 55$	Acceptable
$55 < L_{Aeq,24h} \leq 60$	Faible
$60 < L_{Aeq,24h} < 65$	Moyen
$65 \leq L_{Aeq,24h}$	Fort

Tableau 3. Qualification du climat sonore

Le MTQ, dans sa Politique sur le bruit routier (MTMDET, 1998), considère qu'une voie de circulation existante devient une contrainte majeure à l'occupation du sol lorsque le niveau de bruit $L_{Aeq,24h}$ égale ou dépasse, dans une zone sensible au bruit, la limite de 65 dBA. Le climat sonore est considéré

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

acceptable lorsque le niveau LAeq,24h est inférieur ou égal à 55 dBA. En appliquant ces critères au niveau sonore initial obtenu, le tableau 5.45 de l'étude effectue le bilan des niveaux de gênes actuels.

Secteur	Tronçon	Climat sonore de référence	
		LAeq 24h (dBA)	Niveau de gêne
Chaudière	T9	66	Fort
Desjardins	T4	66	Fort
	T3	69	Fort
	T2	63	Moyen
	T1	66	Fort

Tableau 4 Qualification du climat sonore de référence

Les critères et les enjeux environnementale retenus pour l'évaluation des solutions pour le climat sonore.

La configuration latérale est celle retenue pour la réalisation du projet.

Climat sonore pendant la phase de construction :

La période des travaux génère des dérangements qui auront un impact négatif temporaire et localisés principalement pour la population riveraine et les propriétaires en rives.

Différentes **mesures d'atténuation** sont déjà prévues à la section 8.3.4.2 de l'étude et visent à réduire les impacts temporaires négatifs du projet sur la qualité de vie, la santé physique et psychosociale lors de la phase de construction.

Commentaire DAPQA :

Le programme de surveillance environnemental et les mesures d'atténuation présentées à la section 8.3.4.2 de l'étude pour la phase de construction sont jugés conformes à ceux prévus à la politique « Limites et lignes directrices préconisés par le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction » (2007).

Les objectifs du MELCC applicables au bruit émis par le chantier de construction seront intégrés aux devis du projet. Des relevés sonores seront effectués à des points représentatifs pendant les principales phases du chantier. Dans l'éventualité d'une plainte ou de dépassement du niveau sonore, les activités en cause seront évaluées et des mesures d'atténuation raisonnables et de suivi seront prises pour limiter le plus possible d'éventuels dépassements.

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Climat sonore pendant la phase d'exploitation

Un **programme ponctuel de suivi du climat sonore** sera réalisé lors de la phase d'exploitation du projet afin de suivre l'évolution des impacts sonores découlant du projet. Considérant que la phase d'exploitation (mise en service complète des deux tronçons) est prévue pour 2025, des mesures de bruit (relevé sonore d'une période de 24h) accompagnées d'un comptage de circulation sur le boulevard Guillaume Couture (réalisé sur une période de 24 heures) seront réalisées **un an après la mise en service** à l'intérieur des deux tronçons affectés par le projet à des endroits représentatifs des zones sensibles au bruit et selon l'évolution des constructions en rive du boulevard. Une seconde campagne de mesures de bruit (sur une période de 24 heures) accompagnée d'un comptage de circulation (sur une période de 24 heures) aura **lieu 5 ans après la mise en service**. L'évaluation des résultats permettra de proposer, si requis, des méthodes d'atténuation additionnelles lorsque possible et selon les situations problématiques.

Advenant des problématiques de **plaintes répétitives de bruit** dans un secteur donné, des mesures de bruit pourraient être réalisées ponctuellement et l'analyse permettra de déterminer si **des mesures d'atténuation additionnelles sont possibles et requises**. **Le rapport de suivi du climat sonore sera déposé au MELCC dans les 4 mois suivant la date de réalisation des relevés sonores et des comptages routiers pour chacune des campagnes de mesure.**

Commentaire DAPQA :

Le programme de surveillance environnemental et les mesures d'atténuation pendant la phase d'exploitation sont jugés conformes à ceux prévus à la Note 98-01 (2006).

5. Conclusion

Le contenu de l'étude proposé est recevable. Toutefois, nous souhaitons obtenir une analyse additionnelle selon les valeurs guides sur le bruit routier de l'OMS (2018) pour le bruit initial et le bruit en exploitation.

L'application des recommandations suivantes par le STLévis et la Ville de Lévis seront exigées à l'acceptabilité du projet :

- 1. Rendre disponible les résultats de l'étude et des programmes de suivi 1 an et 5 ans aux initiateurs des autres projets connexes (Tunnel Québec - Lévis et projet tramway), afin que soit analysé l'effet cumulatif sur le climat sonore de la zone d'étude. De cette manière, des mesures d'atténuations appropriées pourront être prises par les initiateurs des 2 autres projets, ceci afin d'assurer un niveau sonore conforme aux normes en vigueur pour les années à venir.**
- 2. Réaliser un comptage des véhicules 10 ans après la mise en service du projet.**

Référence :

- (1) PR3.1 – VILLE DE LÉVIS. Étude d'impact sur l'environnement des mesures prioritaires pour le transport collectif sur le boulevard Guillaume-Couture, juin 2020, 1287 pages.*
- (2) PR3.2 – VILLE DE LÉVIS. Étude d'impact sur l'environnement des mesures prioritaires pour le transport collectif sur le boulevard Guillaume-Couture – Volume 2 annexes, juin 2020, 771 pages*

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

- (3) *Limites et lignes directrices préconisés par le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction , 2007, MELCC*
- (4) *Politique sur le bruit routier, 1998, MTQ*
- (5) Les valeurs guides sur le bruit routier de l'OMS, 2018

Vasilica Mereuta, ing., M.ing., PMP

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis	
Initiateur de projet	Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable	
Numéro de dossier	3211-05-470	
Dépôt de l'étude d'impact	2020/06/22	
Présentation du projet :		
<p>La Ville de Lévis, mandatée par la Société de transport de Lévis, entend mettre en place des mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture qui traverse dans l'axe est-ouest les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les mesures prioritaires doivent viser une amélioration notable de la performance du réseau de transport en commun. Les principales mesures consistent notamment à aménager des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture dans les pôles structurants les plus congestionnés identifiés au schéma d'aménagement. Un élargissement de la chaussée sera nécessaire pour l'aménagement de ces voies réservées en sus des voies existantes.</p> <p>Le projet consiste donc à élargir le boulevard Guillaume-Couture et à aménager de nouvelles voies latérales réservées au transport en commun, dans chaque direction, à l'intérieur des deux tronçons les plus achalandés du boulevard Guillaume-Couture, soit:</p> <p>Tronçon 1 – dans le pôle Chaudière : entre le chemin du Sault et la rue de Mercure (1,3km) Tronçon 2 – dans le pôle Desjardins : entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer (1,7km)</p> <p>Les tronçons du boulevard qui seront élargis et réaménagés pour accueillir des voies réservées comptent déjà par endroit cinq voies de circulation en section courante et, pour le reste, un minimum de quatre voies en section courante. Lorsque le réaménagement sera terminé, le boulevard comptera six voies de circulation en section courante dans les tronçons visés.</p> <p>Selon les renseignements inscrits dans l'étude d'impact, les autorisations environnementales sont souhaitées en 2021 pour une construction débutant vers la fin de 2021 jusqu'en 2025, pour une mise en service graduelle à compter de 2023 jusqu'à une mise en service complète en 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	
Direction ou secteur	Direction de la protection des espèces et des milieux naturels	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	12 - Chaudière-Appalaches	
Numéro de référence	BDEI 651	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : Espèces menacées et vulnérables Référence à l'étude d'impact : V/R 3211-05-470 / N/R BDEI-651 	

• Texte du commentaire :

Les commentaires de la Direction de la protection des espèces et des milieux naturels (DPEMN) portent sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS).

RENSEIGNEMENTS FOURNIS EFMVS

L'initiateur du projet a adressé une requête au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) le 17 mai 2019. Des inventaires floristiques ont été réalisés en septembre et octobre 2016 (espèces floristiques estivales tardives et automnales) et en mai et juillet 2019 (espèces floristiques printanières, estivales précoces et estivales) (EI. P. 5-46).

Les inventaires réalisés en automne 2016 ont permis d'identifier la matteuccie fougère-à l'autruche (*Matteuccia struthiopteris*), une espèce vulnérable à la récolte, à proximité de la limite est du pôle Chaudière. Les inventaires réalisés en mai 2019 ont permis de confirmer la présence de matteuccie fougère-à-l'autruche dans la ZIA du pôle Chaudière (carte 5-6) (EI. P. 5-47).

ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR LES EFMVS ET MESURES D'ATTÉNUATION COURANTES/PARTICULIÈRES

L'initiateur mentionne que les espèces floristiques à statut particulier ont été exclues de l'analyse des impacts puisque la seule espèce floristique à statut particulier observée est la matteuccie fougère-à-l'autruche et elle ne possède pas de statut de protection légale en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*. De plus, la colonie observée compte approximativement 7 000 individus, alors la perte de quelques plants n'affectera pas l'intégrité de la population (EI. P. 8-32).

CONCLUSION

Après analyse, la DPEMN considère l'étude d'impact recevable et le projet acceptable à l'égard de la composante des espèces menacées ou vulnérables. Ainsi, à moins de nouveaux développements dans ce dossier, vous n'avez plus à nous considérer lors des étapes ultérieures de consultation.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Michèle Dupont-Hébert au 418 521-3907, poste 4416.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Michèle Dupont-Hébert	Chargé de projets à la protection des espèces floristiques menacées ou vulnérables		2020/07/15
Sylvain Dion	Directeur de la protection des espèces et des milieux naturels		2020/07/21
Clause(s) particulière(s) :			

2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	<p>Choisissez une réponse</p>
--	-------------------------------

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis	
Initiateur de projet	Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable	
Numéro de dossier	3211-05-470	
Dépôt de l'étude d'impact	2020/06/22	
Présentation du projet :		
<p>La Ville de Lévis, mandatée par la Société de transport de Lévis, entend mettre en place des mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture qui traverse dans l'axe est-ouest les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les mesures prioritaires doivent viser une amélioration notable de la performance du réseau de transport en commun. Les principales mesures consistent notamment à aménager des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture dans les pôles structurants les plus congestionnés identifiés au schéma d'aménagement. Un élargissement de la chaussée sera nécessaire pour l'aménagement de ces voies réservées en sus des voies existantes.</p> <p>Le projet consiste donc à élargir le boulevard Guillaume-Couture et à aménager de nouvelles voies latérales réservées au transport en commun, dans chaque direction, à l'intérieur des deux tronçons les plus achalandés du boulevard Guillaume-Couture, soit:</p> <p>Tronçon 1 – dans le pôle Chaudière : entre le chemin du Sault et la rue de Mercure (1,3km) Tronçon 2 – dans le pôle Desjardins : entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer (1,7km)</p> <p>Les tronçons du boulevard qui seront élargis et réaménagés pour accueillir des voies réservées comptent déjà par endroit cinq voies de circulation en section courante et, pour le reste, un minimum de quatre voies en section courante. Lorsque le réaménagement sera terminé, le boulevard comptera six voies de circulation en section courante dans les tronçons visés.</p> <p>Selon les renseignements inscrits dans l'étude d'impact, les autorisations environnementales sont souhaitées en 2021 pour une construction débutant vers la fin de 2021 jusqu'en 2025, pour une mise en service graduelle à compter de 2023 jusqu'à une mise en service complète en 2025.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	
Direction ou secteur	Direction de la protection des espèces et des milieux naturels	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	12 - Chaudière-Appalaches	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : Espèces (plantes) exotiques envahissantes Référence à l'étude d'impact : 3211-05-470 / BDEI651 	

• Texte du commentaire :

RENSEIGNEMENTS FOURNIS PAR L'INITIATEUR DU PROJET

Cinq plantes exotiques envahissantes (PEE) ont été répertoriées lors des inventaires biologiques effectués en mai et en juillet 2019 sur les deux sites du projet : l'alpiste roseau, le roseau commun, la salicaire commune, la renouée du Japon et l'érable à Giguère (p. 5-51). Les résultats des inventaires sont clairement représentés sur les cartes 5.6 et 5.7. La renouée du Japon et l'érable à Giguère ne sont pas présents dans la zone d'impact directe.

ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR LES PLANTES EXOTIQUES ENVAHISSANTES ET MESURES D'ATTÉNUATION PROPOSÉES

L'initiateur évalue l'impact sur les EEE aux pages 8-43 à 8-46 et décrit les mesures d'atténuation courantes qui seront mises en place (tableau 8.2). Ces mesures d'atténuation courantes ne concernent pas uniquement que les EEE, mais les mesures M1, M6, M8 et EE1 à EE5 s'y appliquent plus spécifiquement.

L'initiateur propose aussi une gestion *in situ* des sols contenant des EEE :

- Procéder si possible à un traitement aux pesticides seulement dans la zone des travaux situées à l'extérieur des milieux humides et hydriques avant le décapage de ces sols de manière à limiter la quantité de EEE à gérer. Selon le *Code de gestion des pesticides du Québec* l'utilisation de pesticides est en effet interdite dans les milieux humides et hydriques. Comme la partie des milieux humides directement touchée par les travaux est vouée à être détruite, cette option devrait être considérée. Si ce point n'est pas accepté par le MELCC, la suite de la séquence pourrait tout de même être maintenue et permettre une gestion adéquate.
- Mise en pile *in situ* des parties souterraines et aériennes des EEE (roseau et alpiste). Des inspections fréquentes des sols en pile seront réalisées afin de vérifier si les espèces repoussent. Si c'est le cas, un traitement aux pesticides pourrait être réalisé sur la pile de sols.
- Pour les sols traités avant leur décapage et mise en pile, ils pourront être réutilisés lorsque l'absence de repousse aura été constatée pendant 90 jours au courant de la saison de croissance.
- Pour les sols non-traités avant leur décapage et mise en pile, ils pourront être réutilisés lorsque l'absence de repousse aura été constatée pendant 6 mois.

Concernant l'utilisation d'herbicide dans les milieux humides, le *Code de gestion des pesticides du Québec* interdit une telle pratique, peu importe que ces milieux humides soient voués à la destruction ou non.

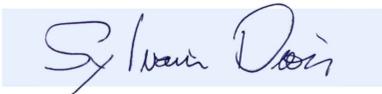
Concernant la salicaire commune, l'initiateur mentionne que cette espèce n'est pas une véritable nuisance à la biodiversité et que, par conséquent, il n'envisage aucune mesure de contrôle particulière. La DPEMN corrobore l'analyse de l'initiateur à cet effet.

CONCLUSION

Après analyse, la DPEMN considère l'étude d'impact recevable et le projet acceptable à l'égard des plantes exotiques envahissantes.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M. Yann Arlen-Pouliot au 418 521-3907, poste 4463.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Yann Arlen-Pouliot	Chargé de projets en matière de plantes exotiques envahissantes		2020/07/14
Sylvain Dion	Directeur de la protection des espèces et des milieux naturels		2020/07/21

Clause(s) particulière(s) :

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis	
Initiateur de projet	Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable	
Numéro de dossier	3211-05-470	
Dépôt de l'étude d'impact	2020/06/22	

Présentation du projet :

La Ville de Lévis, mandatée par la Société de transport de Lévis, entend mettre en place des mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture qui traverse dans l'axe est-ouest les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les mesures prioritaires doivent viser une amélioration notable de la performance du réseau de transport en commun. Les principales mesures consistent notamment à aménager des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture dans les pôles structurants les plus congestionnés identifiés au schéma d'aménagement. Un élargissement de la chaussée sera nécessaire pour l'aménagement de ces voies réservées en sus des voies existantes.

Le projet consiste donc à élargir le boulevard Guillaume-Couture et à aménager de nouvelles voies latérales réservées au transport en commun, dans chaque direction, à l'intérieur des deux tronçons les plus achalandés du boulevard Guillaume-Couture, soit:

- Tronçon 1 – dans le pôle Chaudière : entre le chemin du Sault et la rue de Mercure (1,3km)
- Tronçon 2 – dans le pôle Desjardins : entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer (1,7km)

Les tronçons du boulevard qui seront élargis et réaménagés pour accueillir des voies réservées comptent déjà par endroit cinq voies de circulation en section courante et, pour le reste, un minimum de quatre voies en section courante. Lorsque le réaménagement sera terminé, le boulevard comptera six voies de circulation en section courante dans les tronçons visés.

Selon les renseignements inscrits dans l'étude d'impact, les autorisations environnementales sont souhaitées en 2021 pour une construction débutant vers la fin de 2021 jusqu'en 2025, pour une mise en service graduelle à compter de 2023 jusqu'à une mise en service complète en 2025.

Présentation du répondant

Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Direction ou secteur	DAAAIS
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	03 - Capitale-Nationale
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.

L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : Démarche d'information et de consultation
- Référence à l'étude d'impact : Section 4.5.7

- Texte du commentaire : Les résultats aux deux sondages téléphoniques réalisés par l'initiateur aux automnes 2018 et 2019 indiquent quatre principales préoccupations envers le projet : l'interconnexion avec le transport en commun de la Rive-Nord, l'impact sur les taxes foncières, la circulation routière pendant les travaux et les dépassements de coûts. Par ailleurs, le tableau 4.7 des pages 4-20 à 4-22 démontre de quelle manière l'initiateur a intégré au projet les enjeux, les attentes et les préoccupations du milieu obtenus tout au long de la démarche d'information et de consultation. Or, ce tableau ne rapporte pas les quatre principales préoccupations aux sondages. Ainsi, l'initiateur doit indiquer dans ce tableau de quelle manière il a considéré ces préoccupations dans la conception de son projet.

- Thématiques abordées : Démarche d'information et de de consultation
- Référence à l'étude d'impact : Section 4.5.9
- Texte du commentaire :
 - a) À la page 4-23 de l'ÉIE, il est mentionné que la démarche d'information et de consultation dans le cadre du projet, initiée en 2018, va se poursuivre au-delà du dépôt de l'ÉIE. Il est prévu la mise en place d'un comité de commerçants et/ou de citoyens et la tenue d'autres séances d'information sur le projet tout au long de son avancement. L'initiateur doit fournir davantage d'information sur la démarche à venir, notamment les acteurs concernés et le calendrier prévu de réalisation des activités d'information et de consultation. Il s'agit aussi d'une mesure d'atténuation spécifique présentée à la section 8.5.3.4 en lien avec les impacts du projet sur la qualité de vie des commerçants, des travailleurs et des résidents de proximité (page 8-67 de l'ÉIE). Cette poursuite de la démarche d'information et de consultation s'avère particulièrement essentielle lors de la phase de construction.
 - b) En outre, parmi les activités d'échange avec le milieu, l'initiateur doit indiquer s'il a l'intention de mettre en place un mécanisme de réception, de traitement et de suivi des plaintes et des commentaires pour la population qui pourrait vivre des inconvénients relatifs au projet, particulièrement lors de la phase de construction. Un tel mécanisme vise à limiter le plus possible les impacts négatifs et les nuisances liés au projet. Il peut s'agir d'une ligne téléphonique, d'un formulaire en ligne, d'une adresse courriel, etc. Ce mécanisme devrait être dédié au projet, temporaire et distinct de la *politique de la Ville de Lévis de traitement des signalements et des plaintes provenant du public* (page 8-64 de l'ÉIE).

- Thématiques abordées : Acquisitions de propriétés privées
- Référence à l'étude d'impact : Sections 6.3.2.1 et 8.5.2.2
- Texte du commentaire : Aux pages 6-33 et 6-34 de l'ÉIE, on mentionne que l'ensemble des aménagements prévus dans le cadre du projet et la configuration des nouvelles voies réservées pour les deux tronçons (pôle Chaudière et pôle Desjardins) nécessiteront l'acquisition de superficies d'emprise de terrains privés par la Ville de Lévis. La grande majorité sont des stationnements de commerce, des terrains à développer et des espaces gazonnés ou aménagés, mais quelques résidences privées seraient touchées et des bâtiments pourraient être démolis. L'initiateur précise que la démarche « d'acquisition privilégiée par la Ville consiste à obtenir des ententes avec les propriétaires visés en se basant sur la valeur au propriétaire » et « bien que les acquisitions proposées ne soient pas des expropriations, elles conduiront à la dépossession légale des propriétés convoitées ». Dans ce contexte, malgré la bonne foi des parties au moment de la démarche d'acquisition, advenant que les négociations n'aboutissent pas à une entente de gré à gré, l'initiateur doit indiquer quels processus seraient alors mis de l'avant pour pouvoir acquérir l'emprise requise pour répondre au besoin du projet. Il doit, en outre, indiquer si le processus d'acquisition pourrait être régi par un cadre administratif et juridique bien défini. Dans un tel cas, il doit présenter plus de détails concernant ce cadre administratif et juridique. Cette information vise notamment à répondre aux valeurs d'équité et de transparence.

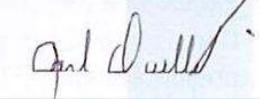
- Thématiques abordées : Acquisitions de propriétés privées
- Référence à l'étude d'impact : Section 8.5.2.2
- Texte du commentaire : Comme mesure d'atténuation particulière aux acquisitions des emprises lors de la phase de construction, il est mentionné, à la page 8-59 de l'ÉIE, que l'initiateur entend « contacter de manière individuelle et négocier avec les propriétaires affectés par les acquisitions afin d'étudier toute les solutions possibles et satisfaisantes pour les pertes subies ». Il doit indiquer à quel moment approximatif les premières rencontres avec les propriétaires concernés sont prévues.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
-----	-------	-----------	------

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Carl Ouellet, B.A. Sociologie	Conseiller en évaluation des impacts sociaux		2020/07/16
Geneviève Rodrigue	Directrice adjointe		2020/07/17
Clause(s) particulière(s) :			

2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

--

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

Signature(s)

--