

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

Projet : Mesures prioritaires pour le transport collectif sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis

Numéro de dossier : 3220-05-001

Liste par ministère ou organisme

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire	Date	Nbrepages
1.	Ministère des Affaires municipales et Habitation		Simon Castonguay et Pierre Drouin	2021-02-05	3
2.	Ministère des Transports		Christine Perreault et Mathieu Grondin	2021-02-22	8
3.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs		Monia Prévost	2021-02-17	3
4.	Ministère de la Santé et des Services sociaux		Johannie Drapeau et Julie Lambert	2021-02-17	11
5.	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, Geneviève Laguë et Mélanie Plante	2021-02-16	5
6.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise en réduction des émissions de gaz à effet de serre	Vincent Chouinard- Thibaudeau, Annie Roy et Carl Dufour	2021-02-19	4
7.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction adjointe de la qualité de l'atmosphère - volet bruit	Vasilica Mereuta et Nancy Turcotte	2021-04-28	9
8.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de la protection des espèces et des milieux naturels	Michèle Dupont-Hébert et Sylvain Dion	2021-02-10	4
9.	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 Dominique Lavoie	2021-01-25	4

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.

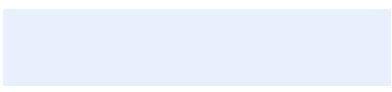

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

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 ?	
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : Référence à l'étude d'impact : 	

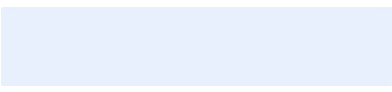
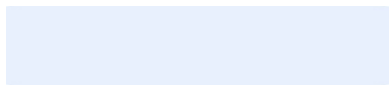
- Texte du commentaire :

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

<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>
<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 : • 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

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?		Le projet est acceptable tel que présenté	
Justification :			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Simon Castonguay	Conseiller aux opérations régionales		2021-02-05
Pierre Drouin	Directeur régional		2021-02-05
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

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.	Choisir une des trois options suivantes: <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 ?	

<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 résumant 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) ; 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'utilisateurs 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>
<ul style="list-style-type: none"> • Thématiques abordées: 	Activités en phase d'exploitation
<ul style="list-style-type: none"> • Référence à l'étude d'impact: 	Section 6.4
<ul style="list-style-type: none"> • 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).
<ul style="list-style-type: none"> • 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: 	En lien avec les interfaces Transport collectif-Transport actif, l'initiateur doit justifier l'option retenue.

	<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: 	<p>Le promoteur fait référence au réaménagement de la route 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</p>

	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.		
• 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:	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.		
Signature(s)			
	Nom	Titre	Signature
	Maïra Beaudry	Coordonnatrice	
	Mathieu Grondin	Directeur général	
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>L'étude d'impact est recevable</p>		
<p>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p>			
<p>L'avis porte sur les réponses reçues aux questions du MTQ : 1, 2, 3, 4, 19, 22, 23, 24 et 50</p> <p>En ce qui concerne la question 2, la recevabilité est conditionnelle à ce que l'initiateur du projet fournisse, d'ici à la fin de la période d'information publique, une note technique détaillant l'état des déplacements en transport collectif dans le corridor projeté aux différentes périodes ciblées.</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 : 			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Frédéric Marois	Conseiller en transport collectif		2020-10-23
Mathieu Grondin	Directeur général		2020-10-23
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	
<p>Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan</p>	<p>Choisir une des trois options suivantes:</p> <p><i>Le projet est acceptable tel que présenté</i></p>

environnemental, tel que présenté?			
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
<p>L'initiateur devra toutefois entreprendre des mesures suivantes :</p> <p>En réponse à la QC-19 lors de l'analyse de recevabilité, l'initiateur a indiqué qu'il va s'arrimer avec le MTQ lors de la réalisation des plans et devis finaux pour la géométrie de l'intersection entre le boulevard Guillaume-Couture et la rue du Sault. À cet effet, l'initiateur devra s'engager à obtenir à l'étape des plans et devis l'approbation par le MTQ du concept retenu pour la géométrie de cette intersection.</p> <p>Aussi, une mise à jour de l'étude d'achalandage, répondant aux critères du MTQ en la matière, du projet détaillant l'état des déplacements en transport collectif dans le corridor projeté aux différentes périodes ciblées est en cours et une demande a été faite auprès du Bureau de mobilité durable de Lévis afin que ce document soit transmis au MTQ et au MELCC lorsque finalisé. Il n'est pas nécessaire que ce document soit déposé avant l'émission du décret environnemental.</p> <p>En ce qui concerne la cohérence du projet avec les politiques et orientations gouvernementales, le projet répond à plusieurs orientations de la Politique de mobilité durable - 2030 en plus de concourir à l'atteinte de certaines cibles de la politique.</p> <p>D'une part, le projet est inscrit dans le plan d'action 2018-2023 de la politique sous la priorité d'intervention (3.1) mettre en place des projets structurants en transport collectif qui répond à la dimension 3 (mettre en place des infrastructures de transport favorisant la mobilité durable). Le projet est également cohérent avec la priorité d'intervention (1.1) de la PMD visant à favoriser une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport urbain ainsi que la priorité (1.2) visant à rendre le transport collectif urbain plus attrayant et compétitif.</p> <p>D'autre part, avec des estimés d'évitement de GES de plus de 27 000 tonnes le projet permettra également de contribuer directement à l'atteinte de certaines cibles de la PMD dont la réduction des émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990, en plus d'avoir d'autres effets indirects sur les cibles suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diminution de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale • Accès à au moins quatre services de mobilité durable • Réduction des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017) 			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Christine Perreault	Chargée d'activité		2021-02-19

Mathieu Grondin	Directeur général		2021-02-22
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 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 ?	
<ul style="list-style-type: none"> • Thématiques abordées : Faune ichtyenne • 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 ichtyenne 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 ichtyenne
- 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
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) :			

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?	L'étude d'impact est recevable
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 : • 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.
Monia Prévost	Directrice de la planification et de la coordination		2020/10/19
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			
<p>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?</p>	<p>Choisissez une réponse</p>		
<p>Selon les champs de compétence, les lois et les règlements du Ministère, les impacts du projet peuvent être gérés de manière satisfaisante à la condition que l'initiateur du projet respecte l'ensemble des engagements pris lors des étapes précédentes.</p>			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Monia Prévost	Directrice de la planification et de la coordination	Original signé par Monia Prévost	2021-02-17
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

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.

<p>1</p> <p>Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact</p>	
<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>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p>	<p>L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes</p>
<ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : 	<p>Détermination des enjeux</p>

- 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.

Veuillez 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.


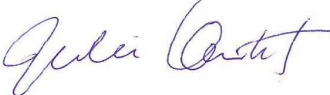

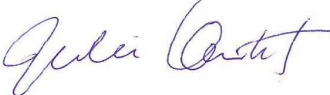

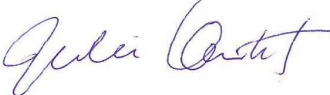
Ministère de la Santé et des Services sociaux (2012). *Les intoxications au monoxyde de carbone et les travaux de sautage. Guide de pratiques préventives 2012*. Ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec, Direction des communications, Québec, 50 p. <http://publications.msss.gouv.qc.ca/acrobat/f/documentation/2011/11-203-03F.pdf>

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) :

<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>	L'étude d'impact est recevable												
<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 : • Référence à l'addenda : • 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>Johannie Drapeau</td> <td>Conseillère en santé environnementale</td> <td></td> <td>2020/10/15</td> </tr> <tr> <td>Julie Lambert</td> <td>Adjointe à la directrice de santé publique, services maladies infectieuses</td> <td></td> <td>2020/10/15</td> </tr> </tbody> </table>		Nom	Titre	Signature	Date	Johannie Drapeau	Conseillère en santé environnementale		2020/10/15	Julie Lambert	Adjointe à la directrice de santé publique, services maladies infectieuses		2020/10/15
Nom	Titre	Signature	Date										
Johannie Drapeau	Conseillère en santé environnementale		2020/10/15										
Julie Lambert	Adjointe à la directrice de santé publique, services maladies infectieuses		2020/10/15										
<p>Clause(s) particulière(s) :</p>													

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.

<p>3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet</p>	
<p>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?</p>	<p>Le projet est acceptable tel que présenté</p>
<p align="center">Commentaires</p> <p align="center">Enjeu : climat sonore en phase d'exploitation</p> <p>La Direction de santé publique de Chaudière-Appalaches (DSPublique) souscrit aux objectifs du projet en matière de mobilité durable et d'amélioration des services de transport collectif et actif. Dans notre analyse, nous prenons également en considération l'enjeu de la qualité de vie des résidents au voisinage du projet. L'une des composantes environnementales valorisées importante qui est liée à cet enjeu est le climat sonore.</p> <p>Le bruit est un enjeu de santé publique d'une grande importance, en raison des multiples conséquences qu'il peut avoir sur la santé, autant au niveau physique que psychologique. En particulier, le bruit environnemental peut être source de troubles du sommeil, de problèmes d'apprentissage en milieu scolaire, de maladies cardiovasculaires, de nuisance (gêne, dérangement), de perte auditive et d'acouphènes (INSPQ 2015). L'exposition au bruit peut également diminuer la qualité de vie. Le bruit a également des effets de nature psychosociale et aurait entraîné des conséquences économiques évaluées à 680 M\$ en 2013 au Québec. Un des effets documentés du bruit routier est la baisse de la valeur foncière des résidences affectées. Le bruit du transport routier est sans doute la principale source de bruit environnemental au Québec.</p> <p>Pour ces raisons, la DSPublique porte une attention particulière tant à la situation actuelle du milieu d'insertion du projet, qu'à l'évaluation de ses impacts et à ses mesures d'atténuation qui peuvent contribuer au maintien et à l'amélioration du climat sonore pour les résidents.</p>	

Évaluation du climat sonore

La DSPublique a procédé à une analyse du projet en considérant à la fois le climat sonore actuel et le climat sonore projeté durant la phase d'exploitation du projet, à l'aide des critères de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et du ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MELCC). Ces critères concordent ou viennent compléter ceux proposés dans notre avis de recevabilité, et dans les réponses fournies par l'initiateur :

Critères retenus par la DSPublique pour l'évaluation du climat sonore

Niveau de gêne	Jour LAeq 16 h (6 h - 22 h)	Nuit LAeq 8 h (22 h - 6 h)	Journée entière Lden	Source
Acceptable	≤ 45	≤ 40	≤ 45	MDDELCC ¹ OMS
Faible	46 à 50	41 à 45	46 à 50	OMS
Modéré	51 à 55	46 à 55	51 à 53	OMS
Fort	> 55	> 55 dBA	> 53	OMS

1 : Les critères du MDDELCC proviennent de la note d'instruction 98-01 (MDDEP 2006) alors que ceux de l'OMS sont présentés dans INSPQ (2015) au tableau C-8.

Ces critères sont considérés en complément de ceux du ministère des Transports du Québec (MTQ) auquel l'initiateur s'est référé pour faire l'évaluation du projet. Rappelons que les critères de la Politique sur le bruit routier n'ont toutefois pas été révisés depuis 1998, même si les connaissances sur les effets du bruit sur la santé ont sensiblement évolué au cours des 20 dernières années.

Le tableau 1 (section ci-dessous) présente les résultats de l'évaluation à l'aide des critères de l'OMS et du MELCC. Ceux-ci montrent que les niveaux de gêne causés par le bruit routier demeureront élevés une fois le projet réalisé. Ainsi, 44 % des résidences se trouveront toujours exposées à un niveau de gêne fort (> 55 dBA) durant le jour et 13 % la nuit une fois le projet réalisé. Le nombre de résidences exposées à un niveau de gêne fort sur une base quotidienne (Lden) atteint 67%, soit 29 résidences individuelles ou multilogements. Plusieurs autres édifices sensibles (ex. écoles, garderie, établissements de santé, résidences pour aînés) sont aussi affectés par des niveaux de bruit important. Les secteurs les plus affectés par le bruit se trouvent surtout dans le pôle Desjardins (secteur T3) et dans le pôle Chaudière (secteur T9).

Des niveaux de bruit supérieurs à 55 dBA et même à 65 dBA (niveau de gêne fort selon les critères du MTQ) sont susceptibles de causer du dérangement, mais aussi de causer des effets à la santé comme déjà mentionnés. Il est aussi probable que les niveaux observés la nuit soient suffisants pour perturber le sommeil. Rappelons que pour le bruit routier :

- L'OMS recommande de limiter le bruit mesuré à l'extérieur à moins de 53 dBA Lden en moyenne. À ce niveau, environ 10% de la population va rapporter être fortement dérangée par le bruit routier.
- La nuit, l'OMS recommande de limiter le bruit mesuré à l'extérieur à moins de 45 dBA L_{nuit} en moyenne. À ce niveau, environ 3 % de la population va rapporter avoir un sommeil fortement perturbé par le bruit.
- L'OMS a conclu à une hausse du risque relatif de certaines maladies cardiovasculaires de 5 % à 59 dBA Lden, avec une augmentation de 8 % à chaque 10 dB.
- L'OMS recommande également de limiter le bruit à l'intérieur des chambres à coucher à 30 dBA et le bruit des événements bruyants à 45 L_{Amax, fast}.

La réalisation du projet n'entraîne pas nécessairement un impact accru sur le climat sonore. Les impacts estimés du projet seront faibles ou nuls, et des diminutions du bruit sont même prévues par endroits, notamment pour les résidences du secteur T3 où les niveaux de bruit sont déjà élevés. Toutefois, ces diminutions restent modestes, de l'ordre de 1 à 2 dBA, ce qui reste vraisemblablement insuffisant pour améliorer de façon notable les nuisances causées par le bruit routier aux résidents des secteurs concernés.

Recommandations

En plus de ses objectifs d'amélioration du transport collectif et du transport actif, la mise en œuvre du projet sur le boulevard Guillaume-Couture représente une opportunité pour améliorer la qualité de vie des résidents au niveau du climat sonore. Bien que cette artère importante soit une rue municipale, les niveaux de bruit qui y sont observés s'approchent par endroits de ceux d'une autoroute. À notre connaissance, le boulevard Guillaume-Couture n'est pas considéré comme une contrainte anthropique au schéma d'aménagement de la Ville de Lévis, et donc non soumis aux mesures d'atténuation prévues concernant le bruit routier. Considérant que la Ville de Lévis souhaite densifier et implanter de futurs projets immobiliers à vocation résidentielle en bordure du boulevard, cet axe routier devrait être ajouté à la liste des contraintes anthropiques au schéma d'aménagement, afin de protéger les usages sensibles à proximité.

Dans un souci de saine gestion des implantations sur le territoire, il est important que la Ville de Lévis prévoit des mesures ou dispositions (au schéma d'aménagement, plan d'urbanisme, règlement de zonage, ou autre) pour contrôler l'implantation des infrastructures en bordure du boulevard Guillaume-Couture, et ainsi diminuer l'exposition de la population au bruit environnemental. Par exemple, pour toute nouvelle construction résidentielle ou autre usage sensible en bordure du boulevard, on pourrait exiger un vitrage plus insonorisant, des airs climatisés intégrés au logement, des chambres à coucher non situées en façade, etc. Dans l'éventualité où des édifices commerciaux sont construits le long du boulevard, ceux-ci pourraient être conçus et implantés (hauteur, disposition, longueur, etc.) de manière à pouvoir agir comme écran acoustique pour les quartiers résidentiels situés en arrière-plan. Bref, diverses stratégies de réduction du bruit existent, notamment celles proposées dans le guide « *Meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie* (INSPQ, 2018) ».

Dans sa réponse à la question QC-34, l'initiateur évalue la mise en œuvre à l'intérieur de son projet des meilleures pratiques proposées par l'INSPQ dans son document de 2018. Certaines de ces pratiques proposées seront appliquées à l'intérieur du projet. Il serait toutefois pertinent, dans le contexte actuel et futur, de favoriser l'intégration de toutes les pratiques pouvant contribuer, par addition, à réduire les niveaux de bruit routier sur le boulevard Guillaume-Couture.

En conséquence, nous recommandons à l'initiateur de planifier et d'intégrer dans la conception de son projet des mesures qui pourront contribuer à réduire davantage les impacts du bruit routier pour les résidents, en particulier dans les secteurs les plus exposés. En plus des mesures déjà considérées, l'initiateur pourrait par exemple mettre en œuvre les mesures suivantes :

- Favoriser l'emploi d'un enrobé de surface permettant d'atténuer les émissions sonores, en plus d'effectuer un entretien régulier de la surface de roulement de façon à limiter le mieux possible les impacts du bruit routier.
- Intégrer aux aménagements prévus dans le projet différentes mesures comme des écrans antibruit conçus de manière à optimiser la réduction du bruit routier aux endroits où les résidences seront les plus exposées. Par exemple, certaines pratiques novatrices, comme des écrans antibruit de faible hauteur ou qui utilisent différentes combinaisons de matériaux recyclés et des végétaux (voir à ce sujet Zetterquist 2013), pourraient avoir une bonne efficacité lorsqu'elles sont situées près des sources de bruit. Ces différentes mesures pourraient être évaluées puis intégrées aux aménagements prévus en fonction des espaces disponibles à l'intérieur de ceux-ci, de manière à contribuer à réduire au maximum les niveaux de bruit. De même, l'utilisation des végétaux à des fins paysagères ou comme mesures de réduction des îlots de chaleur urbains pourrait être faite de manière à favoriser également une réduction du bruit routier pour les résidents et les usagers exposés.
- Effectuer un suivi du climat sonore tel qu'envisagé, et qui permettra de valider les résultats des mesures de réduction du bruit routier et des aménagements intégrés au projet. Selon les résultats de ces suivis, l'initiateur pourra évaluer la mise en place des mesures d'atténuation additionnelles à son projet qui permettront de contribuer davantage à l'amélioration du climat sonore pour les résidents se trouvant au voisinage du boulevard Guillaume-Couture.

En conséquence, le projet est acceptable d'un point de vue de santé publique, cependant nous vous encourageons fortement à considérer et à prendre en compte les recommandations proposées dans la conception du projet.

Références

INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE (INSPQ) (2018) *Meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie*. Guide préparé par la Direction de la santé environnementale et de la toxicologie, 75 p. Disponible en ligne : https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2450_meilleures_pratiques_aménagement_effets_bruit_environmental.pdf

INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE (INSPQ) (2015) *Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains*. Avis scientifique. Direction des risques biologiques et de la santé au travail, Québec, 176 p. et annexes. Disponible en ligne : https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2048_politique_lutte_bruit_environmental.pdf

Zetterquist, M. (2013) *Novel solutions for quieter and greener cities*. Bandhagen, Sweden, European Union Seventh Framework Programme, 48 p. Disponible en ligne: <http://www.noiseineu.eu/fr/3353-a/homeindex/file?objectid=3067&objecttypeid=0>

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ (OMS) (2018) *Environmental Noise Guidelines for the European Region*. Copenhague. Disponible en ligne : <http://www.euro.who.int/en/publications/abstracts/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018>



ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ (OMS) (2009) *Night noise guidelines for Europe*. Copenhague. Disponible en ligne : http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf

Signature(s)

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

AVIS D'EXPERT

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

Johannie Drapeau	Conseillère en santé environnementale		2021-02-17
Julie Lambert	Adjointe à la directrice de santé publique		2021-02-17
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Titre de la figure

Tableau 1 Évaluation de la gêne par secteur et par éléments sensibles après la réalisation du projet (climat sonore projeté)

A) Jour (L_d (7h-19h))

Secteur	Récepteurs sensibles	N unités	Acceptable	Faible	Modérée	Élevée
T2	Résidentiel	7	1	5	0	1
	École/ Récréatif	3	0	2	0	1
T3	Résidentiel	14	0	1	0	13
T9	Résidentiel	22	2	3	12	5
	École/ Santé/ Récréatif	6	1	0	0	5
Total	Résidentiel	43	3 (7%)	9 (21%)	12 (28%)	19 (44%)
	École/ Santé/ Récréatif	9	1 (11%)	2 (22%)	0	6 (67%)

B) Nuit (L_n (23h-7h))

Secteur	Récepteurs sensibles	N unités	Acceptable	Faible	Modérée	Élevée
T2	Résidentiel	7	4	2	1	0
	École/ Récréatif	3	1	1	1	0
T3	Résidentiel	14	1	0	1	12
T9	Résidentiel	22	3	4	14	1
	École/ Santé/ Récréatif	6	1	0	4	1
Total	Résidentiel	43	8 (19%)	6 (14%)	16 (37%)	13 (30%)
	École/ Santé/ Récréatif	9	2 (22%)	1 (11%)	5 (56%)	1 (11%)

C) Jour entier (L_{den})

Secteur	Récepteurs sensibles	N unités	Acceptable	Faible	Modérée	Élevée
T2	Résidentiel	7	0	6	0	1
	École/ Récréatif	3	0	1	1	1
T3	Résidentiel	14	0	1	0	13
T9	Résidentiel	22	2	1	4	15
	École/ Santé/ Récréatif	6	0	1	0	5
Total	Résidentiel	43	2 (5%)	8 (19%)	4 (9%)	29 (67%)
	École/ Santé/ Récréatif	9	0 (0 %)	2 (22%)	1 (11%)	6 (67%)

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 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 place 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 reliés 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.	Original signé par	2020-07-23
Claudia Murphy	ing.	Original signé par	2020-07-23
Geneviève Laguë	ing.	Original signé par	2020-07-23
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	<p>L'étude d'impact est recevable sur le plan des milieux humides et hydriques.</p> <p>L'étude d'impact est recevable sur le plan des enjeux du Secteur municipal.</p> <p>L'étude d'impact est recevable sur le plan des enjeux du Secteur industriel.</p>

AVIS D'EXPERT

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

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 :			
• Référence à l'étude d'impact :			
• Texte du commentaire :			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Anik Pagé	B.Sc., M.Sc.	Original signé par	2020-10-14
Claudia Murphy	Ing.	Original signé par	2020-10-15
Geneviève Laguë	Ing.	Original signé par	2020-10-18
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?	L'étude d'impact est acceptable sur le plan des enjeux du Secteur municipal. L'étude d'impact est acceptable sur le plan des enjeux du Secteur hydrique et naturel. L'étude d'impact est acceptable sur le plan des enjeux du Secteur industriel.
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
Geneviève Laguë	Ingénieure		2021-02-16
Anik Pagé	B.Sc., M.Sc.		2021-02-16
Claudia Murphy	Ingénieure		2021-02-16
Mélanie Plante	Directrice régionale		2021-02-16
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 (1,3 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 en réduction des émissions de gaz à effet de serre
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	SCW- 1129257 - V/Réf. : 3211-05-470

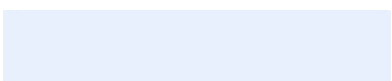
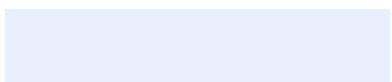
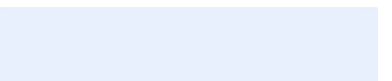
RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

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, 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-il 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

<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>	L'étude d'impact est recevable
--	--------------------------------

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

La DEC considère que l'étude d'impact est recevable, toutefois, l'initiateur doit fournir les informations suivantes pour la période d'information publique :

- Thématiques abordées : Quantification des sources d'émission de GES et quantification à part de certaines sources d'émission.
- Référence à l'addenda : QC-26

- Texte du commentaire : Pour les sources d'émission de GES pour les phases de construction et d'exploitations du projet :
 - Estimer les émissions associées à l'augmentation de l'achalandage du transport en commun causée par le projet (augmentation de la consommation de carburant, le cas échéant, des autobus, bien qu'une électrification graduelle des transports est envisagée) ;
 - Présenter à part les émissions associées au carbone noir car celles-ci ne sont pas dans l'inventaire québécois des émissions de GES, bien qu'il soit pertinent de les présenter.

Par ailleurs, l'initiateur n'a pas quantifié les émissions de GES selon les potentiels de réchauffement planétaire (PRP) du 4e rapport du GIEC comme présenté dans le Guide de quantification des émissions de GES du ministère. Toutefois, cela n'a pas d'impact significatif sur les émissions de GES, considérant les sources d'émission associées au projet.
- Thématiques abordées : Mesures d'atténuation
- Référence à l'addenda : QC-47
- Texte du commentaire : Pour les mesures atténuation en phase de construction :

Parmi les mesures présentées au point QCR-47 lesquelles seront mises en œuvre dans le cadre du projet ?

 - Pour le Cahier de charges et devis, est-ce que l'initiateur pourrait indiquer que l'utilisation d'équipements électriques, si applicable, est recommandée ?

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Vincent Chouinard-Thibaudeau	Ingénieur		2020/10/20
Annie Roy	Coordonnatrice		2020/10/20
Carl Dufour	Directeur		2020/10/20
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 ?	Le projet est acceptable tel que présenté
--	---

Justification :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Vincent Chouinard-Thibaudeau	Ingénieur	original signé	2021-02-18
Annie Roy	Coordonnatrice	original signé	2021-02-18

AVIS D'EXPERT

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

Carl Dufour	Directeur		2021-02-19
Clause(s) particulière(s) :			
Conformément au champ d'expertise de la Direction de l'Expertise Climatique, les commentaires portent uniquement sur le volet des émissions de gaz à effet de serre (GES) en lien avec le projet.			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

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>		

AVIS D'EXPERT

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

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	MELCC
Direction ou secteur	DAQA
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, 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.	<i>L'étude d'impact est recevable.</i>
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

AVIS D'EXPERT

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

<ul style="list-style-type: none">• 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	(Original signé)	2020-07-27
Julien Hotton pour Christiane Jacques	Directrice adjointe	(Original signé)	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?	L'étude d'impact est recevable.
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	• Bruit - phase de construction • Bruit routier		
• Référence	• <i>Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement, MELCC, février 2019.</i> • <i>PR5.2 – VILLE DE LÉVIS. Réponses aux questions et commentaires, septembre 2020.</i> • <i>Limites et lignes directrices préconisées par le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction, MELCC, 2007.</i> • <i>Politique sur le bruit routier, MTQ, 1998.</i> • <i>Les valeurs guides sur le bruit routier de l'OMS, 2018.</i>		
• Texte du commentaire	• La réponse à chacune des questions suivantes a été jugée satisfaisante : Questions n ^{os} 13, 18, 32, 33, 34, 35 et 36.		
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Vasilica Mereuta	Ing., M.ing., PMP	(Original signé)	2020-11-05
Jean Francoeur	Directeur adjoint	(Original signé)	
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?	Le projet est acceptable tel que présenté.

AVIS D'EXPERT

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

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

Justification : À la suite de l'analyse de la documentation du projet, ainsi que des réponses aux questions lors de l'étape de recevabilité, le projet est jugé acceptable, en ce qui a trait au climat sonore.

- Le programme de surveillance environnementale et les mesures d'atténuation présentées à la section 8.3.4.2 de l'étude pour la phase de construction sont jugés conformes aux lignes directrices² du MELCC.
- Le suivi de l'évolution des impacts sonores découlant du projet sera réalisé dans le cadre d'un programme ponctuel de suivi du climat sonore lors de la phase d'exploitation du projet. La mise en service complète des deux tronçons est prévue pour 2025, ce qui marque le début de la phase d'exploitation. Un an à partir de ce point, des mesures de bruit seront réalisées (relevé sonore d'une période de 24h) accompagnées d'un comptage de circulation sur le boulevard Guillaume Couture (réalisé sur une période de 24 h) et ce, 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. De plus, 5 ans après la mise en service, une deuxième campagne de mesures de bruit sera réalisée (sur une période de 24 heures) accompagnée d'un comptage de circulation (sur une période de 24 heures). Des méthodes d'atténuation additionnelles seront proposées lorsque possible et selon les situations problématiques. C'est le cas notamment en situation de plaintes répétitives de bruit dans un secteur donné où des mesures de bruit pourraient être réalisées afin d'orienter les actions à prendre.
- Le dépôt au MELCC du rapport de suivi du climat sonore est prévu dans les 4 mois suivant la date de réalisation des relevés sonores et des comptages routiers et ce, pour chacune des campagnes de mesure.

Voici les faits saillants des réponses aux questions⁶ :

RQC-13

- Faire une analyse sur plus d'un tronçon : considérant que le tronçon choisi présente les caractéristiques d'homogénéité recherchées et que les nouvelles constructions n'ont pas les effets prétendus, le point de mesure P26 sélectionné pour l'étude est jugé approprié et suffisant selon le consultant.
- Procéder à la mise à jour des relevés qui datent de 2012 : non-nécessité, selon le consultant qui mentionne que les impacts seraient plutôt positifs

AVIS D'EXPERT

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

(diminution des niveaux sonores à certains récepteurs), nul ou faible (de +1db ou +2db).

RQC-1818

- Imposition des valeurs de l'OMS : celles-ci sont indiquées comme étant des valeurs guides et non des valeurs imposées.
- Nouvelles cartographes sonores demandées : celles-ci ont été produites ainsi que la comparaison aux valeurs guides de l'OMS, à titre informatif (annexe 3 du document de réponses aux questions).

RQC-25 et RQC-29

- Les mesures d'atténuation sonore appliquées pour le projet sont données par le consultant en ce qui a trait à la machinerie et aux travaux de dynamitage.

RQC-32

- Parmi les stratégies visant à minimiser les impacts sonores en construction, mentionnons :
 - o Phasage des travaux et limite de production à 1 km/année, pour diminuer l'intensité des travaux;
 - o Camionnage qui privilégie les boulevards aux rues résidentielles;
 - o Mesures d'atténuation courantes et spécifiques telles que : arrêt des moteurs de machinerie lorsque non utilisée, s'assurer que les systèmes d'échappement soient en bon état, limiter la vitesse de circulation des camions lourds à l'intérieur de la zone des travaux, localiser les équipements de chantier les plus bruyants de manière la plus éloignée possible des récepteurs sensibles à proximité, éviter le fonctionnement des moteurs à explosion lorsque l'équipement n'est pas utilisé, la disponibilité de responsables de chantier auxquels les citoyens pourront s'adresser pour tout problème / interrogation liée aux travaux, etc.;
 - o Demande de la Ville de Lévis à l'entrepreneur de respecter la note d'instruction et la réglementation municipale en matière de bruit.
 - o En plus de mettre en place un mécanisme de gestion des plaintes relatives au bruit, la Ville de Lévis compte limiter les impacts des situations dérogatoires en exigeant à l'entrepreneur de limiter celles-ci à un minimum.

RQC-33

- Les tableaux 8.9 et 8.10 de l'étude présentent les impacts sonores avec une moyenne globale par zone. Le tableau détaillé des résultats de la modélisation par bâtiment récepteur sensible est présenté à l'annexe 8 du

AVIS D'EXPERT

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

document de réponses aux questions⁶ et les résultats sont conformes à ceux de l'étude d'impact sonore (annexe 5.19 de l'ÉIE).

RQC-34

- Rapprochement de certains bâtiments de la voie de circulation : la géométrie du projet, incluant le rapprochement des voies de circulation en certains endroits, est prise en considération pour le climat sonore projeté. Il s'agit cependant de voies réservées au transport en commun, et donc des voies qui sont moins achalandées.
- Stations et arrêt d'autobus : Ceux-ci sont pris en considération dans la modélisation du climat sonore, notamment à proximité des feux de circulation. Le modèle prenant en considération des autobus traditionnels, une atténuation sonore est cependant à prévoir considérant le remplacement graduel de la flotte des autobus par des véhicules électriques moins bruyants à basse vitesse.
- Mise en application par la Ville de Lévis des meilleures pratiques ciblées par l'INSPQ en matière de bruit (Tableau 34.1 du document de réponses aux questions⁶).

RQC-35

- Exigences dans les devis du projet en ce qui a trait à l'encadrement des niveaux de bruits, des mesures d'atténuation courantes prévues et du suivi des niveaux sonores :
 - Préparation par l'entrepreneur d'un programme détaillé de gestion du bruit visant à identifier les activités de construction, y compris les équipements utilisés, les horaires des travaux et leur localisation, l'évaluation des niveaux sonores anticipés de ces activités de construction, les mesures de mitigation en cas de dépassement anticipé des seuils sonores autorisés, la surveillance sonore prévue durant la construction pour confirmer les niveaux sonores anticipés et valider la conformité des émissions de bruit durant la construction et enfin, le processus de gestion des plaintes liées au bruit.
 - Détermination des points des récepteurs sensibles susceptibles d'être les plus impactés, en fonction des activités et de leur localisation.
 - Mise sur pied d'un processus de gestion des plaintes : réalisation d'un relevé sonore pour confirmer ou non la validité de la plainte et en cas de non-conformité, à mettre en place des mesures de mitigation. Voici les mesures de mitigation mentionnées par le consultant (sans s'y limiter) : limiter la construction aux périodes moins sensibles (de jour et en semaine), favoriser l'utilisation de machinerie moins bruyante, assurer le bon état des équipements et leurs silencieux, favoriser

AVIS D'EXPERT

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

l'utilisation d'alarmes de recul à bruit blanc ou à intensité variable, limiter le nombre d'équipements en marche simultanée, sensibiliser les travailleurs à l'importance du contrôle du bruit, prévoir des écrans acoustiques temporaires, etc.

- Le programme comprend également une stratégie de communication qui accompagnera la phase des travaux. En plus d'une campagne d'information de masse, un agent de liaison sera attiré au projet et disponible pour les riverains afin de fournir l'information sur leur situation particulière, notamment en ce qui concerne le bruit.

RQC-36

- Problématique de bruit du trafic routier dans le secteur de la rue Saint-Omer selon une étude menée par l'Université de Montréal :
 - Prise en compte de la problématique dans le projet des mesures prioritaires de transport collectif sur le boulevard Guillaume-Couture puisque sa réalisation requiert la reconfiguration des aménagements à l'intersection Saint-Omer et Guillaume-Couture.
- Incidence de la mise en place des mesures prioritaires sur le niveau de bruit du trafic routier dans le secteur de la rue Saint-Omer :
 - Pour la phase d'exploitation, et pour ce secteur spécifique, les résultats de l'étude d'impact sonore du projet en exploitation (ÉIE, annexe 5.19 et réponse à la QC-33) sont conformes aux critères de bruit routier de l'OMS aux plus proches récepteurs sensibles résidentiels.
- Précisions quant au réaménagement prévu dans le secteur afin d'en diminuer l'intensité :
 - Il est stipulé dans l'Étude d'impact environnementale (ÉIE) que la Ville de Lévis demandera aux entrepreneurs d'intégrer les lignes directrices du MELCC relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction³, de manière à préserver le voisinage des impacts dus aux bruits temporaires de construction. Voici l'extrait du document de réponse : « Cette politique vise à ce que pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau acoustique d'évaluation (LAr, 12 h) provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevée des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit initial s'il est supérieur à 55 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école). »
 - Mise en œuvre du programme de surveillance du climat sonore en construction qui devra être réalisé par l'entrepreneur.

AVIS D'EXPERT

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

- Si ce n'était pas le cas, d'autres mesures pourraient être mises en place, par exemple des écrans acoustiques temporaires, etc.

Référence :

¹PR3.1 – VILLE DE LÉVIS. Étude d'impact sur l'environnement des mesures prioritaires pour le transport collectif sur le boulevard Guillaume-Couture, juin 2020;

²PR3.2 – 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;

³Limites 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;

⁴Politique sur le bruit routier, 1998, MTQ;

⁵Les valeurs guides sur le bruit routier de l'OMS, 2018;

⁶Étude d'impact des mesures prioritaires pour le transport collectif sur le boulevard Guillaume-Couture, Ville de Lévis SNC-Lavalin GEM Québec inc., Réponse aux questions de l'analyse environnementale du 11 août 2020.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Vasilica Mereuta	Ing., M.ing., PMP	(Original signé)	2021-04-23
Nancy Turcotte	Directrice adjointe p.i.	(Original signé)	2021-04-28

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	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	03 - Capitale-Nationale
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 ?

- 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.


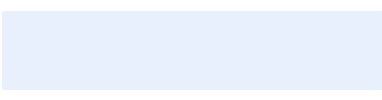
Concernant l'utilisation d'herbicide dans les milieux humides, le *Code de gestion des pesticides du Québec* interdit une telle pratique, peu importe que ces milieux humides soient voués à la destruction ou non.

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		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?

L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être consulté 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 : Espèces (plantes) exotiques envahissantes (PEE) et espèces menacées et vulnérables (EFMVS)
- Référence à l'addenda : PR5.2 - Réponses aux questions et commentaires
- Texte du commentaire : Dans le document PR5.2 (septembre 2020), l'initiateur du projet répond aux questions QC-42 et QC-43 qui concernent spécifiquement les plantes exotiques envahissantes (p. 80).

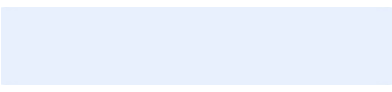

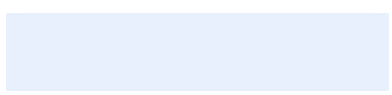
À la question QC-42, l'initiateur apporte les précisions demandées au sujet de la superficie de PEE qui sera coupée lors des travaux. En effet, la valeur indiquée à la page 8-43 de l'ÉIE (1,4 ha) diffère de celle indiquée dans le tableau 8.18 (0,12 ha). Il s'avère que la valeur de 1,4 ha est erronée.

À la question QC-43, le Ministère précise que le *Code de gestion des pesticides* interdit l'utilisation de phytocides dans les milieux humides, qu'ils soient voués ou non à la destruction. L'initiateur mentionne que cette activité ne sera donc pas réalisée, et que cela n'empêchera pas d'appliquer la méthode de gestion *in situ* des sols contenant des PEE qui est proposée dans l'ÉIE.

À la lumière des réponses de l'initiateur, la DPEMN juge que l'ÉIE est recevable en ce qui concerne la gestion des PEE.

Il n'y a pas de nouveaux éléments relativement aux espèces menacées et vulnérables.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Yann Arlen-Pouliot	Chargé de projets / Plantes exotiques envahissantes		2020/09/30
Michèle Dupont-Hébert	chargée de projet à la protection des espèces menacées et vulnérables		2020/10/05
Sylvain Dion	Directeur de la protection des espèces et des milieux naturels		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?

Le projet est acceptable tel que présenté

AVIS D'EXPERT


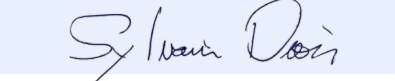
PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Justification :

Le projet n'a pas d'impact sur les espèces menacées et vulnérables. L'enjeu des espèces exotiques envahissantes a été traité adéquatement par l'initiateur du projet à l'étape de la recevabilité. Le projet est acceptable tel que présenté.

Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec Mme Michèle Dupont-Hébert (michele.dupont-hebert@environnement.gouv.qc.ca) pour le volet EFMVS et M. Yann Arlen-Pouliot (yann.arlen-pouliot@environnement.gouv.qc.ca) pour le volet EEE.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Michèle Dupont-Hébert	Chargé de projet à la protection des espèces floristiques menacées et vulnérables		2021-02-10
Sylvain Dion	Directeur de la protection des espèces et des milieux naturels		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

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	DÉÉPNM	
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 ?	
<ul style="list-style-type: none"> 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 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

Carl Ouellet, B.A. Sociologie	Conseiller en évaluation des impacts sociaux		2020/07/16
Geneviève Rodrique	Directrice adjointe		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

<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>	L'étude d'impact est recevable
--	--------------------------------

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

- Thématiques abordées : Aspects sociaux
 - Référence à l'addenda :
 - Texte du commentaire : En complément aux renseignements contenus dans l'étude d'impact sur l'environnement (datée de juin 2020), les renseignements supplémentaires fournis par l'initiateur du projet dans le document de réponse aux questions et commentaires du MELCC (daté du 11 août 2020) répondent de manière satisfaisante à la directive ministérielle en ce qui concerne les aspects sociaux. (Les réponses de l'initiateur ici considérées réfèrent aux questions que nous avons posées au début de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement, soit celles paraissant à la section 1 du présent formulaire.)
- Des renseignements additionnels ont donc été fournis notamment à propos :
- De la démarche d'information et de consultation (QC-5 à QC-7);
 - Des acquisitions de propriétés privées (QC-21 [avec l'annexe 5] et QC-45).

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Carl Ouellet, B.A. Sociologie	Conseiller en évaluation des impacts sociaux		2020/10/02
Dominique Lavoie	Directrice de la DÉEPMNÉES		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?

Le projet est acceptable tel que présenté

Considérant que :

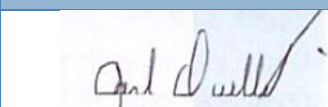

- L'initiateur de projet a répondu de manière satisfaisante à nos questions soulevées dans notre premier avis sur la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement (16 juillet 2020), en particulier à propos des démarches d'information et de consultation, ainsi que sur les acquisitions de propriétés privées (réponses aux QC-5, QC-6, QC-7, QC-21 et QC-45 du document PR5.2).
- L'objectif principal des mesures prioritaires pour le transport collectif sur le boulevard Guillaume-Couture est de nature positive, c'est-à-dire d'améliorer « le service de transport en commun sur le territoire de Lévis et à accroître son utilisation tout en respectant des objectifs de fluidité des déplacements sur le boulevard Guillaume-Couture » (page 2-35 du document PR3.1), jumelé au fait que les nouveaux aménagements requièrent des acquisitions d'emprise limitées, surtout à des bandes de terrain, et que les travaux de construction seront de courtes durées, les impacts sociaux négatifs du projet apparaissent faibles et relatifs aux nuisances au moment des travaux (bruit, congestion, poussières).
- Des mesures seront mises en place par l'initiateur de projet pour assurer une gestion adéquate des effets possibles pour les citoyens et les utilisateurs des secteurs concernés en lien avec les nuisances lors de la phase de construction du projet. Ainsi, notamment à la suite de nos questions posées au moment de l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement, l'initiateur s'est engagé à « recourir à un agent de liaison dédié qui sera désigné afin de faire le lien entre l'entrepreneur, le responsable de la surveillance, le Bureau de la mobilité durable et les riverains. Cet agent sera la porte d'entrée privilégiée pour tout commentaire, suggestion ou plainte en lien avec le chantier du boulevard Guillaume-Couture » (page 21 du document PR5.2). De plus, l'initiateur de projet, soit la Ville de Lévis, offre une politique de traitement des signalements et des plaintes provenant du public, via laquelle chaque individu qui jugerait que les activités de construction du projet engendreraient des perturbations en altérant leur qualité de vie « pourra s'adresser directement à la Ville de Lévis qui procèdera au traitement rigoureux des signalements » (page 8-64 du document PR3.1).
- Le projet ne semble pas susciter de préoccupations majeures parmi la population locale. En premier lieu, au cours de la période de consultation publique sur les enjeux dans le cadre de la PÉEIE (article 31.1.3 de la LOE), menée par le MELCC, d'une durée de 30 jours, celui-ci n'a reçu aucun commentaire. Rappelons que cette période de consultation publique sur les enjeux vise à documenter les enjeux dont les personnes ou les groupes souhaitent qu'ils soient ajoutés à la directive du Ministère ou davantage mis en évidence, ainsi que de connaître leurs préoccupations particulières à l'égard du projet. Cette période de consultation s'est déroulée du 28 février 2019 au 29 mars 2019. En second lieu, aucune demande pour la tenue d'une consultation publique ou d'une médiation de la part d'un citoyen, d'un groupe, d'une municipalité ou d'un organisme n'a été adressée au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Cette période d'information publique a eu lieu du premier décembre 2020 au 5 janvier 2021.

Références :

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, 1 287 pages.

PR5.2 – VILLE DE LÉVIS. Réponses aux questions et commentaires du 11 août 2020, 274 pages.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Carl Ouellet, B.A. Sociologie	Conseiller en évaluation des impacts sociaux		2021-01-25
Dominique Lavoie	Directrice DÉEPMNÉES		2020-01-25

Clause(s) particulière(s) :

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures