

**Réponses à la deuxième série de questions,
commentaires et demandes d'engagement.**

**Addenda 5 – Tracé du pôle d'échanges de Saint-Roch
au pôle d'échanges d'Estimauville**

Dossier 3211-08-015



Le 8 décembre 2022

Table des matières

QUESTIONS ET COMMENTAIRES.....	2
---------------------------------------	----------

QUESTIONSET COMMENTAIRES

QC-2-1 La mise à jour du bilan des gaz à effet de serre (GES), à la suite des résultats de la nouvelle étude d'impact sur les déplacements, devra tenir compte des réaffectations locales d'itinéraires qu'entraînera la mise en place du tramway le long du nouveau tracé. Le recours aux résultats et outils de modélisation cités à l'étude sur les déplacements doit être employé pour l'évaluation des véhicules-kilomètres parcourus considérés pour les calculs des émissions de GES. À la QC-9, il est indiqué dans la réponse de l'initiateur que le déplacement du terminus de Beauport ne sera pas tenu en compte dans le bilan de GES mis à jour. On peut donc anticiper une incertitude par rapport à l'évaluation du bilan de GES liée aux émissions des autobus dans le scénario de projet étant donné que l'utilisation future du terminus Beauport n'est pas définie à cette étape-ci. Dans le cas où une mise à jour du bilan de GES est faite, l'initiateur devra prendre en compte cet élément.

Réponse BPTQ :

À la suite de discussions et d'échanges de nature technique entre le Bureau de projet et le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), il a été entendu qu'une nouvelle étude d'impact sur la circulation n'est plus requise, donc une mise à jour du bilan GES ne sera pas réalisée.

En effet, vu l'absence de nouvelles données relativement à l'étude sur les déplacements, il n'y a pas lieu de réviser le bilan GES, lequel a d'ailleurs fait l'objet de multiples ajustements à la demande du ministère depuis son dépôt initial. Il s'ensuit donc que la Ville ne peut s'engager à donner suite à la présente demande de même qu'aux demandes formulées dans les questions QC-12 à QC-18 de la première série de questions.

QC-2-2 L'étude d'impact sur les déplacements mise à jour devra permettre de mieux apprécier l'impact des différents changements effectués à l'offre routière dans le secteur du boulevard de la Canardière, notamment les impacts sur la circulation qu'aura l'ajout des 2000 véhicules estimés par direction sur la route 138 (18^e Rue) en raison de la transformation de celle-ci en rue partagée, car cette artère est déjà congestionnée à l'intersection Henri-Bourassa aux heures de pointe. L'étude devra inclure une carte montrant les nouveaux cheminements véhiculaires simulés par le modèle de microsimulation routière utilisé, notamment pour les véhicules provenant de l'est, et présenter la gestion projetée et la fonctionnalité des carrefours impactés tels que : De Villebon/de la Canardière, Bruneau/de la Canardière, Bruneau et de la Ronde. L'initiateur doit s'engager à tenir compte de ces facteurs dans la mise à jour de l'étude d'impact sur les déplacements.

Réponse BPTQ :

À la suite de discussions et d'échanges de nature technique entre le Bureau de projet et le MTMD, il a été entendu qu'une nouvelle étude d'impact sur la circulation n'est plus requise, donc la microsimulation des cheminements véhiculaires ne sera pas réalisée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Cependant, les échanges avec le MTMD se poursuivront afin d'assurer l'intégration harmonieuse du projet dans son environnement.

QC-2-3 Aux points 3 et 4 de la **QC-11**, l'initiateur doit présenter les profils de charge de l'an 15 du nouveau tracé en période de pointe pm (PPPM) ainsi que le point de charge maximum (PCM) attendu par direction. Étant donné que le point 3 de la question ne

spécifiait pas une période de la journée, la réponse aurait dû considérer l'ensemble de la journée pour faire la démonstration du moment où la charge maximale est attendue sur le tramway. Comme le montre la réponse au point 2 de la **QC-11**, l'exercice de modélisation de l'achalandage a été fait pour toutes les périodes de la journée, la production d'un graphique de profil de charge est donc possible. Ainsi, l'initiateur doit s'engager à présenter le graphique de profil de charge afin de bonifier la réponse donnée au point 3 de la **QC-11**, en incluant l'ensemble des périodes de la journée. Cela permettra de faire une démonstration plus complète de l'adéquation offre-demande pour répondre aux besoins futurs.

Réponse BPTQ :

À la suite de discussions et d'échanges de nature technique entre le Bureau de projet et le MTMD, il a été entendu qu'une nouvelle étude d'impact sur la circulation n'est plus requise, donc la modélisation de l'achalandage n'est plus exigée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Cependant, les échanges avec le MTMD se poursuivront afin d'assurer l'intégration harmonieuse du projet dans son environnement.

QC-2-4 Les réponses aux questions **QC-5**¹ et **QC-6**² permettent de constater que le bâtiment EB_042 sera fortement impacté. Dans l'étude acoustique¹, il est mentionné en conclusion que « La solution de réduction du bruit la plus pertinente pour les trois bâtiments impactés consiste en des travaux de renforcement de l'isolement acoustique des façades. Plus concrètement, il s'agira de remplacer les fenêtres et portes (le cas échéant), veiller à traiter les fuites acoustiques et à traiter les éventuelles voies de passage de l'air (grilles de ventilation naturelle par exemple) sur les façades exposées. » Or, pour l'immeuble EB_042 (immeuble résidentiel à 4 étages), il est probable qu'un renforcement de l'isolement acoustique des façades ne suffise pas. En effet, comme le bâtiment ne semble pas ventilé, les résidents ne pourraient pas ouvrir les fenêtres en été pour aérer leur logement, sans subir un impact accru du bruit du pôle.

À la lumière de ce qui est dit ci-haut, l'initiateur doit s'engager à mettre en place toutes les mesures de réduction du bruit à la source ainsi que toutes les mesures de réduction de la propagation du bruit qu'il est raisonnable d'appliquer afin de diminuer les impacts du projet sur le climat sonore sans que ces mesures ne deviennent elles-mêmes des nuisances.

Dans l'éventualité où les résultats de la seconde modélisation à déposer, au moment de la première demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour le tronçon concerné, prévoient toujours des dépassements des valeurs maximales permises selon la Note d'instructions 98-01 du MELCCFP par les sources de bruit fixes, est-ce que l'initiateur pourrait proposer un programme de rénovation de façade tel que celui prévu à la condition 7 du décret numéro 655-2022 du 6 avril 2022 pour les bâtiments affectés par les bruits de sources fixes au pôle d'échanges D'Estimauville?

Ce programme pourrait-il s'appliquer en cas de dépassement de jour comme de soir?

Le programme pourrait-il également prévoir l'installation de systèmes de climatisation pour les logements des bâtiments affectés par les bruits de sources fixes au pôle d'échanges D'Estimauville?

¹ Mémoire technique – Tramway de Québec / Mandat 10.1 – étude acoustique – réponse à la question 5 du MELCC – tracé du pôle de Saint-Roch au pôle d'Estimauville, 2022-09-23

² Réponses aux questions, commentaires et demandes d'engagement / Tracé du pôle d'échanges de Saint-Roch au pôle d'échanges D'Estimauville, 2022-09-07.

Réponse BPTQ :

La Ville réitère son engagement à respecter, pour toutes les sources fixes, la Note d'instructions 98-01 du MELCCFP.

Concernant le bâtiment EB_042, comme demandé, la Ville s'engage à mettre en place toutes les mesures de réduction du bruit à la source ainsi que toutes les mesures de réduction de la propagation du bruit qu'il est raisonnable d'appliquer afin de diminuer les impacts du projet sur le climat sonore sans que ces mesures ne deviennent elles-mêmes des nuisances.

La seconde modélisation à déposer au moment de la première demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, viendra préciser toutes les mesures d'atténuation à mettre en place afin de respecter la réglementation tant de jour que de soir.

Quant à la possibilité de prévoir des systèmes de climatisation pour les locataires, il est prématuré pour l'instant de s'y engager formellement, cependant, cette mesure pourra être évaluée en temps et lieu avec les parties concernées.

QC-2-5 Dans une optique d'acceptabilité sociale, particulièrement pour le bâtiment EB_042 qui sera impacté par le projet, la recherche d'une mesure d'atténuation optimale devrait d'abord passer par une consultation auprès des principaux intéressés, soit les propriétaires et les locataires.

Ainsi, l'initiateur doit s'engager à rencontrer les propriétaires et les locataires des bâtiments identifiés comme problématiques, leur présenter les impacts appréhendés, les solutions envisagées, être à l'écoute des préoccupations formulées et trouver des solutions qui répondront aux besoins de tous. En plus de présenter un compte rendu des réponses fournies par les propriétaires et des mesures retenues.

Réponse BPTQ :

Il va de soi que les propriétaires des bâtiments concernés par des mesures de réduction du bruit comme le renforcement de l'isolement des façades seront rencontrés au préalable des travaux.

Comme demandé, la Ville s'engage à rencontrer les propriétaires et les locataires des bâtiments identifiés comme problématiques, à leur présenter les impacts appréhendés et les solutions envisagées. La Ville entend être à l'écoute des préoccupations formulées et trouver des solutions qui répondront aux besoins de tous, en plus de présenter un compte rendu des réponses fournies par les propriétaires et des mesures retenues.