

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Commentaires et engagements

**Projet de mesures prioritaires pour le transport collectif sur le boulevard Guillaume-Couture
Ville de Lévis**

**V/R : Dossier 3220-05-001
N/R : DGA-00001**

Le 26 mai 2021

Questions et réponses

Section 1 : ACHALANDAGE ET GÉOMÉTRIE D'INTERSECTION

QC-2-1

En réponse à la QC-19 lors de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact, l'initiateur a indiqué qu'il va s'arrimer avec le ministère des Transports du Québec (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.

Veuillez vous engager à obtenir, à l'étape des plans et devis, l'approbation par le MTQ du concept retenu pour la géométrie de cette intersection.

R QC-2-1

Le Bureau de la mobilité durable s'engage à obtenir, à l'étape des plans et devis, l'approbation par le MTQ du concept retenu pour la géométrie de l'Intersection du boulevard Guillaume-Couture et du chemin du Sault.

QC-2-2

Une mise à jour de l'étude d'achalandage du projet détaillant l'état des déplacements en transport collectif dans le corridor projeté aux différentes périodes ciblées et répondant aux critères du MTQ en la matière est en cours. Veuillez vous engager à nous transmettre cette mise à jour ainsi qu'au MTQ lorsqu'elle sera complétée, et ce, à la satisfaction de ce dernier.

R QC-2-2

Le Bureau de la mobilité durable s'engage à transmettre l'étude complète portant sur l'achalandage au MELCC ainsi qu'au MTQ lorsqu'elle sera complétée, et ce, à la satisfaction de ce dernier.

Section 2 : CLIMAT SONORE

QC-2-3

En plus de ses objectifs d'amélioration du transport collectif et 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. Par conséquent, le boulevard n'est pas soumis aux mesures d'atténuation prévues concernant le bruit routier.

Considérant que la Ville de Lévis souhaite densifier et implanter des projets immobiliers à vocation résidentielle en bordure du boulevard, le MELCC recommande que cet axe routier soit 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 prévoie des mesures ou dispositions (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 tout autre usage sensible en bordure du boulevard, on pourrait exiger un vitrage plus insonorisant, des équipements d'air climatisé 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 de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)¹.

R QC-2-3

Le Bureau de la mobilité durable prend bonne note des commentaires et des recommandations du MELCC. Les Directions de l'Environnement et de l'Urbanisme seront également impliquées afin de nous guider vers les meilleures pratiques pour la poursuite du projet.

QC-2-4

Dans sa réponse à la question QC-34 lors de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact, l'initiateur évalue la mise en œuvre à l'intérieur de son projet des meilleures pratiques proposées par l'INSPQ¹. 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, il est recommandé 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 2013²), 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 pourraient être faits de manière à favoriser également une réduction du bruit routier pour les résidents et les usagers exposés.

¹https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2450_meilleures_pratiques_amenagement_effets_bruit_environnemental.pdf

² <http://www.noiseineu.eu/fr/3353-a/homeindex/file?objectid=3067&objecttypeid=0>

R QC-2-4

Le Bureau de la mobilité durable prend bonne note des commentaires et des recommandations du MELCC.

Au cours de l'étape de la préparation des plans et devis, des firmes externes spécialisées en climat sonore pourront proposer les différentes mesures qui pourraient être intégrées au projet et qui pourraient contribuer à réduire les niveaux de bruit routier sur le boulevard Guillaume-Couture.

Ces mesures seront analysées selon plusieurs critères qui restent à définir (par exemple : la performance, l'acceptabilité sociale, la faisabilité, l'aspect visuel, la durabilité, etc.). Cette analyse permettra de bien documenter les mesures retenues ou non.

QC-2-5

Tel qu'envisagé, la Ville de Lévis devra effectuer un suivi du climat sonore qui permettra de valider les résultats des mesures de réduction du bruit routier et des aménagements intégrés au projet.

Dans l'éventualité où un dépassement de plus de 3 dB(A) du climat sonore de référence était observé, veuillez vous engager à démontrer que vous avez mis 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 sans que ces mesures ne deviennent elles-mêmes des nuisances.

R QC-2-5

Tel que mentionné à la R QC-2-4, les analyses réalisées pendant le processus de préparation des plans et devis permettront de bien documenter les mesures retenues ou non (selon leurs performances, l'acceptabilité sociale, la faisabilité, l'aspect visuel, la durabilité, par exemple.)

Le Bureau de la mobilité durable s'engage à démontrer que, dans l'éventualité où le suivi du climat sonore mesurait un dépassement de plus de 3 dB(A) du climat sonore de référence, 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 sans que ces mesures ne deviennent elles-mêmes des nuisances auront été mises en place dans le projet.



Marie-Lise Côté | Directrice
Bureau de la mobilité durable



26-05-2021

Sébastien Bédard, ing. | Conseiller technique
Bureau de la mobilité durable