

FORMULAIRE**Avis de projet****PRÉAMBULE**

La section II du chapitre IV de la [Loi sur la qualité de l'environnement \(LQE\)](#) oblige toute personne ou groupe à suivre la [Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement \(PÉEIE\)](#) et à obtenir une autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre un projet visé par l'annexe I du [Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets](#) situés dans le Québec méridional.

Ainsi, quiconque a l'intention d'entreprendre la réalisation d'un projet visé à l'un des articles 31.1 ou 31.1.1 de la LQE doit déposer un avis écrit au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en remplissant le formulaire « Avis de projet » et en y décrivant la nature générale du projet. Cet avis permet au ministre de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la PÉEIE et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « Avis de projet » sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être rempli d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet, de ses impacts et des enjeux appréhendés. L'avis de projet sera publié au registre des évaluations environnementales prévu à l'article 118.5.0.1 de la LQE.

sur la base de l'avis de projet et de la directive, toute personne, tout groupe ou toute municipalité pourra faire part à la ministre, lors d'une période de consultation publique de 30 jours, de ses observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. La ministre, selon l'article 31.3.1 de la LQE, transmettra ensuite à l'initiateur du projet les observations et les enjeux soulevés dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact du projet.

Conformément aux articles 115.5 à 115.12 de la LQE, le demandeur de toute autorisation accordée en vertu de cette loi doit, comme condition de délivrance, produire la « Déclaration du demandeur ou du titulaire d'une autorisation délivrée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) » accompagnée des autres documents exigés par la ministre. Vous trouverez le guide explicatif ainsi que les formulaires associés à l'adresse électronique suivante : <http://www.environnement.gouv.qc.ca/lqe/index.htm>.

Le formulaire « Avis de projet » doit être accompagné du paiement prévu au système de tarification des demandes d'autorisations environnementales. Ce paiement doit être fait à l'ordre du ministre des Finances. Le détail des tarifs applicables est disponible à l'adresse électronique suivante : <http://www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/tarification/ministere.htm> (et cliquer sur le lien Procédure d'évaluation environnementale, Québec méridional). Il est à noter que le Ministère ne traitera pas la demande tant que ce paiement n'aura pas été reçu. L'avis de projet doit être transmis en deux (2) copies papier et en une copie électronique à l'adresse suivante :

Ministère de l'Environnement et
de la Lutte contre les changements climatiques
Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique
Édifice Marie-Guyart, 6e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3933
Internet : www.environnement.gouv.qc.ca

Veillez noter que si votre projet est soumis à la Directive des projets majeurs d'infrastructure publique, prise en vertu de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3), une autorisation du Conseil des ministres d'élaborer le dossier d'affaires de ce projet doit avoir été obtenue avant que le formulaire Avis de projet ne soit déposé.

Par ailleurs, en vertu de l'[Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale](#) conclue en mai 2004 et renouvelée en 2010, le Ministère transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'initiateur de projet sera avisé par lettre seulement si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

Enfin, selon la nature du projet et son emplacement, le Ministère pourrait devoir consulter une ou des communautés autochtones au cours de l'évaluation environnementale du projet. L'avis de projet alors déposé par l'initiateur est transmis à une ou des communautés autochtones afin d'initier la consultation à cet effet. L'initiateur de projet sera avisé si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des communautés autochtones.

1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR

1.1 Identification de l'initiateur de projet	
Nom : <i>Ministère des Transports du Québec – Direction générale de la Chaudière-Appalaches</i>	
Adresse civique : <i>1156, boulevard Guillaume-Couture, Lévis (Québec) G6W 0R8</i>	
Adresse postale (si différente de l'adresse civique) :	
Nom et fonction du ou des signataire(s) autorisé(s) à présenter la demande : <i>Patrick Houle, directeur général par intérim</i>	
Numéro de téléphone : <i>418 839-7978</i>	Numéro de téléphone (autre) :
Courrier électronique : dqca@transport.gouv.qc.ca	
1.2 Numéro de l'entreprise	
Numéro de l'entreprise du Québec (NEQ) :	
1.3 Résolution du conseil municipal	
Si le demandeur est une municipalité, l'avis de projet contient la résolution du conseil municipal dûment certifiée autorisant le(s) signataire(s) de la demande à la présenter au Ministre. Ajoutez une copie de la résolution municipale à l'annexe I.	
1.4 Identification du consultant mandaté par l'initiateur de projet (s'il y a lieu)	
Nom : <i>FNX-INNOV</i>	
Adresse civique : <i>1200, avenue Saint-Jean-Baptiste, bureau 116, Québec (Québec) G2E 5E8</i>	
Adresse postale (si différente de l'adresse civique) :	
Numéro de téléphone : <i>418 871-9330</i>	Numéro de téléphone (autre) :
Courrier électronique : <i>Jacques Désilets : jdesilets@fnx-innov.com</i>	
Description du mandat :	
<i>Production des documents requis par la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), pour le compte et à la satisfaction du ministère des Transports (Ministère), pour le projet de réaménagement des routes 116 et 132 dans le secteur Saint-Nicolas, à Lévis, entre le chemin Olivier et le pont d'étagement du chemin de fer du Canadien National (CN), sur une longueur d'environ 3,35 km.</i>	

2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

2.1 Titre du projet
<i>Réaménagement des routes 116 et 132, entre le chemin Olivier et le pont d'étagement du CN, à Lévis</i>
2.2 Article d'assujettissement du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets
Dans le but de vérifier l'assujettissement de votre projet, indiquez, selon vous, à quel article du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets votre projet est assujéti et pourquoi (atteinte du seuil par exemple).
<i>L'élargissement d'une route prévue à 4 voies de circulation ou plus ou dont l'emprise prévue est d'une largeur égale ou supérieure à 35 mètres sur une longueur minimale de 2 kilomètres située à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation déterminé dans le schéma d'aménagement et de développement applicable sur le territoire concerné.</i>

2.3 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation

Décrivez sommairement le projet (longueur, largeur, quantité, voltage, superficie, etc.) et pour chacune de ses phases (aménagement, construction et exploitation et, le cas échéant, fermeture), décrire sommairement les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.).

Description du projet et de ses variantes

Le projet de réaménagement des routes 116 et 132 est d'une longueur de 3,35 kilomètres. Il prévoit l'élargissement de la route avec trois voies dans chaque direction, incluant des voies réservées aux autobus, ainsi que l'aménagement d'un terre-plein central et le réaménagement géométrique de l'intersection des routes 116 et 132.

Il est à noter qu'une piste cyclable unidirectionnelle ainsi qu'un trottoir en retrait sont prévus en bordure de la chaussée, et ce, dans chaque direction (sauf à l'approche du secteur des ponts, où les aménagements de transport actif sont concentrés sur le côté nord de la route 132).

Le projet prévoit aussi l'ajout de cinq feux de circulation sur l'ensemble du tronçon.

Lors de l'étude d'opportunité, le Ministère a analysé deux principales variantes. La première consiste à aménager une route comptant trois voies dans chaque direction séparées par un terre-plein central, dont une voie latérale réservée aux autobus. À l'approche des carrefours, le terre-plein se rétrécit pour permettre la création de voies de virage à gauche.

La deuxième variante à l'étude consiste à aménager une route comprenant trois voies dans chaque direction, dont une voie axiale réservée aux autobus. Situées de part et d'autre d'un terre-plein central, les voies réservées deviennent contiguës à l'approche des carrefours. Le terre-plein est aménagé de manière à permettre la mise en place d'abribus.

La principale différence entre ces deux variantes est l'emplacement de la voie réservée aux autobus.

Une troisième variante a aussi été analysée. Bien que semblable à la première, elle se distingue de celle-ci par sa géométrie dans le secteur de la route 132, qui permet de minimiser les acquisitions requises du côté nord de la route.

À la suite d'une analyse, la troisième variante, avec voies réservées latérales et géométrie spécifique à la route 132, a finalement été retenue.

Les avantages de la variante choisie sont les suivants :

- configuration des voies classique (aménagements familiers);
- abribus et aires d'attente pour les usagères et usagers du transport en commun situés en bordure de la route;
- temps de parcours réduit pour les autobus;
- plus grande flexibilité dans l'usage des voies réservées (covoiturage, véhicules électriques, taxis, etc.).

Les inconvénients de la variante choisie sont les suivants :

- conflits entre les autobus et les véhicules tournant à droite;
- conflits entre les véhicules entrant et sortant des accès le long des routes 116 et 132.

Une coupe type se trouve à l'annexe II.

Zone d'étude

La zone d'étude du projet correspond à une bande d'environ 300 mètres de largeur de part et d'autre de l'emprise routière. La zone est élargie dans le secteur du ruisseau Terrebonne afin d'inclure celui-ci et la berge de la rivière Chaudière, le cours d'eau récepteur des eaux de drainage. La zone d'étude est illustrée sur le plan de localisation présenté à l'annexe III.

Phases de réalisation

Sans s'y limiter, le projet comprend les éléments suivants :

Phase d'aménagement

- Acquisition de terrains;
- Sondages géotechniques;
- Relevés d'arpentage.

Phase de construction

- Déboisement ponctuel;
- Terrassement sur l'ensemble du projet;
- Dynamitage;
- Structure de chaussée granulaire;
- Revêtement de chaussée en enrobé;
- Remplacement de ponceaux (méthode avec ou sans tranchée);
- Aménagements pour la faune terrestre et aquatique;
- Gestion des eaux pluviales (drainage, bassins de rétention, de sédimentation, etc.);

- Mise en place d'éléments de sécurité;
- Mise en place ou réparation de la signalisation;
- Gestion de la circulation et signalisation pour les travaux;
- Protection de l'environnement;
- Aménagements paysagers (plantations, mobilier urbain, etc.).

Phase d'exploitation

- Entretien;
- Déneigement et déglacage;
- Inspections;
- Suivi des aménagements fauniques;
- Suivi des aménagements paysagers.

Si pertinent, ajoutez à l'annexe II tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

2.4 Objectifs et justification du projet

Mentionnez les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

Ce tronçon des routes 116 et 132 constitue un lien stratégique pour l'interconnexion du transport en commun entre les deux rives via le pont de Québec et représente une option de contournement pour les usagères et usagers de la route, lorsqu'il y a une importante congestion sur les axes autoroutiers donnant accès au pont Pierre-Laporte. Il est donc important de préserver l'intégrité de cet itinéraire et d'améliorer sa fonctionnalité pour offrir une fluidité maximale des liens interrives, d'autant plus qu'il permet de relier les différents secteurs de Lévis situés de part et d'autre de la rivière Chaudière.

Cet axe routier supporte des débits journaliers moyens annuels de circulation (DJMA) variant entre 10 900 véhicules sur la route 116 et 23 200 véhicules sur la route 132. Axe stratégique pour le transport en commun, il est actuellement desservi par les parcours à haut niveau de service de la Société de transport de Lévis (STLévis), soit le Lévisien 1, qui relie les trois arrondissements de la ville, et le Lévisien 3, qui fait la liaison entre l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest et les pôles d'activité de la ville de Québec situés sur le plateau de Sainte-Foy.

Dans son état actuel, cet axe routier ne répond plus aux besoins des usagères et usagers en matière de circulation, de fonctionnalité et de sécurité, compte tenu de la hausse constante des débits de circulation ainsi que des nombreux accès, carrefours et développements urbains actuels et futurs dans le secteur. En effet, il se compose majoritairement de deux voies de circulation contiguës, généralement sans bordure, et dont les accotements sont utilisés soit comme bandes cyclables, soit comme voies réservées aux autobus ou autres véhicules.

Du côté nord de la route 116, une piste cyclable faisant partie de l'axe 1 de la Route verte est également aménagée en marge des voies de circulation, entre la route 132 et la rue Plante.

L'ensemble de ces aménagements ont permis jusqu'à maintenant de répondre temporairement aux besoins, mais ils ne sont pas conformes aux normes et se révèlent de plus en plus problématiques en raison de l'augmentation du nombre d'accès.

Enfin, mentionnons que la présence d'une école secondaire, d'un complexe aquatique municipal, d'espaces résidentiels et de plusieurs commerces amène une forte circulation piétonne et cycliste, plus exactement pendant la période scolaire. À cela s'ajoute la présence de l'axe est-ouest de la Route verte, qui permet aux cyclistes d'accéder au pont de Québec pour leurs déplacements interrives.

En conformité avec les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, la Ville de Lévis cherche à développer des lieux denses et mixtes en relation avec son réseau structurant de transport en commun. Le tronçon des routes 116 et 132 fait partie de l'axe structurant principal destiné à supporter la consolidation du milieu urbain. En densifiant son territoire dans des pôles et le long d'un corridor stratégique, la Ville veut minimiser les distances de déplacement entre les activités et favoriser les déplacements par transport actif et collectif. L'axe structurant principal qui se prolonge vers l'est jusqu'au cégep de Lévis traverse les deux pôles structurants de la ville de Lévis et communique avec le futur réseau structurant de la ville de Québec via le pont de Québec.

Ainsi, ce segment des routes 116 et 132 est appelé à se densifier en accueillant une diversité de fonctions urbaines propices aux déplacements de proximité. Ce mode d'urbanisation suppose une forte interrelation entre le milieu bâti et le réseau routier, de façon à susciter et soutenir l'intérêt pour les déplacements actifs, qui sont aussi à la base des déplacements collectifs. La densification du corridor accentuera les besoins, tant pour la desserte piétonnière et cyclable du côté est que pour la traversée de la route. Divers aménagements (entre autres paysagers) seront intégrés à ce lien stratégique afin de créer un environnement agréable, attrayant et sécuritaire pour tous les types d'usagères et usagers.

Le réaménagement de l'axe des routes 116 et 132 se veut le prolongement du projet de mesures prioritaires pour le transport en commun que pilotent la Ville de Lévis et la STLévis dans les arrondissements des Chutes-de-la-Chaudière-Est et de Desjardins, et ce, en accord avec cette vision de l'urbanisation et de la mobilité. Les mesures prioritaires comprennent l'aménagement de voies réservées et l'instauration de feux prioritaires pour le transport en commun.

À la lumière de ce qui précède, le Ministère a convenu avec la Ville de Lévis de réaliser une étude d'opportunité en considérant que l'axe des routes 116 et 132 devait être réaménagé selon un concept permettant de concilier les quatre objectifs suivants :

1. Bonification et modernisation du transport en commun sur le territoire de la ville de Lévis;
2. Développement immobilier du secteur en cours et à venir;
3. Préservation de la fonctionnalité pour tous les modes de transport;
4. Maintien de la sécurité sur cet axe important en voie de s'urbaniser fortement.

2.5 Activités connexes

Résumez, s'il y a lieu, les activités connexes projetées (exemple : aménagement de chemins d'accès, concassage, mise en place de batardeaux, détournement de cours d'eau) et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Il n'y a aucune activité connexe prévue par le Ministère dans le cadre de ce projet.

Il est à noter que le projet visant à instaurer des mesures prioritaires en transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis, notamment pour le secteur Saint-Romuald, peut être associé au présent projet. Bien que les deux projets ne soient pas contigus, leurs concepts d'aménagements retenus sont semblables et font partie d'un même réseau. Ils partagent les mêmes objectifs, c'est-à-dire de relever la sécurité routière, d'améliorer la fluidité de la circulation ainsi que de favoriser le transport collectif et actif aux approches du pont de Québec.

3. LOCALISATION DU PROJET ET SON CALENDRIER DE RÉALISATION

3.1 Identification et localisation du projet et de ses activités

Nom de la municipalité ou du territoire non organisé (TNO) où est situé le projet (indiquer si plusieurs municipalités ou TNO sont touchés par le projet):

Lévis

Nom de la ou des municipalité(s) régionale(s) de comté (MRC) où est situé le projet :

Communauté métropolitaine de Québec

Précisez l'affectation territoriale indiquée dans le(s) schéma(s) d'aménagement de la ou des MRC ou de la ou des communauté(s) métropolitaine (zonage):

Le projet est localisé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la Ville de Lévis.

L'axe des routes 116 et 132 se situe essentiellement dans l'affectation urbaine (noyau de proximité 1). Les noyaux de proximité sont des zones à consolider, où l'utilisation de l'espace doit être optimisée, le zonage doit permettre la mixité d'usage et les aménagements doivent favoriser les déplacements actifs. La Ville de Lévis veut miser sur les potentiels de redéveloppement aux abords de la route 116, dans le but d'en faire un boulevard à haute intensité d'activité humaine.

En retrait du corridor de la route se trouvent des affectations résidentielles (consolidation urbaine) de part et d'autre de la route 116 ainsi qu'une zone industrielle au sud de la route 132. Une courte zone en affectation récréative (récréo-écologique) est également présente entre les ponts de Québec et Pierre-Laporte ainsi que le long de la rivière Chaudière. En retrait de la zone d'étude, il y a une affectation agricole (ressource) à l'ouest de la rue Jérôme-Demers et une zone commerciale (artère commerciale) au sud de l'autoroute 20.

Coordonnées géographiques en degrés décimaux du point central du projet (pour les projets linéaires, fournir les coordonnées du point de début et de fin du projet) :

Point central ou début du projet : Latitude : -71,2965 Longitude : 46,7154

Point de fin du projet (si applicable) : Latitude : -71,2846 Longitude : 46,7399

3.2 Description du site visé par le projet

Décrivez les principales composantes des milieux physique, biologique et humain susceptibles d'être affectées par le projet en axant la description sur les éléments considérés comme ayant une importance scientifique, sociale, culturelle, économique, historique, archéologique ou esthétique (composantes valorisées de l'environnement). Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue, ainsi que les principales particularités du site : zonage, espace disponible, milieux sensibles, humides ou hydriques, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, etc.

La portion des routes 116 et 132 visée par les travaux de réaménagement est située globalement en milieu bâti, à proximité de la jonction des autoroutes 20 et 73. Des parcelles boisées de tailles variables subsistent toutefois en périphérie du secteur construit au sein duquel se situe le projet. Le fleuve Saint-Laurent se trouve à environ 350 mètres au nord du tronçon de la route 132, tandis que la rivière Chaudière coule à l'est de la route 116, à une distance variant entre environ 400 et 800 mètres du tronçon concerné par les travaux. Le ruisseau Terrebonne, qui traverse également le secteur, parfois à moins de 50 mètres de la route 116, est un cours d'eau de plus faible dimension, mais il reçoit les eaux pluviales de près de la moitié de la zone d'étude.

Dans le secteur ciblé par le projet, les routes 116 et 132 sont principalement bordées par des commerces ainsi que des résidences. Mentionnons également la présence de deux écoles le long de la route 116, soit l'école de l'Envol et l'école Clair-Soleil. Par ailleurs, la Route verte longe le tronçon visé sur presque toute sa longueur.

Le milieu environnant comprend quelques terrains figurant au Répertoire des terrains contaminés, dont certains situés à moins de 100 mètres du tronçon de route concerné par le projet de réaménagement.

Selon les données écoforestières du Québec méridional, les milieux naturels du secteur environnant correspondent essentiellement à des peuplements feuillus, incluant entre autres l'érable rouge, le bouleau à papier, des peupliers (sp.) et des feuillus intolérants. Des milieux humides identifiés par Canards Illimités Canada sont présents au sein de ces milieux naturels (les plus près se situant à un peu plus de 200 mètres du tronçon à réaménager). Par ailleurs, en plus du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Chaudière, la décharge Michel, le ruisseau Terrebonne et un cours d'eau intermittent sont répertoriés dans le secteur environnant.

Finalement, il est à noter que deux lignes de transport d'énergie traversent le tronçon de la route 132 touché par le projet.

3.3 Calendrier de réalisation

Fournissez le calendrier de réalisation (période prévue et durée estimée pour chacune des étapes du projet) en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Étape du projet	Dates
Conception	Hiver 2023 – Été 2025
Préparation des plans et devis et libération d'emprises	Hiver 2025 – Été 2027
Lancement des appels d'offres	Automne 2027 – Hiver 2028
Réalisation des travaux	Printemps 2028 – Automne 2030

Le dépôt de l'étude d'impact est prévu au printemps 2023. L'analyse environnementale par le MELCC et le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement est prévue entre le printemps 2023 et l'automne 2024 (délai de 18 mois).

3.4 Plan de localisation

Ajoutez à l'annexe III une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet ainsi que, s'il y a lieu, un plan de localisation des travaux ou des activités à une échelle adéquate indiquant notamment les infrastructures en place par rapport au site des travaux.

Voir carte à l'annexe III.

4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES¹

4.1 Activités d'information et de consultation réalisées

Le cas échéant, mentionnez les modalités relatives aux activités d'information et de consultation du public réalisées dans le cadre de la conception du projet (méthodes utilisées, nombre de participants et milieux représentés), dont celles réalisées auprès des communautés autochtones concernées, de même que les préoccupations soulevées et leur prise en compte dans la conception du projet.

Outre les discussions avec la Ville de Lévis et les autres parties prenantes, aucune activité formelle d'information ou de consultation n'a été réalisée à ce jour.

4.2 Activités d'information et de consultation envisagées au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement

Mentionnez les modalités relatives aux activités d'information et de consultation du public prévues au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement, dont celles envisagées auprès des communautés autochtones concernées.

Une consultation publique est prévue lors de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement. Quoique la stratégie de consultation publique ne soit pas encore définie, des rencontres préparatoires avec la Ville de Lévis et la STLévis devraient avoir lieu. Ces activités permettront de dresser le portrait des préoccupations des citoyennes et des citoyens, lesquelles constituent bien souvent des enjeux pour la réalisation du projet.

Des documents d'information, des photos-simulations, des affiches ainsi qu'une présentation PowerPoint permettront de faciliter la présentation du projet aux intervenants locaux ainsi qu'à la population.

Le territoire à l'ouest de la rivière Chaudière fait partie du territoire pour lequel un projet d'entente de consultation est présentement en négociation entre le gouvernement du Québec et la nation Abénakis. Ainsi, quoique l'entente ne soit pas encore signée et que les paramètres de consultation ne soient pas encore officiels, le Ministère va intégrer la consultation auprès de la nation Abénakis dans le processus de planification du projet.

5. DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ENJEUX² ET IMPACTS ANTICIPÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

5.1 Description des principaux enjeux du projet

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture du projet, décrivez sommairement quels sont les principaux enjeux du projet.

La définition des enjeux comprendra notamment l'amélioration de la fluidité des déplacements, le maintien ou l'amélioration des connexions de la trame urbaine et des connectivités écologiques et la résilience de l'infrastructure face aux changements climatiques.

D'autres enjeux plus spécifiques au projet seront identifiés en cours d'étude et à partir des consultations effectuées auprès de la population. Il est toutefois possible de présumer que des enjeux concerneront la gestion durable des eaux pluviales, la préservation de la qualité des habitats, des sols et de l'eau souterraine, le maintien de la qualité de vie des citoyennes et citoyens, l'assurance de la sécurité routière ainsi que l'efficacité des modes de transport actif et collectif.

5.2 Description des principaux impacts anticipés du projet sur le milieu récepteur

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture du projet, décrivez sommairement quels sont les impacts anticipés sur le milieu récepteur (physique, biologique et humain).

En ce qui concerne le milieu naturel, les principaux impacts anticipés sont l'empiètement dans des zones boisées ou milieux humides (présence d'un marécage arborescent dans la zone d'intervention), la perte d'habitat du poisson dans le ruisseau Terrebonne ou la décharge Michel, ainsi que la dispersion

¹ Pour de plus amples renseignements sur la démarche et les méthodes qui peuvent être employées afin d'informer et de consulter le public avant ou dès le dépôt de l'avis de projet, l'initiateur du projet est invité à consulter le guide « L'information et la consultation du public dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement : guide à l'intention de l'initiateur de projet », disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse électronique suivante : <http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf>

² Enjeu : Préoccupation majeure pour le gouvernement, la communauté scientifique ou la population, y compris les communautés autochtones concernées, et dont l'analyse pourrait influencer la décision du gouvernement quant à l'autorisation ou non d'un projet.

d'espèces exotiques envahissantes. Les impacts de l'augmentation des débits des eaux pluviales sur les deux cours d'eau devront également être analysés.

Pour le milieu humain, on note l'acquisition d'emprises et de bâtiments existants, notamment dans le secteur de la route 132, la modification aux accès ainsi que la modification du climat sonore, autant en phase de construction qu'en phase d'exploitation.

Des impacts positifs sont également à prévoir sur le milieu visuel (paysage), car le projet est situé sur le territoire couvert par le schéma directeur de l'entrée de la Capitale-Nationale.

En raison de la présence d'anciennes stations-service et de réservoirs dans la zone d'étude, la présence de sols contaminés est possible.

Notons également les impacts positifs du projet sur le transport actif, le transport collectif ainsi que sur la sécurité routière.

6. ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE

6.1 Émission de gaz à effet de serre

Mentionnez si le projet est susceptible d'entraîner l'émission de gaz à effet de serre et, si oui, lesquels. Décrire sommairement les principales sources d'émissions projetées selon les différentes phases de réalisation du projet.

Lors de la phase de construction, les principales émissions de gaz à effet de serre (GES) proviendront de la circulation des véhicules de chantier et de la présence d'équipements de combustion.

Lors de la phase d'exploitation, il n'y aura aucune augmentation des émissions de GES, ou s'il y en a, elle sera marginale. Le projet n'accentuera pas la circulation dans le secteur. Il aura plutôt pour effet de diminuer la congestion et de répartir la circulation de façon plus équilibrée sur les voies de circulation. De plus, il améliorera l'efficacité du transport collectif et, par le fait même, son attractivité. De plus, des plantations sont prévues au projet et celles-ci auront un effet positif sur la captation des GES, des poussières et autres polluants.

La qualité de l'air ambiant de la zone d'étude sera décrite à partir des résultats des mesures des concentrations de contaminants dans l'air ambiant du Réseau de surveillance de la qualité de l'air du Québec (RSQAQ) ou du Réseau national de surveillance de la pollution atmosphérique (RNSPA) dans la grande région de Québec, incluant Lévis. Les données disponibles des trois dernières années seront utilisées et les résultats par contaminant seront comparés aux normes de qualité de l'atmosphère du Québec (Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère) et aux critères québécois de qualité de l'atmosphère établis par le MELCC. L'analyse des impacts sera effectuée pour les principaux contaminants atmosphériques (NO₂, SO₂, CO, O₃, PM₁₀, PM_{2.5}), les matières particulaires en suspension [PST ou matières particulaires totales (PMT)] et certains composés organiques comme le benzène.

Une analyse de la documentation pertinente et récente en matière d'émissions de GES au Québec sera réalisée afin d'établir le portrait avant projet pour la zone d'étude. Cette documentation proviendra principalement du MELCC, qui reçoit et gère les inventaires annuels d'émissions de GES exigés par la réglementation en vigueur pour les grands émetteurs (> 10 000 tonnes métriques en équivalent CO₂ par an). L'inventaire canadien en marge du Programme de déclaration des émissions de GES sera également consulté, particulièrement en vue d'établir les tendances sur le plan fédéral. En effet, l'analyse portera, avec tableaux et figures à l'appui, sur les tendances annuelles rencontrées au Canada, au Québec ainsi qu'à l'échelle locale, soit jusqu'à 25 kilomètres à la ronde du site du projet (comme première estimation) ou jusqu'aux endroits où le projet n'aura plus d'impact significatif sur les débits de circulation. Le registre des émissions de GES préparé annuellement par le MELCC sera consulté afin d'établir les émissions associées aux établissements dits locaux.

Une analyse des émissions de GES associées au secteur des transports sera réalisée au niveau provincial, mais aussi local. Les données ne sont toutefois pas disponibles pour ce dernier, qui devra faire l'objet d'une évaluation selon un scénario de débit de circulation par type de véhicules (véhicules électriques, sans émissions ou à gaz) sur les grands axes routiers du secteur. Cette évaluation doit être réalisée de toute façon dans le cadre de l'analyse de l'impact du projet sur les émissions de GES, afin d'établir les émissions annuelles sur le réseau routier local avant projet pour les comparer avec les émissions annuelles anticipées après le réaménagement. Cette comparaison permettra, le cas échéant, d'établir les effets du projet sur la capacité du Québec à atteindre ses cibles de réduction des GES.

L'inventaire des émissions de GES du projet sera développé selon les consignes du MELCC dans son annexe II, Complément d'information pour la prise en compte des changements climatiques et son Guide de quantification des émissions de GES.

7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

7.1 Autres renseignements pertinents

Inscrivez tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet.

Sans objet

8. DECLARATION ET SIGNATURE

8.1 Déclaration et signature

Je déclare que :

- 1° les documents et renseignements fournis dans cet avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance;

Toute fausse déclaration peut entraîner des sanctions en vertu de la LQE. Tous renseignements fournis feront partie intégrante de la demande et seront publiés au Registre des évaluations environnementales.

Prénom et nom

Patrick Houle, directeur général de la Chaudière-Appalaches par intérim

Signature



Date 10 août 2022

Annexe I
Résolution du conseil municipal

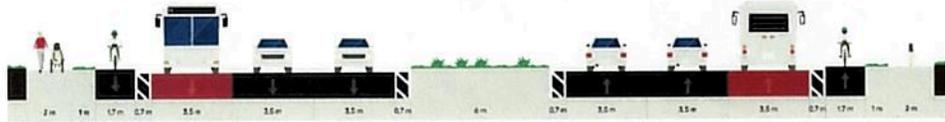
Si pertinent, insérez ci-dessous la résolution du conseil municipal dûment certifiée autorisant le(s) signataire(s) de la demande à la présenter au ministre.

Sans objet

Annexe II Caractéristiques du projet

Si pertinent, insérez ci-dessous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Coupe type en section courante



Coupe type à une intersection



Annexe III - Plan de localisation

