

## PR1.1 - Avis de projet

**Titre du projet :** Projet de construction du nouveau lien interrives entre Québec et Lévis  
**Nom de l'initiateur du projet :** Ministère des Transports et de la Mobilité durable

### PRÉAMBULE

La sous-section 4 de la section II du chapitre IV du titre I de la [Loi sur la qualité de l'environnement \(LQE\)](#) oblige toute personne ou tout groupe à suivre la [procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement \(PÉIE\)](#) 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 assujetti à la PÉIE 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 l'information fournie doit se limiter aux éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet, de ses impacts et des enjeux appréhendés. L'avis de projet sera publié dans le 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 au ministre, lors d'une période de consultation publique de 30 jours, de ses observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. Le 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 à l'article 36 du [Règlement sur l'encadrement d'activités en fonction de leur impact sur l'environnement](#), le demandeur doit produire la « Déclaration d'antécédents ». Il est à noter qu'une telle déclaration n'est pas requise de la part des personnes morales de droit public. Vous trouverez le formulaire de « Déclaration d'antécédents » à l'adresse électronique suivante : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/publicat.htm>

Le formulaire « Avis de projet » doit être accompagné du paiement prévu dans le système de tarification des demandes d'autorisations environnementales. Le détail des tarifs applicables est disponible à l'adresse électronique suivante : [www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/tarification/ministere.htm](http://www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/tarification/ministere.htm) (cliquez sur le lien « Procédure d'évaluation environnementale, Québec méridional »). Ce paiement doit être fait à l'ordre du ministre des Finances selon les modalités énoncées à l'adresse électronique suivante : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/tarification.htm>. Il est à noter que le Ministère ne traitera pas la demande tant que ce paiement n'aura pas été reçu. Deux (2) copies papier et une copie électronique de l'avis de projet doivent être transmises aux adresses suivantes :

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques,  
de la Faune et des Parcs  
Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : 418 521-3933  
Courriel : [dgees-info@environnement.gouv.qc.ca](mailto:dgees-info@environnement.gouv.qc.ca)

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 d'impact afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujetti à la Loi sur l'évaluation d'impact. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu par la Loi sur l'évaluation d'impact. 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'amorcer la consultation. 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 : Gouvernement du Québec – Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)

Adresse municipale : 475, boulevard de l'Atrium, 4<sup>e</sup> étage, Québec (Québec) G1H 7H9

Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :

Nom et fonction du ou des signataires autorisés à présenter la demande : Sophie Trudel, directrice générale des mandats stratégiques, de la gestion du portefeuille et de l'accompagnement

Numéro de téléphone :  Numéro de téléphone (autre) :

Courrier électronique : [sophie.trudel@transports.gouv.qc.ca](mailto:sophie.trudel@transports.gouv.qc.ca)

### 1.2 Numéro de l'entreprise

Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) : Non applicable

### 1.3 Résolution du conseil municipal

Non applicable

### 1.4 Identification du consultant mandaté par l'initiateur de projet (s'il y a lieu)

Nom : Le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) prévoit retenir les services d'un prestataire de services pour la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement. Dès que le mandat sera accordé, le MTMD communiquera au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs les coordonnées de la firme retenue.

Adresse municipale :

Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :

Numéro de téléphone : -  Numéro de téléphone (autre) : -

Courrier électronique : @

Description du mandat :

## 2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

### 2.1 Titre du projet

Projet de construction du nouveau lien interrives entre Québec et Lévis

### 2.2 Article d'assujettissement du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets

Le projet répond à deux critères d'assujettissement :

Conformément à l'article 2 (Travaux dans les milieux humides et hydriques) de la Partie II de l'annexe 1 du Règlement (Q-2, r.23.1) :

- Puisque le projet pourrait engendrer :

« 1° des travaux de dragage, de déblai, de remblai ou de redressement, à quelque fin que ce soit, à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans d'une rivière ou d'un lac, sur une distance cumulative égale ou supérieure à 500 m ou sur une superficie cumulative égale ou supérieure à 5 000 m<sup>2</sup>, pour une même rivière ou un même lac »;

Conformément à l'article 5 (Infrastructures routières) de la Partie II de l'annexe 1 du Règlement (Q-2, r.23.1) :

- Puisque le projet vise la construction d'une infrastructure routière située à l'intérieur des périmètres d'urbanisation des villes de Québec et de Lévis, et excède les normes minimales prescrites en termes d'emprise et de longueur :

« 3° la construction 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 m sur une longueur minimale de 1 km, située à l'intérieur

d'un périmètre d'urbanisation déterminé dans le schéma d'aménagement et de développement applicable sur le territoire concerné ou dans une réserve indienne ».

## 2.3 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation

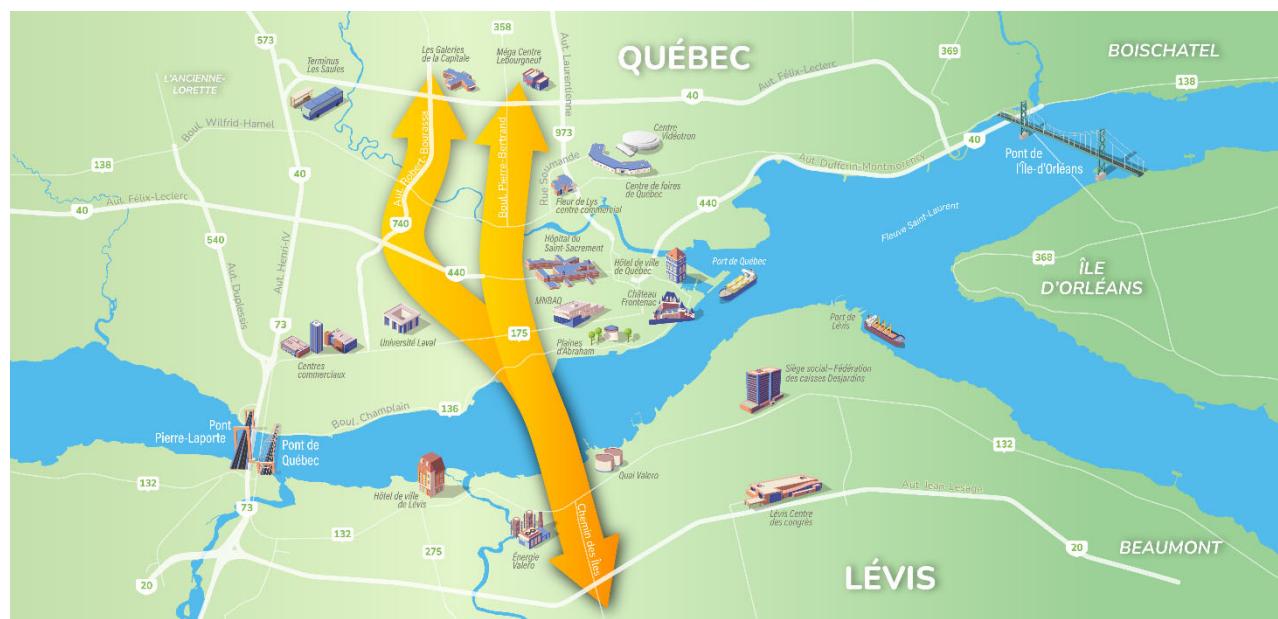
Le projet du nouveau lien interrives (NLI) entre Québec et Lévis est un projet gouvernemental assujetti à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Il vise principalement à assurer la sécurité économique de l'Est du Québec par l'implantation d'un nouveau lien interrives permettant le camionnage pour le transport des biens et des marchandises. En misant sur les principes de mobilité durable, le projet vise cinq cibles privilégiées : le développement économique, la sécurité commerciale, le transport des marchandises, la fluidité de la circulation régionale et le transport collectif. Il ne s'agit pas que d'un projet d'infrastructure de transport, mais d'un projet socio-économique d'envergure et structurant qui jouera un rôle important pour le développement de l'ensemble de la région pour les générations futures.

## Solutions étudiées

Dans une zone d'intervention potentielle, délimitée à l'est du pont de Québec et la pointe ouest de l'île d'Orléans, différentes solutions de traversées du fleuve Saint-Laurent ont été envisagées, réparties en secteurs appelés « corridors ». Ainsi, dans cette zone d'une largeur de 16 km, sept corridors ont été retenus, totalisant neuf solutions sous forme de pont, de tunnel ou de pont-tunnel, et ont été soumis à une analyse approfondie.

## Corridor sélectionné

Les résultats des analyses démontrent que le corridor offrant une connexion à l'autoroute Félix-Leclerc (autoroute 40) sur la rive nord – soit via l'autoroute Robert-Bourassa (autoroute 740), soit via le boulevard Pierre-Bertrand (route 358) – et à l'autoroute Jean-Lesage (autoroute 20) sur la rive sud, dans l'axe du chemin des Îles, présente les avantages les plus marqués. Le corridor sélectionné prévoit une combinaison d'un pont de longue portée pour franchir le fleuve Saint-Laurent et d'un tunnel sur la rive nord sous le cap rocheux. Le tunnel se raccorderait au pont au-dessus du boulevard Champlain.



Ce corridor se distingue par son potentiel à favoriser le développement économique, notamment en renforçant la pérennité du transport des marchandises et en facilitant l'accès aux pôles industriels, logistiques et portuaires existants. Il améliore la fluidité de la circulation régionale et permet de bonifier les services de transport collectif tout en favorisant une intégration plus efficace de ceux-ci. Contrairement aux autres corridors ayant été étudiés, celui-ci combine plusieurs avantages puisqu'il favorise la densification du territoire tout en limitant l'empiètement sur les terres agricoles et dans le fleuve en plus de limiter les impacts visuels sur le paysage culturel, notamment sur le site du patrimoine mondial de l'UNESCO que constitue le Vieux-Québec. Ce corridor propose également une plus grande souplesse de conception permettant d'atténuer les effets collatéraux de l'implantation du projet. Enfin, il se distingue par une longueur d'infrastructure entre les rives réduite comparativement aux autres options analysées situées près de l'île d'Orléans et par une limitation des impacts environnementaux, étant donné un nombre moindre de piliers en eau ainsi qu'une implantation dans un milieu moins sensible. De plus, l'estimation préliminaire des coûts de construction dans ce corridor s'avère la moins élevée, ce qui en fait l'option la plus avantageuse.

## Section entre l'autoroute Jean-Lesage (autoroute 20) et la rive sud du fleuve Saint-Laurent

Sur la rive sud, le raccordement au nouveau lien dans l'axe du chemin des Îles pourrait prévoir des travées d'approches du pont et nécessiter des acquisitions immobilières. Dans ce secteur, différentes configurations sont à l'étude pour assurer une insertion harmonieuse entre la falaise, située à proximité de la berge du fleuve Saint-Laurent et l'autoroute 20, incluant des options d'accès au pont par voies dédiées souterraines ou en surface. L'aménagement proposé permettrait de maintenir la circulation locale. Un réaménagement de l'échangeur existant entre l'autoroute Jean-Lesage et le chemin des Îles pourrait être requis afin d'assurer une connectivité optimale avec le réseau local tout en facilitant l'accès au nouveau lien.

### Section pont

La structure du pont, d'une longueur d'environ 2,8 km, propose un dégagement vertical d'environ 53 m ce qui correspond à la pleine mer supérieure, grande marée (PMSGM) de 4,02 m additionnée du gabarit de navigation de 49 m, soit le dégagement actuel sous le pont Pierre-Laporte qui est supérieur au pont de Québec. L'infrastructure pourrait être un pont à haubans composé d'une travée principale d'une longueur suffisante pour assurer le dégagement nécessaire à une navigation sécuritaire sur la voie maritime. En tenant compte des contraintes du milieu, de l'optimisation des coûts et des exigences pour la navigation, des efforts de conception seront effectués afin de limiter le nombre de piles en eau et par conséquent, l'impact environnemental.

### Section tunnel

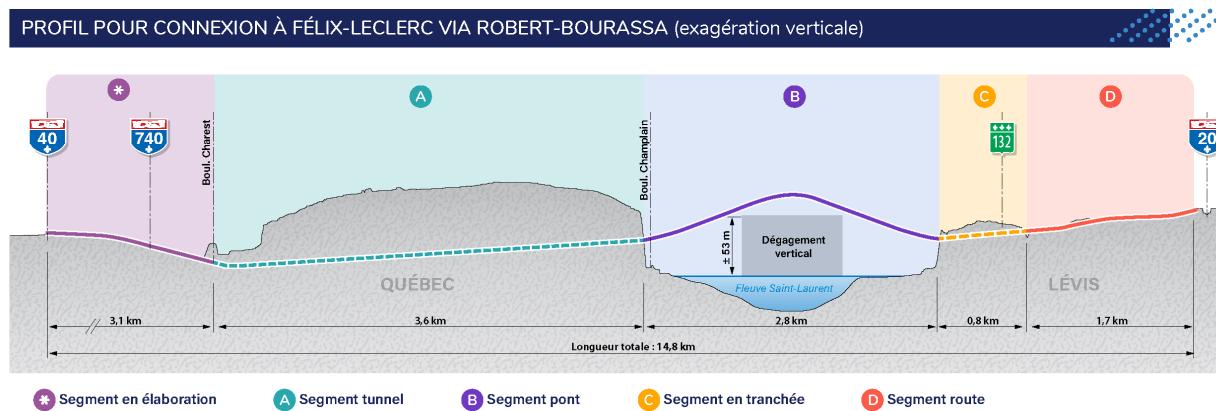
Sur la rive nord, le tunnel est prévu pour assurer le raccordement entre le pont et le réseau routier. Sa longueur varierait entre environ 1,75 km et 3,6 km, selon les différentes options de raccordement proposées. Cette configuration permettrait de mieux s'arrimer aux contraintes physiques du territoire tout en répondant aux enjeux d'aménagement du territoire.

### Options de raccordements sur la rive nord

Le projet prévoit la construction d'un lien de type pont-tunnel permettant de rejoindre l'autoroute 40 sur la rive nord. Deux options de raccordement sont envisagées sur la rive nord, soit via l'autoroute Robert-Bourassa (autoroute 740), soit par le boulevard Pierre-Bertrand (route 358). Ces options font l'objet d'analyses approfondies afin d'évaluer leur faisabilité technique, leur impact sur le réseau routier existant ainsi que leur compatibilité avec les contraintes géotechniques et environnementales du secteur.

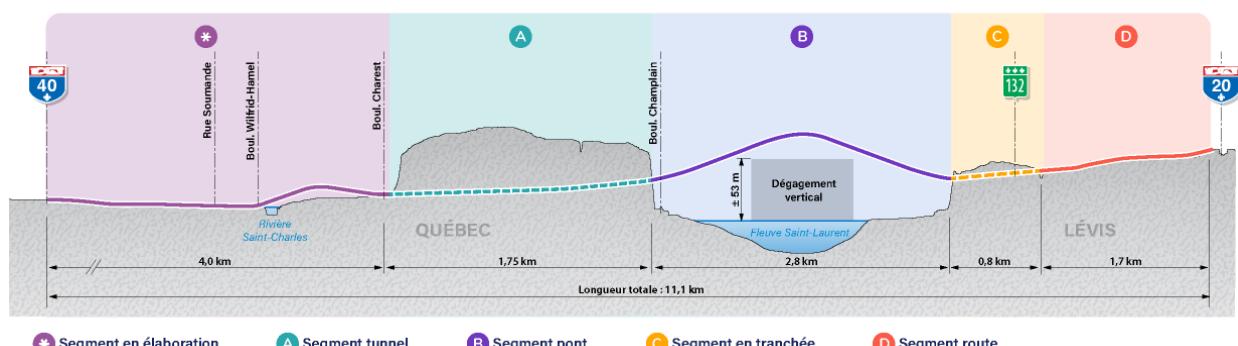
#### Via l'autoroute Robert-Bourassa

Le tunnel proposé, d'une longueur d'environ 3,6 km, pourrait débuter dans l'axe de l'autoroute Robert-Bourassa (autoroute 740), et se prolongerait vers le sud pour émerger près de la Marina de Sillery. À cet endroit, il déboucherait sur un pont surplombant la voie ferrée existante et le boulevard Champlain, permettant ainsi la traversée du fleuve Saint-Laurent vers la rive sud. Le tunnel et le pont seraient directement reliés par une structure en hauteur.



#### Via le boulevard Pierre-Bertrand

Le tunnel proposé, d'une longueur d'environ 1,75 km, pourrait débuter entre la rue Marie-de-l'Incarnation et l'avenue Saint-Sacrement, au sud du boulevard Charest. Le raccordement de l'autoroute 40 s'inscrirait principalement dans l'axe nord-sud du boulevard Pierre-Bertrand qui pourrait faire l'objet d'un réaménagement afin de permettre la circulation locale. Plusieurs scénarios d'aménagement sont actuellement à l'étude, incluant notamment la possibilité d'un raccordement au boulevard Wilfrid-Hamel et le boulevard Charest.



## Aménagement des infrastructures

Afin de définir l'aménagement optimal des raccordements et en amont de la phase de conception à laquelle participera le constructeur, diverses analyses techniques approfondies sont soit en cours ou soit prévues. Celles-ci portent sur l'ingénierie, la circulation et la mobilité, ainsi que sur des inventaires terrain, des études géologiques, des forages géotechniques et des échanges avec les parties prenantes. Ces travaux visent à optimiser le tracé et l'accès du tunnel, tout en assurant la viabilité du projet et son intégration harmonieuse au milieu bâti et au réseau routier existants. Une attention particulière devra être portée à la qualité visuelle de l'ouvrage afin d'assurer son intégration dans le paysage culturel environnant.

Différents types de travaux seront requis pour le projet tels que du remblai et du déblai, la disposition de sols excavés pour la réalisation du tunnel ainsi qu'un réaménagement du réseau routier. L'échéancier des travaux sera précisé dans les phases subséquentes du projet.

### 2.4 Objectifs et justification du projet

Les **objectifs** généraux du projet sont :

- Assurer la sécurité économique de l'Est du Québec par l'implantation d'un nouveau lien interrives permettant le transport des biens et des marchandises au sein de la zone d'intervention potentielle délimitée à l'est du pont de Québec et la pointe ouest de l'île d'Orléans;
- Assurer une fluidité optimale de la circulation routière en limitant l'impact environnemental.

Le projet, qui s'inscrit également dans les objectifs de la Politique de mobilité durable 2030 du MTMD, doit atteindre les **cibles** et exigences suivantes :

- Favoriser le développement économique en facilitant l'accès aux pôles industriels, logistiques et portuaires existants;
- Assurer la sécurité commerciale dans l'Est du Québec en offrant une autre option de traversée;
- Renforcer la pérennité du transport des marchandises par une meilleure gestion de la circulation des biens;
- Améliorer la fluidité de la circulation régionale tout en améliorant la qualité de vie des citoyens et en assurant un accès équitable à tous les modes de transport;
- Permettre de bonifier les services de transport collectif et réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux transports;
- Assurer le maintien de la circulation des navires empruntant la voie maritime du fleuve Saint-Laurent;
- Opter pour un type d'infrastructure offrant la meilleure valeur sur l'ensemble de son cycle de vie.

Les **raisons** motivant la réalisation du projet de NLI :

- Capacité : le pont Pierre-Laporte assure déjà le passage de 126 000 véhicules/jour (+13 % en 20 ans) et le pont de Québec celui de 23 400 véhicules/jour (+27 % en 20 ans).
- Fonction économique stratégique : le pont Pierre-Laporte fait partie du réseau routier stratégique en soutien au commerce extérieur ; près de 350 millions m<sup>3</sup> de marchandises y transitent annuellement.
- Absence de redondance : la fermeture partielle du pont Pierre-Laporte en 2021 a exigé des détours allant jusqu'à 300 km pour les camions, démontrant la vulnérabilité régionale.
- Limites actuelles : interdiction des poids lourds sur le pont de Québec et offres limitées pour le transport collectif et actif.

- Sécurité économique et résilience : un nouveau lien assurerait la continuité du transport des marchandises, réduirait les risques en situation d'urgence et appuierait la croissance économique de l'Est du Québec.
- Normes et climat : l'infrastructure serait conçue selon les normes modernes, mieux adaptées aux aléas climatiques et aux exigences actuelles d'ingénierie.

## 2.5 Activités connexes

La réalisation du projet pourrait nécessiter des interventions importantes sur le réseau routier local aux points de raccordement entre le nouveau lien et le réseau existant ainsi que sur les infrastructures d'utilité publique. Parmi les travaux prévus, on compte notamment :

- La construction d'ouvrages pour traverser la rivière Saint-Charles si le scénario dans l'axe du boulevard Pierre-Bertrand était retenu;
- Le réaménagement d'artères municipales;
- Le déplacement de lignes à haute tension d'Hydro-Québec;
- La mise en place de mesures d'atténuation visant notamment à réduire le bruit et les vibrations, tant pendant les travaux qu'en phase d'exploitation.

## 3. LOCALISATION ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

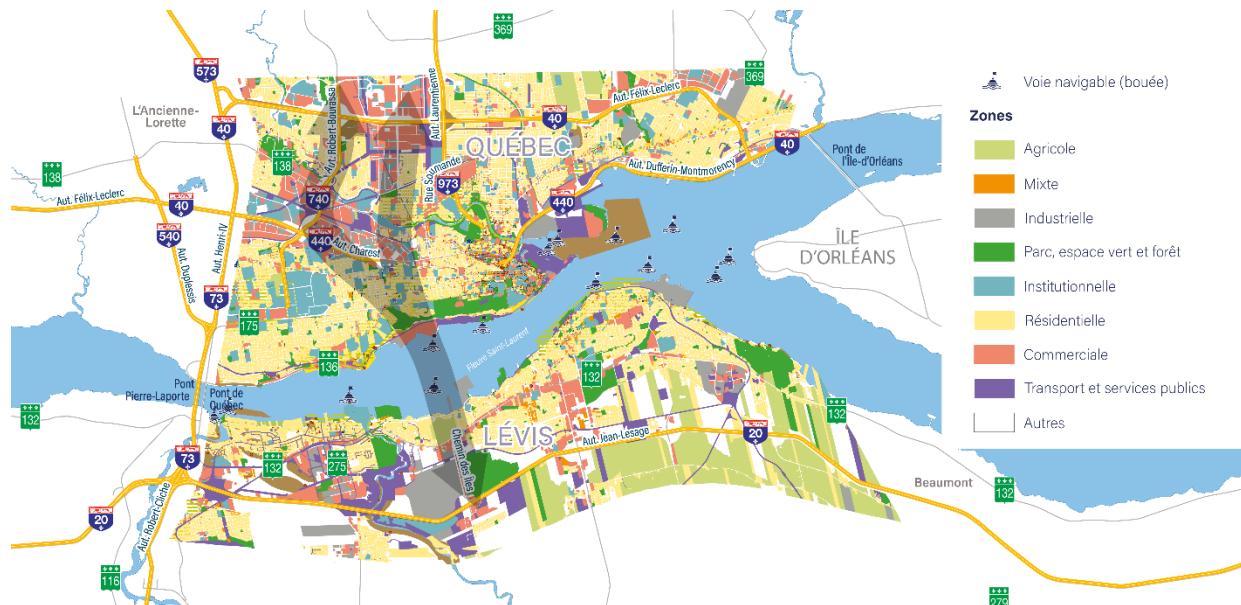
### 3.1 Identification et localisation du projet et de ses activités

Ville de Québec, Ville de Lévis

Agglomération de Québec, Agglomération de Lévis, Communauté métropolitaine de Québec

Zones industrielles, commerciales, institutionnelles, agricoles, mixtes, résidentielles, transport et services publics ainsi que parcs, espaces verts et forêts.

La carte suivante illustre la zone d'étude et l'affectation du sol au sein de la zone d'intervention potentielle :



Point central ou début du projet : Latitude : 46.740357 Longitude : -71.22159

Point de fin du projet : Latitude : 46.824738 Longitude : -71.218888 (option A-740)  
Latitude : 46.831001 Longitude : -71.278567 (option R-358)

### 3.2 Description du site visé par le projet

#### Milieu biophysique

##### Milieux hydriques

Le milieu hydrique, notamment le fleuve Saint-Laurent, est riche en faune et en flore. Plusieurs espèces de poissons et leurs habitats (frayères, aires d'alevinage, herbiers aquatiques, etc.) sont présents dans la zone d'étude du projet. La présence potentielle d'espèces fauniques et floristiques à statut particulier dans les milieux hydriques (littoral et rives) est également envisagée. Une aire de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA Baribeau) occupe la portion sud du fleuve.

##### Milieux humides et milieux terrestres

Quelques milieux humides isolés sont présents dans la zone d'étude sur la rive sud et pourraient être touchés par les travaux. Ce secteur comprend également des zones boisées pouvant servir d'habitat notamment pour l'avifaune et la petite et moyenne faune. Des espèces fauniques et floristiques à statut particulier sont susceptibles d'être présentes tant dans les milieux humides que terrestres.

#### Milieu humain

##### Patrimoine culturel

Le corridor sélectionné est doté d'un secteur riche en paysage et en patrimoine bâti et naturel : le site patrimonial de Sillery, la Maison des Jésuites, la promenade Samuel-De Champlain, la Ferme de Jean-Charles Chapais (lot en propriété fédérale), le Vieux-Québec, le cap Diamant, le fleuve Saint-Laurent, etc. Plusieurs sites sont reconnus au niveau local, national, voire international.

##### Zone urbanisée

Le corridor est situé dans une zone fortement urbanisée. Il comprend notamment des zones industrielles, commerciales, résidentielles et institutionnelles, ainsi que des parcs et espaces verts.

##### Activités traditionnelles et coutumières des communautés autochtones

Le corridor d'étude est connu pour être utilisé pour des activités de chasse, de pêche et pour la navigation des différentes communautés autochtones.

### 3.3 Calendrier de réalisation

#### Calendrier préliminaire selon un mode de réalisation collaboratif

Étude d'impact sur l'environnement, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, décret environnemental	Mi-2025 à mi-2028
Analyse des corridors et tracés	Mi-2024 à fin 2025
Concept de référence et exigences techniques de base	Mi-2025 à fin 2025
Processus de sélection d'un concepteur et d'un constructeur (appels de qualification et de propositions)	Début 2026 à fin 2026
Conception collaborative (phase de développement)	Début 2027 à mi-2028
Obtention des autorisations gouvernementales	Été 2028
Période de construction	Variable en fonction du corridor final et des méthodes de construction

### 3.4 Plan de localisation

Voir annexe III.

## 4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES<sup>1,2</sup>

### 4.1 Activités d'information et de consultation réalisées

Diverses activités d'information et de consultation ont eu lieu afin d'entendre les préoccupations des parties prenantes.

Entre décembre 2024 et janvier 2025, des rencontres ont eu lieu avec les villes de Québec et de Lévis, la Communauté métropolitaine de Québec, la Société de transport de Lévis, le Réseau de transport de la Capitale et la Coalition de l'Est. Ces échanges visaient à recueillir les enjeux et les préoccupations propres à chacun afin d'alimenter les réflexions entourant le choix du corridor d'implantation. Des discussions avec l'Administration portuaire de Québec ont également eu lieu concernant les enjeux liés au transport maritime.

En février 2025, des séances d'information publiques ont eu lieu à Québec et à Lévis. L'objectif de ces rencontres était de présenter l'état d'avancement du projet, notamment les corridors à l'étude et les points de connexion les plus probables, et de recueillir les commentaires des citoyens à l'aide d'un questionnaire.

- Présentation : [Séances d'information publiques pour le 3e lien – Présentation \(26 et 27 février 2025\)](#)
- Résultats du questionnaire : [Troisième lien entre Québec et Lévis | Résultats du questionnaire soumis aux participants des séances d'information des 26 et 27 février 2025](#)

En mars 2025, des ateliers techniques ont été tenus avec les villes de Québec et de Lévis afin de discuter des différentes options et points de connexion potentiels. En fonction du niveau d'avancement du projet, ces rencontres ont permis aux représentants de ces villes de formuler leurs observations et préoccupations.

Depuis octobre 2024, les communications mentionnées ci-dessus ont été transmises directement aux communautés autochtones potentiellement concernées par le projet. Dans ces communications, le MTMD a notamment indiqué aux communautés autochtones qu'il était disposé à les rencontrer. En mars et avril 2025, des rencontres ont été organisées avec des représentants de la Nation Wendat et des communautés innues d'Essipit et de Mashteuiatsh. Ces échanges ont permis de partager les informations disponibles sur l'état d'avancement du projet et de recueillir, le cas échéant, les commentaires des communautés.

En juin 2025, le MTMD a dévoilé le corridor sélectionné ainsi que les principales raisons ayant mené à ce choix.

- Présentation : [Troisième lien entre Québec et Lévis | Dévoilement du corridor](#)
- Document synthèse sur le corridor sélectionné : [Troisième lien entre Québec et Lévis | Corridor sélectionné](#)

D'autres rencontres ont eu lieu à l'été 2025 avec diverses parties prenantes, dont les villes concernées, et ont permis d'échanger sur les préoccupations, les opportunités liées au corridor choisi et les conditions de mise en œuvre.

Les informations concernant le choix du corridor ont également été transmises aux communautés autochtones potentiellement concernées par le projet. Dans cette communication, le MTMD a indiqué qu'il était disposé à les rencontrer pour leur présenter le corridor retenu.

Les principaux enjeux répertoriés sont indiqués à la section 5.1 du présent document.

<sup>1</sup> Pour de plus amples renseignements sur la démarche et sur les méthodes qui peuvent être employées afin d'informer et de consulter le public avant le dépôt de l'avis de projet ou lors de son dépôt, 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 : [www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf](http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf).

<sup>2</sup> L'initiateur de projet est également invité à consulter le *Guide sur la démarche d'information et de consultation réalisée auprès des communautés autochtones par l'initiateur d'un projet assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement*, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse électronique suivante : [www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-demarche-autochtones-initiateur-projet.pdf](http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-demarche-autochtones-initiateur-projet.pdf).

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

La section 4.1 présente les activités d'information et de consultation qui ont été réalisées jusqu'à présent. Une série de rencontres a été planifiée avec les principales parties prenantes suivant l'annonce du corridor sélectionné, incluant des rencontres techniques avec les villes de Québec et de Lévis.

Le MTMD entend poursuivre la consultation des parties prenantes, incluant la population, lors des prochaines étapes du projet. Une stratégie à cet égard est en constante évolution. Les modalités de consultation restent à définir, mais des consultations spécifiques sur certains sujets tels que l'intégration urbaine, le transport collectif et l'environnement seront organisées.

Des consultations auprès des communautés autochtones potentiellement concernées et de la population locale seront tenues tout au long du projet.

## 5. DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ENJEUX<sup>3</sup> ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

### 5.1 Description des principaux enjeux du projet

Les analyses ainsi que les rencontres et séances d'information tenues par le MTMD avec les parties prenantes ont permis de dégager les principaux enjeux du projet, soit pour chacune des phases du projet :

#### Phase de planification et d'aménagement

- Accès au nouveau lien (localisation) et intégration au réseau routier existant;
- Augmentation potentielle de la congestion routière;
- Sécurité du transport des marchandises;
- Intégration du transport en commun et du transport actif (mobilité durable);
- Acquisitions immobilières (besoins en emprise);
- Protection des paysages emblématiques et intégration d'un ouvrage d'envergure dans le paysage;
- Protection du patrimoine bâti, archéologique et des sites patrimoniaux classés;
- Préservation des milieux naturels, notamment les habitats aquatiques, incluant les espèces à statut particulier (éviter et minimiser);
- Préservation des activités traditionnelles et coutumières des communautés autochtones;
- Étalement urbain et protection des terres agricoles.

#### Phase de construction

- Maintien de la qualité de vie dans les secteurs adjacents au projet (gestion des nuisances : bruit, poussières, vibrations, pollution lumineuse et entraves à la circulation);
- Protection des milieux naturels, notamment des habitats aquatiques et des espèces à statut particulier;
- Maintien de la navigation durant les travaux;
- Protection des activités traditionnelles et coutumières des communautés autochtones.

#### Phase d'exploitation

- Maintien de la qualité de vie dans les secteurs adjacents au projet (gestion des nuisances);
- Répercussions dues aux activités de maintien des infrastructures (entraves à la circulation et gestion des nuisances);
- Développement et retombées économiques dans la région de la Capitale-Nationale et dans Chaudière-Appalaches;
- Fluidité de la circulation.

### 5.2 Description des principaux impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur

Les principaux impacts appréhendés du projet de construction du NLI entre Québec et Lévis sont les suivants, pour chacune des phases :

#### Phase de planification et d'aménagement

<sup>3</sup> **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.

- Impacts économiques et psychosociaux pour les personnes et entreprises touchées par les acquisitions immobilières requises pour le projet;
- Création d'opportunités de réaménagement ou de revitalisation de certains quartiers traversés par le NLI;
- Redéfinition de la mobilité en tenant compte des objectifs de mobilité durable dans la Communauté métropolitaine de Québec.

### Phase de construction

- Pertes et perturbations de la faune aquatique et de son habitat dues aux ouvrages temporaires;
- Dégradation de la qualité de l'eau de surface (érosion de surfaces dénudées, transport des sédiments vers le milieu hydrique, risque de déversements accidentels d'hydrocarbures ou autres produits dangereux);
- Dégradation de la qualité des sols liée à des déversements accidentels d'hydrocarbures ou autres produits dangereux;
- Pertes de boisés, de milieux humides et d'habitats fauniques;
- Dérangement des résidents dû au bruit, aux vibrations, à la poussière et à la pollution lumineuse pendant les travaux;
- Détérioration du paysage en raison de la présence du chantier et des ouvrages temporaires;
- Modification de la circulation (prolongation des temps de parcours et congestion);
- Modification temporaire de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent lors de certaines phases de travaux;
- Augmentation des émissions de GES liés à la réalisation des travaux;
- Gestion des déblais issus des travaux;
- Création d'emplois.

### Phase d'exploitation

- Perte permanente de milieux naturels due à la présence du NLI;
- Modification du paysage et du champ visuel par l'intégration du pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent;
- Augmentation du climat sonore dans les zones sensibles adjacentes au NLI;
- Perturbation temporaire des milieux naturels lors des travaux d'entretien;
- Modification des patrons de déplacements entre Québec et Lévis;
- Diminution de la qualité de vie des résidants à proximité du NLI par la détérioration du climat sonore et une diminution potentielle de la qualité de l'air;
- Diminution de la congestion et gains de temps pour les usagers;
- Développement et croissance économique accrus dans la Communauté métropolitaine de Québec;
- Augmentation de la sécurité commerciale pour la région et pour l'Est du Québec grâce à la redondance du lien routier interrives;
- Bonification des services de transport collectif.

## 6. ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE

### 6.1 Émission de gaz à effet de serre

Le projet de construction du NLI entre Québec et Lévis est susceptible d'engendrer des émissions de GES durant les phases de construction et d'exploitation. Les principaux GES pouvant être émis durant ces deux phases sont le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le méthane (CH<sub>4</sub>) et l'oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O).

### Phase de construction

Durant la phase de construction, les principales sources d'émissions de GES proviendront du changement d'affectation des sols (déboisement, perte de milieux humides), des équipements utilisés pour les activités sur le chantier, du transport des matériaux de construction vers le site des travaux, ainsi que du transport des déblais et autres matières à disposer vers des sites de disposition ou de traitement situés à l'extérieur de la zone de chantier. En amont, l'extraction des matières premières et leur transformation en matériaux de construction contribueront également aux émissions de GES.

### Phase d'exploitation

Pendant la phase d'exploitation, les émissions de GES seront principalement générées par les véhicules empruntant le NLI et par les opérations régulières d'entretien et de réparation de l'infrastructure.

## 7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

### 7.1 Autres renseignements pertinents

Le projet est assujetti à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

La réalisation du projet se fera en mode collaboratif, soit la réalisation de projet intégrée. Ce mode fait appel à un concepteur et à un constructeur tôt dans la planification du projet afin de limiter les risques et les impacts de ce projet d'infrastructure complexe.

## 8. DÉCLARATION 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 les renseignements fournis feront partie intégrante de la demande et seront publiés au Registre des évaluations environnementales.***

Prénom et nom

Sophie Trudel, directrice générale des mandats stratégiques, de la gestion du portefeuille et de l'accompagnement

Signature



Date

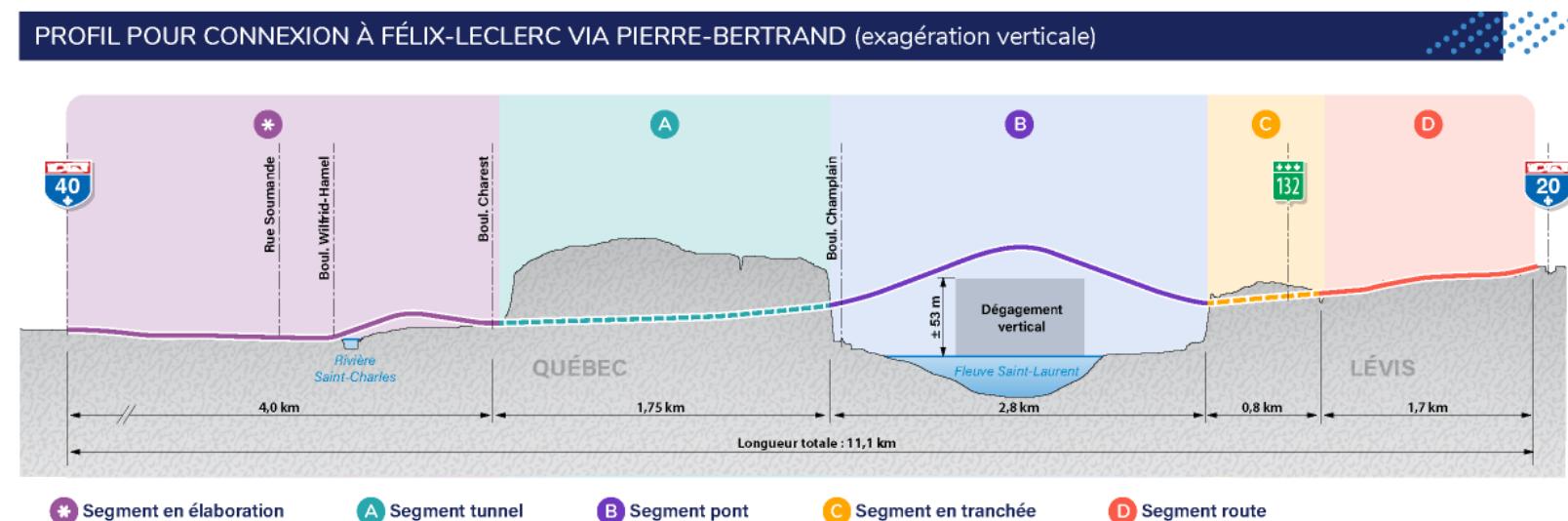
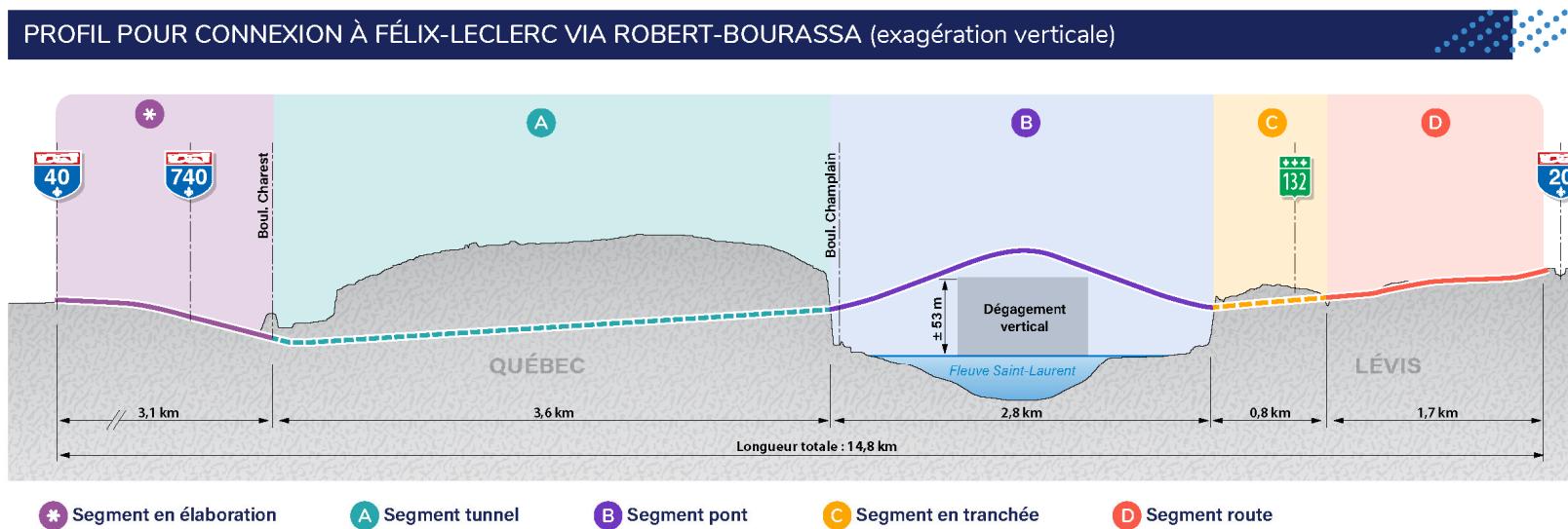
2025-08-21

**Annexe I**  
Résolution du conseil municipal

Non applicable

## Annexe II

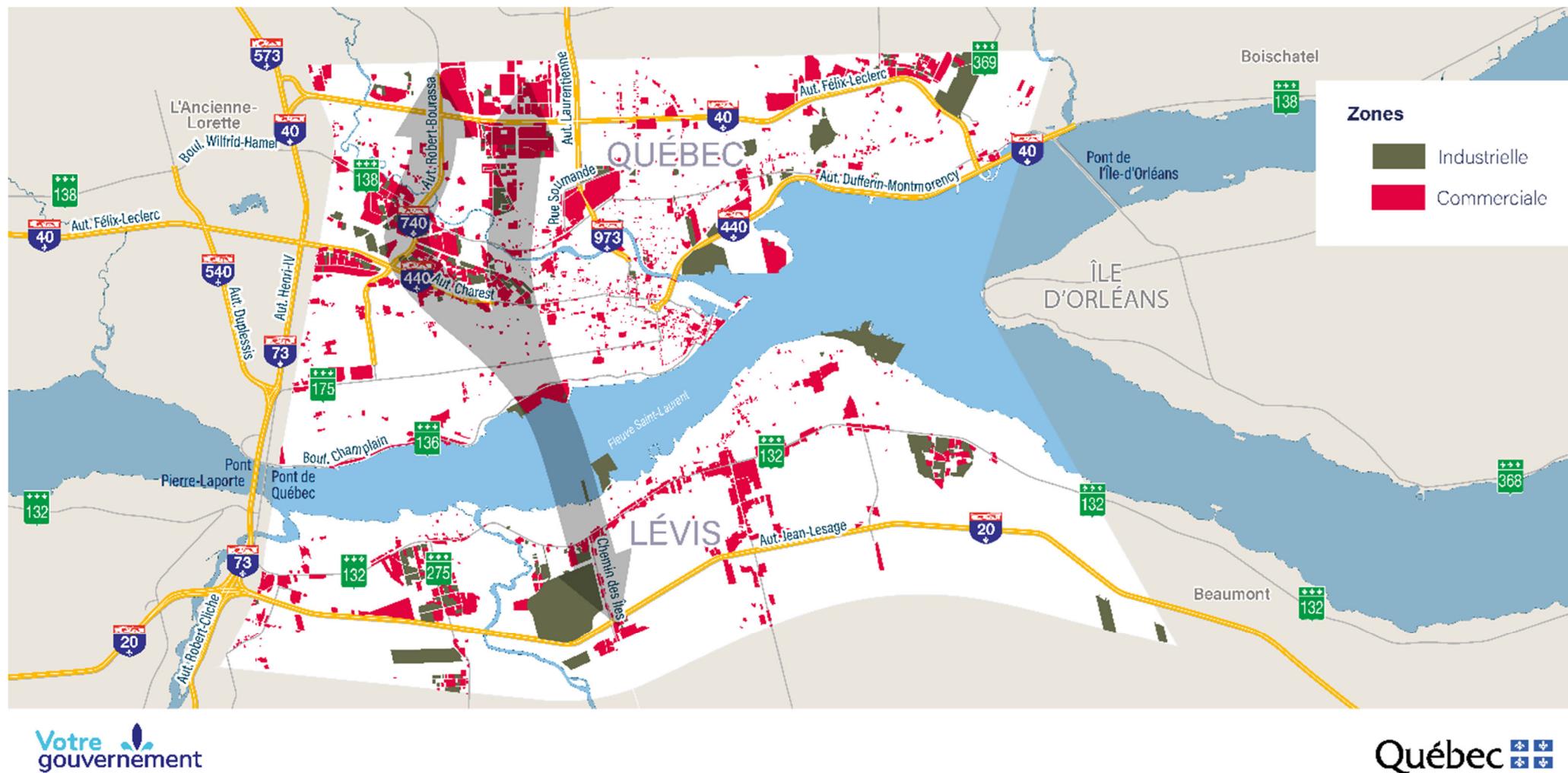
### Caractéristiques du projet



### Annexe III

#### Plan de localisation

Cette carte illustre le corridor sélectionné en plus de localiser les principaux pôles industriels et commerciaux et axes autoroutiers.



Cette carte illustre le corridor sélectionné.

