

**Compilation des enjeux soumis
dans le cadre de la consultation sur
les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder**

Projet de construction du nouveau lien interrives entre Québec et
Lévis (troisième lien) par le ministère des Transports et de la
Mobilité durable

3211-05-476

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les
changements climatiques, de la Faune et des Parcs

15 octobre 2025

LE PROJET

Le projet de construction d'un nouveau lien interrives entre Québec et Lévis vise principalement à assurer la sécurité économique de l'Est du Québec par l'implantation d'une infrastructure routière permettant le transport des biens et des marchandises. Il vise également à offrir un plus grand potentiel d'amélioration de la fluidité de la circulation régionale, à favoriser le développement économique et à permettre de meilleures possibilités pour la bonification des services de transport collectif. Le corridor sélectionné prévoit de relier l'autoroute Félix-Leclerc (A-40), soit via l'autoroute Robert-Bourassa (A-740), soit via le boulevard Pierre-Bertrand (R-358), sur la rive nord, à l'autoroute Jean-Lesage (A-20) dans l'axe du chemin des Îles, sur la rive sud. Les principales infrastructures à construire sont un pont pour franchir le fleuve Saint-Laurent et un tunnel sur la rive nord, sous le cap rocheux.

LE CONTEXTE LÉGAL

La Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) prévoit qu'après avoir reçu la directive du ministre, l'initiateur du projet doit publier un avis annonçant le début de l'évaluation environnementale du projet et son dépôt sur le Registre des évaluations environnementales.

Cet avis doit également mentionner que toute personne, tout groupe ou toute municipalité peut faire part au ministre, par écrit, des enjeux que l'étude d'impact devrait aborder, par le biais d'une consultation publique sur les enjeux.

Les étapes de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement dans laquelle s'insère la consultation sur les enjeux sont présentées à la page 4 du présent document.

LES OBJECTIFS DE LA CONSULTATION

La consultation sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder, vise à offrir à la population la possibilité de s'exprimer sur les enjeux anticipés d'un projet, et ce, en amont de la réalisation de l'étude d'impact, permettant ainsi à l'initiateur de tenir compte des préoccupations du public lors de la réalisation de son étude d'impact. Elle est effectuée à partir du [Registre des évaluations environnementales](#) qui est disponible sur le site Web du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.

Cette consultation ne remplace pas celles pouvant être menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à la suite d'un mandat donné par le ministre. ***Les consultations du BAPE ont lieu à la suite du dépôt de l'étude d'impact, donc lors d'une phase ultérieure.***

LES OBSERVATIONS SOULEVÉES LORS DE LA CONSULTATION

La consultation pour le présent projet a débuté le 29 août 2025 et s'est terminée le 27 septembre 2025. Au cours de cette période, 13 commentaires jugés pertinents ont été transmis au Ministère.

Le Tableau 1 présente les observations soulevées lors de cette consultation. Elles sont présentées sous une forme synthèse et classées par enjeu afin de faciliter le traitement par l'initiateur de projet. Il ne s'agit pas d'une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec.

Selon la section 2.2 de la directive ministérielle datée du 27 août 2025, l'étude d'impact doit faire état de ces observations et, le cas échéant, décrire les modifications apportées au projet et les mesures d'atténuation prévues en réponse aux observations sur les enjeux soulevés. S'il y a lieu, l'étude d'impact doit également indiquer les préoccupations auxquelles l'initiateur ne peut répondre et expliquer la raison

pour laquelle ces éléments n'ont pas été traités. La section 2.5 de la directive demande également que les préoccupations exprimées lors de la présente consultation soient considérées dans la détermination des enjeux du projet qui seront analysés dans l'étude d'impact.

À des fins d'information, l'ensemble des commentaires, tels que transmis lors de la consultation publique, sont présentés en annexe. Le ministre s'est toutefois réservé le droit de ne pas inclure ceux comportant des propos injurieux, diffamatoires, discriminatoires, grossiers, crus ou offensants, nominatifs ainsi que ceux ayant un but commercial ou promotionnel.

Schéma 1 : Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE)

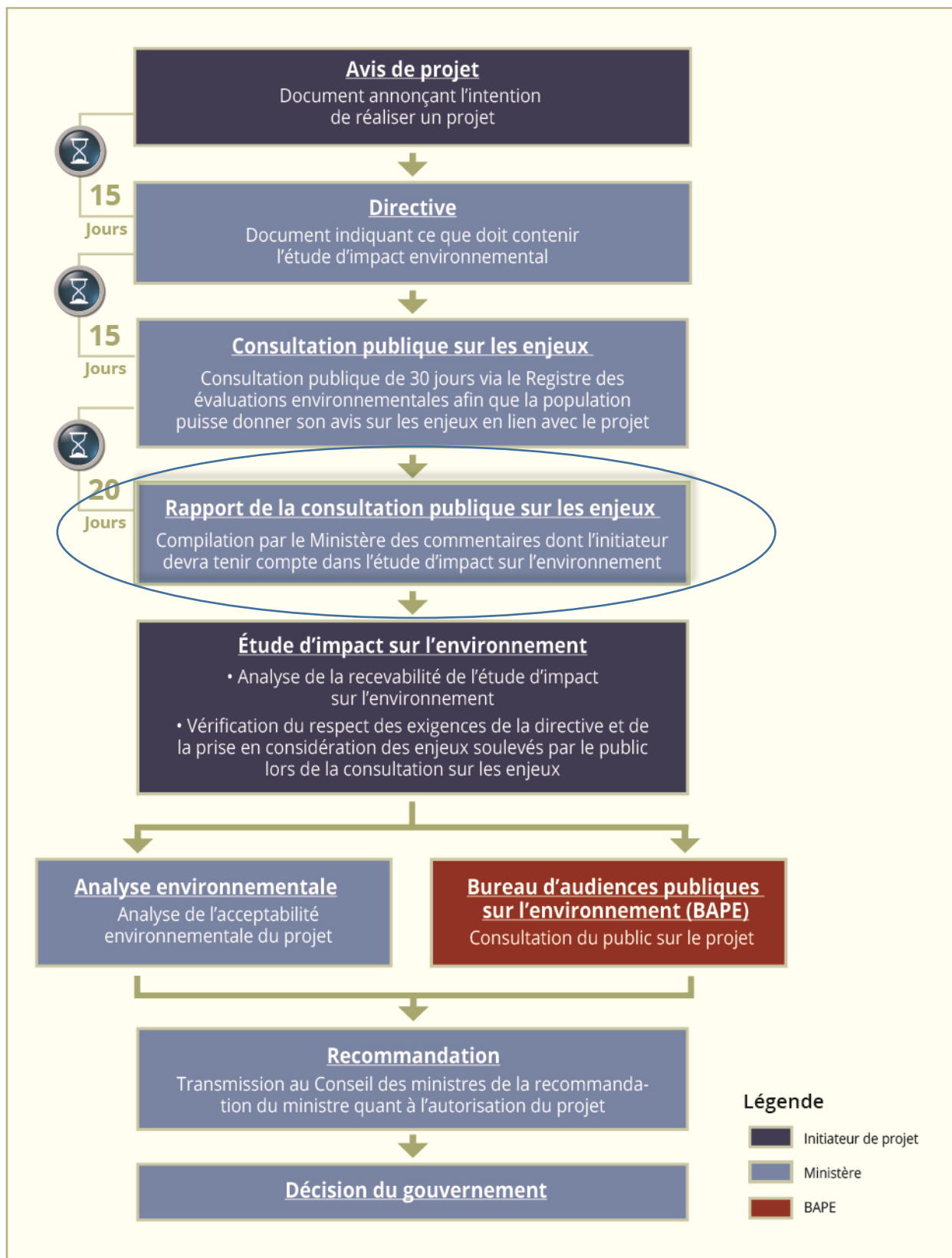


Tableau 1 : Synthèse des observations et des enjeux soulevés par le public

Enjeux	Observations
La justification et raison d'être du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Démontrer que la réalisation du projet est appuyée par des études et sur les besoins réels de déplacements de la population • Démontrer que les coûts associés à ce projet pour la collectivité sont justifiés, notamment les dépassements de coûts possibles • Assurer une cohérence avec les objectifs et orientations du développement durable et avec la transition énergétique • Considérer l'amélioration des accès aux ponts déjà existants comme solution alternative • Appuyer le choix de la localisation du projet • Évaluer l'étalement urbain que le projet pourrait occasionner • Évaluer les contraintes techniques • Effectuer une analyse avantages-coûts
L'acceptabilité sociale du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Adhésion du public au projet
Le maintien de la qualité de vie	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer les effets cumulatifs sur le climat sonore avant, pendant et après les travaux • Évaluer les effets cumulatifs des nuisances sur les quartiers affectés • Évaluer les impacts potentiels pour les personnes à mobilité réduite et en situation précaire dans les secteurs affectés • Évaluer l'augmentation des îlots de chaleur • L'impact sur la santé physique et mentale des citoyens résidants à proximité
Le maintien de la vitalité économique	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer la pression au niveau foncier près de l'infrastructure • Évaluer l'impact sur la valeur immobilière des résidences à proximité
Le maintien de la qualité des paysages	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer les changements sur le paysage culturel et patrimonial • Considérer la phase d'entretien de l'infrastructure • Effectuer des simulations visuelles
La conservation de la qualité de l'atmosphère	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer les émissions cumulatives, notamment les particules fines • Évaluer l'impact des systèmes de ventilation du tunnel
La réduction des émissions de GES	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer l'augmentation possible des GES • Favoriser les initiatives de transports en commun et actif

Enjeux	Observations
La protection des milieux humides et hydriques	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer la protection des écosystèmes marins du fleuve Saint-Laurent • Évaluer la possibilité des déversements de contaminants dans le fleuve Saint-Laurent • Évaluer les effets des nouvelles structures sur le régime hydro sédimentaire du secteur du fleuve Saint-Laurent • Assurer une protection de la rivière Saint-Charles
Le maintien de la qualité des habitats fauniques	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer la protection des oiseaux migrateurs
Le maintien ou l'amélioration des connexions de la trame urbaine	<ul style="list-style-type: none"> • Considérer les fractures urbaines qui pourraient être créées dans les secteurs affectés • Assurer un maintien de la promenade Samuel-de-Champlain
L'amélioration de la fluidité des déplacements	<ul style="list-style-type: none"> • Comparer la congestion routière avant, pendant et après la construction • Considérer la demande induite par la nouvelle infrastructure • Considérer les effets sur la dépendance à l'automobile • Considérer la diversification des modes de transport • Évaluer l'instauration de navettes employeurs-employés • Évaluer les perturbations potentielles des flux logistiques en lien avec les activités du Port de Québec • Évaluer les impacts potentiels sur le transport de marchandises et la fluidité des chaînes logistiques • Assurer l'accès des services d'urgence pendant et après les travaux
La protection du patrimoine bâti et archéologique	<ul style="list-style-type: none"> • Considérer le potentiel archéologique des sites visés • Assurer l'intégrité des bâtiments aux abords du tunnel
Le maintien du couloir de navigation	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer les perturbations potentielles de la navigation, du transport de marchandises et de la fluidité des chaînes logistiques
La disposition des déblais du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer les impacts de la disposition des déblais du futur tunnel
Le risque d'accident technologique et risque de déversement	<ul style="list-style-type: none"> • Considérer les risques sur le pont et dans le tunnel
La domanialité du territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Considérer les emprises fédérales du secteur

Enjeux	Observations
Les conflits d'usages	<ul style="list-style-type: none"> • Considérer les impacts sur les différents usages du territoire tels que portuaires et récréatifs • Évaluer les impacts sur la zone agricole

ANNEXE

RECUEIL DES COMMENTAIRES REÇUS AU COURS DE LA CONSULTATION

Avis de non-responsabilité

Il est à noter que les commentaires suivants sont ceux qui ont été fournis par des tiers au cours de la consultation publique sur les enjeux du projet et reproduits tels quels dans la présente annexe. Ils ne peuvent être considérés comme constituant une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec. Le Ministère n'assume aucune responsabilité tant dans leur forme que dans leur contenu.

Auteur	Organisation	Ville / municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupations	Référence
Citoyen		Québec	La qualité de vie et la qualité de l'air des résidents à proximité des liens autoroutiers qui sont suggérés. Le caractère inutile du 3e lien a été démontré de nombreuses fois au cours des dernières décennies, et même récemment. Un des enjeux à considérer est le risque très probable et très important de l'étalement urbain et des fractures urbaines qui seront créées par le 3e lien. Aussi, un autre impact très probable est le dépassement de coûts auquel on peut s'attendre, et les dépenses complètement inutiles et exponentielles qu'un tel projet de construction et d'entretien pourrait engendrer.	La majorité des études ont démontré que l'ajout d'un lien autoroutier interrive ne réglerait pas la congestion routière et à l'inverse, un 3e lien contribuerait plutôt à augmenter le trafic à court-moyen terme. Un exemple probant est celui de l'autoroute Robert-Bourassa, prolongé dans les années 2007-2010 et qui, aujourd'hui, 15 ans plus tard, est un axe connaissant une congestion récurrente. Le 3e lien serait victime du même phénomène. Pour lutter contre les changements climatiques, le gouvernement devrait plutôt financer des initiatives de transport en commun, avec des infrastructures lourdes (métro, tramway, etc.). La voiture n'a pas besoin de plus de place dans l'espace urbain. Il faut réduire son empreinte, et pas l'encourager. Le gouvernement de la CAQ n'a pas d'argument clair pour justifier de manière sérieuse ce projet autoroutier.	
Citoyen		Lévis	Un élément à prendre en compte lors de l'étude d'impact est la pollution sonore pour les quartiers résidentiels avoisinants. Il serait aussi pertinent d'évaluer le changement dans la valeur du paysage.	Ma préoccupation principale est la congestion routière lors de la réalisation des travaux.	Aucune référence a suggérer.

Auteur	Organisation	Ville / municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupations	Référence
Citoyen		Québec	<p>- Sur le plan social, pouvez-vous démontrer que le prix des logements dans les secteurs visés ne sera pas affecté?? Il est bien connu qu'un nouveau lien attire les industries, ce qui augmente la pression sur les terrains disponibles, fait grimper les prix fonciers et rend les logements moins abordables. Cela peut aussi favoriser l'étalement urbain. Est-ce que des projection sur les 10 années peuvent être faites sur le sujet?- L'augmentation des GES directs (projet favorisant la circulation routière) et indirects (étalement urbain, matériaux de construction) devrait être un élément critique et bien mis de l'avant.- L'augmentation du bruit. Il est clair que le projet a surtout une vocation économique et industrielle. Le tunnel est sensé passé près de plusieurs quartier résidentielle tranquille (ste-foy, Saint-sacrement, saint-sauveur, Lebourgneuf), comment le bruit causé par l'augmentation du trafic sera contrôlé? Quel effet sur la santé?- Favoriser l'implication des parties prenantes et obtenir l'adhésion du public au projet : beaucoup de gens sont contre ce projet.</p>	<p>- Plusieurs options de nouveaux liens ont été envisagées dans le cadre du projet. Mais avez-vous considéré l'amélioration des accès aux ponts déjà existants?? Car ce n'est pas la fluidité sur les ponts qui pose problème, mais bien l'accès. D'un point de vue économique, cette solution ne serait-elle pas plus réaliste?? Par ailleurs, puisque le trafic industriel provient majoritairement de l'ouest, pourquoi ne pas avoir étudié une solution dans cette direction plutôt qu'à l'est??- Le fleuve, à cet endroit, abrite une grande diversité d'écosystèmes marins et d'oiseaux migrateurs. Disposez-vous d'études récentes sur les impacts environnementaux d'un tel projet, qui risque de perturber durablement le milieu naturel?? Et qu'en est-il de la faisabilité technique d'un pont-tunnel de cette envergure?? Il s'agit d'un endroit où le fleuve est particulièrement large et la faune marine sensible. La préservation des fonctions des milieux humides et hydriques, de la faune aquatique et des habitats pour les oiseaux sont des aspects importants à considérer.- Enfin, pour améliorer la fluidité du transport, avez-vous pris en compte le phénomène de demande induite?? D'autres solutions existent : diversifier les modes de transport, densifier les quartiers, ou encore instaurer des navettes employeurs-employés. Ces approches permettent de mieux gérer la circulation sans nécessairement construire de nouvelles infrastructures routières.</p>	<p>L'effet de demande induite: https://ici.radio-canada.ca/ohdio/premiere/emissions/medium-large/segments/entrevue/98756/trafic-induit-augmentation-offre-transport-utilisation-vandersmissen Chapitre 7 du rapport du CDPQ Infra qui décourage un lien routier inter-rive entre Québec et Lévis:https://cdpquinfra.com/sites/cdpqinfrad8/files/medias/img/B6_CMQ/CDPQI-CDC-00001_Plandirecteurdemobilite_CMQ.pdf</p>

Auteur	Organisation	Ville / municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupations	Référence
Citoyen		Québec	Effets cumulatifs à long terme sur Québec, ses quartiers, son trafic, l'effet sur la population des quartiers affectés.	Vision à court terme envisagée seulement. Seule une vision à long terme devrait servir à la prise de décision.	
Citoyen		Québec	Bonjour, Les mots me manquent pour exprimer le désespoir que représente un tel projet pour notre Québec en 2025. Réellement? Une autoroute en centre-ville? Est-on en 1925 en plein New Deal??? (...) l'augmentation en flèche des décès liés à la pollution atmosphérique et urbaine! Ça ne vous concernera pas, ne vous inquiétez pas, ça restera en basse-ville ou les citoyens de seconde zone, la plèbe vit, à vos pieds. Autre impact majeur, pas de souci, ça sera encore pour la basse-ville et les plus défavorisés : l'augmentation de la chaleur l'été! Plus d'asphalte, plus de gaz d'échappement, moins de verdure, ça aussi ça contribue énormément à la surmortalité des populations!!!	La pollution urbaine!!!! L'impact sur la vie des citoyens!!! La multiplication des véhicules en ville!!!! L'espérance de vie des gens de la basse-ville qui se creuse encore par rapport à celle des gens de la haute-ville!!! Vous trouvez ça respectable un minimum d'écart d'espérance de vie de 7 à 10 ans comme celui que nous avons actuellement??? Cette autoroute, c'est leur tombe à tous qu'elle va creuser plus vite encore! Aucun mot ne peut exprimer ce désespoir qui m'habite comme maman que de voir ce que vous faites de notre ville. De l'avenir de notre province. Comment osez-vous présenter un tel projet en arguant qu'il puisse s'agir d'un projet d'avenir?!?? D'avenir pour qui??? Pour quoi??? Toujours plus de développement? De croissance??? Je pleure pour mon fils de 10 ans... pour moi, pour nous tous. Désespoir, colère, honte, trahison, ignorance. Voilà ce qu'un tel projet représente dans notre monde, à notre époque. Toutes les études disent que ce lien ne règlera rien et n'est pas nécessaire, (...).	« La pollution atmosphérique aggrave les risques de cancers » La presse, 13 septembre 2025, Mathieu Perreault Alliance santé Québec « la santé de la population de la Capitale Nationale » 26 mai 2018 (et ça s'est encore accentué « Feux de forêts au Canada, tout le continent américain pollué par les fumées » Le Monde, 1er juillet 2023 « À New Delhi, chaque hiver, la pollution empoisonne des millions d'enfants » Le Monde, 12 novembre 2023 Plus de place... 500 mots, pas assez

Auteur	Organisation	Ville / municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupations	Référence
Citoyen		Val-David	Enjeux d'ordre éthique. Ce projet a déjà été mis au rancart et il s'agit maintenant de gaspillage de deniers publics. Ce projet n'est pas du tout aligné avec la transition énergétique.	Mes préoccupations sont que la Coalition Avenir Québec a déjà gaspillé des sommes faramineuses en fonds publics pour un projet qui a déjà été abandonné. Pourquoi ramener (encore) ce projet? Tout le monde sait bien que c'est uniquement à des fins électoralistes, pour avoir le vote des circonscriptions autour de la ville de Québec.	Aucune référence supplémentaire.
Citoyen		Beloeil	L'opinion publique avait déjà été contre pour des raisons environnementales et économiques. Pourquoi y revenir alors?	Beaucoup de ressources dépensées pour peu de gains, beaucoup de pollution et de mécontentement public, dans un contexte où l'environnement n'a pas besoin d'un projet qui va juste accélérer la pollution.	
Citoyen		Québec	J'aimerais connaître l'impact potentiel pour les - personnes à mobilité réduite dans les secteurs touchés par ce projet- personnes en situation de précarité financières- organismes communautaires ayant des actions directes sur ce territoire (tout services confondus)- services d'urgence pendant et après les travaux- la pollution sonore pendant et après les travaux - système environnementaux touchés par le projet (incluant les espaces tampons prévus lors de la réalisation du projet)	Les retombées environnementales, les conséquences sur les communautés directement touchées par le projet, l'investissement économique important au détriment de d'autres projets de société porteurs pour la collectivité	Aucune malheureusement

Auteur	Organisation	Ville / municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupations	Référence
Citoyen		Québec	L'augmentation des émissions de GES et de la dépendance à l'automobile dans un contexte de lutte contre les changements climatiques au détriment d'un recours accru aux modes durables et aux effets moindres sur l'environnement. Le déversement de davantage de produits toxiques dans le fleuve Saint-Laurent dû à une circulation automobile accrue. La priorisation de la consommation d'énergies fossiles est priorisée aux dépens des énergies renouvelables, et ce compte tenu des effets délétères sur l'environnement de la production de voitures électriques également (exploitation du lithium), qui les rend plus polluantes que les voitures à l'essence sur les 120 000 premiers kilomètres.	Que le gouvernement compromettre le milieu de vie, le climat et la biodiversité pour les générations futures au profit d'un projet archaïque et au coûts pharaoniques pour lequel le bienfondé n'a jamais été démontré scientifiquement. Que le ministère ne l'Environnement non seulement ne se dresse pas pour bloquer la réalisation d'un projet aux impacts dévastateurs sur l'environnement, mais l'encourage, ce qui est vivement à l'encontre de son mandat. Que le consensus des études académiques sur le sujet prouve que l'augmentation de la capacité routière ne fera qu'accroître la congestion et la dépendance automobile à moyen et long terme (théorie de la demande induite). Que les sommes colossales investies dans ce projet inutile devraient plutôt être investies pour des actions concrètes de lutte contre les changements climatiques, tels que des projets de verdissement ou revégétalisation, des projets de mobilité durable (transport collectif et mobilité active) ou la création d'espaces protégés.	Speck, J. (2018). "Understand Induced Demand". In: Walkable City Rules. Island Press, Washington, DC. Randy Salzman, "Build More Highways, Get More Traffic," The Daily Progress (December 19, 2010). Ted Chen and Katharine Hafner, "Commute Times Increase One Minute after Freeway Widening Project," NBC Los Angeles (October 8, 2014) Susan Handy, "Increasing Highway Capacity Unlikely to Relieve Traffic Congestion," UC Davis Institute of Transportation Et c.

Auteur	Organisation	Ville / municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupations	Référence
Organisation	consortium Merici	Québec	<p>Certes, il y a plusieurs enjeux, mais le principal est l'impact sur la communauté dans un contexte où le tracé passera directement en-dessous et au devant de plusieurs bâtiments unifamiliale et d'édifices à condo. Le Consortium Merici s'oppose au tracé actuel étant donné l'impact que ce dernier aura sur la qualité de vie et la santé des résidents à proximité et sur le risque de la perte immobilière du tracé proposé. On parle notamment de bruits excessifs constants additionnels à ceux actuels des opérations du ports de Québec et de la côte Gilmore, de pollution accrue, de perte de la vue du fleuve constituant un paysage culturel patrimonial et un attrait immobilier majeur. Aussi, l'enjeux de la construction s'échelonnant sur de nombreuses années qui va amener son lot d'achalandage de camions, de transport de matériaux, de congestion routière impliquant la côte Gilmore et le boulevard Champlain déjà problématique aux heures de pointe.</p>	<p>La santé des citoyens copropriétaires et la valeurs immobilières des copropriétés. L'impact sonore des installations portuaires ainsi que le trafic additionnel du 3ie lien tel que proposé dans ce projet rendra invivable l'habitations à proximité et aura assurément un impact sur la santé physique et mentale des citoyens propriétaires. Les résidences n'ont pas été bâties en fonction de tels effets sonores. Les véhicules ont changé, les camions utilisent les freins à compression, les motos ou groupes de motocycliste utilisent des véhicules de plus plus bruyants et les véhicules modifiés avec un tuyau d'échappement bruyant sont courants</p>	<p>Effet du bruit environnemental sur la santé physique (2022, gouvernement du Québec) Bruit environnemental (direction régionale sur la santé publique (8 avril 2025). De plus en vous référez aux outils AI vous verrez qu'il y a plusieurs références au sujet de l'impact négatifs du bruits de véhicules de transports sur la santé physique des personnes.</p>

Auteur	Organisation	Ville / municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupations	Référence
Organisation	Administration portuaire de Québec	Québec	<p>Phase de planification Assurer de faire les bathymétries appropriées pour garantir la préservation des couloirs de navigation. Assurer d'inclure une analyse hydro sédimentaire pour prévoir les effets des nouvelles structures sur le comportement des sédiments. Assurer d'inclure les effets cumulatifs notamment en ce qui concerne les autres chantiers majeurs possibles dans le secteur. Assurer d'inclure l'analyse du potentiel archéologique des sites visés. Assurer d'analyser et de documenter les effets des piliers du futur pont sur les courants, les glaces et la navigation.</p> <p>Phase de construction Prévoir la méthode de gestion des sédiments : prélèvement, assèchement, revalorisation et disposition. Prévoir la méthode de gestion des sols/sédiments contaminés et le traitement des eaux. Assurer d'inclure les effets cumulatifs du projet en ce qui concerne les impacts sonores.</p> <p>Phase d'exploitation Préciser les méthodes d'entretien du pont pour préserver l'esthétisme dans le temps. Assurer d'inclure les effets cumulatifs en ce qui concerne les impacts sonores de la circulation.</p>	<p>Phase de planification Prévoir les zones chantiers (préoccupations potentielles au niveau de l'utilisation de terrains de tiers). Tenir compte dans la conception des piliers des chocs possibles avec navires.</p> <p>Phase de construction Perturbations potentielles des flux logistiques multimodaux en lien avec les activités du Port de Québec (accès routiers, accès maritimes et accès ferroviaires). Perturbation potentielle de la navigation, sur le transport de marchandises et la fluidité des chaînes logistiques.</p> <p>Phase d'exploitation Accident et défaillance sur le pont et dans le tunnel : gestion des risques, mesures de contingences, etc. Perturbations potentielles des flux logistiques en lien avec les activités du Port de Québec (accès routiers, accès maritimes et accès ferroviaires). Impacts potentiels sur le transport de marchandises et la fluidité des chaînes logistiques. Selon le corridor présenté, potentielles emprises sur des terrains fédéraux qui sont soumis aux lois fédérales. L'occupation potentielle de ces terrains pourrait nécessiter des autorisations fédérales. Selon le tracé final (sur des terrains sous la juridiction du Port de Québec, dans le lit du Fleuve sous la juridiction du Port de Québec ou dans le plan d'eau du Port de Québec), de potentiels impacts sont à prévoir sur les activités portuaires, récréatives ou autres et/ou pour les partenaires et le Port de Québec en lien avec la perte d'espace ou la modification du territoire sous la juridiction du Port de Québec.</p>	

Auteur	Organisation	Ville / municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupations	Référence
Organisation	Équiterre	Québec	<p>Solutions de rechange à étudier : Abaisser le tablier du pont de Québec. Augmentation des capacités ferroviaires du pont de Québec. Gestion dynamique des voies sur le pont Pierre-Laporte selon les heures de pointe. Impacts à considérer : Sonores : Évaluation à plus de 2 km tel qu'exigé par la directive, particulièrement pour le quartier Sillery, sous divers facteurs météorologiques et climatiques. Notamment les systèmes de ventilation du tunnel. Visuels : Simulations aux entrées du tunnel, du pont et depuis la Promenade Samuel-De Champlain. Air et santé : Analyse des émissions cumulatives, notamment des particules fines. Résidus : Impacts des déplacements et lieux de dépôts des résidus du tunnel. Milieux hydriques : Études de tous les milieux humides traversés (riv. St-Charles). Besoins et justification : Les fermetures du pont Laporte sont rares. Une analyse de la vitesse de camionnage et une de l'état des ponts actuels est requise. Acceptabilité sociale : 50 000 citoyens s'opposent au projet. Mettre en parallèle les coûts du projet dans les sondages. L'instauration d'un péage nécessite de nouveaux sondages. Inéquité : Une analyse de la répartition des bénéfices et impacts est demandée. Pourquoi prioriser ce projet face à des besoins criants ailleurs au Québec? Risques et exploitation : Tunnel: risque de dommages aux bâtiments riverains (Sillery). Les coûts d'exploitation doivent être comparés aux alternatives.</p>	<p>Ce projet est clairement politique. De nombreuses études, y compris gouvernementales, concluent qu'il ne répond à aucun besoin réel en transport et qu'il favorisera l'étalement urbain. Les modifications fréquentes du projet renforcent l'idée d'un manque de vision à long terme, au profit d'un discours politique changeant. Il est donc essentiel que l'évaluation environnementale soit rigoureuse, indépendante et à l'abri des pressions politiques. Les projets autoroutiers ont un impact irréversible sur le territoire. Dans la région de Québec, où l'auto solo domine, ce projet accentuerait la dépendance à l'automobile. Plutôt que de réduire la congestion, il encouragera l'étalement urbain et la spéculation foncière, menaçant les terres agricoles de la Rive-Sud. Rien ne justifie un 3e lien autoroutier. Les ponts existants à l'ouest n'ont pas atteint leur capacité maximale. Les justifications liées au camionnage ou à la croissance démographique ne tiennent pas la route. Le débit journalier de camions (4 730) reste faible, et les déplacements interrives entre régions de l'est sont marginaux, au point d'être exclus des enquêtes. Enfin, faire passer une autoroute au-dessus de la Promenade Samuel-De Champlain, joyau de Québec, serait une aberration. Dans un contexte de crise climatique, un tel projet est en totale contradiction avec nos objectifs de développement durable.</p>	<p>CDPQ Infra, «Plan directeur de mobilité (CITÉ) Données interviewes: Olivier Lemieux «3e lien : les trois quarts des automobilistes de Lévis ne traversent pas les ponts» Jean Dubé, «Le troisième lien à Québec : quels impacts sur le choix de transport des ménages?» Équiterre et PIRESS, «Le troisième lien entre Lévis et Québec : Un test climat pour évaluer sa compatibilité avec les impératifs de la transition écologique Rapport Septembre 2022» Rapport d'év. enviro Laurentia</p>

Auteur	Organisation	Ville / municipalité / Communauté	Enjeux	Préoccupations	Référence
Citoyen		Lévis	Ne pas dénaturer la promenade Samuel de Champlain; faciliter les connexions autour de l'arrivée du tunnel, car Capitale est déjà un chaos.	Où le trafic ira t'il je suis de Lévis et je vais souvent à Beauré; le problème ce n'est pas les ponts mais Capitale; donc si je traverse de Saint-Nicolas au 3e lien pour aller à Beauré ou Stoneham; comment j'évite le trafic sur Capitale? Pour aller dans le Vieux-Quebec si je ne peux prendre Champlain ou Grande-Allée je devrai passer par la zone urbaine de Charest qui est souvent rempli de voiture. Bref quel avantage pour un citoyen de devoir utiliser un 3 liens pour arriver dans encore plus de trafic? De plus les camions ne vont pas avoir plus de solutions donc encoreUne fois je ne vois pas l'avantage; un tramway efficace interive?	

