

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 du Développement durable, 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 (www.ree.mddelcc.gouv.qc.ca).

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.mddelcc.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.mddelcc.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 du Développement durable, 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.mddelcc.gouv.qc.ca

Veuillez 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.

Avis de projet

Titre du projet : Construction d'un tramway sur le territoire de la Ville de Québec dans le cadre du projet de
réseau structurant de transport en commun
Nom de l'initiateur du projet : Ville de Québec

1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR

1.1 Identification de l'initiateur de projet	
Nom : Ville de Québec	
Adresse civique : 2, rue des Jardins, Québec (Québec)	
Adresse postale (si différente de l'adresse civique): 226-825 boulevard Lebourgneuf, Québec (Québec) G2J 1C3	
Nom et fonction du ou des signataire(s) autorisé(s) à présenter la demande : André Caron, Directeur du bureau de projet	
Numéro de téléphone : 418 641-6411	Numéro de téléphone (autre) : -
Courrier électronique : andre.caron@ville.quebec.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 : Bureau de projet et consultant au besoin	
Adresse civique :	
Adresse postale (si différente de l'adresse civique) :	
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/agrandissement/aménagement/etc.) de ... (installation/équipement/usine/etc.) sur le territoire de ... (municipalité/MRC/TNO) Construction d'un tramway sur le territoire de la Ville de Québec dans le cadre du projet de réseau structurant de transport en commun
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). La Ville considère que le projet est soustrait de la procédure d'évaluation puisqu'il a reçu l'aval du gouvernement avant le 23 mars 2018, tel que spécifié au règlement.
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.).

LE PROJET :

Dans le cadre du projet de réseau structurant de transport en commun (RSTC), la Ville a fait le choix de doter Québec d'un tramway électrique, adapté à nos hivers. Écologique, il sera implanté dans les secteurs les plus peuplés, où les embouteillages sont déjà importants. Il aura une longueur de 23 km et pourra transporter 260 passagers par véhicule. Grâce à sa grande fréquence, le tramway pourra déplacer, aux heures de pointe, plus de 5 000 passagers à l'heure par direction. Il circulera à une vitesse optimale sur une voie exclusive fiabilisée, c'est-à-dire qu'aucun égout, aqueduc ou utilité publique ne passera en dessous, évitant les coupures de service. Aussi, divers points de traverse seront créés pour faciliter le passage sécuritaire des automobilistes, cyclistes et piétons sur la voie exclusive.

LE TRACÉ :

Le tramway part de la 1^{re} Avenue à la hauteur du boulevard Louix XIV. De là, il se rend au pont Drouin, puis il emprunte successivement de la Couronne, côte d'Abraham et René-Lévesque jusqu'au campus de l'Université Laval. Il poursuit sa route sur le boulevard Laurier, Lavigerie, Rolland-Beaudin et chemin des Quatre-Bourgeois. Il bifurque ensuite vers le nord dans l'emprise d'Hydro-Québec avant de terminer sa course dans le secteur Le Gendre à proximité du IKÉA et du stationnement incitatif existant aménagé par le RTC. Dans les secteurs les plus congestionnés, le tramway circulera dans un souterrain, à la manière d'un métro, afin de ne pas empiéter sur la route. Il n'affectera donc pas la circulation et ne diminuera pas le nombre de stationnements disponibles pour les automobilistes. Un premier souterrain long de 2,6 km passera sous les quartiers Saint-Roch et Montcalm, alors qu'un second, long de 0,9 km, sera situé à Sainte-Foy, dans le secteur Lavigerie. Le tramway nécessite aussi la construction de deux centres d'exploitation et d'entretien (CEE). Un CEE principal dans le secteur Le Gendre et un CEE secondaire prévu pour l'instant dans le secteur de la 41^e Rue.

Le tramway sera réalisé en majeure partie à l'intérieur des emprises de rues municipales existantes, sauf pour dans la partie ouest de la ville. En effet, à son extrémité ouest, le tramway sera aménagé dans une emprise d'Hydro-Québec puis dans une zone non construite avant d'aller rejoindre la rue Mendel puis la rue Le Gendre.

ACTIVITÉS, AMÉNAGEMENTS ET TRAVAUX PRÉVUS :

Le tramway possèdera sa propre voie fiabilisée ce qui nécessitera des travaux de déplacements des utilités publiques et des réseaux d'aqueduc et d'égout.

Des activités d'acquisitions seront aussi requises notamment pour l'aménagement des quelque 39 stations d'embarquement / débarquement.

Le projet de tramway s'intègre dans un plus vaste réseau structurant de transport en commun et en constitue, en quelque sorte, la colonne vertébrale.

À titre indicatif, outre le tramway, le réseau structurant de transport en commun du RTC prévoit à terme:

- un trambus d'une longueur de 17 km pouvant transporter 150 passagers par véhicule;
- des parcours sur infrastructures dédiées d'une longueur de 16 km;
- des pôles d'échanges, des stations, des parc-o-bus et des liens mécaniques entre la Basse-Ville et la Haute-Ville.

Un cahier d'information est disponible à l'annexe 2.

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.

Avec une croissance démographique et économique soutenue, la mobilité des citoyens de l'agglomération de Québec demeure depuis près d'une décennie une préoccupation de premier plan

La mobilité des personnes constitue, avec la question de l'attraction de la main-d'œuvre requise par le marché du travail, un enjeu majeur pour l'avenir de l'agglomération de Québec. De fait, ces deux questions se rejoignent en quelque sorte, puisque le maintien de conditions de mobilité satisfaisantes est de nature à favoriser la capacité de l'agglomération à attirer la main-d'œuvre spécialisée dont elle a besoin.

Or, il n'y a pas de solution unique pour répondre à la diversité des besoins en déplacement sur un territoire comme celui de l'agglomération. Il faut déplacer plus de gens, dans moins d'espace et de véhicules, en donnant plus de choix aux ménages, selon leur situation et les lieux où ils habitent, travaillent ou ont accès à des services. Le transport en commun joue un rôle majeur à ce titre, à Québec comme dans toutes les zones urbaines d'importance.

Présentement à Québec, le réseau de transport en commun n'est plus adapté.

Ainsi, pour des raisons d'espace et de limite de capacité du réseau routier, les solutions traditionnelles de transport en commun (parcours locaux de bus, eXpress, Métrobus) ont trouvé leur limite.

Dans les corridors très achalandés, lorsque la demande initiale augmente, la fréquence du service de transport en commun peut être augmentée, selon la littérature, jusqu'à un seuil maximal de 3 minutes (en lien avec les cycles des feux de circulation). En deçà, le service est inefficace car les autobus se nuisent et se congestionnent sur leur propre voie réservée (effet de train-bus).

C'est ce qui arrive à Québec actuellement. Il y a déjà des zones de congestion de bus (ex. : côte d'Abraham, Honoré-Mercier, René-Lévesque, Laurier) et la détérioration générale des conditions de circulation contribue à accentuer ce phénomène.

Le réseau actuel de transport en commun a atteint ses limites dans un contexte où l'agglomération de Québec continue de connaître une croissance démographique qui demeurera importante. Ainsi, la population de l'agglomération de Québec devrait connaître une croissance de 9,8 % entre 2016 et 2036, pour atteindre 638 427 résidents (+57 139) .

Cette croissance démographique se répercutera également sur le nombre global de déplacements journaliers. Ainsi, on estime que le nombre de déplacements sur une période 24 heures, à l'intérieur de l'agglomération de Québec, passera de 1,3 million qu'il était en 2011 à 1,45 million en 2026 (+ 12%) et 1,5 million en 2041 (+16 %)

Le réseau structurant de transport en commun est au cœur de la planification stratégique 2018-2027 du Réseau de transport de la capitale (RTC). Le RTC poursuit les objectifs suivants :

- Transformer l'offre de transport en commun pour en faire une option performante, moderne et avantageuse, adoptée par un nombre grandissant de citoyens ;
- Renforcer l'offre de transport en commun avec un réseau structurant desservant les secteurs névralgiques de l'agglomération auquel se greffera un réseau d'autobus repensé;
- Rendre plus flexible l'offre de transport en commun pour donner plus de souplesse à tous et offrir plus d'options aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

De plus, le tramway est une composante essentielle du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec de 2011. Ce plan vise, entre autres à :

- Assurer le développement et le redéveloppement à l'intérieur du périmètre urbanisé des villes de Québec et Lévis;
- Structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport public;
- Assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile.

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.

Les activités connexes au projet sont :

- le déplacement des infrastructures municipales et d'utilités publiques;
- le prolongement de la rue Mendel (du boulevard Chaudière à Versant-Nord);
- un nouveau pont sur la rivière Saint-Charles;
- des trottoirs élargis et de nouvelles voies cyclables.

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):

Territoire de l'agglomération de la Ville de Québec

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

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 tracé du tramway traverse les grandes affectations du territoire suivantes identifiées au schéma d'aménagement révisé:

- CORRIDOR STRUCTURANT : Cette affectation correspond aux axes de transport en commun à haute fréquence du Réseau de transport de la Capitale (RTC). On la retrouve sur la 1^{re} Avenue (entre Louis XIV et pont Drouin), René-Lévesque O (entre Salaberry et des Laurentides et entre Louis-Fréchette et Université Laval), Quatre-Bourgeois (entre Henri-IV et Pie XII).
- CENTRE-VILLE : Cette affectation du schéma permet une grande diversité d'activités. Le tracé la traverse du pont Drouin à l'avenue Salaberry.
- PÔLE URBAIN RÉGIONAL Belvédère et Sainte-Foy : ces pôles, situés hors du centre-ville, concentrent plusieurs activités comme des emplois, des commerces et de l'habitation.
- URBAIN : emprise d'Hydro-Québec et secteur Le Gendre. Il s'agit de quartiers à dominante résidentielle.
- INDUSTRIE ET COMMERCE et COMMERCE MAJEUR : secteur Le Gendre

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 : Longitude :

Point de fin du projet (si applicable) : Latitude : Longitude :

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.

Les principales composantes valorisées de l'environnement sont :

MILIEU PHYSIQUE ET BIOLOGIQUE :

Les sols : la qualité des sols tout le long du tracé, et particulièrement dans les quartiers anciens, est un enjeu important du projet susceptible d'affecter les délais et les coûts. Des études de caractérisations de phase I et II sont en cours de réalisation pour l'ensemble du tracé. Les principales activités à risque de contamination sont les stations-service actuelles et anciennes, les garages, les anciennes usines et manufactures ayant opéré dans les quartiers centraux et les secteurs de remblayage.

Qualité de l'air et climat : quoique la qualité de l'air est généralement considérée comme bonne à Québec, il s'agit d'une composante importante pour la Ville. Celle-ci est soucieuse de préserver la qualité de l'air respirée par sa population. Québec doit demeurer la ville où il fait bon vivre. Le choix d'un transport en commun tout électrique aura des impacts positifs sur la qualité de l'air de même que sur les émissions de GES responsables des changements climatiques.

La foresterie urbaine : plusieurs arbres municipaux et privés, dont certains sont susceptibles d'avoir une valeur exceptionnelle, sont présents le long du tracé. Un inventaire des arbres est en cours de réalisation pour chaque tronçon du tracé. Pour chaque arbre inventorié, l'état de santé est évalué de même que la valeur monétaire. La canopée est une composante très valorisée par la population et par la Ville.

MILIEU HUMAIN :

Patrimoine bâti et archéologique : le projet est susceptible d'affecter des bâtiments d'intérêt patrimonial de même que des vestiges archéologiques. Le long du tracé, on répertorie le site patrimonial de Charlesbourg et celui du Vieux-Québec. Une évaluation du patrimoine bâti sera réalisée en 2019 de même que l'identification des potentiels archéologiques et des lieux qui devront nécessiter des fouilles au préalable des travaux.

Climat sonore : le climat sonore est une composante valorisée de l'environnement et doit être pris en compte dans la conception du projet, dans le choix des matériaux, dans l'entretien et dans l'opération des équipements. Des études complètes du climat sonore seront réalisées dans le cadre du projet lorsque les spécifications du tramway seront déterminées. Le tramway sera 100 % électrique et permettra d'éliminer des autobus diesels et hydrides beaucoup plus bruyantes.

Environnement visuel : l'intégration visuelle du projet dans l'environnement urbain est un aspect important du projet particulièrement dans les quartiers anciens avec des rues plus étroites et des bâtiments d'époque ou avec un cachet particulier. La Ville de Québec a le souci de préserver les vues et d'intégrer harmonieusement les équipements dans le paysage. Des critères de design sont en cours d'élaboration notamment pour les pôles d'échanges et les stations.

Les travaux seront réalisés presque entièrement dans les emprises de rues existantes ou aux abords.

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.

2019 : Autorisation du gouvernement à l'effet que le projet entre en phase réalisation

2019-2021 : Élaboration de l'appel d'offres (conception - construction - financement)

- Finalisation des études de conception préliminaire
- Détermination des spécifications techniques et de performance

2022-2026 : Construction et mise en service progressive

- Début de la construction du Centre d'entretien du tramway et des plateformes
- Acquisition et livraison du matériel roulant (tramway et trambus)
- Réalisation des essais de conformité
- Mise en service progressive

2026 : Mise en service complète

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.

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

4.1 Activités d'information et de consultation réalisées

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.mddelcc.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf>

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.

2018 : Consultations sur le réseau structurant de transport en commun

Cinq séances d'information et de consultation se sont tenues en avril 2018. Au total, plus de 5 000 personnes ont assisté, sur place, ou en webdiffusion. De façon générale, les participants se sont montrés favorables au projet.

Les préoccupations citoyennes ont porté principalement sur :

- les temps de parcours
- l'intermodalité - partage de la chaussée entre piétons, cyclistes, automobiles, tramway
- les impacts sur le milieu dans certains quartiers en matière d'acquisition, de valeur de propriétés et de nuisances.

2017 : Consultations sur la mobilité durable et le réseau structurant de transport en commun

L'objectif de la consultation de 2017 était de parfaire la définition d'un réseau structurant de transport en commun pour l'agglomération de Québec. Des séances d'information tenues en juin ont attiré près de 650 personnes, quelque 143 mémoires ont été déposés et un peu plus de 11 000 personnes ont répondu au sondage en ligne.

2010 : Consultation sur la proposition de plan de mobilité durable

Le projet de Plan de mobilité durable a été soumis à la consultation publique à l'automne 2010. Cette dernière a connu un véritable succès de participation.

- Environ 600 personnes ont participé aux quatre séances publiques de consultation.
- Près de 2 000 citoyens ont rempli le questionnaire en ligne.
- 85 mémoires ont été déposés et 55 d'entre eux ont fait l'objet d'une présentation à l'occasion des audiences publiques.

2009 : Consultations préliminaires

Près de 300 personnes se sont exprimées sur les enjeux et les orientations en matière d'urbanisme et de transport dans une perspective de développement durable. Les résultats de cette consultation préliminaire ont été analysés et pris en compte dans le projet de Plan de mobilité durable rendu public en juin 2010.

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.

Des consultations ciblées auront lieu en 2019 avec diverses parties prenantes ayant soulevé des préoccupations lors des consultations menées en 2018. Un plan de communication est en cours d'élaboration afin d'informer et de consulter la population dans le but de bonifier le projet et de faciliter son acceptabilité sociale.

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.

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.

Les consultations menées en 2018 ont permis de dégager les grands enjeux du projet et les préoccupations de la population.

PHASE AMÉNAGEMENT :

- Acquisition et servitude : il s'agit d'un enjeu important pour les résidents riverains qui pourraient être contraints de se départir d'une partie ou de toute leur propriété. Pour la Ville et le gouvernement, les acquisitions représentent un enjeu important sur les délais.
- Protection du patrimoine bâti et archéologique et des paysages : le patrimoine culturel et l'environnement visuel constituent des enjeux importants dans la conception du projet. Une attention particulière sera apportée à ces aspects afin que Québec conserve sa renommée pour sa beauté et ses attraits patrimoniaux.

PHASE CONSTRUCTION :

- Maintien de la qualité de vie : comme pour tout chantier d'envergure, pendant les travaux, qui devraient s'échelonner sur 4 ans environ, des préoccupations ont été soulevées concernant le bruit, les vibrations et les poussières.
- Fluidité de la circulation : le maintien de la circulation pendant la durée des travaux constitue un enjeu de taille pour la Ville et la population. Les travailleurs, les étudiants, les commerçants, les consommateurs et autres devront avoir accès le plus aisément possible à leur lieu de destination.

PHASE EXPLOITATION :

- Maintien de la qualité de vie : tout au long de sa vie utile, le tramway doit contribuer à la qualité de vie des citoyens et être considéré comme un «plus» pour la population. Une attention particulière doit être apportée à l'opération et l'entretien du système pour maintenir, voir améliorer, la satisfaction des usagers et ne pas créer d'impacts négatifs sur les riverains.
- Maintien de la sécurité des résidents et des usagers : la sécurité sera un enjeu important dans la conception du système de tramway. Tout sera mis en œuvre afin que le partage de la chaussée se fasse de façon sécuritaire pour tous les utilisateurs.

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).

Le projet de tramway générera plus d'impacts positifs que d'impacts négatifs sur l'environnement et la population. La Ville s'attend à :

- une amélioration de la qualité de l'air. Le RTC prévoit qu'en 2026 le réseau de transport en commun permettra de retirer 34 571 automobiles du réseau routier durant la pointe du matin. En 2041, les prévisions du RTC se chiffrent à quelque 37 369 automobiles de moins sur le réseau routier pour la pointe du matin soit 45 795 usagers. De plus, le réseau retirera de la circulation plusieurs autobus diesels et hybrides.
- une diminution des gaz à effet de serre en phase exploitation. Le RTC prévoit qu'en 2026, le nouveau réseau structurant permettra de réduire la consommation de diesel de 2 839 litres par an, ce qui correspond à une diminution de 7 381 tonnes de dioxyde de carbone. De plus, le RTC évalue que l'électrification progressive du parc d'autobus couplé à l'utilisation du réseau structurant par de nouveaux clients qui délaisseront l'automobile pourraient permettre de réduire les émissions de GES de 140 000 tonnes en 2026 et de 150 000 tonnes en 2036.
- une amélioration du climat sonore sur la majeure partie du tracé. Le tramway tout électrique est beaucoup plus silencieux que les autobus à moteur diesel. La manière d'opérer et d'entretenir le réseau aura un effet sur le bruit émis. Des critères de performances seront inclus dans les devis de conception-construction.
- une fluidité accrue de la circulation, une diminution du trafic et de la congestion et une mobilité accrue aux lieux d'éducation, d'emplois et de divertissement.
- des retombées économiques intéressantes pour la région de Québec.

Quelques impacts négatifs se manifesteront inévitablement, plus particulièrement pendant la phase construction. Toutefois, il ne faut pas oublier que la Ville possède une vaste expérience dans la gestion des chantiers de construction de ce type. Les devis d'appel d'offres standards contiennent déjà toutes les mesures d'atténuation concernant les nuisances que peuvent occasionner les chantiers en milieu

urbain. La Ville a aussi développé des outils de communications efficaces pour informer les citoyens et gérer les plaintes et commentaires.

En ce qui a trait aux milieux naturels, la Ville demandera les autorisations au gouvernement pour détruire certaines superficies de milieux humides et hydriques dans le secteur Le Gendre. Ces superficies étaient, pour la plupart, déjà vouées au développement dans la planification municipale. Des impacts peuvent aussi être anticipés sur la rivière Saint-Charles, car un nouveau pont devra être construit pour permettre le passage du tramway à la hauteur du pont Drouin actuel. Il va de soi que la Ville devra obtenir toutes les autorisations nécessaires en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement.

En phase aménagement, tel que déjà mentionné, les principaux impacts sont reliés aux activités d'acquisition qui seront nécessaires à la réalisation du projet. La Ville tente de minimiser les acquisitions de terrains. Pour ce faire, le bureau de projet est à optimiser l'implantation du tramway dans certains quartiers anciens où les rues sont étroites.

PHASE EXPLOITATION :

En phase exploitation, l'ambiance acoustique dans certains quartiers demeure une préoccupation à cette étape du projet. Une attention particulière devra être apportée à l'entretien et l'opération du tramway. Des suivis sur le climat sonore en phase exploitation seront réalisés et les ajustements seront apportés le cas échéant. La sécurité des usagers du tramway et autres utilisateurs de la chaussée demeure une préoccupation de première importance. Ces aspects devront être au cœur de la conception du projet.

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.

Le projet de tramway n'émettra aucun gaz à effet de serre. Il est important de mentionner que le projet de réseau structurant sera à terme 100 % électrique. Le projet s'inscrit parfaitement dans les objectifs de la Politique de mobilité durable du gouvernement qui cible une réduction de 37,5 % des émissions de GES en 2030.

7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

7.1 Autres renseignements pertinents

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

Toute la documentation sur le projet et son état d'avancement sont disponibles à l'adresse suivante:
<https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/reseau-structurant/index.aspx>

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; <i>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 (www.re.e.mddelcc.gouv.qc.ca).</i>
Prénom et nom
André Caron, Directeur du bureau de projet
Signature 
Date 2019-01-23

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.

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.).

Toute la documentation sur le projet et son état d'avancement sont disponibles à l'adresse suivante:
<https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/reseau-structurant/index.aspx>

Annexe III
Plan de localisation

Insérez 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.



