

Tableau des modifications apportées au projet depuis le dépôt de l'étude d'impact en décembre 2019

DATE	Modification au projet	Description	Références à l'EIE - Chapitre 7	Documentation expliquant la modification	Lien vers le document (site internet du réseau structurant de transport en commun)
22 mai 2020	Optimisation du Pôle d'échanges Saint-Roch et de l'insertion dans le quartier	Principale plaque tournante du transport en commun en amont du centre-ville, le pôle d'échanges Saint-Roch faisait face à un enjeu majeur de fonctionnalité. La plateforme du tramway aux abords de l'autoroute Laurentienne représentait un conflit avec l'accès des autobus à destination du pôle. Un changement de tracé en continuité de l'axe de la rue de la Couronne par la rue du Chalutier s'est avéré concluant en matière de fonctionnalité. Une diminution du tracé de l'ordre de 100 mètres en résulte. De plus, un geste urbanistique fort vise à traiter cette portion du tracé en tant qu'axe de mobilité durable. Reliant le jardin Jean-Paul-L'Allier au pôle d'échanges, la circulation de transit est retirée de l'axe, créant ainsi un espace public pour le bénéfice des citoyens. Ce geste est complété par le déplacement de la station, du jardin vers le segment entre le boul. Charest et la rue Saint-Joseph.	Pages 7-64 et 7-65_ Section Saint-Roch_ Figures 7.34 et 7.35	Étude d'impact sur l'environnement. Addenda n°1 version finale. Pôle d'échanges de Saint-Roch. <i>Disponible sur le registre du Ministère de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques</i>	<a href="https://www.reseaustructurant.info/docs/etude-impact-environnement/Addenda1_Pole_echanges_Saint-Roch.pdf">https://www.reseaustructurant.info/docs/etude-impact-environnement/Addenda1_Pole_echanges_Saint-Roch.pdf</a>
22 mai 2020	Optimisation du Pôle d'échanges Sainte-Foy	Le pôle d'échanges Sainte-Foy a la mission de faciliter les correspondances du Réseau de transport de la capitale (RTC) et de la Société de transport de Lévis (STLévis). L'ampleur de cette fonctionnalité ne s'est pas avérée compatible avec le site sous l'emprise de l'avenue Lavigerie, et ce même en présence d'un partenaire immobilier privé. En conséquence, le pôle d'échanges Sainte-Foy est déplacé 300 mètres vers l'est, dans l'axe de l'avenue Roland-Beaudin. Par le fait même, le tunnel, les trémies et la station souterraine sont supprimés. En contrepartie, une structure d'étagement est nécessaire pour faciliter la connexion du tramway vers le boul. Laurier sans impacter le trafic en direction ouest. De façon similaire, cet ouvrage permet aux autobus de la STLévis d'accéder au pôle à partir des voies réservées axiales sur le boulevard. Le déplacement du pôle implique un dédoublement de la desserte à l'égard de la station De l'Église: elle est ainsi retirée du projet. Globalement, cette optimisation a pour effet de diminuer le tracé du tramway de 400 mètres.	Pages 7-58 et 7-59_ Section Roland-Beaudin_ Figure 7.28_ Pôle d'échanges Sainte-Foy - Sections Roland-Beaudin et Laurier_ Figure 7.29	Étude d'impact sur l'environnement. Addenda n°2 version finale. Pôle d'échanges de Sainte-Foy. <i>Disponible sur le registre du Ministère de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques.</i>	<a href="https://www.reseaustructurant.info/docs/etude-impact-environnement/Addenda2_Pole_echanges_Ste-Foy.pdf">https://www.reseaustructurant.info/docs/etude-impact-environnement/Addenda2_Pole_echanges_Ste-Foy.pdf</a>
11 juin 2020	Retrait du Centre d'exploitation et d'entretien (CEE) secondaire de la 41e Rue Ouest	Dans l'avant-projet de tramway, la construction d'un CEE secondaire à proximité de la fin de ligne nord était souhaitable. L'extrémité ouest de la friche de l'ancienne ligne de transport d'électricité représentait le seul espace disponible dans un secteur fortement urbanisé. Une analyse cout/bénéfice a été menée pour comparer le fardeau de l'immobilisation de cette infrastructure par rapport aux économies en exploitation sur une période de 30 ans. Il en ressort que l'ampleur de l'investissement ne trouve pas sa rentabilité dans ce contexte. Le CEE de la rue Mendel peut loger et offrir l'ensemble des fonctionnalités pour toute la ligne. Un ajustement dans sa conception finale s'impose, sans impact additionnel en matière d'espace et de localisation.	Page 7-69_ Section Limoilou_ Figure 7.39	Le tramway : porteur de bénéfices majeurs dans les secteurs de Limoilou et de Charlesbourg. <i>Disponible sur le site internet du réseau structurant de transport en commun</i>	<a href="https://www.reseaustructurant.info/actualites/2020-06-11-benefices-limoilou-charlesbourg.aspx">https://www.reseaustructurant.info/actualites/2020-06-11-benefices-limoilou-charlesbourg.aspx</a>

15 juin 2020	Optimisation du Terminus Le Gendre	Les fonctionnalités du terminus en fin de ligne ouest ont été déplacées, des abords de l'avenue Blaise-Pascal vers le centre d'une frange de terrain développable. L'objectif est de créer un développement axé sur le transport en commun (TOD), en synergie avec la démarche de planification urbaine coordonnée par la Ville de Québec. Une diminution de 125 mètres de tracé en résulte. La fonctionnalité du Parc-o-Bus demeure présente, entre la portion du terminus d'autobus et la rue Mendel. Il a été redimensionné de 400 à 500 cases, en offre complémentaire au Parc-o-Bus existant à l'ouest des bretelles d'autoroute.	Page 7.55_Section Chaudière_figure 7.25	Le tramway au cœur du développement du secteur Chaudière. <i>Disponible sur le site internet du réseau structurant de transport en commun</i>	<a href="https://www.reseaustructurant.info/actualites/2020-06-15-tramway-au-coeur-secteur-chaudiere.aspx">https://www.reseaustructurant.info/actualites/2020-06-15-tramway-au-coeur-secteur-chaudiere.aspx</a>
19 juin 2020	Optimisation du tunnel de la Colline Parlementaire et de ses stations	Les besoins fonctionnels et techniques relatifs au tunnel ont été raffinés en conception préliminaire. Il est recommandé de limiter et d'adoucir les courbes du tracé. De plus, dans le but de veiller au maintien de la fonctionnalité de la côte d'Abraham, le tunnel passera sous une portion du quartier Saint-Jean-Baptiste. Il longera par la suite l'axe de l'avenue Honoré-Mercier et du boul. René-Lévesque en direction de Sainte-Foy. Le tracé souterrain se retire donc de la place D'Youville. Cela a pour effet d'éteindre des enjeux patrimoniaux et archéologiques particuliers et de déplacer la station à l'intersection de la rue Saint-Jean et de l'avenue Honoré-Mercier. La nouvelle station D'Youville se rapproche de façon importante de la station Centre des congrès. Une mauvaise qualité du sol se greffe au questionnement de la viabilité de cette dernière. En parallèle, des contraintes budgétaires militent en faveur d'une fusion de cette station avec la station Grand-Théâtre de Québec, et ce à un endroit mitoyen, soit entre la rue de la Chevrotière et la rue Louis-Alexandre-Taschereau.	Page 7.63_Section Tunnel_figure 7.33	Des expertises pointues au service de l'insertion souterraine du tramway. <i>Disponible sur le site internet du réseau structurant de transport en commun</i>	<a href="https://reseaustructurant.info/actualites/2020-06-19-insertion-souterraine-tramway.aspx">https://reseaustructurant.info/actualites/2020-06-19-insertion-souterraine-tramway.aspx</a>
19 juin 2020	À L'ÉTUDE - Optimisation en vue d'un tunnel court sur la Colline parlementaire	Une optimisation supplémentaire vise à détailler une option à tunnel raccourci. La trémie sur le boul. René-Lévesque se trouverait ainsi aux abords de l'avenue Turnbull au lieu de l'avenue des Érables, soit 500 mètres à l'est. Il en résulte un réaménagement de surface en approche de façade à façade pour cette portion du boulevard. De ce fait, la station Cartier est conservée en tant que point d'accès en surface.	Page 7.63_Section Tunnel_figure 7.33	Des expertises pointues au service de l'insertion souterraine du tramway. <i>Disponible sur le site internet du réseau structurant de transport en commun</i>	<a href="https://reseaustructurant.info/actualites/2020-06-19-insertion-souterraine-tramway.aspx">https://reseaustructurant.info/actualites/2020-06-19-insertion-souterraine-tramway.aspx</a>

