

Avis de projet pour l'implantation
de mesures prioritaires
pour le transport en commun
sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis.

BMD-2019-01-18-001

Titre du projet : Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun
sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis
Nom de l'initiateur du projet: Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable

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.gc.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.gc.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.gc.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, boui. René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1 R 5V7
Téléphone : 418 521-3933
Internet: www.mddelcc.gouv.gc.ca

Veillez noter que si votre projet est soumis à la Directive des projets majeurs d'infrastructure publique, prise en vertu de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre 1-8.3), 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 : Implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun
sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis**

Nom de l'initiateur du projet : Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable

1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR

1.1 Identification de l'initiateur de projet	
Nom : Ville de Lévis - Bureau de la mobilité durable	
Adresse civique : 2030, boulevard Guillaume-Couture, bureau 207, Lévis, QC G6W 2S6	
Adresse postale (si différente de l'adresse civique):	
Nom et fonction du ou des signataire(s) autorisé(s) à présenter la demande : Marie-Lise Côté, directrice du Bureau de la mobilité durable	
Numéro de téléphone : 581 305-1398	Numéro de téléphone (autre) : -
Courrier électronique : mlcote@ville.levis.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 :	
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) Projet d'implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture à Lévis.
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).
<p>Selon la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu des articles 31.1 et suivants de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) (LRQ, c. Q-2) et de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (Q-2, r.23), il est prévu à l'article 2 e) qu'une étude d'impact sur l'environnement doit être menée pour tout projet de construction, de reconstruction ou d'élargissement, sur une longueur de plus de 2 km, d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour quatre (4) voies de circulation ou plus ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 m ou plus, à l'exception de la reconstruction ou de l'élargissement d'une telle route ou infrastructure routière dans une emprise qui, le 30 décembre 1980, appartient déjà à l'initiateur du projet. En ce sens, il apparaît que le projet est assujéti à la procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement.</p>

Les tronçons du boulevard Guillaume-Couture qui sont visés pour ce projet d'implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun s'inscrivent dans deux (2) zones d'étude qui cumulent préliminairement un peu plus de 6 km de longueur. Aussi, les tronçons du boulevard qui seront élargis et réaménagés pour accueillir des voies réservées comptent déjà par endroit cinq (5) voies de circulation en section courante et, pour le reste, un minimum de quatre (4) voies en section courante. Lorsque le réaménagement sera terminé, le boulevard comptera six (6) voies de circulation en section courante dans les tronçons visés.

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.).

La Ville de Lévis, mandatée par la Société de transport de Lévis, entend mettre en place des mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture qui traverse dans l'axe est-ouest les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les mesures prioritaires doivent viser une amélioration notable de la performance du réseau de transport en commun. Les principales mesures consistent notamment à aménager des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture dans les pôles structurants les plus congestionnés identifiés au Schéma d'aménagement. Un élargissement de la chaussée sera nécessaire pour l'aménagement de ces voies réservées en sus des voies existantes.

Deux concepts d'aménagement sont envisagés en début d'étude, soit un concept de voies réservées au centre de la chaussée ou un concept de voies réservées en latéral pouvant accueillir, outre le transport en commun et les véhicules d'urgence, d'autres véhicules privés, notamment pour encourager le covoiturage et les véhicules électriques.

En raison du fait que le boulevard Guillaume-Couture est le seul corridor de circulation municipal qui traverse le territoire de la Ville de Lévis à l'est de la Rivière Chaudière, et ce, d'est en ouest, aucune autre voie de circulation ne sera étudiée.

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.

OBJECTIFS :

La Ville de Lévis, mandatée par la STLévis, souhaite implanter des mesures prioritaires sur le boulevard Guillaume-Couture, principalement des voies réservées sur les tronçons qui traversent les pôles majeurs de développement.

Les principaux objectifs de ce projet sont d'améliorer :

1. la fluidité des déplacements sur le territoire de la Ville de Lévis
2. la fiabilité en assurant une meilleure adhésion à l'horaire
3. le confort des usagers, tant aux zones d'attente que lors du déplacement comme tel

Somme toute, il s'agit de rendre l'offre de services de transport en commun plus efficace et attrayante afin d'augmenter l'achalandage et de contribuer à l'amélioration de la fluidité de la circulation.

Via le plan stratégique de la STLévis, ainsi que le Schéma d'aménagement, le Plan d'action en développement durable et le Plan de réduction des gaz à effet de serre (2013-2021) de la Ville de Lévis, la Société et la Ville se sont engagées dans la mobilité durable pour accroître la part modale du transport en commun. Ce projet est un des leviers qui contribuera à cette mobilité durable.

JUSTIFICATION

Lévis est la septième (7^e) ville du Québec pour sa population (145 000 personnes en 2018). Elle compte 70 000 emplois sur son territoire et elle est championne canadienne pour son faible taux de chômage. En 2017, la Ville de Lévis a connu la plus forte croissance économique des villes québécoises de plus de 100 000 habitants.

La congestion routière affecte son économie, la qualité de vie des citoyens et citoyennes, ainsi que l'environnement. Selon des données provenant de relevés effectués entre 2013 et 2016, les débits journaliers moyens le long du boulevard Guillaume-Couture varient entre 15 000 et 26 000 véhicules/jour et à l'heure de pointe du matin, toutes directions confondues, les débits peuvent atteindre sur certains tronçon plus de 3 800 véhicules/heure. Cette congestion importante nuit également à la performance du transport en commun.

Par ailleurs, le principal autre axe pour les déplacements Est-Ouest à Lévis est l'autoroute Jean-Lesage où les DJMA en 2017 variaient entre 93 000 véhicules/jour à l'approche du pont Pierre-Laporte et 38 000 véhicules/jour à la hauteur de la route Monseigneur-Bourget. La capacité maximale de cet axe principal est atteinte aux heures de pointe et des files d'attente se forment pratiquement à tous les jours en semaine.

La Ville de Lévis veut améliorer la performance du transport en commun pour contribuer à une meilleure fluidité de la circulation sur son territoire. L'étude d'opportunité qui sera réalisée dans le cadre du projet précisera l'état réel de la congestion sur le boulevard Guillaume-Couture et les mesures à favoriser pour améliorer la performance du transport en commun

Le projet s'inscrit particulièrement dans une nouvelle vision de l'urbanisation à Lévis. Le Schéma d'aménagement et de développement (schéma) qui résulte d'une importante modification adoptée par la Ville de Lévis en 2016 décrit clairement cette vision. Ainsi, Lévis adhère aux principes d'une ville plus dense, qui utilise le territoire de façon plus intensive afin de répondre à des impératifs de développement durable. La densification, déjà entreprise dans les faits, se matérialise dans des pôles structurants et le long d'un axe principal, l'axe Guillaume-Couture – des Rivières. Les deux pôles sont d'ailleurs desservis par cet axe structurant. Ce modèle d'urbanisation favorise les déplacements actifs et collectifs. En corollaire, il devient essentiel de se doter d'un service de transport en commun plus performant, afin d'arrimer la stratégie d'urbanisation et la stratégie de mobilité, tel qu'indiqué dans le schéma et d'offrir ainsi aux usagers, actuels et potentiels, une véritable alternative pour se déplacer à Lévis. L'axe structurant s'affirme alors comme la pièce maîtresse du réseau de transport en commun à Lévis et la performance du réseau dépendra notamment de l'efficacité de l'axe structurant.

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.

Le projet est en lien avec d'autres projets d'infrastructures et de transport en commun. Mentionnons notamment :

- ▶ l'installation d'un système de priorisation des feux pour le transport en commun sur l'axe structurant
- ▶ le réaménagement de la route des Rivières (Route 116) entre le chemin Olivier et le pont de Québec, projet du ministère des Transports du Québec, pour lequel il est prévu d'aménager des voies réservées pour le transport en commun
- ▶ le projet d'interconnexion entre les réseaux structurants de la STLévis et le RTC pour faciliter les déplacements interrives des usagers
- ▶ le projet de 3^e lien entre Québec et Lévis
- ▶ l'aménagement de stationnements incitatifs pour le transport en commun
- ▶ une stratégie pour le vélo utilitaire
- ▶ etc.

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):

Le projet se situe entièrement à l'intérieur des limites de la ville de Lévis.

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

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 Schéma d'aménagement et de développement (schéma) de la Ville de Lévis considère le boulevard Guillaume-Couture comme un axe structurant dont elle préconise la consolidation et la densification entre le pont de Québec et la route Monseigneur-Bourget. Tel qu'indiqué dans le schéma, la Ville cherche précisément à développer ce corridor en relation avec le transport en commun. D'une part, le schéma y prévoit la consolidation de pôles structurants et de noyaux de proximité visant à mettre en valeur l'axe structurant; d'autre part, le schéma annonce le projet structurant de transport en commun pour desservir ce corridor urbain, qui s'étend sur 14 km, entre le Cégep Lévis-Lauzon et la tête des ponts. Il relie les deux pôles structurants entre eux et les relie ensuite aux pôles structurants de la Ville de Québec et à la partie ouest du territoire lévisien. L'axe structurant traverse plusieurs affectations du territoire, en particulier les suivantes : pôle structurant, noyau de proximité, artère commerciale, consolidation urbaine et industrielle. Les deux tronçons visés par les travaux font partie de l'axe structurant et sont principalement des parties de territoire vouées aux affectations pôle structurant et noyau de proximité.

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 : 5 177 130,470/5 183 481,690 Longitude :
245 527,321/252 422,348

Point de fin du projet (si applicable) : Latitude : 5 177 918,880/5 186 378,557 Longitude :
247 102,165/255 271,265

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.

Le boulevard Guillaume-Couture constitue l'épine dorsale du réseau routier municipal pour les déplacements locaux dans l'axe est-ouest à Lévis, traversant les arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins. Les débits de circulation sur le boulevard sont en progression constante depuis plusieurs années. En conséquence, les débits véhiculaires en hausse aux heures de pointe, jumelés à certains éléments de configuration du boulevard, comme la voie de virage à gauche à double sens, les nombreux accès riverains, les virages à droite, la géométrie et le gabarit des voies entre autres, entraînent de la congestion à certains endroits et une pression induite sur certaines rues locales ou secondaires, ce qui limite grandement l'efficacité du transport en commun.

Le corridor du boulevard Guillaume-Couture, dans son ensemble entre le chemin du Sault et la route Monseigneur-Bourget (environ 14 km), traverse un milieu urbanisé. Il est considéré comme un axe commercial majeur pour les arrondissements Desjardins et Chutes-de-la-Chaudière-Est. À l'exception du secteur des crans rocheux entre la rue de Mercure et la rue Wilson, qui est boisé et dont une partie est identifiée dans le Plan de gestion des milieux naturels (PGMN) de la Ville de Lévis, l'environnement immédiat du boulevard se caractérise principalement par la présence de commerces, de places d'affaires et d'établissements institutionnels (éducation et services de santé). Les habitations de faible densité (unifamiliale, duplex, jumelé) sont distribuées de façon très éparse le long de l'axe, sauf dans le secteur villageois de Saint-Romuald où il y a un peu plus d'habitations, notamment entre la rue de Saint-Romuald et le pont de la Rivière Etchemin. De nouveaux bâtiments construits plus récemment se caractérisent par une mixité des usages et une plus grande densité. Cette diversité d'usages et de gabarits crée un ensemble hétérogène. De plus, une bonne proportion des superficies touchées par le projet s'insère à l'intérieur de l'emprise existante du boulevard Guillaume-Couture qui, par conséquent, appartient à la Ville de Lévis.

Le projet vise deux tronçons compris à l'intérieur de cet axe structurant de 14 km :

1. Un premier tronçon se trouve dans le pôle Chaudière. Sa zone d'étude préliminaire s'étend sur 1,8 km, entre la rue de la Concorde et le cap Samson. On y trouve des commerces de détail, des bureaux, des habitations dans des édifices mixtes ainsi que des institutions, notamment l'école secondaire L'Aubier et le CLSC de Saint-Romuald. Sous l'impulsion du nouveau Schéma d'aménagement et de développement (schéma), cette partie du pôle Chaudière a tendance à se densifier et se consolider. Néanmoins, on y trouve encore quelques terrains vacants ou sous-utilisés. À l'est de la rue de Mercure, les terrains vacants comprennent des parties boisées, des milieux humides, des cours d'eau et un espace où la friche s'installe sur un ancien remblai. Comme l'emprise actuelle du boulevard est déjà passablement large, l'essentiel des travaux devrait s'y concentrer et ne devrait pas affecter de façon importante des éléments d'intérêt, qu'ils soient anthropiques, comme les immeubles, ou naturels, comme les cours d'eau et milieux humides. Le schéma et la réglementation d'urbanisme qui en découle (les règlements de concordance) prévoient d'ailleurs la densification et la consolidation de cette partie du pôle Chaudière, en lien avec le transport en commun. Le schéma prévoit également la conservation des milieux naturels d'intérêt, notamment les cours d'eau et les milieux humides ayant les valeurs les plus importantes en vue de les intégrer dans une aire de conservation. Le secteur ne compte aucun immeuble d'intérêt patrimonial et les potentiels archéologiques sont très faibles.

2. Le deuxième tronçon, situé dans l'arrondissement Desjardins, est d'une longueur approximative de 4,4 km et est compris entre la rue Charles-Rodrigue et le Cégep Lévis-Lauzon. L'ensemble est déjà urbanisé. La Cité Desjardins de la coopération, les Galeries Chagnon et le Club de Golf Lévis constituent les composantes les plus marquantes dans ce tronçon. De plus, de nombreux commerces, services, bureaux, logements et institutions s'y trouvent. Quelques sites vacants offrent encore un potentiel important de densification et consolidation. En conformité avec le schéma et les règlements de concordance, ces espaces pourraient accueillir une mixité d'usages résidentiels, commerciaux et institutionnels à forte densité. D'autres terrains pourraient être densifiés ou même redéveloppés dans l'esprit du schéma en raison de leur faible intensité d'utilisation du sol, dans le but de mettre en valeur les modes de déplacement actifs et collectifs, en particulier le transport en commun. Le Fort Numéro-Un, situé à près de 100 mètres du boulevard Guillaume-Couture, constitue un des rares éléments d'intérêt historique et patrimonial du corridor d'étude. Il ne sera nullement affecté par le projet.

3.3 Calendrier de réalisation

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

L'échéancier du projet est joint en annexe au présent avis de projet.

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

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.

La conception du projet ainsi que l'étude d'impact sur l'environnement sont effectuées simultanément, ce qui fait en sorte que les mêmes moyens de communication seront utilisés. L'information publique et la phase de consultation seront précédées de différentes activités de collecte d'information qui permettront de connaître les préoccupations des citoyens et d'adapter le projet en conséquence.

Consultation citoyenne en ligne :

La première activité de communication avec le milieu a consisté en une consultation citoyenne en ligne sur les habitudes de déplacements et les préoccupations des citoyens envers le projet structurant de transport en commun de la Ville de Lévis. Cette consultation en ligne a été publicisée grâce à une campagne de communication multiplateforme (publicité radio, affichage, médias sociaux, Web). Cette consultation en ligne, sous forme de sondage, s'est tenue du 6 novembre au 2 décembre 2018 et tous les citoyens de la Ville de Lévis ont été invités à y participer.

Comités de relation avec la communauté :

Des comités de relations avec la communauté seront mis en place afin d'établir une communication directe avec différents groupes touchés par le projet. Ces comités se réuniront périodiquement afin d'informer les participants, de recevoir les commentaires et connaître leurs préoccupations.

Information sur la réalisation du projet :

Tout au long de la réalisation du projet, plusieurs outils de communication seront utilisés afin de diffuser de l'information aux citoyens : site Internet de la Ville de Lévis, Journal municipal « Lévis'informe », le cahier municipal dans le Journal de Lévis et l'Infolettre.

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

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>

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.

Tous les renseignements relatifs aux activités d'information et de consultation du public sont inclus à la réponse 4.1.

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.

Les principaux enjeux du projet sont :

Pour le transport en commun :

- > l'adhérence à l'horaire et la fluidité des déplacements
- > le confort et la sécurité des usagers du transport en commun, autant lors de leur déplacement que dans les zones d'attente
- > l'intermodalité et le transfert modal
 - la disponibilité et la facilité d'accès de stationnements incitatifs
 - la disponibilité des services de transport en commun dans les quartiers pour rabattement sur la ligne principale
- > les impacts du projet sur les opérations quotidiennes de prestation de services de la STLévis (budget et organisation)
- > la durée des déplacements des usagers et la vitesse commerciale
- > l'accessibilité universelle du service de transport en commun
- > le passage à des nouvelles technologies, à de nouveaux types de véhicules et à l'électrification des transports
- > l'interconnexion avec le réseau de transport structurant de la Ville de Québec.

Pour le milieu urbain :

- > l'acceptabilité sociale du projet en raison des impacts durant la construction et du changement induit par le projet après la mise en service
 - la facilité et la sécurité des déplacement piétons et des déplacements utilitaires en vélo
- > la capacité de payer des citoyens de la Ville de Lévis
- > le patrimoine bâti
- > les acquisitions de terrains et de bâtiments, le cas échéant
- > les conditions de circulation des autres usagers pendant et après les travaux
- > le climat sonore
- > la qualité de l'environnement, notamment du paysage en lien avec la qualité de vie pendant et après les travaux
- > la qualité de vie
- > l'accès aux propriétés riveraines (notamment les commerces) pendant et après les travaux

Pour le milieu naturel :

- > la gestion du matériel excavé selon le niveau de contamination

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.

- > la préservation de l'intégrité des milieux naturels (PGMN cours d'eau, milieux humides et habitats fauniques)
- > la canopée et les îlots de chaleur urbains
- > les émissions de GES et l'adaptation aux changements climatiques
- > la qualité de l'air pendant et après les travaux.

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).

PHASE CONSTRUCTION :

De façon générale, dans le cadre du projet d'implantation de mesures prioritaires sur le boulevard Guillaume-Couture, les principaux impacts anticipés pendant la phase construction sont :

Pour le milieu humain :

- > la modification ou la perte d'accès partiel de propriétés le long des tronçons du boulevard qui seront réaménagés et perturbation des activités commerciales pendant les travaux
- > l'acquisition de propriété et le déplacement de certaines activités pour la réalisation du projet
- > la diminution de la qualité de l'air pendant les travaux
- > la perturbation du climat sonore pendant et après les travaux

Pour le milieu naturel :

- > l'augmentation potentielle de la concentration des matières en suspension dans l'eau des cours d'eau traversés
- > la perte potentielle de végétation
- > la perte potentielle d'habitat aquatique
- > la perte potentielle de milieu humide pendant les travaux
- > la perturbation potentielle de l'habitat de la faune terrestre, de l'herpétofaune, des espèces à statut particulier et la contamination potentielle des eaux de surface
- > la perturbation potentielle des milieux humides et hydriques
- > la perturbation potentielle de l'habitat et des activités de l'ichtyofaune
- > la perturbation des activités de la faune aviaire par les activités de mise en place du chantier et par la circulation des véhicules et de la machinerie sur le chantier
- > la gestion des sols en fonction de leur qualité (niveau de contamination).

PHASE D'EXPLOITATION :

- > la modification d'habitudes de déplacement pour accéder à certaines propriétés riveraines
- > possiblement une perte marginale d'espace pouvant affecter de façon permanente certaines propriétés
- > possiblement une perte marginale d'espace naturel pouvant affecter de façon permanente des milieux humides
- > l'amélioration de la performance du transport en commun, notamment l'adhérence à l'horaire, la fluidité, etc.
- > la requalification du boulevard et l'augmentation du potentiel de développement économique
- > l'amélioration potentielle de la lisibilité des segments du boulevard qui auront été

réaménagés

> l'amélioration générale de la circulation

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.

Les études pour évaluer les impacts en matière d'émission de gaz à effet de serre ne sont pas encore réalisées. Il est donc difficile de déterminer l'impact global du projet. Néanmoins, comme il s'agit d'un projet de transport en commun visant à améliorer l'efficacité des services offerts aux citoyens afin, notamment, de faire des gains en termes de transfert modal, le bilan devrait être positif. D'autant plus qu'il est reconnu qu'un bus transporte plus de passagers que 40 voitures (Ressources naturelles Canada, 2002. Le guide *Le bon \$ens au volant*) et représente trois (3) fois moins d'émission de gaz à effet de serre.

Bien entendu, la période de construction entraînera une émission de gaz à effet de serre en raison du transport des matériaux et des ressources humaines. De plus, les émissions provenant de la machinerie nécessaire à la réalisation des travaux viendra s'ajouter au bilan des émissions de gaz à effet de serre. Cependant, ces impacts sont ponctuels et ne durent que le temps des travaux.

Cette question sera documentée dans l'étude d'impact et tous les effets seront évalués, autant pendant la période de construction que pendant celle de l'opération des voies réservées.

Enfin, pour la phase opération, il faudra tenir compte dans l'analyse que l'électrification graduelle de la flotte des autobus de la STLévis est prévue à partir de 2024 jusqu'en 2040 environ et qu'elle viendrait modifier positivement le niveau d'émission de GES.

7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

7.1 Autres renseignements pertinents

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

Le projet s'inscrit dans les orientations et objectifs du gouvernement du Québec, tel qu'exprimés dans la Politique de mobilité durable 2030 du ministère des Transports du Québec.

La Politique vise une réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail. Le projet vise précisément une réduction du temps de déplacement par transport en commun.

La Politique vise une réduction de la part des déplacements effectués en auto solo. Le projet vise un transfert modal vers le transport en commun.

La Politique vise une réduction des GES émis par les transports. Par un transfert vers un mode de transport moins énergivore que la voiture privée, le projet favorisera l'atteinte de cette cible.

La Politique veut mettre en place des infrastructures de transport favorisant la mobilité durable, notamment le transport en commun. Le projet y contribuera directement.

Le projet est conforme au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Québec. Conformément aux cibles du PMAD (prescription 2.4.3 et tableau 2), le projet vise une augmentation de la part modale du transport en commun. Le projet vise le boulevard Guillaume-Couture, un axe structurant de type 1 identifié au PMAD.

Le projet est aussi conforme au Schéma d'aménagement et de développement (schéma) de la Ville de Lévis puisqu'il y est annoncé et qu'il constitue un facteur déterminant pour orienter la structuration de l'urbanisation et la consolidation urbaine.

Le projet est conforme au Plan d'action de développement durable (PADD) de la Ville de Lévis. Le projet s'inscrit dans l'objectif 7.2 du PADD qui préconise notamment le développement du transport en commun.

Le projet est conforme au Plan stratégique 2015-2024 de la STLévis dont l'axe d'intervention 3 prévoit la réalisation de voies rapides pour les autobus sur le boulevard Guillaume-Couture et sur la route des Rivières. Ce projet tiendra compte des analyses et études déjà réalisées au cours des dernières années par la STLévis, par la Ville de Lévis et par leurs partenaires pour des projets de transport en commun.

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 renseignements fournis feront partie intégrante de la demande et seront publiés au Registre des évaluations environnementales (www.ree.mddelcc.gouv.qc.ca).
Prénom et nom
Marie-Lise Côté, directrice du Bureau de la mobilité durable
Signature

Date
2018-12-14

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.



Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du conseil de la Ville de Lévis tenue le vingt-six novembre deux mille dix-huit à dix-huit heures trente, à la salle du conseil de l'hôtel de ville, 2175, chemin du Fleuve, Lévis et à laquelle séance il y avait quorum.

CV-2018-08-00

Autorisation à la directrice du Bureau de la mobilité durable pour la signature de l'avis de projet et sa transmission au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre du projet structurant de transport en commun

ATTENDU que la Ville de Lévis, en collaboration avec la Société de transport de Lévis, planifie l'aménagement de voies réservées pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture;

ATTENDU que le projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*;

ATTENDU que, en vertu de cette procédure, il est requis de déposer un avis de projet au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques;

ATTENDU que, en vertu d'une entente convenue entre la Ville de Lévis et la Société de transport de Lévis, le Bureau de la mobilité durable de Lévis est responsable de la planification de ce projet;

ATTENDU que, en vertu de la procédure, l'avis de projet doit être présenté au ministre par un signataire autorisé par une résolution du conseil de la Ville;

En conséquence,

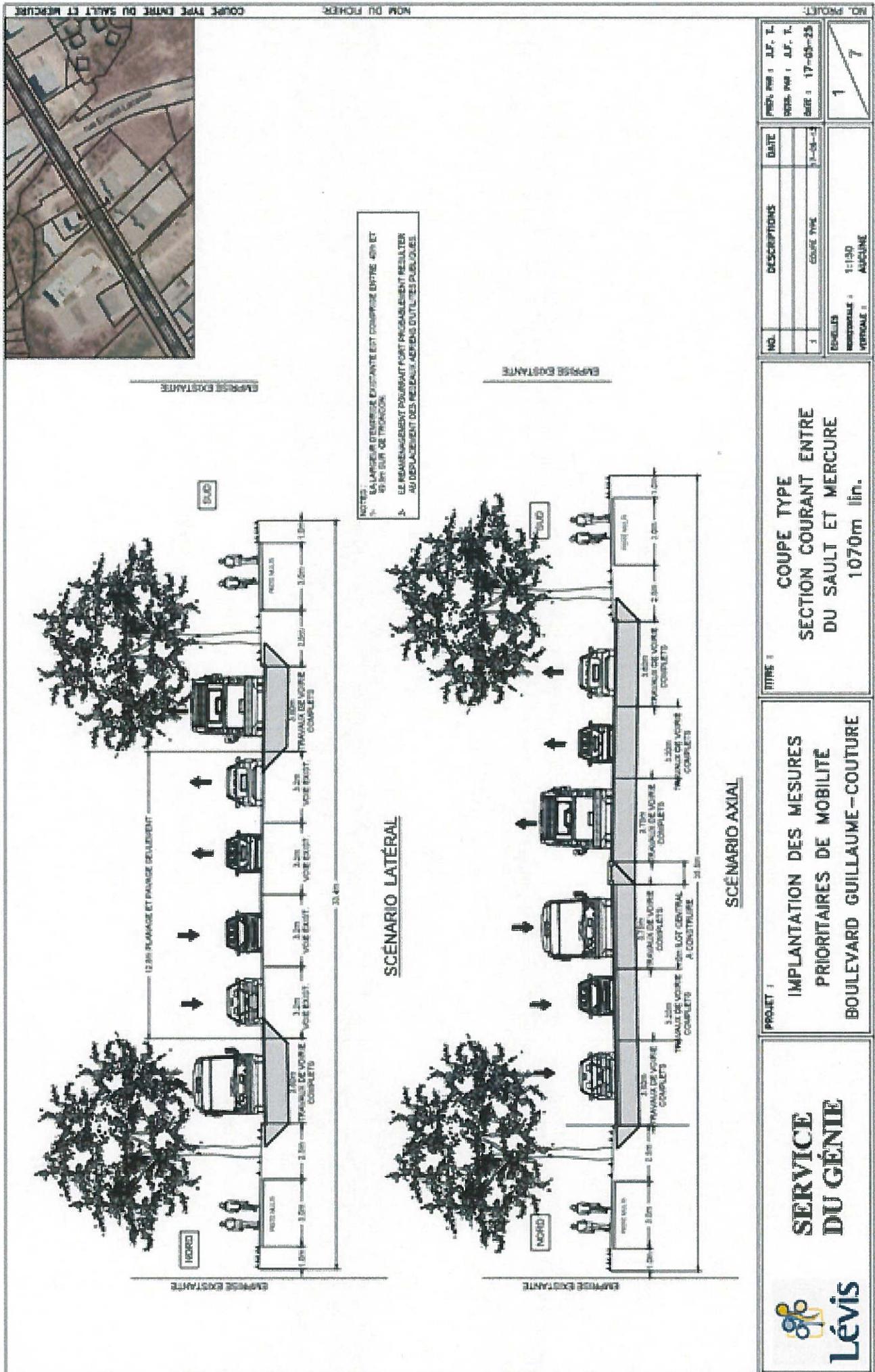
Il est proposé par la conseillère Isabelle Demers
Appuyé par le conseiller Mario Fortier

D'autoriser madame Marie-Lise Côté, directrice du Bureau de la mobilité durable de Lévis, à présenter au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques l'avis de projet relatif au projet d'implantation de mesures prioritaires pour le transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture, situé sur le territoire de la Ville de Lévis, et à signer tout document requis pour donner plein effet à la présente résolution.

Adoptée à l'unanimité

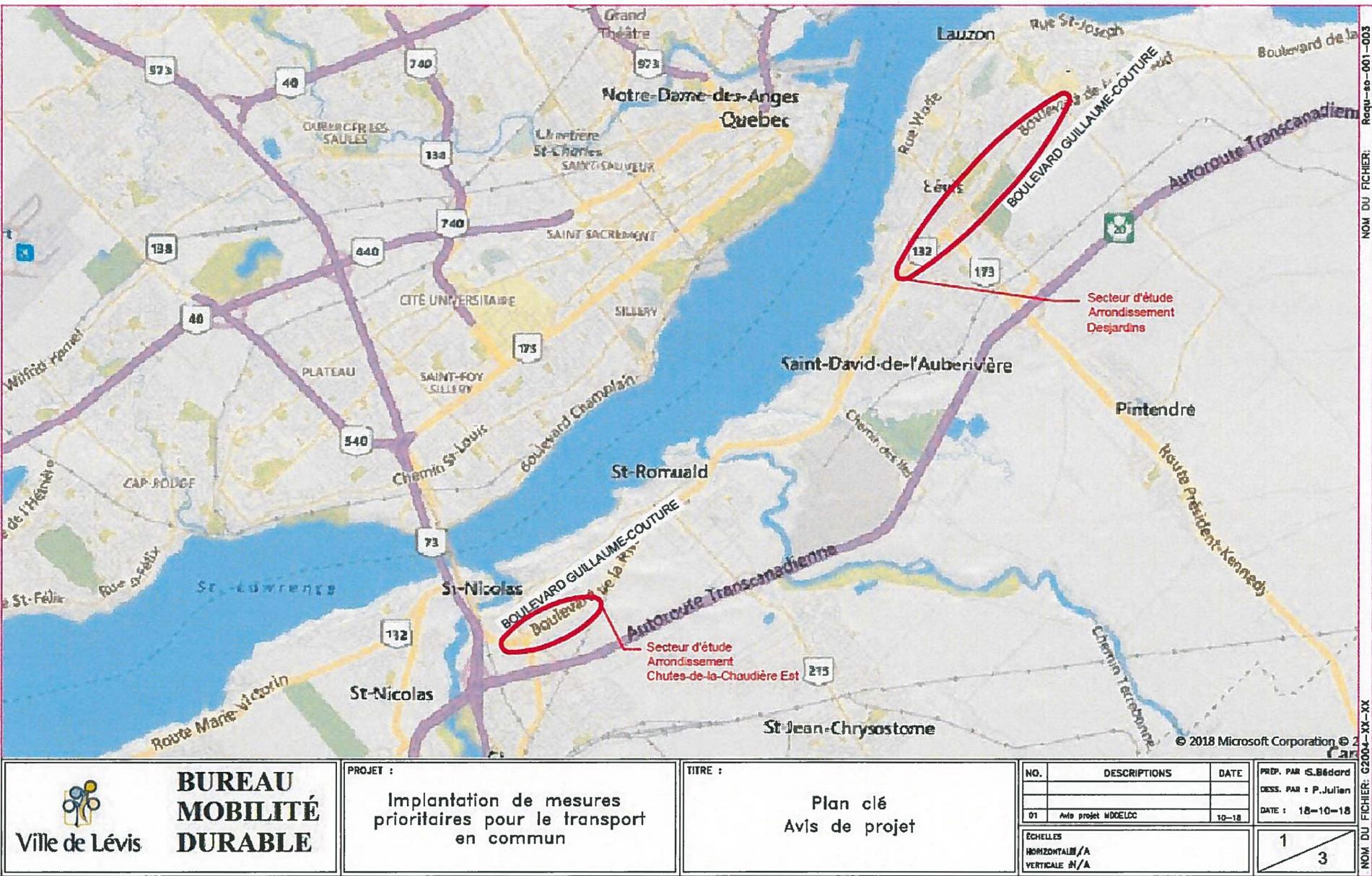
Annexe II Caractéristiques du projet

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



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.



NOM DU FICHER: Requi-ao-001-003

NOM DU FICHER: G2004-XX-XX



**BUREAU
MOBILITÉ
DURABLE**

PROJET :
Implantation de mesures
prioritaires pour le transport
en commun

TITRE :
Plan clé
Avis de projet

NO.	DESCRIPTIONS	DATE
01	Avis projet MDE/LCC	10-18

PREP. PAR : S. Bédard
DESS. PAR : P. Julien
DATE : 18-10-18
1 / 3

ÉCHELLES
HORIZONTALE : N/A
VERTICALE : N/A




**BUREAU
MOBILITÉ
DURABLE**

PROJET :
Implantation de mesures
prioritaires pour le transport
en commun

TITRE :
Secteur d'étude préliminaire
Tronçons Guillaume-Couture
Arrondissement Desjardins
Avis de projet

NO.	DESCRIPTIONS	DATE
D1	Avis projet MODELCC	10-18

ÉCHELLES HORIZONTALES/A VERTICALE N/A

PRÉP. PAR : S. Bédard DESS. PAR : P. Julien DATE : 18-10-18
3 3

NOM DU FICHER: G2004-XX-XX

Annexe IV

Échéancier de réalisation

Échéancier de réalisation

<p>Étape 1</p> 	<p>PRÉPARATION ET AVANT-PROJET</p> <p>Août 2018 à mars 2020 :</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Plan de communication✓ Stratégies et données complémentaires✓ Études d'impact et environnementales✓ Étude d'opportunité et conception préliminaire✓ Dossier d'affaires <p><i>* Activités de consultation et d'information publique prévues en cours de réalisation.</i></p>
<p>Étape 2</p> 	<p>AUTORISATIONS GOUVERNEMENTALES</p> <p>Mars 2020 à mars 2021 :</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Avis de recevabilité✓ Rapports complémentaires✓ Consultation publique✓ Décret
<p>Étape 3</p> 	<p>PLANS ET DEVIS POUR CONSTRUCTION</p> <p>Mars 2021 à avril 2022 :</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Phasage des plans et devis✓ Réalisation des plans et devis✓ Rapports complémentaires✓ Consultation publique
<p>Étape 4</p> 	<p>CONSTRUCTION ET MISE EN SERVICE</p> <p>Fin 2021 à 2025 :</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Phasage à déterminer