



220

DA28.1

Projet d'aménagement de la promenade Samuel-De
Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de
l'Église à Québec

Québec

6211-23-005

Tableau 1 Modifications apportées au projet de la promenade Samuel-De Champlain décrit à l'étude d'impact sur l'environnement. Promenade Samuel-De Champlain, Volet I – Secteur pont Pierre-Laporte – Côte de l'Église.

Modifications apportées	Impacts supplémentaires anticipés		Remarques
	Milieu naturel	Milieu humain	
Réduction de la vitesse affichée de 70 km/h à 60 km/h (à partir du quai Irving jusqu'à la côte de l'Église)		<p>Positif Amélioration des conditions de sécurité, tant pour les automobilistes que pour tous les usagers de la promenade. Réduction de l'impact sonore généré par la circulation sur le boulevard.</p> <p>Négatif Durée de trajet un peu plus longue de l'ordre d'une minute pour le trafic de transit.</p>	
Pôle écologique de la station Victoria			
1. Îlot atténuateur de vitesse			
Lors de discussions avec le ministère des Transports, il est ressorti que la façon la plus efficace d'indiquer clairement à l'automobiliste qu'il arrive dans une zone de 60 km/h est d'installer, à l'ouest du carrefour du quai Irving, un îlot ralentisseur. Il sera aménagé en déviant légèrement le tracé du boulevard vers la falaise et en modifiant le terre-plein central. Il est aussi possible qu'un élément de mobilier urbain renforce l'entrée du secteur de la promenade.	Aucun	Positif Amélioration des conditions de sécurité en amont du tronçon aménagé du boulevard Champlain (réduction de vitesse, réduction du niveau de bruit).	
2. Projet de navette fluviale			
Le projet de navette fluviale est reporté pour le moment. Toutefois, dans l'optique d'une réalisation à moyen terme, la conception du projet de réhabilitation du quai intégrera les éléments d'accrochage d'une passerelle d'embarquement.	Aucun	Aucun	Le projet de navette fluviale est souhaité par la CCNQ. Elle facilitera toute entente avec un promoteur privé ou public qui souhaitera prendre en charge cette activité. Le quai Irving comportera tous les équipements nécessaires à la faisabilité d'un tel projet.

Tableau 1 Modifications apportées au projet de la promenade Samuel-De Champlain décrit à l'étude d'impact sur l'environnement. Promenade Samuel-De Champlain, Volet I – Secteur pont Pierre-Laporte –Côte de l'Église.

Modifications apportées	Impacts supplémentaires anticipés		Remarques
	Milieu naturel	Milieu humain	
<p>3. Carrefour giratoire éliminé</p> <p>Le projet de carrefour giratoire prévu au pied de la côte Ross et qui devait servir de mesure d'atténuation de la vitesse a été remplacé par un îlot ralentisseur, à l'ouest du quai Irving. Une intersection avec feux de signalisation sera aménagée à la hauteur du quai Irving. La circulation venant de la côte Ross continuera d'emprunter le parcours actuel jusqu'à cette intersection. Mentionnons que le remblai nécessaire pour l'établissement du carrefour aurait hypothéqué la superficie disponible pour les aménagements.</p>	<p>Aucun</p>	<p>Positif</p> <p>Le remblai nécessaire pour l'établissement du carrefour aurait hypothéqué la superficie disponible pour les aménagements récréotouristiques.</p>	<p>Le débit très faible des véhicules en provenance ou vers la côte Ross rendait difficile la justification d'un tel carrefour. Le remplacement par un îlot atténuateur constitue une optimisation du projet proposé en 2003.</p>
<p>4. Marais supérieur éliminé</p> <p>La problématique reliée à la contamination résiduelle du site Irving et les investissements importants à consentir pour l'évacuation du matériel hors site nous ont contraint à faire évoluer le concept du marais supérieur, tout en conservant le caractère écologique et didactique de ce pôle, tel que décrit au rapport original.</p> <p>Les aires dégagées par le déplacement du boulevard comprendront désormais un secteur créant une zone tampon boisée, une aire gazonnée pour des activités de détente et de pique-nique, un arboretum parallèle à la berge du fleuve dans lequel on reconnaîtrait les espèces végétales indigènes, notamment celles qu'on retrouve dans un marais supérieur, et une promenade linéaire longeant le bord du fleuve depuis le quai jusqu'à une structure évoquant l'emplacement des anciens quais.</p>	<p>Positif</p> <p>On prévient le développement non souhaitable du Gobie à tache noire, espèce envahissante introduite dans les eaux du fleuve Saint-Laurent.</p> <p>On prévient le mouvement de va-et-vient des eaux à l'intérieur de la promenade minimisant le risque d'entraînement d'hydrocarbures résiduels vers le fleuve associé à un phénomène possible de lixiviation.</p> <p>Négatif</p> <p>Le gain d'habitat faunique ne sera pas celui escompté dans la conception initiale.</p>	<p>Positif</p> <p>Permet d'optimiser les aires de loisirs en berge en fonction du budget alloué pour la réalisation du projet.</p>	<p>Le concept d'arboretum proposé permettra d'atteindre l'objectif de sensibilisation du public quant à la disparition des marais qu'a connu le fleuve Saint-Laurent au cours du siècle dernier.</p>

Tableau 1 Modifications apportées au projet de la promenade Samuel-De Champlain décrit à l'étude d'impact sur l'environnement. Promenade Samuel-De Champlain, Volet I – Secteur pont Pierre-Laporte – Côte de l'Église.

Modifications apportées	Impacts supplémentaires anticipés		Remarques
	Milieu naturel	Milieu humain	
<p>5. Boucle de virage</p> <p>Une boucle de virage située à l'extrémité du chemin du Foulon sera construite au sud du développement résiduel, près du boulevard. La mention « cul-de-sac » sera indiquée à l'intersection Est, ce qui amènera la circulation de transit à disparaître sur cette portion du chemin du Foulon tout en permettant la circulation et la quiétude des riverains.</p>	Aucun	Aucun	Certains résidants ont évoqué la possibilité que le cul-de-sac soit utilisé comme aire de stationnement. D'une part, la CCNQ n'aménagera aucun sentier piétonnier qui favoriserait le déplacement entre la boucle de virage et le secteur de la promenade. D'autre part, la Ville réglerait le stationnement sur le chemin du Foulon afin de prévenir ce désagrément aux résidants du secteur, le cas échéant.
Pôle culturel de la station du Jardin			
<p>6. Terrain de sport</p> <p>On mentionne dans l'étude la perte des espaces récréatifs situés à l'ouest de la côte de l'Église (soccer et balle-molle) mais le terrain de jeux du parc du Foulon demeurera quant à lui inchangé.</p>	Aucun	<p>Positif</p> <p>À l'ouest de la côte à Gignac, ajout de deux terrains de soccer, d'un bâtiment de services et d'une aire de stationnement attenante. Ces terrains seront aménagés à neuf, selon les normes les plus récentes.</p> <p>Négatif</p> <p>Perte des terrains de jeux pour deux saisons consécutives durant la période de construction.</p>	
<p>7. Bassin intérieur éliminé</p> <p>L'aménagement de ce secteur intégrera des éléments rappelant l'alignement des anciens quais et la limite du littoral. Toutefois, contrairement à l'illustration en figure 4.5, l'enrochement de la rive ne sera pas modifié pour créer un bassin intérieur.</p>	Positif	Aucun	On prévient tous les impacts anticipés sur le milieu aquatique associé à l'ouverture prévue au niveau de l'enrochement de la berge pour laisser pénétrer les eaux du fleuve (lixiviation d'hydrocarbures résiduels).

Tableau 1 Modifications apportées au projet de la promenade Samuel-De Champlain décrit à l'étude d'impact sur l'environnement. Promenade Samuel-De Champlain, Volet I – Secteur pont Pierre-Laporte –Côte de l'Église.

Modifications apportées	Impacts supplémentaires anticipés		Remarques
	Milieu naturel	Milieu humain	
<p>8. Carrefour giratoire proposé</p> <p>À l'intersection de la côte de l'Église, on prévoit remplacer le carrefour avec feux de circulation par une mesure auto-exécutoire d'atténuation de vitesse, soit un carrefour giratoire. Des feux à demande seront installés à proximité pour la traverse des piétons et des cyclistes. La zone d'étude se prolongera par conséquent à environ 100 mètres à l'est, au-delà de la zone d'étude telle que définie dans le rapport.</p>	<p>Aucun</p>	<p>Positif</p> <p>Amélioration des conditions de sécurité en aval du tronçon aménagé du boulevard Champlain (réduction de vitesse, réduction du niveau de bruit)</p> <p>Le carrefour giratoire devrait inciter les camionneurs à emprunter d'autres voies de transport pour traverser le centre-ville de Québec.</p> <p>Négatif</p> <p>La technologie du carrefour giratoire étant assez récente en Amérique du Nord, il est possible qu'au début, on assiste à un accroissement des accidents de type avec dommages matériels seulement (DMS).</p>	

Michel-L. Caron
 GENIVAR
 23/11/05