

Veillez noter que les annexes citées dans le présent document ont été déposées sous les cotes suivantes :

Annexe 1 : à venir

Annexe 2 : document déposé DA17

Annexe 3 : document déposé DA19.1 et DA19.2

Annexe 4 : document déposé DA20

Annexe 5 : document déposé DA21

Annexe 6 (impacts sonores) : document déposé DA15.1

Annexe 6 (circulation et sécurité routière) : document déposé DA22

Annexe 7 : document déposé DA23

Annexe 8 : document déposé DA24

Annexe 9 : document déposé DA25

Annexe 10 : document déposé DA26

Annexe 11 : document déposé DA27

Annexe 12 : document déposé DA28

Annexe 13 : document déposé DA29

Annexe 14 : document déposé DA28.1

Annexe 15 : document déposé DQ1.1 annexe 1

Québec, le 28 novembre 2005

Monsieur William J. Cosgrove
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

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

Monsieur le Président,

Pour faire suite à votre correspondance du 18 novembre dernier, il nous fait plaisir de vous transmettre les documents et information demandés par la commission du BAPE. Vous trouverez les documents et réponses dans l'ordre qu'ils ont été demandés dans votre correspondance.

1. Détail des coûts de réalisation du projet (*voir l'annexe 1. La CCNQ demande à la commission du BAPE un avis de confidentialité sur la ventilation des coûts afin de préserver cette information jusqu'à la réception des soumissions. À notre avis, cette information ne semble pas aider à évaluer l'impact environnemental du projet.*)
2. Comptes-rendus des consultations publiques tenues par la CCNQ à l'automne 2005 (*Vous trouverez deux comptes-rendus à l'annexe 3.*)
3. Liste des documents demandés lors de l'audience que la commission désire obtenir rapidement et pour lesquels elle désire obtenir un échéancier de livraison
 - a) Une ventilation des coûts du projet et de l'échéancier (*voir l'annexe 2*)

.../2

- b) Les résultats de la caractérisation des sols en cours en bordure du dépôt Irving situé au pied de la côte Ross réalisé par le Groupe conseil Genivar *(Des résultats devraient nous être transmis d'ici la fin novembre par la firme Genivar.)*
 - c) La vérification quant à la prise en compte du changement potentiel du niveau de la mer dans la planification du projet *(voir l'annexe 4)*
 - d) Le plan de l'îlot ralentisseur *(voir l'annexe 5)*
 - e) Les documents des présentations faites lors de l'audience publique *(voir l'annexe 6)*
 - f) Le plan d'aménagement du boisé d'Irving *(voir l'annexe 7)*
 - g) Le plan des aménagements et usages prévus sur les terrains d'Irving *(voir l'annexe 8)*
4. Liste préliminaire des éléments du projet à documenter mentionnés par le ministère du Développement durable, de l'environnement et des Parcs lors de l'audience et pour lesquels la commission du BAPE désire obtenir copie lors de leur transmission au MDDEP
- b) Le plan de l'îlot ralentisseur *(voir l'annexe 5)*
 - c) Le plan de l'intersection à la côte Ross *(voir l'annexe 9)*
 - d) Le plan du carrefour giratoire de la côte de l'Église *(voir l'annexe 10)*
 - e) Le plan d'aménagement de la zone écologique et d'aménagement des sols décontaminés qui y seront réintroduits *(Vous trouverez deux plans d'aménagement à l'annexe 8)*
 - f) Le plan des stationnements en rives *(voir l'annexe 11)*
 - g) Le plan intégrant tous les changements apportés au projet *(voir l'annexe 12)*
 - h) Le plan de la boucle aménagée sur le chemin du Foulon *(voir l'annexe 13)*
5. Des questions pour lesquelles un participant à l'audience désire obtenir réponse
- Q1. En ce qui touche à la station Victoria, le projet anciennement de marais, maintenant de «parc naturel», si j'ai bien compris, à quel endroit de l'étude d'impact et/ou de tout autre document déposé à la commission ce projet est-il décrit avec détail tel qu'il est maintenant proposé?

- R1. *Les dernières modifications apportées au projet, incluant celles qui concernent en particulier la station Victoria, apparaissent dans un document intitulé Modifications apportées au projet de la promenade Samuel-De Champlain décrit à l'étude d'impact sur l'environnement promenade Samuel-De Champlain. Volet 1 – Secteur pont Pierre-Laporte – côte de l'Église que la Commission de la capitale nationale du Québec déposait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le 10 novembre 2005. De plus, la Commission a produit un tableau synthèse des impacts supplémentaires anticipés issues des modifications apportées au projet de la promenade Samuel-De Champlain. Ce tableau synthèse ainsi qu'un plan révisé intégrant les modifications apparaissent à l'annexe 14 du présent document.*
- Q2. En ce qui touche à la station du Jardin, le projet de sculptures minérales et végétales, ce projet a-t-il fait l'objet de modifications ou de précisions ou d'additions qui ne sont pas dans l'étude d'impact et, si oui, dans quels documents déposés à la commission? En particulier, est-il précisé à quelle catégorie de personnes il sera fait appel pour la conception et la réalisation de ces sculptures et de quelle façon elles seront choisies : appel d'offres, concours avec jury de pairs, autre forme d'attribution, et cela, pour chaque sculpture distinctement ou pour plusieurs d'entre elles ou pour la totalité d'entre elles à la fois?
- R2. *Dans le cadre de l'aménagement du secteur du Jardin, le promoteur du projet souhaite mettre sur pied un programme d'art public. Le budget pour la réalisation de ce volet culturel n'est pas inclus dans l'enveloppe de 70M\$. Le programme est donc tributaire d'un financement extérieur provenant de commanditaires désirant être associés au projet de la promenade Samuel-De Champlain. Dans l'éventualité où un budget s'avèrait disponible pour cette portion du projet, trois façons de procéder se verraient privilégiées pour la sélection/acquisition/réalisation des œuvres d'art :*
- 1- *organisation d'un concours national et/ou international sur invitation avec mode de sélection par jury de pairs;*
 - 2- *acquisition et/ou entente auprès des musées du Québec (en fonction de l'inventaire des œuvres existantes);*
 - 3- *acquisition de gré à gré d'œuvres distinctives.*
- Chacun de ces modes s'applique pour une œuvre unique ou, selon le cas, pour un groupe d'œuvres (2 ou 3 au maximum) présentant un fort potentiel de complémentarité.*

Q3. En ce qui touche les sentiers piétonniers qui seront aménagés tant le long de la berge qu'au pied de la falaise ou dans la falaise elle-même ou encore entre le quai Irving et la plage Jacques-Cartier, le projet a-t-il fait l'objet de modifications ou de précisions ou d'additions qui ne sont pas dans l'étude d'impact et, si oui, dans quels documents déposés à la commission?

R3. *Le nouveau tracé des sentiers piétons à l'intérieur du territoire d'intervention, ainsi que celui du lien pédestre entre le quai Irving et la plage Jacques-Cartier se trouvent dans la présentation PowerPoint du projet de la promenade Samuel-De Champlain, dont copie du fichier informatique fut remise au BAPE le lundi 14 novembre 2005.*

Par ailleurs, en ce qui concerne les autres liens pédestres projetés, notamment celui entre le haut et le bas de la falaise à la hauteur du domaine Cataragui, ils apparaissent dans le document de travail intitulé Les sentiers de la capitale. Projet de création d'un réseau de sentiers pédestres sur le territoire de la communauté métropolitaine de Québec. Tronçon de démonstration dans l'arrondissement historique de Sillery, lequel document fut déposé au BAPE le 15 novembre 2005.

6. Des questions que la commission du BAPE vous adresse afin d'approfondir son analyse

Le programme de suivi environnemental

La commission souhaite obtenir une version mise à jour du programme de suivi qui intègre les bonifications et qui tient compte des modifications apportées au projet. (voir l'annexe 15)

Les projets de contrôle de débordement d'égouts

Q1. Prévoit-on intégrer les échéanciers des deux projets afin d'optimiser les coûts et minimiser les perturbations et la durée des chantiers?

Si oui, comment? Évaluer notamment la possibilité d'utiliser les excavations réalisées dans le cadre des travaux de décontamination des sols et de réaménagement des terrains pour y intégrer des structures et équipements requis pour le contrôle des débordements d'égout. Quels seraient les économies et avantages qui pourraient découler de l'harmonisation de ces projets?

R1. *La CCNQ a déjà pris contact avec la Ville afin de s'assurer qu'il sera possible de coordonner ses travaux avec ceux qui sont prévus à court ou moyen terme. A priori, il semble que la localisation des bassins de rétention pourrait s'insérer dans des zones gazonnées et sous lesquelles il n'y aura aucune infrastructure. Ceci permettrait une certaine flexibilité quant à l'échéancier de leur réalisation.*

La Ville devra procéder rapidement à l'étude des conduites et émissaires existants qui sont susceptibles de rentrer en conflit avec le boulevard afin de déterminer leur fonction et capacité future. Les conduites devant longer le boulevard pourraient déjà être intégrés dans le projet de la Promenade, en autant que l'information soit fournie rapidement. Il est urgent d'harmoniser nos projets car des économies d'échelle pourraient être réalisées et qu'il est impensable de démolir à court terme des ouvrages qui auraient été réalisés dans le contexte du projet de la promenade.

L'accessibilité hivernale de la promenade

Q1. Les stationnements en bordure du boulevard ainsi que les aires de stationnement seront-elles accessibles 12 mois par an? Si oui, qui assumerait leur entretien hivernal?

R1. *Les aires de stationnement desservant le boisé Irving et le quai Irving seront accessibles à l'année longue. Les modalités d'entretien et de déneigement ainsi que le partage des frais afférents sont à définir par la Commission de la capitale nationale du Québec et la Ville de Québec.*

Q2. Y aurait-il un programme d'entretien hivernal des sentiers et pistes multifonctionnelles? Préciser (balisage, damage, déneigement...)

R2. *Il n'y aura pas de programme d'entretien hivernal des sentiers et pistes polyvalentes, mis à part une surveillance régulière au boisé Irving où les usagers auront le loisir de parcourir le sentier à pied, en raquette ou en ski de fond hors piste durant l'hiver.*

Q3. Les bâtiments de services et d'accueil seraient-ils ouverts 12 mois par an?

R3. *Le bâtiment de services du quai Irving sera ouvert l'hiver, notamment pour les besoins des adeptes du canot à glace.*

Le secteur des ponts et de l'aquarium

- Q1. La création de ce pôle a-t-elle été abandonnée ou plutôt reléguée à la phase 2 du projet?
- R1. *La création du pôle de l'aquarium et des ponts était une recommandation du bureau de la consultation publique Redonner le fleuve aux Québécois qui n'a pas été intégrée au projet de la promenade Samuel-De Champlain puisque la mise en valeur de ce site relevait de la Société des parcs naturels du Québec, gestionnaire de l'Aquarium du Québec.*

L'antenne ferroviaire Champlain

- Q1. La commission du BAPE souhaite que le promoteur documente les demandes qui se sont exprimées en faveur du maintien de l'antenne ferroviaire Champlain (références, extraits de mémoires ou de lettres, etc.)
- R1. *Le lundi 21 novembre 2005, la Commission de la capitale nationale du Québec remettait à Mme Danielle Dallaire du Bureau d'audiences publiques onze copies de trois mémoires en faveur du maintien de l'antenne ferroviaire Champlain. Ces mémoires rédigés respectivement par Le groupe Océan (les utilisateurs du port de Québec), l'Administration portuaire de Québec, ainsi que par un regroupement d'organismes (Vivre en ville, la Société linnéenne de Québec, les Amis de la vallée du Saint-Laurent, le Conseil régional de l'environnement de la région de Québec et le Comité régional des usagers du transport en commun) avaient été déposés dans le cadre de la consultation publique Redonner le fleuve aux Québécois.*

La piste multifonctionnelle du chemin de fer

- Q1. Quelle largeur aurait cette piste du corridor ferroviaire?
- R1. *La piste polyvalente corridor du Littoral aura 4 mètres de large dans l'emprise ferroviaire.*
- Q2. Son aménagement en bordure du chemin de fer requiert-il un élargissement du remblai ferroviaire?
- R2. *Son aménagement en bordure du chemin de fer ne requiert aucun élargissement du remblai ferroviaire.*

- Q3. Quels sont les aménagements requis pour permettre à la piste passer sur les tabliers des viaducs du chemin du Foulon et des côtes à Gignac et Ross?
- R3. *Puisque le corridor du Littoral gravira la falaise à l'ouest de la côte Ross, aucun aménagement ne sera nécessaire sur les tabliers des viaducs du chemin du Foulon et des côtes à Gignac et Ross.*
- Q4. Comment se ferait la cohabitation entre les trains et les usagers de la piste? Quelle serait la distance séparatrice entre la piste et le chemin de fer? Y aurait-il une barrière physique les séparant?
- R4. *La distance entre la bordure de la piste et le centre de la voie ferrée sera d'au moins 5 mètres. Le Canadien National exigera l'installation d'une clôture de type « frost » de 4 pieds et 6 pouces de hauteur partout où la piste polyvalente se trouve à l'intérieur de l'emprise ferroviaire.*
- Q5. Les coûts d'aménagement de cette piste du corridor ferroviaire sont-ils inclus dans l'enveloppe budgétaire globale de 70 M\$?
- R5. *Les coûts d'aménagement de cette piste polyvalente sont inclus dans l'enveloppe budgétaire de 70 M\$.*

Le boisé Irving

- Q1. La végétation et le site archéologique dans la portion du boisé Irving située à l'ouest de la côte Ross seront-ils protégés et conservés intégralement? Expliquer.
- R1. *La portion du boisé Irving située à l'ouest de la côte Ross appartient à un propriétaire privé. Si la Commission prend l'initiative d'acquérir ce site, elle préservera intégralement le site archéologique et les arbres matures.*

Espérant le tout à votre entière satisfaction, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La directrice du projet de la
promenade Samuel-De Champlain,



Diane Simard

PROMENADE SAMUEL-DE CHAMPLAIN

PROGRAMME DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL – MISE À JOUR DU PROGRAMME DE SUIVI

Dans l'étude d'impact produite en 2003, le suivi environnemental proposé concernait essentiellement le marais supérieur, vu que dans une certaine mesure, sa réalisation et son utilisation par la faune comportaient une incertitude. De plus, la présence d'une contamination résiduelle des sols environnants par des hydrocarbures laissait planer, pour certains spécialistes, un risque d'entraînement de contaminant vers le milieu naturel au gré du mouvement des marées.

Le texte suivant constitue une mise à jour du programme de suivi proposé en 2003. On y a intégré essentiellement les bonifications qui ont été décrites dans le document comportant les réponses aux questions du MDDEP, produit en avril 2004 (PR5.1, p.35).

Programme de suivi environnemental

Le principal objectif du programme de suivi environnemental est de vérifier la validité et l'exactitude de l'évaluation des impacts effectués lors de l'avant-projet, et ce, tant pour la période de construction que pour celle de l'exploitation. Le programme de suivi permet également de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation destinées à contrer ou à minimiser les impacts réels du projet. Le cas échéant, certaines des mesures proposées devenues inutiles pourront être abandonnées, alors que de nouvelles pourront être mises en oeuvre afin de pallier certains effets indésirables attribuables ou induits par le projet.

Le programme de suivi environnemental sera effectif dès le début des travaux et maintenu pendant toute la durée de la phase de construction, de façon à intégrer les correctifs nécessaires en cours de route. Dans le cadre du déroulement normal des activités de construction, un rapport mensuel de suivi environnemental sera produit. Cependant, tout incident ou toute activité susceptible d'entraîner des répercussions significatives sur le milieu feront l'objet d'un rapport immédiat de façon à mettre en place, le plus rapidement possible, les mesures correctives appropriées.

Un rapport global de suivi environnemental sera produit à la fin de la période de construction de la Promenade Samuel-De Champlain. Ce rapport présentera les orientations et les modalités de réalisation du programme de suivi qui sera mis en place lors de la période d'exploitation et d'entretien, et ce, en se basant sur les données acquises lors de la période des travaux et les préoccupations manifestées par les intervenants du milieu.

Le programme de suivi proposé comportera quatre volets :

- Mesure de l'impact réel du bruit associé à la circulation ;
- Survie des plantations d'arbres et arbustes dans les zones aménagées ;
- Colonisation des terrains mis à nu par des espèces végétales indésirables ;
- Utilisation du carrefour giratoire proposé à l'intersection avec la route de l'Église.

En ce qui a trait au bruit associé à la circulation, des sites de mesures seront sélectionnés (souvent les résidences les plus rapprochées du nouveau corridor routier) afin de vérifier les niveaux de bruit réels et de les comparer avec les projections effectuées à l'étape de l'étude d'impact. Ce suivi s'effectue normalement une année après la construction.

Lorsqu'un impact est jugé d'importance moyenne ou forte, le MTQ applique des mesures appropriées pour minimiser les nuisances, conformément à sa Politique sur le bruit routier (MTQ, 1998).

Le suivi de la survie des plantations se fait par le biais de visites annuelles par un spécialiste en architecture du paysage durant les premières années après la construction. Les causes de mortalité sont évaluées et les arbres ou arbustes morts sont remplacés.

Le suivi de la colonisation par des espèces végétales indésirables se fait par un botaniste, un agronome ou un technicien compétent dans le domaine et pendant la période de construction. La présence de ces espèces est souvent remarquée aux endroits où les sols ont été mis à nu, offrant alors des sites de colonisation privilégiés par ces espèces. Des recommandations sont alors faites pour les éradiquer selon des techniques manuelles ou à l'aide de machinerie dans les cas sérieux d'envahissement.

Enfin, l'utilisation du carrefour giratoire proposé à l'intersection avec la route de l'Église fera l'objet d'un suivi afin de pouvoir détecter les difficultés d'utilisation par les usagers. Rappelons qu'il n'y a au Québec qu'une soixantaine de carrefours giratoires en opération. Cette technologie, encore récente en Amérique du Nord, devra devenir familière aux usagers avant que toutes les incertitudes au sujet de leur utilisation soient écartées.

Ce suivi sera effectué autant en période de pointe que hors pointe, en hiver comme en été. Avec en plus la compilation des rapports d'accidents, les spécialistes en circulation et sécurité routière pourront localiser les sites d'accrochage. Dans le cas de problèmes récurrents, des campagnes d'information adaptées pourront être conduites ou encore des ajustements à la signalisation pourront être apportés.