

Envoi par courrier et par télécopieur : 528-0833

Québec

6211-23-005

Québec, le 2 décembre 2005

Madame Diane Simard
Commission de la capitale nationale du Québec
Édifice Hector-Fabre
525, boul. René-Lévesque Est, R-C
Québec (Québec) G1R 5S9

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

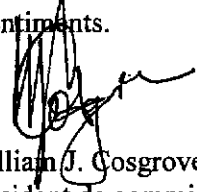
Madame,

La commission du BAPE vous remercie pour votre réponse du 28 novembre dernier (DQ1.1) aux questions qu'elle vous avait adressées le 18 novembre (DQ1). Tel que mentionné lors de l'audience publique, c'est dans une perspective de développement durable que les commissions du BAPE analysent les projets qui lui sont soumis, laquelle englobe leurs aspects économiques, sociaux et biophysiques.

Pour ce faire, il est nécessaire que la commission et le public aient accès à un dossier suffisamment complet. À ce stade-ci, la commission du BAPE constate toujours un manque d'information sur divers aspects du projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain. Elle souhaite donc que l'ensemble de l'information nécessaire à l'examen public du projet soit accessible le plus rapidement possible afin que les participants à l'audience puissent en bénéficier pour la préparation de leur mémoire.

La Commission de la capitale nationale du Québec a mentionné lors de l'audience publique que, même si le projet a été modifié, ses objectifs demeurent tels qu'ils ont été décrits dans l'avis de projet soumis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Il est important pour nous de bien comprendre les éléments qui font partie du projet tel que révisé afin d'en évaluer les impacts et leur contribution à l'atteinte de ces objectifs. À cet effet, nous vous transmettons une deuxième série de questions.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos meilleurs sentiments.


William J. Cosgrove
Président de commission

p.j Questions de la commission du BAPE à la Commission de la capitale nationale du Québec

QUESTIONS DE LA COMMISSION DU BAPE À LA COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC

LES CONSULTATIONS DE NOVEMBRE 2000

1- Les mémoires déposés lors des consultations de novembre 2000

L'étude d'impact précise que lors des audiences publiques de novembre 2000, portant sur l'accès au fleuve Saint-Laurent à Québec, 32 mémoires ont été déposés (PR3.1, p. 24 et 25). La commission du BAPE a reçu copie de cinq de ces mémoires (DA9.1, DA9.2, DA9.3, DA9.4 et DB9).

- Elle souhaiterait avoir accès à l'ensemble des mémoires déposés lors de cette consultation.

2- Le pôle de l'aquarium et des ponts

Dans votre réponse du 28 novembre 2005, vous avez indiqué que le développement de ce pôle recommandé par le bureau de la consultation publique relevait de la Société des parcs naturels du Québec (document déposé DQ1.1, p. 6). La proposition du rapport du bureau de la consultation publique prévoyait que ce pôle soit consacré à l'animation, l'interprétation et à l'observation de la nature mais également aux activités d'escalade compte tenu de la présence aux abords des ponts de parois fréquentées par les grimpeurs (document déposé DA9, p. 24 et 34).

- La gestion et la conservation de ces sites d'escalade relèvent-elles aussi de la Société des parcs naturels du Québec ?

LE BOULEVARD CHAMPLAIN

3- Les études de fluidité sur le boulevard Champlain

Lors des soirées d'information tenues par la CCNQ en octobre et en novembre 2005, il a été question d'études de fluidité de circulation sur le boulevard Champlain qui permettrait de préciser les effets de la vitesse sur les temps de parcours ainsi que sur les débits (documents déposés DA19.1, p. 9 et DA19.2, p. 1). Ces études ont également été citées par Mme Diane Simard lors d'une entrevue radiophonique diffusée le 19 novembre 2005 à l'émission « *Ça me dit de prendre le temps* » à première chaîne de Radio-Canada.

- La commission souhaite prendre connaissance des études de fluidité menées sur la circulation du boulevard Champlain et demande qu'elles lui soient déposées.

4- Les carrefours giratoires et la sécurité routière

Dans une réponse écrite aux questions que lui a envoyées la commission du BAPE, l'Administration portuaire de Québec affirme que les carrefours giratoires du boulevard Champlain ne seraient « *jamais sécuritaires dans le contexte d'utilisation visé* » (DQ7.1, p. 3).

- Pourriez-vous discuter et comparer, dans le contexte de la circulation actuelle et future du boulevard Champlain au droit de la côte de l'Église, la sécurité d'un carrefour avec feux de circulation avec celle d'un carrefour giratoire comme celui que vous proposez.

5- Le carrefour giratoire de la côte de l'Église et le parc de la Jetée de Sillery

La représentation du carrefour giratoire de la Côte de l'Église que la CCNQ a transmise au BAPE (document déposé DA26) semble indiquer que ce carrefour empièterait sur l'espace actuel du parc de la Jetée de Sillery. D'après le plan fourni, le carrefour recouperait le coin nord-est du parc et repousserait la piste cyclable au-dessus des enrochements. À cet endroit, un escalier de pierre aménagé par la Ville de Sillery permet d'accéder à une grève au fond d'une petite anse (photo ci-contre).

Ce parc a été identifié comme un endroit intéressant d'accès au fleuve pour le projet de Sentier maritime du Saint-Laurent (document déposé DB1). De plus, selon un témoignage reçu en première partie de l'audience, ce site serait déjà utilisé pour la mise à l'eau de planches à voile, de kayaks et de canots à glace (M. Jean-Yves Blanchet, DT2, p. 38).



- A. Préciser la surface d'empiètement du carrefour giratoire sur le parc de la Jetée de Sillery.
- B. La présence du carrefour giratoire à cet endroit est-elle susceptible de réduire ou de compromettre l'usage de l'escalier et l'accès à la grève située dans le coin nord-est du parc de la Jetée de Sillery ?
- C. Serait-il possible d'aménager le carrefour giratoire à quelques mètres plus au nord de façon à éviter tout empiètement dans le parc de la Jetée de Sillery ?

6- L'îlot ralentisseur près de la côte Ross

Afin d'illustrer l'îlot ralentisseur proposé près de la côte Ross, vous nous avez transmis un plan daté du 16 novembre (document déposé DA21). Celui-ci illustre la présence de courbes à l'approche du quai Irving sur la voie en direction est. À gauche de la figure, une ligne traversant le boulevard indique la transition entre des limites de vitesse de 80 km/h et de 50 km/h et porte l'indication TOME V, CHAPITRE 2. Sur ce plan, des flèches pointant le boulevard Champlain sont accompagnées d'informations numériques pour les paramètres Δ , **R**, **Lc** et **Va**.

- A. Expliquer ce que signifient les paramètres Δ , **R**, **Lc** et **Va**.
- B. À quel document se réfère la note « TOME V, CHAPITRE 2 » ?
- C. Dans l'étude d'impact, la vitesse prévue dans le secteur des ponts était de 70 km/h (PR3.1, p. 38). Doit-on comprendre que, à l'ouest de la ligne indicatrice, la vitesse du boulevard serait maintenue à 80 km/h ? Si oui, pourquoi la vitesse proposée dans ce secteur a-t-elle été augmentée ?
- D. Peut-on déduire de ce plan du 16 novembre 2005 que la vitesse affichée proposée à l'est de cette ligne est de 50 km/h ?
- E. Quelle est la vitesse de conception des 2 courbes prévues sur la voie est à l'approche du quai Irving ?
- F. L'îlot ralentisseur proposé est sensé suppléer au rôle de ralentissement du carrefour giratoire initialement prévu dans ce secteur. Les deux courbes illustrées visent à réduire la vitesse des véhicules en provenance de la zone des ponts à l'approche du quai Irving. Que proposez-vous en contrepartie pour réduire la vitesse des véhicules circulant en direction opposée, c'est-à-dire venant de l'est vers le carrefour du quai Irving ?

7- Les stationnements en bordure du boulevard

La localisation des stationnements entre le chemin du Foulon et le boulevard Champlain diffère sur les différents plans fournis par la CCNQ (voir les documents déposés DA25 et DA27). Sur un plan (DA25) ils sont placés en bordure du chemin du Foulon alors que sur l'autre l'aire de stationnement est plus éloignée.

- A. Quel plan présente la localisation proposée ?
- B. La capacité de stationnement est-elle la même dans les deux cas ?

LES ACCÈS, LES PISTES ET LES SENTIERS

8- Le projet d'un réseau de sentiers pédestres

Un document de juillet 2004, déposé par la Commission de la capitale nationale, présente les projets de sentiers pédestres sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec sous l'égide de la CCNQ (DA12). Il y est question notamment du *Tour du plateau* et du *Chemin fluvial* qui sont situés près du boulevard Champlain (cartes 3 et 4). Il y est également question d'un tronçon de démonstration de 2,5 km dans l'arrondissement historique de Sillery reliant le Domaine Catarauqui au parc du Bois-de-Coulonge et qui devait être aménagé entre août et octobre 2004 (p. 13-14 et carte 5).

Par ailleurs, le *Plan directeur d'aménagement et de développement** adopté par la Ville de Québec en juin 2005 et publié en septembre 2005 comprend un *Plan vert, bleu et blanc* développé autour de « circuits structurants ». Les circuits structurants incluent, entre autres, une *Promenade du littoral* et une *Promenade du plateau* dont les tracés diffèrent par endroits de ceux du *Tour du plateau* et du *Chemin fluvial*.

(* : <http://www.ville.quebec.qc.ca/fr/organisation/pdad.shtml>)

- A. Pourriez-vous préciser l'état d'avancement du réseau de sentier et, en particulier, du tronçon de démonstration, ainsi que fournir une mise à jour du calendrier de réalisation, pour le *Chemin fluvial* qui parcourt la zone du projet.
- B. Pourriez-vous préciser le lien entre les deux démarches (CCNQ et Ville de Québec) ainsi que le rôle et la responsabilité de chacun en matière de création et d'entretien d'un réseau de sentier et de promenades sur le territoire de la Communauté métropolitaine. Les promenades du *Plan vert, bleu et blanc* de septembre 2005 constituent-elles une version mise à jour du réseau de sentier du document de juillet 2004 ?

9- Le lien cyclable avec la haute ville

Dans l'étude d'impact, il était question d'une piste en emprise partagée longeant « *le chemin de fer pour gravir la falaise avec une inclinaison de moins de 2 %, pour se raccorder à la piste régionale à l'aquarium de Québec* » (document déposé PR5.1, annexe 12). Lors des soirées d'information tenues par la CCNQ en octobre et en novembre 2005, il était question d'un lien cyclable avec la haute ville passant plutôt par la côte Ross. Des participants ont alors souligné que cette montée est difficile pour les cyclistes et qu'ils souhaitaient une voie de montée plus douce (documents déposés DA19.1, p. 3 et DA19.2, p. 5). Dans les réponses envoyées à la commission du BAPE le 28 novembre 2005, la CCNQ précise plutôt que « *le corridor du Littoral gravira la falaise à l'ouest de la côte Ross* » (DQ1.1, p. 7).

- A. SVP préciser où exactement passerait le tracé que la CCNQ propose pour gravir la falaise en vélo.
- B. Sachant que la pente du tracé cyclable initial par l'emprise ferroviaire n'excédait pas 2 %, quelles seraient en comparaison les pentes maximales (1) d'un tracé empruntant la côte Ross et (2) du tracé à l'ouest de la côte Ross proposé par la CCNQ ?

10- Le lien entre la promenade Samuel-De Champlain et la plage Jacques-Cartier

La CCNQ souhaite créer un lien entre la promenade Samuel-De Champlain et la plage Jacques-Cartier. À cette fin, elle prévoit aménager entre le quai Irving et la plage Jacques-Cartier, une passerelle piétonne (DA11, p. 111 et 113; DT1, p. 25 et 65).

- A. Quelle serait la largeur de cette promenade piétonne ?
- B. Quelle serait la distance à parcourir pour les utilisateurs qui souhaitent se rendre à la plage Jacques-Cartier depuis la station Victoria en empruntant ce sentier ?
- C. Par où les cyclistes qui souhaitent se rendre à la plage Jacques-Cartier depuis la station Victoria devraient-ils passer ? Et quelles seraient la longueur du trajet, les dénivelés et les pentes maximales de leur parcours ?

- D. Pourquoi proposez-vous d'aménager le lien littoral entre la promenade Samuel-De Champlain et la plage Jacques-Cartier uniquement pour les marcheurs ? Compte tenu des distances en cause et du dénivelé entre la rive et la haute ville, un lien littoral polyvalent accessible aussi aux vélos ne permettrait-il pas de desservir une clientèle familiale plus large ?

LES USAGES PUBLICS

11- Les facilités pour la pratique d'activités de canot à glace

La Commission de la capitale nationale du Québec a souligné l'intérêt de la pratique du canot à glace, une activité traditionnelle étroitement associée au fleuve dans la région de Québec et elle reconnaît les besoins en accès et en infrastructures requis pour faciliter la pratique de cette activité. Elle souhaite que le quai Irving devienne une base pour le canot à glace à Québec (M. Marc Bertrand, DT1, p. 30). Par ailleurs, elle précise ne pas vouloir aménager au quai Irving de véritable rampe de mise à l'eau et y limiter les facilités de mise à l'eau à des embarcations légères comme les kayaks (M. Réal Lestage, DT1, p. 68).

- A. Quels sont les raisons qui amènent à privilégier le site du quai Irving comme base pour le canot à glace de préférence à tout autre site le long du boulevard Champlain ? Le choix de ce site a-t-il été proposé par l'Association des coureurs en canot à glace du Québec ?
- B. Concrètement, quels sont les aménagements et facilités que la Commission de la capitale nationale propose sur le site du quai Irving pour en faire une base d'activité pour le canot à glace ?

12- L'aire de débarquement au quai Irving

La CCNQ a indiqué que le quai Irving pourrait permettre la mise à l'eau d'embarcations légères comme les kayaks ainsi que de canots à glace. À cette fin elle prévoit y aménager une aire de débarquement (documents déposés DA19.2, p. 6 et DT1 p. 56).

- A. Quelle serait la distance de portage entre cette aire de débarquement et le site de mise à l'eau ?
- B. Quelle serait la taille de l'aire de débarquement et sa capacité d'accueil en terme du nombre de véhicules avec remorque pouvant y stationner simultanément ?

13- Les haltes-refuges pour les activités hivernales

Dans le compte rendu de la soirée d'information tenue par la CCNQ le 2 novembre 2005, les haltes-refuges ont été mentionnées comme un élément du projet lié à l'utilisation hivernale de la promenade (document déposé DA19.2, p. 6).

- A. Pourriez-vous préciser si ces haltes-refuges utilisables en hiver sont les mêmes que les haltes abris aménagées à tous les 500 m décrites à la séance d'audience du 14 novembre (Mme Diane Simard, DT1, p. 23 et 69).
- B. Expliquer comment les haltes-refuges facilitent l'utilisation hivernale du site. Préciser si ces endroits seraient des abris déneigés ? couverts ? protégés du vent ? fermés et chauffés ?

LES AMÉNAGEMENTS

14- L'éclairage de la promenade

Dans le compte rendu de la soirée d'information publique tenue par la Commission de la capitale nationale le 26 octobre dernier, il est question de l'éclairage de la promenade. La Commission de la capitale nationale du Québec mentionne avoir mis sur pied un comité de révision de l'éclairage public en collaboration avec Hydro-Québec, la Ville de Québec, le Ministère des Transports et l'Agence d'efficacité énergétique (document déposé DA19.1, p. 7).

- Que propose ce comité pour le projet d'aménagement de la promenade Samuel-de Champlain ?

15- Le site archéologique au pied de la côte à Gignac

Le plan des aménagements et des usages prévus sur les terrains d'Irving que la CCNQ nous a transmis (DA24) indique que le stationnement prévu pour les terrains de sport, coïncide avec le site archéologique de l'hôpital des Hospitalières et du manoir de Monceaux (PR3.1, annexe 6). Lors de l'audience la CCNQ a précisé vouloir préserver ce site en vue d'une mise en valeur future.

- Comment la CCNQ prévoit-elle concilier la préservation de ce site avec l'aménagement proposé d'un stationnement ? Les travaux de terrassement requis risquent-ils de perturber les vestiges en place ?

16- Le boisé Irving

Dans le plan fourni par la Commission de la capitale nationale, une mesure d'atténuation visuelle est prévue afin de limiter la vue qu'auraient des utilisateurs du sentier aménagé dans le secteur est du boisé, sur les résidences du chemin du Foulon (document déposé DA23, p. 2).

- A. De quelle nature sont les mesures d'atténuation visuelle prévues à cet endroit? Combien de temps serait nécessaire pour qu'elles deviennent effectives ?
- B. Pourriez-vous valider l'échelle présentée sur les 2 figures intitulées « *Architecture du paysage - Boisé Irving* ».

17- L'ancien site pétrolier Irving de la côte Ross

La commission aimerait avoir des précisions supplémentaires concernant l'aménagement de l'ancien site pétrolier d'Irving situé au pied de la côte Ross et les sols qui y seront réintroduits suite à leur décontamination au site de traitement situé au pied de la côte à Gignac.

Lors de l'audience, il a été mentionné que l'ancien site pétrolier deviendrait un secteur écologique qui inclurait notamment un parc urbain (DT2, p. 13). Il a aussi été question que les sols qui seraient utilisés pour remblayer l'excavation actuelle aient un niveau de contamination inférieur critère C¹. Ces sols pourraient être utilisés pratiquement jusqu'en surface à condition que les utilisateurs du parc n'aient pas de contact direct avec ces sols. Il a aussi été précisé que l'aménagement d'une aire de jeu nécessiterait la présence d'un mètre de sol propre en surface du terrain (DT2 p. 15 et 26).

La CCNQ a fourni des plans d'aménagement de cette zone écologique (document déposé DA24, figures 1 et 2). Sur les plans fournis, le projet prévoit une aire dite : « *zone polyvalente (pique-nique, cerf-volant, détente, jeux)* ». Or sur le plan de la figure 2 rien n'indique qu'une couche de sol propre soit aménagée en surface bien qu'il s'agisse d'une zone récréative où les contacts directs seraient possibles.

A. S'agit-il d'un oubli ? Expliquer.

À la figure 1, deux traits rouges délimitent les deux secteurs où seront présents des sols de qualités différentes. Un premier secteur d'une largeur de 25 mètres et situé à proximité du fleuve serait occupé par des « *sols de qualité < A* ».

B. Qu'entend-on par « *sols de qualité < A* »? Parle-t-on de niveau de contamination < A¹ ?

C. S'agit-il de sols déjà en place ou plutôt de sols qui seraient introduits ?

D. La coupe présentée à la figure 2 correspond-elle à la ligne pointillée de la figure 1 libellée « *Coupe-type (figure 2)* » ou à la ligne A–A' sur le Plan clé de la figure 2 située plus à l'ouest ?

18- La zone écologique

À la figure 1, un petit quai est illustré dans la portion est de la zone écologique.

- Documenter cet élément et l'utilisation qui y est prévue.

1 De la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du Ministère du développement durable, de l'environnement et des Parcs.*