

# LA PROMENADE SAMUEL-DE CHAMPLAIN : UN PROJET DE MISE EN VALEUR DES BERGES DE LA CAPITALE NATIONALE

## AVIS DE PROJET



Redonner le fleuve  
aux Québécois

14 juin 2002

---

---

# DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

## Avis de projet

Janvier 2001

## **INTRODUCTION**

---

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Depuis l'entrée en vigueur, le 18 juin 1993, de la Loi sur l'établissement et l'agrandissement de certains lieux d'élimination de déchets (chap. 44), tout projet d'établissement ou d'agrandissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire ou de dépôt de matériaux secs, au sens du Règlement sur les déchets solides, est aussi assujéti à la procédure prévue à la section IV.1 de la Loi sur la qualité sur l'environnement.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre de l'Environnement de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure 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 présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en trente copies. Comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'adresse suivante :

Ministère de l'Environnement  
Direction des évaluations environnementales  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : (418) 521-3933  
Télécopieur : (418) 644-8222

Février 2000

---

---

<b>À l'usage du ministère de l'Environnement</b>	<b>Date de réception</b>
	<b>Numéro de dossier</b>

**1. Promoteur**

<b>Nom :</b>	Commission de la capitale nationale du Québec
<b>Adresse :</b>	Édifice Hector-Fabre ----- 525, boulevard René-Lévesque Est, RC ----- Québec (Québec) G1R 5S9
<b>Téléphone :</b>	(418) 528-0773
<b>Télécopieur :</b>	(418) 528-0833
<b>Courriel :</b>	marc.bertrand@capitale.gouv.qc.ca
<b>Responsable du projet :</b>	Marc Bertrand

**2. Consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu)**

<b>Nom :</b>	HBA Environnement
<b>Adresse :</b>	1265, rue Berri, bureau 530 ----- Montréal (Québec) H2L 4C6 -----
<b>Téléphone :</b>	(514) 845-5970
<b>Télécopieur :</b>	(514) 845-1544
<b>Courriel :</b>	pbertrand@groupehba.com
<b>Responsable du projet :</b>	Pierre Bertrand

### 3. Titre du projet

***La promenade Samuel-De Champlain : un projet de mise en valeur des berges de la capitale nationale***

### 4. Objectifs et justification du projet

*Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.*

Les principaux objectifs du projet sont les suivants :

- Redonner à la population un large accès au fleuve et à ses berges dans la région immédiate de Québec en intégrant au domaine public tous les terrains vagues entre le chemin du Foulon et le fleuve.
- Mettre en valeur l'incomparable paysage du fleuve, des berges et de la falaise de Québec par la végétalisation des espaces minéralisés.
- Restaurer les berges du littoral nord de l'agglomération de Québec en créant des habitats fauniques et des espaces publics qui donnent directement accès au Saint-Laurent.
- Restaurer les paysages et la qualité des sols des terrains vacants compris entre le chemin du Foulon et le boulevard Champlain.
- Requalifier le boulevard Champlain pour en faire une promenade urbaine qui, tout en maintenant la desserte du port et l'accès à la colline Parlementaire, perdrait son caractère autoroutier pour adopter des vitesses maximales de 50 à 70 km/h sur l'ensemble de cette importante voie d'accès à la capitale nationale.
- Mettre fin au développement résidentiel anarchique aux abords du chemin du Foulon en adoptant un plan d'implantation et d'intégration architectural pour compléter le domaine bâti.

#### Justification

À la suite du démantèlement des installations pétrolières, il convient maintenant de restaurer les terrains contaminés et les rivages minéralisés après une longue utilisation industrielle.

Le projet de ***la promenade Samuel-De Champlain*** s'inscrit dans le mandat que la Commission de la capitale nationale du Québec a reçu du législateur. En effet, la loi créant la Commission mentionne explicitement la requalification des voies d'accès au cœur de la région de la Capitale-Nationale. Dans ce contexte, la Commission envisage depuis 1997 de réaménager le corridor Champlain puisque ce dernier constitue une voie d'accès majeure au Vieux-Québec reconnu comme site du patrimoine mondial et, de ce fait, une vitrine de notre savoir-faire la ville. Ce boulevard représente l'axe central du parcours d'honneur qui relie l'aéroport international Jean-Lesage à la colline Parlementaire.

Le réaménagement du corridor Champlain et la création d'espaces publics permettant un accès direct au fleuve, ont été réclamés à maintes reprises depuis une dizaine d'années par différents groupes de citoyens et de protection de l'environnement de la région de Québec. À la suite de la consultation publique tenue à l'automne 2001, le projet initial de requalification du boulevard Champlain s'est transformé en un vaste projet intégré de restauration et de mise en valeur des berges du fleuve Saint-Laurent.

Enfin, le projet de *la promenade Samuel-De Champlain* rejoint les deux grands objectifs de la politique du ministère de l'Environnement à l'égard de la région de la Capitale-Nationale, à savoir :

- réinvestir dans les infrastructures écologiques et les écosystèmes urbains afin de permettre aux Québécoises et aux Québécois de se réapproprier leur patrimoine naturel;
- contribuer à la mise en œuvre d'une stratégie de développement durable dans la région.

Le projet fournit donc à la Commission l'occasion de mettre en application ces deux grands objectifs environnementaux au bénéfice des 750 000 citoyens et citoyennes de l'agglomération de la capitale et des quelque quatre millions de visiteurs à chaque année.

## 5. Localisation du projet

*Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.*

Sur le littoral nord du fleuve Saint-Laurent, le projet couvre tout le segment Champlain qui, entre le fleuve et la falaise, de part et d'autre du boulevard du même nom, relie les ponts de Québec et Pierre-Laporte, à l'ouest, à Place-Royale, à l'est. L'implantation du concept implique dans certains cas un simple réaménagement paysager tandis que d'importants travaux de génie de l'environnement sont prévus dans les secteurs suivants :

- 1) Station Victoria : dans ce secteur, un segment du boulevard Champlain sera déplacé vers la falaise de manière à dégager un espace qui, après décontamination des sols, sera aménagé en marais littoral caractéristique des marais de la région de Québec.
- 2) Station du Jardin : dans ce secteur du boulevard Champlain, le caractère rectiligne de l'axe routier sera modifié à la faveur de la mise en place de deux courbes qui, encore là, dégageront autant de nouveaux espaces publics en front d'eau.
- 3) Station du Foulon : ce secteur constitue l'endroit où des travaux majeurs sont prévus, notamment la mise en place d'une plage et d'un bassin de baignade. Ces travaux impliquent que l'actuelle voie ferrée soit déplacée de manière à longer le boulevard Champlain et à maximiser les espaces publics disponibles entre le fleuve et le boulevard.

- 4) Station de la Garde : secteur de détente, ce parc fera l'objet d'un réaménagement paysager et d'une modification des équipements récréatifs existants.

## **6. Propriété des terrains**

*Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.*

Le projet couvre plusieurs des propriétés publiques et privées, soit celles du ministère des Transports, de la Ville de Québec, du Canadien National, de la compagnie Irving et cinq autres propriétaires privés de moindre envergure (voir carte cadastrale).

Tout le secteur de l'anse Victoria est actuellement la propriété de la pétrolière Irving avec qui la Commission, sur mandat du gouvernement, est à négocier l'acquisition des terrains. Les clauses monétaires sont réglées; ne subsistent que quelques différents sur les questions reliées à la responsabilité civile après la fin des travaux et leur acceptation par la Commission de la capitale nationale du Québec. En périphérie du site, des négociations avec cinq propriétaires de petite superficie est complétée et la Commission a présenté une offre d'achat à chacun. Ces achats seront complétés dès après le règlement avec la compagnie Irving.

Tout le tronçon de l'anse Victoria à la pointe à Puiseaux appartient au domaine public (nouvelle Ville de Québec, ministère des Transports du Québec, etc.).

Les terrains affectés par le projet de mise en place d'une plage à l'anse au Foulon appartiennent au gouvernement du Canada. Ils font présentement l'objet d'une négociation en vue de leur cession au Canadien National qui s'est engagé à les vendre à la Commission dès qu'il en détiendra les titres officiels. La Commission négocie la signature d'un bail de location-achat.

Les aménagements prévus au parc de Notre-Dame-de-la-Garde font aussi l'objet d'une négociation avec l'Autorité portuaire de Québec en vue d'y implanter des infrastructures non permanentes.

## 7. Description du projet et de ses variantes

*Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).*

Le projet de **la promenade Samuel-De Champlain** ne présente pas de variantes. Le statu quo faisant office d'une première variante puisqu'il s'agit d'un projet de requalification et d'optimisation environnementale d'un axe routier et de son environnement immédiat. Dans ce contexte, nous nous contenterons de décrire les principaux pôles de mise en valeur.

### Station Victoria : le boisé Irving et le quai Irving, un pôle écologique

Dès que l'acquisition sera complétée, la Commission de la capitale nationale du Québec a l'intention de prendre les moyens nécessaires pour assurer la conservation de ce boisé remarquable localisé au sommet de la falaise de Québec. Une mise en valeur du boisé est aussi prévue de manière à en assurer un usage respectueux de cet environnement unique dans la région de Québec. De plus, le site renferme des vestiges archéologiques aujourd'hui perchés dans la falaise et liés aux activités des premières nations qui occupaient le littoral lors du retrait de la mer de Champlain après la dernière glaciation de la région.

Sur la plaine inférieure, plusieurs travaux de restauration sont prévus. Dans un premier temps, et dès que l'acquisition des terrains sera complétée, la compagnie pétrolière Irving procédera à la décontamination des sols. L'édifice actuel de la compagnie Irving sera démoli. Par la suite, un nouveau tracé du boulevard Champlain sera construit (750 m) de manière à ce que celui-ci longe le bas de la falaise. Un carrefour giratoire assurera la jonction de la côte Ross et du boulevard Champlain pour mieux gérer les flux de circulation.

L'espace dégagé par le déplacement du boulevard vers la falaise servira à aménager un milieu humide. Ce dernier sera construit de manière à recréer le type de milieu humide qui a été fortement perturbé dans la grande région de Québec, à savoir la partie supérieure des marais à scirpes. Le choix de ce type de milieu humide résulte d'une étude du littoral de la région de Québec réalisée par la Commission de la capitale nationale du Québec en 2001<sup>1</sup>. La réalisation de cette étude avait mis en lumière la disparition graduelle de ce type de milieu humide dans la région de Québec depuis une cinquantaine d'années.

---

<sup>1</sup> Mise en valeur du littoral de l'agglomération de la capitale nationale du Québec : élaboration d'un cadre d'analyse régional. Rapport produit par Les consultants en environnement Argus inc. (juillet 2001)



Il est prévu que l'empierrement actuel qui sert de protection au boulevard demeure en très grande partie pour assurer la protection et le maintien du milieu humide créé. Une ouverture sera pratiquée pour favoriser les échanges hydriques et biologiques entre le fleuve et le marais. Il s'agira aussi d'un habitat pour le poisson. Un sentier sur pilotis sera installé dans la section supérieure du marais pour favoriser l'observation et l'enseignement écologique un peu à la manière du parc national de Pointe-Pelée dans l'extrême sud de l'Ontario.

Le quai Irving, qui fait aussi partie du processus d'acquisition, sera consolidé et aménagé en belvédère d'observation du fleuve et en point d'embarquement. Aucun empiétement n'est prévu jusqu'à maintenant pour réaliser ces travaux. Éventuellement des quais flottants de transition (bateau-mouche/quai) seront installés pour permettre l'exploitation d'une navette fluviale à l'usage des cyclistes et des touristes et comme porte d'entrée fluviale de l'Aquarium du Québec.

#### Station du Jardin : les sculptures

Ce pôle prendra place au droit des terrains vacants situés entre le pôle écologique et la pointe à Puiseaux. Il s'agit ici essentiellement de briser le caractère rectiligne du tracé du boulevard Champlain pour favoriser une vitesse de circulation automobile plus adéquate tout en dégagant des espaces publics en rives. Actuellement, sur l'ensemble de la longueur de cette section, tout contact direct avec le fleuve est pratiquement impossible, sinon à très grands risques pour les intéressés. Pour ce faire, deux sinuosités, une première faisant 770 mètres et une autre de 500 mètres, seront instaurées par un nouveau tracé du boulevard Champlain.

Les espaces non construits fort importants ainsi dégagés feront l'objet d'aménagements de jardins en série, de part et d'autre du boulevard. Trois thèmes seront abordés : l'art, la nature et l'histoire. Les végétaux, notamment les arbres, seront disposés pour agir comme brise-vent et permettre l'introduction d'espèces végétales plus variées. Une tranchée permettra au fleuve de reconquérir, en passant sous le boulevard, quelques-uns des terrains situés du côté nord du boulevard Champlain. En effet, la conception même des jardins favorisera la pénétration de l'onde de marée à même les jardins permettant à ces derniers de jouer pleinement leur rôle d'habitats fauniques et de jardins de plantes aquatiques.

Dans la mesure du possible et au gré des matériaux d'excavation disponibles, une pente douce sera construite de manière à atténuer la rupture de pente entre le secteur des jardins et la voie ferrée, améliorant d'autant la perception visuelle des jardins à partir de la route et du fleuve.

#### Station de Sillery : le noyau urbain

Dans ce secteur, un second carrefour giratoire assurant la jonction entre la côte de l'Église et le boulevard Champlain sera aménagé. Du côté nord du boulevard et de part et d'autre de la côte de l'Église, la consolidation du noyau urbain sera encouragée tout en étant mieux localisée. La fonction commerciale y sera favorisée (hôtellerie légère, boutiques et restaurants) et possiblement des logements aux étages supérieurs, le tout selon un plan particulier d'urbanisme.

L'ancien dépôt à neige de Sillery actuellement aménagé en parc public sera reconfiguré pour être en mesure d'intégrer un restaurant avec vue imprenable sur le fleuve. Les pierres de protection en place seront retravaillées de manière à créer un emmarchement permettant de descendre au fleuve et de marcher à marée basse sur la plage, 20 heures sur 24.

Les terrains actuellement disponibles ou rendus disponibles par l'éventuel démantèlement des anciens bâtiments du Service des travaux publics de Sillery, permettront d'implanter des stationnements (550 places) qui répondront aux besoins des usagers locaux, mais aussi des éventuels utilisateurs de la plage et du bain public qui seront aménagés plus à l'est. Le passage sous le viaduc, faisant le lien entre le secteur de Sillery et l'éventuelle plage, sera aussi réaménagé.

Il est prévu qu'une promenade de type *boardwalk* sera construite à même le talus actuel du boulevard pour relier le restaurant riverain de Sillery à la plage du Foulon. Aucune structure ne sera implantée sur la rive proprement dite. Cette promenade permettra de rendre accessible le quai Frontenac au grand public et d'encourager un stationnement en dehors du secteur du Foulon, à distance de marche de la plage principale pour la baignade.

#### Station du Foulon :

Au même titre que le secteur du boisé Irving, le secteur de l'anse du Foulon subira une véritable métamorphose. Il s'agit d'une pièce maîtresse de *la promenade Samuel-De Champlain* qui permettra de redonner vie à tout ce secteur. Celle-ci prendra place entre la marina et le remblai situé plus à l'ouest. La présence de ce remblai et de la marina a créé une anse artificielle propice à la mise en place et au maintien de matériel sableux. Il est possible que l'on doive re-profiler le plancher de l'anse de manière à permettre que la plage offre un espace sécuritaire et confortable pour les marcheurs et les éventuels baigneurs.

La création d'une plage implique que la voie ferrée actuelle soit déplacée vers la falaise le long du boulevard sur une distance de 770 m. Cette plage, d'une longueur de 900 m, devrait permettre de recevoir près de 6 000 personnes par jour, lors des journées de fort achalandage. En largeur, cette plage devrait s'étaler de la ligne des plus hautes eaux jusqu'à la ligne des basses eaux. Le matériel de composition, dont la granulométrie demeure à définir, proviendra des sablières de la région et la qualité du matériel sera scrupuleusement contrôlée en fonction de l'usage recherché et des conditions hydrauliques particulières à cet endroit.

Compte tenu de la forte ampleur marégraphique du secteur et d'une qualité d'eau occasionnellement douteuse, un bassin à environnement contrôlé dédié à la baignade sera construit à même le haut de plage dans la section est du secteur. Ce bassin permettra aussi d'assurer la sécurité des baigneurs.

La qualité de l'eau sera mesurée quotidiennement afin d'indiquer aux baigneurs hors bassin la qualité potentielle de l'eau à un moment précis de la journée, de la semaine et du mois.

Dans la portion terrestre du secteur, plusieurs aménagements seront réalisés pour assurer l'accès au site. Tout d'abord, un carrefour giratoire sera construit à l'intersection de la côte Gilmour et du boulevard Champlain et de nouveaux bâtiments seront construits pour offrir aux visiteurs les services adéquats : bloc sanitaire, restaurants, etc.

Plus à l'est, une rampe de mise à l'eau existante, localisée entre les terrains de la marina et les terrains du port de Québec, sera réaménagée et rendue plus accessible au grand public. Dans le même secteur, une échouerie sera créée permettant aux petites embarcations d'aborder directement le littoral du secteur. Cet aménagement sera construit à même la berge actuelle par un simple rabattement de la pente vers l'intérieur.

Un aménagement paysager viendra compléter les travaux dans le secteur, notamment pour assurer une zone tampon visuelle et sonore entre la plage et le boulevard Champlain tout en créant un micro-climat favorable aux usagers de la plage et du parc.

#### Station de la Garde :

Ce pôle situé à l'est de l'ancienne gare maritime de Québec agira comme unité de transition entre **la promenade Samuel-De Champlain** et le Vieux-Québec. Aussi les reliques de vieux quais et les anciennes façades de bois des quais d'époque seront consolidées et restaurées. Des aires de détente vastes et ouvertes seront aménagées et les infrastructures actuelles du parc de Notre-Dame-de-la-Garde, à savoir la piscine et les bâtiments connexes, feront l'objet d'une restructuration et d'une meilleure intégration au milieu et au projet. Il en sera de même de la promenade actuelle du parc qui sera revue et modifiée pour permettre au plus grand nombre de personnes de profiter de ces nouveaux aménagements et de la proximité du fleuve.

Le parc de Notre-Dame-de-la-Garde deviendra aussi le point de départ d'un lien piéton vers les plaines d'Abraham. Un remonte-pente mécanisé pourrait éventuellement être implanté à même l'escalier du Cap-Blanc pour favoriser l'intégration de deux projets commémoratifs : les plaines d'Abraham aménagées pour célébrer le tricentenaire et **la promenade Samuel-De Champlain** pour marquer le 400<sup>e</sup> anniversaire de Québec.

#### Les composantes de liaison

Les cinq pôles décrits précédemment prennent place sur un parcours d'approximativement 12 kilomètres. Ces lieux d'activité s'inscrivent entre deux autres pôles plus anciens à savoir la Place-Royale à l'est et le secteur de l'Aquarium du Québec à l'ouest, lequel fait actuellement l'objet d'un réaménagement majeur. À priori, il n'est pas souhaitable que la circulation entre ces pôles favorise l'automobile, du moins lors des périodes de fort achalandage.

Dans ce contexte, la Commission de la capitale nationale du Québec prévoit redéfinir l'usage de la voie ferrée actuelle en proposant la mise en opération d'un tramway panoramique. Celui-ci permettra de relier les secteurs de l'Aquarium du Québec et de Place-Royale et, à la faveur de l'aménagement de stations appropriées, de relier tous les nouveaux pôles de développement. La Commission prévoit donc construire le long de la voie ferrée actuelle, et au coeur de chacun des pôles décrits précédemment, des stations qui permettront aux usagers de monter et descendre au gré des intérêts de chacun : secteur écologique, plage, secteur commercial et résidentiel de Sillery, parc de Notre-Dame-de-la-Garde, en reliant l'Aquarium du Québec, le Vieux-Québec et la colline Parlementaire.

Les pôles seront aussi reliés par une piste multifonctionnelle d'une largeur de 4 m et un sentier piétonnier de 1,5 m de large. Ces deux éléments de liaison seront intégrés dans des aménagements paysagers spécifiques. A titre d'exemple, la piste multifonctionnelle servira de support à l'interprétation écologique du marais de l'anse Victoria tout en permettant aux usagers d'atteindre le quai nouvellement réaménagé.

En conclusion, la promenade Samuel-De Champlain, la piste multifonctionnelle, la plage, la falaise et la voie ferrée constituent autant de facteurs unificateurs de l'ensemble des composantes paysagères naturelles et aménagées des berges.

## **8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet**

*Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).*

Le projet de **la promenade Samuel-De Champlain** prend place sur une terrasse d'origine anthropique. En effet, à l'exception d'une mince bande de terrain située au pied de la falaise de Québec, l'ensemble des terrains plats localisés entre la falaise et le fleuve trouve leur origine dans des activités de remblayage. Ces activités ont été réalisées à la faveur des opérations portuaires et pour la mise en place de réservoirs pétroliers.

A l'origine, les berges naturelles étaient constituées à marée basse d'une bande de plus ou moins 400 m de large supportant des scirpes dans les secteurs les plus abrités. Un peu comme l'on retrouve actuellement sur la rive sud au droit de Saint-Romuald et de Saint-Nicolas. Les remblais successifs avaient donné au trait de côte un caractère édenté que la mise en place du boulevard Champlain est venue par la suite uniformiser en faisant disparaître la plupart des anses naturelles.

Les activités pétrolières et portuaires ont laissé derrière elles des sols contaminés essentiellement par des hydrocarbures. Bien qu'une grande partie de ces sols aient fait l'objet de travaux de décontamination, il subsiste encore de vastes terrains contaminés notamment à la station Victoria (22 000 m<sup>3</sup>). Tel que mentionné précédemment, aucun aménagement ne sera effectué avant que les sols n'aient été décontaminés selon les normes du ministère de l'Environnement. Il en sera de même des sols contaminés qui pourraient être mis à jour lors du déplacement de la voie ferrée et même du boulevard.

L'aménagement du boisé Irving sera très léger et visera surtout à protéger et faire découvrir la valeur écologique de cet îlot forestier exceptionnel. Des sentiers incitatifs seront construits et une tour d'observation orientée vers le marais qui sera créée en contrebas, sera mise en place en front de falaise et dans la partie est du boisé.

Le bâtiment servant actuellement aux opérations de la compagnie pétrolière Irving sera démoli et les sols sous-jacents seront décontaminés si nécessaire.

Dans le secteur de l'anse Victoria, le nouveau tracé du boulevard sera conçu de manière à limiter les impacts négatifs sur les résidants actuels. Un tronçon de 750 m du boulevard actuel sera repositionné plus au nord au pied de la falaise et donc en dehors de l'emprise actuelle du boulevard sans nuire à la qualité de vie des résidants du secteur.

En portion riveraine, les aménagements prévus se limiteront à refaire les surfaces du quai à même la structure actuelle. Ainsi aucun empiètement n'est prévu et les travaux sont planifiés pour que les empiètements de protection actuels du quai ne soient pas affectés par le projet.

Lorsque les sols seront décontaminés à la satisfaction de la Commission de la capitale nationale du Québec et du ministère de l'Environnement, un marais à scirpes et une zone intertidale seront aménagés en lieu et place de ceux-ci. Une brèche sera alors aménagée à même l'empierrement actuel pour favoriser les échanges hydriques entre ce nouveau marais à scirpes et le fleuve. Il est aussi possible que la partie supérieure des empierrements soit rabaissée pour dégager la vue vers le fleuve. Les pierres ici récupérées seront recyclées dans la mesure du possible dans les aménagements prévus dans le projet. Il est reconnu que les pierres utilisées pour protéger le boulevard présentent des qualités géologiques et géotechniques recherchées par l'industrie du bâtiment, notamment par les entrepreneurs qui oeuvrent dans la restauration de bâtiments anciens.

La création d'un milieu humide de près d'une dizaine d'hectares devrait avoir un impact stratégique sur le retour de la faune ailée et itchylogique dans cette partie des berges de la région de Québec. Couplé à la conservation du boisé Irving et à l'aménagement de végétation arbustive de part et d'autre du boulevard Champlain, le marais confirmera la vocation écologique et le caractère vert et bleu du concept qui sous-tend la réalisation de *la promenade Samuel-De Champlain*.

Entre l'anse Victoria et la côte de l'Église, le tracé du boulevard sera modifié à deux endroits : entre la côte du Verger et la côte à Gignac, où le tracé sera déplacé vers le nord sur 500 mètres de long, la moitié de ce nouveau tracé devrait prendre place en dehors de l'emprise actuelle, et entre la côte à Gignac et la côte de l'Église où, encore là, le tracé sera déplacé vers le nord, hors de l'emprise actuelle de la route, sur une distance de 770 mètres. Dans les deux cas, il n'y aura aucun impact sur les résidants puisque le nouveau tracé est séparé des résidences par la falaise ou par le talus de la voie ferrée.

Tout au long de ce tronçon, des jardins publics seront aménagés à même les terrains de la Ville de Québec et du ministère des Transports du Québec.

Le secteur de la côte de l'Église ne présente pas d'aménagement susceptible d'affecter le milieu naturel et humain. Seul le réaménagement des pierres de protection de l'ancien dépôt à neige de Sillery pourrait faire l'objet d'un remaniement et même d'un léger empiètement en milieu aquatique.

Dans le secteur de l'anse au Foulon, nul doute que la création d'une plage à même la partie supérieure de la zone intertidale est susceptible de générer des changements au milieu naturel local. Cependant, le secteur est caractérisé par la présence d'une zone littorale parcourue par une plate-forme rocheuse parsemée d'ilots de scirpes. La portion est de l'anse présente un faciès sableux depuis que des matériaux de dragage y furent rejetés, il y a une trentaine d'années. La présence de ces matériaux sableux est d'ailleurs significative sur la capacité du milieu à retenir des sables en position littorale.

Une pêche à anguille déployée dans l'anse pourrait être affectée par le développement d'une vocation récréative intensive dans le secteur, même si a priori la période de pêche à l'anguille ne correspond pas nécessairement avec la période de fort achalandage de la plage. L'opérateur de cette activité de pêche sera contacté par le promoteur afin d'évaluer d'éventuels mesures de mitigation.

Pour mettre en place la plage, la voie ferrée devra être déplacée et accolée au boulevard Champlain. Les sols actuellement dans l'emprise de la voie ferrée pourraient être contaminés. Dans l'affirmative, le site fera l'objet d'une décontamination selon les règles de l'art et la législation en vigueur.

Plus à l'est, l'aménagement d'une échouerie pour petites embarcations pourrait entraîner une modification de la ligne de rive. En effet, celle-ci pourrait être adoucie en rabattant vers l'intérieur du terrain le profil de la rive. Une fois radoucie, la pente pourra être stabilisée à l'aide d'une méthode utilisant des armatures végétales (fagots, matelas de branches, etc.).

En ce qui concerne l'aménagement du parc de Notre-Dame-de-la-Garde, aucun aménagement prévu est susceptible d'entraîner des modifications aux milieux naturels et construits. La mise en valeur des vieux quais de bois n'entraînera aucun empiètement sur le littoral. Pour les résidants du secteur, l'aménagement de cet espace représente une continuité de l'espace public linéaire situé plus à l'est.

### **9. Principaux impacts appréhendés**

*Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieu naturel et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.*

Voir point précédent.

### **10. Calendrier de réalisation du projet**

*Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.*

Les travaux devraient être réalisés sur une période de cinq ans entre 2003 et 2008. Voici un calendrier préliminaire des étapes du projet :

#### 2002

Juin :

- Présentation publique du concept final (26 juin).
- Dépôt de l'avis de projet au ministère de l'Environnement et à l'Agence fédérale d'évaluation environnementale.
- Début des études de caractérisation environnementale.
- Début de la préparation de l'étude d'avant projet.
- Rédaction de la description détaillée du projet et du calendrier de réalisation.
- Réception de la directive environnementale (transmise par le ministère de l'Environnement).

Juillet-décembre :

- Concept détaillé et préparation des plans et devis pour les premières phases du projet.
- Début de l'étude d'impact (inventaire du milieu et des impacts).
- Négociation d'une entente avec Pêches et Océans Canada.
- Inventaire de terrain et des relevés techniques.
- Début des travaux de décontamination des sols (anse Victoria).
- Début des travaux de réaménagement du quai (anse Victoria).

2003

Janvier :

- Dépôt de l'étude d'impact, des plans et devis et du protocole de suivi environnemental.
- Analyse de la recevabilité de l'étude d'impact (2 à 3 mois).
- Appel d'offres pour les travaux de l'année.

Février :

- Décision du ministre de l'Environnement : période d'information et de consultation publiques (45 jours) ou enquête et médiation (2 mois) ou enquête et audience publique (4 mois). La première période est obligatoire alors que les deux autres nécessitent une demande du requérant.
- Négociation d'une entente avec Pêches et Océans Canada.

Avril-décembre :

Début des aménagements de l'anse du Foulon :

- déplacement de la voie ferrée;
- préparation du site pour la création de la plage et du bassin de baignade;
- aménagement de l'échouerie et de la rampe de mise à l'eau;
- aménagement des infrastructures connexes : restauration, stationnement, bloc sanitaire, etc.;
- Animation d'activités hivernales dans le secteur de la plage, par exemple : patinage sur le bassin de baignade estivale, etc.

Poursuite et fin de la décontamination du secteur de l'anse Victoria.

2004

- Réaménagement du boulevard Champlain.
- Aménagement de la station de la Garde.

2005

- Aménagement du secteur de la station Victoria : marais, boisé Irving, etc.

2006

- Aménagement de la station de Sillery.

2007

- Aménagement de la station du Jardin et du secteur du port de Québec.
- Fin des travaux

**11. Phases ultérieures et projets connexes**

*Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.*



## 12. Modalités de consultation du public

*Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact. Le cas échéant, inclure le plan de communication envisagé.*

Le projet de « redonner le fleuve aux Québécois » a déjà été soumis à une consultation publique. La consultation a pris la forme suivie par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. La Commission a déposé un document de consultation décrivant l'aire d'étude, précisant les grands enjeux d'aménagement et esquissant les orientations qu'elle entendait suivre. En octobre 2000, elle a présenté son projet lors d'une grande assemblée publique à laquelle prenaient part quelque 250 personnes. En novembre 2000, 35 mémoires ont été soumis à un bureau de commissaires dont le rapport est paru en février 2001.

En cours de réalisation par les consultants, le concept d'aménagement a été présenté aux 35 organismes qui avaient soumis un mémoire lors de la consultation publique aux fins de vérifier la prise en compte de leurs recommandations.

Le concept sera rendu public au Musée de la civilisation dans la semaine du 24 juin 2002. Le public sera de nouveau invité à faire part de ses commentaires et recommandations. Un mécanisme approprié de consultation sera également mis au point pour les concepts détaillés et les études d'impact au cours de la mise en œuvre du projet.

## 13. Remarques

*Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.*

Afin de faciliter la compréhension du projet, des plans d'aménagement du concept en général et du boulevard en particulier, ainsi que des plans cadastraux des terrains en voie d'acquisition ont été annexés au présent formulaire. On y retrouve également une liste des principaux documents de référence qui serviront à réaliser l'étude d'impact.

*Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.*

Signé le 14 juin 2002

par France Laplante  
pour Marc Bertrand



## Redonner le fleuve aux Québécois

### *Mise en valeur du littoral : secteur Champlain*

#### *Documents de référence pour entreprendre l'étude d'impact*

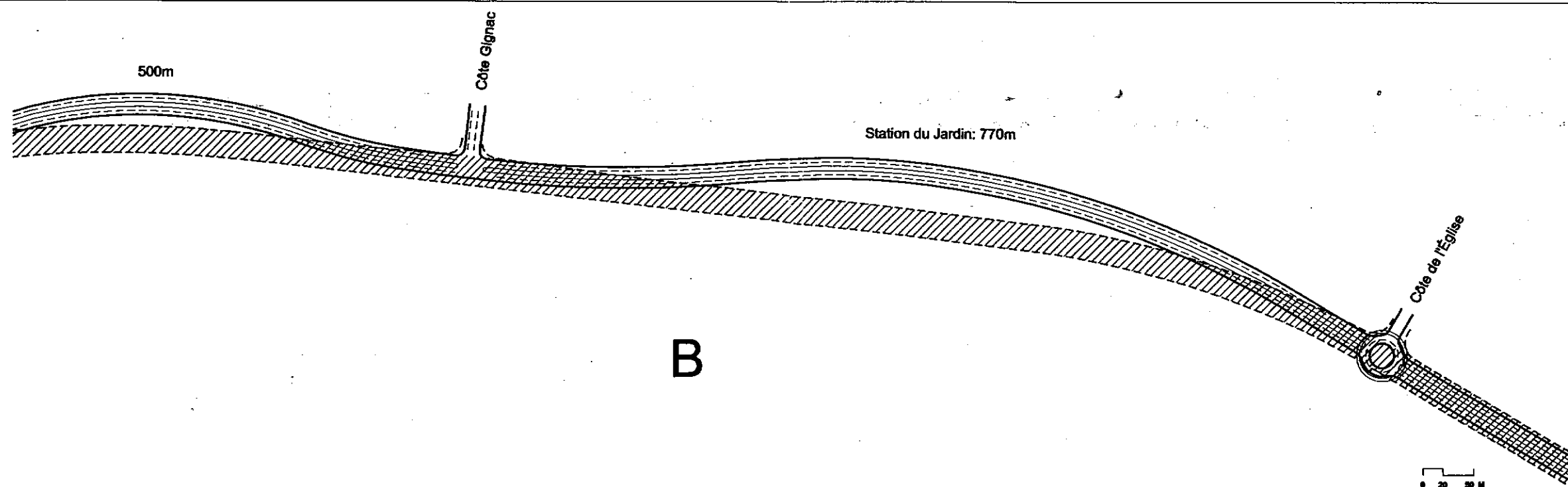
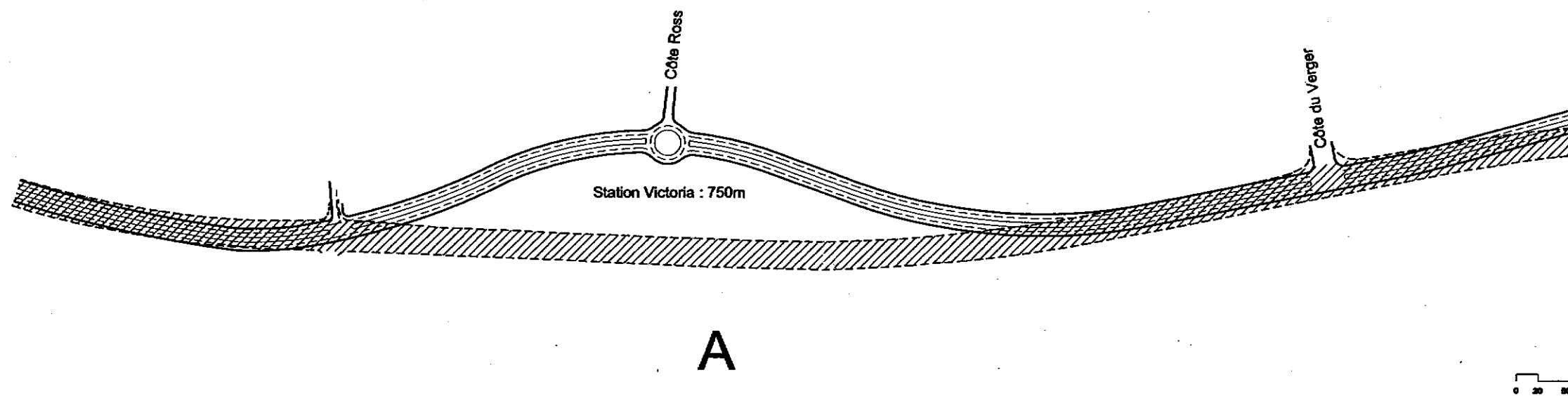
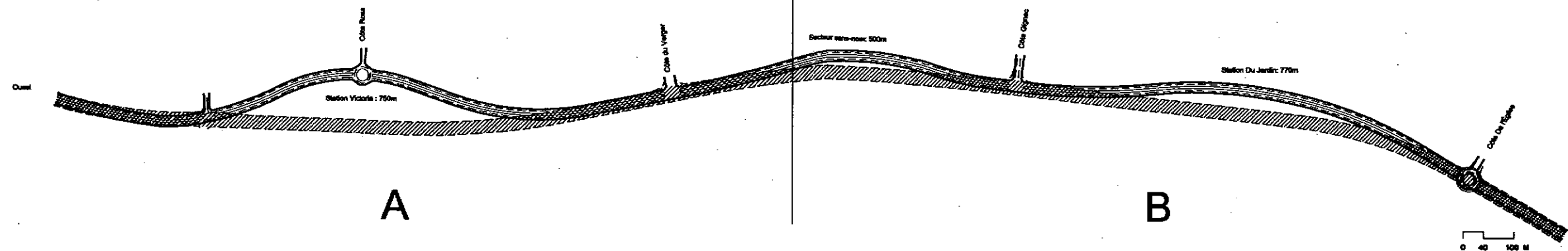
- 1- *La promenade Samuel-de-Champlain : les Québécois veulent renouer avec leur fleuve.* Rapport du bureau de la consultation publique (février 2001).
- 2- *Redonner le fleuve aux Québécois. Consultation publique – Automne 2000.* Document de présentation produit par la Commission de la capitale nationale du Québec dans le cadre de la consultation publique (octobre 2000).
- 3- *Boulevard Champlain et Boulevard Champlain – Complément d'information.* Documents d'information produits par le ministère des transports du Québec dans le cadre de la consultation publique (octobre / novembre 2000).
- 4- *Plan directeur d'aménagement. Requalification du boulevard Champlain.* Rapport produit par le Consortium Fleuve et Falaise (mars 2000).
- 5- *Projet du littoral – la promenade Champlain. Énoncé d'une stratégie de mise en œuvre du projet paysage.* Rapport produit par la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal (septembre 2000).
- 6- *Étude de la berge du Saint-Laurent le long du Boulevard Champlain, de 1638 à 1970.* Étude du contexte historique réalisée par Nicole Dorion-Poussart (août 1999).
- 7- *Plan directeur Vieux-Québec Basse-Ville, Cap-Blanc. Entre la falaise et le fleuve.* Plan d'aménagement produit par la Ville de Québec (1993).
- 8- *Plan directeur d'aménagement des berges.* Plan d'aménagement produit par la Ville de Sillery (1999).

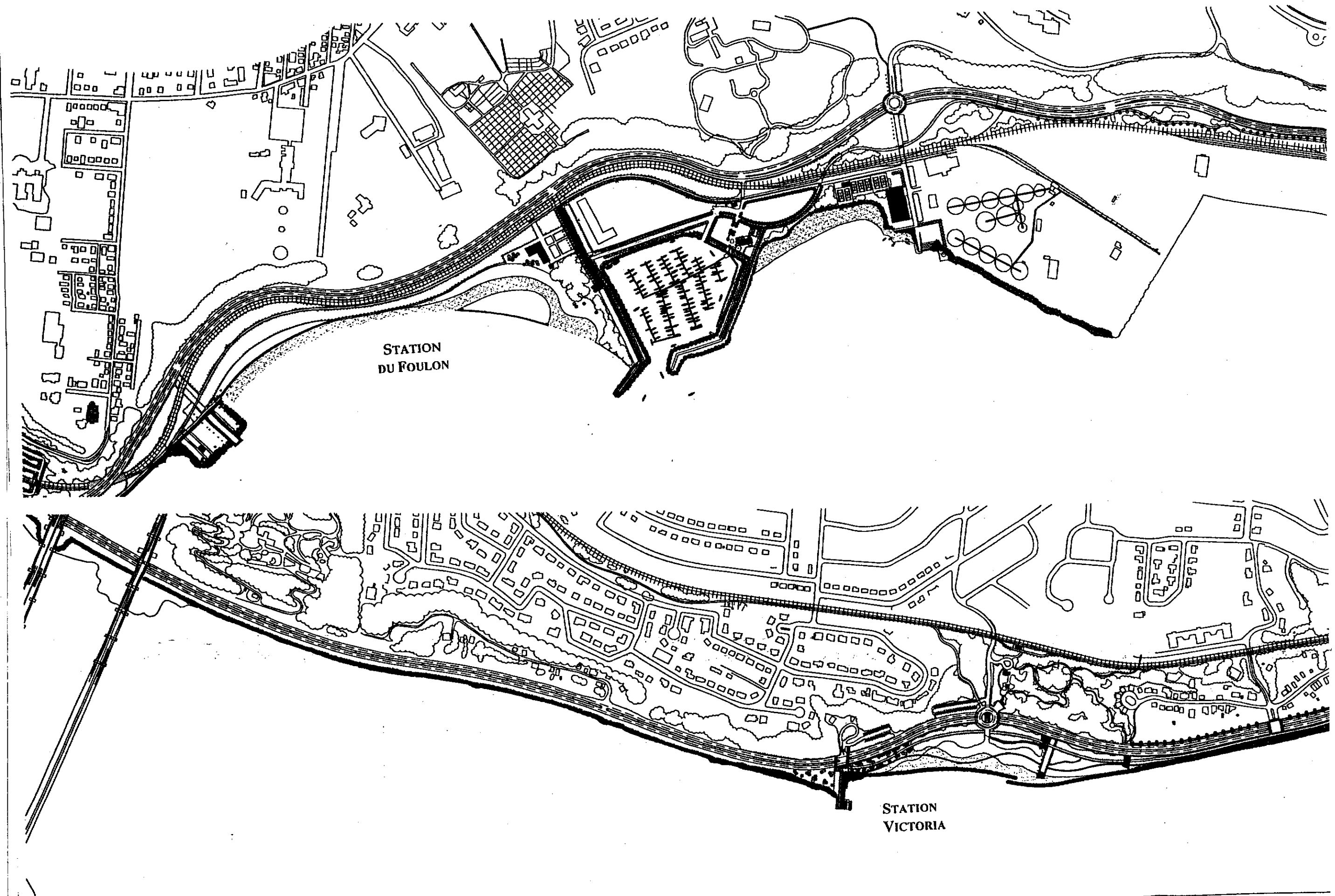
- 9- *Plan d'utilisation des sols du port de Québec*. Administration portuaire de Québec (octobre 2000).
- 10- *Le boisé Irving. Dossier 1998*. Etude réalisée par la Planification – Direction générale de la Ville de Sainte-Foy (août 1998).
- 11- *Création d'une plage publique à l'anse au Foulon*. Étude de préféabilité de processus d'ensablement produite par le comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches (mars 1998).
- 12- *Mise en valeur du littoral de l'agglomération de la capitale nationale du Québec : élaboration d'un cadre d'analyse régional*. Rapport produit par Les consultants en environnement Argus inc. (juillet 2001).
- 13- *Guide de mise en valeur des plans d'eau du Québec à des fins récréotouristiques et de conservation du patrimoine*. Tourisme Québec. (2000).
- 14- *Enjeux environnementaux –L'état du Saint-Laurent- Le dérangement des espèces fauniques du Saint-Laurent*. Saint-Laurent Vision 2000. ( 1998).
- 15- *Enjeux environnementaux –L'état du Saint-Laurent- La contribution des activités urbaines à la détérioration du Saint-Laurent*. Saint-Laurent Vision 2000. ( 1998).
- 16- *Politique de transport maritime et fluvial. Le Québec à la barre. Le Saint-Laurent*. Ministère des Transports du Québec. (2001).
- 17- *Caractérisation environnementale de site. Lots 485 et 486, chemin du Foulon Ville de Sillery (Québec)*. Rapport no 2211-00-01 produit par LEQ. (décembre 2000).
- 18- *Caractérisation environnementale de site. Boulevard Champlain Ville de Sillery (Québec)*. Rapport no 2211-00-02 produit par LEQ. (mars 2001).
- 19- Étude de caractérisation environnementale produite par le Groupe TS inc. portant sur le terrain situé au 2750, chemin du Foulon (ancien dépôt pétrolier de la côte Ross). (novembre 1998). \*
- 20- Étude de caractérisation environnementale produite par Mission environnement portant sur le terrain du lot 295-2 du chemin du Foulon (ancien dépôt pétrolier de la côte Gignac). (juin 2001). \*

---

\* informations provenant de monsieur Bob Van Oyen, directeur régional du ministère de l'environnement pour les régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches.

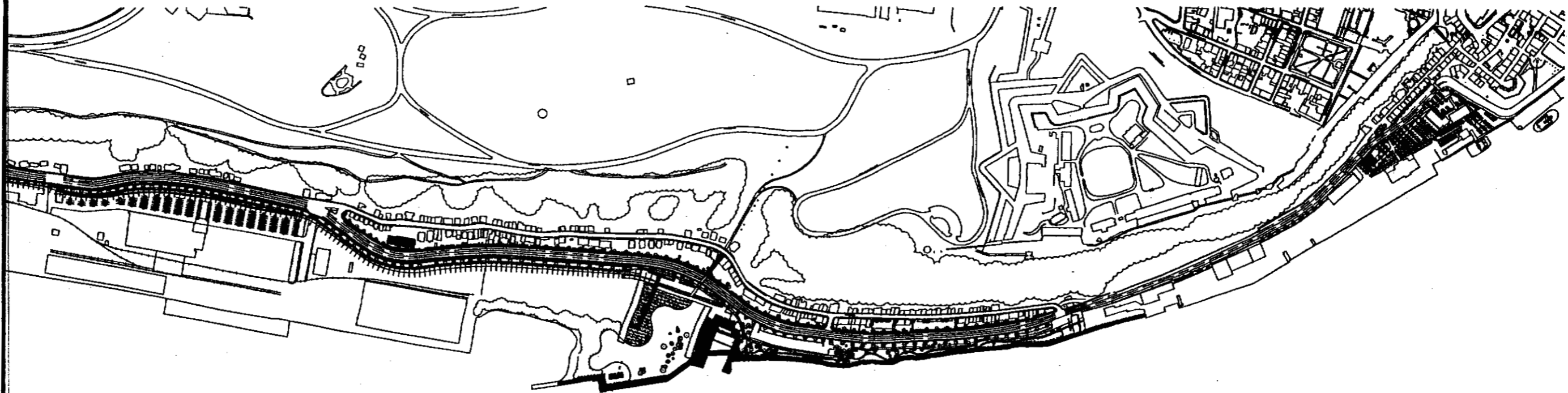
# LES ZONES DE DÉPLACEMENT DU BOULEVARD CHAMPLAIN





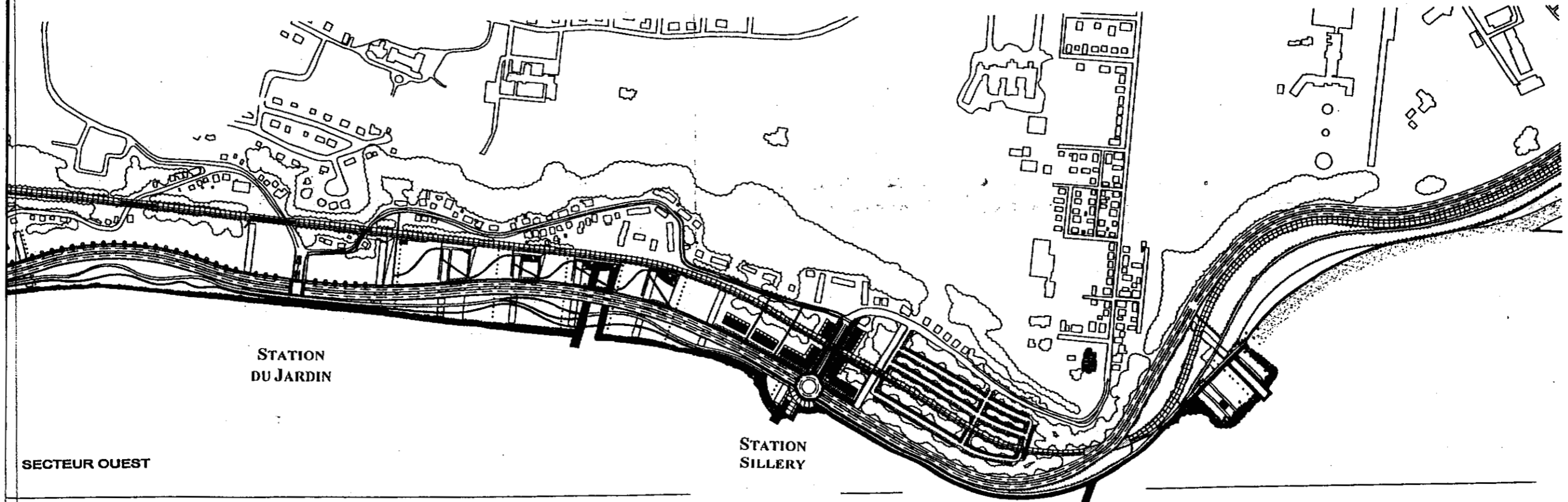
STATION  
DU FOULON

STATION  
VICTORIA



STATION DE  
LA GARDE

SECTEUR EST



STATION  
DU JARDIN

STATION  
SILLERY

SECTEUR OUEST

ITTORAL DE LA CAPITALE NATIONALE  
nt de la Promenade Samuel-De Champlain