



**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

Juillet 2003

Présenté par

la Commission de la capitale nationale du Québec

Le 10 novembre 2005

**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
Juillet 2003**

Afin de faciliter la compréhension de ce document, nous nous référons aux secteurs tels qu'identifiés au rapport, soit le pôle écologique à l'ouest et le pôle culturel à l'est de la zone d'étude.

Une modification s'adresse toutefois à l'ensemble du projet : c'est la réduction de la vitesse affichée qui devrait passer de 70 km/h à 60 km/h sur tout ce tronçon du boulevard. La vitesse de conception sera de 70 km/h.

Au chapitre des coûts, l'estimation des coûts en page 52 du rapport est modifiée de la façon suivante :

La Commission a obtenu du gouvernement un budget de 70,0 M\$ pour la réalisation du projet de la promenade Samuel-De Champlain incluant l'aménagement des secteurs écologique et du Jardin, la requalification du boulevard Champlain, la continuation de la piste cyclable du corridor du Littoral et les projets connexes. À ce budget, pourraient s'ajouter des contributions de différents partenaires; ce montant pourrait par conséquent évoluer selon les collaborations financières qui seront développées d'ici 2008.

Les coûts estimés de réalisation des aménagements prévus dans l'étude d'impact totalisent 44,8 M\$ et s'établissent comme suit :

- aménagement de chacun des secteurs de la promenade Samuel-De Champlain : 29,0 M\$

Secteur écologique	17,2 M\$
Secteur du Jardin	11,8 M\$

- réaménagement du boulevard Champlain : 15,8 M\$

Secteur écologique	4,9 M\$
Secteur du Jardin	10,9 M\$

Concernant l'échéancier, il est ajusté comme suit :

- Dépôt de l'étude d'impact dans sa version finale :
 - Octobre 2004
- Audiences publiques
 - 14 novembre 2005 (première phase),
12 décembre 2005 (deuxième phase)
- Recommandations du ministre de l'Environnement
 - Printemps 2006

- Réaménagement du boulevard Champlain :
Première phase terrassement
- Printemps – Été – Automne 2006
- Aménagement des deux secteurs – Piste cyclable et promenade
- 2007
- Plantations, gazonnement, inauguration
- Printemps – Été 2008

Enfin, 8 interventions modifiant l'étude d'impact originale ont été identifiées et sont présentées ci-après par pôle :

PÔLE ÉCOLOGIQUE DE LA STATION VICTORIA

1. Mesure auto-exécutoire d'atténuation de la 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.

2. Passerelle de la navette fluviale :

Le projet de la 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.

3. Carrefour giratoire :

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.

4. Le marais supérieur :

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.

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 d'un des anciens quais.

5. Chemin du Foulon :

Une boucle de virage située à l'extrémité du chemin du Foulon sera construite au sud du développement résidentiel, 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 des riverains.

PÔLE CULTUREL DE LA STATION DES JARDINS

6. Terrain de sport :

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. La perte des terrains sera compensée par l'aménagement de deux terrains gazonnés à l'ouest de la côte à Gignac, l'aménagement d'un bâtiment de services et d'une aire de stationnement.

7. Aménagement des jardins :

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.

8. Carrefour giratoire :

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.