

La promenade Samuel – De Champlain

**Étude d'impact sur l'environnement
Volet 1 : Secteur pont Pierre-Laporte – Côte de l'Église**

**Réponses aux questions et commentaires
du ministère de l'Environnement du Québec**

Dossier du ministère de l'Environnement : 3211-02-206

5 AVRIL 2004

MISE EN CONTEXTE

Le présent document contient les réponses aux questions et commentaires qui ont été adressés par le ministère de l'Environnement à la Commission de la capitale nationale du Québec, en janvier 2004, dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de mise en valeur des berges du Saint-Laurent, dans le secteur entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église, à Québec.

Les questions et commentaires ont porté sur le document suivant :

Genivar 2003. *Étude d'impact sur l'environnement Promenade Samuel-De Champlain. Volet 1 : Secteur pont Pierre-Laporte – côte de l'Église*. Rapport du Groupe conseil GENIVAR pour la Commission de la capitale nationale du Québec. 120 p. et annexes.

Il s'agit donc d'un addenda qui répond à chacune des questions et commentaires du ministère. Des polices de formats différents ont été employées pour distinguer les questions des réponses. De plus, une version corrigée du tableau 7.4 de l'étude d'impact est jointe à la suite des réponses, à [l'Annexe 1](#).

RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES

Modification du tracé entre les côtes du Verger et Gignac

Dans un premier temps, il est important de préciser que la recommandation de ne pas modifier le tracé du boulevard Champlain entre les côtes du Verger et Gignac a été acceptée par la Commission de la capitale nationale (Commission). Certaines sections du rapport doivent donc être modifiées afin d'y inclure la description du tracé retenu et les nouveaux impacts qui en découlent. Notons toutefois que les figures et plans concepts n'ont pour l'instant pas été mis à jour.

4.3.1.2 Tracé en plan et profil en long

Les paragraphes trois et quatre de cette section sont modifiées afin d'y lire :

« Entre le chaînage 2 + 500 et 3 + 350, le tracé proposé suivra le tracé existant. Les feux de circulation à l'intersection de la côte du Verger (chaînage 2 + 650) et à la côte à Gignac (chaînage 3 + 350) seront maintenus. »

7.2.1 Mesures d'atténuation particulières

En considérant le nouveau tracé du boulevard Champlain, les mesures d'atténuation et les impacts appréhendés sur les espaces récréatifs et sur le climat sonore ont été revus. Ainsi la mesure P2-1, concernant l'utilisation du sol, devra se lire comme suit :

« 1.-Les activités sportives et récréatives du parc du Foulon seront déplacées de façon permanente à l'intérieur de la zone d'étude. »

De même, la mesure P5 qui prévoit une mesure d'atténuation sur le climat sonore est supprimée.

7.3.2.2 Utilisation du sol et tenure des terres

La description de l'impact sur les espaces récréatifs en phase de construction devra se lire comme suit :

« La station du Jardin de la Promenade Samuel-De Champlain sera localisée à l'emplacement actuel du parc du Foulon. Ce dernier sera déplacé à l'intérieur de la zone d'étude entre la côte du Verger et la côte à Gignac (mesure P2.1).

L'intensité de l'impact dû au déplacement des équipements sportifs est jugée faible car la population locale pourra continuer de profiter des terrains de sport à proximité du parc actuel. De plus, la station du Jardin constituera un espace vert dont pourront bénéficier les résidants, bien qu'elle demeure un vaste jardin de sculptures qui pourra aussi

accueillir des expositions telles que les *Floralies internationales*. Considérant l'étendue locale de l'impact et sa durée permanente, l'importance de l'impact est qualifiée de moyenne. »

7.3.3 Climat sonore

Les répercussions sur le climat sonore du nouveau tracé du boulevard Champlain entre les côtes du Verger et Gignac sont discutées dans le présent document à la section 5.5.

1. COMMENTAIRE GÉNÉRAL

La description du projet proposé est générale et ne permet pas de comprendre tous les aménagements proposés. Une description plus détaillée et plus précise des aménagements est requise. De plus, certains éléments sont cartographiés à une échelle inappropriée, ce qui ne permet pas d'en saisir tous les détails. Plusieurs questions présentées plus loin découlent de cette situation. Par exemple, toutes les intersections du projet devraient faire l'objet d'illustrations plus détaillées permettant de visualiser le nombre de voies, les mouvements de circulation, les aménagements pour piétons et cyclistes.

Réponse

Bien que des plans préliminaires du boulevard Champlain, produits afin de faire la vérification technique du concept d'aménagement¹, permettent déjà de visualiser à une échelle acceptable le nombre de voies, les mouvements de circulation et les aménagements pour cyclistes et piétons, toutes informations plus précises ne seront présentées au ministère de l'Environnement que lors de la conception des plans et devis de la promenade Samuel – De Champlain. Les intersections, en particulier, feront alors l'objet d'illustrations plus détaillées. Toutefois, les plans préliminaires que la Commission a déjà en main sont annexés au présent addenda.

¹ Rapport d'étude. Mise en valeur du littoral de la capitale nationale du Québec. Vérification technique du concept d'aménagement et de design urbain pour le secteur Champlain. (Décembre 2002) Consortium Gauthier, Daoust, Lestage inc.- Williams Asselin Ackaoui –Option aménagement – GÉNIVAR / SNC-Lavalin 130 pages +annexes.

Note : Ce document sera mis en disponibilité pour consultation.

2. DESCRIPTION DU MILIEU

2.1 Milieu humain

L'étude d'impact mentionne à la page 14 que la falaise de Québec est très sensible aux éboulements et aux glissements de terrain. Est-ce que des zones ont été identifiées comme zones de contrainte (par différents outils d'aménagement et d'urbanisme ou d'autres documents applicables)? Dans une perspective d'utilisation publique de certains secteurs, par exemple le boisé Irving, comment cette contrainte potentielle a-t-elle été prise en compte dans la conception du projet?

Réponse

Aucun aménagement de la Promenade Samuel – De Champlain ne sera réalisé dans une zone sensible aux éboulements et aux glissements de terrain. La Direction de la gestion des immeubles de la Ville de Québec a transmis à la Commission les fiches descriptives de la falaise et les relevés récents d'éboulis rocheux dans ce secteur. En ce qui concerne le boisé Irving, on y accédera par le chemin actuel dans la côte Ross et par un sentier que l'on utilisait d'ailleurs bien avant la construction du boulevard Champlain. Il est prévu que le plan d'aménagement du boisé Irving se réalise ce printemps 2004 et une copie du plan sera transmise au ministère de l'Environnement.

L'étude mentionne à la page 21 que plusieurs acquisitions de terrains non construits sont conclues alors que d'autres sont à être complétées. De plus, les feuillets 1 et 2 de l'annexe 1 portant sur les grandes propriétés publiques et privées illustrent la situation en date de juillet 2003. Étant essentiel à la réalisation du concept du projet, quel est l'état d'avancement pour l'acquisition des propriétés de Pétroles Irving inc.? Est-ce qu'il y a d'autres propriétés à acquérir par la commission pour la réalisation du projet?

Réponse

Mises à part celles de la Société Irving, toutes les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet sont complétées. Irving a signifié à la Commission qu'elle annulait l'offre d'achat convenue entre les deux parties. La Commission entend d'abord s'enquérir auprès d'Irving pour connaître la justification de son geste, puis procéder à la caractérisation des terrains où l'on prévoit aménager le marais, et enfin, si elle le juge opportun, proposera à Irving une nouvelle avenue de règlement pour acquérir, dans une première phase, les terrains de la station Victoria.

Existe-t-il des lots vacants dans le territoire à l'étude? Si oui, sont-ils constructibles? Quelles sont les perspectives en matière de construction résidentielle dans ce secteur?

Réponse

Les lots vacants constructibles et de dimension respectable ont tous été acquis par la Commission afin que la plaine littorale devienne, autant que possible, un vaste espace public au bénéfice de la population. Tant et aussi longtemps que la mise en réserve imposée par la Commission sera en vigueur, les possibilités de construction résidentielle se limitent à de petites parcelles vacantes sur le chemin du Foulon.

Quelles sont les contraintes imposées par le PIIA (Plan d'implantation et d'intégration architecturale) afin d'harmoniser l'architecture dans le secteur concerné?

Réponse

Le dernier paragraphe de la description des conditions actuelles de la section 7.3.2.1 Affectation du territoire, est remplacé par les paragraphes suivants :

« La délivrance d'un permis de construction, d'un permis de lotissement et d'un certificat d'autorisation est assujettie à la procédure du règlement relatif au PIIA. Ce dernier a pour but d'analyser les travaux ou interventions sur le territoire en fonction de critères généraux concernant la topographie, le parcellaire, les perspectives visuelles et les paysages, les bâtiments principaux, les bâtiments secondaires, l'aménagement du site et l'affichage. Plus d'une trentaine de critères servent à l'analyse. Parmi ceux-ci nommons entre autres :

- Préserver, lors de toute construction ou aménagement, les perspectives visuelles significatives en conservant, en particulier, un contact visuel sur le fleuve et/ou sur la falaise;
- Contribuer à la consolidation et l'enrichissement du patrimoine et de la qualité de l'ensemble architectural dans lequel le projet s'inscrit;
- Mettre en valeur les bâtiments reconnus d'intérêt patrimonial en assurant une protection des ouvertures visuelles dans la cour avant, (...). Toute nouvelle construction voisine d'un bâtiment d'intérêt doit respecter le gabarit de celui-ci et ne doit pas affecter la perception à partir de la rue;
- Assurer un aménagement du site qui s'harmonise et met en valeur d'architecture des bâtiments et le voisinage.

Les projets prévus dans le secteur du chemin du Foulon est et ouest doivent, en plus des critères généraux, reconnaître la sinuosité du parcours d'origine du chemin du foulon en contribuant au renforcement de son caractère et en assurant une implantation et une orientation des bâtiments en fonction de son tracé irrégulier.

Le boulevard Champlain et ses abords fait partie du secteur « autres secteurs » de la municipalité. Les critères d'analyse spécifiques au boulevard Champlain et applicables à notre zone d'étude sont :

- Faire en sorte que les constructions ou les aménagements prévus entre le boulevard Champlain et la voie ferrée réduisent l'impact visuel du remblai de cette dernière;
- Privilégier, en bordure immédiate du fleuve dans le respect des dispositions du Règlement de zonage numéro 950, des constructions ou des aménagements en relation avec la vocation maritime du lieu.

Le projet de la promenade Samuel-De Champlain devra être soumis à la procédure du PIIA en vue d'obtenir les permis nécessaires à sa réalisation. Par ailleurs, à l'observation des plus récentes constructions domiciliaires dans le secteur, notamment à l'intersection de la côte à Gignac et du chemin du Foulon, on constate que le P.I.I.A. en force n'impose pas de réelles contraintes pour harmoniser l'architecture.

Quels sont les impacts sur l'arrondissement historique de Sillery?

Réponse

Les impacts sur l'arrondissement historique de Sillery ont été traités à la section 7.3.2.5 de l'étude d'impact et présentés au tableau 7.4 dans la section Territoire d'intérêt. Dans les faits, les impacts du projet sur l'arrondissement historique de Sillery seront essentiellement une amélioration de l'accessibilité pour le public aux sites archéologiques reconnus.

Est-ce que la commission a l'intention d'acquiescer les superficies nécessaires à la réalisation du concept du projet localisées à l'est de la côte à Gignac et qui sont la propriété de la Ville de Québec? Sinon, quel type d'entente est prévu?

Réponse

La Commission n'a pas l'intention d'acquiescer les terrains appartenant à la Ville de Québec à l'est de la côte à Gignac, mais plutôt d'adresser à la Ville une demande d'autorisation d'aménager le terrain conformément aux plans d'aménagement de la Promenade Samuel – De Champlain, lesquels auront préalablement été approuvés par la Ville et le ministère des Transports.

La description des caractéristiques démographiques et économiques présentée à la section 2.2.2.2 est générale et comporte peu de précisions sur la zone d'étude. Cette population est concernée directement par le projet. Quelle est la population résidant entre le boulevard Champlain et la falaise, soit le nombre de personnes et de ménages? Si on inclut les secteurs situés directement en bordure du plateau en haut de la falaise, à combien se chiffre cette population?

Réponse

Le nombre de logements reflète le nombre de ménage sur un territoire. Ainsi entre le boulevard Champlain et la falaise, à l'intérieur de la zone d'étude, on dénombre 287 logements. En considérant un nombre moyen de 2 personnes par ménage² on peut estimer la population résidant dans la zone d'étude à 574 habitants.

La subdivision de recensement « 100 » de la région métropolitaine de Québec, définies par Statistique Canada, correspond au territoire compris entre le fleuve et la falaise, depuis les ponts jusqu'à la côte Gilmour, et le territoire en haut de la falaise entre la côte du Verger et la côte de l'Église. La population comprise à l'intérieur de cette subdivision se chiffre en 2001 à 1 875 soit 1,9 % de moins qu'en 1996 (1 911). Le nombre de ménage en 2001 est quant à lui de l'ordre de 835.

La planification locale et régionale est encadrée par les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec et les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. L'étude d'impact devrait préciser sous quels aspects le projet s'intègre et se conforme aux orientations gouvernementales.

Réponse

Le projet de la Promenade Samuel – De Champlain se conforme aux Orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (Décembre 2002). Non seulement on y mentionne que la Commission de la capitale nationale du Québec a produit, au profit de tous les intervenants de la région, le rapport intitulé Mise en valeur du littoral de l'agglomération de la Capitale nationale du Québec : Élaboration d'un cadre d'analyse régional, mais il est aussi clairement spécifier que la Commission entend piloter la réalisation de la promenade Samuel – De Champlain (p.12).

Au cours de l'année 2003, la Ville de Québec a entrepris une démarche qui mènera, à l'élaboration du Plan stratégique de la Ville de Québec puis à la réalisation du Plan directeur d'aménagement et de développement en 2004. Quelles sont les mesures prises ou prévues afin d'assurer la cohérence entre la réalisation du projet et ces démarches de la Ville de Québec?

Réponse

D'abord, un représentant de la Ville de Québec a siégé au comité de suivi du concept d'aménagement et un autre au comité de suivi de l'évaluation environnementale de la promenade Samuel – De Champlain, ceci pour nous assurés que la Ville soit bien au

² Le nombre moyen de personnes par ménage correspond à celui de la subdivision de recensement, à laquelle appartient le territoire d'étude, selon le recensement 2001 de Statistique Canada.

fait des tenants et aboutissants du projet. Aussi, le rapport de consultation publique UNE VISION POUR QUÉBEC – L’AVENIR MAINTENANT (Décembre 2003) confirme la pertinence du projet : « Plusieurs citoyennes et citoyens soulignent l’importance de favoriser l’accessibilité aux cours d’eau, non seulement à la baie de Beauport, mais également aux plans d’eau qui se trouvent au centre-ville comme le bassin Louise, la rivière Saint-Charles, l’anse aux Foulons et les quais aux abords du fleuve Saint-Laurent... Les abords de ces plans d’eau doivent également être aménagés de parcs et d’arbres pour qu’ils deviennent des lieux de repos plus attrayants » (p.12).

2.2 Milieu biologique

1. *L’étude mentionne à la page 18 une liste d’espèces de poissons pour les étages médiolittoral et infralittoral. Cette liste est à vérifier car les espèces les plus susceptibles d’être retrouvées dans ce secteur du fleuve sont la barbue de rivière, la perchaude, le meunier rouge, le doré jaune, l’achigan à petite bouche et le grand corégone.*

Réponse

La liste des espèces fournie dans l’étude d’impact relativement aux espèces de poisson présentes dans les étages médiolittoral et infralittoral provient de la cartographie des habitats potentiels de fraie (Annexe 2, figure 21) et d’alevinage (Annexe 3, figure 22) d’une synthèse des connaissances sur les communautés biologiques du secteur Québec-Lévis (Mousseau P. et A. Armellin, 1995)³. Toutefois, une consultation effectuée auprès du seul pêcheur commercial (M. Joseph Paquet) opérant trois pêches à fascine dans le secteur mentionne effectivement la présence en abondance des espèces suivantes :

- grand brochet;
- perchaude;
- éperlan arc-en-ciel;
- doré jaune;
- barbue de rivière;
- barbotte;
- anguille d’Amérique;
- meunier rouge;
- meunier noir;
- crapet-soleil.

Quant au grand corégone, M. Paquet mentionne qu’il se retrouve en abondance moyenne et qu’il a diminué depuis les deux dernières années (2001), et qu’il capture périodiquement une bonne abondance de gaspareau (sardine) à la seine. Enfin,

³ Mousseau P. et A. Armellin, 1995. *Synthèse des connaissances sur les communautés biologiques du secteur d’étude Québec-Lévis*. Environnement Canada – région du Québec, Conservation de l’environnement, Centre Saint-Laurent. Rapport technique. Zone d’intervention prioritaire 14. 220 pages.

concernant l'achigan à petite bouche, une grande abondance de cette espèce se retrouve dans les captures enregistrées par l'Aquarium de Québec de 1990 à 2000 (voir Annexe 4, tableau 2).

2. *L'information présentée sur les espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées, ou prioritaires selon Saint-Laurent Vision 2000, devra être revue pour véhiculer une information complète et à jour. La liste des espèces prioritaires présentée à la section 1.6 de l'annexe 4 ne concorde pas avec la liste de l'annexe 4.4.*

Réponse

Après révision de la liste partielle des espèces de poissons signalées dans la zone d'étude (annexe 4.4) de l'étude d'impact dont la source est Mousseau et Armellin (1995), les espèces prioritaires mentionnées dans cette liste selon le plan d'action Saint-Laurent Vision 2000 (Bouchard et Millet, 1993) sont :

- esturgeon jaune;
- esturgeon noir;
- anguille d'Amérique;
- alose savoureuse;
- poulamon Atlantique;
- bar rayé.

Nous n'avons pas en main la mise à jour de cette liste.

3. *Par ailleurs, la liste des espèces menacées et vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées présentée à l'annexe 4.8 doit être mise à jour : l'épervier de Cooper a été retiré de la liste des espèces susceptibles d'être désignées alors que le faucon pèlerin est maintenant une espèce désignée vulnérable.*

Réponse

La liste des espèces menacées et vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées présentée à l'annexe 4.8 de l'étude d'impact a été mise à jour. L'épervier de Cooper a été retiré de la liste des espèces susceptibles d'être désignées. Par contre, le petit blongios, l'éperlan arc-en-ciel (population du sud de l'estuaire du Saint-Laurent), l'esturgeon noir et l'esturgeon jaune sont devenues des espèces susceptibles d'être désignées. Enfin, le faucon pèlerin et l'alose savoureuse sont maintenant des espèces désignées vulnérables.

3. CONSULTATIONS PUBLIQUES

L'étude d'impact fait état de consultations publiques qui ont été tenues en 2002 au sujet du concept d'aménagement et de design urbain auprès des organismes qui ont déposé des mémoires lors de la consultation de 2000 et auprès de la population locale. Afin de compléter le portrait, il serait intéressant de présenter une synthèse des consultations qui ont eu lieu en 2002. Si un document présentant le compte rendu de la consultation de 2002 existe, il serait utile de le présenter. Sinon, l'étude d'impact pourrait contenir une synthèse de ces consultations.

Réponse

Tel que le ministère de l'Environnement le mentionne : « ...la Commission a fait des efforts importants de consultation du public ». La teneur du rapport du bureau de la consultation publique La promenade Samuel-de-Champlain - Les Québécois veulent renouer avec leur fleuve, lequel a largement inspiré le concept d'aménagement, ainsi que les séances de présentation du concept à tous les organismes concernés et à la population locale en sont des exemples éloquentes.

Aussi, la Commission invitait en mars 2003 les organismes qui s'étaient prononcés lors de la consultation publique *Redonner le fleuve aux Québécois* à commenter le concept d'aménagement de la promenade Samuel – De Champlain. Cet exercice avait pour but de statuer sur un concept d'aménagement définitif répondant aux recommandations du rapport produit à la suite de la consultation publique. Vingt-deux organismes ont répondu à l'invitation (Voir la lettre d'invitation, la liste des participants et le programme des rencontres à l'Annexe 5) et deux d'entre eux, le Conseil des monuments et sites du Québec et Vivre en ville ont émis des commentaires par écrit. À notre lecture de ces deux documents présentés en annexe, la seule recommandation qui concerne le tronçon ouest, entre les ponts et la côte de l'Église, est celle voulant qu'un lien soit créé entre le projet et l'Aquarium du Québec.

L'étude fait état d'une présentation publique du concept d'aménagement au Musée de la civilisation en 2002. Combien de personnes ont pu voir le concept? Les commentaires de la population ont-ils été recueillis? Si oui, il serait intéressant d'en présenter une synthèse.

Réponse

La présentation publique du projet au Musée de la Civilisation a essentiellement consisté en une conférence de presse du premier ministre Bernard Landry, le 26 juin 2002, suivie d'une exposition des maquettes du projet durant une semaine dans le hall du musée. Les commentaires spontanés du public et la couverture médiatique furent nettement en faveur du projet (Voir Commentaires du public et Revue de presse de La promenade Samuel – De Champlain à l'Annexe 6).

Par ailleurs, le compte-rendu de la séance d'information publique tenue le 7 novembre 2002 à l'église Notre-Dame-de-la-Garde auprès de la population locale apparaît à

l'Annexe 7. En ce qui concerne le tronçon à l'ouest de la côte de l'Église, les résidants ont signifié les souhaits que les terrains de jeu soient conservés et que la décontamination soit assumée par les pollueurs plutôt que par le gouvernement.

Enfin, suite à une conférence donnée le 5 novembre 2002, le conseil exécutif et le conseil d'administration du club de tennis Montcalm ont voté à l'unanimité en faveur de l'exécution de la promenade Samuel – De Champlain.

4. DESCRIPTION DU PROJET

L'étude d'impact doit préciser davantage le concept de redonner le littoral du fleuve Saint-Laurent aux Québécois. En d'autres termes, à qui s'adresse le projet? Une clientèle régionale, mais également à la clientèle locale? L'étude doit davantage préciser les clientèles qui sont ciblées par son projet.

Réponse

❖ Précisions sur le concept de « redonner le fleuve aux Québécois »

La façon la plus efficace de « redonner le fleuve aux Québécois », c'est d'amener la population de l'agglomération de Québec et ses visiteurs à se réapproprier les berges pour la pratique d'activités de plein air ou la contemplation en toutes saisons. Il faut les rendre amoureux du fleuve, fascinés par la vie et les activités qui s'y déroulent. Ils découvriront ainsi la vraie nature de Québec, ville maritime et nordique entre fleuve et falaise. Les repères géographiques et historiques constituent la pierre d'assise du tourisme dans la capitale nationale. L'aménagement des berges du Saint-Laurent à des fins récréatives et touristiques est une intervention incontournable pour mettre la région de Québec en valeur.

Afin de réaménager les berges à des fins publiques, la Commission s'est inspirée de l'histoire et du génie du site puis s'est appuyée sur la volonté de la population ainsi que sur les travaux de planification antérieurs.

S'inspirer de l'histoire et du génie du site

Le réaménagement urbain trouve son essence première dans l'histoire. Pour y parvenir dans son projet de restauration du front fluvial de la capitale, la Commission fait place à la nature et intègre les traces des différentes activités humaines qui ont façonné ce lieu; elle cherche à dévoiler l'histoire du site pour donner un sens à ses interventions.

Prendre appui sur la volonté de la population et les travaux antérieurs

Pour susciter l'adhésion générale, la Commission estime que le projet de mise en valeur du littoral devra avant tout répondre aux besoins de la population locale et aux aspirations des organismes du milieu. Aussi, le concept global conçu dans le respect

des compétences de chacun, pensons notamment au ministère des Transports et à la Ville de Québec, intégrera les interventions et projets de ses partenaires.

Les actions du gouvernement en matière d'aménagement urbain ont aujourd'hui un dénominateur commun: le développement durable. Par ailleurs, les principales orientations provenant du milieu municipal se retrouvent dans le projet de schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Québec et dans le plan directeur de la Ville de Québec. Aussi, la population a exprimé ses désirs concernant les types d'accès au fleuve lors de la consultation publique Redonner le fleuve aux Québécois: le vélo, le patin, la pêche, la baignade, le canotage et la promenade sont parmi les activités populaires les plus recherchées.

❖ Les clientèles visées

De par son envergure, la promenade Samuel De Champlain s'adresse autant à la population locale, aux résidents de toute l'agglomération de Québec et aux visiteurs de la région de la Capitale-Nationale.

Les clientèles visées sont tout d'abord les résidents qui habitent au pied et au sommet de la falaise pour qui la requalification du boulevard Champlain sera bénéfique en termes de paysage, d'espaces verts, d'ambiance sonore et de qualité de vie en général, sans compter les bénéfices économiques pour les propriétaires. Ce sont aussi les nombreux utilisateurs du boulevard qui pourront à la fois bénéficier d'une voie d'accès efficace à la colline Parlementaire et d'un parcours agréable qui les invitera désormais à prendre une pause. Enfin, les cyclistes, patineurs, photographes, marcheurs et pêcheurs seront nombreux à bénéficier des aménagements qui leur sont destinés.

La falaise qui borde le littoral du fleuve est un obstacle pour la circulation, mais les chemins de « côtes » établissent un lien entre le plateau et le fleuve. Or, il n'est pas fait mention dans l'étude de l'importance de ces liens de communication. L'essentiel du projet porte sur le boulevard Champlain qui est une liaison routière importante entre le centre-ville et les banlieues, mais le projet doit aussi considérer l'intégration des communautés implantées en haut et en bas de la falaise. Le projet proposé devrait permettre de dynamiser les aspects de la vie urbaine située en bordure du littoral du Saint-Laurent. L'étude doit donc traiter de l'interconnexion entre les communautés qui longent la falaise afin de satisfaire autant la pérennité dans l'utilisation des équipements que de l'aspect symbolique dans une esthétique des paysages.

Réponse

Il faut d'abord se rappeler que la côte Ross, la côte du Verger, la côte Gignac et la côte de l'Église sont déjà quatre voies d'accès qui suffisent pour que la population du sommet ait facilement accès à la promenade. De plus, le projet inclut l'implantation d'une piste multifonctionnelle jusqu'à l'aquarium du Québec et d'un lien piéton avec le boisé Irving qui sera rendu facilement accessible pour les résidents du sommet.

D'autres liens verticaux pourront s'ajouter lors de la création du sentier de la falaise qui reliera le domaine Cataraqui au parc des Champs-de-Bataille. Les aménagements dans la falaise devront toutefois être conçus en fonction de la fragilité du milieu.

De même, l'étude doit préciser les orientations et les finalités du concept d'aménagement du pôle du Jardin afin de préciser la portée de cet aménagement pour la vocation récréative et touristique, régionale et locale.

Réponse

Les précisions concernant le pôle du Jardin s'insèrent à la section 4.3.3.2 à la suite du premier paragraphe.

« Le pôle de la station du Jardin se veut une aventure paysagère avant-gardiste. Il s'adressera aux automobilistes qui en apercevront les grandes lignes transversales depuis le boulevard Champlain et aux utilisateurs de la promenade Samuel-De Champlain, visiteurs et résidents, qui pourront habiter et explorer les lieux.

Dans un premier temps, les sculptures transversales au boulevard Champlain permettront de ponctuer et de caractériser le mouvement des automobilistes en renouvelant les vues et l'intérêt du parcours. Les brise-vent permettront quant à eux de marquer les grands axes transversaux qui se raccordent au boulevard, rythmant les déplacements et supportant un renouvellement des vues sur le paysage.

Au niveau du visiteur, le pôle du jardin se veut un lien entre l'échelle grandiose du littoral et les activités à l'échelle humaine. Certains jardins seront développés sur les traces des vieux quais et du rivage originel, alors que d'autres seront conçus autour d'aménagements événementiels et éphémères (floralies extérieures) ou encore en établissant des liens fonctionnels et esthétiques avec des composantes anciennes telles que la maison des Jésuites (Consortium 2002a). »

4.1 Caractéristiques des aménagements existants

L'étude d'impact fait référence, à la page 32, à un document produit par le MTQ suite aux consultations publiques de 2000⁴. Les données et les analyses qui sont présentées dans cette étude sont-elles à jour? Si des données plus récentes que ce document sont disponibles, elles devraient être présentées et incluses dans l'étude d'impact. La description de la situation de la sécurité couvre la période 1997-1999. Si des données plus récentes sont disponibles, elles devraient être présentées.

⁴ Ministère des transports du Québec. 2000. Boulevard Champlain – complément d'information, 37 p.

Réponse

L'année 2000 a servi d'année de référence puisque le ministère des Transports y a effectué un relevé à toutes les intersections du tronçon du boulevard Champlain à l'étude. Rien n'indique qu'un changement majeur, en matière de circulation automobile ou de camionnage, aurait fait en sorte que les données recueillies en 2000 ne soient plus valables aujourd'hui. Aussi, la situation actuelle de la sécurité du boulevard Champlain serait normalement comparable à celle décrite en 1997-1999.

Afin d'avoir une estimation de la réserve de capacité du boulevard, quel est l'horizon temporel pour atteindre une situation de congestion pour le boulevard actuel et pour le boulevard réaménagé?

Réponse

Dans le cadre de la vérification technique du concept d'aménagement du boulevard Champlain, il est déterminé qu'au point de vue de la circulation, la portion du boulevard Champlain compris à l'intérieur de la zone d'étude, ne présentent pas de problèmes de capacité jusqu'en 2021. Rappelons que les interventions proposées découlent principalement d'un plan d'aménagement urbain. Pour le boulevard projeté, le niveau de service demeure également acceptable jusqu'à l'horizon 2021.

Par ailleurs, quel est le niveau de service de la côte de l'Église lorsque la côte Gilmour est fermée?

Réponse

Soulignons d'abord que la côte de l'Église et son intersection avec le boulevard Champlain ne sont pas comprise à l'intérieur de la zone d'étude. En période hivernale les débits de virage à gauche de la côte Gilmour se déplacent principalement à la côte de l'Église. Le niveau de service à ce carrefour se détériore pour atteindre le niveau D.

Quelle est la situation du transport en commun dans la zone d'étude (circuits, fréquence, achalandage, arrêts, etc.)?

Réponse

Le circuit #16 (Annexe 8) circule dans la zone d'étude. Il emprunte la côte de l'Église, le chemin du Foulon et remonte vers la haute-ville par la côte à Gignac. À l'extérieur des heures de pointes les autobus empruntent le boulevard Champlain entre la côte à Gignac et la côte du Verger pour revenir à la côte à Gignac par le chemin du Foulon.

La fréquence du service d'autobus est de un autobus au 30 minutes en périodes de pointe et d'un à l'heure en période hors pointe. Le service est disponible de 6h45 à 22h45.

Avant la réalisation du projet de train panoramique évoqué dans l'étude, quelles mesures sont prévues afin de permettre l'accès aux pôles Victoria et Du Jardin par transport en commun?

Réponse

La division des transports de la Ville de Québec étant associée de près à la mise en place du projet, le Réseau de transport de la capitale aura en main toutes les informations nécessaires pour juger elle-même si des modifications devront être apportées à ses circuits, et notamment sur le circuit no 16 qui utilise à l'occasion le boulevard Champlain entre les côtes Gignac et du Verger.

4.2 Description et analyse des variantes

Deux variantes du projet sont présentées à la page 35 de l'étude. L'initiateur a-t-il étudié une autre variante avec trois carrefours giratoires? Quels sont les arguments qui expliquent l'absence de ce type d'intersection au pied des côtes à Gignac et du Verger? En particulier à l'intersection avec la côte à Gignac où l'espace disponible semble permettre ce type d'intersection.

À l'inverse, pourquoi des feux de circulation ne sont-ils pas prévus pour toutes les intersections du tronçon à l'étude? L'initiateur a-t-il considéré également la fermeture de certaines intersections, par exemple, le chemin du Foulon face au quai Irving, la côte du Verger ou la côte à Gignac? Quels en seraient les principaux avantages et inconvénients, notamment sur la circulation, l'environnement et le concept de promenade?

Réponse

La vérification technique du concept d'aménagement et de design pour le secteur Champlain (Consortium, 2002) est basé sur l'analyse d'un tracé recommandé par le ministère des Transport (MTQ) et optimisé en fonction des normes du MTQ. Quant au mode de contrôle des intersections, la variante avec trois carrefours giratoires n'a pas été étudiée dans le cadre de ce projet.

Les principales raisons qui ont motivé le choix d'implanter un carrefour giratoire sont la réduction de la vitesse des conducteurs, l'augmentation de la sécurité et l'accroissement de l'écoulement de la circulation. Toutefois, compte tenu que ce type d'aménagement est relativement récent il n'a pas été retenu pour chaque intersection.

En ce qui concerne l'intersection du chemin du Foulon, face au quai Irving, la figure 4.2 montre la superposition des tracés existant et projeté. La figure 4.4 montre, quant à elle, le concept d'aménagement proposé. On peut y constater que le chemin du Foulon à l'intersection de la côte Ross laisse place au boulevard Champlain. Seul un accès aux deux résidences et à au terrain de stationnement est maintenu depuis le boulevard Champlain en face du quai Irving.

Enfin, l'option de fermer les intersections des côtes du Verger et à Gignac n'a pas été retenue puisque ces côtes sont nécessaire à l'écoulement de la circulation en provenance ou en direction du sommet de la falaise. Elles permettent également de limiter la circulation sur le chemin du Foulon, qui est, rappelons-le, une voie de circulation locale.

Quels seraient les avantages et inconvénients de limiter la vitesse sur le boulevard à 50 km/h, notamment sur la circulation, l'environnement et le concept de promenade?

Réponse

Le boulevard Champlain est une route régionale, géré par le MTQ. Elle est identifiée au plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec comme une « voie d'accès à la capitale nationale et aux équipements de transport stratégiques ». La limite de vitesse a été établie à 70 km/h par le MTQ entre le pont Pierre-Laporte jusqu'à la côte de l'Église afin de maintenir la fluidité de la circulation et parce qu'elle constitue une voie de desserte pour le secteur portuaire de l'anse du Foulon.

4.3 Description des aménagements proposés

Boulevard

La figure 4.2 de l'étude d'impact présente le projet de réaménagement du boulevard Champlain entre les chaînages 0+000 et 4+200. Quels travaux sont prévus entre les chaînages 0 +000 et 1+600? Aux extrémités du projet, comment se fera la transition entre des configurations routières différentes? Si cela est pertinent, l'étude doit illustrer les zones de transition et présenter les mesures particulières qui sont prévues, par exemple des plantations ou de la signalisation.

On mentionne au premier paragraphe de la section 4.3.1.3 que les voies de circulation seront délimitées par des trottoirs de béton. Quelle est l'utilité de la présence d'un trottoir du côté nord des voies? Quel est l'impact sur la sécurité de la présence des deux trottoirs? De même, il est précisé qu'une traverse avec feu de circulation sur demande sera aménagée à l'extérieur du carrefour giratoire. Est-ce la meilleure solution? Quels sont les avantages et inconvénients d'un tunnel ou d'une passerelle?

L'étude doit présenter le profil en travers de la piste multifonctionnelle comme la figure 4.3 présente le même profil pour le nouveau boulevard.

Réponse

Boulevard

Le détail des travaux 0+000 et 1+600, essentiellement de l'aménagement paysager et

du nouveau mobilier urbain, ne sera connu avec précision que lors de la production des plans et devis. Les mesures particulières de transition entre le boulevard dans sa configuration actuelle et la promenade urbaine avec stationnement en rive du côté sud, se feront conformément aux exigences du ministère des Transports. Le profil du boulevard Champlain, en ligne droite sur terrain plat, ne pose aucun problème pour la mise en place d'une zone de transition sécuritaire entre le chaînage 1+200 et 1+600.

Des trottoirs de béton délimiteront les aires de stationnement du côté sud. Lors de la production des plans et devis, des trottoirs pourraient également apparaître du nord, mais uniquement aux intersections et si leur présence ne vient pas mettre en cause la sécurité des usagers.

Selon la Vérification technique du concept d'aménagement et de design urbain pour le secteur Champlain (Gauthier, Daoust, Lestage inc. Williams Asselin Ackaoui, Option aménagement et Génivar / SNC-Lavalin, Décembre 2002), la traverse avec feu de circulation à l'extérieur du carrefour giratoire de la côte Ross serait la solution à privilégier pour des raisons de sécurité : « Les tunnels demeurent des endroits propices à toutes sortes d'agression et l'expérience étrangère démontre que les usagers sont parfois réticents à utiliser ce type de lien. » (p.76).

Le profil de la piste multifonctionnelle a été ajouté à celui du nouveau boulevard (figure 4.3). Aussi, la largeur du trottoir a été corrigé à deux mètres plutôt que 1,5 mètre tel qu'il apparaissait sur la coupe initiale. (Voir Coupe du boulevard et de la piste multifonctionnelle à l'Annexe 9).

À la page 47, l'étude parle de deux stationnements de 30 et 40 places. Pourtant, la figure 4.4 montre que le stationnement de 40 places situé près du quai Irving possède une plus petite surface que le premier stationnement. Comment s'explique cette apparente contradiction? Combien de places de stationnement sont prévues en bordure du boulevard Champlain?

Réponse

Le nombre de places de stationnement pour chacun des stationnement a été révisé en cours de projet. La figure 4.4. n'a toutefois pas été modifiée puisqu'il s'agit d'un plan conceptuel. L'aire de stationnement située à proximité du quai Irving comprendra 40 espaces de stationnement et celle à l'intersection de la côte Ross, 30 espaces.

En bordure du fleuve on estime à 225 le nombre d'espaces de stationnement entre la côte Ross et l'extrémité est de la zone d'étude. Notons que ce chiffre est approximatif et que le nombre exact sera déterminé lors de la conception des plans et devis.

Carrefour giratoire

Les carrefours giratoires sont des éléments d'infrastructure routière relativement rares au Québec. À preuve, le ministère des Transports lançait en octobre 2002 un guide sur les

carrefours giratoires dans le cadre d'un colloque tenu sur ce thème par l'Association québécoise du transport et des routes⁵. Ce concept est exploité en Europe et son application serait en croissance en Amérique du Nord. Un caractère de nouveauté entoure donc la réalisation d'un carrefour giratoire dans le cadre du projet proposé.

Quels sont les principaux avantages et inconvénients des carrefours giratoires (faire un bref état des connaissances et des pratiques sur ce type d'aménagement à partir de la littérature, des expériences québécoises, canadiennes ou étrangères)? Compte tenu du caractère encore peu usuel de ce type d'aménagement dans le paysage routier québécois, des mesures sont-elles prévues afin d'en faciliter l'intégration et la mise en œuvre, par exemple : sensibilisation, information, aménagement graduel, signalisation, relevés et observations?

Réponse

L'annexe B de la l'étude de la vérification technique du concept d'aménagement et de design pour le secteur Champlain (Consortium, 2002b) présente la synthèse des recherches concernant les carrefours giratoires. Cette synthèse est intégrée à l'Annexe 10 du présent document.

La mesure d'atténuation particulière P1-2 prévoit l'implantation d'une signalisation appropriée à l'approche du carrefour giratoire. En plus de cette mesure sont ajoutées les mesures suivantes :

- Aménagement de passage piétons/cyclistes à niveau et à l'extérieur des carrefours giratoires au moyen de feux de circulation à demande (P1-4);
- Implantation d'un panneau « Préparez-vous à arrêter » avec feux clignotants installés aux traverses de piétons/cyclistes (P1-5);
- Implantation de panneaux de signalisation de danger installés aux approches des carrefours giratoires pour indiquer le changement de vitesse à effectuer (P1-6);
- Mise en place d'une campagne d'information et de sensibilisation sur l'utilisation des carrefours giratoires (P1-7).

De plus, un programme de suivi sera mis en place afin de valider le bon fonctionnement du carrefour giratoire et des traverses pour les piétons et cyclistes. Le détail du programme de suivi est présenté à la section 6.2 du présent document.

Le tableau 7.4 (page 106) doit présenter l'impact sur les piétons et les cyclistes de la présence du carrefour proposé.

Réponse

Le tableau 7.4 a été modifié pour y intégrer l'impact sur les piétons et les cyclistes de la présence du carrefour giratoire. De plus, la section 7.3.2.3 du rapport de l'étude

⁵ Lien pour accéder aux présentations du colloque : www.aqtr.qc.ca/groupe/securite/giratoire.html

d'impact a été revu pour y intégrer la description de l'impact appréhendé en phase d'exploitation du carrefour giratoire sur les piétons et cycliste. La section « Carrefour giratoire » doit ce lire comme suit :

« Bien qu'il soit démontré que la présence d'un carrefour giratoire réduira la vitesse de circulation et en améliore la fluidité à son approche, ce mode de contrôle des intersections est peu habituel sur le réseau routier québécois. Les automobilistes du boulevard devront donc s'y adapter et modifier leurs habitudes de conduite, afin de limiter les accrochages à l'intersection de la côte Ross. À titre de mesure d'atténuation (mesure P1.2, P1.6), une signalisation routière adéquate sera notamment mise en place aux approches du carrefour. De plus, une campagne d'information et de sensibilisation sur l'utilisation des carrefours giratoires sera réalisées pour informer la population (P1.7).

Les piétons et les cyclistes devront également modifiés leurs habitudes pour la traverse du boulevard Champlain à l'intersection de la côte Ross et ne devront pas traverser le carrefour giratoire. Des traverses sont prévues à l'extérieur du carrefour et ceux-ci seront contrôlés par feux de circulation sur demande. Les conducteurs seront avertis qu'ils doivent se préparer à arrêter au moyen d'un panneau avec feux clignotants. Ces mesures permettra d'assurer la traverse sécuritaire des piétons et des cyclistes.

Une forte valeur environnementale est attribuée à la sécurité routière des conducteurs, des piétons et des cyclistes. Toutefois, cette dernière n'est pas remise en cause par l'aménagement d'un carrefour giratoire puisqu'elle pourra être assurée par une signalisation et des aménagement adéquats. L'intensité de l'impact appréhendé sera donc faible et son étendue de ponctuelle, puisque limitée à cette intersection. Finalement, bien que le carrefour giratoire soit permanent, les conducteurs, piétons et cyclistes s'adapteront à ce nouveau mode de contrôle des intersections à l'intérieur d'une période plus ou moins courte. L'importance de cet impact négatif sur la sécurité routière sera donc mineure. »

Pistes cyclable et multifonctionnelle

Les figures 4.4 et 4.5 ne permettent pas de distinguer clairement la piste cyclable et la promenade piétonnière. Par exemple, est-ce qu'une piste cyclable est prévue le long de la voie ferrée? Il serait utile de reporter ces deux figures sur un plan à la même échelle et aux mêmes dimensions que les trois cartes placées à la fin de l'étude afin de distinguer facilement la piste multifonctionnelle et la promenade sur ces figures.

Le projet prévoit l'aménagement d'une promenade piétonnière et d'une piste multifonctionnelle. Quel est le portrait actuel des déplacements piétons et cyclistes dans la zone d'étude (parcours, utilisation, mesures et aménagements)? Est-il possible d'estimer

globalement les effets des aménagements proposés sur la pratique de la marche et du vélo à l'intérieur de la zone d'étude?

La promenade piétonnière et la piste multifonctionnelle sont des infrastructures linéaires qui pour être fonctionnelles et intéressantes doivent se connecter sur les réseaux existants ou projetés. Comment sera reliée la piste cyclable proposée à celle qui existe déjà plus à l'est sur le boulevard Champlain et qui se termine à la côte Gilmour? De même, comment la piste proposée sera-t-elle reliée vers l'ouest à l'aquarium et au réseau existant sur le plateau de l'arrondissement de Sainte-Foy - Sillery? Une carte de la piste proposée et des réseaux existants permettrait d'illustrer l'ensemble du futur réseau.

De même, l'étude doit décrire le sentier qui reliera le carrefour giratoire à la voie ferrée et les sentiers qui sont proposés dans le boisé Irving.

Réponse

L'esquisse de la station Victoria a été corrigée de façon à ce que l'on distingue plus facilement la piste multifonctionnelle et la promenade piétonnière. Sur cette figure apparaît également le tronçon principal de la piste multifonctionnelle, intégrée à la Route verte, qui longe la voie ferrée du Canadien national pour rejoindre l'Aquarium du Québec et le pont de Québec (Voir l'esquisse de la station Victoria à l'Annexe 11).

Bien qu'aucun comptage n'ait été jugé nécessaire, il est connu que de nombreux cyclistes utilisent dangereusement les accotements le boulevard Champlain durant la saison estivale. Des photographies prises lors de visites sur le terrain le démontrent. Un phénomène moins connu mais observé à maintes reprises est l'utilisation massive par les piétons de l'emprise de la voie ferrée dans le secteur du boisé Irving.

L'implantation de la piste multifonctionnelle et son prolongement vers l'est jusqu'au port de Québec viendrait d'abord compléter le circuit de la Route verte sur le territoire de la capitale nationale. L'attrait de cette nouvelle piste pour les cyclistes devrait créer aussi beaucoup de pression en faveur de l'implantation de la navette fluviale pour cyclistes et piétons entre le quai Irving et la marina de la rivière Chaudière. La carte Raccordement de la piste multifonctionnelle au réseau cyclable existant à l'Annexe 12, montre comment la station Victoria pourrait devenir le noyau du réseau régional. Enfin, une entente de principe est intervenue récemment (février 2004) entre la Commission de la capitale nationale du Québec et la Ville de Québec à l'effet que la Commission se charge de réaliser les études techniques pour valider le tracé et établir le coût de réalisation du dernier tronçon, limité à l'est par la côte Gilmour et à l'ouest par l'Aquarium du Québec, de la piste polyvalente *Corridor du Littoral*.

Par ailleurs, un premier scénario d'aménagement du boisé Irving propose le lien piéton à créer entre le carrefour giratoire et la voie ferrée en passant par le boisé. Il est prévu que le plan d'aménagement du boisé Irving soit produit au printemps 2004 et une attention particulière sera portée aux aménagements à proximité des zones sensibles de la falaise. (Voir Scénario 1 d'aménagement du boisé Irving, Annexe 13).

Stations Victoria et du Jardin

Les informations portant sur le marais proposé à la station Victoria (page 47) sont très générales. Une description plus détaillée du marais incluant une vue en plan et en profil est requise. Quels sont les niveaux géodésiques du futur marais, les espèces végétales prévues, les aires influencées par la marée, les sentiers qui y sont prévus? On mentionne au bas de la page 72, l'aménagement du marais d'une superficie de 120 000 m², cette valeur est-elle exacte? L'étude doit démontrer que les dimensions de l'ouverture qui permettra l'entrée et la sortie de l'eau du marais seront suffisantes pour permettre un échange adéquat et éviter son eutrophisation. Quelles mesures pourraient être mises en œuvre pour éviter une accumulation de sédiments qui obstrueraient l'ouverture du marais? En quoi consistera l'entretien du marais mentionné à la page 52?

Quels sont la localisation des ouvrages de protection du marais et leurs élévations, le calibre de l'enrochement et sa pente? Prévoit-on utiliser une membrane géotextile? Quelles sont les espèces de poissons qui seraient les plus susceptibles d'utiliser le marais ainsi que les potentiels ou utilisations d'habitat? Compte tenu que le marais proposé sera aménagé sur un terrain qui sera décontaminé sous le niveau B du Ministère, l'étude doit expliquer comment les caractéristiques du substrat (granulométrie et degré de contamination) seront adéquates pour un aménagement faunique. Il est proposé d'enlever l'enrochement et de le remettre en place au terme des travaux. Cette méthode ne risque-t-elle pas de causer de l'érosion des sols remaniés par les différents travaux dont ceux de décontamination?

Réponse

Les niveaux géodésiques, le profil, la subdivision des différentes strates végétales et la localisation des aménagements connexes au nouveau marais apparaissent sur le plan et les coupes présentées à l'Annexe 14. L'annexe 3 de l'étude d'impact sur l'environnement présente la liste des végétaux représentatifs des berges fluviales, et leurs cotes d'implantation, que la firme Écogénie propose d'implanter. La modélisation hydrodynamique réalisée pour valider le bon fonctionnement du marais, dont le ministère de l'Environnement détient une copie sur support informatique, nous permet de visualiser les aires influencées par les marées et démontre que les deux ouvertures (seuils dans l'enrochement) permettront des entrées et sorties d'eau suffisantes pour que la faune n'y soit pas captive et pour qu'il n'y ait pas eutrophisation du marais. (Voir Modélisation hydrodynamique du marais, Annexe 15).

Le terrain aura été décontaminé par le propriétaire actuel, et à la satisfaction du ministère de l'Environnement, avant l'aménagement du marais. Les autres précisions demandées, notamment la méthode de travail, la granulométrie du substrat, le suivi environnemental et l'entretien, seront analysées en détail lors de la conception des plans et devis de la promenade Samuel-De Champlain.

4.4 Projets connexes

L'étude fait référence, à la page 8, à des projets connexes portant sur une navette fluviale et un train panoramique. Actuellement, quels critères sont proposés pour décider de réaliser ces projets? Quels sont les partenaires publics ou privés envisagés pour la mise en œuvre de ces projets? Quels sont les potentiels et contraintes reliés à la réalisation de ces projets?

Réponse

Le projet d'implantation d'une navette fluviale pour les cyclistes et les piétons entre le quai Irving et l'embouchure de la Chaudière a fait l'objet (Août 2002) d'une étude de faisabilité fort concluante. Une telle navette est techniquement réalisable, mais la validation de sa faisabilité est conditionnelle à la réalisation d'un relevé bathymétrique dans l'embouchure de la rivière. Le choix de la marina de la Chaudière comme port d'attache nécessitera des négociations avec la Ville de Lévis, la marina de la Chaudière et l'Administration portuaire de Québec. Le gabarit du navire, la conception des pontons et le choix des installations connexes ont été définis en fonction d'une fréquentation évaluée à 30 000 passagers par année. Il est fortement recommandé que la Commission procède par appel d'offres public afin de se garantir les services d'un batelier expérimenté qui saura opérer la navette fluviale avec succès.

En ce qui concerne le tramway, la société Les chemins de fer du Saint-Laurent, le promoteur en vue pour ce projet, a identifié le Circuit Champlain (de l'église Notre-Dame-de-la-Garde à la gare ferroviaire de Sainte-Foy) comme l'une des opérations ferroviaires potentielles sur le territoire de l'agglomération de Québec. Son projet de train touristique au cœur de la capitale nationale pourra prendre diverses orientations : un tour de ville, le transport de touristes entre divers points d'attraction touristique, une découverte des rives du Saint-Laurent ou alors un train gastronomique (dinner-train). Les travaux du comité stratégique en place permettront de définir le meilleur produit de train touristique à offrir dans la région de la Capitale-nationale.

5. ANALYSE DES IMPACTS

5.1 Mesures d'atténuation

Les mesures d'atténuation sont proposées à la section 7.2, soit avant la section 7.3 sur les impacts sur les composantes analysées. Il serait plus usuel d'analyser les différents impacts du projet sur le milieu pour, ensuite, présenter les différentes mesures d'atténuation, courantes et particulières.

Réponse

La méthodologie d'évaluation des impacts utilisée dans le cadre de cette étude a été transmise et approuvée par le ministère de l'Environnement en mai 2003. La méthodologie prévoit en effet que l'évaluation de l'importance de l'impact sur une composante environnementale soit réalisée en tenant compte des mesures d'atténuation.

On mentionne à la page 63, mesure C4, que les matériaux excédentaires non contaminés provenant des excavations seront regroupés. Que fera-t-on de ces matériaux excédentaires, s'il y a lieu?

Réponse

Les matériaux excédentaires seront réutilisés sur le site conformément à la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés ou disposé dans un lieu autorisé par le ministère de l'Environnement.

Les mesures C1 (accès, stationnement et entreposage) et C2 (circulation des véhicules) prévoient des bandes de protection respectives de 60 m et de 30 m. Comment expliquer le choix d'une bande de protection de 15 m pour l'entretien et le ravitaillement de la machinerie à la mesure C6 (page 62)?

Réponse

La première mesure d'atténuation du groupe C6 – Protection des sols et des eaux de surface et souterraines devrait ce lire comme suit :

- « L'entretien de la machinerie et des véhicules de chantier ainsi que leur ravitaillement en carburant et en lubrifiant seront effectués dans des aires réservées à ces fins, aménagées à une distance minimale de 30 m de la berge du fleuve. »

L'étude propose, à la page 69 (mesure P5), l'insonorisation des immeubles ou l'indemnisation des propriétaires pour prévenir une éventuelle augmentation du climat sonore causée par la réalisation du projet. Cette mesure est-elle maintenue compte tenu des recommandations de la page 111 de l'étude? La même mesure est mentionnée à la page 98.

Réponse

Compte tenu que la Commission ait accepté la recommandation de ne pas déplacer le boulevard Champlain entre les côtes du Verger et Gignac, aucune habitation ne sera située dans la zone d'impact moyen. Par conséquent, aucune mesure d'atténuation particulière ne s'appliquera au climat sonore en phase d'exploitation. La mesure d'atténuation P5 est donc retirée de l'étude d'impact.

5.2 Impacts sur les milieux naturel et humain

Compte tenu du caractère exceptionnel du boisé Irving et que les aménagements prévus devraient en augmenter la fréquentation, la commission devra être attentive à l'évolution des lieux en phase d'exploitation et que, s'il y a lieu, différentes mesures de gestion des lieux (signalisation, surveillance, etc.) soient prévues à l'étude d'impact afin de préserver le caractère naturel du lieu.

Réponse

Compte tenu de son caractère exceptionnel marqué à la fois par un riche patrimoine écologique et par un potentiel archéologique à faire connaître du public, il convient d'intervenir dans le boisé Irving avec des infrastructures légères et selon une approche « minimaliste » qui permettra aux visiteurs de tirer profit des ressources récréatives, éducatives et paysagères du site sans que n'en soit altéré son intégrité écologique et archéologique.

Le programme de mise en valeur du boisé Irving comprendra des travaux sylvicoles simples qui s'inscriront dans un protocole de suivi à long terme et selon des mesures de conservation propres à ce site. La Commission sera attentive aux signes de dépassement de la capacité de charge du boisé afin que des perturbations n'aient pas de conséquences irréversibles en modifiant la succession naturelle des strates arborées dominantes. Les travaux sylvicoles consisteront essentiellement en une coupe d'assainissement visant à sécuriser les lieux par le retrait des arbres dangereux, qu'ils soient morts ou vivants, et qui présentent des faiblesses mécaniques. Les arbres coupés ainsi que les branches retirées seront laissés sur le terrain pour augmenter le nombre d'abris fauniques au sol et pour conserver l'aspect naturel du boisé. Aussi, les résidus seront disposés de façon à bloquer l'accès aux sentiers informels, le temps que ceux-ci se régénèrent.

À la page 75 de l'étude, il est mentionné que le projet : « [...] déroge au règlement de zonage dans le secteur de la côte Ross (zones RB-13) et de la côte à Gignac (zones RX-3). L'utilisation des zones RB-1 et RX-3 à des fins publiques et récréatives nécessitera une modification à la réglementation d'urbanisme. » La première zone mentionnée doit être RB-13 et non RB-1 comme l'indique la première phrase.

Réponse

Ce commentaire a été pris en compte.

La modification de zonage doit être effectuée préalablement à toute demande d'autorisation des travaux selon l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE). L'article 8 du règlement relatif à l'application de cette loi prévoit qu'une attestation de non-contravention aux règlements municipaux doit être présentée. Quelles sont les modalités prévues pour la demande de changement de zonage dont son échéancier?

Réponse

La demande de modification de zonage sera déposée à l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery de la Ville de Québec dès que les budgets nécessaires pour la production des plans et devis auront été accordés à la Commission par le gouvernement.

La disparition du parc du Foulon mentionnée à la page 79 semble être un impact difficilement compensable. En effet, dans l'ancienne Ville de Sillery, les espaces pour la pratique des sports extérieurs sont peu nombreux et le secteur à l'étude est isolé physiquement du reste de la communauté de Sainte-Foy et de Sillery.

Quelle est la position de la Ville de Québec et des citoyens concernés sur cet impact? Existe-t-il d'autres endroits disponibles en bas de la falaise pour déplacer les activités de ce parc? L'étude doit préciser les modalités de la relocalisation des équipements et activités utilisés à des fins récréatives. Est-ce qu'il est prévu de déménager ou de réaménager tous les équipements présents (terrains de sport, jeux pour enfants, petits bâtiments de service)?

Réponse

La population locale a signifié à la Commission qu'elle s'opposait à la disparition des terrains de soccer. Ceux-ci ne seront donc que déplacés vers l'ouest, entre la côte Gignac et la côte du Verger. Le choix des équipements à déménager sera dicté par les recommandations du plan directeur des équipements récréatifs de la Ville de Québec. Puisqu'il est prévu que les travaux de la promenade Samuel de Champlain soient réalisés par phases d'ouest en est, les nouveaux aménagements récréatifs et sportifs seront normalement en place avant même la disparition de l'actuel parc du Foulon.

Quel est l'état d'avancement du plan directeur des équipements récréatifs de la Ville de Québec?

Réponse

La version finale du plan directeur des équipements récréatifs de la Ville de Québec devrait être déposé au printemps 2004.

Au sujet des perturbations appréhendées aux infrastructures publiques (page 79), des démarches seront-elles entreprises afin de connaître les préoccupations et les exigences techniques du Canadien National, de la Ville de Québec, de 360 Networks, de Vidéotron, de Bell et d'Hydro-Québec?

Réponse

À cette étape-ci, aucune démarche particulière n'a été entreprise auprès des fournisseurs de service. Des démarches sont prévues à une étape ultérieure du projet, soit après l'obtention du décret gouvernemental.

On peut lire à la page 84, qu'en phase exploitation, le projet améliorera la fluidité de la circulation et la sécurité de tous les usagers. Cet énoncé doit être nuancé à cet endroit et au tableau 7.4 en mentionnant que la sécurité des cyclistes et des piétons sera augmentée par l'aménagement de la piste multifonctionnelle. Pour les usagers des véhicules, la situation sera-t-elle modifiée?

Réponse

Le tableau 7.4, présenté à l'Annexe 1, a été revu de façon à intégrer ce commentaire. De plus, la description de l'impact en phase construction sur le boulevard Champlain (page 84) doit se lire comme suit :

« La nouvelle géométrie du boulevard Champlain aura un impact positif sur la circulation sur le boulevard dont la valeur est jugée grande. La réduction de la largeur des voies, l'aménagement de courbes pour briser la linéarité actuelle du boulevard Champlain et l'aménagement d'un carrefour giratoire à l'intersection de la côte Ross auront pour effet de diminuer la vitesse, d'améliorer la fluidité de la circulation et d'augmenter la sécurité des conducteurs. La nouvelle géométrie du boulevard permettra également de mieux intégrer le boulevard à l'ensemble de la Promenade Samuel-De Champlain. Quant à la sécurité des cyclistes et des piétons, elle sera augmenté par l'aménagement de la piste multifonctionnelle. L'intensité de l'impact positif découlant de la nouvelle géométrie du boulevard Champlain est jugée moyenne. Compte tenu de l'étendue locale de l'impact et de sa longue durée, son importance sera donc moyenne. »

Quel sera l'impact des stationnements en parallèle le long du boulevard sur la sécurité?

Réponse

Afin de répondre aux exigences du ministère des Transports et des concepteurs du projet, un nouveau concept d'aire de refuge pour stationnement a été développé avec la collaboration des différents intervenants. Le concept d'aire de refuge, tel que détaillé à la section 4.3.1.3 de l'étude d'impact, prévoit une aire de refuge de 5,5 m surélevé de 4,0 cm qui permettra d'assurer la sécurité des manœuvres et des usagers. Aucun impact sur la sécurité découlant des stationnements n'est donc envisagé.

5.3 Terrains contaminés

Le projet devra respecter la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, le Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés et le Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains. Avant de procéder à des travaux d'excavation de sols contaminés ou potentiellement contaminés, une caractérisation devra être réalisée selon le Guide de caractérisation des terrains préparé par le Ministère. Les options de gestion des sols excavés devront être déterminées selon la grille de gestion de la Politique en fonction des résultats obtenus lors de la caractérisation des sols en place.

Réponse

Le projet respectera la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés de même que les divers règlements applicables.

Par ailleurs, les paramètres qui suivent doivent être ajoutés à ceux proposés lors de la caractérisation des terrains potentiellement contaminés suivants :

- *Boulevard Champlain : métaux.*
- *Voie ferrée : pesticides utilisés pour le contrôle des mauvaises herbes sur la voie ferrée.*
- *Ancien incinérateur : HAP, dioxines et furanes.*
- *Garage Irving : métaux, solvants chlorés.*

La section 7.2.3.4 présentant les conditions actuelles, est bonifiée afin d'y ajouter l'information suivante :

« En plus des polluants identifiés au tableau 7.1, par Géosol Environnement inc., d'autres sont susceptibles d'être présents sur certains terrains potentiellement contaminés de la zone d'étude. Des métaux sont susceptibles d'être présent dans l'emprise du boulevard Champlain, des pesticides pour le contrôle des mauvaises herbes dans l'emprise de la voie ferrée, des HAP, dioxines et furanes au site de l'ancien incinérateur et finalement des métaux et solvants chlorés au site du garage Irving. »

Mentionnons également que le Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT) permet que des sols contaminés jusqu'aux valeurs limites de l'annexe II de ce règlement (équivalent des valeurs du critère C de la Politique) soient utilisés pour constituer l'assiette de certaines infrastructures (chaussée ou trottoir en bordure de celle-ci, piste cyclable ou parc municipal). Dans le cadre du projet proposé, des options de valorisation doivent être envisagées pour favoriser la réutilisation des sols contaminés excavés.

Réponse

La section traitant des impacts appréhendés en phase construction des terrains contaminés (7.3.2.4) est modifiée pour y ajouter la précision suivante :

« Les matériaux contaminés seront revalorisés et réutilisés dans le cadre du projet. Ils serviront notamment pour l'aménagements des sentiers, de la piste multifonctionnelle, des trottoirs et des voies de circulation. »

Soulignons que cet ajout n'a pas pour effet de modifier l'importance de l'impact sur les terrains contaminés qui demeure majeure et positive.

Selon l'article 31.53 de la LQE, un terrain sur lequel un changement d'utilisation est projeté et sur lequel s'est déroulée une activité visée par l'annexe III du RPRT, doit faire l'objet d'une étude de caractérisation et doit être attestée par un expert. Si une étude de caractérisation est déjà disponible, l'attestation d'un expert établissant que cette étude satisfait les exigences du Guide de caractérisation des terrains est également requise. Si cette étude de caractérisation indique que le terrain est contaminé au-delà des valeurs limites réglementaires, un plan de réhabilitation doit être transmis au ministre (article 31.54) et un avis de contamination doit être inscrit sur le registre foncier (article 31.58). Une fois les travaux de réhabilitation terminés et qu'une étude de caractérisation démontre que la contamination n'excède pas les valeurs réglementaires, un avis de décontamination peut être inscrit sur le registre foncier (article 31.59).

L'étude d'impact indique que des activités visées par l'annexe III du RPRT se sont déroulées sur les terrains visés par le projet. Ces activités indiquées sont les suivantes (sans s'y restreindre) :

- *Code SCIAN 41211 : Grossiste-distributeur de produits pétroliers (les deux dépôts pétroliers d'Irving);*
- *Code SCIAN 48691 : Transport par pipeline de produits pétroliers raffinés (pipeline reliant les deux dépôts pétroliers d'Irving);*

Code SCIAN 811199 : Autres services de réparation et d'entretien de véhicules automobiles (Garage Irving).

Réponse

Le commentaires a été prise en compte. La société Irving est responsable de la décontamination de ses terrains. La Commission fera les démarches nécessaires afin de s'assurer que les études de caractérisation satisfassent les exigence du Guide de caractérisation des terrains, qu'un plan de réhabilitation soit transmis au ministère et qu'un avis de contamination soit inscrit sur le registre foncier.

L'étude d'impact indique que le remblai qui constitue le boulevard Champlain est composé de sable, de silt, de cailloux, de blocs métriques et de béton, de sa surface jusqu'au roc. L'étude doit spécifier si des matières résiduelles (exemple : résidus de fonderie ou tout autre résidu industriel) ont été utilisées pour matériaux de remblayage. Si des sondages ont été réalisés, les résultats doivent être présentés dans l'étude.

Réponse

Aucune information plus précise n'est disponible sur la nature de l'assise du boulevard Champlain dont le ministère des Transports nous a fourni les plans de construction. Soulignons que celui-ci a été construit dans les années 60 en fonction des normes du ministère applicables à cette époque.

5.4 Infrastructures et équipements de transport

L'étude discute, à la page 85, du potentiel de l'augmentation de la circulation et de la demande de stationnement dans la zone d'étude, particulièrement sur le chemin du Foulon. Il est aussi précisé qu'aucune étude de circulation n'a été réalisée afin de mieux connaître cet impact appréhendé. Pourquoi la décision de ne pas réaliser une telle étude a-t-elle été prise? Quels sont les critères qui guideront la prise de décision quant à la mise en œuvre de mesures de restriction du stationnement ou de mesures d'apaisement de la circulation? Des mécanismes de concertation avec d'autres partenaires, dont la Ville de Québec, et des mécanismes d'information ou de consultation de la population sont-ils prévus afin de suivre la situation et d'alimenter la prise de décision quant à la mise en œuvre des mesures proposées?

Réponse

Le concept d'aménagement de la promenade Samuel De Champlain prévoit suffisamment d'espaces de stationnement pour suffire à la nouvelle demande. Par ailleurs, la Ville a déjà résolu (CV-2003-0357) d'évaluer elle-même tous les impacts de ce projet aux plan environnemental, urbanistique et financier, mais aussi et surtout sur la qualité de vie des quartiers qui seront touchés par ce projet, et d'informer ses citoyens des résultats. La Ville associera ses citoyens à ce projet et procédera à des consultations pour s'assurer qu'il réponde réellement aux besoins de la population.

La commission devra obtenir une autorisation du ministère de la Culture et des Communications selon ce qui est mentionné à la page 94. Quelles sont les modalités prévues pour une telle demande? Quel est l'échéancier prévu pour cette demande?

Réponse

Les inventaires archéologiques de la promenade Samuel – De Champlain en général et du boisé Irving en particulier ont déjà été transmis au ministère de la Culture et des Communications. Les demandes d'autorisation exigées par la loi le seront aussi dès que la Commission aura en main les plans et devis préliminaires des travaux à réaliser.

À la page 96, l'étude doit préciser que le terre-plein possède une largeur de 4,5 m tel qu'illustré à la figure 4.3.

Réponse

Le commentaire a été prise en compte. Le troisième élément déterminants le climat sonore, présenté à la section 7.3.3 dans la description des conditions actuels, doit se lire comme suit :

- « le boulevard Champlain est une route à chaussées séparées qui comprend deux voies dans chacune des deux directions et qui sont séparées par un terre-plein d'une largeur de 4,5 m ; »

5.5 Climat sonore

Une précision doit être apportée à la page 97, à la dernière phrase du paragraphe qui suit le tableau 7.3. On peut y lire que les zones ne respectent pas les critères d'intervention du MTQ. En fait, il faudrait dire qu'il s'agit des critères d'intervention du MTQ énoncés dans sa Politique sur le bruit routier.

Réponse

La dernière phrase du paragraphe suivant le tableau 7.3 doit se lire comme suit :

« Compte tenu que ces zones ne respectent pas les critères d'intervention du MTQ, énoncé dans sa Politique sur le bruit routier, aucune mesure d'atténuation n'est envisagée pour le moment. »

La classification présentée pour le niveau de bruit touchant les résidences ne permet pas de vérifier ponctuellement l'évolution du climat sonore. Quelles sont les résidences touchées par l'augmentation du bruit et évaluées en zone de moyen impact (page 98)? De façon plus précise, quels sont les niveaux de bruit pour chacune des résidences en dBA avant les travaux, après les travaux et dans 10 ans? La recommandation de la page 111, si elle est acceptée par la commission, doit être intégrée à l'évaluation du climat sonore et de ses impacts présentée dans l'étude.

Réponse

La grille d'évaluation de la gêne sonore est celle utilisée par le MTQ dans le cadre d'étude d'impact sur le climat sonore. Le lecteur doit se rapporter à l'annexe 7 de l'étude d'impact pour consulter la méthodologie utilisée de même que pour visualiser les courbes isophones du climat sonore actuel et projeté et pour visualiser l'impact projeté du projet. Soulignons que l'évaluation des impacts a été faite en comparant les niveaux sonores de l'été 2000 et celui projeté pour l'été 2018.

La Commission a accepté la recommandation de ne pas déplacer le boulevard Champlain vers le nord entre la côte du Verger et la côte à Gignac de sorte qu'aucune habitation ne subira un impact sonore moyen. En demeurant à sa position actuelle, le niveau sonore des habitations les plus rapprochées sera réduit de 5 dBA et l'impact sonore réduit à faible. Toutefois l'augmentation annuelle de la circulation fera augmenter le niveau sonore à 65 dBA aux habitations situées immédiatement à l'est de la côte du verger. Pour ces habitations, des mesures d'atténuation devront être planifiées mais mises en œuvre selon les critères d'intervention, suivant le moment où le niveau atteint 65 dBA.

Par ailleurs, l'étude d'impact ne traite pas des vibrations qui pourraient être causées par les phases de construction et d'exploitation. Il est possible que les vibrations soient perçues par certains résidents, principalement durant la phase de construction. L'étude doit donc présenter les niveaux de vibration qui seront induits en phases de construction et d'opération et

déterminer si des mesures d'atténuation sont nécessaires pour rencontrer les normes de vibration recommandées par le ministère des Transports.

Réponse

La nature des travaux ne généreront pas de vibrations majeures et de longue durée. Le règlement municipal sur les nuisances et les critères du MTQ s'appliqueront.

5.6 Paysage

La zone d'étude devrait être plus étendue pour l'analyse du paysage. Elle devrait correspondre aux limites du bassin visuel. Cette zone devrait inclure la Rive-Sud, les ponts de Québec et Pierre-Laporte, la Pointe-à-Puiseau ainsi que l'église Saint-Michel localisée au sommet de cette pointe et qui est un point de repère important pour les usagers du boulevard Champlain en direction est.

Réponse

Même si le projet a été scindé en deux volets distincts, l'étude des composantes du paysage et du bassin visuel a été réalisée en fonction du projet global d'aménagement de la Promenade Samuel- De Champlain. La portée de la zone d'étude du projet global est limitée au nord par la falaise, au sud par le fleuve Saint-Laurent, à l'ouest par les ponts de Québec et Pierre-Laporte et à l'est par Place Royale dans le Vieux-Québec. La vue du projet à partir de la rive sud a été considérée dans l'étude portant plus spécifiquement sur le paysage ainsi que celle des éléments existants cités (pointe à Puiseau et l'église Saint-Michel) qui font partie du pôle d'activités de la station de Sillery.

Les fonctions industrielles et le paysage qui leur est associé peuvent être intéressants et faire l'objet de rappels ou de mises en valeur. Compte tenu que l'occupation d'un territoire est un processus dynamique, y a-t-il lieu de prévoir certaines interventions (aménagement, interprétation, représentations ou autres) permettant de rendre compte des différentes périodes d'occupation industrielle des sites de la promenade Samuel de Champlain?

Réponse

L'évolution du territoire et du paysage incluant les fonctions industrielles ont été prises en compte et ont inspiré la conception du projet. L'analyse de l'évolution du paysage et des composantes naturelles et anthropiques ont fait l'objet d'une analyse détaillée (page 8) où l'on mentionne les diverses vocations du site (poste de traite, pêche et agriculture, chantier maritime, lieu de villégiature, développement industriel et pétrolières, construction des infrastructures de transport, etc.).

La conservation de la voie ferroviaire prévue par le concept d'aménagement permettra de maintenir la fonction historique et industrielle des lieux tout en l'adaptant à une nouvelle vocation touristique, ludique et de transport en commun (page 13) par l'observation des fonctions anciennes et actuelles existantes le long du fleuve.

De plus, la dimension historique des lieux incluant les fonctions industrielles fait partie des trois thématiques préconisées dans la conception des éléments sculpturaux prévus dans le pôle culturel de la station du Jardin. Entre autres, le rappel des vieux quais et du rivage originel du fleuve sera un des éléments de l'histoire industrielle qui seront mis en valeur par le concept d'aménagement du jardin des sculptures.

Il est important de permettre aux résidants de visualiser l'impact du projet. Ainsi, des simulations visuelles devraient être soumises pour quelques points de vue importants le long du projet, et ce, principalement aux endroits où des corridors de vue sur le fleuve existent. Ces simulations devraient représenter le paysage à partir du point de vue d'un usager faisant dos à la falaise.

Réponse

Des croquis détaillés et des élévations ont été réalisés afin d'illustrer certains éléments critiques du concept d'aménagement au niveau du champ visuel des observateurs, c'est-à-dire le marais supérieur (page 32) et le jardin des sculptures (page 35). Au besoin, des simulations visuelles ou croquis démontrant l'impact pour les résidants du chemin du Foulon, seront conçus pour une présentation du projet à la population.

Le pôle culturel de la station du Jardin (page 48) prévoit des aménagements perpendiculaires au fleuve dont des brise-vents et des œuvres d'art. Ces différents aménagements posent un enjeu au niveau de la vue sur le fleuve pour les résidants et les usagers du secteur. Quelle sera la hauteur de ces aménagements? Quelles mesures seront prises afin de préserver la vue sur le fleuve?

Réponse

La conservation et l'amélioration des percées visuelles font partie des préoccupations des citoyens qui ont été prises en compte dans l'identification des enjeux associés au projet (page 6) et des mesures d'atténuations particulières ont été élaborées afin de limiter les impacts de ces éléments.

Fait à noter, la voie ferroviaire existante dans la zone d'étude est un élément significatif qui limite déjà les percées visuelles sur le fleuve pour une partie des résidants par son élévation progressive d'est en ouest. (page 57). A cet effet, une pente douce sera construite de manière à atténuer cette rupture de pente et améliorer la perception visuelle des observateurs.

La forme, la largeur et la hauteur des arbres ainsi que leur disposition font partie des critères considérés dans la sélection des brise-vent. La forme longiligne et la disposition perpendiculaire au fleuve des arbres permettront de réduire les impacts visuels

anticipés. Le peuplier est une des espèces privilégiées qui servira à rencontrer ces objectifs. (illustration- page 35) La hauteur des peupliers ou tout autre arbre rencontrant les mêmes critères variera en fonction du choix de l'espèce et la variété mais ne constitue pas une contrainte au champ visuel des observateurs.

5.7 Recommandations

Quelle est la position de la commission sur la première recommandation de la page 111 qui porte sur le déplacement du boulevard entre les côtes du Verger et à Gignac? On y recommande d'y transférer les équipements sportifs du parc du Foulon.

De même, quelles sont les intentions de la commission concernant la seconde recommandation de la page 111 de l'étude qui propose une entente de collaboration entre la Commission de la Capitale Nationale et la Société des parcs naturels du Québec?

Réponse

La Commission est tout à fait d'accord avec la recommandation de ne pas déplacer le boulevard entre les côtes du Verger et à Gignac. Les corrections au projet seront apportées lors de la réalisation des plans et devis.

En ce qui concerne la possibilité d'une entente entre la Commission et la Société des parcs naturels du Québec, ce ne serait, si jugé opportun par les deux parties, que la poursuite d'une collaboration étroite qui existe déjà entre la Commission et la Société. À titre d'exemples, la Commission s'est déjà portée acquéreur de terrains pour le développement de l'Aquarium du Québec.

6. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

6.1 Programme de surveillance

Le programme de surveillance doit inclure les niveaux sonores durant la phase construction pour tout secteur résidentiel, institutionnel ou récréatif, les mesures de sonométrie et les mesures d'atténuation requises. Le programme détaillé sur cet aspect devra être déposé au ministère de l'Environnement dans les six mois suivant le décret autorisant le projet.

Réponse

La section 8.1 du rapport traitant du programme de surveillance environnementale est bonifiée afin d'y inclure un volet spécifique au climat sonore. Un paragraphe est donc ajouté à la suite du second dans la section 8.1.2.

« Le volet du climat sonore du programme de surveillance sera déposé au ministère de l'Environnement dans les six mois suivant le décret autorisant le projet. Il comprendra

les niveaux sonores pour tout secteur résidentiel, institutionnel et récréatif de même que les mesures d'atténuation prévues. »

Enfin, l'étude doit préciser que le rapport de surveillance environnementale (page 114) sera déposé au ministère de l'Environnement au plus tard six mois après la fin des travaux de construction.

Réponse

Le dernier paragraphe de la section 8.1.2 devra se lire comme suit :

« À la fin des travaux, le responsable du programme de surveillance procédera à l'acceptation environnementale des travaux et rédigera un rapport de surveillance.

Aussi, la Commission devra s'assurer de la pleine exécution des travaux correcteurs et de la remise en état de l'environnement à la satisfaction du gouvernement. Le programme de surveillance des déposé au ministère de l'Environnement au plus tard six mois après la fin des travaux de construction. »

6.2 Programme de suivi

La section de l'étude d'impact portant sur le programme de suivi environnemental présente l'approche globale qui doit être mise en œuvre. On y indique que l'objectif est « de vérifier la validité et l'exactitude de l'évaluation des impacts effectuée lors de l'avant-projet, et ce, tant pour la période de construction que pour celle d'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. » L'étude présente un seul élément de suivi environnemental portant sur le marais supérieur. Le programme de suivi devrait inclure un suivi du climat sonore, des principales plantations d'arbres et d'arbustes, de la colonisation de l'herbe à poux sur les terrains perturbés par les travaux. De même, une proposition d'entente concernant le suivi à long terme du marais de la station Victoria doit être présentée. Compte tenu de sa localisation, la commission doit examiner la possibilité de prévoir un suivi de la contamination de ce marais. En résumé, l'étude doit préciser les objets ou les impacts qui feront l'objet d'un suivi et les modalités (fréquence, durée, rapports, etc.) du programme de suivi et doit confirmer que tout rapport de suivi environnemental sera déposé au ministère de l'Environnement selon les modalités prévues au programme de suivi.

Réponse

Le programme de suivi élaboré à la section 8.2 de l'étude d'impact a été bonifié par l'ajout d'un volet visant le climat sonore, les plantations d'arbres ou d'arbustes, la colonisation de l'herbe à poux et l'utilisation du carrefour giratoire.

En ce qui à trait au climat sonore, l'application du règlement municipaux sur les nuisances assurera un contrôle du climat sonore. Des mesures seront également prises annuellement afin de vérifier si les niveaux sonores dépassent 65 dBA entre la côte du Verger et la côte à Gignac. Advenant un dépassement, les mesures d'atténuation appropriées et conformes aux critères d'intervention du MTQ seront alors appliquées.

Le suivi des plantation et de la colonisation de l'herbe à poux se fera au moyen d'observation sur le terrain aux périodes appropriées.

Quant au marais, est ajouté aux objectifs énoncé à la section 8.2 du rapport que le marais fera l'objet d'un suivi pour détecter des traces de contamination. De plus une entente concernant le suivi à long terme du marais de la station Victoria sera élaborée.

Finalement l'utilisation du carrefour giratoire fera l'objet d'un suivi. Des observations sur le terrain en période de pointe et hors pointe seront réalisées afin de détecter les problèmes d'utilisation aux cours des premiers d'utilisation et ce tant en saison estivale qu'en hiver. La compilation des rapports d'accidents permettra également de localiser les principales zones d'accrochage. Dans le cas de problèmes récurrents, une campagne d'information supplémentaire pourra être menée et au besoin ajuster la signalisation.

7. PLAN DE MESURES D'URGENCE

L'étude indique à la section 9.0 (page 117) qu'un plan de mesures d'urgence pour identifier les situations d'urgence potentielles et les actions à prendre pour assurer la protection de l'environnement lors des travaux de construction seront mises en place. Elle ajoute que : « les principaux intervenants au plan d'urgence seront informés des travaux en cours et des conséquences en découlant » et au dernier paragraphe que : « parmi les premiers intervenants à contacter lors d'un incident, notons (...) le Bureau de la sécurité civile de la Ville de Québec... ».

L'étude doit préciser que la commission contactera le Bureau de la sécurité civile de la Ville de Québec avant le début des travaux pour établir un protocole d'intervention incluant un processus d'alerte pour s'assurer que son plan de mesures d'urgence s'arrimera avec celui de la Ville de Québec.

Réponse

Le commentaire a été pris en compte et est intégré au premier paragraphe de la section 9 du rapport afin d'y lire :

La mise en place d'un plan de mesures d'urgence a pour objectif d'identifier les situations d'urgence potentielle et les actions à prendre pour assurer la protection de l'environnement lors des travaux de construction. La commission contactera le Bureau de la sécurité civile de la Ville de Québec avant le début des travaux pour établir un

protocole d'intervention incluant un processus d'alerte pour s'assurer que son plan de mesures d'urgence s'arrimera avec celui de la Ville de Québec.