

---

---

*Questions et commentaires*

**Projet de mise en valeur du littoral du secteur Champlain  
à Québec par la Commission de la Capitale Nationale  
Secteur pont Pierre-Laporte - Côte de l'Église**

**Dossier 3211-02-206**

**Février 2004**

---

---



## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	1
1. COMMENTAIRE GÉNÉRAL .....	1
2. DESCRIPTION DU MILIEU.....	1
2.1 MILIEU HUMAIN .....	1
2.2 MILIEU BIOLOGIQUE .....	2
3. CONSULTATIONS PUBLIQUES.....	3
4. DESCRIPTION DU PROJET .....	3
4.1 CARACTÉRISTIQUES DES AMÉNAGEMENTS EXISTANTS .....	4
4.2 DESCRIPTION ET ANALYSE DES VARIANTES.....	4
4.3 DESCRIPTION DES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS .....	4
4.4 PROJETS CONNEXES.....	6
5. ANALYSE DES IMPACTS.....	7
5.1 MESURES D'ATTÉNUATION .....	7
5.2 IMPACTS SUR LES MILIEUX NATUREL ET HUMAIN .....	7
5.3 TERRAINS CONTAMINÉS .....	8
5.4 INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT .....	9
5.5 CLIMAT SONORE .....	10
5.6 PAYSAGE .....	10
5.7 RECOMMANDATIONS.....	11
6. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI .....	11
6.1 PROGRAMME DE SURVEILLANCE .....	11
6.2 PROGRAMME DE SUIVI.....	11
7. PLAN DE MESURES D'URGENCE .....	12



## **INTRODUCTION**

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés à la Commission de la Capitale Nationale dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de mise en valeur du littoral du secteur Champlain à Québec par la Commission de la Capitale Nationale du Québec, secteur pont Pierre-Laporte - Côte de l'Église.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, le ministre de l'Environnement et leader adjoint du gouvernement doit s'assurer qu'elle contient tous les éléments requis à la prise de décision. C'est dans cette perspective que la Direction des évaluations environnementales, Service des projets en milieu hydrique, a analysé la recevabilité du document « *La promenade Samuel de Champlain - Secteur pont Pierre-Laporte - Côte de l'Église* », et qu'elle sollicite maintenant l'initiateur de projet afin d'apporter des compléments et précisions à l'étude d'impact réalisée par le Groupe conseil GENIVAR inc.

Tout en considérant cet aspect, les questions et commentaires ont été rédigés avec l'objectif de documenter les enjeux environnementaux appréhendés en prévision de l'analyse environnementale et d'une possible audience publique, de documenter différents impacts environnementaux et certaines mesures d'atténuation et de préciser certains aspects du projet et certains engagements de l'initiateur du projet.

### **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.

### **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?

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?

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? Quelles sont les contraintes imposées par le PIIA (Plan d'implantation et d'intégration architecturale) afin d'harmoniser l'architecture dans le secteur concerné? Quels sont les impacts sur l'arrondissement historique de Sillery?

Est-ce que la commission a l'intention d'acquérir 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?

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?

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.

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?

## **2.2 Milieu biologique**

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.

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.

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.

### 3. CONSULTATIONS PUBLIQUES

Lorsqu'il émet une directive pour la réalisation d'une étude d'impact, le Ministère encourage l'initiateur de projet à mettre à profit la capacité des citoyens et des collectivités à faire valoir leurs points de vue et leurs préoccupations par rapport aux projets qui les concernent. Nous constatons que la commission a fait des efforts importants de consultation du public.

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.

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.

### 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.

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 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.

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.

## 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 2000<sup>1</sup>. 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.

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

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

## 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?

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?

## 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.

---

<sup>1</sup> Ministère des transports du Québec. 2000. Boulevard Champlain – complément d'information, 37 p.



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.

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?

### **Carrefours giratoires**

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 routes<sup>2</sup>. 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? Le tableau 7.4 (page 106) doit présenter l'impact sur les piétons et les cyclistes de la présence du carrefour proposé.

### **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,

---

<sup>2</sup> Lien pour accéder aux présentations du colloque : <http://www.aqtr.qc.ca/groupes/securite/giratoire.html>.

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.

### **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 m<sup>2</sup>, 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?

### **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. Pouvez-vous apporter des précisions sur ces deux projets connexes?

## 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.

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?

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)?

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.

### 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.

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.

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?

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

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?

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

### 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.

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.

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.

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).

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.

#### **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?

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?

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.

## 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*.

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.

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.

## 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.

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?

Il est important de permettre aux résidents de visualiser l'impact du projet. Ainsi, des simulations visuelles doivent 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.

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 résidents et les usagers du secteur. Quelle sera la hauteur de ces aménagements? Quelles mesures seront prises afin de préserver la vue sur le fleuve?

## 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?

## 6. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

### 6.1 Programme de surveillance

L'étude d'impact doit inclure les grandes lignes du programme de surveillance dont les niveaux sonores durant la phase construction pour tout secteur résidentiel, institutionnel ou récréatif, les mesures de sonométrie et les mesures d'atténuation requises. L'étude doit préciser que le programme détaillé sur cet aspect sera déposé au ministère de l'Environnement lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'Environnement.

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.

### 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.

## **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.

*Original signé par :*

**Michel Dubé**

Chargé de projet

Service des projets industriel et en milieu nordique

**Éric Thomassin**

Analyste

Service des projets en milieu terrestre