

Projet d'aménagement de la phase 3 de la Promenade Samuel-De Champlain entre la côte de Sillery et la Côte Gilmour à Québec

Mémoire

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

19 juin 2013

Plan de la présentation

Présentation du CRE – Capitale nationale

Intérêt porté au projet

Position du CRE – Capitale nationale

L'équilibre à atteindre entre les espaces construits et les espaces naturels

La gestion de la mobilité

La cohérence avec les différents plans et politiques en vigueur

Au regard de l'équilibre à atteindre entre les espaces construits et les espaces naturels

Au regard de la gestion de la mobilité

En résumé (recommandations)

Présentation du CRE – Capitale nationale

Notre mission

Promouvoir l'insertion des valeurs environnementales dans le développement régional en préconisant l'application du développement durable et la gestion intégrée des ressources.

Notre stratégie

- ✓ La concertation régionale;
- ✓ Des actions de sensibilisation;
- ✓ Des projets concertés avec les intervenants du milieu;
- ✓ La conception d'instruments de diffusion.

Intérêt porté au projet

Le CRE – Capitale nationale :

- ✓ Promeut des modèles d'aménagement du territoire propices aux déplacements actifs et collectifs

- ✓ Prône une densification douce, rimant avec qualité de vie
 - Quartiers à échelle humaine
 - Mixité des usages
 - Services de proximité

- ✓ Est actif dans la protection des les milieux humides
 - Actions de sensibilisation auprès des propriétaires

Position du CRE – Capitale nationale

Redonner l'accès au fleuve: un objectif louable et souhaitable

Le fleuve Saint-Laurent :

- ✓ un élément incontournable du paysage québécois;
- ✓ un élément de premier plan dans le développement de la nation
- ✓ une des principales richesses du Québec;
- ✓ une source de fierté

Position du CRE – Capitale nationale

L'équilibre à atteindre entre les espaces construits et les espaces naturels

Dans la présentation du 22 mai 2013

- ✓ Peu de mentions des actions de végétalisation lors de la présentation du 22 mai 2013;
- ✓ Construction d'un bassin de baignade;
- ✓ Construction d'un miroir d'eau;
- ✓ Pavillons de services;
- ✓ Quelque 600 espaces de stationnement;
- ✓ Empiètement de 20% dans un marais;
- ✓ Protection des rives essentiellement par de l'enrochement.

Position du CRE – Capitale nationale

L'équilibre à atteindre entre les espaces construits et les espaces naturels

Conclusion et recommandations

- ✓ Essentiellement, un projet récréotouristique;
- ✓ Faire une plus large place à la renaturalisation des lieux:
 - Ne pas sous-estimer les services écologiques du marais
 - Envisager d'autres techniques que l'enrochement qui confère une apparence artificielle et dénudée
- ✓ Reflet de l'équilibre dans l'affectation des 100 millions \$ dévolus au projet.

Position du CRE – Capitale nationale

La gestion de la mobilité durable

- ✓ Jusqu'à 600 espaces de stationnement pour une plage pouvant accueillir de 1000 à 1500 personnes;
- ✓ Détermination du nombre de cases de stationnements en fonction des espaces potentiellement disponibles plutôt qu'en fonction d'une analyse des besoins;
- ✓ Absence d'une réelle réflexion sur la desserte en transport en commun: Aménagements d'aires tournebrides dans les stationnements pour que des autobus puissent **éventuellement** y entrer.

Position du CRE – Capitale nationale

La cohérence avec les différents plans et politiques en vigueur

Au regard de l'équilibre à atteindre entre les espaces construits et les espaces naturels

- ✓ Plan d'aménagement et de développement de la CMQ
 - Projet s'inscrit dans au moins 3 des 13 stratégies du PMAD
 - Attirer en faisant du fleuve Saint-Laurent un élément rassembleur
 - Attirer en valorisant nos paysages identitaires
 - Attirer en misant sur la qualité des espaces patrimoniaux et récréotouristiques
 - Analyse du CRE – Capitale nationale, en référence au génie des lieux:
 - Contact direct avec le fleuve Saint-Laurent (contact nature)?
 - Goût d'une bonne baignade?
 - Parallèle avec la rivière Saint-Charles

Position du CRE – Capitale nationale

La cohérence avec les différents plan et politiques en vigueur

Au regard de l'équilibre à atteindre entre les espaces construits et les espaces naturels

- ✓ Plan de développement durable de la CCNQ
 - Projet en lien avec au moins 2 des 5 stratégies de la CCNQ
 - Maintenir l'intégrité écologique dans les parcs et espaces verts
 - Préserver et mettre en valeur les richesses patrimoniales
 - Analyse du CRE – Capitale nationale
 - Statu quo inacceptable
 - Obligation morale de la CCNQ de démontrer pourquoi l'empiètement du marais ne nuit pas à l'intégrité écologique du milieu, voire en quoi il contribue à améliorer cette intégrité écologique
 - Suivi de l'évolution du marais: une nécessité.

Position du CRE – Capitale nationale

La cohérence avec les différents plans et politiques en vigueur

Au regard de l'équilibre à atteindre entre les espaces construits et les espaces naturels

- ✓ Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables
 - Préconise de limiter au maximum l'empiètement en milieux hydriques
 - Analyse du CRE – Capitale nationale
 - L'empiètement dans le marais est-elle nécessaire pour redonner l'accès au fleuve à la population? Une question de vision et d'interprétation.
 - Élément essentiel pour redonner l'accès au fleuve: le déplacement de la voie ferrée

Position du CRE – Capitale nationale

La cohérence avec les plans et les politiques en vigueur

Au regard de la gestion de la mobilité

- ✓ Plan de mobilité durable de la ville du Québec
 - la finalité « est de contribuer à faire une région attrayante, prospère et durable qui s'illustre notamment par une forte intégration de l'aménagement du territoire et des transports et dont la population privilégie les modes de déplacements actifs et collectifs.»
- ✓ Plan métropolitain d'aménagement et de développement (CMQ)
 - Structurer en misant sur la mobilité durable des personnes et des marchandises comme un élément fondamental de l'organisation du territoire.

Position du CRE – Capitale nationale

La cohérence avec les plans et les politiques en vigueur

Au regard de la gestion de la mobilité

- ✓ Analyse du CRE – Capitale nationale
 - Penser l'organisation du territoire de manière à diminuer les besoins de transport
 - Pas d'analyse global des besoins en transport;
 - Transports actifs ne font pas partie prenante du projet;
 - Transports en commun: discussions avec le RTC sans plus;
 - Espaces additionnels de stationnement clairement identifiés.
 - Ajout d'espaces de stationnement: Ne devrait être envisagé qu'après une planification des mesures permettant une bonne desserte du secteur en transports actifs et collectifs.

En résumé (Recommandations)

En concordance avec les plans et politiques en vigueur, insérer le projet dans une véritable logique de de développement durable

- ✓ En misant davantage sur une renaturalisation du secteur
 - Tout projet d'envergure devrait comporter un gain environnemental.

- ✓ En profitant de l'occasion pour penser différemment le transport.