

Envoi par courriel et par courrier

Québec, le 9 juillet 2013

Monsieur Philippe Plante  
Chargé de projet  
Direction de l'aménagement et de l'architecture  
Commission de la Capitale Nationale  
Édifice Hector-Fabre  
525, boul. René-Lévesque Est, R.-C  
Québec (Québec) G1R 5S9

**Objet : Projets d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain  
entre la côte de Sillery et la côte Gilmour à Québec**

**Questions complémentaires du 9 juillet 2013 (DQ8, n<sup>os</sup> 16 à 26)**

---

Monsieur,

À la suite des audiences publiques sur le projet mentionné, la commission du BAPE, chargée de l'étude de ce dossier, désire obtenir les renseignements complémentaires qui suivent d'ici le **12 juillet, 16 heures** :

**16. Aménagement du quai Frontenac**

La CCNQ a mentionné avoir analysé et évalué la possibilité de dégager une partie du quai Frontenac de son enrochement :

*« Et une évaluation sommaire, je vous dis de mémoire, c'est quelque chose comme trois millions et demi de dollars (3,5 M\$), juste pour dégager mettons la façade du quai. [...] Ça fait que de vraiment venir enlever l'enrochement à cet endroit-là, on s'embarque dans un projet de plusieurs, plusieurs millions de dollars. Ça fait que juste de dégager le bout du quai pour en faire un point de desserte, on parle certainement de trois (3 M\$) à quatre millions de dollars (4 M\$). [...] le quai Frontenac qui peut avoir des possibilités, mais actuellement, c'est pas dans les cartons, comme on dit, du projet, étant donné le coût assez important. »*

(M. Jacques Desjardins, DT2, p. 90 et 91)

- A. La commission demande de fournir plus de précisions sur cette évaluation du dégagement d'une partie du quai Frontenac. SVP déposer le document d'analyse en précisant les coûts estimés, en montrant la localisation et la longueur du dégagement considéré et en indiquant la nature exacte des interventions de consolidation et d'aménagement envisagées.

- B. Vous semblez indiquer que cette intervention n'a pas été retenue à cause de son coût jugé important. Quelle aurait été, selon vous, un coût acceptable qui aurait permis d'incorporer cette intervention dans le projet de la phase 3 ? Expliquer les critères de décision utilisés.

#### 17. Tracé du chemin de fer

La CCNQ propose de déplacer le chemin de fer situé au bord du fleuve vers la falaise : « Deux options de tracé ont été analysées, soit au sud et au nord du boulevard Champlain (figure 1.3). L'option retenue est celle du tracé nord. » (Étude d'impact, p. 8).

- A. Pourriez-vous fournir l'analyse comparative détaillée (avantages et inconvénients) des deux options de tracés qui vous a amené à privilégier le tracé nord ?
- B. Le sommaire des coûts que vous avez présenté alloue 4,1 M\$ à la relocalisation de la voie ferrée et 19,0 M\$ au réaménagement du boulevard (DA5). Dans l'hypothèse du tracé sud (l'option 1 de la figure 1.3), que deviendraient ces coûts respectifs ?
- C. Pourrait-on envisager une variante du tracé nord qui, à l'est du passage à niveau emprunterait plutôt le tracé de l'option 1 (la ligne rouge de la figure 1.3) ? Discuter.

Dans son mémoire, le CN signale que : « en l'absence de plan d'aménagement des voies ferrées dans la zone portuaire et de détails sur leur raccordement avec la voie du CN, il est impossible de prédire s'il sera nécessaire d'occuper le passage à niveau par les trains lors des manœuvres, ni quels seraient les temps d'occupation requis » (DM13, p. 2).

- D. Quand prévoyez-vous fournir cette information au CN et aux gestionnaires du port ?

Le CN s'inquiète aussi de la faiblesse de l'angle de croisement au passage à niveau.

- E. Êtes-vous en mesure de modifier le tracé du boulevard de façon à augmenter l'angle de croisement ? Quel angle pourriez-vous atteindre ?

Dans l'étude d'impact, on indique que : « advenant la traversée d'un train sur le passage à niveau, un chemin de contournement avec barrière cadenassée sera aménagé pour la circulation des véhicules d'urgence, via le stationnement du secteur famille » (p. 103).

- F. Préciser le tracé de ce chemin de contournement et expliquer comment il pourrait permettre de contourner le train. Comment rejoindrait-il le boulevard plus à l'est ?

Dans le rapport de consultation publique de 2001 intitulé « La promenade Samuel-de-Champlain – Les Québécois veulent renouer avec leur fleuve », il est recommandé de démanteler l'antenne ferroviaire Champlain à condition que l'accès ferroviaire au port de Québec par le tunnel soit, non seulement assuré, mais amélioré. (rapport, p. 33).

- G. Est-ce que la CCNQ a exploré cette avenue avec les principaux intéressés (CN, CFQG, APQ, ...)? Pourriez-vous déposer tous les comptes rendus des rencontres et/ou des discussions à ce sujet en indiquant les dates et les personnes contactées ?

## 18. Aires de stationnement

Vous avez indiqué que 394 cases de stationnement avaient été aménagées dans la phase 1 de la promenade et que vous proposez d'en ajouter 660 pour la phase 3. Vous expliquez que le choix du nombre de cases proposées repose en bonne partie sur un calcul de la capacité d'accueil du « secteur plage » (M. Réal Lestage, DT2, p. 72 à 75).

Vous avez cependant ajouté : « *on sait déjà que dans la phase 1, toutes les places de stationnement sont occupées* » (M. Réal Lestage, DT2, p. 75). La commission vous demande d'expliquer davantage cette affirmation et souhaite en savoir davantage sur la fréquentation des stationnements de la phase 1 :

- A. Quand vous affirmez que toutes les places sont occupées, vous référez-vous à l'ensemble des 394 cases qui auraient été occupées simultanément ? Expliquer.
- B. S'agit-il d'une situation chronique, habituelle, occasionnelle ou exceptionnelle ? Préciser combien de fois, durant combien de temps et dans quelles circonstances l'ensemble du parc de stationnement a été saturé au cours des cinq premières années d'exploitation (2008 à 2012).
- C. Êtes-vous en mesure de documenter les variations du taux d'occupation des stationnements de la phase 1 en fonction du secteur, du mois, du jour de la semaine et de l'heure ? SVP nous fournir les informations disponibles.

Des 660 cases de stationnement proposées, 60 se retrouveraient en bordure du boulevard, sur des tronçons en courbe.

- D. La sécurité de la configuration des trois zones proposées de stationnement en rive a-t-elle été vérifiée et approuvée par le ministère des Transports ?

En février 2013, le Bureau de normalisation du Québec a publié la norme BNQ 3019-190 : Lutte aux îlots de chaleur urbains – Aménagement des aires de stationnement – Guide à l'intention des concepteurs. Cette norme préconise des moyens pour 1 : réduire la superficie réservée aux aires de stationnement ; 2 : végétaliser les aires de stationnement et les environs ; 3 : gérer les eaux de pluie sur le site ; 4 : utiliser des matériaux de réflectance solaire élevée ou à forte perméabilité.

- E. La CCNQ s'engage-t-elle à appliquer cette norme dans la conception et l'aménagement des aires de stationnement de la phase 3 de la promenade ?

## 19. Conception de l'éclairage

L'ASTROLab du Mont-Mégantic a publié en 2006, avec l'appui de partenaires gouvernementaux et universitaires, le *Guide technique et réglementaire sur l'éclairage extérieur – Projet de lutte contre la pollution lumineuse*.

La CCNQ intervient en matière d'éclairage extérieur, non seulement sur la promenade Samuel-De Champlain, mais aussi sur l'ensemble du territoire de la capitale nationale. Elle souligne qu'elle entend, en matière d'aménagement, « *toujours intervenir de manière exemplaire* ». Elle s'est donné comme objectifs, entre autres, de « *favoriser l'adoption de pratiques éco-responsables dans ses activités* » et de « *poursuivre son rôle-conseil en matière de développement durable* » (étude d'impact, p. 1).

- A. Dans cette perspective, la CCNQ a-t-elle l'intention de promouvoir l'adoption des meilleures pratiques d'éclairage pour lutter contre la pollution lumineuse et d'en donner l'exemple dans ses futures interventions d'aménagement (dont la phase 3 de la promenade) ? Expliquer.
- B. Concrètement, de quelle façon comptez-vous adapter l'éclairage de la phase 3 de la promenade pour intégrer des recommandations du Guide et éviter la pollution lumineuse ?

## 20. Plage de l'anse au Foulon

L'étude *Création d'une plage publique à l'anse au Foulon – Étude de préféabilité de processus d'ensablement*, avait abordé divers scénarios pour favoriser l'ensablement de la plage existante. Il y est question de quelques variantes de prolongement du brise-lames ainsi que de l'aménagement d'un talus pour créer une « *plage suspendue* » (document déposé DC1, chapitre 6).

- A. Avez-vous examiné le recours éventuel à une de ces approches pour consolider la plage existante ? Expliquer.

L'étude fait aussi état d'une autre plage existante située entre la marina et le Club de tennis Montcalm.

- B. La CCNQ a-t-elle étudié la possibilité de mettre en valeur cette autre plage et de l'incorporer dans le projet de la phase 3 ? Expliquer pourquoi elle n'a pas été incluse dans le projet.

Dans le projet, il est prévu d'aménager un épi entre la plage et le marais, à l'emplacement actuel du tuyau d'un émissaire d'égout (étude d'impact p. 133 à 135).

- C. Jusqu'à quelle cote bathymétrique de l'estran prévoyez-vous prolonger l'extrémité aval de l'épi ? Et quelle serait la hauteur de cette structure au-dessus de l'estran ?
- D. Serait-il possible d'aménager un sentier ou un trottoir sur la crête de cet épi ?

## 21. Infrastructures d'accès à l'eau

Au chapitre 3 de l'étude d'impact (*DESCRIPTION DU PROJET*), dans la section 3.1 (*Composante du projet*) on retrouve une sous-section consacrée aux « *Équipements riverains* ». Il y est question d'un escalier au parc de la jetée et d'une rampe de mise à l'eau (p. 144) :

« *Les équipements riverains comprennent des descentes pour accès au fleuve, afin de faciliter la mise à l'eau des embarcations :*

- *escalier au parc de la jetée pour embarcations légères (canots, kayaks, planches à voile);*
- *rampe de mise à l'eau, secteur est, pour embarcations intermédiaires (voir section 3.1.17) »*

Par contre, les explications fournies par la CCNQ lors de la première séance de l'audience semblent indiquer qu'elle ne souhaite pas aménager de rampe de mise à l'eau pour les embarcations intermédiaires le long de la promenade Samuel-De Champlain (M. Philippe Plante, DT1, p. 111 et 112). Quant au contenu de la section 3.1.17 à laquelle renvoie le texte, il n'a aucun lien avec les rampes de mise à l'eau.

- A. Pourriez-vous clarifier la position de la CCNQ quant à l'aménagement de rampes pour les embarcations intermédiaires le long de la promenade.  
Expliquer aussi la référence à la section 3.1.17.
- B. Est-ce que la rampe de mise à l'eau exploitée par la ville de Québec près de la côte Gilmour a fait l'objet d'une évaluation ou d'une étude de la CCNQ, visant son amélioration et son intégration dans la Promenade ?

L'Association des coureurs en canot à glace faisait partie des groupes consultés en avril 2012 (PR5.1, annexe 4).

- C. Qu'est-ce qui a été prévu pour l'accès au fleuve des canots à glace dans la zone de la phase 3 ?

La sous-section sur les « *Équipements riverains* » mentionne une autre rampe de mise à l'eau pour les embarcations légères dans le secteur famille (p. 145).

- D. Préciser et illustrer l'emplacement exact de cette rampe en indiquant la distance du portage requis pour transporter les embarcations depuis les véhicules jusqu'à cette rampe.

La CCNQ reconnaît l'intérêt des escaliers pour l'accès à l'eau : « *Le fleuve demeure accessible. Certains y accèdent au travers des enrochements. Dans certains cas on facilite l'accès à la berge avec des escaliers. Il y a différents points d'accès d'ailleurs à l'intérieur du projet.* » (M. Réal Lestage, DT3, p. 24).

La phase 1 de la promenade comprend quatre escaliers aménagés à même les enrochements rivaux : un au quai des Cageux, un à la « station des Quais » et deux de part et d'autre de la jetée de Sillery. À la phase 3, un escalier en béton est prévu à côté de l'avancée Shell (p. 144).

- E. Expliquer en quoi consiste l'escalier au parc de la Jetée dont il est question à la page 144 de l'étude d'impact. S'agit-il d'un nouvel escalier proposé à la jetée de Sillery ou de la réfection d'un des deux escaliers existants ?

Vous avez indiqué que vous n'aviez pas prévu d'aménager d'escalier au quai Frontenac mais que vous étiez ouvert à cette idée ou à une variante dite « *enrochement architecturé* » (DT3, p. 55).

- F. Dans le but d'offrir aux promeneurs et aux pêcheurs des accès plus sécuritaires à l'eau ou à la grève, qu'est-ce qui empêcherait d'augmenter le nombre d'escaliers dans les enrochements de la phase 3 ?
- G. À partir de l'expérience acquise à la phase 1 de la promenade, indiquer le coût approximatif du remplacement d'une section d'enrochement par un escalier. Pour une même longueur d'enrochement, comment se compare le coût de la végétalisation (telle que prévue à la phase 3) avec celui de l'aménagement d'un escalier ou d'un « *enrochement architecturé* ».

## 22. Fréquentation de la promenade

En audience M. Plante affirmait que depuis l'ouverture de la Promenade, la CCNQ n'avait pas réalisé de bilan de fréquentation de la phase 1 de la promenade Samuel De Champlain et qu'elle s'appretait à le faire « *dans les prochaines semaines ou dans les prochains mois* ». (DT2, p. 92). Néanmoins, à la section 3.4.2 de l'étude d'impact vous prévoyez « *que la fréquentation pour l'ensemble du projet sera comparable à celle de la phase 1 de la promenade Samuel-De Champlain, soit environ 500 000 personnes par année* » et que la piste multifonctionnelle et le sentier piéton devraient accueillir respectivement 275 000 et 225 000 usagers (p. 149).

- Expliquer sur quoi vous appuyez ces évaluations et prévisions de fréquentation.

## 23. Brise-lames ouest du Yacht-Club de Québec

L'étude d'impact précise que « *la dégradation de ce brise-lames est avancée* » (p. 120).

- Qu'est-ce qui vous permet de déterminer qu'une reconstruction complète du brise-lames n'est pas requise et que la réfection des carapaces intérieure et extérieure suffirait à garantir la longévité de cet ouvrage ?

**24. Remblayage derrière l'ouvrage de protection du marais**

Dans la section 3.1.9.5 de l'étude d'impact, vous faites référence à un plan concept qui illustre les pentes des surfaces qui seraient aménagées « *afin de procurer les conditions optimales pour l'implantation du scirpe* » (p. 129). Ce plan n'a pas été fourni avec l'étude d'impact.

- Veuillez le déposer à la commission.

**25. Accès saisonnier aux bâtiments de service de la Promenade**

Dans son mémoire, une participante déplore « *que l'on n'arrive même pas à garder ouvert le petit pavillon de services au quai des Cageux pendant le printemps et l'automne* » (DM20, p. 8). Au moment de l'audience publique sur la phase I de la promenade, il avait été indiqué que le bâtiment de service du quai Irving (aujourd'hui le quai des Cageux) serait ouvert douze mois par an.

- Préciser quel a été l'horaire d'ouverture du pavillon du quai des Cageux depuis l'inauguration de la phase I de la promenade. A-t-il été accessible toute l'année comme prévu ? Sinon, expliquer pourquoi la période d'ouverture a été restreinte.

**26. Coûts d'exploitation**

Lors de la première partie de l'audience, la CCNQ a mentionné que dans la préparation du dossier d'affaires initial du projet, les coûts d'exploitation au sens large (taxes municipales, frais d'entretien, main-d'œuvre, etc.) ont été estimés à 1,5 M\$ par année (DT2, p. 2).

- Est-ce que la CCNQ a remis à jour cette estimation des coûts d'entretien ?
  - Si oui, pourriez-vous nous transmettre cette mise à jour des coûts d'entretien et l'indexer, au besoin, en dollars de 2012.
  - Sinon, pourriez-vous nous transmettre le détail de l'estimation des coûts d'entretien réalisée lors de la préparation du dossier d'affaires et les indexer en dollars de 2012.

Il est également possible que d'autres questions vous soient acheminées ultérieurement au cours de la période du mandat.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Marie-Josée Harvey  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

