
Rapport d'analyse environnementale

**Projet de la promenade Samuel-De Champlain
entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église
par la Commission de la capitale nationale du Québec**

Dossier 3211-02-206

Le 31 mars 2006

ÉQUIPE DE TRAVAIL

De la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet : Monsieur Michel Dubé, Service des projets en milieu hydrique

Analyste : Monsieur Éric Thomassin, Service des projets en milieu terrestre

Supervision administrative : Monsieur Gilles Brunet, chef du Service des projets en milieu hydrique

Révision de textes et éditique : Madame Dany Auclair, secrétaire

SOMMAIRE EXÉCUTIF

La Commission de la capitale nationale du Québec désire réaliser le projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église sur le territoire de la Ville de Québec. Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il prévoit la reconstruction, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation.

La raison d'être du projet est étroitement liée aux célébrations prévues pour souligner le 400^e anniversaire de la fondation de la ville de Québec. Les principaux objectifs du projet sont de redonner à la population un accès au fleuve et à ses berges en intégrant au domaine public les terrains vagues situés entre le chemin du Foulon et le fleuve, de mettre en valeur le paysage du fleuve, des berges et de la falaise, notamment par la végétalisation des espaces minéralisés, de restaurer les paysages et la qualité des sols des terrains vacants contaminés par les hydrocarbures entre le chemin du Foulon et le boulevard Champlain et de réaménager le boulevard Champlain pour en faire une promenade urbaine.

Du pont Pierre-Laporte à la côte de l'Église, le projet prévoit la création d'un parc littoral entre la falaise et le fleuve en aménageant le boulevard Champlain, le quai Irving, un secteur écologique au pied de la côte Ross, un secteur d'activités sportives entre les côtes du Verger et à Gignac, un secteur culturel de jardins au pied de la côte de l'Église, une piste cyclable et un sentier piétonnier. D'autres interventions connexes sont planifiées par la Commission de la capitale nationale du Québec pour poursuivre la mise en valeur du fleuve et de ses berges.

La Commission de la capitale nationale du Québec dispose d'un budget global de 70 millions de dollars pour réaliser ces projets. Elle compte entamer rapidement les travaux pour que l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain soit réalisé en temps pour les célébrations du 400^e anniversaire de la ville de Québec prévues en 2008.

Les principaux enjeux du projet concernent le milieu visuel, l'utilisation du site par la population, la circulation routière et la sécurité, le climat sonore et la gestion des sols contaminés. Le projet est acceptable compte tenu des impacts environnementaux appréhendés, des mesures prévues à l'étude d'impact et des engagements de la Commission de la capitale nationale du Québec inclus à la condition 1 du décret concernant l'atteinte des objectifs du projet, l'ajout d'accès directs au fleuve, le milieu visuel, la sécurité des piétons, des cyclistes et des usagers, le climat sonore en périodes de construction et d'exploitation, la gestion des sols contaminés et le suivi des eaux souterraines ainsi que la surveillance environnementale du projet.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail	i
Sommaire exécutif	iii
Liste des tableaux	vii
Liste des figures.....	viii
Liste des annexes	ix
Introduction	1
1. Le projet	3
1.1 Raison d’être du projet	3
1.1.1 Contexte global du projet.....	3
1.1.2 Planification du projet	3
1.2 Description générale du projet et de ses composantes	4
1.2.1 Projet connexes	8
1.2.2 Historique du dossier	9
2. Analyse environnementale	10
2.1 Analyse de la raison d’être du projet.....	10
2.2 Variantes de réalisation	11
2.3 Choix des enjeux	11
2.4 Analyse par enjeu.....	12
2.4.1 Impacts visuels du projet.....	12
2.4.2 Utilisation des aménagements par la population	13
2.4.3 Circulation des véhicules et la question de la sécurité.....	15
2.4.4 Climat sonore.....	17
2.4.5 Gestion des sols contaminés	19
2.5 Surveillance environnementale.....	22
Conclusion.....	22
Références.....	23

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : ACCÈS PUBLICS AU FLEUVE SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE QUÉBEC.....	13
TABLEAU 2 : SITES PROPOSÉS DE DÉPÔT DES SOLS CONTAMINÉS.....	21

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : INTERSECTION OUEST ET AMÉNAGEMENT DU QUAI IRVING	5
FIGURE 2 : INTERSECTION EST (NOUVELLE CONFIGURATION)	5
FIGURE 3 : LOCALISATION DES NOUVEAUX TERRAINS DE SOCCER ET DU LOT 486	7

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	PRINCIPALES CONSTATATIONS DU RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT.....	24
ANNEXE 2	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS.....	30
ANNEXE 3	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	31
ANNEXE 4	: FIGURE GÉNÉRALE REPRÉSENTANT LE PROJET	33

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de la promenade Samuel-De Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église sur le territoire de la Ville de Québec par la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ).

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE). Le projet de la promenade Samuel-De Champlain est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il prévoit la construction, la reconstruction, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Québec à partir du 11 octobre 2005.

À la suite des demandes d'audience publique sur le projet, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience, qui a eu lieu à Québec du 14 novembre 2005 au 14 mars 2006. Le rapport de la commission du BAPE a été rendu public le 17 mars 2006. L'annexe 1 résume les principales constatations de ce rapport.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 2 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 3.

1. LE PROJET

Cette section a pour objectif de présenter le processus de planification, le contexte d'insertion et la description du projet à la lumière de la documentation déposée par la CCNQ.

1.1 Raison d'être du projet

La raison d'être du projet est intimement liée aux festivités prévues pour le 400^e anniversaire de la ville de Québec en 2008. Le projet vise à redonner à la population un accès public au fleuve dans la ville de Québec. Pour y arriver, le tracé du boulevard Champlain doit être modifié pour en faire une promenade urbaine. Les principaux objectifs du projet sont de mettre en valeur le paysage du fleuve et de ses berges, de créer des espaces publics donnant accès au fleuve et de restaurer des milieux industriels dégradés. Globalement, le projet doit permettre la requalification et la mise en valeur du secteur entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église.

1.1.1 Contexte global du projet

Le projet de la promenade Samuel-De Champlain couvrait à l'origine tout le tracé du boulevard Champlain des ponts Pierre-Laporte et de Québec jusqu'à la Place-Royale dans le Vieux-Québec. Ce projet comprenait, entre autres, l'aménagement d'une plage dans le secteur situé immédiatement à l'ouest de la marina de Sillery. En décembre 2002, la CCNQ a mis en suspens la partie est du projet original, ne retenant que la partie ouest qui s'étend entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église.

1.1.2 Planification du projet

En 1999, la CCNQ s'est dotée d'un plan d'action priorisant ses interventions, dont notamment l'amélioration du paysage de la Capitale-Nationale par la mise en valeur du littoral du fleuve Saint-Laurent. Le projet de promenade Samuel-De Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église s'inscrit dans les priorités de ce plan d'action. En 2000, la CCNQ, en partenariat avec le MTQ, a réalisé un plan directeur d'aménagement du boulevard Champlain. En 2003, la CCNQ a présenté au MDDEP l'étude d'impact sur l'environnement relative au présent projet.

L'ensemble du projet de la promenade Samuel-De Champlain a fait l'objet de plusieurs consultations. Ainsi, une vaste consultation publique a été menée en novembre 2000 par un bureau de consultation créé par la CCNQ. En 2002, la CCNQ a consulté 35 organismes qui avaient soumis des mémoires lors de la consultation précédente. Par la suite, en novembre 2002, une nouvelle consultation a été faite auprès des résidants du chemin du Foulon et du quartier Cap-Blanc. Enfin, une dernière consultation a été menée par la CCNQ les 26 octobre et 2 novembre 2005, un peu avant le début des audiences du BAPE tenues dans le cadre de la PÉEIE. Cette dernière consultation visait les résidants riverains du projet.

Par ailleurs, un comité de coordination et de suivi a été mis sur pied en 1999 en rapport avec le présent projet. Des représentants de la Ville de Québec et du ministère des Transports (MTQ) y siègent notamment.

Il est à noter que la directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement spécifie que le MDDEP appuie les initiatives des initiateurs de projets en matière de consultation

publique et les encourage 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. L'expérience démontre que les citoyens ont une connaissance concrète de leur milieu et peuvent améliorer les solutions proposées par les initiateurs de projets. Plus cette consultation intervient tôt dans le processus qui mène à une décision, plus grande est l'influence des citoyens sur l'ensemble du projet et plus le projet risque d'être socialement acceptable.

Il est nécessaire de signaler que la CCNQ a joué un rôle actif et prévenant en consultant la population à plusieurs reprises au cours de la planification de son projet. Il s'agit là d'une initiative qui mérite d'être soulignée.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

La CCNQ propose un réaménagement du boulevard Champlain, entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église. Cette section présente une description du projet de la promenade Samuel-De Champlain faisant l'objet du présent rapport (voir la localisation générale du projet à l'annexe 4).

Le tracé du boulevard Champlain sera déplacé dans deux secteurs. Une première partie couvrira un secteur d'une longueur de 900 m allant de l'ouest du quai Irving à l'intersection de la côte du Verger, le tout correspondant à un déplacement maximal de 80 m vers le nord. La seconde partie couvrira une longueur de 700 m, de l'intersection avec la côte à Gignac à l'intersection avec la côte de l'Église, avec un déplacement maximal de 45 m vers le nord. La côte Ross viendra rejoindre le boulevard Champlain au niveau de l'intersection actuelle située devant le quai Irving (voir la figure 1). Par ailleurs, la partie du chemin du Foulon située à l'ouest de la côte du Verger se terminera par une boucle de virage à l'est du boisé Irving. Cette configuration impliquera l'enlèvement de la partie de ce chemin qui rejoint actuellement la côte Ross en longeant le boisé Irving.

Afin de marquer le début du projet, des mesures autoexécutoires de ralentissement de la vitesse sont prévues à l'ouest du quai Irving. Une telle mesure pourrait prendre la forme d'un îlot ralentisseur qui serait construit en déviant légèrement le tracé des voies nord vers la falaise et en modifiant le terre-plein central. À titre d'exemple, cet îlot est illustré à la figure 1. Pour marquer l'autre extrémité du projet, l'intersection du boulevard Champlain avec la côte de l'Église sera aussi réaménagée (voir la figure 2). Dans le but de réduire la vitesse des véhicules dans le secteur de la promenade, la CCNQ propose que la vitesse affichée du boulevard passe de 70 à 60 km/h entre le quai Irving et la côte de l'Église et de 80 à 70 km/h entre les ponts et le quai Irving.

FIGURE 1 : INTERSECTION OUEST ET AMÉNAGEMENT DU QUAI IRVING



Source : Lettre de Diane Simard, CCNQ, 8 mars 2006

FIGURE 2 : INTERSECTION EST (NOUVELLE CONFIGURATION)



Source : Lettre de Diane Simard, CCNQ, 8 mars 2006

Dans ses parties réaménagées, le boulevard aura les caractéristiques suivantes : 2 voies de 3,5 m de largeur par sens avec un terre-plein de 4,5 m de largeur et des accotements de 0,5 m, un trottoir de béton de 2 m de largeur. À titre d'information, les caractéristiques actuelles du boulevard Champlain sont de 2 voies de 3,7 m de largeur par sens avec un terre-plein de 4,7 m de largeur et des accotements extérieurs de 3,5 m de largeur sans stationnement, mais avec un accotement. Cette configuration donne au boulevard Champlain un caractère quasi autoroutier alors que le réaménagement proposé le transformera en boulevard urbain.

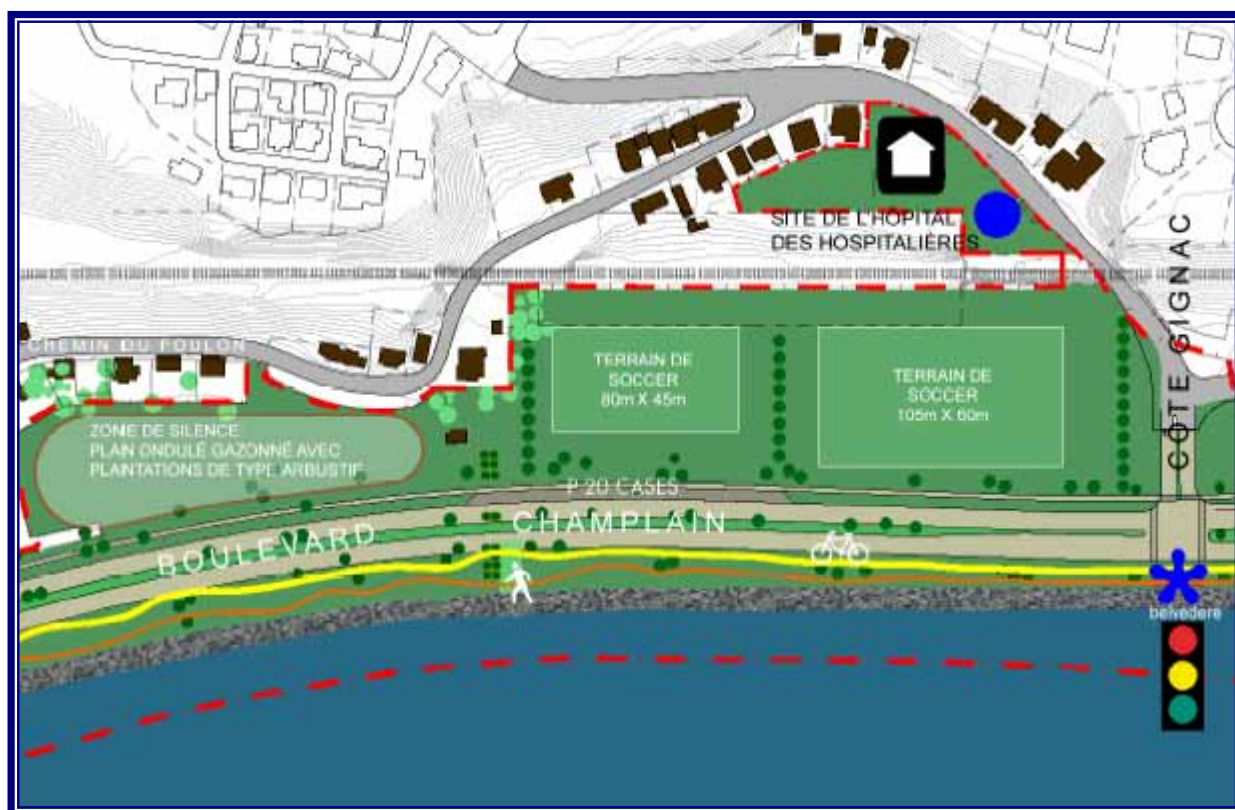
En bordure du boulevard, la CCNQ prévoit 180 espaces de stationnement en rive avec une aire de refuge d'une largeur totale de 5,5 m, surélevée de 4 cm par rapport à la chaussée des voies de roulement. Cette façon de faire permettra d'assurer la sécurité des usagers circulant sur la route et ceux utilisant les zones de stationnement. Il est à noter que des espaces de stationnement sont prévus aux huit sites indiqués à l'annexe 4, dont certains seront regroupés dans deux stationnements accessibles par le chemin du Foulon (40 espaces au pied de la côte Ross et 60 espaces aménagés près du quai Irving, du côté nord du boulevard).

Le quai Irving sera réaménagé pour recevoir éventuellement une navette fluviale. Ainsi, le quai sera rehaussé et des éléments permettant l'accrochage d'une future passerelle d'embarquement y seront installés. Un bâtiment de service de 7 m sur 33 m y sera également construit. Celui-ci sera doté d'une salle polyvalente de 100 m², de toilettes et d'un espace pour une éventuelle billetterie. Il sera ouvert à l'année, notamment pour satisfaire les besoins des usagers. Une rampe d'accès au fleuve ou de mise à l'eau est également prévue à l'est du quai Irving pour les adeptes du kayak. Notons qu'aucune intervention en milieu hydrique n'est prévue dans le cadre du réaménagement du quai.

Parmi les autres interventions prévues dans le cadre du projet, mentionnons la création d'une piste cyclable et multifonctionnelle allant de la côte de l'Église au quai Irving (voir l'annexe 4), l'implantation d'un parc urbain à l'est du quai Irving, incluant un arboretum, et la relocalisation des deux terrains de soccer qui passeront de l'est à l'ouest de la côte à Gignac. Ces deux nouveaux terrains sont montrés à la figure 3. Le garage Irving qui est situé au pied de la côte à Gignac, au nord de la voie ferrée, sera rénové pour devenir un bâtiment de service et 20 espaces de stationnement seront ajoutés près de celui-ci.

Par ailleurs, il est prévu que des jardins thématiques seront aménagés dans les espaces dégagés par la relocalisation des terrains de soccer. Ultérieurement, dans le cadre d'un autre projet, la CCNQ envisage implanter dans ces jardins un ensemble d'art public. Ces jardins seront situés de part et d'autre du boulevard Champlain, perpendiculairement au fleuve. Ils seront séparés par des brise-vent composés d'arbres, dont notamment des peupliers. Ces jardins seront situés, en partie, sur des terrains qui sont la propriété de la Ville de Québec. Mentionnons que le parc d'enfant situé à l'est des terrains de soccer ne sera pas touché par le projet, de même que les autres aménagements situés entre ce parc d'enfant et le pied de la côte de l'Église.

FIGURE 3 : LOCALISATION DES NOUVEAUX TERRAINS DE SOCCER ET DU LOT 486



Source : Lettre de Diane Simard, CCNQ, 8 mars 2006

Durant l'étape de la construction, les principales installations temporaires de chantier requises consistent en des sites d'entreposage des matériaux et des équipements appartenant aux entrepreneurs ainsi qu'une aire de bureau à l'usage des travailleurs, incluant leur stationnement. Soulignons que les matériaux excédentaires non contaminés, principalement les sols provenant des excavations, seront réutilisés sur le site ou éliminés dans des lieux appropriés.

Le projet doit être réalisé à temps pour souligner le 400^e anniversaire de la fondation de la ville de Québec en 2008. Le début des travaux est prévu en mai 2006 et comprendra le déplacement des voies du boulevard Champlain, la réhabilitation du quai Irving, y incluant la construction du bâtiment de service. L'année 2007 permettra de terminer le déplacement des voies du boulevard, de construire les nouveaux terrains de soccer et de remettre en état le bâtiment de service adjacent à ceux-ci. Au printemps 2008, il est prévu de compléter les aménagements, les plantations et le gazonnement, et d'installer le mobilier urbain.

Le boulevard Champlain est actuellement sous la responsabilité du ministère des Transports (MTQ). Une entente confiant à la CCNQ la maîtrise d'œuvre du projet sera signée prochainement par le MTQ et la CCNQ. Cette entente prévoira que les dispositions seront prises par les deux parties afin que le boulevard Champlain soit reconstruit selon les normes et les exigences du MTQ.

L'ensemble des différents projets planifiés par la CCNQ totalise la somme de 70 millions de dollars. Toutefois, ce montant comprend des projets connexes qui sont décrits à la section suivante. Au total, le budget du présent projet est d'environ 45 millions de dollars.

Il est requis de préciser que certaines infrastructures publiques et privées devront être déplacées dans le cadre de la réalisation du projet, tels des conduites d'égout et des émissaires d'égout pluvial appartenant à la Ville de Québec. La plus importante conduite qui sera affectée est l'intercepteur régional ouest qui doit être déplacé sur une longueur totale de 2200 m. La CCNQ et la Ville de Québec sont d'ailleurs en négociation afin d'harmoniser les travaux projetés. De plus, il est question de construire un ou deux bassins de rétention des eaux usées dans le but d'éliminer les débordements dans le fleuve durant les périodes pluvieuses estivales. Ces bassins pourraient être situés au pied de la côte Ross et à l'est de la côte à Gignac. Selon la CCNQ, ces bassins de rétention pourraient être localisés sous les surfaces gazonnées ne comportant pas d'infrastructure. La date de construction de ces bassins n'est pas encore déterminée, mais selon la Ville de Québec, elle serait planifiée dans plus de cinq ans.

Enfin, d'autres équipements appartenant à Vidéotron, Bell Canada, Hydro-Québec et 360 Networks risqueraient d'être touchés par le projet. Dans le cas de ces différents équipements, la CCNQ s'est engagée à contacter les différents propriétaires avant l'exécution des travaux.

1.2.1 Projet connexes

Le projet étudié comporte des liens avec plusieurs autres projets connexes. Rappelons qu'un projet connexe est un projet susceptible d'influencer la conception ou les impacts du projet proposé. Un tel projet connexe ne fait cependant pas partie du projet sous étude.

Parmi les projets connexes identifiés à la CCNQ, mentionnons d'abord le projet de piste cyclable reliant le pied des côtes Gilmour et de l'Église en bordure du boulevard Champlain. Ce projet, qui sera complété en 2006, fera le lien entre les deux pistes cyclables existantes à l'est et à l'ouest et qui sont situées en bordure du boulevard. Rappelons que le tracé de cette piste (à l'ouest) sera modifié par le projet proposé.

Par ailleurs, un autre projet de piste cyclable reliera, par la côte Ross, la piste cyclable prévue dans le présent projet au secteur de l'Aquarium de Québec. Cette nouvelle piste cyclable longera la voie ferrée existante dans le secteur de Sainte-Foy.

La CCNQ a également entrepris de construire différents liens pédestres, dont le principal reliera le quai Irving à la plage Jacques-Cartier, en passant sous les ponts, tout en longeant le fleuve au pied des falaises. Ce nouveau lien aura une longueur de 4,5 km. En outre, un autre projet de sentier sous étude à la CCNQ, appelé la Charcotte, devrait relier le haut et le bas de la falaise à la hauteur du domaine Cataract, ce dernier étant situé tout juste en haut du chemin du Foulon et à l'ouest de la côte de l'Église.

De plus, un projet de navette fluviale sera éventuellement développé par un initiateur privé ou public à déterminer. Cette navette devrait relier le quai Irving rénové et un débarcadère qui pourrait être situé à la marina de la Chaudière à l'embouchure de la rivière du même nom. Cette

navette, en opération durant l'été, devrait permettre de transporter les piétons et les cyclistes entre les deux rives.

La CCNQ a également mentionné dans l'étude d'impact qu'un projet de train panoramique assurant la liaison entre l'Aquarium du Québec et la Place-Royale était envisagé. Ce projet reste toutefois à développer.

Enfin, l'aménagement du boisé Irving ferait également partie des projets connexes examinés par la CCNQ puisqu'elle a acquis celui-ci de la compagnie Irving. Ce boisé serait laissé à l'état naturel avec, toutefois, l'aménagement d'un sentier pour la promenade, de même que la construction de deux belvédères pour l'observation du paysage du côté du fleuve. Le concept d'aménagement qui serait réalisé par la CCNQ est visualisable à l'annexe 4. Cet aménagement est lié au projet de la promenade Samuel-De Champlain puisque l'accès au boisé se ferait en partie par les stationnements et les sentiers proposés dans le présent projet. Le boisé serait ainsi accessible pour les piétons par une entrée dans la côte Ross, une seconde au bas de celle-ci et une autre du côté sud du boisé, près de la future promenade.

1.2.2 Historique du dossier

Le projet proposé par la CCNQ est le fruit d'une longue évolution et a subi de nombreuses modifications depuis le dépôt de l'étude d'impact en octobre 2003. En fait, plusieurs éléments proposés dans l'étude d'impact n'ont pas été conservés par la CCNQ et ne sont donc pas analysés dans le cadre du présent rapport. Les principaux éléments éliminés, y incluant la justification de leur retrait, présentés par la CCNQ, sont les suivants :

- Le déplacement vers le nord du boulevard Champlain entre les côtes du Verger et à Gignac sur une distance de 850 m a été abandonné en tenant compte des impacts sonores importants pour les riverains situés à proximité;
- Le carrefour giratoire au bas de la côte Ross a été abandonné puisque le faible volume de circulation qui emprunte cette côte ne justifierait pas un tel aménagement;
- Le marais proposé situé au pied de la côte Ross, juste à l'est du quai Irving, a été abandonné après analyse puisque cet aménagement aurait impliqué des coûts élevés de gestion et d'enlèvement des sols contaminés présents sur le site des anciens réservoirs Irving. De même, le bassin intérieur localisé à l'ouest de la côte de l'Église a été éliminé pour des raisons semblables;
- Le carrefour giratoire au pied de la côte de l'Église n'était pas proposé dans l'étude d'impact déposée en 2003, mais avait été ajouté au projet tout juste avant le début des audiences publiques. Ce carrefour a été récemment abandonné. Les raisons principales évoquées sont la nouveauté de ce type d'intersection dans la région de Québec, la configuration du carrefour et la présence d'un feu de circulation pour piétons. Une telle configuration causerait, en principe, un conflit d'usage entre la fluidité d'un carrefour giratoire et les arrêts requis pour une intersection permettant le passage des piétons.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

La raison d'être du projet est de redonner à la population un accès public au fleuve dans la ville de Québec. Pour ce faire, la CCNQ propose de modifier le tracé du boulevard Champlain pour le transformer en promenade urbaine, tout en l'éloignant de la rive pour libérer des espaces publics. Cet objectif est louable, désirable, même nécessaire, d'autant plus que plusieurs participants ont souligné durant les audiences du BAPE le peu d'accès au fleuve, identifiant même des obstacles physiques qui entravent cet accès, comme l'enrochement bordant le boulevard Champlain et l'autoroute Dufferin-Montmorency. De façon générale, les accès publics au fleuve dans la Ville de Québec sont peu nombreux sur la rive nord, entre la chute Montmorency et la plage Jacques-Cartier. Concernant cet aspect, le projet se veut très positif en ajoutant des accès au fleuve de différentes natures dans ce secteur.

Le projet a d'importants objectifs généraux en matière de requalification urbaine et de mise en valeur du milieu. Nous sommes préoccupés par le fait que l'abandon successif et cumulatif des différentes composantes mentionnées à la section 1.2.2 puisse éloigner le projet de son concept initial et ainsi rendre plus difficile l'atteinte de certains objectifs du projet comme l'accès au fleuve (abandon du marais), le changement de l'ambiance du boulevard et la réduction de la vitesse (abandon du carrefour giratoire).

L'abandon de la création d'un marais au pied de la côte Ross implique que l'atteinte des objectifs initiaux de mise en valeur du paysage du fleuve et de ses berges par la végétalisation des espaces minéralisés ainsi que de restauration des berges liée à la création d'un habitat faunique ne puisse être réalisée. Il s'agit là d'objectifs très pertinents de naturalisation des abords du fleuve sur lesquels les réflexions et les évaluations devraient se poursuivre afin de trouver des solutions qui permettent à la fois la mise en valeur du milieu et la prise en compte des problèmes suscités par la présence de sols contaminés ou partiellement décontaminés.

Malgré cela, le projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain demeure assurément un projet de mise en valeur du milieu. Pour ce faire, la CCNQ le présente comme étant une première étape visant à redonner le fleuve à la population.

Compte tenu des objectifs du projet et des ressources qui y sont consacrées, la CCNQ s'est engagée à élaborer et à réaliser un programme de suivi pour évaluer, à moyen terme, les résultats obtenus quant à l'atteinte des objectifs du projet, de même que la perception de la population riveraine, des usagers de la route et des touristes, particulièrement concernant :

- L'accès public au fleuve et à ses berges;
- La réduction de la vitesse de la circulation;
- La mise en valeur du paysage du fleuve, des berges et de la falaise;
- L'effet d'entraînement sur la revitalisation urbaine du secteur;
- L'utilisation des espaces verts, de la piste cyclable et du sentier piétonnier;

- La fréquentation et l'animation du site.

La CCNQ s'est également engagée à déposer le programme de suivi et les rapports qui en découlent pour documenter les bénéfices réels du projet et permettre, s'il y a lieu, d'évaluer l'opportunité et la faisabilité de mettre en œuvre des mesures correctrices ou de bonification pouvant être apportées afin d'assurer l'atteinte des objectifs à la base de la raison d'être du projet.

2.2 Variantes de réalisation

Les variantes du projet proposées dans l'étude d'impact concernent le contrôle de la circulation aux intersections par des feux de circulation ou par l'implantation de carrefours giratoires. Ces variantes représentent en fait des modalités de réalisation du projet.

Deux aspects ont été considérés dans cette analyse des variantes, soit la circulation automobile et les traverses piétonnières. Cette analyse a été effectuée en priorisant la sécurité de tous les usagers. La solution retenue par la CCNQ consiste à implanter des mesures autoexécutives de ralentissement de la vitesse à l'ouest du quai Irving afin d'amener les usagers de la route à réduire leur vitesse. Par ailleurs, un carrefour giratoire situé au pied de la côte de l'Église a été envisagé, puis a été éliminé. La pertinence de ces choix sera discutée plus loin dans la section portant sur la circulation des véhicules et la sécurité des usagers du boulevard.

2.3 Choix des enjeux

Le projet de la promenade Samuel-De Champlain vise à avoir un effet structurant important sur les berges du fleuve Saint-Laurent dans ce secteur de la ville de Québec. La connaissance du milieu d'insertion ainsi que les préoccupations du public font ressortir toute l'importance de ce projet. Ce projet urbain comporte aussi une dimension naturelle et paysagère importante compte tenu de la présence du fleuve.

Cette réalité implique de dépasser la vision strictement routière de ce projet et de l'analyser comme un projet global de mise en valeur du milieu. Ainsi, les caractéristiques du milieu et les valeurs véhiculées par les différents intervenants rendent, selon nous, inadéquate toute analyse plaçant la circulation routière comme un enjeu immuable auquel seraient assujettis tous les autres enjeux.

Par enjeu, nous entendons une préoccupation environnementale ou sociale, ou un élément plus global, lié à un projet ou à un impact environnemental, et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet. Mentionnons que les éléments suivants peuvent mener à l'identification des enjeux : la raison d'être et les variantes, les caractéristiques du milieu d'insertion et du projet, les impacts, la consultation gouvernementale, le point de vue du public, la surveillance et le suivi environnemental.

Compte tenu de la localisation du projet, les principaux enjeux du projet concernent son insertion dans le milieu physique et surtout dans le milieu humain. Cinq principaux enjeux ont été retenus pour l'analyse du projet :

- Les aspects visuels du projet;
- L'utilisation des aménagements par la population;

- La circulation des véhicules et la question de la sécurité;
- Le climat sonore;
- La gestion des sols contaminés.

2.4 Analyse par enjeu

2.4.1 Impacts visuels du projet

Le projet propose la plantation d'arbres et d'arbustes à différents endroits dont des bosquets, des aménagements perpendiculaires au fleuve, des rangées d'arbres jouant le rôle de brise-vent, des arbres au centre du terre-plein central ainsi que des œuvres d'art. Les espèces végétales qui seront choisies seront des espèces qui croissent naturellement sur les rives du fleuve Saint-Laurent, par exemple des peupliers. Ces différents aménagements représentent un enjeu au niveau de la vue sur le fleuve pour certains résidants et usagers du secteur. En particulier, les résidants du chemin du Foulon près de la côte de l'Église, qui auront une vue directe sur les nouveaux aménagements, seront directement concernés par ces plantations.

La question du choix des espèces, de leurs dimensions et de leur hauteur a également été débattue avant et pendant l'audience publique. Pour les résidants habitant à proximité du projet, une crainte importante est de perdre leur vue sur le fleuve, principalement pour les résidants de la partie est du chemin du Foulon. Ainsi, la Coalition des résidants du chemin du Foulon a émis l'opinion que la CCNQ devrait s'abstenir de planter des arbres de haute taille dans la partie est de l'aménagement.

Selon la CCNQ, la forme longiligne des arbres et leur disposition perpendiculaire au fleuve permettront de réduire les impacts visuels de ces arbres. La CCNQ a également mentionné que les arbres auront une hauteur de 8 à 10 m et seront espacés de 24 à 30 m dans le terre-plein central du boulevard afin de créer un effet de couloir pour les usagers du boulevard.

Par contre, en ce qui concerne les usagers de la route, des massifs et des groupements de végétation sont susceptibles d'attirer davantage le regard que des plantations rectilignes ou une totale absence d'arbre près du boulevard, soit la situation actuelle. Cette attractivité des plantations se veut un moyen de réduire la vitesse sur le boulevard. Pour les usagers des aménagements, des parcs et des jardins, il va de soi que la présence d'arbres et d'arbustes est souhaitable et compose, d'ailleurs, une partie de la trame des aménagements.

La CCNQ a porté une attention particulière aux impacts visuels du projet puisqu'il vise, entre autres, à restaurer et à mettre en valeur le paysage du secteur. Ainsi, dans son étude d'impact et dans ses interventions en audience publique, la CCNQ a réitéré son engagement à respecter le paysage et l'accessibilité visuelle du fleuve pour les résidants du secteur compris entre le bas de la falaise et le boulevard Champlain. Afin de préciser et de concrétiser ses intentions, la CCNQ présentera un document synthèse relatif à ce sujet. Ce document devra préciser les aménagements paysagers retenus, la localisation des plantations, les espèces végétales choisies ainsi que les traitements particuliers prévus, pour à la fois permettre de rencontrer les objectifs de mise en valeur du paysage et d'assurer la préservation de l'accessibilité visuelle du fleuve pour les résidants du secteur compris entre le bas de la falaise et le boulevard Champlain.

Un suivi de la survie des plantations est proposé par la CCNQ durant les premières années d'exploitation du projet. Les causes de mortalité seront évaluées et les arbres ou arbustes morts seront remplacés. De plus, un suivi de la colonisation par des espèces végétales indésirables (par exemple, l'herbe à poux) sera réalisé. Dans les cas sérieux d'infestation, la CCNQ s'est engagée à l'éradication des espèces végétales.

2.4.2 Utilisation des aménagements par la population

Le projet comprend un espace de parc incluant le mobilier urbain qui redonne un accès, non pas au fleuve, mais à sa rive. Rappelons que le premier but du projet est de donner un accès au fleuve pour le public en général. La question qui se pose et qui a été soulignée par plusieurs personnes lors de l'audience publique est de trouver un moyen de redonner un tel accès au fleuve.

2.4.2.1 Accès directs au fleuve

Peu d'accès publics au fleuve sont disponibles dans la ville de Québec. Le tableau 1 présente ces différents accès d'ouest en est. On dénombre un total de 10 accès publics, ce qui est fort peu pour une ville de cette population et qui possède une longueur de rivage d'environ 30 km.

TABLEAU 1 : ACCÈS PUBLICS AU FLEUVE SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE QUÉBEC

1	Parc nautique de Cap-Rouge
2	Parc de la plage Jacques-Cartier, Cap-Rouge et Sainte-Foy
3	Parc de la Jetée, (au pied de la côte de l'Église), Sillery
4	Quai Frontenac, Pointe à Puiseaux, Sillery
5	Marina de Sillery, Yatch Club de Québec (privé et public)
6	Parc Notre-Dame-de-la-Garde
7	Vieux-Port de Québec
8	Marina du Vieux-Port (privé et public)
9	Battures de Beauport
10	Halte routière de la batture, Beauport

Dans le cadre du présent projet, une rampe de mise à l'eau est prévue au quai Irving. Par ailleurs, il existe actuellement deux autres accès au fleuve dans ce secteur, soit au pied de la côte de l'Église et au parc de la Jetée. Notons également qu'une rampe publique de mise à l'eau est localisée près de la marina de Sillery.

Tel que mentionné à plusieurs reprises dans différents mémoires, il serait judicieux d'ajouter quelques accès directs au fleuve pour permettre d'accéder à la zone découverte à marée basse (estran). Ceci pourrait se faire grâce à des structures légères placées au travers des enrochements de protection du boulevard Champlain actuel. Des endroits qui semblent pertinents pour ces accès directs à l'eau seraient localisés vis-à-vis les deux nouvelles traverses piétonnières du boulevard qui sont proposées par la CCNQ, soit : devant la côte Ross et à mi-chemin entre les côtes à Gignac et de l'Église. Ces accès pourraient également être localisés aux intersections du boulevard avec les côtes du Verger et à Gignac. Toutefois, une restriction à la localisation de ces nouveaux accès doit être mentionnée. Entre le quai Irving et la côte de l'Église, il existe un certain nombre d'herbiers aquatiques. Il faudrait éviter de localiser ces accès dans les secteurs où des herbiers aquatiques sont présents et découverts à marée basse. Cette restriction vise à protéger ces herbiers d'un piétinement trop intensif.

Compte tenu de l'objectif du projet qui est de redonner le fleuve à la population, tenant compte également des nombreuses préoccupations relatives à l'accès au fleuve exprimées par les intervenants en audience publique, la CCNQ s'est engagée à implanter de tels accès directs au fleuve.

2.4.2.2 Pistes cyclables

Avec l'ensemble des pistes cyclables proposées, il sera possible d'avoir accès au projet de promenade à partir de l'est, de l'ouest et de la haute ville en plus de parcourir l'ensemble du projet en vélo. Le projet de navette fluviale au quai Irving mentionné dans la section sur les projets connexes prend tout son sens dans ce contexte. En période estivale, il serait donc possible de parcourir un circuit complet ou une boucle sur les deux rives du fleuve, à partir des quais du traversier à Québec ou à Lévis jusqu'aux quais Irving sur la rive nord et de la marina de Saint-Romuald sur la rive sud.

2.4.2.3 Terrains de soccer

À la suite du déplacement du boulevard, deux terrains de soccer seront déplacés et reconstruits juste à l'ouest du pied de la côte à Gignac tels qu'illustrés à la figure de l'annexe 4. Ils auront des dimensions respectives de 100 m par 60 m et de 90 m par 50 m. L'usage des deux terrains de soccer actuels sera toutefois perdu durant les étés 2006 et 2007, le temps de procéder aux différents travaux et à l'enlèvement des sols décontaminés à l'intersection de la côte à Gignac. Il s'agit d'un impact négatif difficilement atténuable. Mentionnons que des négociations sont toujours en cours entre la CCNQ et l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery sur l'aménagement de ces deux terrains de soccer. Notons en terminant que l'actuel terrain de baseball, localisé à l'est des deux terrains de soccer, disparaît.

2.4.2.4 Autres considérations

Dans plusieurs mémoires déposés devant le BAPE, la situation du transport en commun dans ce secteur a été abordée. Dans l'éventualité où les nouveaux espaces publics développés deviendraient très populaires, il serait nécessaire de prévoir une desserte par autobus de ces nouveaux espaces avec plusieurs arrêts. Cette nouvelle desserte serait nécessaire durant la belle saison incluant les fins de semaine. Selon les informations disponibles, le RTC serait en négociation avec la CCNQ sur cet aspect.

En outre, tel que suggéré par plusieurs participants à l'audience publique, nous croyons que l'inclusion d'une grève de promenade dans une phase ultérieure du projet serait une excellente bonification au projet proposé car elle permettrait au public d'avoir un autre accès direct au fleuve. En fait, ce point a fait l'objet d'une lettre de la CCNQ datée du mois d'août 2005 où il est spécifié que cette grève de promenade sera examinée dans le cadre d'un projet distinct qui sera soumis éventuellement à une évaluation environnementale.

En conclusion, comme le mentionnait Les Amis de la vallée du Saint-Laurent dans leur mémoire, le projet de promenade devrait devenir une destination courue par la population, comme le sont la plage Jacques-Cartier ou le Vieux-Port. Ce serait la meilleure façon de mesurer la réussite du projet proposé par la CCNQ.

2.4.3 Circulation des véhicules et la question de la sécurité

2.4.3.1 La question de la vitesse affichée et réelle

La vitesse réelle sur l'actuel boulevard Champlain est supérieure à la vitesse affichée. Un des objectifs du projet est de ralentir la circulation, d'où le nom de promenade, tout en maintenant un temps de transit acceptable dans la zone du projet pour les conducteurs de véhicule. Une vitesse affichée de 50 km/h a été proposée par la CCNQ, puis ramenée à 60 km/h. Cette valeur nous semble un bon compromis entre les principaux usages du projet proposé de promenade, soit la fonction de déplacement par les automobilistes et les camionneurs et les activités de détente dans les nouveaux aménagements entourant ce boulevard. Le ministère des Transports a signifié son accord avec cette nouvelle vitesse affichée.

Concernant le respect de la vitesse affichée de 60 km/h sur le boulevard, il faut mentionner que la vitesse réelle risque, pour plusieurs usagers (automobilistes et camionneurs), d'être supérieure à la vitesse affichée. Par contre, en réduisant la vitesse affichée, le signal donné aux usagers de la route sera de ralentir par rapport à la situation actuelle. Rappelons qu'il est de la responsabilité de la Ville de Québec de veiller au respect de cette vitesse affichée.

Par ailleurs, la largeur des voies sera réduite (de 3,7 à 3,5 m) ce qui est, en soi, un incitatif pour les usagers de la route à ralentir. De même, le terre-plein central voit sa largeur réduite. La présence de mesures autoexécutoires de réduction de la vitesse à l'ouest du quai Irving aura également le même effet. Il serait intéressant de prévoir quelque chose de semblable du côté est du projet pour jouer le même rôle et pour bien marquer les deux extrémités du projet de promenade. Cependant, le détail de cet aménagement au pied de la côte de l'Église n'est pas encore connu. Les plantations et la présence de plusieurs stationnements en rive auront aussi un effet sur la réduction de la vitesse de la circulation.

La réduction de la vitesse affichée impliquera un temps de parcours quasi identique (une augmentation maximale de la durée du trajet de l'ordre d'une minute selon la CCNQ) avec une phase d'acclimatation à cause de la nouvelle configuration du boulevard, dont notamment la présence de nouvelles intersections et l'ajout de trois nouveaux feux de circulation. Lors de l'audience publique, le port de Québec et certains usagers du port ont exprimé des réserves sur les aspects du projet qui augmenteraient le temps de parcours ou qui pourraient augmenter les risques à la sécurité. De plus, le MTQ a précisé que le boulevard Champlain est la voie de desserte du port qu'il privilégie. En somme, un accès rapide est nécessaire aux opérations du

port, mais nous estimons que la réduction proposée de la vitesse et les autres modifications au boulevard auront un impact minime sur cette accessibilité.

2.4.3.2 La question de la sécurité

Le projet vise une réduction de la vitesse réelle, ce qui implique, en principe, une plus grande sécurité pour tous les usagers de la route. La question de la circulation des camions vers le port de Québec a été soulevée par plusieurs participants à l'audience publique, que ce soit en lien avec les problématiques de bruit ou de sécurité. En fait, il y a peu de camions qui empruntent le boulevard Champlain. Ainsi, ceux-ci représentent 2,5 % des véhicules selon des relevés du MTQ effectués en 2000. Cependant, les camions ont un impact plus important que leur nombre sur la fluidité de la circulation et sur le bruit causé par le boulevard.

Concernant la sécurité des piétons et des cyclistes, nous croyons que des traverses dédiées avec des feux de circulation sur demande seraient préférables à des passerelles qui sont peu utilisées si elles sont mal conçues, ou encore à un tunnel qui est généralement jugé peu sécuritaire. Ces deux types d'aménagements causent également d'autres types d'impacts négatifs : impact visuel pour les passerelles et occupation d'une grande surface de sol pour les tunnels. En fait, deux nouvelles traverses pour les piétons, avec feux de circulation, sont prévues vis-à-vis de la côte Ross et à mi-chemin entre les côtes à Gignac et de l'Église. Ces traverses sont indispensables compte tenu de l'utilisation qui sera faite par les piétons et les cyclistes des terrains situés de chaque côté de la nouvelle promenade, du besoin de traverser cette promenade qui en résultera et de la distance entre les intersections actuelles localisées au pied des côtes. Si ces traverses sont bien conçues et correctement utilisées par les usagers, elles ne devraient pas causer de problèmes sérieux, ni être la source d'accidents.

En outre, la CCNQ prévoit un total de 180 espaces de stationnement en rive, le long du boulevard, avec une aire de refuge d'une largeur totale de 5,5 m, surélevée de 4 cm par rapport à la chaussée des voies de roulement. Cette façon de faire devrait permettre d'assurer la sécurité des usagers circulant sur la route et ceux utilisant les zones de stationnement. Mentionnons que ces stationnements ont été placés du côté des secteurs qui seront plus attirants pour les visiteurs. Par exemple, le stationnement a été localisé du côté nord pour les usagers des terrains de soccer et du côté sud vis-à-vis les différents espaces verts en bordure immédiate du fleuve. De plus, davantage de places de stationnement sont prévues près du quai Irving où les aménagements de la promenade seront les plus importants et devraient donc attirer davantage de visiteurs.

2.4.3.3 Le suivi

Un suivi du fonctionnement des deux nouvelles traverses pour piétons et de la nouvelle intersection proposée au pied de la côte de l'Église est toutefois recommandé pour les premières années d'opération de la promenade. Ce suivi devrait porter sur la question de la sécurité d'utilisation de ces intersections, tant pour les usagers de la route que pour les piétons et les cyclistes. Ce suivi est recommandé à cause des incertitudes sur le nombre de piétons et de cyclistes qui emprunteront ces nouvelles installations, de la nouveauté de ces installations et de l'attitude des automobilistes et des camionneurs. De plus, mentionnons que les deux nouvelles traverses pour piétons sont situées dans des secteurs courbes du boulevard.

De plus, il semble approprié d'ajouter un autre élément à ce suivi concernant la vitesse réelle pratiquée par les véhicules. Le concept de promenade suppose une vitesse réelle des véhicules de l'ordre de 50 à 60 km/h. Cette fourchette de vitesse implique une ambiance et un niveau sonore pour les terrains (parcs, aires de jeux) entourant la promenade. Enfin, le respect de la vitesse affichée est un élément de sécurité pour tous les usagers de la route et des intersections (piétons et cyclistes). Pour toutes ces raisons, nous croyons qu'un suivi de la vitesse réelle pratiquée par les usagers de la route devrait être effectué durant les premières années d'opération de la promenade Samuel-De Champlain.

La sécurité des piétons, des cyclistes, des automobilistes et des usagers de la promenade en général a été une préoccupation importante de la part d'intervenants dans le cadre de l'analyse environnementale du projet, dont le ministère de la Santé et des Services sociaux, et de la part de citoyens ou d'usagers de la route dans le cadre de l'audience publique. En réaménageant le boulevard Champlain en promenade urbaine, la CCNQ estime pouvoir avoir, en principe, un effet bénéfique sur la sécurité du secteur.

Cependant, plusieurs incertitudes existent, notamment en ce qui concerne le niveau de réduction de la vitesse de la circulation, le niveau de fréquentation du site, la fonctionnalité des aménagements ainsi que la sécurité des aménagements.

C'est pourquoi nous estimons que le projet doit faire l'objet d'un programme de suivi sur l'utilisation, la fonctionnalité et la sécurité des traversées aux intersections du boulevard Champlain, des parcs, des espaces publics, de la piste cyclable et du sentier piétonnier. Ce programme, déposé au MDDEP, devrait permettre d'identifier, s'il y a lieu, les correctifs pouvant être apportés afin d'assurer la sécurité des usagers. La CCNQ s'est d'ailleurs engagée en ce sens.

2.4.4 Climat sonore

Le bruit est un enjeu important du projet compte tenu de sa localisation en milieu habité et de la proximité de résidences. Ce constat vaut tant pour la phase de construction qu'en phase d'exploitation de la promenade Samuel-De Champlain.

2.4.4.1 Phase de construction

Mentionnons que pour la phase construction, les chemins temporaires et la configuration des zones de chantier ne sont pas encore connus. Il s'agit des sites d'entreposage des matériaux et des équipements appartenant aux entrepreneurs, de l'aire de bureau incluant le stationnement destiné aux travailleurs. Ces informations devraient être déposées lors des demandes de certificat d'autorisation selon l'article 22 de la LQE.

Selon l'article 6 du Règlement sur le bruit de la Ville de Québec (Règlement R.V.Q. 978), les heures de travail permises sont de 7 h à 21 h du lundi au samedi et de 10 h à 21 h le dimanche et les jours fériés pour le bruit perturbateur. Ce règlement devrait être appliqué par la Ville dans le cadre du projet compte tenu de la proximité de plusieurs résidences.

Les grandes lignes du programme de surveillance proposé par la CCNQ incluent 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, incluant la méthode proposée pour respecter leurs heures de travaux, devrait être déposé au Ministère lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE.

Un rapport de surveillance environnementale devrait être déposé par la CCNQ au plus tard six mois après la fin des travaux de construction et devrait porter, entre autres, sur le volet sonore.

La réalisation des travaux de construction entraîne généralement une hausse du bruit aux abords d'un chantier. Compte tenu de la présence de secteurs résidentiels ainsi que de l'ampleur prévue des travaux, il apparaît important que cet impact fasse l'objet d'une surveillance environnementale.

Ainsi, la CCNQ s'est engagée à déposer au MDDEP un programme de surveillance environnementale comprenant : les niveaux de bruit à respecter, les mesures d'atténuation spécifiques et générales prévues, le programme de relevé sonore envisagé aux zones résidentielles, institutionnelles ou récréatives sensibles les plus susceptibles d'être affectées par le bruit du chantier, le mécanisme d'information des citoyens demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités ainsi que la séquence du dépôt des rapports de surveillance environnementale.

2.4.4.2 Phase d'exploitation

Pour les résidents voisins du projet, la CCNQ a évalué dans l'étude d'impact que le déplacement des voies de circulation vers le nord augmenterait le bruit de 2 dBA pour les résidences les plus rapprochées. Par contre, la CCNQ propose une réduction de la vitesse de 70 à 60 km/h sur le boulevard, ce qui retrancherait au niveau de bruit simulé une valeur de 1 dBA. En d'autres mots, le niveau de bruit pour les résidences restera, à toutes fins utiles, presque inchangé. Rappelons qu'une augmentation de l'ordre de 1 dBA n'est généralement pas perceptible à l'oreille humaine. L'impact est donc jugé faible.

Dans son mémoire, le Syndicat des propriétaires des Villas de l'Anse a demandé de reconsidérer le déplacement du boulevard et d'assurer un suivi du climat sonore avant et après l'autorisation. La CCNQ a répondu à ces questionnements dans une lettre datée du 22 décembre 2005, adressée à M^{me} Danielle Dallaire du BAPE, en rappelant que la solution proposée impliquait une perte d'une surface importante pour les jardins. De plus, une telle configuration ne permettrait pas d'induire une réduction aussi importante de la vitesse.

Un suivi de l'impact réel du bruit associé à la circulation est proposé par la CCNQ. Il consistera à vérifier les niveaux de bruit réel et à les comparer aux projections. Le suivi de la vitesse déjà mentionné aidera également à interpréter le niveau de bruit mesuré. En cas d'impact moyen ou fort, des mesures appropriées seraient appliquées, mais ces mesures ne sont pas encore précisées.

Le projet de réaménagement de la promenade Samuel-De Champlain n'est pas un projet qui vise l'augmentation de la capacité de l'infrastructure routière que représente le boulevard Champlain. En ce sens, la seule augmentation du climat sonore qui puisse être anticipée est celle qui est liée à l'augmentation graduelle et prévue de la circulation dans un horizon de 10 ans. Puisque la CCNQ a retiré un élément problématique du projet (abandon d'un déplacement du boulevard au pied de la côte du Verger) et que la vitesse affichée prévue sera de 60 km/h par rapport à 70 km/h

actuellement, les impacts sur le climat sonore devraient, en principe, être limités. Cependant, plusieurs incertitudes existent, notamment en ce qui concerne l'atteinte de l'objectif de réduction de la vitesse, l'effet des aménagements (minéraux et végétaux), l'effet associé aux carrefours avec feux de circulation ainsi que le niveau de fréquentation du site.

C'est pourquoi la CCNQ s'est engagée à compléter, à réaliser et à déposer au MDDEP le programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation prévu dans l'étude d'impact. Ainsi, ce programme devra prévoir des relevés sonores et des comptages de véhicules qui seront effectués un an et cinq ans après la mise en exploitation du projet et un comptage de véhicules qui sera réalisé dix ans après la mise en exploitation du projet. Ces mesures devront permettre de valider les impacts appréhendés. La localisation et le nombre de points d'échantillonnage devront être représentatifs des zones sensibles. De plus, au moins un des relevés sonores à chacun des points d'évaluation retenus devra être réalisé sur une période de 24 heures consécutives.

Aussi, le programme pourra permettre, s'il y a lieu, d'évaluer l'opportunité et la faisabilité des mesures d'atténuation dans le cas où les estimations du climat sonore prévues étaient dépassées. Cette évaluation devra notamment tenir compte de la sensibilité du paysage, de l'accès visuel au fleuve pour les riverains ainsi que des contraintes d'intégration au milieu.

2.4.5 Gestion des sols contaminés

Concernant les sols contaminés, rappelons que toute intervention sur un terrain présentant une contamination doit respecter la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* (Politique), le *Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés* et le *Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains* (RPRT). Ces outils de gestion sont administrés par le MDDEP. Le projet proposé devra donc respecter les exigences retrouvées dans ces trois outils de gestion.

La Politique vise à assurer la protection des sols et de l'eau souterraine. Le moyen utilisé par cette politique est l'utilisation de critères génériques. Ces critères sont des objectifs de décontamination pour un usage donné et servent d'outils de gestion des sols contaminés excavés. Ainsi, pour le projet proposé, le niveau B est la limite maximale pour des terrains à vocation récréative avec un usage sensible, comme les terrains de jeux. Les usages récréatifs moins sensibles comme les pistes cyclables sont associés à la limite du niveau C. Ce niveau est également la limite maximale pour des terrains à vocation commerciale ou industrielle.

2.4.5.1 Décontamination des terrains de la compagnie Irving

Selon les caractérisations effectuées, les sols appartenant à la compagnie Irving situés dans la zone d'étude du projet étaient contaminés aux hydrocarbures pétroliers légers : essence et diesel. La direction régionale du MDDEP a délivré un certificat d'autorisation à cette compagnie le 4 septembre 2002 et il a été modifié le 16 septembre 2005. Ce certificat visait la réhabilitation en piles des sols par un traitement visant l'atteinte des critères C de la Politique afin de permettre une réutilisation de ces sols à des fins récréatives. Si ces critères C ne devaient pas être atteints à la fin du traitement, les volumes de sols concernés devraient alors être disposés dans des lieux autorisés par la compagnie Irving. À noter que cette réhabilitation a débuté en septembre 2005.

Le traitement utilisé consiste à extraire les vapeurs d'hydrocarbures par un système de vacuum à haut débit, suivi d'une biodégradation en mode aérobique des produits pétroliers non volatils. Ce traitement est réalisé dans deux cellules de 220 m sur 20 m, d'une hauteur de 2 m. Ces cellules sont situées sur un terrain localisé au pied de la Côte à Gignac et qui sera, par la suite, utilisé comme terrain de soccer. Le volume total de sols contaminés est de 17 000 m³ (plus grand que le niveau C) et ces sols proviennent des terrains situés au pied de la côte Ross. Un volume de sols de 9700 m³ a été excavé en 2005 et le reste, soit 6300 m³ sera excavé en 2006. Un même volume (6300 m³) de sols traités sera ramené au nord du chemin du Foulon, au pied de la côte Ross en 2006 pour y être entreposé temporairement. Le reste des sols traités sera laissé en place à la côte à Gignac et utilisé au cours de la réalisation de la promenade par la CCNQ.

2.4.5.2 Le projet de promenade et les sols contaminés

Le projet de la promenade Samuel-De Champlain implique que des travaux seront réalisés sur des terrains contaminés à différents niveaux. Il s'agit des anciens dépôts pétroliers Irving de la côte Ross et de la côte à Gignac. Des travaux de réhabilitation de ces terrains sont en cours afin que la contamination résiduelle soit inférieure aux critères C de la Politique (valeurs limites de l'annexe II du RPRT). Au moment de débiter les différents travaux prévus dans le projet de promenade pour ces deux terrains, une étude de caractérisation attestée par un expert habilité par la loi devra être déposée au MDDEP afin de démontrer que le niveau de contamination résiduelle respecte l'usage prévu pour ces terrains. Cette caractérisation est requise puisque le projet proposé implique qu'il y aura un changement d'usage des terrains, d'industriel à récréatif. La CCNQ sera propriétaire de terrains qui auront été réhabilités jusqu'aux critères C de la Politique. Il s'agit du critère acceptable pour une utilisation à des fins récréatives (piste cyclable ou espace récréatif).

La décontamination des sols à des niveaux compatibles avec les usages prévus est un des impacts positifs majeurs du projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain. La gestion des sols contaminés et leur présence dans l'aménagement final du site ont été des préoccupations importantes de la part du MDDEP dans le cadre de l'analyse environnementale du projet et de la part de citoyens ou futurs usagers dans le cadre de l'audience publique.

De façon spécifique, la CCNQ s'est engagée à ce que les aires de jeux, les deux nouveaux terrains de soccer, le lot 486 (s'il est utilisé comme terrain de pratique pour le soccer) ou le tout nouveau secteur de balançoires, soient recouverts en surface d'une épaisseur (après compaction) d'au moins 1 m de sols présentant des concentrations inférieures aux valeurs limites de l'annexe I du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains. Le tout est requis en vertu de l'article 1 de ce même règlement.

De plus, notamment pour le lot 486, la CCNQ devra, au besoin et durant la réalisation des travaux, actualiser et déposer au MDDEP la caractérisation des sols afin de déterminer les volumes de sols contaminés pour chacune des plages de contamination et identifier le mode de gestion de ces sols contaminés. De plus, le programme d'échantillonnage de ces sols devra être déposé au MDDEP.

Par ailleurs, la CCNQ a indiqué dans l'étude d'impact que les caractérisations environnementales ont démontré que les sols situés sous l'actuel boulevard Champlain ne seraient pas contaminés.

La CCNQ s'est également engagée à caractériser tous les sols excavés lors de l'ensemble des travaux qui présenteraient des indices de contamination afin de déterminer le mode de gestion approprié.

Enfin, la CCNQ a proposé quatre sites de dépôt des sols contaminés (contamination sous le niveau C). Ces sites sont présentés au tableau 2. Le volume maximum de sols contaminés à éliminer de la zone du projet a été évalué par la CCNQ à environ 5300 m³.

TABLEAU 2 : SITES PROPOSÉS DE DÉPÔT DES SOLS CONTAMINÉS

	Exploitant	Municipalité
1	Solutions EAS	Solutions EAS
2	Sol-Action	Lac Saint-Charles
3	GSI Environnement	Sainte-Croix-de-Lotbinière
4	Services environnementaux AES	Ville Saguenay

Source : CCNQ, Synthèse des modifications, document final, janvier 2006

Mentionnons également que le bâtiment, situé au 2750, chemin du Foulon, soit au pied de la côte Ross et qui servait, entre autres, de bureau, sera démoli au printemps 2006.

2.4.5.3 *Suivi des eaux souterraines*

La présence de sols décontaminés implique qu'un programme de suivi des eaux souterraines doit être réalisé. Un tel programme de suivi doit viser l'implantation de puits d'observation de la qualité des eaux souterraines à la suite des travaux de réhabilitation. Selon la proposition initiale de la CCNQ, ces puits devraient être situés en aval des zones de sols décontaminés sous le niveau C, au pied de la côte à Gignac. Des puits d'observation devraient également être mis en place pour le secteur de l'ancien dépôt pétrolier Irving au pied de la côte à Gignac. La position de l'ensemble de ces puits devrait être précisée par la CCNQ, ce à quoi elle s'est engagée.

La CCNQ a proposé qu'un suivi de ces puits soit effectué pendant au moins trois ans à raison de trois échantillonnages par année. Les paramètres qui seront analysés sont les suivants :

- Hydrocarbures pétroliers C₁₀-C₅₀;
- BTEX;
- HAP;
- Métaux.

Un dernier élément à mentionner concerne le suivi de la qualité de l'air ambiant portant sur les BTEX, soit le Benzène, le Toluène, l'Éthylbenzène et le Xylène. Ce suivi avait été exigé dans le cadre du certificat d'autorisation de septembre 2005 pour la décontamination des sols par la compagnie Irving. Ce suivi n'est pas requis dans le cadre du présent projet car les sols seront

décontaminés lors de leur utilisation par la CCNQ et ils ne seront plus une source potentielle significative de BTEX.

Afin de bien suivre et gérer la qualité des eaux souterraines qui pourraient être affectées par les sols décontaminés sous le niveau C de la Politique de protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés, la CCNQ s'est engagée à préciser et à réaliser le programme de suivi de la qualité des eaux souterraines. Ce programme devra prévoir des puits d'observation de la qualité des eaux souterraines au pied de la côte à Gignac et pour le secteur de l'ancien dépôt pétrolier Irving au pied de la côte Ross. Le programme d'échantillonnage et la localisation des puits devront être déposés au MDDEP avant la réalisation du programme de suivi.

2.5 Surveillance environnementale

La CCNQ a prévu, dans le cadre de son étude d'impact, différentes mesures d'atténuation ou de protection de l'environnement. D'autres engagements ont été pris ultérieurement dans différents documents. La planification de moyens de surveillance environnementale permet aux intervenants concernés d'assurer le suivi du dossier ainsi que le respect des mesures et des engagements.

Afin de faire état du déroulement des travaux et de l'efficacité des mesures d'atténuation appliquées, la CCNQ s'est engagée à réaliser un programme détaillé de surveillance environnementale et à le déposer au MDDEP avant le début des travaux. Des rapports de surveillance devront être déposés au MDDEP après la fin de chaque phase des travaux.

CONCLUSION

Les principaux enjeux du projet concernent sa raison d'être, le milieu visuel, l'utilisation du site par la population, la circulation routière et la sécurité, le climat sonore et la gestion des sols contaminés. Le projet apparaît acceptable au regard des impacts environnementaux appréhendés, des mesures prévues à l'étude d'impact et des engagements de la Commission de la capitale nationale du Québec inclus à la condition 1 du décret concernant l'atteinte des objectifs du projet, l'ajout d'accès directs au fleuve, le milieu visuel, la sécurité des piétons, des cyclistes et des usagers, le climat sonore en périodes de construction et d'exploitation, la gestion des sols contaminés et le suivi des eaux souterraines ainsi que la surveillance environnementale du projet.

Considérant cela, nous recommandons qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement en faveur de la CCNQ en vertu de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement relativement au projet de la promenade Samuel-De Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église sur le territoire de la Ville de Québec.

Original signé par

Michel Dubé, ing.
Chargé de projet
Service des projets en milieu hydrique

RÉFÉRENCES

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *La promenade Samuel-De Champlain, Étude d'impact sur l'environnement, Volet 1 – Secteur pont Pierre-Laporte – Côte de l'Église, Rapport final*, préparé par Groupe conseil GENIVAR inc., juillet 2003, 120 p. et 8 annexes;

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *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*, 5 avril 2004, 37 p. et 15 annexes;

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *La promenade Samuel-De Champlain, Étude d'impact sur l'environnement, Volet 1 : Secteur pont Pierre-Laporte – côte de l'Église, Réponses à la 2^e série de questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec*, 1^{er} octobre 2004, 6 p. et 5 annexes;

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *La promenade Samuel-De Champlain, Synthèse des modifications apportées à l'étude d'impact sur l'environnement, Volet 1 – Secteur pont Pierre-Laporte – Côte de l'Église*, Document final, janvier 2006, pagination multiple;

Lettre de M^{me} Diane Simard, de la Commission de la capitale nationale du Québec, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 30 août 2005, concernant l'addenda au chapitre 1.4 Aménagements et projets connexes, 1 p.;

Lettre de M^{me} Diane Simard, de la Commission de la capitale nationale du Québec, à M. Michel Dubé, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 8 mars 2006, concernant l'intersection côte de l'Église et boulevard Champlain, futur tracé, 1 p. et 3 pièces jointes;

Lettre de M. Jacques Langlois, de la Commission de la capitale nationale du Québec, à M. Claude Béchar, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 30 mars 2006, concernant l'engagement de la Commission de la capitale nationale du Québec en regard du projet de la promenade Samuel-De Champlain, 4 pages;

VILLE DE QUÉBEC. *Règlement sur le bruit (Règlement R.V.Q. 978)*, adopté le 4 juillet 2005 et en vigueur depuis le 7 juillet 2005, 15 pages.

ANNEXE 1 PRINCIPALES CONSTATATIONS DU RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

- La commission est d'avis que la disponibilité d'espaces riverains accessibles au public constitue une condition à la réalisation de l'objectif principal de redonner le fleuve aux Québécois.
- La commission est d'avis que le choix du secteur d'intervention retenu par la Commission de la capitale nationale du Québec pour le réaménagement et l'attribution d'une vocation publique aux terrains des berges du Saint-Laurent est justifié et constitue un premier pas vers la réappropriation publique du littoral. La commission considère toutefois que l'aménagement devrait être poursuivi au-delà de l'échéance de 2008 et que la plage de l'anse au Foulon devrait faire partie des projets examinés.
- La commission est d'avis que, pour atteindre l'objectif de « redonner le fleuve aux Québécois » dans le tronçon qu'elle prévoit réaménager, la Commission de la capitale nationale du Québec devrait faciliter le plus possible les accès directs à l'eau et aux activités nautiques ou aquatiques.
- La commission est d'avis que l'absence d'un plan de mise en œuvre commune de l'aménagement du littoral de la région de la Capitale-Nationale ne devrait pas empêcher la réalisation de projets qui obtiendraient l'assentiment général.
- Considérant les responsabilités dévolues à la Communauté métropolitaine de Québec en matière d'aménagement du territoire, la commission est d'avis qu'il reviendrait à cet organisme d'assurer, après 2008, la coordination des interventions nécessaires à l'aménagement intégré du littoral sur les deux rives du fleuve Saint-Laurent dans la région de Québec.
- La commission est d'avis que l'absence de détails concernant la conception, les coûts et les bénéfices du projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain et de ses composantes ne permet pas d'évaluer d'autres projets d'aménagement du littoral. Elle n'est donc pas en mesure de juger si les choix des composantes de l'aménagement du littoral sont les meilleures pour optimiser l'utilisation des ressources mises à la disposition de la Commission de la capitale nationale du Québec.
- La commission partage l'avis exprimé dans le rapport de consultation publique de la Commission de la capitale nationale du Québec, à la suite de sa consultation de 2000, sur l'importance de transformer le boulevard Champlain en promenade urbaine. Il s'agit là d'un préalable à l'atteinte de l'objectif premier de redonner à la population l'accès au fleuve.
- La commission est d'avis que, pour que le boulevard Champlain puisse devenir une véritable promenade et permettre la coexistence sécuritaire de tous ses usagers, il importe de s'assurer que la vitesse réelle des véhicules dans ce secteur ne dépasse pas 60 km/h.
- La commission est d'avis qu'en raison de la vocation de promenade attribuée au boulevard Champlain et afin d'assurer la sécurité de tous ses usagers, il est impératif d'exercer un

contrôle efficace de la vitesse des véhicules aux principales entrées routières de la promenade Samuel-De Champlain.

- Considérant qu'un îlot ralentisseur bien adapté peut réduire efficacement la vitesse des véhicules à l'entrée ouest de la promenade Samuel-De Champlain, la commission est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec devrait, conjointement avec le ministère des Transports, trouver une solution aux contraintes et aux défis que représente l'exiguïté de l'espace disponible pour la construction d'un tel dispositif.
- Considérant que les méthodes proposées par la Commission de la capitale nationale du Québec pour contrôler la vitesse sur la promenade Samuel-De Champlain ne garantissent pas la réduction souhaitée, la commission est d'avis qu'il faut des mesures mieux à même d'en garantir le contrôle. Pour la commission, il s'agit d'une condition nécessaire à la réussite du projet.
- Puisque ni l'intensité de la fréquentation de la promenade Samuel-De Champlain ni l'efficacité des mesures de contrôle de la vitesse proposées ne peuvent être précisées actuellement et puisqu'elles sont sujettes à évoluer dans le temps, la commission est d'avis qu'un mode de gestion adaptative du boulevard Champlain permettant d'y fermer temporairement des voies ou d'y modifier la vitesse affichée pourrait s'avérer judicieux et avantageux. Elle encourage la Commission de la capitale nationale du Québec à prévoir les installations requises à cet effet et à les intégrer dès maintenant dans la conception du projet.
- Puisque, d'une part, aucune démarche n'a encore été entreprise afin d'améliorer le tunnel ferroviaire desservant la zone portuaire de l'anse au Foulon et que, d'autre part, un client utilise régulièrement l'antenne ferroviaire Champlain tandis qu'un autre projette de le faire, la commission est d'avis que le démantèlement de cette antenne ferroviaire n'est pas envisageable actuellement.
- La commission est d'avis que l'avenir du service ferroviaire dans le secteur de l'anse au Foulon du port de Québec devrait être le sujet d'une analyse et d'une décision de la part des intéressés. En particulier, la possibilité d'une utilisation accrue du tunnel ferroviaire pour la desserte de ce secteur devrait être utilisée dès que possible.
- La commission est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec devrait s'entendre avec le Canadien National pour assurer aux résidents du chemin du Foulon un accès facile et sécuritaire aux terrains de l'actuel parc du Foulon.
- La commission partage l'avis de la Commission de la capitale nationale du Québec qui considère qu'un service de navette terrestre empruntant le boulevard Champlain pour relier la promenade Samuel-De Champlain avec le Vieux-Québec et le Parc Aquarium du Québec est souhaitable. Un tel service pourrait jouer un rôle essentiel pour favoriser la fréquentation de la promenade par les touristes.
- La commission est d'avis qu'il serait souhaitable de réévaluer la faisabilité technique d'aménager un lien cyclable littoral vers la plage Jacques-Cartier en fonction des largeurs minimales recommandées. Elle évalue que, s'il s'avérait faisable, un lien littoral cyclable présenterait l'avantage d'être à la portée d'un plus grand nombre d'utilisateurs que s'il était réservé aux seuls marcheurs.
- Considérant que la Commission de la capitale nationale du Québec a prévu un montant important pour aménager le quai Irving en vue d'un éventuel service de navette fluviale, la

commission est d'avis qu'il devient urgent pour les acteurs de l'aménagement du littoral à Québec de s'entendre sur une vision et des priorités régionales communes pour mettre en valeur et, au besoin, y investir les ressources nécessaires.

- Puisque le développement d'activités liées à l'usage du fleuve et de l'eau doit constituer l'élément fondamental d'un projet visant le retour au fleuve, la commission est d'avis que les ressources du projet devraient être investies prioritairement dans des interventions liées directement à l'usage du fleuve et de son eau.
- La commission est d'avis que, pour atteindre l'objectif premier du projet, il est essentiel de maximaliser l'usage du parc de la Jetée et du quai Irving en tant que lieux privilégiés d'accès au fleuve. L'aménagement de ces lieux devrait chercher à y favoriser la plus grande diversité possible d'usages du fleuve.
- La commission est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec a fait un choix judicieux en octroyant au quai Irving une vocation d'animation et d'accueil pour la promenade Samuel-De Champlain ainsi que d'observation et d'accès au fleuve. Cette vocation s'harmoniserait avantageusement avec la fonction de pivot pour le développement d'un lien inter-rives par navette fluviale. Elle estime cependant qu'une concertation plus étroite avec les représentants des différents usagers visés serait nécessaire pour optimiser les aménagements proposés et garantir leur efficacité.
- La commission est d'avis qu'il serait important de mettre en valeur le terrain de l'ancien incinérateur de Sillery adjacent au quai Irving afin de consolider la vocation d'accueil et d'animation attribuée à ce lieu. L'intégration des deux terrains permettrait de doubler l'espace du quai Irving et d'en augmenter l'intérêt et le potentiel d'utilisation. Moyennant une caractérisation des sols et des mesures correctrices adéquates, les possibilités sont multiples.
- Compte tenu de la situation du parc de la Jetée à l'une des portes d'entrée de Sillery de même qu'à l'entrée de la promenade Samuel-De Champlain, compte tenu également de sa proximité et de son accessibilité pour les résidents de Sillery et de son potentiel comme lieu d'accueil et d'accès au fleuve, la commission est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec devrait non seulement s'assurer de préserver les qualités de ce lieu, mais également accorder à sa mise en valeur une attention et des efforts analogues à ceux consacrés au quai Irving.
- La commission est d'avis que, dans une perspective de préservation et de mise en valeur du parc de la Jetée, des efforts devraient être consentis pour s'assurer que, dans la mesure du possible, le carrefour du boulevard Champlain avec la côte de l'Église, peu importe sa forme, n'empiète pas dans le parc. Puisque les petites grèves formées de part et d'autre de la jetée constituent un acquis et un atout majeur du parc, une attention particulière devrait être portée à leur conservation.
- La commission est d'avis que, pour maximaliser le potentiel d'accès au fleuve qu'offre le parc de la Jetée, il conviendrait d'y faciliter le débarquement et l'accès à l'eau des embarcations légères et, de prévoir, à proximité immédiate, des places de stationnement du côté sud du boulevard.
- La commission est d'avis que la création de grèves par l'aménagement d'épis représente une approche prometteuse pour offrir un accès direct au fleuve le long de berges enrochées

inhospitalières et plutôt stériles. En plus de permettre au promeneur un contact plus direct avec le fleuve, ces aménagements sont susceptibles de bénéficier à la faune aquatique et de favoriser la pratique de la pêche en rive. Ainsi, la commission estime que le projet pilote de grève et d'épis près du quai Irving devrait être mis à jour et réalisé.

- La commission est d'avis que, dans une perspective de multiplication des accès au fleuve et de diversification de ses usages, il convient d'explorer la faisabilité d'aménager une rampe publique de mise à l'eau sur le littoral de la promenade Samuel-De Champlain.
- La commission est d'avis que, dans une perspective de développement des accès à l'eau le long de tronçons enrochés et a priori inhospitaliers, il serait souhaitable d'évaluer la possibilité de recourir à des structures flottantes amovibles reliées à la rive par une passerelle pour en faire des lieux de pêche, d'accostage ou de détente.
- La commission est d'avis que la possibilité de profiter du déplacement du boulevard pour excaver et reconfigurer une berge enrochée ne devrait pas être exclue d'office. Une telle intervention pourrait permettre d'améliorer l'accès à l'eau en recréant une anse ou en reconfigurant la pente de l'enrochement pour y aménager une rampe de mise à l'eau, une pente de halage ou un escalier.
- Puisque le projet de la promenade Samuel-De Champlain cherche à mettre en valeur le fleuve Saint-Laurent et son patrimoine, la commission est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec doit s'assurer en concertation avec le pêcheur concerné, non seulement de préserver l'activité de pêche traditionnelle à l'anguille le long du boulevard Champlain, mais également d'en faciliter la pratique et de la mettre en valeur.
- Afin de protéger l'activité traditionnelle de pêche à l'anguille le long du boulevard Champlain, la commission est d'avis que, de concert avec le pêcheur et les experts compétents en matière d'habitat aquatique, la Commission de la capitale nationale du Québec doit s'assurer qu'aucune intervention en milieu riverain, y compris d'éventuels aménagements de grève ou d'épis, ne puisse nuire au poisson ou aux activités de pêche. Afin d'en faciliter la pratique, elle devrait en outre garantir à l'exploitant un stationnement sécuritaire à proximité immédiate de chacune de ses installations.
- La commission est d'avis que, pour redonner à la population un véritable accès au fleuve, il importe d'y assurer une qualité de l'eau qui ne compromet pas les usages recherchés. À cette fin, il est essentiel que le programme de contrôle des débordements d'eaux usées de la Ville de Québec conserve comme objectif de permettre la pratique d'activités de contact primaire dans le fleuve, le long du boulevard Champlain.
- La commission est d'avis que la planification de l'aménagement des terrains de la promenade Samuel-De Champlain doit prendre en compte l'effet de barrière que le boulevard continuerait d'exercer et attribuer aux terrains situés de part et d'autre des usages appropriés en fonction de leurs potentiels et atouts respectifs, de façon à minimiser les traversées.
- La commission est d'avis que, si les rangées d'arbres prévues le long de la promenade Samuel-De Champlain étaient conçues pour en faire des brise-vent efficaces, elles pourraient également contribuer à rendre ses terrains plus accueillants et à favoriser leur fréquentation.
- La commission est d'avis que, dans le but d'inciter les visiteurs à fréquenter la promenade Samuel-De Champlain, le patrimoine historique et naturel devrait être protégé et valorisé en

liant les lieux d'intérêt historique et touristique et en réalisant des activités d'interprétation de l'histoire du secteur.

- La commission est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec devrait s'adjoindre des partenaires intéressés au patrimoine historique et naturel du secteur de la promenade Samuel-De Champlain afin d'élaborer une proposition de mise en valeur de ce patrimoine.
- En raison des objectifs du projet visant la protection des paysages du littoral, qui valent aussi bien pour les vues de la falaise vers le fleuve que l'inverse, la commission est d'avis que la falaise doit être considérée comme un tout indissociable et qu'une forme de coordination est requise entre les différents acteurs de l'aménagement du territoire pour le choix des itinéraires à privilégier et la préservation des éléments d'intérêt du patrimoine historique et naturel. À cet égard, la commission est d'avis que le sentier la Charcotte qui franchit la falaise serait à considérer en priorité.
- La commission est d'avis que la revalorisation du paysage littoral dans la zone de la promenade Samuel-De Champlain devrait, tôt ou tard, inclure l'enfouissement des fils le long du chemin du Foulon.
- La commission est d'avis que le projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain doit trouver un moyen de faire une place à des activités commerciales complémentaires qui favoriseraient l'achalandage des lieux et l'utilisation du fleuve sans nuire à la conservation et à la réhabilitation des paysages. Des lieux propices à de telles activités pourraient aussi se trouver à l'extérieur de la zone d'intervention de cette phase de l'aménagement du littoral.
- Advenant que des interventions soient requises pour contrôler des débordements d'égouts afin de récupérer des usages du fleuve Saint-Laurent dans la zone d'intervention du projet, la commission est d'avis que la Ville de Québec devrait chercher des solutions qui réduisent au minimum les interférences avec les aménagements de la promenade Samuel-De Champlain.
- La commission est d'avis que les précautions proposées par la Commission de la capitale nationale du Québec en matière de réhabilitation des terrains des côtes Ross et à Gignac sont appropriées pour les usages récréatifs prévus.
- Afin de ne pas compromettre la pratique d'activités récréatives jugées sensibles sur le lot 486, la commission est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec devrait s'assurer que ce terrain respecte les exigences réglementaires pour ces usages.
- Considérant que, selon les prévisions de la Commission de la capitale nationale du Québec, le climat sonore de quelques résidences sur le chemin du Foulon, dans le secteur de la côte du Verger, pourrait dépasser 65 dBA Leq 24 h, le seuil établi dans la Politique sur le bruit routier du ministère des Transports pour l'application de mesures d'atténuation, la commission est d'avis que ces mesures devraient dès maintenant être déterminées. De plus, les occupants de ces résidences devraient être prévenus dès que le climat sonore dépasserait ce seuil.
- La commission est d'avis que l'engagement de maintenir la circulation sur le boulevard Champlain durant les travaux d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain, en assurant la sécurité et la fluidité du trafic, pourrait être difficile à respecter, à tout le moins durant les heures de pointe. Le cas échéant, la Commission de la capitale nationale du

Québec, en accord avec la Ville de Québec, devrait s'assurer que cette éventualité n'entraîne pas de détournement de la circulation vers le chemin du Foulon ou les côtes Ross, du Verger et à Gignac.

- La commission est d'avis que les dimensions des terrains de soccer proposés en remplacement des terrains du parc du Foulon devraient être maximisées de manière à offrir deux terrains de dimensions analogues à celles du plus grand qui a été proposé.
- Considérant les inconvénients qu'auraient à subir les usagers des terrains de soccer du parc du Foulon en raison des travaux de construction de la promenade Samuel-De Champlain, la commission est d'avis que leurs propositions d'aménagement devraient être considérées et qu'ils devraient participer à la planification de ces équipements.

ANNEXE 2 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

- le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs :
- le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales;
- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches;
- le Service de l'aménagement et des eaux souterraines de la Direction des politiques de l'eau;
- le Service des lieux contaminés de la Direction des politiques en milieu terrestre;
- le Bureau des changements climatiques de la Direction des politiques de l'air;
- le Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles de la Direction des politiques de l'air;
- le Service des avis et des expertises de la Direction du suivi de l'état de l'environnement;
- le Service du domaine hydrique public et la Direction de l'expertise hydrique et de la gestion des barrages publics du Centre d'expertise hydrique du Québec;
- la Direction du développement durable, du patrimoine écologique et des parcs.
- le ministère des Affaires municipales et des Régions, Direction régionale de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Direction des analyses et des politiques;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, Direction régionale de la Capitale Nationale;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Faune Québec, région de la Capitale-Nationale;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Direction du gaz et du pétrole – Secteur de l'énergie;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux, Service santé environnementale;
- le ministère des Transports, Direction de Québec;
- le ministère de la Sécurité publique, Direction territoriale de la sécurité civile et Direction régionale de la sécurité civile Capitale-Nationale;
- Environnement Canada;
- Transports Canada;
- Pêches et Océans Canada.

ANNEXE 3 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
Le 17 juin 2002	Dépôt de l'avis de projet
Le 4 juillet 2002	Transmission de la directive du ministre
Le 10 décembre 2002	Modification à l'avis de projet original : le projet se limite au secteur situé entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église
Le 10 octobre 2003	Dépôt de l'étude d'impact
Le 13 février 2004	Transmission des questions et commentaires sur l'étude d'impact
Le 7 avril 2004	Dépôt des réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement
Le 23 juin 2004	Transmission d'une deuxième série de questions et commentaires sur l'étude d'impact
Le 4 octobre 2004	Dépôt des réponses à la deuxième série de questions et commentaires du ministère de l'Environnement
Le 23 septembre 2005	Dépôt d'un document complémentaire explicitant la gestion des sols contaminés
Le 11 octobre 2005	Début du mandat d'information et de consultation publiques du BAPE
Du 14 novembre 2005 au 14 mars 2006	Mandat d'enquête et d'audiences publiques du BAPE
Le 25 janvier 2006	Dépôt d'un document présentant les modifications finales au projet
Du 26 janvier au 24 février 2006	Consultation interministérielle sur l'acceptabilité environnementale du projet

ANNEXE 4 : FIGURE GÉNÉRALE REPRÉSENTANT LE PROJET



