



CONSORTIUM



Transports Québec – Direction de la
Capitale-Nationale

Promenade Samuel-De Champlain – Phase 2 –
Enrochement et mise en valeur du tronçon compris
entre le quai des Cageux et la rue Domaine-des-
Retraités

2e série de réponses aux questions du ministère du
Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Étude d'impact sur l'environnement

N/Réf. : 57345-100

Rapport final

Roche Itée, Groupe-conseil
3075, chemin des Quatre-Bourgeois
Québec (Québec) Canada G1W 4Y4
T 418 654-9600 F 418 654-9699
www.roke.ca

CONSORTIUM



Transports Québec – Direction de la
Capitale-Nationale

Promenade Samuel-De Champlain – Phase 2 –
Enrochement et mise en valeur du tronçon compris
entre le quai des Cageux et la rue Domaine-des-
Retraités

2e série de réponses aux questions du ministère du
Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Étude d'impact sur l'environnement

N/Réf. : 57345-100

Rapport final

Août 2012

Équipe de travail

Ministère des Transports du Québec

Michaël Laliberté-Grenier, M. ATDR, urbaniste

Chargé de projet, ministère des Transports, direction de la Capitale-Nationale

Consortium Roche-SNC-Lavalin

Jacqueline Roy, M.Sc., biologiste

Chargée de projet, environnement

Anne-Marie Leclerc, M.Sc, géographe-géomorphologue

Marie-Michelle Rochette, adjointe-stagiaire

Table des matières

| | |
|---|-----|
| Équipe de travail..... | i |
| Table des matières..... | iii |
| Introduction | 1 |
| Questions et commentaires..... | 3 |
| 1. Introduction | 3 |
| 2. Description du milieu..... | 5 |
| 3. Détermination et évaluation des impacts..... | 7 |

Introduction

Le présent document comprend une deuxième série de questions et de commentaires adressés au ministère des Transports dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour la phase 2 du projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain entre le quai des Cageux et la rue Domaine-des-Retraités sur le territoire de la ville de Québec.

Ce document découle de l'analyse réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels, ainsi que de la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive du ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 23) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les informations demandées dans ce document soient fournies au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander au ministre de la rendre publique.

Questions et commentaires

1. Introduction

QC-2-1 Section 2.2 : Variantes et conséquences de la non-réalisation du projet

La QC-5 de la première série de questions et commentaires traitait de la justification des activités de remblayage et de creusage en milieu aquatique en lien avec les aménagements et projets connexes. Effectivement, l'initiateur mentionne que les activités de remblayage et de creusage sont requises pour différents aménagements et travaux connexes, tel que l'aménagement d'un sentier piétonnier, d'une piste cyclable, de même que pour la reconfiguration du boulevard Champlain.

Tel qu'indiqué dans la directive, ainsi qu'à la QC-5, le creusage et le remblayage en milieu aquatique ne peuvent être autorisés qu'en cas d'absolue nécessité et doivent être réduits autant que possible, en termes de volumes et de récurrence, le cas échéant.

Dans cette optique, considérant que les activités de remblayage et de creusage en milieu aquatique découlent de la reconfiguration du boulevard Champlain et de l'aménagement des sentiers récréatifs, l'initiateur doit présenter les différents aménagements connexes au projet et démontrer leur raison d'être. Pour ce faire, il doit réaliser une analyse comparative de différentes variantes, soit avec ou sans piste cyclable et sentier piétonnier, avec et sans modification de la géométrie du boulevard, etc. Cette analyse devra notamment prendre en compte les impacts positifs et négatifs de chacune des variantes étudiées.

Réponse 2-1

En guise d'introduction, il faut rappeler que le projet de sentier piétonnier entre le quai des Cageux et le parc de la Plage-Jacques-Cartier (PJC) était identifié comme aménagement complémentaire à la promenade Samuel-De Champlain lors des audiences publiques du BAPE en 2005-2006. Faute de financement immédiat, le projet n'a pu être réalisé en même temps que la phase 1 de la promenade. De même, le rapport du BAPE recommandait spécifiquement que des modifications soient apportées au boulevard Champlain à l'approche ouest de la promenade afin de réduire la vitesse des usagers du boulevard.

Le projet de sentier entre le quai des Cageux et le parc de la PJC, dont le premier tronçon (entre le Domaine-des-Retraités du CN et le parc de la PJC) est accessible à la population depuis juin 2012, vise à relier deux espaces verts majeurs de l'ouest de la capitale nationale, dont la popularité n'est plus à mettre en doute, et ce, tant l'été que l'hiver. Avec l'essor actuel du développement durable, des transports actifs et de la prise en compte des impacts de la sédentarité sur la santé publique, la construction d'une alternative piétonne pour relier ces deux parcs s'inscrit dans l'ère du temps.

À terme, on peut penser qu'un marcheur pourra partir du Vieux-Québec, emprunter les sentiers existants du parc des Champs-de-Bataille, rejoindre la promenade Samuel-de Champlain, puis la plage

Jacques-Cartier pour rejoindre enfin la marina de Cap-Rouge de manière sécuritaire et en ayant un contact presque permanent avec le fleuve Saint-Laurent, principale porte d'entrée des découvreurs de l'Amérique et icône de la ville de Québec. On pourrait alors mal s'expliquer l'absence d'un lien piéton entre le quai des Cageux et le Domaine-des-Retraités, sur une distance d'un peu plus de 2 km.

Aussi, l'ajout d'une antenne cyclable, entre le quai des Cageux et les ponts, vise quant à lui à offrir une alternative supplémentaire aux cyclistes et patineurs qui voudraient prolonger leurs sorties tout en évitant les conflits avec les autres usagers, qu'ils soient piétons sur le trottoir ou automobiles et camions sur le boulevard. Ces conflits sont d'ailleurs fréquents sur le lien multifonctionnel reliant la phase 1 de la promenade au Vieux-Port et le projet de la phase 3 de la promenade permettra de séparer les circulations pour mieux sécuriser chacun des types d'usagers.

Il y a également lieu de préciser la nature des remblais et déblais effectués dans le cadre du présent projet de correction d'enrochement. Premièrement, du quai des Cageux jusqu'au pont Pierre-Laporte, les empiètements prévus ne visent pas à accommoder les aménagements de nature récréative, puisque l'espace libéré par le déplacement du boulevard est suffisant, mais bien à corriger les pentes d'enrochement déficientes (se référer au premier paragraphe du point 2.2 – Variantes et conséquences de la non-réalisation du projet - de l'étude d'impact, septembre 2011). Du pont Pierre-Laporte jusqu'à l'extrémité ouest du projet, le remblai permettra en effet le passage d'un sentier piétonnier au pied du talus.

La Commission de la capitale nationale du Québec et le MTQ ont regardé trois variantes pour le passage du sentier piétonnier entre le pont Pierre-Laporte et le Domaine-des-Retraités. La première visait à passer le long du boulevard, mais cela s'avère infaisable puisqu'il n'est pas possible de gagner les deux mètres minimalement nécessaires au sentier (le boulevard est, à ce endroit, enclavé entre la falaise et le talus). L'expérience des utilisateurs au contact des camions descendant le boulevard était également considérée comme une contrainte (de même que la sécurité des usagers).

La deuxième variante visait à passer à mi-talus pour augmenter le confort des usagers. Toutefois, il s'avère que la stabilité du talus aurait pu être menacée (notamment par l'excavation). Par ailleurs, cette variante aurait engendré des coûts importants reliés à la construction d'une passerelle de plus de 300 mètres linéaires sur un talus composé essentiellement de remblais, et dont la profondeur du roc est parfois à plus de 30 mètres.

La dernière option est celle retenue, soit d'élargir l'enrochement pour créer une tablette qui accueillera le sentier. Cette variante apporte, à un coût raisonnable, une solution tant au problème de stabilité du talus que de confort des usagers du sentier. L'expérience du promeneur sera d'autant plus amplifiée par une plus grande proximité avec le fleuve. À l'extrémité du sentier, le marcheur pourra rejoindre la grève naturelle et profiter par la même occasion d'un contact plus direct avec l'écosystème du fleuve que dans les deux autres variantes.

2. Description du milieu

QC-2-2 Section 3.4.3 : Utilisation du sol

À la QC-12, l'initiateur répond que « le ministre [des Transports] peut, à l'égard d'une route dont il n'est pas propriétaire mais dont il a la gestion, poser tous les actes et exercer tous les droits d'un propriétaire; il est investi des pouvoirs nécessaires à ces fins et assume les obligations y afférentes ».

L'initiateur doit indiquer si ces pouvoirs peuvent être étendus à l'enrochement dans le cas de la phase 2 du projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain.

Dans la négative, l'initiateur doit préciser si des ententes ont été conclues avec les divers propriétaires pour la réalisation des travaux.

Réponse 2-2

Selon une vérification interne, l'enrochement est entièrement compris dans l'emprise du ministère des Transports du Québec couvrant le boulevard Champlain. Donc, l'article 6 de la *Loi sur la Voirie* s'applique :

« Les routes construites ou reconstruites par le gouvernement en vertu de la présente loi ou de la Loi sur la voirie (chapitre V-8) sont, restent ou deviennent la propriété des municipalités locales sur le territoire desquelles elles sont situées.

Toutefois, le ministre peut, à l'égard d'une route dont il n'est pas propriétaire mais dont il a la gestion, poser tous les actes et exercer tous les droits d'un propriétaire; il est investi des pouvoirs nécessaires à ces fins et assume les obligations y afférentes ».

L'enrochement est essentiel au maintien et à la protection du remblai de la route du MTQ. Ce remblai a été érigé expressément pour la construction du boulevard Champlain et sans la route cette infrastructure n'a aucune raison d'être et fait donc partie intégrante de la route.

QC-2-3 Section 3.4.5 : Sols potentiellement contaminés

En lien avec la réponse à la QC-16, l'initiateur doit déposer le rapport de caractérisation de phase II.

Réponse 2-3

Le rapport de caractérisation des sols – phase II sera déposé sous peu au MDDEP. Un total de 15 copies papier et 6 copies sur support électronique seront envoyées à M. Yves Rochon.

3. Détermination et évaluation des impacts

QC-2-4 Section 5.2.1.7 et 5.2.2.7 : Faune ichthyenne

À la QC-36, l'initiateur répond qu'il n'y a plus de pêche commerciale dans le secteur du projet.

Toutefois, il semblerait que les autorisations de pêche commerciale liées au permis de M. Joseph Paquet, dont l'initiateur fait mention dans sa réponse à la QC-10, aient été transférées et délivrées sous permis, en 2011, à un autre exploitant actif.

L'initiateur doit donc évaluer les impacts, en phase de construction et en phase d'exploitation, du projet sur la pêche commerciale. Sans s'y limiter, il doit tenir compte de :

- L'usage autorisé du territoire (présence et opération d'engins de pêche à proximité de la zone d'étude);
- La sécurité des exploitants et de leur équipement;
- Le comportement du poisson.

Advenant que le résultat de cette analyse indique un impact négatif sur cette activité, l'initiateur doit proposer des mesures d'atténuation ou de compensation.

Réponse 2-4

Pour répondre à la question 10 (en lien avec la question 36) du document « *Réponses aux questions du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Étude d'impact sur l'environnement – juin 2012* », une validation a été réalisée auprès du MAPAQ afin de vérifier les autorisations de pêche commerciale.

Le MTQ a rédigé une réponse à la question 10 du document susmentionné en fonction des informations émises par le MAPAQ. Nous référons alors à la réponse 10 du rapport de juin 2012 et à l'annexe 2 de ce dernier.

La demande d'information a été adressée madame Rosa Galepo, du MAPAQ, concernant les permis actifs à proximité de la zone des travaux.