

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

Rapport d'enquête et d'audience publique

Septembre 2013

La mission

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a pour mission d'éclairer la prise de décision gouvernementale dans une perspective de développement durable, lequel englobe les aspects biophysique, social et économique. Pour réaliser sa mission, il informe, enquête et consulte la population sur des projets ou des questions relatives à la qualité de l'environnement et fait rapport de ses constatations et de son analyse au ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs.

La déontologie et l'éthique

Les commissaires sont soumis aux règles du Code de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ils adhèrent aux valeurs de respect, d'impartialité, d'équité et de vigilance énoncées dans la Déclaration de valeurs éthiques du Bureau, lesquelles complètent celles de l'administration publique québécoise.

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Mots clés : BAPE, fleuve, projet d'aménagement, paysage du littoral, promenade Samuel-De Champlain, côte de Sillery, côte Gilmour, Québec.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013
ISBN 978-2-550-68694-1 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-68695-8 (PDF)

Québec, le 20 septembre 2013

Monsieur Yves-François Blanchet
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

Par la présente, je vous transmets le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement relativement au projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain entre la côte de Sillery et la côte Gilmour à Québec. Le mandat d'enquête et d'audience publique, qui a commencé le 21 mai 2013, était sous la présidence d'Anne-Marie Parent, avec la participation du commissaire Denis Bourret.

L'analyse et les constatations de la commission d'enquête reposent sur le dossier que vous avez transmis ainsi que sur la documentation et les renseignements que la commission a ajoutés au dossier au cours de son enquête. Elles prennent également en considération les préoccupations, les opinions et les suggestions des participants à l'audience publique.

La commission d'enquête a examiné le projet dans une perspective de développement durable. À cet égard, elle soumet à l'attention des instances décisionnelles concernées de nombreux éléments qui nécessitent des modifications majeures, avant l'émission éventuelle des autorisations gouvernementales.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,



Pierre Baril

Québec, le 19 septembre 2013

Monsieur Pierre Baril
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

Par la présente, je vous transmets le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain entre la côte de Sillery et la côte Gilmour à Québec.

Je tiens à exprimer ma gratitude aux personnes et aux groupes qui se sont intéressés aux travaux de la commission d'enquête en posant des questions ou en déposant un mémoire. Je remercie également les personnes-ressources pour leur collaboration à ce processus public. En terminant, je fais part de ma reconnaissance à mon collègue Denis Bourret ainsi qu'aux membres de l'équipe qui nous ont accompagnés tout au long de nos travaux.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

La présidente de la commission d'enquête,



Anne-Marie Parent

Table des matières

Introduction	1
Chapitre 1 Le projet	3
Le contexte d'insertion	3
L'acquisition des terrains et la relocalisation des bâtiments	3
Le déplacement de la voie ferrée et l'aménagement d'un passage à niveau	4
La reconstruction du boulevard Champlain.....	4
La réfection et la reconstruction de l'enrochement	7
Les trois grands secteurs d'aménagement	7
Le secteur Sillery	7
Le secteur Plage	7
Le secteur Famille	8
Les aménagements connexes	8
Le budget et l'échéancier	9
Chapitre 2 Les préoccupations et les opinions des participants	15
L'interface avec le fleuve	15
Les contraintes d'accès au fleuve	15
Les aménagements pour favoriser un accès au fleuve	16
La protection du marais	19
L'artificialisation de la promenade et de ses berges.....	21
Les éléments d'aménagement.....	22
L'accessibilité au site	23
La mise en valeur du patrimoine	26
L'intégration à la trame urbaine	27
La concertation	27
Chapitre 3 Le contexte et la raison d'être du projet	29
Le contexte	29
Un patrimoine ancien	29
Une perte graduelle d'accès et d'usages	29
Une volonté de récupération	30

La promenade Samuel-De Champlain	34
Les premières étapes	34
Les objectifs de la phase 3	35
Le potentiel et les contraintes du milieu	35
La clientèle visée	37
Chapitre 4 Les enjeux du projet	41
L'obstacle ferroviaire.....	41
Le déplacement du chemin de fer, une nécessité ?.....	41
Le repositionnement de la voie ferrée.....	46
L'accessibilité et les transports	61
L'automobile.....	62
Le transport collectif.....	67
Le transport pour les personnes à mobilité réduite	68
Les transports actifs.....	69
Les autres moyens de transport	69
Les projets annoncés.....	70
Une approche en matière de mobilité durable	71
L'interface avec le fleuve	74
Les usages recherchés.....	74
L'expérience de la phase 1	75
L'accès au fleuve dans la phase 3.....	76
Les terrains littoraux	99
Le bassin de baignade et le miroir d'eau	100
Les stationnements.....	105
L'éclairage.....	106
La mise en valeur du patrimoine.....	109
L'adéquation du projet avec le retour au fleuve.....	111
Conclusion	113
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat	117
Annexe 2 La documentation	125
Bibliographie	143

Liste des figures et des tableaux

Figure 1	La localisation du projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain	5
Figure 2	La zone d'étude du projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain	5
Figure 3	Le projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain entre la côte de Sillery et la côte Gilmour	11
Figure 3	Figure 3 – suite.....	13
Figure 4	Les options étudiées pour la relocalisation de la voie ferrée.....	49
Figure 5	La vue en coupe de la portion terrestre la plus étroite du projet	53
Figure 6	Les débits journaliers moyens entre la côte de Sillery et la côte Gilmour de 2000 à 2011	63
Figure 7	La plage du Foulon, réalité et propositions	87
Figure 8	Composantes du projet sous la cote de récurrence 20 ans (5 m) pour les secteurs de la plage et du marais	95
Tableau 1	La répartition des coûts du projet et les différents partenaires.....	9
Tableau 2	Le nombre de cyclistes durant les jours de semaine et de fin de semaine, sur la piste cyclable du corridor du Littoral à la hauteur de la côte de Sillery, été 2010	39
Tableau 3	Les croisements routiers de l'antenne ferroviaire Champlain	44
Tableau 4	La vitesse pratiquée correspondant au centile 85 en 2011 et 2012, sur le boulevard Champlain	64

Liste des acronymes

APQ : Administration portuaire de Québec

BAPE : Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

CCNQ : Commission de la capitale nationale du Québec

CFQG : Chemins de fer Québec-Gatineau inc.

CN : Canadien National

MDDEFP : ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs

MRN : ministère des Ressources naturelles

MTQ : ministère des Transports du Québec

RTC : Réseau de transport de la Capitale

Introduction

Le mandat

Le projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain entre la côte de Sillery et la côte Gilmour, à Québec, est soumis aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (R.L.R.Q., c. Q-2). Conformément à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le promoteur, la Commission de la capitale nationale du Québec, a transmis en juillet 2010 un avis de projet au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs¹. Au cours du mois suivant, le ministre a émis une directive concernant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement que le promoteur devait préparer. L'étude d'impact a été reçue en mars 2012 par le ministre. Par la suite, à la demande du ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP), M. Yves-François Blanchet, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a rendu disponible l'information relative au projet au cours d'une période d'information et de consultation du dossier par le public tenue du 21 mars au 6 mai 2013. Durant cette période, cinq requêtes d'audience publique ont été adressées au ministre.

Le 18 avril 2013, le BAPE s'est vu confier un mandat d'enquête et d'audience publique en vertu de l'article 31.3 de la loi. Le président du BAPE, M. Pierre Baril, a alors formé une commission d'enquête dont le mandat, d'une durée maximale de quatre mois, a commencé le 21 mai 2013.

Les deux parties de l'audience publique ont eu lieu à Québec. Lors de la première partie, la commission d'enquête a tenu trois séances les 22 et 23 mai 2013 afin que le promoteur et des personnes-ressources de divers ministères et organismes répondent aux interrogations du public et de la commission. La seconde partie a permis aux participants d'exprimer leurs opinions sur le projet au cours de deux séances qui se sont déroulées les 18 et 19 juin 2013. Au total, 25 mémoires ont été déposés à la commission d'enquête, dont 14 ont été présentés en séance publique, ainsi qu'une opinion verbale (annexe 1).

1. Le ministre et le ministère de l'Environnement sont maintenant désignés sous les noms de *ministre* et de *ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP)*, depuis septembre 2012.

Le cadre d'analyse

La commission d'enquête du BAPE a procédé à son analyse et rédigé son rapport à partir des renseignements contenus dans le dossier constitué par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs. La commission s'est également basée sur l'information et la documentation recueillies au cours de l'audience publique ainsi que sur ses propres recherches.

La commission d'enquête a porté une attention particulière à l'insertion du projet dans les milieux naturel et humain. Les 16 principes énoncés et définis à l'article 6 de la *Loi sur le développement durable* (R.L.R.Q., c. D-8.1.1), lesquels doivent orienter les actions du gouvernement du Québec, ont été pris en compte dans l'analyse du projet.

Une commission d'enquête a pour mandat d'examiner et d'analyser les répercussions environnementales d'un projet dans le but de formuler des constats et des avis afin d'éclairer les recommandations que le ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs adressera au Conseil des ministres. Un constat porte sur une observation alors qu'un avis traduit l'opinion de la commission. Une commission n'est pas un tribunal et il ne lui appartient pas d'autoriser le projet.

Chapitre 1 **Le projet**

Le projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain entre la côte de Sillery et la côte Gilmour à Québec consiste en la prolongation d'un parc linéaire sur le littoral du fleuve Saint-Laurent. Il s'inscrit dans la continuité des aménagements de la phase 1, réalisée en 2008 par le gouvernement du Québec pour la célébration du 400^e anniversaire de la fondation de la ville de Québec ainsi que la réalisation de la phase 2 présentement en cours et qui ont pour objectif principal de « Redonner le fleuve aux Québécois » (PR3.1, p. 17). Le maître d'œuvre du projet est la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), institution gouvernementale créée en 1995. Elle a pour mandat de contribuer à l'aménagement et à la promotion de la capitale du Québec.

Le contexte d'insertion

La phase 1 de la promenade s'étend du quai des Cageux à la côte de Sillery sur une distance de 2,6 km vers l'est (figure 1). Elle est constituée d'un grand parc linéaire aménagé des deux côtés du boulevard Champlain et est ponctuée de plusieurs secteurs d'activités. La phase 2, actuellement en cours de réalisation, reliera la promenade Samuel-De Champlain à la Plage Jacques-Cartier sur une distance d'environ 3,1 km. En plus de l'ajout de courbes pour atténuer la vitesse sur le boulevard Champlain, les travaux prévoient l'aménagement d'une piste cyclable et d'un chemin piétonnier. Enfin, la phase 3, objet du présent mandat, serait réalisée sur une distance d'environ 2,5 km entre la côte de Sillery et la côte Gilmour, à l'est de la phase 1.

L'acquisition des terrains et la relocalisation des bâtiments

La CCNQ est propriétaire de la majorité des terrains visés par la phase 3 du projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain. Néanmoins, des ententes devraient être conclues dans le but de réaliser certains aménagements sur les terrains appartenant à la Ville de Québec, au ministère des Transports du Québec (MTQ) et à l'Administration portuaire de Québec (PR3.1, p. 97).

L'unique bâtiment qui devrait être relocalisé dans le cadre du projet est celui du chantier naval, propriété du Yacht-Club de Québec et actuellement occupé par la compagnie Boulet Lemelin. Le bâtiment sera transféré sur des terrains loués par le Yacht-Club et appartenant à l'APQ (*ibid.*).

Le déplacement de la voie ferrée et l'aménagement d'un passage à niveau

Considérant la voie ferrée comme une barrière physique limitant l'accès au fleuve, la CCNQ propose de la déplacer au pied de la falaise (figures 2 et 3). Elle envisage aussi de remplacer le viaduc, qui serait démoli, par un passage à niveau qui serait aménagé sur le boulevard dans le secteur de la marina. Un tunnel permettrait au sentier piétonnier et à la piste cyclable de franchir la voie ferrée. Par ailleurs, l'emprise de la voie ferrée serait décontaminée avant la construction des nouveaux aménagements (PR3.1, p. 103).

La reconstruction du boulevard Champlain

Afin de dégager les espaces nécessaires à la relocalisation de la voie ferrée, le tracé du boulevard Champlain serait modifié entre la côte de Sillery et l'entrée de la marina. Seuls des travaux de pavage et d'éclairage seraient prévus sur le tronçon situé entre l'entrée ouest de la marina et la côte Gilmour. Entre la côte de Sillery et le viaduc à démolir, le boulevard serait déplacé vers le nord afin de dégager des espaces pour des aménagements en bordure du fleuve, tandis qu'entre le viaduc et l'entrée de la marina, il serait déplacé de 8 à 10 m vers le sud pour permettre l'insertion de la voie ferrée au pied de la falaise. La largeur de chacune des 4 voies constituant le boulevard serait de 4 m. La vitesse affichée serait similaire à celle de la phase 1 de la promenade, soit 60 km/h (PR3.1, p. 111 et 115).

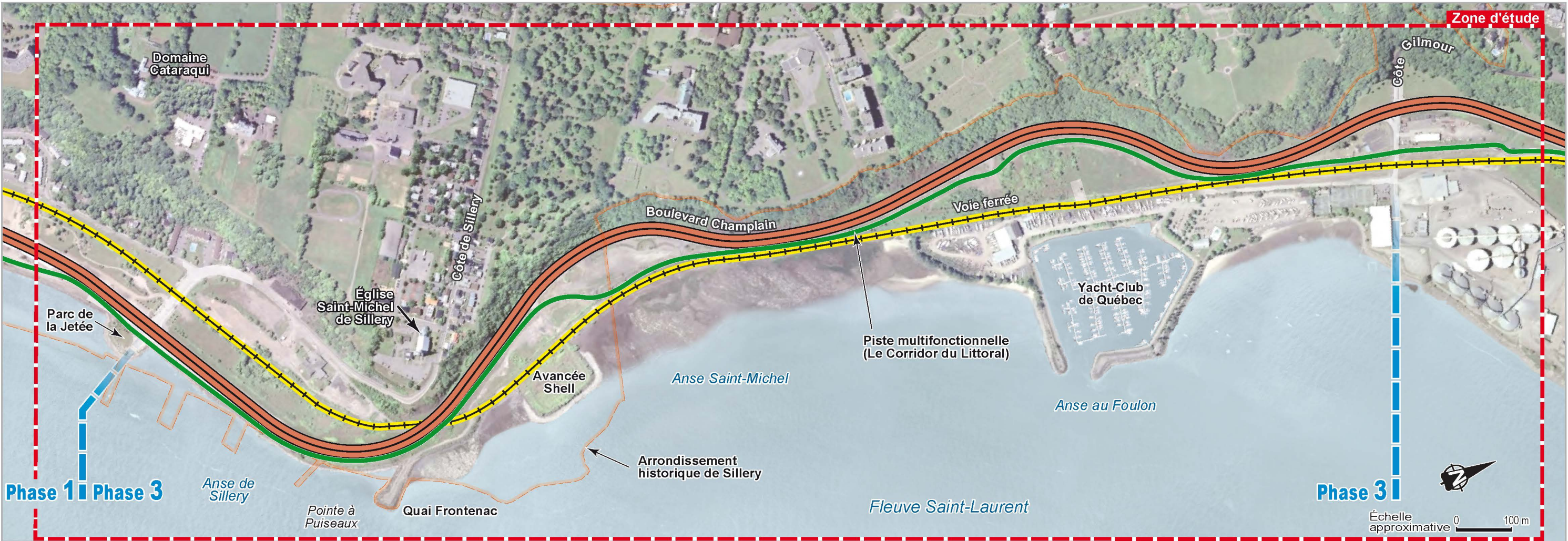
Alors que le mode de contrôle de la circulation à l'intersection du boulevard Champlain et de la côte Gilmour serait conservé tel quel, une nouvelle intersection serait aménagée à l'emplacement du nouveau passage à niveau, à proximité de la marina. Des feux synchronisés contrôleraient la circulation sur le boulevard ainsi qu'à la sortie du secteur Famille et permettraient d'immobiliser la circulation lors du passage d'un train. Une traverse piétonnière munie de feux sur demande serait également installée à environ 700 m de l'intersection avec la côte de Sillery (PR3.1, p. 113).

Figure 1 La localisation du projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain



Sources : adaptée de BAPE, rapport 220, figure 1 ; Ville de Québec, Division de l'arpentage et de la cartographie ; Réseau de transport de la Capitale [en ligne (1 août 2013) : www.rtcquebec.ca/HoraireTrajet/Default.aspx?page=trajet_resultat&parcours=400] et [en ligne (26 août 2013) : www.rtcquebec.ca/DesktopModules/HoraireTrajet/Controls/PDF/GH_REG_16_20130817.pdf].

Figure 2 La zone d'étude du projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain



Sources : adaptée de PR3.1, cartes 1.3 et 2.1 ; ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine – Cadre de gestion pour les grandes propriétés de l'arrondissement historique de Sillery [en ligne (9 août 2013) : www.mcc.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/CadreGestionSillery_F.pdf].

La réfection et la reconstruction de l'enrochement

Un enrochement destiné à protéger de l'érosion les terrains remblayés borde actuellement la totalité de la rive de la zone d'étude. Dans le cadre de la phase 3, certains tronçons seraient soumis à des recharges et ajustements ponctuels alors que d'autres seraient reconstruits entièrement. Ainsi, afin d'élargir la partie terrestre la plus étroite enclavée entre le fleuve et la falaise à proximité du marais de l'anse Saint-Michel, le promoteur prévoit le déplacement de la ligne d'enrochement ainsi qu'un remblayage derrière celui-ci. Au total, sur un tronçon de 1 950 m compris entre la côte de Sillery et le Yacht-Club de Québec, 1 260 m seraient reconstruits, 545 m seraient rechargés et ajustés ponctuellement et 145 m seraient conservés tels quels. Ces travaux causeraient un empiètement sur le milieu aquatique de 7 027 m² (PR3.1, p. 114, 122 et 123 ; PR5.1, annexe 1 ; DA10, p. 2).

Les trois grands secteurs d'aménagement

Le promoteur divise son projet en trois grands secteurs d'aménagement (figure 3). Le secteur Sillery comprend les terrains compris entre la côte de Sillery et le quai Frontenac alors que les secteurs Plage et Famille sont séparés par la partie terrestre la plus exiguë de la rive (DA24.1).

Le secteur Sillery

En plus de réaménager le tronçon de la côte de Sillery compris entre le boulevard Champlain et la voie ferrée, la CCNQ compte construire environ 145 places de stationnement entre le fleuve et la voie ferroviaire. Si des besoins se font ultérieurement ressentir, elle prévoit leur ajouter 205 places du côté de la falaise (figure 3). Entre-temps, ce terrain serait engazonné. Des travaux de consolidation des aménagements du parc de la Jetée sont également prévus (DA18 ; M. Philippe Plante, DT1, p. 26).

Le secteur Plage

À l'extrémité amont de ce secteur, sur l'avancée Shell, à l'emplacement d'anciens réservoirs, la CCNQ envisage d'aménager 75 places de stationnement ainsi qu'une zone de débarcadère pour les transports collectifs. Une promenade permettrait de déambuler le long de l'avancée Shell (PR3.1, p. 136 ; DA18, p. 6).

Dans la portion centrale du secteur, le projet prévoit la construction d'un bassin de baignade et d'un miroir d'eau, tous deux bordés d'une plage artificielle d'environ 7 500 m², ainsi que d'un pavillon de services comprenant, entre autres, des boutiques, un casse-croûte et des installations sanitaires. D'une longueur de plus de 300 m, le miroir d'eau serait recouvert d'un film d'eau de 5 cm et s'étalerait sur une superficie de 4 500 m². Sa profondeur varierait pour sa part de 0 à 1,20 m dans le sens de la largeur, les dimensions du bassin de baignade seraient de 25 m par 60 m, soit un peu plus que la superficie d'une piscine olympique. Face au pavillon de service, un escalier serait aménagé créant un lien entre la plage et la berge du fleuve (PR3.1, p. 137 ; DA2).

Afin d'assurer la continuité entre les secteurs Plage et Famille, des plateformes de bois en porte-à-faux seraient aménagées le long de la partie la plus étroite de la promenade. Construites au-dessus de l'enrochement, celles-ci permettraient l'observation et l'interprétation du marais situé à proximité. Le promoteur prévoit également végétaliser l'enrochement à cet endroit (PR3.1, p. 126 à 128, 137 et 138).

Le secteur Famille

Dans ce secteur, la CCNQ propose d'aménager diverses installations telles que des terrains de volley-ball de plage, des aires de pique-nique ainsi que des modules de jeu pour enfants sur des surfaces majoritairement engazonnées et boisées. Un pavillon de services y serait aussi construit. Afin de pallier un déficit en apport de sédiments, la plage existante serait séparée du marais par un épi en enrochement et rechargée en sable au besoin. Le promoteur prévoit également restaurer le brise-lames de la marina et y aménager une promenade. Enfin, 175 places de stationnement ainsi qu'un débarcadère aménagés à l'extrémité est desserviraient le secteur (DA1, p. 107 à 111 ; DA18, p. 8).

Les aménagements connexes

Certaines interventions, qui ne relèvent pas de la CCNQ, seraient réalisées en complément du projet. Ainsi, afin de limiter le déversement des eaux usées dans le fleuve lors des fortes pluies, la Ville de Québec profiterait des travaux d'aménagement de la phase 3 pour construire un bassin de rétention des eaux usées sous le stationnement du secteur Famille et éliminer un émissaire pluvial existant dans l'anse Saint-Michel. Celle-ci prévoit ériger, dans la côte de Sillery, un escalier

qui permettrait de relier la promenade au haut de la falaise. Elle réalise actuellement des travaux de réfection de la côte de Sillery visant à l'élargir et à y insérer une bande cyclable dans chaque direction. Enfin, elle propose d'aménager un espace événementiel et bâtir un pavillon de services en bordure de la côte de Sillery (PR3.1, p. 86 ; M. Manuel Parent, DT1, p. 50 ; DA1, p. 81 à 83 ; M. Philippe Plante, DT1, p. 26). Par ailleurs, la Ville de Québec prévoit réaménager la côte Gilmour dans le but de la maintenir ouverte à longueur d'année et d'y intégrer un sentier multifonctionnel en partenariat avec le gouvernement du Canada.

Le budget et l'échéancier

Le budget du projet est évalué, en date du 18 octobre 2012, à 100 M\$ qui seraient répartis de la manière suivante :

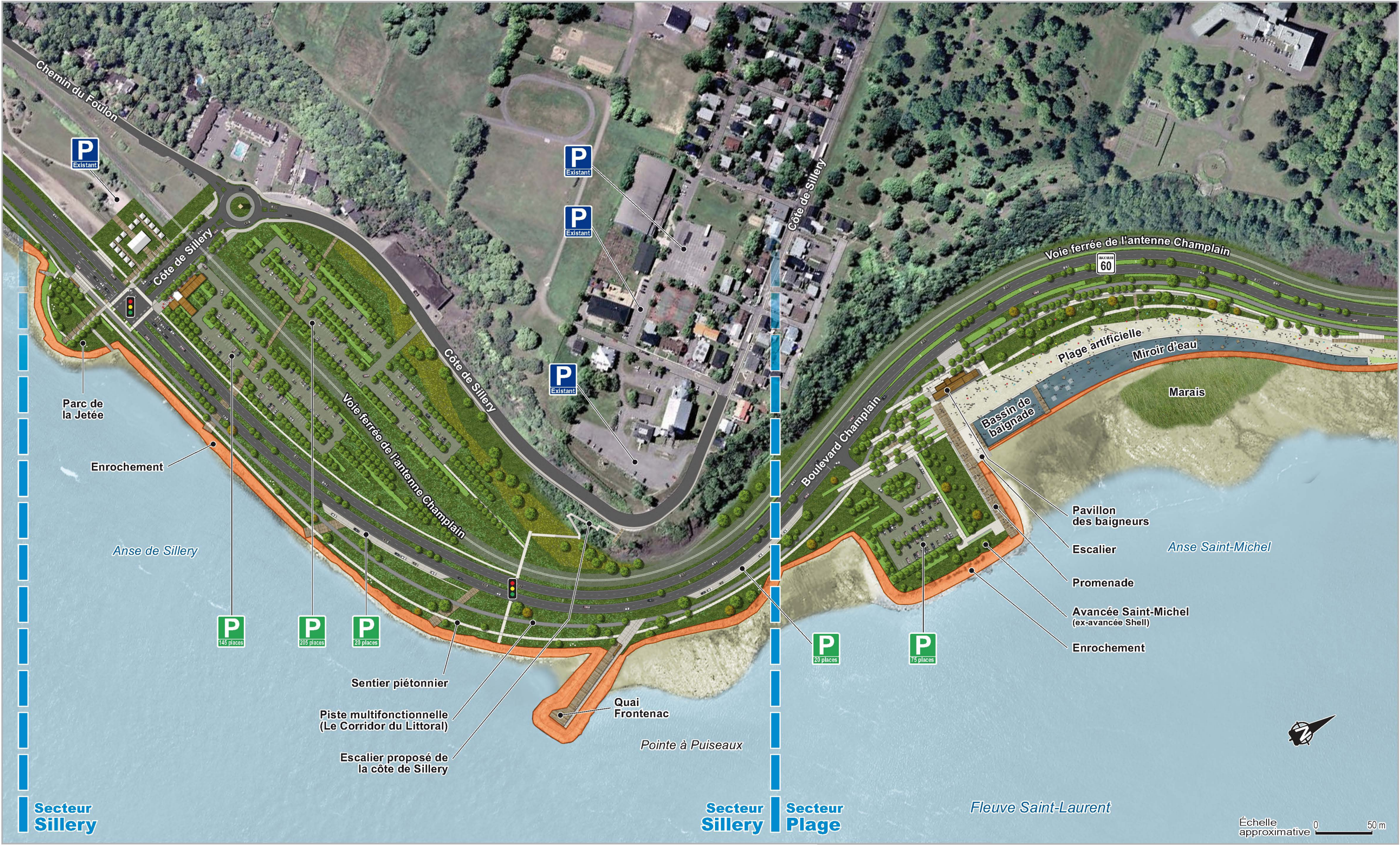
Tableau 1 La répartition des coûts du projet et les différents partenaires

Composantes du projet	Coût	
	M\$	%
Relocalisation de la voie ferrée	4,1	5,5
Réaménagement du boulevard Champlain	19,0	25,5
Aménagement du secteur Sillery	11,7	15,7
Aménagement du secteur Plage	27,1	36,4
Aménagement du secteur Famille	12,6	16,9
Sous-total	74,5	100,0
Honoraires professionnels, études, relevés et frais de gestion de chantier	25,5	
TOTAL	100,0	
Frais d'exploitation annuels	1,5	
Contribution des différents partenaires		
Commission de la capitale nationale du Québec	67	
Ministère des Transports du Québec	27	
Ville de Québec	6	
TOTAL	100	

Source : adapté du DA5 ; M. Philippe Plante, DT3, p. 10 ; DT2, p. 2 ; DQ8.1, p. 11 et 12.

Les travaux de réalisation de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain commenceraient en 2014 et s'échelonnaient sur 4 ans (PR3.1.1).

Figure 3 Le projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain entre la côte de Sillery et la côte Gilmour



Sources : adaptée de PR3.1, cartes 3.1 et 3.2 ; DA6 ; DA24.1 ; BAPE, rapport 220, figure 1.

Figure 3 – suite



Chapitre 2 **Les préoccupations et les opinions des participants**

Le présent chapitre constitue une synthèse des préoccupations et des opinions exprimées par les participants. Plusieurs d'entre eux se sont dits en accord avec une mise en valeur de ce secteur de la ville de Québec (Conseil de quartier de Sillery, DM23, p. 2 ; M. Éric Thomassin, DM14, p. 1 ; Administration portuaire de Québec, DM19, p. 2 ; M^{me} Lucie Lavigueur, DM20, p. 2^o ; M^{me} Elisabeth Zanga Leanza, DM6, p. 1 ; Conseil régional de l'environnement et du développement durable – région de la Capitale nationale, DM17, p. 9 ; M. Jean Cloutier, DT5, p. 45). Cependant, une grande majorité demande à ce que le projet soit amélioré. Les interventions ont porté principalement sur le choix des aménagements favorisant l'accès au fleuve, le marais intertidal, l'accès à la promenade et la mise en valeur du patrimoine.

L'interface avec le fleuve

Les contraintes d'accès au fleuve

Pour le Conseil régional de l'environnement et du développement durable – région de la Capitale-Nationale (CRE – Capitale nationale), la voie ferrée constitue actuellement une barrière à l'accès au fleuve et, par conséquent, il s'avère primordial de la déplacer (M^{me} Anne Beaulieu, DT5, p. 56). Le Conseil de quartier de Sillery remet toutefois en question le scénario de relocalisation retenu par le promoteur. Il propose que la voie ferrée soit simplement déplacée au sud du boulevard Champlain et que le tracé de ce dernier soit maintenu tel quel. Selon lui, cette solution permettrait d'économiser une part importante du budget du projet (M^{me} Christiane Trudel, DT4, p. 72 ; DM23, p. 4).

Un citoyen constate que le démantèlement de la voie ferrée et du viaduc est nécessaire afin de donner accès à l'anse Saint-Michel. Il se pose toutefois la question : « La relocalisation de la voie ferrée est-elle la seule option possible ? » (M. Éric Thomassin, DM14, p. 2). Selon lui, les audiences publiques ont permis de rappeler l'existence d'un tunnel ferroviaire appartenant à la compagnie Chemins de fer Québec-Gatineau (CFQG). Par conséquent, il propose que l'antenne Champlain ne soit pas reconstruite et qu'une entente soit négociée avec le propriétaire du tunnel afin que les convois du Canadien National (CN) empruntent désormais celui-ci (*ibid.*, p. 2 et 3).

Par ailleurs, l'Administration portuaire de Québec (APQ) s'attend, au cours des prochaines années, à une croissance importante du trafic ferroviaire dans le secteur du Foulon (DM19, p. 5). Elle rappelle également que les « différents accès intermodaux [ferroviaire et routier] sont au cœur de l'avantage concurrentiel du Port et qu'ils permettent ainsi d'engendrer d'importantes retombées économiques pour la région et ses citoyens » (*ibid.*, p. 8). L'APQ spécifie que le viaduc actuel permet d'éviter tout croisement entre le boulevard Champlain et la voie ferrée et qu'il constitue un élément important puisqu'il permet « d'offrir aux réseaux ferroviaires un accès direct aux terminaux [...], ce qui constitue un élément fondamental dans le plan de développement du secteur » (*ibid.*, p. 8). Elle appuie toutefois le projet tel qu'il a été présenté puisque la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) se serait engagée à conserver l'espace nécessaire pour l'aménagement de voies de service qui permettraient de limiter les impacts du futur passage à niveau sur la fluidité des opérations. Elle se réjouit également de la « vision préventive » de la CCNQ qui aurait prévu, lors de l'élaboration de ses plans, l'espace nécessaire pour la construction d'un passage étagé « dans l'éventualité où les trafics portuaires et ferroviaires atteindraient un certain niveau d'achalandage » (*ibid.*, p. 9 et 12).

De son côté, le CN met plusieurs bémols relativement à la proposition de relocalisation de la voie ferrée présentée par le promoteur. Il mentionne que certains aspects de la nouvelle configuration doivent être revus et approfondis, notamment en ce qui a trait à la largeur minimale de l'emprise, au passage à niveau, à la géométrie du tracé et à la proximité de la falaise (DM13).

Les aménagements pour favoriser un accès au fleuve

Accès Saint-Laurent Beauport est d'avis que l'accès aux berges et au fleuve est « une clé [...] encore sous-estimée » d'amélioration de la qualité de vie et, indirectement, de la prospérité d'une ville (DM10, p. 6). D'après cet organisme, les humains dans leur désir d'accès à l'eau, savent se contenter de peu : « Il leur suffit d'accès faciles aux berges, de sable, d'herbe, d'espaces propres et, surtout, conçus, pour faciliter le contact avec l'eau sous le plus grand nombre de formes possibles (baignade, canot, kayak, voile légère, nautisme, pêche, etc.) » (DM10, p. 5 et 6). Au regard des aménagements prévus dans le projet de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain, Accès Saint-Laurent Beauport évoque toutefois un « malaise » lorsqu'il tente de répondre aux trois questions suivantes :

- 1) Est-ce le meilleur endroit pour un investissement public de 100 millions \$?
 - 2) Les activités qui seront rendues possibles par cet investissement sont-elles majoritairement des activités d'usage du fleuve ?
 - 3) Pourrait-on rendre le fleuve accessible à moindre coût ?
- (*Ibid.*, p. 5)

Certains participants reprochent que les aménagements présentés par le promoteur ne répondent pas à l'objectif principal du projet de « Redonner le fleuve aux Québécois ». Ainsi, Accès Saint-Laurent Beauport constate que la CCNQ considère avant tout le fleuve comme « un paysage aux vertus contemplatives, au bord duquel on aménage des espaces d'une manière permettant davantage un lien symbolique et abstrait avec l'eau qu'un lien physique » (DM10, p. 3). De son côté, le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches souligne que la promenade reste parallèle au fleuve sans réelle connexion avec celui-ci : « L'utilisateur est convié à une expérience unidimensionnelle, soit la contemplation du Saint-Laurent » (DM22, p. 7). Un citoyen souhaite qu'un accès à l'eau, à la grève et aux roches soit offert à l'anse Saint-Michel plutôt qu'une simple vue sur le fleuve (M. Éric Thomassin, DM14, p. 1). Aux yeux de Québec Arbres et Héritage Québec, de nombreux Québécois désirent non seulement contempler le fleuve, mais également pouvoir y naviguer (DM12, p. 54). Enfin, la Coalition pour l'arrondissement historique de Sillery estime que construire un miroir d'eau, c'est tenter de faire concurrence au fleuve (DM1, p. 3).

D'autres critiquent les coûts trop élevés des aménagements proposés (M. Éric Thomassin, DM14, p. 1). Un participant déplore que les investissements soient destinés à des travaux d'aménagements paysagers alors qu'ils devraient plutôt servir à améliorer l'accès physique au fleuve (M. Léonce Naud, DM15, p. 6). Une résidente du secteur se questionne sur l'intérêt d'investir des « sommes colossales » dans la transformation d'un secteur magnifique et présentant une « valeur écologique fondamentale » (M^{me} Annie Cloutier, DM7, p. 3). Le CRE - Capitale nationale recommande la recherche d'un meilleur équilibre entre le naturel et le bâti, et ce, autant en termes d'espaces que de coûts (DM17, p. 4 et 5). Enfin, Québec Arbres et Héritage Québec jugent que l'aménagement d'un espace plus naturel dans le secteur de l'anse Saint-Michel et son entretien seraient beaucoup moins dispendieux que ce qui est actuellement proposé par le promoteur (DM12, p. 56). Selon le Comité ZIP, des aménagements plus simples et moins coûteux permettraient d'investir dans la consolidation d'autres accès au fleuve de la région de Québec (DM22, p. 8).

Des demandes spécifiques ont été formulées en ce qui a trait aux différentes infrastructures à mettre en place afin d'améliorer l'accès au fleuve. Selon le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches, il faut penser l'anse Saint-Michel en fonction d'une multitude d'usages, soit l'observation de la nature, la baignade et les

activités de contact primaire comme la pêche et le nautisme. L'artificialisation du site et l'empiètement sur le milieu naturel doivent être évités (DM22, p. 17).

Un citoyen dénonce « l'absurdité » de dépenser de telles sommes d'argent sans prévoir d'aménagements permettant la mise à l'eau d'embarcations alors que cela est une « priorité dans toutes les villes nord-américaines qui jouissent de la présence de plans d'eau sur leur territoire » (M. Léonce Naud, DM15, p. 10). Par conséquent, il réclame que la CCNQ aménage des rampes jumelles de grande capacité afin de permettre l'accès aux petites embarcations (*ibid.* p. 7).

La Fédération québécoise des chasseurs et des pêcheurs de la région de la Capitale-Nationale rappelle qu'il existe une rampe de mise à l'eau à proximité de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain, mais que celle-ci est privée et payante. Elle souhaite que de nouvelles infrastructures soient mises en place afin d'assurer un accès public et gratuit. La Fédération note également que cette ouverture au fleuve permettrait de diversifier les activités de plein air et favoriserait la pratique de la pêche « ayant un excellent caractère familial » (DM4, p. 3 et 4). Un citoyen se prononce également en faveur d'un accès gratuit ou à peu de frais pour naviguer sur le fleuve Saint-Laurent. Selon lui, les « retombées économiques locales et provinciales suivront d'elles-mêmes et seront nombreuses » (M. Jocelyn Bédard, DM3, p. 2).

Le Comité ZIP recommande qu'une attention particulière soit portée à la valorisation de la pêche récréative. Ainsi, le quai Frontenac devrait être aménagé pour fournir aux pêcheurs un accès sécurisé au fleuve et des rampes de mise à l'eau gratuites devraient être intégrées au concept d'aménagement de la phase 3. Il suggère également que l'information relative à la pêche et à la faune ichtyenne ainsi qu'aux « défis que présente la nature dynamique du fleuve, en particulier les courants et les marées » soit mise à la disposition des citoyens (DM22, p. 14 et 16 ; M^{me} Hamida Hassein-Bey, DT4, p. 17). De plus, la phase 3 de la promenade, en raison de sa proximité avec le Yacht-Club de Québec, serait un site intéressant pour l'initiation à la navigation sur le Saint-Laurent et comme escale pour des adeptes de nautisme plus expérimentés (DM22, p. 16).

Par ailleurs, le Comité ZIP juge que la qualité de l'écosystème du Saint-Laurent et la qualité des eaux de baignade se sont nettement améliorées au cours des dernières années dans ce secteur. Le retour à la baignade dans le fleuve s'inscrirait dans une tendance lourde et irréversible. Il recommande donc que le projet tienne compte de cette nouvelle réalité : « si on veut que les prochaines générations [...] se baignent, c'est maintenant qu'on doit commencer à voir qu'est-ce qu'on peut faire avec le fleuve Saint-Laurent. Ce n'est pas juste déambuler et dépenser » (*ibid.*, p. 4, 6 et 13 ; M^{me} Hamida Hassein-Bey, DT4, p. 20).

Compte tenu de l'étroitesse du fleuve, des courants, des vagues, des marées, de la qualité de l'eau ainsi que de la présence de navires et d'embarcations multiples, la Société des gens de baignade doute que la zone couverte par la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain soit celle à privilégier pour l'aménagement d'accès physiques au fleuve. Elle rappelle que la ville de Québec est traversée par 4 rivières et est ouverte sur le fleuve sur plus de 15 km. Selon elle, les plages de Québec forment un réseau à l'intérieur duquel les forces et les faiblesses de chaque site doivent être analysées. Ce n'est qu'alors que le développement de celles-ci se fera de façon optimale et complémentaire (DM5, p. 5, 11 et 15).

Le Comité ZIP propose une analyse approfondie afin de prévoir tous les usages potentiels du site et de mieux y adapter les aménagements (M^{me} Hamida Hassein-Bey, DT4, p. 17). Dans le même ordre d'idées, un citoyen recommande un vaste débat public concernant l'aménagement de l'ensemble des rives de la région de Québec comme proposé par le passé pour le Vieux-Port de Montréal (M. Léonce Naud, DM15, p. 7).

La protection du marais

Plusieurs citoyens et organismes demandent que l'intégrité du marais soit protégée (M^{me} Elisabeth Zanga Leanza, DM6, p. 2 ; M^{me} Annie Cloutier, DM7, p. 4 ; M^{me} Hélène Gilbert, DM11, p. 5 ; M. Éric Thomassin, DM14, p. 1 ; M^{me} Lucie Lavigueur, DM20, p. 3 ; Coalition pour l'arrondissement historique de Sillery, DM1, p. 3 ; Québec Arbres et Héritage Québec, DM12, p. 1 ; Nature Québec, DM18, p. 1 et 3 ; ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches, DM22, p. 7 ; Conseil de quartier de Sillery, DM23, p. 4).

Une citoyenne se dit heurtée par l'idée d'aménager le bassin de baignade et le miroir d'eau qu'elle qualifie d'« incongruité environnementale » puisqu'ils détruiraient une partie du marais, lieu de vie et de biodiversité prisé par la population (M^{me} Elisabeth Zanga Leanza, DM6, p. 2). De surcroît, selon une bio-écologiste et botaniste, membre de l'Équipe de rétablissement de la flore menacée de l'estuaire d'eau douce du Saint-Laurent, le marais de l'anse Saint-Michel constitue un habitat rare où l'influence des marées en eau douce a permis le développement d'une flore toute particulière. Selon elle, le projet de miroir d'eau serait « fatal pour la zone intertidale, en plus de créer un nouvel obstacle à l'accès au fleuve » (M^{me} Hélène Gilbert, DM11, p. 1 et 2 ; DT5, p. 10). Par ailleurs, elle considère que le projet ne tient pas compte des politiques, lois et règlements provinciaux et municipaux exigeant le respect de certaines distances par rapport au fleuve pour l'aménagement de nouvelles infrastructures. Ces règles « sont là pour protéger le bien commun et s'adressent à tout le monde » (DM11, p. 3 ; M^{me} Hélène Gilbert, DT5, p. 4 et 5).

Cette citoyenne conteste également certaines affirmations avancées par le promoteur dans son étude d'impact. La valeur du marais y serait sous-estimée et la biodiversité végétale mal évaluée. En outre, elle soutient que les « remblayages suggérés dans la zone limitrophe avec le schorre inférieur, l'ajout de terreau de même que l'implantation de scirpe pour aider la régénération de la flore sont totalement irréalistes dans un tel milieu » (M^{me} Hélène Gilbert, DM11, p. 8 et 9). De plus, des intervenants considèrent que le marais supérieur revêt une importance sous-estimée par le promoteur, car il joue un rôle dans l'intégrité des strates inférieures, chaque zone étant dépendante de l'autre (*ibid.*, p. 6 ; Nature Québec, DM18, p. 3 ; M^{me} Lucie Lavigueur, DM20, p. 3 ; Québec Arbres et Héritage Québec, M^{me} Johanne Elsener, DT4, p. 30). Enfin, des participants ont profité de l'occasion pour rappeler que les milieux humides prodiguent maints services écologiques (Coalition pour l'arrondissement historique de Sillery, DM1, p. 3 ; Nature Québec, DM18, p. 1 et 3).

Une participante propose que les sommes prévues pour aménager le milieu intertidal existant « après en avoir remblayé la plus belle portion » soient plutôt consacrées « au rétablissement de la flore menacée de l'estuaire d'eau douce en soutenant des projets de documentation, de sensibilisation, de reconstruction de milieux naturels riverains et en compensant les erreurs du passé » (M^{me} Hélène Gilbert, DM11, p. 10). Le Parti vert recommande également de mettre en place des traverses permettant non seulement le passage des piétons, mais aussi celui de la faune afin de favoriser sa migration entre la falaise et le fleuve, là où l'humain a érigé des obstacles (M. Jean Cloutier, DT5, p. 44). Enfin, si des interventions devaient être effectuées dans le marais, le CRE - Capitale nationale recommande qu'un suivi soit assuré afin de mieux comprendre les effets de ce type d'intervention sur le milieu et de compenser si des dommages supplémentaires étaient observés (M^{me} Anne Beaulieu, DT5, p. 56).

Le Comité ZIP demande que la CCNQ abandonne l'idée du bassin de baignade et du miroir d'eau et qu'elle revoie son concept afin de privilégier des aménagements simples et peu coûteux qui respectent l'aspect naturel du site (DM22, p. 10). De plus, des participants ont proposé que le projet de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain soit l'occasion de restaurer le marais de l'anse Saint-Michel, notamment en reconstituant le marais supérieur là où la construction de l'enrochement aurait été trop envahissante. Un adoucissement de la pente et l'utilisation de techniques de génie végétal pour stabiliser la berge sont préconisés. À cette fin, le déplacement de la voie ferrée serait souhaitable (M^{me} Hélène Gilbert, DM11, p. 4 et 5).

L'artificialisation de la promenade et de ses berges

Des expériences d'aménagement passées ont été critiquées par quelques participants. Ainsi, certains ont rappelé l'artificialisation de la rivière Saint-Charles dans les années 1970. Le CRE – Capitale nationale rappelle que la bétonisation de la rivière, à l'instar de la phase 3 du projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain, visait à faire disparaître les traces de l'industrialisation. Ce ne serait cependant que par la « renaturalisation récente de ses berges que la rivière Saint-Charles a finalement retrouvé ses lettres de noblesse » (DM17, p. 7). Le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches évoque un aménagement inspiré par la mode de l'époque, qui s'est révélé être une erreur coûteuse, tandis que Québec Arbres et Héritage Québec parlent d'un « exemple lamentable de bétonisation de rive » qui a coûté plusieurs millions de dollars à faire puis à défaire (DM22, p. 9 et 20 ; M^{me} Johanne Elsener, DT4, p. 31). Ces derniers affirment qu'en tant que « société, nous devrions apprendre de nos erreurs afin d'éviter de répéter les erreurs du passé » (DM12, p. 59).

Des participants ont également fait référence à la phase 1 de la promenade Samuel-De Champlain. L'un d'eux juge que cette première phase est, dans l'ensemble, une réussite, mais qu'elle n'a pas « contrebalancé cette domination de l'artificiel et de l'enrochement de la rive » (M. Éric Thomassin, DM14, p. 1). Des résidentes du secteur jugent que la phase 1 a offert aux visiteurs suffisamment d'aménagements urbains et de points de vue sur le fleuve, mais qu'elle ne permet pas un réel contact avec la nature et qu'aucune revitalisation des berges n'a été effectuée. La phase 3 devrait par conséquent miser davantage sur la préservation de la nature et la mettre à portée de main des Québécois (M^{me} Lucie Lavigueur, DM20, p. 3 ; M^{me} Elisabeth Zanga Leanza, DM6, p. 3).

Le Comité ZIP souligne que la tendance actuelle, observée dans d'autres secteurs du fleuve, est à l'ouverture des plages et des grèves au public. Ainsi, le comité s'inquiète de voir les infrastructures proposées par la CCNQ, davantage inspirées des pratiques des années 1970, devenir rapidement désuètes et contestées (DM22, p. 8 ; M^{me} Hamida Hassein-Bey, DT4, p. 20). Une résidente a posé la question suivante : « D'où vient cette tendance à toujours vouloir donner une allure urbaine à toutes les merveilles naturelles qui nous entourent et qui n'ont surtout besoin d'aucun artifice supplémentaire pour être appréciées ? » (M^{me} Lucie Lavigueur, DM20, p. 3).

Trois intervenants demandent que la végétation en place soit préservée. Celle-ci serait mieux adaptée au milieu, de plus grand gabarit, et son taux de mortalité moindre. On diminuerait ainsi les dépenses reliées à l'achat de nouveaux plants et à leur entretien. De plus, cette végétation fournirait plusieurs habitats potentiels pour la

faune et une protection contre le vent pour les utilisateurs de la promenade (Nature Québec, DM18, p. 4 ; M^{me} Lucie Lavigueur, DM20, p. 7 ; Québec Arbres et Héritage Québec, DM12, p. 26).

Québec Arbres et Héritage Québec ainsi que le CRE - Capitale nationale exigent que les aménagements à venir offrent autant, sinon plus, de biodiversité que l'état actuel et qu'un gain environnemental net se dégage afin de réparer les erreurs du passé (DM12, p. 14 ; M^{me} Anne Beaulieu, DT5, p. 56).

Par ailleurs, plusieurs participants ont dit avoir relevé des lacunes relativement aux données biologiques présentées dans l'étude d'impact. Des demandes ont par conséquent été formulées afin que de nouveaux inventaires soient effectués (M^{me} Lucie Lavigueur, DM20, p. 5 ; Nature Québec, DM18, p. 3 et 4 ; M^{me} Hélène Gilbert, DM11, p. 9 ; Québec Arbres et Héritage Québec, DM12, p. 8 à 30 ; ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches, DM22, p. 14).

Les éléments d'aménagement

Beaucoup de participants remettent en question la construction d'un bassin de baignade et d'un miroir d'eau lors de l'aménagement de la phase 3 de la promenade. Ils critiquent leur coût élevé, leur caractère saisonnier ainsi que leurs impacts sur l'environnement, et plus particulièrement sur le marais intertidal. Ils estiment également que ces deux aménagements mèneraient à une bétonisation excessive de la berge et ne contribueraient pas à améliorer l'accès physique au fleuve (Coalition pour l'arrondissement historique de Sillery, DM1, p. 3 ; M^{me} Elisabeth Zanga Leanza, DM6, p. 2 et 3 ; M^{me} Annie Cloutier, DM7, p. 3 et 4 ; Accès Saint-Laurent Beauport, DM10, p. 6 ; M^{me} Hélène Gilbert, DM11, p. 5 et 11 ; Québec Arbres et Héritage Québec, DM12, p. 1 ; M. Éric Thomassin, DM14, p. 1 et 2 ; M. Léonce Naud, DM15, p. 7 ; M^{me} Lucie Lavigueur, DM20, p. 10 ; ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches, DM22, p. 10 ; Conseil de quartier de Sillery, DM23, p. 4). Une citoyenne propose qu'à la place du bassin de baignade et du miroir d'eau, un aménagement plus naturel qui n'altérerait pas le marais et qui permettrait un accès au site à longueur d'année (M^{me} Elisabeth Zanga Leanza, DM6, p. 2).

Des participants dénoncent le climat sonore bruyant à proximité du boulevard. La mise en place de mesures d'atténuation, telles qu'un écran végétal entre le boulevard et la piste multifonctionnelle¹, est demandée afin de rendre l'expérience plus conviviale et d'inciter les gens à utiliser les transports actifs (M^{me} Annie Cloutier, DT4,

1. Piste desservant, entre autres, les cyclistes.

p. 48 ; M^{me} Elisabeth Zanga Leanza, DM6, p. 1 ; Québec Arbres et Héritage Québec, DM12, p. 38 et 53 ; Accès transports viables, DM21, p. 6).

Plusieurs participants se sont dits préoccupés par l'absence d'aménagements utilisables tout au long de l'année. Il a notamment été question de rampes de mises à l'eau adaptées à la pratique du canot à glace ainsi que de pistes de ski de fond et de raquette (Parti vert du Québec, DM8, p. 10 ; M. Jean Cloutier, DT5, p. 43). Un citoyen redoute qu'en raison des vents et de l'ombre portée par la falaise, la période d'utilisation de la piscine soit écourtée. Selon lui, il serait préférable d'y réaliser des aménagements pouvant être utilisés sur une plus longue période de temps (M. Éric Thomassin, DM14, p. 2). Une résidente du secteur soutient qu'il est essentiel, dans une optique de développement durable, de concevoir des aménagements qui prennent en compte les contraintes climatiques de la région et de créer des aménagements qui pourraient être utilisés pendant un maximum de semaines dans l'année (M^{me} Lucie Lavigueur, DM20, p. 5). Québec Arbres et Héritage Québec affirment que :

[...] ces espaces de vie doivent offrir une protection contre le vent, les intempéries et le froid, ce que des espaces boisés et des édifices réussissent mieux à accomplir que des terrains de stationnements ou des piscines et miroirs d'eau. Il est à notre avis primordial d'aménager la promenade Samuel-De Champlain pour assurer une affluence de promeneurs durant les quatre saisons de l'année et non pas seulement durant la canicule estivale.
(DM12, p. 37)

Dans un autre ordre d'idées, une citoyenne s'est dite « choquée » par la grosseur du futur bâtiment du secteur Plage et de ses équipements de climatisation et de chauffage, alors que « l'on n'arrive même pas à garder ouvert le petit pavillon de services au quai des Cageux pendant le printemps et l'automne et qui serait pourtant fort apprécié des personnes qui fréquentent le secteur pendant ces périodes de l'année » (M^{me} Lucie Lavigueur, DM20, p. 8). Deux résidentes de Sillery portent une attention toute particulière à l'avancée Shell. Pour celles-ci, ce secteur constitue une richesse environnementale à préserver pour un usage récréatif plutôt que pour l'aménagement de stationnements, car il offre de magnifiques points de vue sur le fleuve (*ibid.*, p. 9 ; M^{me} Annie Cloutier, DM7, p. 4).

L'accessibilité au site

Des participants critiquent la place faite à l'automobile dans l'aménagement de la phase 3 de la promenade et proposent que davantage d'efforts soient consacrés au développement des transports collectif et actif dans le secteur du projet. Ainsi, une

résidante de Sillery explique que « dans une perspective de développement durable, il paraît ridicule d'accorder autant de place à un aménagement [stationnements] qui ne fera que pousser les gens à utiliser leur voiture » (M^{me} Elisabeth Zanga Leanza, DM6, p. 1). Un géographe et urbaniste abonde dans ce sens et déplore que « hormis le tout à l'automobile, rien ne permet de donner accès au site de la promenade Samuel-De Champlain » (M. André Bouillon, DM16, p. 4). Le conseil de quartier de Sillery est d'avis qu'un nombre plus restreint d'espaces de stationnement permettrait de diminuer les îlots de chaleur (DM23, p. 4). De plus, Québec Arbres et Héritage Québec signalent que les stationnements sont une cause importante d'imperméabilisation des sols et que l'aménagement de 600 places aura pour effet d'augmenter le ruissellement des eaux vers les égouts pluviaux (DM12, p. 37). Le CRE – Capitale nationale ajoute que cette imperméabilisation est « à l'origine des débordements que les bassins de rétention, fort coûteux, cherchent à limiter » (DM17, p. 6).

Du même souffle, le CRE critique l'absence d'analyse des besoins en transport et en en stationnement que le projet générerait. Il suggère que le promoteur profite de l'occasion pour repenser la desserte en transports collectifs de la promenade Samuel-De Champlain. Il juge que s'intéresser au transport seulement en second temps, lors de l'élaboration d'un projet, constitue une « erreur monumentale » puisqu'une fois que l'habitude d'accéder à un lieu en automobile est prise, il est difficile de s'en départir (*ibid.*, p. 5, 6 et 8).

Accès transports viables précise que plusieurs facteurs contribuent à décourager l'utilisation des modes de transport actifs et collectifs dans le secteur : les distances importantes à parcourir, le fort dénivelé, l'absence d'infrastructure de remontée mécanique ainsi que la desserte en transports collectifs uniquement estivale et développée selon un axe est-ouest (DM21, p. 4). L'organisme note toutefois que :

Une vision automobiliste du développement de ce site d'intérêt serait en contradiction avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre que s'est fixés le gouvernement du Québec et en opposition aux objectifs d'augmentation des parts modales des transports actifs et collectifs contenus dans le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec et dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Québec.
(*Ibid.*)

Il préconise que l'accessibilité au site soit orientée dès le départ vers les transports collectifs et actifs (*ibid.*).

La Coalition pour l'arrondissement historique de Sillery recommande de faire davantage de place au transport collectif plutôt que de construire de nombreuses places de stationnement (DM1, p. 3). Une résidente de Sillery se questionne : « Comment une telle mer d'asphalte peut-elle même être envisagée au XXI^e siècle, au moment même où on annonce l'abolition presque complète du parcours 16 ? » (M^{me} Annie Cloutier, DM7, p. 4). Elle estime que l'offre en transport collectif dans le secteur devrait être bonifiée « afin que cette promenade offerte à tous les Québécois profite effectivement à chacun d'entre eux de façon démocratique » (*ibid.*). Certains participants sont d'avis que les parcours offerts actuellement, notamment en raison de leur caractère saisonnier, de leur fréquence ou de leur tracé, ne permettent pas un accès adéquat à la promenade et demandent que certains trajets, tels que le 16 et le 400, soient bonifiés et que leur fréquence soit augmentée (Québec Arbres et Héritage Québec, DM12, p. 45 ; M^{me} Lucie Lavigueur, DM20, p. 9 ; M. André Bouillon, DM16, p. 4 ; M^{me} Annie Cloutier, DT4, p. 48). Le conseil de quartier de Sillery est d'avis que diminuer l'espace consacré aux stationnements permettrait l'augmentation de l'achalandage du parcours 16 et motiverait la création d'une piste cyclable, selon un axe nord-sud, comme les citoyens l'ont demandée (DM23, p. 4). Par ailleurs, un citoyen croit que le projet devrait inclure un « plan spécifique et distinct de transport en commun » (M. Éric Thomassin, DM14, p. 3). À son avis, la desserte de ce secteur devrait être gratuite et les coûts de fonctionnement être inclus dans les budgets de maintenance de la promenade.

Afin de permettre d'améliorer l'accès à la promenade tout en minimisant l'utilisation de l'automobile, des participants ont également recommandé le développement de moyens de transport alternatifs. Ainsi, un lien mécanique reliant la haute-ville à la promenade, une navette ferroviaire et une navette fluviale reliant la rive sud à la rive nord permettraient de donner accès au site autrement et à plus de gens (Québec Arbres et Héritage Québec, DM12, p. 54 ; Accès transports viables, DM21, p. 5 ; Parti vert du Québec, DM8, p. 3 ; M. André Bouillon, DM16, p. 5 à 19 ; ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches, DM22, p. 19). Le Parti vert du Québec suggère également la mise en place de stationnements quatre saisons pour vélos, alors que Québec Arbres et Héritage Québec proposent d'instaurer un service de location de vélos (M. Jean Cloutier, DT5, p. 46 ; DM12, p. 45).

Enfin, un intervenant a fait part de son souhait de voir la promenade accessible aux personnes à mobilité réduite. Selon lui, avoir accès au parcours 400 permettrait aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant de profiter, à l'instar de leurs concitoyens, des aménagements de la promenade, au moment où ils le souhaitent, en toute sécurité et en toute liberté. De plus, toute navette, qu'elle soit fluviale ou ferroviaire, ainsi que tout lien mécanique devraient être accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant (M. Christian Dufour pour M. Daniel Pelletier, DT4, p. 12).

En conclusion, un urbaniste et géographe estime que :

Redonner le fleuve aux Québécois c'est, en plus d'investir dans des aménagements de grande qualité, leur donner accès aussi facilement que possible à ces derniers. À cet égard, le tout à l'automobile n'est pas durable ni socialement acceptable. Pour ce faire des investissements dans d'autres modes de transport devraient être consentis par le promoteur du projet actuel, mais aussi par divers partenaires.

(M. André Bouillon, DM16, p. 20)

La mise en valeur du patrimoine

Une attention toute particulière a été portée au patrimoine historique que revêt le secteur à l'étude. Une citoyenne indique : « Comme la promenade Samuel-De Champlain longe le secteur qui a marqué l'histoire de Sillery, il est justifié d'[...] inclure dans les aménagements de la phase 3 une valorisation historique de ce lieu remarquable » (M^{me} Lucie Lavigueur, DM20, p. 9).

Une participante recommande que tout projet d'aménagement et de mise en valeur du littoral de Sillery accorde une importance didactique à l'histoire des lieux (M^{me} Lucie Bigué, DM25, p. 1). Un citoyen croit également que ces terrains sont chargés d'une histoire signifiante et cible la Pointe-à-Puiseaux et l'anse du ruisseau Saint-Denis comme des secteurs qui offrent la possibilité de créer une « trame identitaire » (M. Pierre-François Ricard, DM9, p. 12). Selon Les Amis de la vallée du Saint-Laurent, la troisième phase de la promenade pourrait devenir un musée en plein air à l'intérieur duquel des outils d'interprétation permettraient aux visiteurs de mieux comprendre la nature et l'usage du lieu au fil des siècles (DM2, p. 1 et 4).

Québec Arbres et Héritage Québec se disent « scandalisés » par les propos du promoteur qui affirme que l'aménagement de la plage artificielle, d'un bassin de baignade et d'un miroir d'eau constitue une « perturbation positive forte » en ce qui a trait à l'esprit patrimonial du secteur. Ils jugent qu'un bassin bétonné entouré d'une plage artificielle est « loin de s'apparenter à une plage naturelle où nos ancêtres se baignaient dans l'eau du fleuve » et que d'autres types d'aménagements pourraient constituer des éléments beaucoup plus pertinents. Ces organisations se disent également inquiètes qu'aucune mention d'une « supervision archéologique sérieuse » n'ait été faite par le promoteur (DM12, p. 44).

La Coalition pour l'arrondissement historique de Sillery croit que les économies réalisées en abandonnant les projets de bassin de baignade, de miroir d'eau et d'espaces de stationnement permettraient de financer l'acquisition des propriétés

conventuelles situées en haut de la falaise et de créer le parc des Grands Domaines, porteur d'une richesse patrimoniale. Ce vaste espace vert viendrait bonifier l'offre récréotouristique locale (DM1, p. 4).

Enfin, le Conseil de quartier de Sillery mentionne que le « slogan de la CCNQ est " Redonner le fleuve aux Québécois ", mais encore faut-il lui donner une plus-value, un accès aux connaissances d'un milieu de vie qui recèle un pan de notre histoire » (DM23, p. 2).

L'intégration à la trame urbaine

Plusieurs participants ont fait mention du contexte urbain dans lequel s'insère le projet. Accès transports viables croit que « le site devrait devenir plus qu'une simple destination récréative et s'intégrer davantage dans les milieux de vie environnants, principalement les secteurs de l'Anse-au-Foulon et de l'avenue Maguire » (DM21, p. 4). L'organisme recommande qu'un zonage mixte soit établi au bas de la côte de Sillery afin d'y favoriser la densification et la pluralité des fonctions (commerciale, récréative, résidentielle) en continuité avec la trame urbaine existante. Il affirme que la densification permettrait de justifier une desserte plus fréquente en transport collectif, et ce, particulièrement en dehors de la saison estivale (*ibid.*, p. 4 et 5). Toutefois, il ajoute que :

[...] sans aménagements et infrastructures favorisant les transports collectifs et actifs [...] les besoins en stationnements demeurent énormes, ce qui empêche la densification des espaces vacants et donc l'utilisation optimale du sol et l'utilisation de la promenade sur une période de temps plus importante.
(*ibid.*, p. 7)

Enfin, Québec Arbres et Héritage Québec recommandent que la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain ne soit pas conçue comme un projet en silo et qu'elle soit intégrée à un vaste projet de circuit récréotouristique reliant le Vieux-Québec à l'ancienne ville de Cap-Rouge (M^{me} Johanne Elsener, DT4, p. 34).

La concertation

Le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches estime que l'élaboration d'un projet d'une telle ampleur doit faire intervenir les usagers et les intervenants du milieu dès le début du processus (DM22, p. 18). De leur côté, Québec Arbres et Héritage Québec proposent de former une table de concertation regroupant plusieurs

spécialistes, notamment des domaines de l'environnement, du patrimoine ou du tourisme afin de « dégager une vision d'ensemble qui s'inscrit dans une perspective de développement durable et qui peut devenir un projet de société rassembleur, mobilisateur et rentable pour la Capitale nationale » (M^{me} Johanne Elsener, DT4, p. 34).

Chapitre 3 **Le contexte et la raison d’être du projet**

Dans ce chapitre, la commission situe le projet de la promenade Samuel-De Champlain dans son contexte historique, examine sa raison d’être et traite de la clientèle visée.

Le contexte

Un patrimoine ancien

Le fleuve Saint-Laurent représentait un axe de communication majeur pour les peuples autochtones qui occupaient le territoire depuis des millénaires. Il a joué, dès 1535, un rôle central pour les arrivants européens, lors des explorations de Jacques Cartier, puis à la fondation de Québec, en 1608, et tout au long du développement de la Nouvelle-France.

Dans la Politique nationale de l’eau, le gouvernement du Québec reconnaît le fleuve Saint-Laurent comme un patrimoine national à protéger, à développer et à mettre en valeur (Gouvernement du Québec, 2002). Il souligne l’importance de son caractère historique, économique, social, culturel et patrimonial ainsi que la richesse de ses milieux naturels.

Dans la région de Québec plus particulièrement, le fleuve est vu comme un élément identitaire :

Le Saint-Laurent a façonné notre histoire, notre culture et notre mode d’occupation du territoire. Il constitue un atout majeur en ce qui a trait à notre développement économique, culturel et social. L’attractivité de la région lui est attribuable à plusieurs égards. Le Saint-Laurent représente un élément identitaire dans la vie et dans l’imaginaire des résidents.
(DB1, p. 91)

Une perte graduelle d’accès et d’usages

Néanmoins, au cours des 19^e et 20^e siècles, la population de Québec a graduellement perdu le contact avec le fleuve. Successivement, la construction navale et le commerce du bois, l’industrie pétrolière, diverses activités portuaires ainsi que des infrastructures ferroviaires et routières ont accaparé les rives qu’ils ont

profondément transformées. Concurrément à la perte d'accès aux rives, une détérioration générale de la qualité de l'eau et la dégradation des habitats fauniques ont contribué à la perte d'usages traditionnels pour les riverains.

Le cas de la plage du Foulon est un bon exemple de l'évolution des rives du fleuve au cours du 20^e siècle (DB24 ; DC1, p. 7 à 17). Cette plage se serait formée fortuitement entre 1927 et 1929 à partir de sable de dragage rejeté sur la rive à la suite de travaux d'aménagement portuaires. Le lieu fut rapidement adopté par de nombreux baigneurs avides d'accéder au fleuve. Les gens y accédaient nombreux, par la côte Gilmour, le chemin du Foulon et en empruntant même le tunnel ferroviaire qui venait d'être creusé sous le promontoire. L'affluence y était telle que l'usage du lieu, aussi appelé « plage de Sillery », fut réglementé dès 1931. La plage fut gérée, de 1933 à 1952, par la Ligue de sécurité de la province de Québec puis, de 1952 à 1968, par la Ville de Sillery. À la fin des années 1930, l'affluence estimée était de 1 500 à 2 000 personnes par jour durant la semaine et de 6 000 à 8 000 personnes les jours de congé. En 1952, la fréquentation estivale entre le 15 juin et le 1^{er} septembre était évaluée à 225 000 personnes (DB24).

Le déclin survint au milieu des années 1960, alors que des remblais liés à l'aménagement de la marina du Yacht-Club de Québec, d'un atelier de construction de bateaux et du Club de Tennis de Montcalm réduisirent considérablement l'espace de la plage. À la même époque, la prise de conscience de la dégradation de la qualité des eaux du fleuve entraîna des mises en garde gouvernementales et la fin de l'exploitation officielle de la plage, même si certains adeptes ont persisté à la fréquenter (DC1, p. 17).

Une volonté de récupération

Au début des années 1970, l'état de santé du Saint-Laurent était considéré comme critique. En 1978, le gouvernement du Québec mettait sur pied le Programme d'assainissement des eaux du Québec visant à redonner des cours d'eau en santé à la population et à retrouver une qualité permettant le plein usage des plans d'eau. De 1978 à 2002, plus de 7 G\$ furent investis au Québec dans l'assainissement des eaux usées municipales. En 1988, les gouvernements du Canada et du Québec se sont associés pour mettre en œuvre le Plan d'action Saint-Laurent¹, un plan conjoint visant à restaurer la qualité de l'eau, la biodiversité et les usages du fleuve. Reconnaisant l'importance des populations riveraines pour assurer le succès des efforts de protection, de conservation et de mise en valeur du Saint-Laurent, ils ont mis en place un réseau de comités ZIP associés à des « zones d'intervention prioritaires ».

1. Plan d'action Saint-Laurent 2011-2026 [en ligne (6 septembre 2013) : <http://planstlaurent.qc.ca>].

Plus spécifiquement à Québec, c'est en 1988 que la Communauté urbaine de Québec entreprenait la construction de deux stations de traitement des eaux usées au coût annoncé de 346 M\$. À partir de l'automne 1989, elle lançait, conjointement avec le ministère de l'Environnement, une campagne publicitaire sous le titre *On retourne au fleuve* qui associait la récupération des usages à l'assainissement de l'eau :

Grâce à la mise en service en 1992 des deux stations de traitement des eaux usées de la CUQ actuellement en construction, auxquelles on ajoutera des ouvrages de contrôle des réseaux unitaires municipaux, nous retrouverons des espaces privilégiés, tels nos rivières, le fleuve et ses berges.

Pour nous tous, ce sera un véritable « retour au fleuve ». Nous retrouverons des rivières et un fleuve où l'eau sera de meilleure qualité, notamment pour les municipalités qui y puisent leur eau brute. Nous récupérerons les usages récréatifs qui existaient il y a 50 ans tels que la baignade et la pêche, et nous pourrons pratiquer de façon sécuritaire des sports comme la planche à voile, le yachting et le ski nautique.

Les berges du fleuve deviendront accessibles pour des activités de plein air tels le volley-ball, les bains de soleil et les pique-niques. Les municipalités riveraines pourront alors aménager les abords du fleuve en aires de repos, parcs, plages, pistes cyclables et autres sites récréo-touristiques.

(Communauté urbaine de Québec et gouvernement du Québec, 1990)

Le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches, une table de concertation multisectorielle créée en 1991, a produit un plan d'action et de réhabilitation écologique du fleuve Saint-Laurent pour le secteur de Québec-Lévis basé sur les priorités dégagées lors de consultations publiques (DC7). Il a également mis en œuvre divers projets et études¹ tels qu'une étude sur la création d'une plage publique à l'anse au Foulon en 1998 (DC1), une enquête sur les besoins d'usages et d'accès au fleuve en 1999 (DC6), un concept de liens inter rives par navettes fluviales en 2001, de même que diverses études sur le potentiel de baignade de certaines plages du Saint-Laurent (DC2 ; DC3 ; DC4).

Depuis les années 1980, de nouveaux accès au fleuve se sont ouverts le long du littoral de Québec : au parc nautique de Cap-Rouge, au parc de la Plage-Jacques-Cartier, à la promenade Samuel-De Champlain (phase 1), à l'anse Brown et à la plage de la Baie-de-Beauport.

1. ZIP Québec. *Zone d'intervention prioritaire de Québec et Chaudière-Appalaches – Développement durable du fleuve Saint-Laurent* [en ligne (11 septembre 2013) : www.zipquebec.com/publications-et-revue-de-presse-zip/80.html].

Les préoccupations et les attentes exprimées tant par la communauté que par les gouvernements envers le fleuve sont maintenant inscrites dans des outils de planification locale tels que le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* de la Communauté métropolitaine de Québec (DB1) et le projet de *Plan vert, bleu, blanc* de la Ville de Québec (DQ15.2).

Le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* de 2013 repose sur 13 stratégies regroupées en 3 grandes priorités : structurer, attirer et durer. Une des stratégies liées à la priorité « attirer » consiste à « attirer en faisant du fleuve Saint-Laurent un élément rassembleur » (DB1, p. 91 à 95). Elle s'appuie sur la valeur identitaire du fleuve, ses rôles d'axe de transport et d'atout récréotouristique ainsi que la grande richesse de son milieu naturel. Le plan cible l'accessibilité comme principale contrainte à surmonter :

[...] la privatisation des rives et l'urbanisation accélérée des dernières années se traduisent, à plusieurs endroits du territoire, par une diminution de l'accessibilité aux points de contact directs ou indirects avec le fleuve. Bien que plusieurs aménagements aient récemment été réalisés pour faciliter cette accessibilité, le réseau récréatif actuel demeure toutefois incomplet. [...] L'occupation urbaine et l'artificialisation des rives ont fortement perturbé les écosystèmes du fleuve. Des opérations de requalification sont néanmoins possibles [...].
(DB1, p. 91)

Le plan métropolitain établit cinq objectifs pour la mise en valeur du Saint-Laurent :

1. Protéger, mettre en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve;
2. Rechercher un équilibre entre les différentes vocations et les aménagements du fleuve et de ses abords ;
3. Multiplier, à des fins récréatives, éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux ;
4. Favoriser l'appropriation publique des rives du fleuve ;
5. Renforcer les liens inter rives.
(DB1, p. 91)

Dans son projet de *Plan vert, bleu, blanc*¹ qui s'inscrit dans la mise en œuvre du *Plan directeur d'aménagement et de développement*, la Ville de Québec présente une analyse plus détaillée du potentiel de mise en valeur de ses milieux aquatiques

1. Le projet de *Plan vert, bleu, blanc*, publié en 2009, a fait l'objet d'une consultation publique. Une version bonifiée devait être soumise au conseil municipal pour adoption en juin 2010 et un plan d'action, élaboré par la suite [en ligne (11 septembre 2013) : www.ville.quebec.qc.ca/environnement/urbanisation/plan_vert_bleu_blanc.aspx]. En juillet 2013, la Ville a précisé à la commission que la version finale du plan n'avait pas encore été adoptée (DQ3.1).

(DQ15.2). Le *Plan vert, bleu, blanc* vise la création d'un réseau d'espaces naturels, récréatifs et patrimoniaux reliés entre eux par des voies cyclables et des sentiers pédestres. Ces espaces feraient partie d'un ensemble de parcours favorisant les déplacements actifs (vélo, marche), l'activité physique de plein air et la découverte du territoire en toute saison. La proximité du fleuve y est considérée comme un important atout touristique et un facteur de promotion de la qualité de vie pour la ville.

La qualité de vie comme produit d'appel – La grande nature à moins de 30 minutes du centre-ville et la présence de cours d'eau et d'espaces verts à l'intérieur même de celui-ci constituent des attraits indéniables de Québec : pas moins de 40 km de rives longeant le Saint-Laurent, 454 parcs et espaces verts et 4 grands bassins versants la colorent. Avec l'inauguration en 2008 de deux corridors d'envergure, la promenade Samuel-De Champlain et le parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger, elle se fait de plus en plus belle et invitante. (DQ15.2, p. 17)

Dans l'analyse des activités spécifiques au « réseau bleu », le projet de plan traite de quatre groupes d'activités, dont trois qui concernent le fleuve : la baignade, les activités nautiques sur le fleuve et la pêche (*ibid.*, p. 49 à 59). Les orientations et pistes d'action proposées incluent :

- l'ouverture de lieux de baignade dans le fleuve dès que la qualité de l'eau le permettra, avec une priorité à la baie de Beauport et à l'anse au Foulon ;
 - l'appui aux projets de mise en valeur du littoral amorcés, avec une priorité à l'aménagement d'une plage à l'anse au Foulon ;
 - la promotion de l'image de Québec comme ville fluviale et l'appui aux initiatives de mise en valeur de son potentiel nautique ;
 - un appui à la promotion de la pêche sur le territoire.
- ♦ *La commission d'enquête constate l'importance patrimoniale et identitaire du fleuve Saint-Laurent, tant pour la ville de Québec et sa région que pour le Québec en entier.*
 - ♦ *La commission d'enquête note que, pour la population de Québec, le contact avec le fleuve et plusieurs de ses usages ont été perdus au 19^e et surtout au 20^e siècle à cause de l'apparition de barrières physiques, de la détérioration de la qualité de ses eaux et de la dégradation de ses habitats.*

- ♦ *La commission d'enquête constate que depuis les années 1970, les divers paliers de gouvernement reconnaissent le besoin de « Redonner le fleuve aux Québécois » et qu'à cette fin, d'importantes ressources ont été allouées pour en assainir les eaux, en restaurer la biodiversité et en retrouver les usages. Elle note également que la mise en valeur du fleuve et la multiplication des accès publics et de ses usages sont inscrites parmi les priorités des outils de planification locale et régionale.*
- ♦ *La commission d'enquête souligne que les orientations et pistes d'action du projet de Plan vert, bleu, blanc de la Ville de Québec attribuent une priorité à l'aménagement d'une plage à l'anse au Foulon pour en faire un lieu de baignade dans le fleuve dès que la qualité de l'eau le permettra.*

La promenade Samuel-De Champlain

Les premières étapes

Constituée par le gouvernement en 1995, la CCNQ s'est donné pour mission d'améliorer l'image de la capitale en mettant en valeur le littoral du Saint-Laurent et la qualité visuelle des grandes voies d'accès à la capitale. Profitant du départ de compagnies pétrolières qui occupaient une bonne partie des berges du fleuve le long du boulevard Champlain, la CCNQ a acquis les terrains non bâtis entre le pont Pierre-Laporte et la place Royale.

S'inscrivant dans le mouvement de retour au fleuve, en 2000, elle a soumis à la consultation publique un concept de réaménagement du littoral le long du boulevard Champlain sous le titre « Redonner le fleuve aux Québécois ». En 2002, elle rendait publique une première version du projet de promenade Samuel-De Champlain de 12,3 km de longueur, s'étendant du pont Pierre-Laporte à la place Royale dans le Vieux-Québec. Ce projet comprenait cinq pôles : la « station Victoria », dans le secteur du quai des Cageux, la « station du Jardin », entre les côtes Gignac et de Sillery, la « station Sillery », du pied de la Côte de Sillery jusqu'à l'avancée Shell, la « station du Foulon », de l'avancée Shell à la marina, et la « station de la Garde » dans le secteur du bassin Brown et du parc Notre-Dame-de-la-Garde (DD5).

Entre 2006 et 2008, elle réalisait une première étape de ce projet, conçue pour être offerte comme legs du gouvernement du Québec à la Ville de Québec à l'occasion du 400^e anniversaire de sa fondation. Ce premier tronçon de la promenade, qualifié de « phase 1 », s'étend sur 2,6 km de longueur, entre le quai des Cageux et la côte de Sillery. Concurrément en 2008, le gouvernement du Canada participait à la démarche d'ouverture sur le fleuve et contribuait à la réalisation de la promenade en

offrant comme legs à la Ville de Québec la création du parc du bassin Brown et une restauration de la plage de la baie de Beauport.

À partir de 2011, la CCNQ a aussi entrepris de prolonger la promenade Samuel-De Champlain vers l'ouest en reliant le quai des Cageux au parc de la Plage-Jacques-Cartier par un lien piétonnier de 3,1 km baptisé « sentier des Grèves » et qualifié de « phase 2 » de la promenade. Un premier tronçon de ce sentier a été inauguré en 2012 et il est prévu que la construction soit achevée vers 2013-2014.

Les objectifs de la phase 3

La phase 3 de l'aménagement de la promenade s'inscrit dans le même objectif général qui chapeaute les phases précédentes, soit « Redonner le fleuve aux Québécois ». De façon plus spécifique, elle vise à compléter vers l'est le projet de promenade qui avait été conçu en 2002. Concrètement, il s'agit de mettre en valeur le dernier grand ensemble de terrains riverains acquis par la CCNQ à des fins d'usage public et correspondant aux pôles de Sillery et du Foulon du projet initial.

Selon la CCNQ, les principes fondamentaux qui régissent le concept général de la phase 3 consistent à :

- permettre une meilleure accessibilité à la fois visuelle et physique au fleuve ;
- garantir l'intégration avec l'environnement immédiat ainsi que la continuité des aménagements avec ceux de la phase 1 ;
- favoriser un contact sensoriel et physique avec le fleuve dans le contexte des activités de baignade connues à cet endroit par le passé.

(PR3.1, p. 6)

Le potentiel et les contraintes du milieu

Les terrains visés par le projet de la phase 3 couvrent près de 24 ha (DA9). Compte tenu des portions de rive occupées par le Yacht-Club de Québec, le Club de tennis et squash Montcalm, le port de Québec et les quais de la Garde côtière canadienne, l'emplacement du projet représente la dernière grande fenêtre présentement disponible¹ pour développer des accès publics au fleuve le long du boulevard Champlain (figure 1 et 2).

1. Les autres fenêtres disponibles ont été utilisées pour l'aménagement du bassin Brown et des premières phases de la promenade Samuel-De Champlain.

Ce territoire présente un rivage plus sinueux et plus varié que celui de la phase 1 de la promenade. La ligne de rivage y est caractérisée par la succession de la pointe à Puiseaux et des anciennes anses Saint-Michel et au Foulon, aujourd'hui en partie remblayées. L'estran¹ relativement large est constitué de plateformes rocheuses, d'un marais et d'une plage sableuse. La sinuosité de la ligne de rivage est interrompue par trois structures construites sur l'estran qui s'avancent dans le fleuve : le quai Frontenac², l'avancée Shell³ et les brise-lames de la marina⁴.

La zone du projet est présentement traversée par une piste cyclable multifonctionnelle qui relie la promenade Samuel-De Champlain au Vieux-Québec et qui fait partie du corridor du Littoral⁵.

Dans la situation actuelle, cette zone présente certaines contraintes à l'accès au fleuve. À l'est de la côte de Sillery, le boulevard Champlain longe le fleuve sur près de 500 m. Cependant, sur ce tronçon du boulevard réaménagé, au moment de la réalisation de la phase 1 de la promenade Samuel-De Champlain, vers 2006, une piste cyclable et un sentier piétonnier aménagés entre le boulevard et l'enrochement riverain permettent de maintenir le contact visuel avec le fleuve. De plus, ils conduisent à un belvédère situé au sommet du viaduc et qui offre une vue panoramique sur le secteur des anses Saint-Michel et au Foulon, sur le quai Frontenac ainsi que sur la pointe à Puiseaux⁶.

À l'est de ce viaduc, le boulevard Champlain longe le pied du promontoire jusqu'à la côte Gilmour et ne représente pas une contrainte pour l'accès au fleuve depuis les terrains riverains. Par contre, entre le viaduc et la marina, la voie ferroviaire tend à créer une frontière avec le fleuve. Construite en milieu aquatique vers 1910, elle se retrouve en position riveraine sur près de 765 m et sépare l'avancée Shell des terrains riverains sur 130 m de longueur (figure 2).

♦ **Avis** – *La commission d'enquête souscrit à l'objectif fondamental du projet de la promenade Samuel-De Champlain de « Redonner le fleuve aux Québécois » et elle*

-
1. Estran : portion du littoral comprise entre les plus hautes et les plus basses marées.
 2. Devant la pointe à Puiseaux, l'ancien quai Frontenac construit en 1847, aujourd'hui enserré par les enrochements, est un vestige des quais du 19^e siècle (DC1, p. 10).
 3. L'avancée Shell, un remblai de près d'un hectare dans l'anse Saint-Michel, recevait vers les années 1950 des installations pétrolières.
 4. Dans l'anse au Foulon, les remblais et les brise-lames de la marina du Yacht-Club de Québec ont été édifiés durant les années 1960 sur une portion de la plage du Foulon (DC1, p. 12).
 5. Le Corridor du Littoral est une piste cyclable multifonctionnelle d'une cinquantaine de kilomètres qui longe le littoral de la ville de Québec de la rivière Cap-Rouge, à l'ouest, à la rivière Montmorency, à l'est. Elle fait partie du réseau cyclable québécois de la Route verte [en ligne (11 septembre 2013) : www.routeverte.com].
 6. Commission de la capitale nationale. *Réalisations – Le Corridor du Littoral* [en ligne (11 septembre 2013) : www.capitale.gouv.qc.ca/realisations/voies-acces/corridor-du-littoral.html].

reconnaît le besoin de permettre une meilleure accessibilité à la fois visuelle et physique au fleuve sur le littoral de la ville de Québec.

- ♦ *La commission d'enquête souligne que, dans l'état actuel de l'utilisation du sol sur le littoral, la zone ciblée par la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain représente la dernière grande fenêtre disponible pour redonner l'usage du fleuve aux Québécois sur le littoral de la ville de Québec.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête partage l'avis de la Commission de la capitale nationale du Québec quant à l'importance de la zone riveraine comprise entre les côtes de Sillery et Gilmour comme zone prioritaire d'intervention pour redonner aux Québécois le contact physique et l'usage du fleuve Saint-Laurent.*

La clientèle visée

La connaissance des utilisateurs de la phase 1 du projet de la promenade aurait été un préalable pour mieux planifier la poursuite des travaux et ajuster le type et l'ampleur des aménagements de la phase 3. Alors que la phase 1 de la promenade Samuel-De Champlain est ouverte depuis 2008, la CCNQ ne possède pas de données relatives au profil des utilisateurs actuels. Or, pour obtenir le certificat d'autorisation de la phase 1 en 2006, la CCNQ s'était engagée à élaborer et à réaliser à la fin de la troisième et de la cinquième années suivant la mise en exploitation de la phase 1 de la promenade un programme de suivi pour évaluer entre autres :

[...] les résultats obtenus quant à l'atteinte des objectifs du projet et 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'utilisation des espaces verts, de la piste cyclable et du sentier piétonnier ;
- la fréquentation et l'animation du site.

(DD4, p. 1)

À ce jour, aucun programme ni rapport de suivi n'a été déposé au ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP) à ce sujet (DQ2.2.1, p. 1 et 2).

À l'été 2013, la CCNQ prévoit dresser le portrait de la clientèle fréquentant actuellement la promenade Samuel-De Champlain (M. Philippe Plante, DT2, p. 68). Au moment de rédiger ce rapport, les résultats de cette enquête n'étaient pas encore

disponibles. La connaissance du profil de la clientèle et de ses besoins aurait été utile pour l'analyse du projet à l'étude par la commission d'enquête.

Ainsi, au terme d'une période d'utilisation de la promenade de plus de cinq ans, il n'est pas encore possible de documenter la provenance des usagers, les motifs de leurs visites, les modes de transport utilisés, les chemins empruntés, les aménagements fréquentés et les besoins futurs.

- ♦ *La commission d'enquête constate qu'en dépit de l'engagement pris en 2006 par la Commission de la capitale nationale du Québec auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs d'effectuer un suivi de l'accès au fleuve et à ses berges, de la mise en valeur du paysage, ainsi que de l'utilisation et de la fréquentation de la phase 1 de la promenade Samuel-De Champlain, celle-ci n'a déposé aucun programme, ni aucun rapport à cet effet.*

La CCNQ anticipe un achalandage d'environ 500 000 personnes annuellement pour la phase 3 de la promenade. Cette prévision est basée sur une hypothèse qualifiée de conservatrice par le promoteur et selon laquelle la fréquentation de la phase 3 serait équivalente à celle estimée en 2010 pour la phase 1 (PR3.1 p. 149 ; DQ8.1, p. 10). Le promoteur évalue toutefois que le nombre d'utilisateurs de la phase 3 comprendrait des visiteurs en provenance des phases 1 et 2 mais également des gens venus spécifiquement pour profiter de nouveaux attraits proposés dans le secteur de la phase 3 (M. Philippe Plante, DT2, p. 92).

Pour évaluer l'achalandage de la phase 1 et extrapoler celui de la phase 3, la CCNQ s'appuie sur un comptage des cyclistes effectué par la Ville de Québec entre le 1^{er} avril et le 1^{er} novembre 2010, à la hauteur de la côte de Sillery (tableau 3). Ce comptage a permis de dénombrer plus de 270 000 passages ou, si l'on considère que les utilisateurs de la piste font un aller-retour, 135 000 cyclistes. Par la suite, la CCNQ a posé comme hypothèse que le nombre de piétons et de patineurs correspond respectivement au double et au tiers du nombre de ces cyclistes. Ainsi, le nombre d'usagers de la piste multifonctionnelle et du sentier piéton serait au total de 450 000. À ce nombre, le promoteur additionne 45 000 utilisateurs présumés en basse saison, pour un total arrondi de 500 000 usagers annuellement (DQ8.1, p. 10 ; DA19).

Tableau 2 Le nombre de cyclistes durant les jours de semaine et de fin de semaine, sur la piste cyclable du corridor du Littoral à la hauteur de la côte de Sillery, été 2010

Catégorie (1 ^{er} avril au 1 ^{er} novembre 2010)	Jours de fin de semaine	Jours de semaine	Total
Total (nombre de passages)	104 596	168 656	273 252
Total en %	38,3 %	61,7 %	100 %
Moyenne par jour	1 687	1 102	1 271

Source : adapté de DA19.

Il est à noter que bien que le comptage des cyclistes, exprimé en termes de passages, soit une donnée réelle, toutes les autres prévisions découlent d'hypothèses qui n'ont pas été vérifiées.

Parallèlement à cette évaluation, la CCNQ a calculé la capacité d'accueil qui serait offerte par la plage artificielle prévue dans les aménagements de la phase 3. Ainsi, en fonction de la superficie occupée par personne et du taux de renouvellement quotidien, elle estime que 150 000 des 500 000 usagers par an de la phase 3 seraient des utilisateurs de la plage (M. Réal Lestage, DT2, p. 74).

- ♦ *La commission d'enquête constate que les prévisions de fréquentation de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain sont basées uniquement sur un comptage des passages cyclistes effectué en 2010 et sur la capacité d'accueil qu'offrirait la plage artificielle proposée.*

Afin « d'instaurer un élément de confiance et un dialogue permanent entre la commission et les usagers du secteur de la promenade », la CCNQ a mis sur pied, en 2006, un comité des usagers (DA13, p. 1). Les discussions ont permis aux participants d'exprimer leurs préoccupations et leurs idées en ce qui a trait notamment aux accès au fleuve, au transport collectif ou à la navette fluviale. Seulement deux rencontres et deux visites de terrain ont eu lieu, toutes en 2006 et, par conséquent, avant la mise en exploitation de la phase 1 (DA13).

La CCNQ a également tenu, en avril 2012, une séance d'information auprès de certains groupes d'intérêt afin de leur présenter le projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain et de recueillir leurs commentaires (PR5.1, p. 8 et annexe 4). L'étude d'impact du projet ayant été achevée en mars 2012, cette rencontre aurait eu lieu alors que le projet était déjà très avancé (PR3.1).

- ♦ *La commission d'enquête constate que les rencontres tenues par la Commission de la capitale nationale du Québec avec les usagers de la promenade ont été effectuées avant la mise en exploitation de la phase 1. Elles n'ont donc pas permis de dresser un portrait des besoins des usagers actuels de la promenade.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que les renseignements relatifs au profil de la clientèle et de ses besoins auraient été un préalable important pour évaluer les besoins inhérents à la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain et que la phase 1 de la promenade constitue un laboratoire à portée de main dont la Commission de la capitale nationale du Québec devrait tirer profit.*

Chapitre 4 **Les enjeux du projet**

Le présent chapitre traite d'abord de l'enjeu du déplacement du chemin de fer. Sont ensuite abordés les enjeux relatifs à l'accessibilité et à la circulation sur le site, à l'interface avec le fleuve, à l'usage des terrains littoraux ainsi qu'à l'aspect économique de ces aménagements en lien avec l'objectif principal du projet.

L'obstacle ferroviaire

Le déplacement du chemin de fer, une nécessité ?

Le franchissement du chemin de fer

Selon le promoteur, « le rétablissement de l'accès au fleuve pour la population nécessite obligatoirement le déplacement de la voie ferrée, qui constitue actuellement une barrière physique importante, d'autant plus que l'emprise de celle-ci est clôturée » (PR3.1, p. 103). En effet, la clôture installée le long de la voie ferrée, entre le viaduc et la marina, bloque l'accès au fleuve depuis la piste cyclable¹. Haute de près de 1,3 m et continue sur près de 1,5 km, elle s'interrompt pour permettre le passage à niveau du chemin d'accès du Yacht-Club de Québec puis, 340 m plus loin, celui de la rue de l'anse au Foulon.

La commission d'enquête convient que la clôture ferroviaire représente actuellement un obstacle pour l'accès au fleuve sur près de 900 m dans le secteur de l'anse Saint-Michel et de l'anse au Foulon. Par contre, elle note que, à l'ouest de la côte de Sillery, le tronçon de l'antenne ferroviaire séparant le parc de l'Anse et la promenade des terrains résidentiels du chemin du Foulon n'est pas clôturé. Néanmoins, en raison de l'achalandage potentiel des lieux et du type de manœuvres ferroviaires effectuées, le CN insiste pour que, sur le territoire de la phase 3, la voie soit obligatoirement clôturée (DQ9.1, p. 5). Des aiguillages situés près du Yacht-Club de Québec peuvent également susciter des manœuvres d'avancée et de recul des convois dans ce secteur (DM13, p. 2 ; DQ11.1.1, p. 12 et 13). Dans un contexte de réaménagement des lieux, si la voie n'était pas déplacée, des solutions pour la traverser seraient donc requises, par passages à niveau ou par viaducs.

1. La présence de cette clôture ne suffit pas à interdire l'accès au fleuve. Il est facile d'observer, principalement de mai à octobre, des promeneurs et des pêcheurs qui, malgré les obstacles, se rendent au bord du fleuve pour profiter de la plage ou du quai Frontenac.

Un passage à niveau est l'endroit où une voie publique ou privée utilisée par des automobilistes, des piétons et des cyclistes croise une emprise ferroviaire ou une voie ferrée. « Un passage à niveau est le seul endroit où il est légal et sécuritaire de traverser les voies ferrées, et la loi exige que les usagers de la route cèdent la voie au train »¹. Les gestionnaires de chemins de fer préfèrent minimiser l'ajout de nouveaux passages à niveau et cherchent plutôt à en réduire le nombre (DM13, p. 2).

[...] Transports Canada et les chemins de fer veulent réduire le nombre de passages à niveau, parce que chaque nouveau passage augmente le risque de collisions train-véhicule et d'accidents piétonniers, sans compter les risques de congestion routière qui y sont associés. Les sauts-de-mouton² constituent une solution à ces deux problèmes, mais leur construction coûte cher. La sécurité aux passages à niveau représente une préoccupation pour tous les intervenants, et une planification s'impose si l'on veut envisager des solutions de rechange à la création de nouveaux passages à niveau, y compris l'amélioration des passages à niveau et sauts-de-mouton existants, ainsi que l'augmentation de la sécurité à ces endroits.
(DD3, p. 19)

Néanmoins, les passages à niveau demeurent d'usage courant. « Au Canada, on dénombre quelque 31 000 passages à niveau publics, privés ou de ferme qui sont empruntés notamment par des véhicules motorisés, des bicyclettes et des piétons »¹. Le niveau de protection aux passages à niveau est choisi en fonction du débit des circulations routière et ferroviaire. Ainsi, « les ouvrages de franchissement (comme les ponts et les passages inférieurs) sont utilisés là où les débits de circulation sont particulièrement élevés ou aux endroits qui présentent des risques particuliers »¹.

Les ouvrages de franchissement comme les viaducs sont des structures encombrantes et relativement coûteuses. La CCNQ avait aménagé, au coût de 1,3 M\$, un viaduc d'une hauteur de plus de 7 m et de près de 300 m de longueur au croisement du corridor du Littoral avec la voie du chemin de fer Québec-Gatineau (DQ12.1, p. 6). Dans son projet de la phase 3, elle a prévu un passage de type tunnel pour la voie cyclable et piétonne du corridor du Littoral à un coût estimé de 2,3 M\$ (PR5.1, annexe 2, photo QC-36 ; DQ2.1, p. 5).

Sur l'antenne ferroviaire Champlain³, qui est directement concernée par le projet, il existe déjà huit passages à niveau, des viaducs routiers n'ayant été aménagés qu'au

-
1. La Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada se sont concertées pour développer une stratégie commune de cohabitation entre le réseau ferroviaire et les milieux urbanisés. Leur site présente un glossaire du vocabulaire relié aux questions ferroviaires [en ligne (6 septembre 2013) : www.voisinage.ca/asset/image/glossary/GLOSSARY-1-Security-FR.pdf].
 2. Le mot « saut-de-mouton » est employé ici au sens de « passage étagé ».
 3. En 2012 et 2013, l'antenne ferroviaire Champlain était utilisée 3 fois par semaine par un train du CN comportant en moyenne 23 wagons (DM13, p. 3). L'administration portuaire de Québec prévoit, dans les prochaines

croisement des routes les plus achalandées¹ (tableau 3). Parmi ces passages à niveau, celui de la côte de Sillery présente le plus fort achalandage avec une circulation moyenne estimée à 5 600 véhicules/jour pendant l'été et 6 500 pendant l'hiver² (DQ15.1, p. 1). Le maintien de ce passage à niveau compris dans la zone d'aménagement du projet de la phase 3, n'a été remis en question ni par le promoteur, ni par la Ville, ni par le CN. De plus, les plans d'aménagement présentés par la CCNQ montrent qu'elle prévoit aménager deux ou trois passages à niveau pour piétons pour traverser cette même voie ferroviaire entre la côte de Sillery et le quai Frontenac (PR3.1, carte 3.1 ; DA1, p. 76 ; DA21.2, p. 4, 5 et 11).

Par ailleurs, il convient de noter qu'à d'autres endroits de son parcours, le tracé de la piste cyclable du corridor du Littoral comporte aussi des croisements ferroviaires par passage à niveau. Plusieurs se retrouvent en zone portuaire, entre le Vieux-Port de Québec et le Domaine de Maizerets³. L'un d'eux a été aménagé vers 2010 sur l'antenne ferroviaire Champlain, à la croisée de la route de l'Église, dans le secteur de Sainte-Foy.

Le Vieux-Port de Montréal constitue un exemple de référence de cohabitation entre des espaces riverains publics et des installations ferroviaires. Avec une fréquentation estimée à près de 6,6 millions de visiteurs par année⁴, le Vieux-Port représente une des principales attractions touristiques de la métropole. Compris entre les écluses du canal Lachine et le quai de l'Horloge, ces terrains d'une superficie de 40,7 ha sont séparés du reste de la ville par un axe ferroviaire utilisé par le CN et le port de Montréal sur une longueur de plus de 1,5 km. Jusque dans les années 1980, ces terrains riverains étaient clôturés et inaccessibles au public. Aujourd'hui, les piétons, cyclistes et automobilistes y ont accès à travers six entrées comportant des passages à niveau.

années, accroître ses activités dans le secteur du Foulon desservi par cette antenne ainsi que par Chemins de fer Québec-Gatineau. Selon son estimé, de 2013 à 2020, le nombre de convois et de wagons desservant ce secteur pourrait tripler (DM19, p. 9). La vitesse de déplacement dans ce secteur serait limitée à 16 km/h (DQ9.1, p. 4). L'antenne est aussi utilisée pour les manœuvres des trains des Chemins de fer Québec-Gatineau à proximité de la marina (DQ11.1.1 p. 5). Le Port de Québec a confirmé que, dans le secteur de l'Anse-au-Foulon, aucune des marchandises transportées par train présentement ou dans un avenir prévisible n'est considérée comme une matière dangereuse (DQ11.1, p. 1).

1. Les viaducs ferroviaires ont été plutôt utilisés le long de la rampe qui permet au train de franchir le promontoire entre le littoral et le plateau de Sainte-Foy.
2. Le débit de circulation de la côte de Sillery équivaldrait donc à plus du tiers de celui du boulevard Champlain dans la zone du projet en hiver, et un peu plus du quart en été (DQ7.1).
3. Le Domaine de Maizerets est une propriété de la CCNQ. L'accès principal à ce parc de 27 ha se fait par un passage à niveau croisant deux voies ferrées. [en ligne (16 septembre 2013) : www.domainemaizerets.com].
4. Source : Société du Vieux-Port de Montréal, rapport annuel 2011-2012, p. 20.

Tableau 3 Les croisements routiers de l'antenne ferroviaire Champlain

Routes croisées	Nombre de voies	Type de croisement	Distance à la gare de Sainte-Foy
Autoroute 73 (pont Pierre-Laporte)	8	Viaduc routier	0,16 km
Route 175 (boulevard Laurier)	3	Viaduc routier	0,33 km
Avenue des Hôtels	2	Passage à niveau	0,45 km
Rue de la Promenade	2	Passage à niveau	0,81 km
Route de l'Église	2*	Passage à niveau	1,74 km
Côte Ross	2	Viaduc ferroviaire	2,12 km
Entrée de résidence privée	1	Passage à niveau	2,52 km
Côte du Verger	2	Passage à niveau	2,68 km
Chemin du Foulon	2	Viaduc ferroviaire	3,13 km
Chemin du Foulon/Côte à Gignac	2	Viaduc ferroviaire	3,40 km
Chemin du Foulon	2	Viaduc ferroviaire	3,54 km
Côte de Sillery	4	Passage à niveau	4,39 km
Boulevard Champlain	4	Viaduc routier	4,93 km
Entrée du Yacht-Club de Québec**	2	Passage à niveau	6,45 km
Rue de l'Anse au Foulon***	2	Passage à niveau	6,79 km

* : Ce passage à niveau inclut la traversée d'une voie cyclable.

** : La voie ferrée est sous la juridiction du Canadien National jusqu'au Yacht-Club de Québec. À l'est, la voie appartient au Port de Québec.

*** : Cette rue, dans le prolongement de la côte Gilmour, donne accès au Port de Québec, au Club de tennis Montcalm et à une rampe de mise à l'eau.

Des lignes directrices de voisinage

Depuis 2003, la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada ont préparé conjointement des lignes directrices pour les nouveaux aménagements aux abords des installations ferroviaires¹. Ces organismes considèrent que la tendance à intensifier l'utilisation du sol autour des corridors ferroviaires appelle à mieux définir les règles de voisinage pour prévenir les conflits potentiels.

Les lignes directrices proposent une série de mesures d'atténuation standards pour réduire les nuisances et les risques. Celles-ci incluent, entre autres, une marge de

1. [En ligne (9 septembre 2013) : www.voisinage.ca/fr].

recul minimale pour les nouveaux bâtiments, des bermes de terre et des clôtures acoustiques ou de sécurité (DD3, p. 21-22 et 26 à 45). Leur application suppose une certaine souplesse :

Dans les cas où la mise en place des mesures d'atténuation standards n'est pas possible, des solutions d'aménagement de remplacement peuvent être mises de l'avant, en tenant compte du processus d'évaluation de la viabilité des aménagements.
(DD3, p. 26)

Cette évaluation de la viabilité des aménagements doit alors se faire en consultation avec le gestionnaire du chemin de fer et il est recommandé d'amorcer la consultation dès le début du processus de planification d'un aménagement. L'évaluation se fait en tenant compte de la fréquence, du type et de la vitesse des trains qui circulent dans le corridor et des possibilités d'accroissement du trafic ferroviaire.

Les marges de recul recommandées pour les bâtiments varient en fonction de l'importance de la ligne ferroviaire selon qu'il s'agisse d'une aire de triage, d'une « ligne principale », d'une « ligne secondaire » ou d'un « embranchement » (DD3, p. 27). Il est aussi prévu que la marge prescrite puisse être réduite si la voie ferrée se trouve en tranchée ou le long d'un muret (DD3, p. 27 et 28). Les marges de recul sont considérées comme des espaces appropriés pour aménager des voies publiques, des stationnements, des aires de loisir et des espaces verts (DD3, p. 28).

De plus, « quand les terrains convertis ou intercalaires sont exigus et qu'il est impossible de laisser les marges de recul standards, des marges de recul réduites sont permises dans certains cas (par exemple, quand la voie ferrée est aménagée en tranchée) » (DD3, p. 18).

La souplesse dans la conception des mesures d'atténuation suppose également que : « les solutions d'atténuation, élaborées selon le processus d'évaluation de la viabilité des aménagements, ne devraient pas être lourdes et hautement sophistiquées et l'emporter sur la qualité esthétique de l'environnement » (DD3, p. 26).

Pour leur part, les clôtures de sécurité ont pour but de décourager l'intrusion dans le corridor ferroviaire pour réduire les dangers découlant « de la vitesse et de la fréquence des trains » (DD3, p. 41). Comme mesure standard, les lignes directrices préconisent l'installation d'une « clôture à mailles losangées d'une hauteur minimale de 1,83 m [...] le long des lignes de propriétés communes ». Cependant, « les écrans acoustiques et les murs de protection sont généralement des solutions de remplacement acceptables ». Les lignes directrices recommandent de planifier rigoureusement l'utilisation des terrains de manière à réduire au minimum les

intrusions. « Par exemple, on ne devrait pas aménager des écoles, des espaces commerciaux, des parcs ou des places à proximité d'installations ferroviaires sans avoir prévu des passages piétonniers appropriés » (DD3, p. 42). Une attention particulière est recommandée pour les espaces publics :

En raison de l'augmentation des problèmes courants d'intrusion associés aux parcs, aux sentiers et aux espaces ouverts, aux centres communautaires et aux écoles situés à proximité d'emprises ferroviaires, des mesures de sécurité accrues devraient être envisagées [...].
(*Ibid.*)

Dans le cas de la promenade Samuel-De Champlain, l'antenne ferroviaire concernée est un embranchement de desserte du port utilisé peu fréquemment et où la vitesse de circulation est faible, mais où il y a une perspective d'augmentation du trafic. Néanmoins, dans l'esprit des lignes directrices de conception des nouveaux aménagements à proximité d'installations ferroviaires, son existence imposerait à tout le moins certaines mesures préventives. Ainsi, si elle demeurait dans sa position actuelle, sa présence n'interdirait pas les accès riverains, mais tendrait à les restreindre à un nombre limité et espacé de passages sécurisés. L'accès étant alors fragmenté, discontinu et restreint, la qualité et la richesse du contact avec le fleuve que pourrait offrir cette partie de la promenade s'en trouveraient réduites. Pour cette raison, l'éloignement de la voie ferroviaire de la rive dans le secteur de l'anse Saint-Michel présenterait un avantage et apparaît souhaitable.

- ♦ *La commission d'enquête constate que, dans la zone du projet, la voie ferrée de l'antenne ferroviaire Champlain se trouve en position riveraine sur une bonne partie du littoral du projet. Elle note que cette voie qui dessert le port de Québec est toujours utilisée, qu'il s'agit d'un embranchement recevant un faible débit de trains, avec une faible vitesse de circulation, mais sur laquelle il existe une perspective d'accroissement du trafic ferroviaire.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le déplacement du chemin de fer de l'antenne Champlain n'est pas indispensable pour offrir une accessibilité physique au fleuve dans la zone du projet. Elle considère néanmoins que, compte tenu de sa position principalement riveraine dans la zone de l'anse Saint-Michel, son déplacement vers la falaise est souhaitable et qu'il présente d'importants avantages pour faciliter et développer l'accès au fleuve.*

Le repositionnement de la voie ferrée

Le choix du tracé de la voie ferroviaire représente une décision déterminante et structurante dans la conception du projet. Dans une première version de la promenade présentée en 2002, le tracé du chemin de fer s'incurvait vers le nord

après avoir franchi le viaduc du boulevard Champlain, pour aller s'accoler au boulevard et libérer les terrains riverains (DD5). Il était alors question de déplacer la voie ferrée sur 770 m¹.

Plus récemment, pour le projet de la phase 3, la CCNQ a évoqué deux tracés potentiels (options 1 et 2) situés de part et d'autre du boulevard (figure 4). L'option qu'elle privilégie est celle d'un tracé (option 2) qui suppose de déplacer la voie sur 1,6 km pour l'accoler à la falaise (PR3.1, p. 8 ; PR1, p. 5). Quant à l'option 1, similaire au tracé prévu dans le projet de 2002, elle n'a pas été documentée dans l'étude d'impact.

Les impacts du tracé privilégié

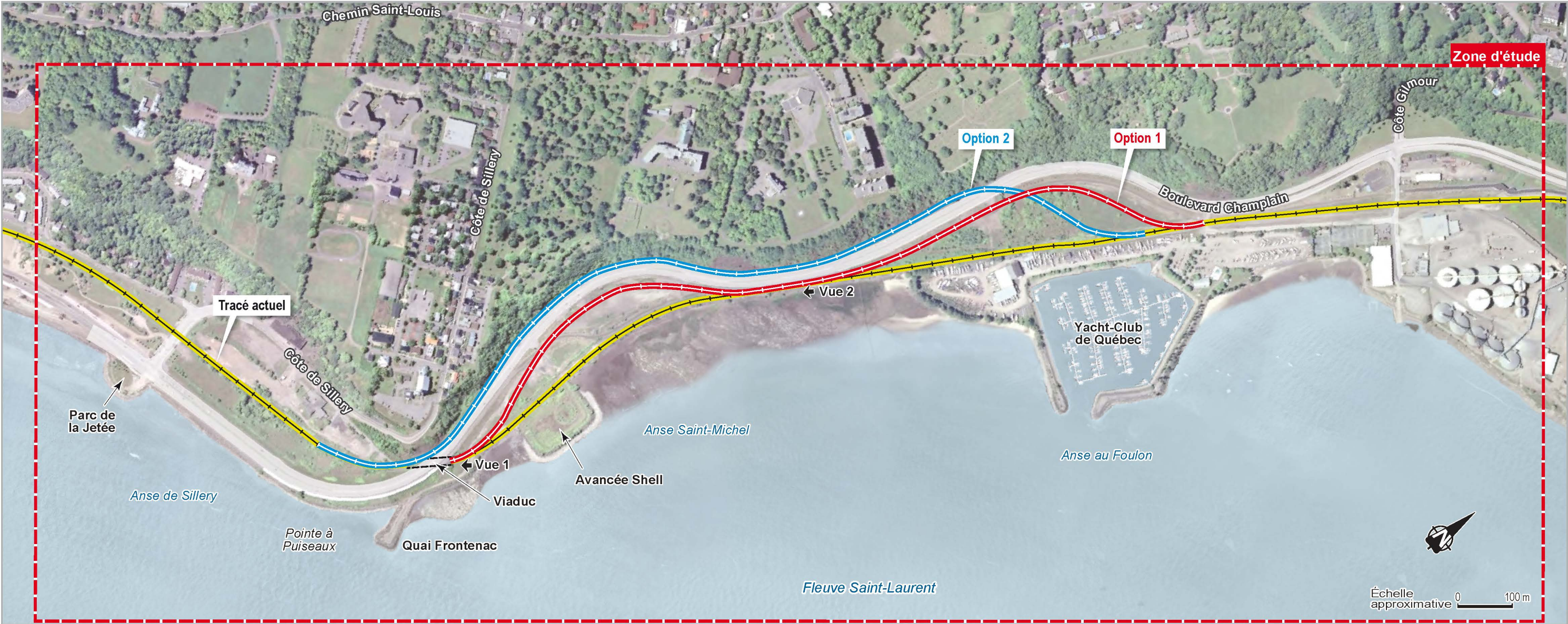
Puisque, dans les anses Saint-Michel et du Foulon, le pied de la falaise est occupé par le boulevard Champlain, le tracé choisi par le promoteur nécessiterait le déplacement du boulevard et sa reconstruction complète sur 1,5 km. Cela inclut la démolition du viaduc de la pointe à Puiseaux. Le promoteur propose que le croisement entre la voie ferrée et le boulevard se fasse plutôt près de la marina par un passage à niveau. Il affirme en avoir discuté avec le CN et qu'un accord de principe serait « intervenu entre les deux organisations tant sur la largeur de l'emprise que sur la position de la voie ferrée » (DQ2.1.8, p. 19). Le CN, quant à lui, considère n'avoir vu que des plans préliminaires et affirme qu'il doit « poursuivre les discussions avec le promoteur quant au tracé final des nouvelles voies » (DM13, p. 1).

Le CN de même que l'APQ expriment des réticences et des inquiétudes sur plusieurs aspects du projet. Pour eux, le tracé proposé présenterait à la fois des inconvénients pour leurs opérations et des risques pour la sécurité. Les principaux problèmes soulevés concernent la largeur de l'emprise, l'emplacement et la géométrie du tracé proposé ainsi que la sécurité du passage à niveau.

Bien que le promoteur n'ait pas voulu préciser la largeur de l'emprise prévue dans l'entente de principe avec le CN (DQ12.1, p. 4 ; DQ18.1, p. 2), les coupes transversales qu'il a fournies montrent une emprise de 15 m pour la voie ferroviaire entre le pied du talus et le boulevard (figure 5 ; DA2, p. 5 et 9 ; DQ2.1.5). Le CN précise que la largeur standard d'une emprise est de 30,5 m et que le minimum acceptable sur son réseau est de 20,1 m (DM13, p. 1 ; DQ9.1, p. 2). Cette largeur minimale est requise pour faciliter l'accès et l'entretien sécuritaire, le déneigement, pour disposer d'une marge de manœuvre en cas d'incident et pour assurer la sécurité publique. Il reconnaît néanmoins que des exceptions peuvent exister :

1. Mandat 220 du BAPE, document PR1, p. 7.

Figure 4 Les options étudiées pour la relocalisation de la voie ferrée



Sources : adaptée de PR3.1, cartes 1.3 et 2.1 ; DA1, p. 102.

Il est possible, en raison de circonstances exceptionnelles, que certaines largeurs d'emprise soient restreintes. Ces emprises restreintes sont généralement étalées sur de courtes distances et sont imposées par les conditions physiques des lieux. De plus, certains aménagements peuvent être situés à l'intérieur de l'emprise ferroviaire selon certaines normes de sécurité et font l'objet d'ententes réglementaires (ponts, utilités publiques, passages à niveau). Il est important de noter que les largeurs réduites que l'on peut observer sont généralement protégées par des murs de béton [...].
(DQ9.1, p. 3)

C'est le cas d'un tronçon d'une centaine de mètres de longueur situé dans la partie la plus exiguë du littoral où le rail est en contrebas d'un mur de béton et où la piste cyclable a été construite en porte-à-faux entre le boulevard et l'axe ferroviaire (figure 4, vue 2 ; figure 5). À cet endroit, le dégagement disponible entre la piste cyclable et la rive est d'environ 7 m. De même, dans un tunnel, le dégagement horizontal requis serait de 2,44 m de part et d'autre du centre de la voie (DQ11.1.1, p. 12).

Le CN estime qu'une voie située au pied de la falaise serait plus exposée aux éboulements de pierre et plus difficile à entretenir et à déneiger. Il souligne que le tracé actuel, plat et plutôt linéaire, serait remplacé par un tracé plus sinueux comportant des pentes (DQ14.1). La principale inquiétude, tant de l'APQ que de la compagnie ferroviaire, concerne le remplacement du viaduc du boulevard Champlain par un passage à niveau.

Confrontée à la perspective du déplacement de la voie ferrée, l'APQ a fait réaliser une évaluation technique sur les impacts de ce projet (DQ11.1.1). Ce rapport signale plusieurs problèmes de sécurité.

Le passage à niveau proposé pour le boulevard Champlain se retrouverait à la fois dans une courbe de la voie ferrée et une courbe du boulevard. Selon les normes, « l'angle de croisement entre la route et la voie ferrée doit être d'au moins 45° et d'au plus 135° » (DQ11.1.1, p. 9). Or, l'angle de croisement du projet est de 27° d'un côté et 36° de l'autre (DQ8.1, p. 4). Le promoteur affirme avoir déjà maximisé cet angle pour répondre aux préoccupations du CN et du MTQ. Il soutient ne pouvoir l'augmenter davantage sans risquer de compromettre la réalisation du secteur Famille (*ibid.*).

L'étude technique de l'APQ évalue que « s'il y a présence d'un passage à niveau sur le boulevard Champlain, l'accroissement du nombre de convois occasionne plus de conflits rail-route, ce qui augmente l'exposition au risque des usagers de la route » (DQ11.1.1, p. 7). En ce qui a trait aux débits routiers, l'aménagement du passage à niveau muni de barrières pourrait être acceptable au regard de la norme RDT-10 de Transports Canada et des normes du CN tant que le trafic ferroviaire n'excède pas

neuf trains par jour. Néanmoins, le passage du train tendrait à générer des files de voitures importantes sur le boulevard. Si les vitesses pratiquées sur ce tronçon sinueux dépassaient de plus de 10 km/h la vitesse autorisée comme c'est le cas présentement, l'étude prévoit des problèmes de distances de visibilité d'arrêt. Elle conclut : « Concernant la sécurité routière, il est anticipé que l'aménagement d'un passage à niveau sur le boulevard Champlain aurait pour conséquence de générer des collisions arrière » (*ibid.*, p. 11). De plus, l'étude signale que la localisation prévue pour l'entrée routière du secteur Famille¹, contiguë au passage à niveau, pourrait être problématique et devrait faire l'objet d'une évaluation de sécurité (*ibid.*, p. 12).

Par ailleurs, pour les gestionnaires de trains, la modification de la géométrie de la voie près d'une zone d'aiguillage pose problème :

Les approches et les voies de stationnement (zone d'accouplement) ne doivent pas avoir de pente. L'aménagement de courbes dans le tracé de la voie ferrée à proximité des manœuvres d'accouplement des wagons n'est pas souhaitable. *Le fait d'effectuer une manœuvre d'accouplement dans une courbe augmente le risque de déraillement.*
(*Ibid.*)

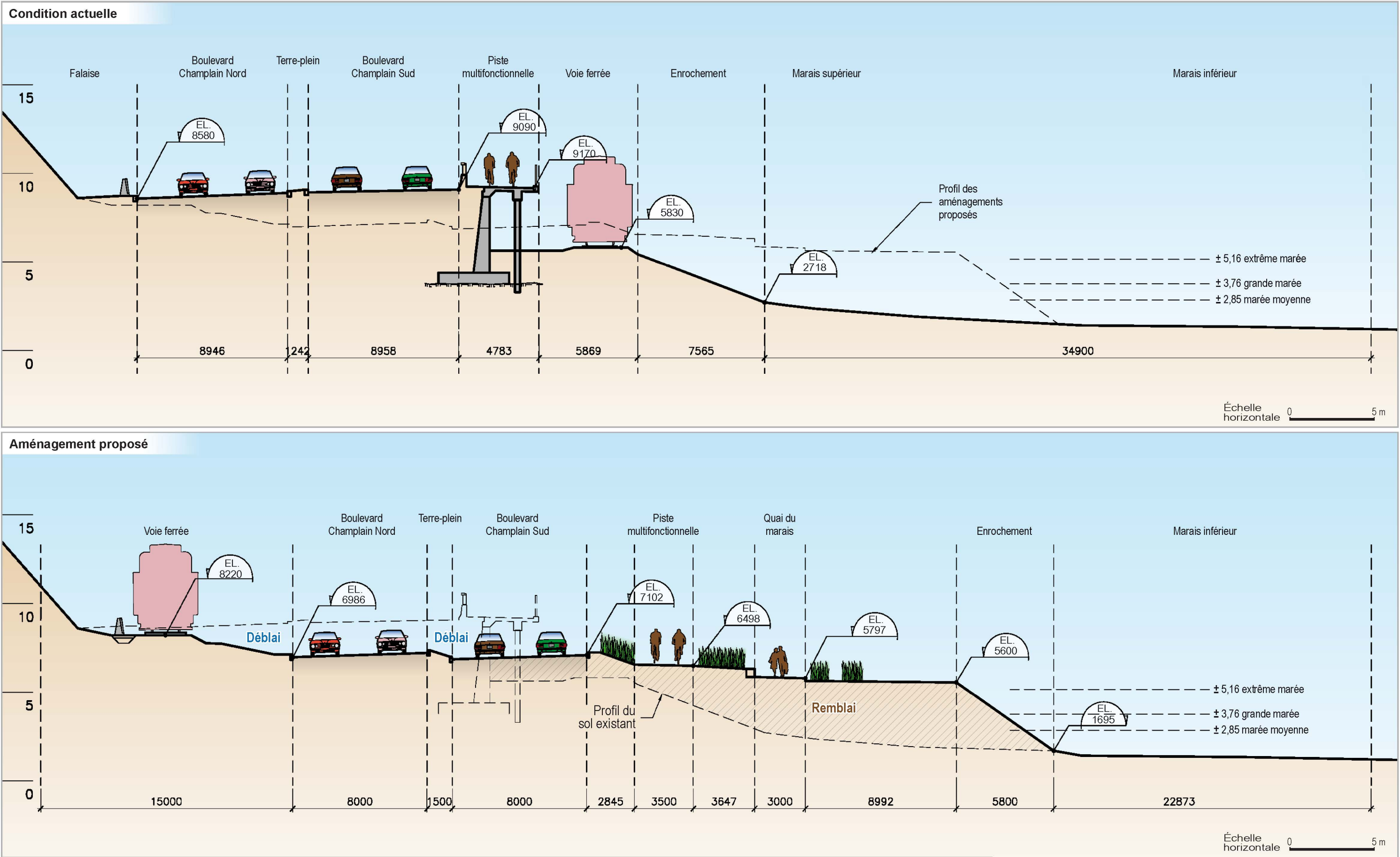
Bien que l'étude souligne que l'aménagement d'un viaduc routier au croisement de la voie plutôt qu'un passage à niveau présenterait un grand avantage, elle précise néanmoins que le tunnel ferroviaire résulterait compliquerait les manœuvres, car le conducteur de locomotive perdrait la visibilité d'une partie du convoi. De plus, avec un croisement déplacé à proximité de la marina, le nouveau tracé pourrait compromettre l'aménagement d'une nouvelle voie de stationnement et limiter le développement des opérations ferroviaires de l'APQ.

Après avoir passé en revue les impacts anticipés, l'étude remet en question certains choix du promoteur jugés particulièrement dérangeants (*ibid.*, p. 16) :

- Est-il indispensable que la voie ferrée soit relocalisée entre la falaise et le boulevard ?
- Si un nouveau croisement était nécessaire, est-il indispensable que ce soit par passage à niveau plutôt que par un étagement ?
- Si un passage à niveau était aménagé sur le boulevard, est-il impératif de le localiser à côté de la marina ?

1. La situation de cette entrée est illustrée à la 8^e page du document DA18.

Figure 5 La vue en coupe de la portion terrestre la plus étroite du projet



Source : adaptée de DQ2.4.1.

Par ailleurs, il est à noter qu'en ce qui concerne le repositionnement de la voie ferrée, les discussions doivent se poursuivre entre l'APQ et le promoteur. D'une part, l'APQ précise que « l'appui du Port de Québec a été formulé à la suite de l'assurance donnée par la CCNQ de l'aménagement de voies d'évitement ferroviaires à l'est de la future traverse à niveau » (DM19, p. 9). D'autre part, le promoteur soutient qu'il « est uniquement prévu dans le cadre de la phase 3 que la [CCNQ] procède à la connexion de la nouvelle voie ferrée à la voie existante sur les terrains de l'Administration portuaire de Québec » (DA26, p. 2).

- ♦ *La commission d'enquête constate que le repositionnement de la voie ferroviaire proposé par le promoteur soulève plusieurs problèmes de conception susceptibles de réduire la sécurité des usagers de la route et de nuire aux activités de la compagnie ferroviaire qui l'exploite et de l'Administration portuaire de Québec.*
- ♦ *La commission d'enquête note qu'autant le Canadien National que l'Administration portuaire de Québec appuient la réalisation de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain et qu'aucun d'entre eux ne s'objecte en principe au déplacement de l'axe ferroviaire. Elle constate néanmoins qu'aucun de ces deux organismes ne juge satisfaisant le tracé proposé pour la voie ferrée entre le boulevard Champlain et le pied de la falaise.*
- ♦ **Avis** – *Considérant l'ensemble des impacts et risques associés au tracé proposé pour la voie ferrée au pied de la falaise, la commission d'enquête est d'avis qu'une solution de rechange est nécessaire pour assurer la faisabilité de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain.*

Des solutions de rechange

Le démantèlement de l'antenne Champlain

En 2001, le rapport du Bureau de la consultation publique sur le concept de la promenade Samuel-De Champlain¹ envisageait la possibilité de démanteler l'antenne ferroviaire Champlain. Selon ce rapport, la majorité des intervenants souhaitaient une nouvelle vocation pour l'emprise ferroviaire tandis que le MTQ, l'APQ et ses clients étaient prêts à accepter ce scénario « en autant qu'une desserte efficace du port soit maintenue » (p. 19 du rapport). Considérant que « le maintien de la voie ferrée du CN est une contrainte sérieuse au réaménagement du littoral », le rapport recommandait le démantèlement de l'antenne sous trois conditions qui assureraient le maintien et l'amélioration de la desserte ferroviaire au port :

- une entente de partage de la voie du tunnel par les compagnies ferroviaires ;

1. Mandat 220 du BAPE, document déposé DA9.

- une modification du gabarit du tunnel afin de répondre aux nouvelles exigences du transport ferroviaire ;
- une analyse de faisabilité afin d'intégrer une voie carrossable pour les camions à même le tunnel (p. 33 du rapport).

Au cours des années suivantes, aucune suite ne fut donnée à ces recommandations (BAPE, rapport 220, p. 54). Le projet de la phase 1 de la promenade ne prévoyait pas de démanteler la voie (BAPE, rapport 220, p. 53 à 55). Cependant, dans son *Plan d'aménagement et de développement* de 2005, la Ville de Québec avait inclus une piste d'action visant à « favoriser une utilisation accrue du tunnel ferroviaire » en concertation avec l'APQ et Chemins de fer Québec-Gatineau (PR3.1, p. 71 et 72).

Questionnée en 2013 sur la perspective de démantèlement de l'antenne ferroviaire, la CCNQ a précisé que « cette avenue n'a pas été explorée, l'Administration portuaire de Québec nous ayant signifié son souhait de maintenir la concurrence entre les entreprises pour la desserte ferroviaire du port de Québec » (DQ8.1, p. 4).

Durant les travaux de la phase 3, le promoteur propose de faire passer les trains du CN par le tunnel du CFQG durant un à deux ans, période pendant laquelle la voie ferrée et le boulevard seraient en reconstruction (M. Philippe Plante, DT3, p. 47 ; DQ2.1, p. 12). En juillet 2013, le CFQG indiquait n'avoir encore reçu aucune demande à cet effet. La compagnie se dit ouverte à considérer toute sollicitation d'un tiers visant l'usage conjoint du tunnel tout en précisant que si cela se produisait, ce serait elle qui se chargerait du déplacement des wagons des autres compagnies. En ce qui concerne un éventuel usage du tunnel pour le passage de camions, elle n'exclut pas cette possibilité, mais souligne que cela exigerait une étude plus approfondie. Elle rappelle que ce tunnel conçu uniquement pour le transport ferroviaire de marchandises ne dispose pas de système de ventilation, de sorties d'urgence ou de rampes pour piétons (DQ13.1, p. 2 et 3).

Si le partage du tunnel se révélait réalisable durant les travaux de construction de la phase 3 de la promenade, la perspective de poursuivre à plus long terme cette pratique deviendrait envisageable. Cette option mériterait d'être analysée plus profondément en considérant les avantages que le démantèlement de l'antenne ferroviaire pourrait représenter sur l'accès à la rive, le gain d'espaces littoraux et le coût du projet. Il ne s'agit toutefois pas d'une solution réalisable à court terme.

- ♦ *La commission d'enquête constate qu'en 2001, le rapport de consultation publique sur la promenade Samuel-De Champlain comprenait une recommandation visant à démanteler l'antenne ferroviaire Champlain tout en s'assurant de maintenir et d'améliorer la desserte ferroviaire du port de Québec par un usage accru du tunnel des Chemins de fer Québec-Gatineau. Elle note qu'aucune suite n'a été donnée à cette recommandation.*
- ♦ *La commission d'enquête note que le promoteur de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain envisage un partage temporaire du tunnel ferroviaire des Chemins de fer Québec-Gatineau pour maintenir la desserte du port de Québec par le Canadien National durant les travaux de construction. Elle note également que le propriétaire du tunnel s'est montré ouvert à négocier une entente de partage.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que si le partage temporaire du tunnel ferroviaire des Chemins de fer Québec-Gatineau se révèle réalisable, la perspective de transférer de façon permanente toute la desserte ferroviaire du port de Québec par ce tunnel et d'y intégrer le transport par camion mériterait d'être étudiée en profondeur. Si cette perspective se concrétisait, cela permettrait d'envisager le démantèlement complet ou partiel de l'antenne ferroviaire Champlain, ce qui pourrait faciliter la mise en valeur des terrains riverains.*

Un repositionnement sans déplacement du boulevard

Dans l'hypothèse où l'antenne ferroviaire serait conservée, une autre solution de rechange pourrait être de la rapprocher du boulevard tout en maintenant celui-ci dans sa position actuelle. Il s'agit de l'option retenue dans la première version de la promenade présentée en 2002¹. Ce tracé ne nécessiterait ni la démolition du viaduc ni le déplacement du boulevard. Selon ce scénario, le boulevard conserverait sa position actuelle et, à la sortie du viaduc, la voie ferrée s'incurverait pour aller s'accoler au boulevard (figure 4).

La CCNQ considère maintenant que ce tracé n'est pas souhaitable (DQ8.1, p. 2 et 3). À son avis, « le déplacement de la voie ferrée tel que proposé dans le projet est nécessaire à l'atteinte des objectifs du projet. Son déplacement partiel aurait pour effet d'amputer le projet de certains éléments essentiels » (DQ12.1, p. 5 et 6). Selon elle, les principaux éléments touchés incluent :

- la continuité de la piste multifonctionnelle et des liens piétonniers ;
- la mise en valeur du quai Frontenac et son accessibilité visuelle et physique ;

1. BAPE, rapport 220, document PR1.

- la mise en valeur des perspectives et paysages du secteur.

Pour la CCNQ, les désavantages du premier scénario (option 1) découlent, pour une grande part, du maintien du viaduc. Elle soutient que la démolition du viaduc dégagerait de l'espace, ouvrirait la vue sur le fleuve et désenclaverait le quai Frontenac (M. Philippe Plante, DT1, p. 26).

En contrepartie, il convient de souligner que la présence du viaduc présente aussi certains avantages et un potentiel pour la mise en valeur des paysages, l'accès au quai Frontenac et la continuité des liens cyclable et piétonnier.

Depuis qu'il a été réaménagé en 2006, le viaduc incorpore, du côté du fleuve, une piste cyclable et une bande piétonnière qui relie le pied de la côte de Sillery à l'anse Saint-Michel. Ce corridor cyclable et piétonnier qui passe au-dessus du viaduc permet une vue continue et surélevée vers le fleuve. Son versant sud-ouest (du côté de la côte de Sillery) offre une vue aérienne de l'ensemble du littoral de la phase 1 de la promenade Samuel-De Champlain qu'on ne retrouve pas ailleurs. Cette portion du corridor du Littoral est décrite par la CCNQ comme un « ouvrage d'art exceptionnel »¹. Celle-ci qualifie le belvédère aménagé au sommet du viaduc comme « l'endroit idéal pour observer Québec » :

Sur le toit du tunnel ferroviaire de l'anse au Foulon, un belvédère avec lunette d'approche offre une vue panoramique sur :

- la vallée du Saint-Laurent et son trafic maritime
- la silhouette urbaine de la capitale
- les ponts de Québec
- l'activité de la marina de Sillery
- le quai Frontenac
- l'église de Saint-Michel de Sillery (en contre-plongée).²

La commission d'enquête a observé que ce belvédère est aussi le seul endroit de la promenade qui offre une vue d'ensemble des anses Saint-Michel et au Foulon depuis le quai Frontenac jusqu'à la marina.

Aux yeux de la commission d'enquête, l'enclavement du quai Frontenac résulte davantage de la présence d'un chemin de fer clôturé que de la présence du viaduc. Dans l'hypothèse où le tracé ferroviaire s'incurverait à la sortie du viaduc pour aller

1. *Le Corridor du Littoral* [en ligne (6 septembre 2013) : www.capitale.gouv.qc.ca/realisations/voies-acces/corridor-du-littoral.html].

2. *Le Corridor du Littoral* [en ligne (6 septembre 2013) : www.capitale.gouv.qc.ca/realisations/voies-acces/corridor-du-littoral.html].

s'accoler au boulevard, un passage riverain serait alors dégagé pour relier le quai Frontenac à l'avancée Shell et aux terrains de l'anse Saint-Michel. De plus, la commission estime que si le viaduc était conservé, deux nouveaux liens vers le quai Frontenac pourraient être envisagés, soit un nouvel escalier depuis le belvédère du viaduc et le partage du tunnel ferroviaire sous le viaduc. *A priori*, le flanc sud-est du belvédère semble être un lieu propice pour aménager un escalier panoramique conduisant au quai Frontenac.

Le tunnel ferroviaire du viaduc du boulevard Champlain a un peu plus de 80 m de longueur et près de 12 m de largeur. À l'instar des quatre viaducs ferroviaires situés entre la côte de Sillery et la côte Ross, il avait été construit pour recevoir deux voies ferrées (figure 4, vue 1). L'antenne Champlain n'occupe donc que la moitié de la largeur du tunnel, soit du côté du fleuve. La commission estime que si ce viaduc n'était pas démoli, il serait souhaitable de négocier avec le CN un partage du tunnel dans le but d'y aménager un passage cyclable et piétonnier parallèle à la voie. Ce passage relierait le secteur du quai Frontenac avec les terrains à l'ouest du viaduc. Pour faciliter ce lien, il serait envisageable de profiter du repositionnement du corridor ferroviaire dans l'anse Saint-Michel pour déplacer en même temps la voie ferrée dans l'autre moitié du tunnel, soit du côté nord-ouest.

Le ministère des Transports précise que, si le viaduc est conservé, sa reconstruction n'est pas envisagée avant une trentaine d'années : « aucune intervention majeure n'est prévue dans un horizon de cinq ans » et, si des réparations de la structure étaient effectuées, « il est raisonnable de prétendre [qu'elles] pourraient prolonger d'au moins 25 ans la durée de vie utile de l'ouvrage » (DQ21.1, p. 2). Rappelons que le promoteur avait prévu 19 M\$ à son budget pour la reconstruction du boulevard Champlain, incluant la démolition du viaduc (DA5).

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que, dans l'hypothèse où le boulevard Champlain demeurerait dans sa position actuelle et que le viaduc de la pointe à Puiseaux serait conservé, il existe d'autres solutions pour assurer la continuité de la piste multifonctionnelle et des liens piétonniers de la promenade Samuel-De Champlain pour mettre en valeur les perspectives et les paysages du littoral ainsi que le quai Frontenac, et pour y donner accès.*
- ♦ **Avis** – *Du point de vue de la mise en valeur des perspectives et des paysages du fleuve Saint-Laurent, la commission d'enquête est d'avis que le belvédère ainsi que l'axe piéton et cyclable aménagés à même le viaduc du boulevard Champlain à la pointe à Puiseaux sont d'un grand intérêt, car ils offrent des points de vue panoramiques autant sur le fleuve que sur le littoral des phases 1 et 3 de la promenade Samuel-De Champlain.*

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis qu'il faut considérer la possibilité d'aménager un escalier panoramique depuis le belvédère du viaduc de la pointe à Puiseaux vers le quai Frontenac. Il serait également pertinent de rechercher, en collaboration avec le Canadien National, une solution de partage du tunnel ferroviaire de ce viaduc dans le but d'y aménager un lien piétonnier et cyclable vers le quai Frontenac.*

C'est entre les anses Saint-Michel et au Foulon que l'espace disponible entre la falaise et la rive est le plus étroit. La piste multifonctionnelle du corridor du Littoral y a été aménagée en porte-à-faux le long du boulevard sur près de 200 m. En contrebas, la voie ferrée est accolée à la piste et au boulevard sur environ 100 m (figure 4, vue 2 ; figure 5). À cet endroit, la présence d'un étagement avec muret et porte-à-faux a réduit sensiblement la largeur de l'espace alloué au train. La proposition du promoteur qui place la voie ferrée au pied de la falaise l'obligerait à en élargir l'emprise. À cet endroit de la promenade, bien qu'il réduise la largeur du boulevard, son projet entraînerait un empiètement de près de 20 m sur le milieu aquatique. Dans un scénario où le boulevard ne serait pas déplacé, le maintien de la piste multifonctionnelle et de la voie ferrée aurait pour effet d'éviter un nouvel empiètement sur le fleuve.

Au-delà de ce tronçon exigü, le projet de 2002, tout comme l'option 1 esquissée par le promoteur, prévoit qu'à la hauteur de la marina, le tracé de la voie ferrée s'incurve pour suivre la courbure de la falaise et du boulevard (figure 4). Toutefois, au regard de l'étude technique déposée par l'APQ, il appert que dans ce secteur, c'est-à-dire à l'approche de la zone de manœuvre et d'aiguillage du port de Québec, il serait préférable de réduire la courbure de la voie afin de minimiser les risques de déraillement liés aux manœuvres des trains (DQ11.1.1, p. 12).

Cette solution de rechange pour éviter un passage à niveau sur le boulevard Champlain supposerait en contrepartie l'aménagement d'un certain nombre de croisements des différentes voies de circulation de la promenade avec la voie ferrée, vraisemblablement par des passages à niveau sécurisés. Il s'agirait principalement de traversées piétonnes et cyclistes ainsi que d'accès automobiles à certaines aires de stationnement. *A priori*, compte tenu des débits et des vitesses de circulation en cause, un scénario sans passage à niveau sur le boulevard Champlain apparaît comme une solution de moindre risque. Il semble raisonnable de présumer que, même lors des périodes de grande affluence, le nombre de croisements d'utilisateurs de la promenade demeurerait nettement inférieur à celui des véhicules circulant sur le boulevard et que leur vitesse de déplacement serait toujours moindre (DA19 ; DB23.2).

Par ailleurs, il importe de signaler que si le chemin de fer était repositionné sans déplacer le boulevard, un tel scénario supposerait une révision de l'ensemble des aménagements proposés de la phase 3 afin de les ajuster aux tracés du corridor ferroviaire et du boulevard. Il est aussi probable que certaines interventions seraient requises sur le boulevard afin d'y aménager des accès sécurisés à la promenade.

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis qu'en cas de repositionnement de l'antenne ferroviaire Champlain dans le secteur de la marina du Yacht-Club de Québec, il importe, pour des motifs de sécurité dans une zone de manœuvres ferroviaires, d'ajuster, de concert avec le Canadien National et l'Administration portuaire de Québec, la courbure du tracé de la voie ferrée pour satisfaire aux critères de conception ferroviaire en vigueur.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête estime que, pour éviter ou minimiser l'empiètement du projet sur le milieu aquatique dans la partie la plus étroite du littoral située entre les anses Saint-Michel et au Foulon, il serait avantageux de conserver le tronçon de la piste multifonctionnelle du Corridor du Littoral construit en porte-à-faux et de l'intégrer à la promenade Samuel-De Champlain.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que, considérant les débits de circulation en cause et les risques et inconvénients associés à l'aménagement du passage à niveau proposé sur le boulevard Champlain, il serait préférable d'opter pour un projet comportant des passages à niveau sécurisés sur les voies cyclables et piétonnes de la promenade plutôt que sur le boulevard Champlain.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que l'on doit développer un scénario d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain dans lequel le boulevard Champlain ne serait pas déplacé et la voie ferrée rapprochée du boulevard dans le secteur de l'anse Saint-Michel. Ce scénario devra prévoir des solutions sécuritaires de croisement de la voie ferrée pour les usagers de la promenade. Ces solutions devront être établies de concert avec le Canadien National, le ministère des Transports et l'Administration portuaire de Québec.*

L'accessibilité et les transports

Enclavée entre la falaise et le fleuve, la promenade Samuel-De Champlain loge plusieurs infrastructures de transports : un boulevard, une piste multifonctionnelle et un sentier piétonnier (figure 2).

L'automobile

Les accès routiers et la circulation

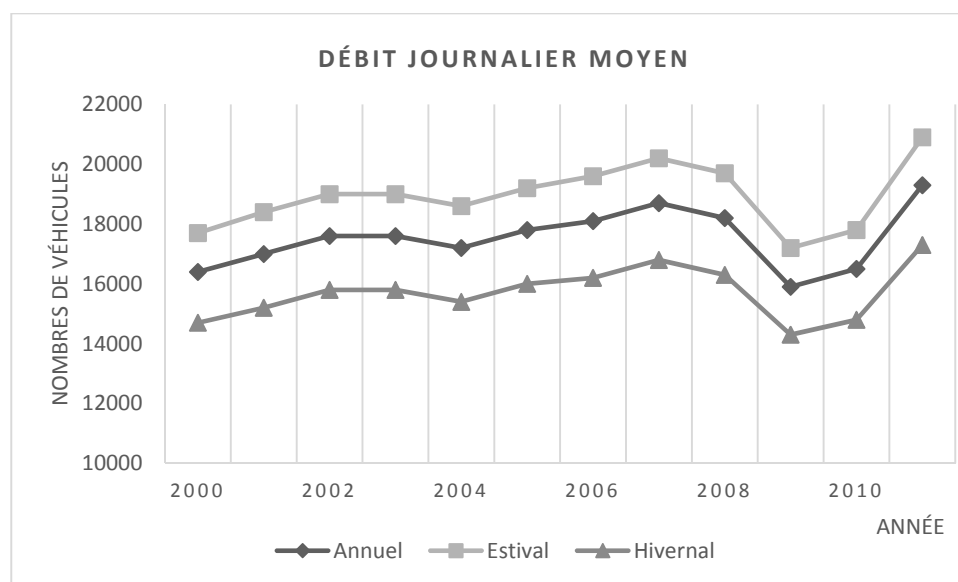
Le principal accès routier permettant de se rendre sur la promenade est le boulevard Champlain. Ce boulevard, qui traverse la phase 3 de la promenade, est composé de quatre voies et est relié à la haute-ville de Québec par l'entremise des côtes Ross¹, du Verger, à Gignac, de Sillery et Gilmour (figure 1). Parallèle au boulevard Champlain, le chemin du Foulon représente un accès secondaire emprunté principalement par quelques centaines de résidants du bas de la falaise. Il prend naissance à l'ouest de la côte du Verger pour se terminer au pied de la côte de Sillery.

Les côtes de Sillery et Gilmour seraient les seuls accès permettant de relier directement la haute-ville à la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain. La côte de Sillery, ouverte toute l'année, est bordée d'un trottoir, mais n'offre aucune infrastructure sécurisée pour les cyclistes. La côte Gilmour, pour sa part, est actuellement fermée durant la saison hivernale et ne possède pas d'infrastructure pour les piétons et les cyclistes. Dans les deux cas, ces côtes sont caractérisées par de fortes pentes et des courbes prononcées.

Des données statistiques provenant d'un comptage routier effectué par le ministère des Transports du Québec (MTQ) en 2011 dressent un portrait de la circulation sur le boulevard Champlain. Ainsi, en 2011, le débit journalier moyen annuel entre la côte de Sillery et la côte Gilmour était de 19 300 véhicules. Ce débit serait en hausse depuis 2009. Il convient de noter que le débit journalier moyen est plus élevé en été qu'en hiver (figure 6).

1. La côte Ross, fermée aux véhicules, est réservée aux piétons et cyclistes du 1^{er} mai au 31 octobre.

Figure 6 Les débits journaliers moyens entre la côte de Sillery et la côte Gilmour de 2000 à 2011



Source : adaptée de DQ7.1.

La sécurité

À l'occasion des travaux d'aménagement de la phase 1 de la promenade Samuel-De Champlain, le boulevard Champlain a fait l'objet d'une reconfiguration afin de créer, entre le quai des Cageux et la côte de Sillery¹, un boulevard urbain et lui retirer son caractère autoroutier. À cet effet, la vitesse maximale autorisée a été réduite à 60 km/h (BAPE, rapport 220, p. 3).

Le tableau 4 présente les vitesses moyennes enregistrées en 2011 et 2012 sur la promenade Samuel-De Champlain.

1. Depuis la réalisation de la phase 1 de la promenade, la côte de l'Église a été renommée côte de Sillery.

Tableau 4 La vitesse pratiquée correspondant au centile 85 en 2011 et 2012, sur le boulevard Champlain

Site	Direction	Vitesse observée (km/h)				Vitesse affichée	Dépassement
		Semaine		Fin de semaine			
		2012	2011	2012	2011	km/h	km/h
Station de pompage Aquarium	De l'ouest vers l'est	101,5	105,2	100,8	100,3	80	20,0 à 27,9
	De l'est vers l'ouest	107,9	103,9	103,6	100,0	80	
À l'est du quai des Cageux	De l'ouest vers l'est	81,5	79,8	80,8	71,9	60	9,7 à 21,5
	De l'est vers l'ouest	78,0	78,6	78,2	69,7	60	
À l'ouest de la côte de Sillery	De l'ouest vers l'est	82,4	78,8	81,6	72,1	60	11,5 à 22,4
	De l'est vers l'ouest	81,1	77,2	80,0	71,5	60	
À l'est de la côte de Sillery	De l'ouest vers l'est	93,9	94,2	91,6	89,7	60	29,7 à 36,5
	De l'est vers l'ouest	92,7	96,5	90,0	92,4	60	

Notes : Le centile 85 correspond à la vitesse à laquelle circulent 85 % des véhicules en 2011, les relevés de vitesse ont été réalisés entre les 16 et 22 septembre inclusivement. En 2012, les relevés de vitesse ont été réalisés entre les 3 et 9 octobre inclusivement.

Source : adapté de DB12.

Ainsi, les vitesses observées sur le tronçon de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain dépassent largement la vitesse affichée. Combinés à la présence de courbes, d'entrées de stationnements, de stationnements en rive, d'un passage à niveau et d'un achalandage accru du secteur, ces dépassements de vitesse pourraient créer des risques supplémentaires d'accidents.

Pour obtenir le certificat d'autorisation de la phase 1, en 2006, la CCNQ s'était engagée à élaborer et à réaliser, à la fin de la troisième et de la cinquième années suivant la mise en exploitation de la promenade, un programme de suivi pour étudier, entre autres, la réduction de la vitesse de circulation. Les rapports de suivi avaient notamment pour objectif d'évaluer « l'opportunité et la faisabilité de mettre en œuvre des mesures correctrices ou de bonification [...] afin d'assurer l'atteinte des objectifs à la base de la raison d'être du projet » (DD4, p. 1). De plus, afin de veiller à la sécurité des usagers, un autre programme de suivi portant 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 » devait être élaboré et réalisé (*ibid.* p. 2). Ce programme devait s'étendre sur une période minimale de trois ans au terme de laquelle un rapport devait être déposé au ministère. À ce sujet,

la CCNQ a indiqué que ni le programme ni le rapport de suivi n'ont été déposés au MDDEFP (DQ2.2.1, p. 1 et 2).

- ♦ *La commission d'enquête constate qu'en dépit de l'engagement pris par la Commission de la capitale nationale du Québec d'effectuer un suivi de la réduction de la vitesse sur les tronçons de la phase 1 et de la sécurité des usagers, celle-ci n'a déposé aucun programme ni rapport de suivi à cet effet.*
- ♦ *La commission d'enquête remarque que les relevés du ministère des Transports du Québec révèlent qu'en 2011 et 2012, les vitesses pratiquées sur les tronçons du boulevard Champlain de la phase 1 de la promenade Samuel-De Champlain demeurent supérieures de 10 à 22 km/h à la vitesse autorisée. Ces relevés indiquent également que pour le tronçon de la phase 3, compris entre les côtes de Sillery et Gilmour, les vitesses pratiquées dépassent de 30 à 36 km/h la vitesse actuellement autorisée de 60 km/h.*

Les stationnements

Dans le cadre du projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain, la CCNQ prévoit aménager 660 places de stationnements, dont 455¹ seraient réalisées dès la construction du projet et 205 ultérieurement, si nécessaire (figure 3). La superficie de terrain réservée à leur implantation s'élève à 25 000 m², soit 10,4 % de la surface totale du projet (DA9). Notons que 394 places de stationnement ont été aménagées dans la phase 1 de la promenade (M. Philippe Plante, DT2, p. 70).

Pour déterminer le nombre de places de stationnement, la CCNQ a d'abord estimé l'éventuelle capacité d'accueil de la plage artificielle proposée. Ainsi, le promoteur évalue que, par une belle journée d'ensoleillement, de 833 à 1 333 personnes pourraient profiter simultanément du secteur Plage. Ce nombre pourrait se renouveler à trois reprises dans la journée. Au total, elle attend entre 2 500 et 4 000 personnes par jour (DA15, p. 6 et 7). Cette estimation serait notamment basée sur l'expérience du parc plage à l'île Notre-Dame à Montréal et de la plage de la baie de Beauport. À la lumière de cette estimation, la CCNQ évalue entre 400 et 800 le nombre de places de stationnement nécessaires pour répondre aux besoins du secteur Plage (M. Réal Lestage, DT2, p. 72 à 75).

En appui à son raisonnement, le promoteur donne comme exemple les stationnements de la phase 1 de la promenade Samuel-De Champlain. Selon ses

1. Les 455 places de stationnement correspondent aux 175 places du secteur Famille additionnées aux 75 places au secteur Plage de l'avancée Shell, aux 145 places au sud de la voie ferrée du secteur Sillery et aux 60 places en rive.

observations, il arriverait que l'ensemble des places soient occupées en période estivale. Le promoteur n'est cependant pas en mesure de documenter cette affirmation n'ayant pas effectué de suivi de la fréquentation des stationnements (DQ8.1, p. 5).

Par ailleurs, un stationnement aménagé pour le Corridor du Littoral existe déjà à l'extrémité d'un tronçon de la phase 3. Situé au pied de la côte Gilmour, à l'intersection du boulevard Champlain, approximativement à 700 m du secteur Famille, ce stationnement compte 51 places, dont 3 réservées aux personnes à mobilité réduite, avec possibilité d'agrandissement. À l'autre extrémité, au bas de la côte de Sillery, un parc municipal (le parc de l'Anse) appartenant à la Ville de Québec pourrait, avec son accord, servir de stationnement. De plus, en haut de la falaise, deux autres stationnements existent, chacun d'environ 100 places : celui de l'église de Saint-Michel de Sillery et celui de l'aréna Jacques-Côté (Ville de Québec). Bien que le dénivelé puisse dissuader certains utilisateurs de la promenade, l'utilisation de ces stationnements pourrait être considérée, avec l'accord des propriétaires, si un escalier ou un système de remontée mécanique voyait le jour au pied de la côte de Sillery.

La prévision du nombre de places de stationnement effectuée par le promoteur repose davantage sur un calcul de capacité théorique d'accueil de la plage et des terrains vacants que sur une méthode basée sur les véritables besoins en matière de stationnements qui considérerait l'ensemble des stationnements actuellement disponibles et la possibilité de desserte par des modes de transport alternatifs.

- ◆ *La commission d'enquête constate que les besoins exprimés par la Commission de la capitale nationale du Québec en matière de stationnement pour la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain ne reposent sur aucune étude de prévision de la demande.*
- ◆ **Avis** – *Compte tenu de l'existence d'environ 250 places de stationnement dans le secteur du projet, la commission d'enquête est d'avis qu'il y aurait lieu de les inventorier et de considérer la possibilité de les inclure dans le calcul du nombre de places de stationnement requises pour la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain.*
- ◆ **Avis** – *Étant donné que le choix d'aménager 660 places de stationnement s'appuie sur la capacité d'accueil du secteur Plage, en présumant l'utilisation d'un unique mode de transport, l'automobile, la commission d'enquête est d'avis que cette approche de calcul ne peut être considérée comme une méthode fiable pour déterminer les besoins réels en stationnement.*

Le transport collectif

Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) offre actuellement deux parcours d'autobus permettant d'accéder au boulevard Champlain, soit les parcours 400 et 16 (figure 1).

Le parcours 400 relie le terminus de Beauport au secteur de Sainte-Foy. Entre les deux, il longe le littoral du fleuve Saint-Laurent et remonte vers l'Aquarium du Québec puis le boulevard Laurier à Sainte-Foy. Le trajet est offert en saison estivale seulement, du mardi au dimanche ainsi que les jours fériés. En semaine, la plage horaire commence à 17 h, alors qu'en fin de semaine et les jours fériés, le service est offert toute la journée avec une fréquence de deux passages à l'heure¹.

Depuis sa mise en service, en 2008, le parcours 400 a transporté plus de 1,5 million de passagers. Toutefois, sa fréquentation, en baisse constante, est passée de 538 007 passagers en 2008 à 219 685 passagers en 2012, soit une diminution de 60 % en 4 ans (DQ19.1). Selon les statistiques d'achalandage, la fréquentation réunie des quatre stations² situées sur la promenade Samuel-De Champlain représente un faible pourcentage de la fréquentation totale. En effet, en 2011, l'achalandage moyen d'un dimanche à l'une ou l'autre de ces quatre stations de la promenade représentait 10 % de la fréquentation moyenne totale, alors que celui d'un samedi était de 3,5 %.

Récemment modifié, le parcours 16 circule toute l'année entre le centre de Sainte-Foy et l'Université Laval. Sa fréquence est de deux passages à l'heure³ et la majorité de son parcours se fait en haute-ville. Il rejoint toutefois, aux heures de pointe, le boulevard Champlain et le chemin du Foulon par la côte à Gignac (figure 1). Faute de clientèle, la fréquence de ce parcours a été réduite, aux heures de pointe, à quatre passages le matin et quatre en fin d'après-midi. Aucune desserte du boulevard Champlain n'est maintenant offerte la fin de semaine et les jours fériés.

Le RTC offre deux services visant à faciliter l'accès au transport collectif à une plus grande diversité d'usagers. Ainsi, le service de VéloBus permet aux cyclistes de prendre l'autobus avec leur bicyclette. Ce service n'est cependant pas offert sur les parcours 400 et 16. La priorité pour équiper les autobus avec des supports à vélo est réservée aux parcours Métrobus qui constituent le réseau structurant de la capitale. Le RTC indique que les parcours 400 et 16, à l'instar des parcours standards, ne seront équipés de supports à vélo que lorsque l'ajout d'espace de remisage aux

1. Réseau de transport de la Capitale [en ligne (9 septembre 2013) : www.rtcquebec.ca], parcours 400.

2. Les quatre stations de la promenade Samuel-De Champlain sont celles des Quais, de la côte à Gignac, de la côte du Verger et des Cageux.

3. Réseau de transport de la Capitale [en ligne (9 septembre 2013) : www.rtcquebec.ca], parcours 16.

centres d'exploitation le permettra (DQ5.1, p. 3). Le RTC a également mis en service des autobus adaptés au transport de personnes en fauteuil roulant. Actuellement, seuls l'Écolobus et certains parcours Métrobus offrent ce service.

Pour sa part, le promoteur prévoit aménager deux débarcadères pour autobus dans les secteurs Famille et Plage sur le parcours 400, actuellement en baisse de fréquentation.

- ♦ *La commission d'enquête constate que la Commission de la capitale nationale du Québec affirme vouloir favoriser l'accès à la promenade par le transport collectif, mais elle note que cette volonté ne se concrétise pas ni dans les aménagements proposés, ni dans la desserte offerte par le Réseau de transport de la Capitale.*
- ♦ *La commission d'enquête note que la demande et l'offre en transport collectif sont décroissantes dans le secteur de la promenade Samuel-De Champlain.*
- ♦ *La commission d'enquête constate que les services de VéloBus et de transport adapté ne sont pas offerts pour les parcours desservant le secteur à l'étude soit les trajets 400 et 16 et leur mise en place ne constitue pas une priorité pour le Réseau de transport de la Capitale.*

Le transport pour les personnes à mobilité réduite

Selon le promoteur, le projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain, phase 3, offrirait une accessibilité universelle aux personnes à mobilité réduite (PR5.1, p. 7 ; DQ2.1, p. 11). Toutefois, les parcours 400 et 16 n'étant pas accessibles aux personnes en fauteuil roulant, l'accès universel à la promenade n'est pas possible en transport collectif (DM24, DQ5.1, p. 2 et 3). Ainsi, pour se rendre sur le site, les personnes à mobilité réduite ne peuvent compter que sur le transport adapté qui demande une réservation à heures fixes.

Actif depuis plusieurs années dans l'amélioration de l'accessibilité au réseau de transport collectif, le RTC travaille actuellement en collaboration avec la Ville de Québec à élaborer le plan de déploiement de l'accessibilité au réseau pour la période allant de 2012 à 2015. Toutefois, l'accessibilité des parcours se ferait de façon progressive, sur un horizon de 15 à 20 ans (DQ5.1, p. 3). Pendant ce temps, l'accès à la promenade Samuel-De Champlain demeurerait restreint pour les personnes à mobilité réduite, ce qui va à l'encontre du principe d'équité et solidarité sociales de la *Loi sur le développement durable*.

- ♦ *La commission d'enquête constate que l'accès à la promenade Samuel-De Champlain par transport collectif est restreint pour les personnes à mobilité réduite.*

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec devrait poursuivre ses discussions avec le Réseau de transport de la Capitale en vue de trouver une solution à la problématique de l'accès et de pourvoir aux besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.*

Les transports actifs

Le Corridor du Littoral est une piste multifonctionnelle qui offre aux adeptes des transports actifs (cyclistes, patineurs, coureurs, etc.) un accès au littoral de la ville de Québec. Vers l'amont, le corridor communique avec les phases 1 et 2 de la promenade Samuel-De Champlain, alors que vers l'aval, il conduit au Vieux-Port de Québec et se poursuit jusqu'à la chute Montmorency (figure 1).

À la hauteur du quai des Cageux, cette piste multifonctionnelle emprunte la côte Ross pour remonter en haute-ville et se rendre jusque derrière l'Aquarium du Québec en longeant la voie ferrée. Elle dessert le secteur de Sainte-Foy situé près des ponts, rejoint la piste cyclable sur le pont de Québec et permet ainsi d'accéder à vélo à la rive sud du fleuve. De plus, du 1^{er} mai au 31 octobre, la côte Ross est réservée exclusivement aux cyclistes et aux piétons. Elle relie le chemin Saint-Louis au boulevard Champlain et constitue un accès à la haute-ville, dans le secteur Sillery.

En ce qui concerne les transports actifs, la CCNQ propose d'inclure au projet un escalier panoramique à la hauteur de la côte de Sillery. Cet aménagement serait sous la responsabilité financière de la Ville de Québec. Il est prévu également d'y insérer une rigole pour faciliter le transport des vélos (M. Philippe Plante, DT1, p. 55 et 58). Compte tenu de la hauteur de la falaise et de l'éloignement de la plupart des quartiers de la ville, le sentier piétonnier est davantage une voie de circulation interne le long de la promenade qu'une voie d'accès piétonne à celle-ci.

- ♦ *La commission d'enquête constate que l'escalier panoramique et la rigole pour vélos sont des aménagements complémentaires qui amélioreraient l'accessibilité de la promenade Samuel-De Champlain.*
- ♦ **Avis** – *En complément à l'offre de transport collectif, la commission d'enquête est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec devrait enrichir l'offre en matière de transports actifs.*

Les autres moyens de transport

Bien que la voie ferrée longe la promenade sur toute sa longueur, elle ne peut, à l'heure actuelle, être considérée comme une des voies d'accès à la phase 3. Cette

voie ferrée, nommée « antenne Champlain », est réservée au transport de marchandises.

En complément à l'offre de services de transport collectif, deux navettes ferroviaires ont été proposées (DM15, p. 11 à 16). Ces navettes viseraient à desservir les clientèles en provenance des secteurs de Sainte-Foy et de Saint-Sauveur, en recourant à l'utilisation des deux voies de chemin de fer, soit l'antenne Champlain du CN et le tunnel ferroviaire du CFQG. Dans les deux cas, des terrains appartenant à la CCNQ pourraient servir d'aires de stationnement pour les clientèles qui utiliseraient ces navettes.

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que tant que l'antenne Champlain est préservée, les avenues proposées par les intervenants concernant une navette ferroviaire devraient faire l'objet d'une évaluation par la Commission de la capitale nationale du Québec en vue d'améliorer et de diversifier l'offre de transport collectif.*

L'accès à la promenade pourrait également se faire par le fleuve. En 2001 et 2002, deux études de faisabilité ont été réalisées en vue de développer un service de navette fluviale entre le quai des Cageux et la rive sud (BAPE, rapport 220, DA6, DB10 et DB10.1). De plus, une partie du budget de la phase 1 était réservée à une « infrastructure pour la navette fluviale » (BAPE, rapport 220, p. 6). Ce projet ne s'étant pas encore concrétisé, cet enjeu a refait surface en audience. La ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches incite à la mettre en place entre le quai des Cageux et Lévis (DM22, p. 19). Il a aussi été proposé d'ajouter le quai Frontenac comme deuxième point d'embarquement pour le relier avec le Parc nautique de Lévy (DM16, p. 6 et 7).

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le projet d'une navette fluviale, prévue à la phase 1, demeure souhaitable afin de relier la rive nord à la rive sud et ainsi unir la promenade Samuel-De Champlain de Québec à Lévis.*

Les projets annoncés

La Ville de Québec travaille actuellement au réaménagement de la côte de Sillery. Ces travaux s'effectueront en deux phases. La première, en 2013, vise le tronçon compris entre le chemin Saint-Louis et l'église Saint-Michel de Sillery alors que la seconde, qui devrait se réaliser en 2014, visera le secteur compris entre l'église et le bas de la côte de Sillery (M. Peter Murphy, DT3, p. 4 et 5). La côte de Sillery sera élargie afin d'y intégrer deux bandes cyclables, d'environ 1,5 m, de part et d'autre de la chaussée.

Une étude de faisabilité d'un lien mécanique pour vélo dans la côte a également été réalisée à la demande de la Ville de Québec. Ce lien mécanique basé sur l'installation d'un « cyclocable » a soulevé des doutes quant à son adaptabilité au contexte québécois, notamment en ce qui a trait à l'usage d'abrasifs pour le déglacage ainsi qu'à sa rentabilité (M. Peter Murphy, DT1, p. 57 ; DB30). Dans son scénario de mise en valeur des grands domaines de Sillery, la Ville propose un projet de funiculaire reliant le pied de la côte de Sillery et le futur sentier de la Falaise en haute-ville (Ville de Québec, 2013, p. 11).

En août 2013, le gouvernement du Canada annonçait un partenariat avec la Ville de Québec pour le réaménagement de la côte Gilmour afin d'en assurer l'ouverture en toute saison. Ainsi, le gouvernement fédéral investirait 8,2 M\$ dans le réaménagement de la côte et la construction d'un sentier multifonctionnel. Pour sa part, la Ville de Québec financerait les coûts d'entretien de la côte qui devront faire l'objet d'une entente avec la Commission des champs de bataille. L'ouverture de la côte Gilmour à l'année est prévue pour la fin de 2014 et celle du sentier, en 2015 (Bureau du premier ministre du Canada, 2013).

- ♦ *La commission d'enquête constate que la côte Gilmour offrirait aux véhicules un accès à l'année à la promenade Samuel-De Champlain depuis la haute-ville dès 2014.*
- ♦ *La commission d'enquête constate qu'il existe des projets municipaux qui faciliteraient l'accès à la promenade Samuel-De Champlain, mais que ceux-ci ne sont pas sous la responsabilité de la Commission de la capitale nationale du Québec.*
- ♦ *La commission d'enquête constate la volonté de la Ville de Québec de relier la haute-ville de Québec à la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain par des bandes cyclables et par la mise en place d'une remontée mécanique dans le secteur de la côte de Sillery, ainsi qu'un sentier multifonctionnel intégré à la côte Gilmour.*
- ♦ **Avis** - *La commission d'enquête est d'avis qu'une remontée mécanique représenterait un moyen sécuritaire pour les usagers des transports actifs de tous âges et faciliterait la montée comme la descente de la côte de Sillery, à pied ou à vélo, et ce, durant toute l'année.*

Une approche en matière de mobilité durable

La vision de la CCNQ en matière de gestion des déplacements s'écarte des recommandations du MTQ et de Transports Canada, qui soulignent l'importance de justifier la demande en stationnements en fonction d'une gestion intégrée avec les autres modes de transports.

Le document de consultation de la future *Politique québécoise de mobilité durable* (MTQ, 2013) analyse les enjeux liés à la prédominance de l'automobile au Québec¹, d'espaces souvent rares et de grande valeur tels que la consommation par les aires de stationnement et les emprises routières. On peut y lire :

[...] une partie importante de l'espace urbain est occupée par la voiture, que l'on pense par exemple aux aires de stationnement, aux emprises des autoroutes, aux échangeurs et aux rues. À preuve, le réseau et les stationnements occupent près de 30 % de l'espace dans certaines villes. Dans le contexte où l'espace urbain est rare et de grande valeur, accorder une telle place à l'auto est un choix coûteux pour la société. En outre, cette consommation d'espace par l'automobile a pour effet de nuire aux autres modes de déplacement.

[...]

Aussi, faudra-t-il dorénavant à la fois mieux évaluer et mieux prévoir les conséquences que l'aménagement du territoire et les transports peuvent avoir l'un sur l'autre, revoir la manière de les planifier et, enfin, mettre de l'avant des mesures qui amèneront des changements dans nos habitudes de déplacements. À cette fin, il faudra que les actions mises en œuvre touchent l'aménagement du territoire, le design urbain et toutes les composantes du système de transport, qu'elles agissent autant sur l'offre que sur la demande, qu'elles développent les services de transport collectif et qu'elles s'appuient sur les modes actifs, le covoiturage et l'auto partage.

(Ministère des Transports du Québec, 2013, p. 18 et 19)

Pendant longtemps, la planification du stationnement a été axée sur l'augmentation de l'offre de parcs de stationnement. Cependant, agir uniquement sur l'offre a souvent pour conséquences de surcharger le réseau de transport local, d'engendrer une plus grande dépendance à l'automobile et de porter préjudice au développement de solutions de transport plus durables (transport collectif et transport actif). Cela a également pour effet d'entretenir le cycle de perception de besoins supplémentaires en stationnement, qui perpétue à son tour le cycle d'expansion. Depuis quelques années, une nouvelle approche de planification vise à réduire la demande de stationnements, à les intégrer dans des programmes de transports multimodaux et à gérer les parcs de stationnement existants de manière plus efficace et rentable (Transports Canada, 2008).

Par ailleurs, la Ville de Québec s'est dotée en 2011 d'un *Plan de mobilité durable*. Deux des orientations de ce plan consistent à « structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport public » et à « assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile » (Ville de Québec, 2011, p. 29).

1. Les principaux enjeux soulevés sont la dépendance à l'automobile, la congestion routière, les émissions de GES, les problèmes de santé publique tels que l'obésité et le stress, la sécurité et la mobilité des personnes sans voiture.

La proposition de stationnements de la CCNQ semble peu cohérente avec la tendance actuelle en matière de gestion des déplacements. Les besoins de stationnements sont analysés uniquement en fonction des utilisateurs du secteur Plage qui se déplaceraient en automobile. Le transport collectif, bien que considéré, n'est pas réellement favorisé. Les cyclistes qui composent une part importante des utilisateurs de la phase 1 et de la future phase 3 semblent absents des calculs de fréquentation potentielle du secteur Plage. L'offre éventuelle de 660 places de stationnement renforcerait l'usage de l'automobile comme mode de transport privilégié dans la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain.

La CCNQ devrait intégrer une stratégie de mobilité par les transports actifs et collectifs. Pour ce faire, une évaluation des habitudes de déplacements des usagers actuels de la promenade, une étude de l'utilisation des stationnements de la phase 1 et une estimation de la capacité d'accueil actuellement disponible sur le site de la phase 3 ou à proximité, serait requise. De plus, en collaboration avec les partenaires concernés, soit la Ville de Québec et le RTC, la CCNQ devrait considérer les possibilités en ce qui a trait aux dessertes et aux infrastructures à mettre en place permettant un accès à la promenade par des modes de transports autres que l'automobile. Ce n'est qu'après ces analyses que la CCNQ pourrait compléter l'offre en transport par la détermination du nombre de places de stationnement réellement requis.

- ♦ **Avis** – *Compte tenu de l'absence de portrait de la clientèle de la promenade et de ses habitudes de déplacement et considérant que le choix d'aménager 660 espaces de stationnement dans le cadre de la phase 3 repose sur une méthode de calcul peu fiable, la commission d'enquête est d'avis que le nombre de stationnements de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain doit être réévalué selon une approche intégrée de gestion des déplacements.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec devrait mettre sur pied un comité avec les parties intéressées aux questions d'accessibilité à la promenade. Celui-ci aurait pour mandat de déterminer les mesures à mettre en œuvre et d'effectuer les suivis dans le but d'améliorer l'accessibilité et les transports de l'ensemble de la promenade Samuel-De Champlain.*

L'interface avec le fleuve

Les usages recherchés

Dès les années 1970 et 1980, la récupération des usages du fleuve était au cœur des objectifs des programmes gouvernementaux d'assainissement et de restauration du Saint-Laurent. Le projet de la promenade Samuel-De Champlain étant conçu essentiellement pour « Redonner le fleuve aux Québécois », il convient préalablement de cerner les usages recherchés afin de s'assurer que les investissements réalisés remplissent bien leur fonction et répondent aux besoins ciblés.

L'*Étude sur les besoins d'usages et d'accès au fleuve Saint-Laurent* menée par le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches permettait de cerner, dès 1999, les attentes de la population et d'esquisser la diversité des usages à retrouver (DC6). La diversité des usages souhaités a davantage été précisée par les participants aux consultations tenues par la CCNQ en 2000 et aux consultations tenues par le BAPE en 2005 (BAPE, rapport 220 ; documents DA8 et DA9 du mandat 220). Plus récemment, le volet « bleu » du projet de *Plan vert, bleu, blanc* de la Ville de Québec présentait une analyse des usages du milieu aquatique à Québec (DQ15.2, p. 49 à 59). Les diverses activités énoncées se regroupent en deux grandes catégories d'usages :

- les activités nécessitant la disponibilité et l'accessibilité de terrains riverains, comme la promenade à pied, en vélo ou en patin, la détente, l'observation, le pique-nique, etc. ;
- les activités exigeant une proximité et un contact physique plus direct avec l'eau, comme la baignade, la pêche, des activités nautiques diverses (canot, kayak, planche à voile, chaloupe, canot à glace, etc.).

Ainsi, le concept de « Redonner le fleuve aux Québécois » exige de répondre adéquatement à ces deux groupes de besoins et d'investir pour favoriser la plus grande diversité possible d'usages du fleuve et de ses rives. La promenade Samuel-De Champlain a un rôle essentiel à jouer dans cette démarche autant parce qu'elle cible une des rares fenêtres disponibles sur le littoral de la ville de Québec que par l'ampleur des ressources qui y sont investies (DA5).

L'expérience de la phase 1

Comme le souligne le promoteur, la phase 1 de la promenade « a consisté à faire du boulevard Champlain une remarquable vitrine sur le fleuve accessible à la population » (PR3.1, p. 3). Une analyse détaillée des apports de la phase 1 révèle que le projet a permis de réaliser des gains majeurs, surtout pour la première catégorie d'usages. Il répondait à un besoin criant et comblait un manque évident de contact visuel et de lieux de promenade et de détente le long du fleuve. Cependant, en ce qui concerne les activités de contact direct avec l'eau, ses apports sont plus modestes.

Quatre escaliers aménagés à même les enrochements permettent de s'approcher de l'eau. Trois d'entre eux donnent accès à de petites grèves qui peuvent servir à l'accostage et à la mise à l'eau d'embarcations légères. Cependant, aucune rampe de mise à l'eau n'a été incorporée à la promenade pour accommoder des embarcations nécessitant une remorque. Bien que le quai des Cageux ait été restauré de manière à pouvoir recevoir une navette fluviale, ce service n'a pas été développé, faute de promoteur (DQ12.1, p. 7).

La pêche est devenue une activité populaire au quai des Cageux. Ce lieu présente néanmoins certains inconvénients pour les pêcheurs qui s'y trouvent confinés à une bonne distance de l'eau. Il n'est pas rare de constater que certains pêcheurs choisissent de traverser l'enrochement riverain pour pouvoir s'approcher de l'eau. L'activité traditionnelle de pêche à fascines, qui se pratiquait sur le littoral de la promenade (phases 1 et 3) jusqu'en 2008, a cessé (PR3.1, p. 88).

Sur le littoral de la phase 1, les enrochements représentaient une importante contrainte pour établir un contact direct avec l'eau. Installés pour protéger les remblais riverains, ils constituent une barrière physique entre la promenade et l'eau. Constituant des milieux biologiquement pauvres, ils représentent une forme d'artificialisation des rives. Ces talus composés de blocs anguleux et souvent instables sont peu propices à l'accostage d'embarcations et peuvent présenter des risques de blessures pour les personnes qui y circulent.

Le remplacement de certains segments d'enrochement par des escaliers est une mesure qui a permis d'atténuer localement cet effet de barrière. D'autres interventions envisagées pour faciliter un contact plus direct avec l'eau n'ont pas été réalisées lors de la phase 1. Un projet pilote de création de grèves par l'aménagement d'épis avait été intégré au projet et inclus dans le budget (BAPE, rapport 220, p. 5, 6, 34, 70 et 71). Il aurait été abandonné en bonne partie parce que sa réalisation risquait de retarder l'échéance d'achèvement du projet (DQ2.1, p. 8). Par ailleurs, en 2006, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune avait offert à la CCNQ de

défrayer les coûts relatifs à l'intégration à la promenade Samuel-De Champlain d'un quai flottant destiné à favoriser la pratique de la pêche (DA13, p. 3). Selon la CCNQ, qui s'était montrée réceptive à l'idée, ce projet n'a pas vu le jour parce qu'elle n'a pas pu trouver de gestionnaire pour s'en occuper (DQ2.1, p. 4).

Ainsi, la phase 1 n'a répondu qu'à une partie des objectifs de la promenade Samuel-De Champlain. Puisque le territoire de la phase 3 représente la dernière grande fenêtre riveraine disponible et non aménagée le long du boulevard Champlain, il devient d'autant plus pertinent d'en profiter pour investir en priorité sur l'aménagement d'accès physiques au fleuve. De plus, puisque certaines interventions prévues à la phase 1 ne se sont pas concrétisées, la possibilité de les réaliser demeure. Aux yeux de la commission d'enquête, il est toujours envisageable d'intervenir ponctuellement sur cette portion du littoral pour y construire des épis, y ajouter un escalier, ou encore y accrocher un quai flottant.

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête reconnaît que la phase 1 de promenade Samuel-De Champlain constitue une remarquable vitrine sur le fleuve pour la population. Cette phase de la promenade a permis de créer un lieu de promenade et de détente offrant un accès surtout visuel au fleuve. Elle souligne cependant que ses apports en ce qui a trait aux accès physiques sont plus modestes et que d'importantes lacunes restent à combler sur ce plan.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que, pour atteindre véritablement l'objectif premier du projet de « Redonner le fleuve aux Québécois », en plus d'une vitrine, il importe d'y ouvrir aussi des portes sur le fleuve. Il est essentiel de profiter de la réalisation de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain pour mettre l'accent sur le développement des accès physiques au fleuve sous diverses formes. De plus, elle considère qu'il est toujours possible d'améliorer le littoral de la phase 1 par des interventions ponctuelles qui pourraient y faciliter le contact avec l'eau.*

L'accès au fleuve dans la phase 3

Tout comme la phase 1, la phase 3 de la promenade offre un bon potentiel d'accès visuel au fleuve, mais avec des perspectives nouvelles et un décor plus varié. Les principaux éléments du projet tel que proposé, favorisant un contact physique avec le fleuve ou ses grèves, seraient un escalier aménagé dans l'anse Saint-Michel, en bordure de l'avancée Shell et des « descentes en pente naturelle » sur les terrains du secteur Famille, donnant accès à une plage de sable existante (PR3.1, p. 144 ; DQ8.1, p. 7 à 9).

La commission discute ici du potentiel de développement des usages du fleuve et des activités de contact avec le fleuve dans la phase 3 de la promenade.

La pêche

Selon le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, le fleuve offre un bon potentiel pour la pêche dans la région de Québec :

Le fleuve Saint-Laurent, les lacs et les rivières qui baignent la région de Québec offrent aux assidus et aux nouveaux adeptes de la pêche une expérience remarquable. Paix, dépaysement et qualité de pêche extraordinaire y sont possibles en une multitude d'endroits. [...] Dans l'estuaire fluvial, le doré jaune est l'espèce d'intérêt sportif la plus capturée. Dans la même zone, une bonne variété d'autres espèces peut être capturée de façon occasionnelle : achigan à petite bouche, barbue de rivière, perchaude, esturgeon jaune, doré noir, anguille d'Amérique, carpe, poulamon atlantique, éperlan arc-en-ciel, grand corégone et grand brochet.

(BAPE, rapport 220, DB27)

Cette activité traditionnelle indissociable du fleuve Saint-Laurent est pratiquée sur les rives de Sillery depuis des siècles. Elle peut se pratiquer de la rive ou d'une embarcation. Les structures comme les quais ou les avancées sont des lieux de prédilection pour la pêche en rive parce qu'elles donnent accès à une eau plus profonde. Il est fréquent d'observer des pêcheurs sur les quais de l'anse Brown, au quai Frontenac et au quai des Cageux, et même en divers endroits dans les enrochements de la promenade Samuel-De Champlain. De tels lieux sont peu nombreux le long du boulevard Champlain. Il est à noter que pour s'approcher de l'eau, les personnes qui choisissent de pêcher depuis le quai Frontenac doivent franchir l'enrochement important qui le ceinture sur une largeur de près de 15 m. Rappelons que les enrochements représentent des milieux peu conviviaux et parfois même risqués pour les pêcheurs et les promeneurs.

Sous sa forme actuelle, le projet de la phase 3 de la promenade contribuerait peu à faciliter la pêche en rive. Le quai Frontenac, l'avancée Shell et le brise-lames de la marina, trois structures donnant accès à une eau plus profonde, demeureraient ceinturés d'enrochement. Quant aux descentes du secteur Famille et à l'escalier proposé sur le flanc de l'avancée Shell, ils conduiraient à un estran peu profond, moins propice à la pêche.

En ce qui concerne la pêche en embarcation, elle dépend directement de la disponibilité d'embarcations et d'accès au fleuve adaptés à ces embarcations. Ce sujet est traité dans la section suivante.

- ♦ *La commission d'enquête constate que l'estuaire fluvial du Saint-Laurent dans la région de Québec présente un bon potentiel pour la pêche, un usage traditionnel du fleuve. Elle note cependant que, le long du boulevard Champlain, les accès riverains*

propices à la pêche sont rares et que, comme proposée, la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain ne contribuerait pas à améliorer la situation.

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que, puisque la promenade Samuel-De Champlain vise d'abord à « Redonner le fleuve aux Québécois » et qu'elle doit permettre une meilleure accessibilité physique au fleuve, il est essentiel que les investissements de la phase 3 contribuent à faciliter la pratique de la pêche sous toutes ses formes. Elle considère donc que les aménagements proposés devraient être revus en conséquence.*

Les activités nautiques

Le projet de *Plan vert, bleu, blanc* de la Ville de Québec souligne que la population a démontré « un réel engouement pour la pratique des sports nautiques » à la suite de l'augmentation des accès au fleuve lors du 400^e anniversaire de la ville et rappelle que ces nouveaux accès répondraient « à une demande maintes fois exprimée par les citoyens » (DQ15.2, p. 51). Une des orientations énoncées dans ce document est de « promouvoir l'image de Québec comme ville fluviale et de soutenir les initiatives qui concourent à mettre en valeur son potentiel nautique » (*ibid.*, p. 53). À cet effet, le développement de la promenade Samuel-De Champlain représente probablement la principale initiative dans la région.

Du point de vue de l'aménagement d'accès à l'eau, les embarcations petites et légères peuvent être regroupées en trois catégories en fonction de leur taille ou de leur poids. Les embarcations de la première catégorie, plus petites et plus légères, peuvent être transportées à pied, à la main ou à l'épaule par leurs utilisateurs. Il s'agit principalement de canots, de kayaks, de planches à voile et de très petits voiliers. Les grèves accessibles par escaliers, comme il en existe le long de la phase 1 de la promenade, permettent leur mise à l'eau et leur accostage.

À l'opposé, des embarcations plus imposantes de type yacht, à voile ou à moteur, nécessitent les infrastructures d'une marina pour la mise à l'eau et comme refuge saisonnier. Entre les ponts de Québec et le Vieux-Québec, les utilisateurs de telles embarcations disposent de deux marinas sur la rive nord et de deux sur la rive sud. En plus de celle du Yacht-Club de Québec¹ situé à l'anse au Foulon, il y a la Marina

1. [En ligne (17 septembre 2013) : www.ycq.ca].

du Port de Québec¹, à 5 km en aval, le Parc nautique Lévy² à 3 km en aval, et la Marina de la Chaudière³, à 4 km en amont.

Entre ces deux catégories, les embarcations de taille intermédiaire, généralement trop lourdes pour être déplacées à la main, nécessitent l'usage d'une remorque. Leur mise à l'eau, souvent pour une journée ou moins, requiert la présence d'une rampe de mise à l'eau et la proximité d'un stationnement où laisser la remorque. Il peut s'agir de chaloupes de tailles diverses souvent utilisées par les pêcheurs, de petits voiliers ou de canots à glace.

Compte tenu du fait que les embarcations de type yacht nécessitent des infrastructures relativement encombrantes, on peut considérer que leurs utilisateurs sont déjà bien desservis dans cette portion du fleuve visée par l'aménagement de la promenade. Sur le plan du développement du potentiel nautique, les besoins à combler concernent donc surtout les catégories d'embarcations moyennes et petites.

L'accès par des rampes de mise à l'eau

Présentement, sur le littoral de la ville de Québec, du Vieux-Québec aux ponts, il n'existe que deux rampes de mise à l'eau, toutes deux situées à l'anse au Foulon. Celle du Yacht-Club de Québec est privée et réservée aux membres. Comme le précise la CCNQ : « l'invasion publique à l'intérieur de ces installations privées n'est pas vraiment la bienvenue, y compris pour les activités de restauration » (M. Réal Lestage, DT2, p. 60).

Située au pied de la côte Gilmour, la rampe de mise à l'eau publique est gérée par la Ville de Québec. Les mises à l'eau y sont tarifées et les horaires restreints⁴. Depuis au moins une décennie, divers témoignages d'usagers de cette rampe concordent pour la qualifier de désuète, peu accueillante, mal conçue et inadaptée aux besoins. Les usagers réclament des accès plus adéquats (M. Bob Bélanger, DT1, p. 113 et 114 ; DM3 ; DM15, p. 15 et 16). La Fédération québécoise des chasseurs et des pêcheurs de la région de la capitale nationale⁵ rappelle que des rampes de mise à l'eau sont nécessaires pour permettre aux pêcheurs locaux d'avoir accès au fleuve en

1. Près du Vieux-Québec, dans le bassin Louise [en ligne (17 septembre 2013) : www.marinaportquebec.ca].
2. Sur la rive sud du fleuve, en face de l'anse Brown [en ligne (17 septembre 2013) : www.parcnautiquelevy.qc.ca].
3. Sur la rive sud du fleuve, à l'embouchure de la rivière Chaudière [en ligne (17 septembre 2013) : www.marinadelachaudiere.com].
4. En 2013, le coût affiché d'une mise à l'eau journalière est de 40 \$ et l'abonnement saisonnier de 400 \$ pour les résidents ou de 600 \$ pour les non-résidents. Elle ouvre à 11 h en semaine et à 9 h le samedi et le dimanche. Elle ferme à 18 h le dimanche et à 19 h les autres jours, et demeure fermée les jours de pluie.
5. Cet organisme représente quelque 35 000 adeptes de chasse et de pêche de la région de Québec (DM4, p. 2).

chaloupe. Elle considère que de tels accès publics et gratuits devraient être intégrés à la promenade Samuel-De Champlain (DM4, p. 3 et 4).

Dans la version initiale du projet de promenade Samuel-De Champlain, la CCNQ avait prévu d'améliorer la rampe publique de l'anse au Foulon et de l'intégrer à la promenade : « une rampe de mise à l'eau existante, localisée entre les terrains de la marina et les terrains du port de Québec, sera réaménagée et rendue plus accessible au grand public » (BAPE, mandat 220, PR1, p. 8 ; DD5, p. 1). Cependant, dans le présent projet de la phase 3, la CCNQ affirme ne plus considérer son intégration à la promenade en ajoutant qu'il « n'est pas prévu d'aménager de rampe de mise à l'eau de quelque nature que ce soit dans le cadre du projet » (DQ8.1, p. 8). Quant aux pêcheurs désireux de mettre leur chaloupe à l'eau, elle les invite à utiliser la rampe publique existante qui, selon elle, répondrait aux besoins dans ce secteur du fleuve (M. Philippe Plante, DT1, p. 112).

Rappelons que la Ville de Québec souhaite renforcer son potentiel nautique et promouvoir son image de ville fluviale. En principe, le projet de la promenade Samuel-De Champlain devrait en fournir l'occasion puisqu'il vise justement à « Redonner le fleuve aux Québécois », notamment en permettant une meilleure accessibilité tant visuelle que physique au fleuve. Or, aucune des fenêtres sur le fleuve créées jusqu'à présent, tant au parc du Bassin Brown qu'à la phase 1 de la promenade Samuel-De Champlain, ne comportait de rampe de mise à l'eau¹. La réalisation de la phase 3 serait l'occasion de corriger cette lacune. Aux yeux de la commission d'enquête, il serait difficile de concevoir qu'un investissement cumulé de près de 170 M\$ pour aménager des accès au fleuve sur près de 5 km de littoral, des phases 1 et 3, ne permette pas d'aménager une seule nouvelle rampe de mise à l'eau.

- ♦ *La commission d'enquête constate que, le long du boulevard Champlain, l'accès public à l'eau pour des embarcations qui, comme les chaloupes de pêcheurs, nécessitent l'usage de remorque demeure déficient ou inexistant. Elle note que les fenêtres publiques sur le fleuve créées au parc du Bassin Brown et à la promenade Samuel-De Champlain (phase 1) ne disposent pas de rampe de mise à l'eau tandis que le projet de la phase 3 de la promenade n'en prévoit aucune nouvelle.*

1. La question avait été débattue lors de l'audience publique du BAPE sur la phase 1 (BAPE, rapport 220, p. 71 à 73).

- ♦ **Avis** – Compte tenu de la demande et de l'engouement de la population pour le nautisme et considérant la volonté de Ville de Québec de développer son potentiel nautique ainsi que de promouvoir son image de ville fluviale, la commission d'enquête souligne que l'un des meilleurs instruments pour y parvenir demeure le projet de la promenade Samuel-De Champlain qui consiste à réaménager plusieurs kilomètres du littoral de la ville pour y améliorer l'accès au fleuve. Dans ce contexte, elle est d'avis qu'il est essentiel que la promenade contribue à améliorer l'accès nautique au fleuve, notamment en facilitant la mise à l'eau des embarcations.
- ♦ **Avis** – Compte tenu de la longueur du littoral visé par la promenade Samuel-De Champlain et de l'ampleur des investissements requis, la commission d'enquête est d'avis qu'il importe de prévoir au moins une rampe de mise à l'eau pour des embarcations de la taille des chaloupes de pêche sur le littoral des phases 1 et 3 et de remettre à jour le projet initial de réaménager la rampe existante au pied de la côte Gilmour.

Le cas particulier du canot à glace

Le projet de *Plan vert, bleu, blanc* de la Ville de Québec décrit le canot à glace comme « l'activité hivernale la plus spectaculaire pratiquée à Québec » (DQ15.2, p. 71 et 72). Il s'agit d'un sport de compétition associé exclusivement au Saint-Laurent, en particulier à son estuaire, et dont la pratique est centrée sur la ville de Québec. On y retrouve plus de 300 adeptes regroupés en une cinquantaine d'équipes au sein de l'Association des coureurs en canot à glace du Québec¹. Le Circuit québécois de canot à glace comprend six courses étalées de janvier à mars². Entre les courses, les équipes s'entraînent sur le fleuve de deux à trois fois par semaine, généralement entre Québec et Lévis. Les canots, qui pèsent entre 100 kg et 120 kg, sont transportés sur des remorques. Pour leur mise à l'eau, l'accès le plus rapproché possible du plan d'eau est généralement recherché.

À titre d'usagers du fleuve, l'Association des coureurs en canot à glace du Québec avait été consultée et avait participé à la préparation du projet de la phase 1 de la promenade (DA13 ; BAPE, rapport 220, p. 13 et 66). Pour la phase 3, elle a été invitée à une séance d'information tenue par la CCNQ en avril 2012. À cette occasion, le représentant de l'association avait exprimé le sentiment d'avoir été oublié dans la conception du projet et demandait au promoteur de consulter l'association sur les enjeux d'accès au fleuve, en particulier sur les questions touchant le transport des embarcations jusqu'à l'eau (PR5.1, annexe 4, p. 3).

1. [En ligne (17 septembre 2013) : www.canotaglace.org].

2. [En ligne (17 septembre 2013) : <http://canotaglace.com>].

Le promoteur n'a pas prévu d'aménagement spécifique pour faciliter l'accès au fleuve des canots à glace. Il souligne que, « au même titre que les autres usagers de la promenade Samuel-De Champlain, les canoteurs pourront utiliser les descentes naturelles du secteur Famille » (DQ8.1, p. 8). À cet endroit, il évalue la distance moyenne du portage requis entre le stationnement et l'accès à la berge à une centaine de mètres (*ibid.*).

Par ailleurs, cette activité est aussi considérée comme « l'une des traditions les plus représentatives du patrimoine immatériel des Québécois » (Genest, 2010, p. 53). Des démarches ont été entreprises pour lui conférer le statut de *patrimoine immatériel* aux termes de la *Loi sur le patrimoine culturel* (en vigueur depuis 2012) ainsi que pour obtenir la reconnaissance de l'UNESCO à titre de *patrimoine culturel immatériel*. À cette fin, la Société québécoise d'ethnologie a réalisé, pour le compte de la Ville de Québec et du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, une étude visant à mieux cerner la valeur patrimoniale du canot à glace (Lavoie, 2010) :

La recherche a permis d'établir que le canotage sur glace, déjà pratiqué par les Amérindiens à l'époque de Champlain, s'inscrit de plain-pied dans l'histoire culturelle du Québec. L'usage prend racine dans la géographie du lieu et dans la genèse même de cette histoire et se maintient tout au long des siècles jusqu'à aujourd'hui, donnant naissance à un métier, puis à un sport. L'état des connaissances permet également d'établir que la pratique est représentative de la spécificité québécoise en ce sens qu'elle témoigne d'une tradition maritime originale. Par le passé, l'usage de canots à glace a été observé ailleurs au Canada, aux Îles-de-la-Madeleine (pour la chasse aux loups marins), à l'Île-du-Prince-Édouard et sur la côte du Nouveau-Brunswick (détroit du Northumberland), mais dans les faits, cette pratique ne survit plus que dans l'estuaire du Saint-Laurent.
(Genest, 2010, p. 61)

L'étude conclut que « la traversée du fleuve en canot à glace constitue un patrimoine unique et exceptionnel à protéger, promouvoir et mettre en valeur » en tant qu'une « des figures emblématiques de la nordicité québécoise » (*ibid.*, p. 65). Les liens étroits du canot à glace avec le Saint-Laurent lui confèrent aussi un caractère identitaire associé tant au fleuve qu'à la ville de Québec (*ibid.*, p. 62).

Dans la mesure où, d'une part, la CCNQ s'intéresse à l'image de la capitale et souhaite renforcer ses liens avec le Saint-Laurent et où, d'autre part, le projet de la promenade Samuel-De Champlain entend mettre en valeur le fleuve et son patrimoine, l'intérêt d'y associer la tradition du canot à glace semble s'imposer d'elle-même. De plus, le promoteur de la promenade souhaitant en prolonger la fréquentation sur plusieurs saisons (PR3.1, p. 149 et 150), la présence éventuelle de cette activité essentiellement hivernale pourrait contribuer à enrichir l'animation

hivernale du secteur. À cet effet, il pourrait être judicieux d'explorer avec les représentants de l'association, des solutions d'aménagement du secteur Famille qui faciliteraient l'accès au fleuve des canots à glace pour en faire un lieu privilégié d'entraînement.

- ♦ *La commission d'enquête constate que la pratique du canot à glace représente une activité traditionnelle et emblématique du fleuve étroitement associée à l'estuaire du Saint-Laurent et en particulier à la ville de Québec. Elle note qu'elle est considérée comme un patrimoine vivant unique et exceptionnel qu'il convient de protéger et de promouvoir. Elle note également qu'une large part de cette activité prend place sur le fleuve entre Québec et Lévis.*
- ♦ **Avis** – *Considérant la valeur patrimoniale, emblématique et identitaire de cette activité étroitement liée au fleuve Saint-Laurent et à la ville de Québec, la commission d'enquête estime que le promoteur doit chercher à associer le canot à glace au développement de la promenade Samuel-De Champlain et à mettre cette activité en valeur.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête invite le promoteur à explorer, avec l'Association des coureurs en canot à glace du Québec, l'intérêt et le potentiel d'aménager le secteur Famille pour en faire un lieu d'entraînement hivernal pour le canot à glace, contribuant ainsi à l'utilisation quatre saisons de la promenade.*

L'accès pour les petites embarcations

Le principal obstacle pour l'accès à l'eau des petites embarcations demeure les enrochements qui font office de barrière entre l'eau et la rive. La mise à l'eau ou l'accostage pourrait se faire depuis de petites grèves existantes si ces lieux étaient adéquatement reliés à la promenade. Le long de la phase 1 de la promenade, trois grèves permettant la mise à l'eau ont été rendues accessibles par l'aménagement d'escaliers¹.

Le littoral de la phase 3 présente quelques emplacements propices. Il s'agit principalement de petites grèves qui se sont formées de part et d'autre du quai Frontenac et de l'avancée Shell ainsi que de la plage existante formée le long des terrains du secteur Famille. Dans le projet, des accès n'ont été prévus qu'à deux de ces cinq endroits, soit par un escalier d'un côté de l'avancée Shell et par des pentes douces formées par l'érosion dans les enrochements du secteur Famille. Néanmoins, le promoteur se dit ouvert à l'idée d'augmenter le nombre d'escaliers dans le projet en les substituant à certains tronçons d'enrochements. Le coût de leur aménagement

1. Il s'agit d'une grève au pied du quai des Cageux et des deux grèves localisées de part et d'autre du parc de la Jetée.

serait de l'ordre de cinq à six fois celui de la reconstruction d'une longueur équivalente d'enrochement (DQ8.1, p. 9). En plus de faciliter l'accès à l'eau des usagers de petites embarcations, la multiplication des lieux d'accostage augmente aussi leur sécurité. En cas d'urgence, cela augmente la proximité de lieux potentiels permettant de regagner la rive et sortir de l'eau.

Cependant, il importe de souligner que pour favoriser le développement d'activités nautiques le long de la promenade, il ne suffit pas de disposer d'accès à l'eau. Il faut aussi disposer d'embarcations. Si certains visiteurs qui viennent à la promenade en véhicule automobile ont la possibilité d'y apporter une embarcation, ce n'est pas le cas des usagers du transport collectif ou du transport actif ni de la plupart des touristes venant de l'extérieur de la région. C'est pourquoi des lieux populaires d'accès au fleuve comme le parc nautique de Cap-Rouge et la plage de la baie de Beauport offrent un service de location d'embarcations¹. Cela suppose que, dans l'aménagement du lieu, des infrastructures adéquates aient été intégrées non seulement pour la mise à l'eau, mais aussi pour l'entreposage et l'entretien des embarcations et de leurs accessoires.

Les pistes d'action identifiées dans le projet de *Plan vert, bleu, blanc* pour développer le potentiel nautique de Québec incluent « la mise en valeur des sites naturels et récréotouristiques en bordure du fleuve » en accordant « la priorité à l'aménagement d'une plage à l'anse au Foulon » en lien avec la promenade Samuel-De Champlain (DQ15.2, p. 53). Attenant au Yacht-Club de Québec, les secteurs des anses Saint-Michel et au Foulon sont situés à environ 10 km en aval du parc nautique de Cap-Rouge et à 8 km en amont de la plage de la baie de Beauport. Ils pourraient constituer des lieux tout indiqués pour développer un nouveau pôle nautique public sur le littoral de la ville de Québec.

Dans son constat sur les activités nautiques et les accès au fleuve, le projet de *Plan vert, bleu, blanc* fait état du développement de la Route bleue Québec-Chaudière-Appalaches, un tronçon régional du Sentier maritime du Saint-Laurent². Un sentier maritime est un réseau de lieux de mises à l'eau, d'abris sécuritaires, d'aires de repos, de services d'hébergement et d'alimentation. Il s'agit d'une voie navigable conçue pour les petites embarcations à faible tirant d'eau, principalement les kayaks et les petits voiliers. Les premiers objectifs du Sentier maritime du Saint-Laurent sont de mettre le fleuve en valeur et de le rendre plus accessible. Un autre objectif est de « générer une nouvelle source d'attraction, de visibilité et de retombées économiques

1. Ville de Québec. *Parc nautique de Cap-Rouge* [en ligne (17 septembre 2013) : www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/loisirs_sports/equipements_loisirs/parc_nautique] et baie de Beauport. *La place de Québec* [en ligne (16 août 2013) : www.baiedebeauport.com].

2. [En ligne (17 septembre 2013) : www.sentiermaritime.ca].

pour l'industrie touristique »¹. Ces objectifs sont concordants et convergents avec ceux de la promenade Samuel-De Champlain ainsi que ceux du volet bleu du *Plan vert, bleu, blanc* de la Ville de Québec. Le développement de la promenade est susceptible de contribuer à la Route bleue Québec-Chaudière-Appalaches en enrichissant son réseau de points d'accès et de services tandis que la Route bleue pourrait contribuer à faire connaître la promenade chez les usagers du Sentier maritime du Saint-Laurent.

La CCNQ considère que les représentants de la Route bleue font partie d'un comité d'usagers qu'elle peut consulter au besoin (DQ2.1, p. 12). Elle reconnaît cependant ne pas les avoir consultés pour la phase 3 et s'être plutôt appuyée sur leurs interventions aux audiences du BAPE sur la phase 1 du projet (M. Philippe Plante, DT1, p. 107).

- ♦ *La commission d'enquête constate qu'il existe de petites grèves propices à l'accostage ou la mise à l'eau d'embarcations légères sur le littoral de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain. Elle note que pour plusieurs d'entre elles des aménagements n'ont pas été prévus et que l'enrochement représenterait un obstacle pour y accéder.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que par sa situation à mi-chemin entre le parc nautique de Cap-Rouge et la plage de la baie de Beauport, le secteur des anses Saint-Michel et au Foulon représente un endroit propice pour y développer un nouveau pôle nautique public du littoral fluvial de la ville de Québec et juge opportun d'y aménager des escaliers, rampes ou autres formes de voies d'accès permettant de franchir la barrière des enrochements pour atteindre les grèves du littoral de la promenade Samuel-De Champlain.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que pour permettre le développement d'activités nautiques publiques sur les rives de la promenade Samuel-De Champlain, il importe d'y prévoir un service de location de petites embarcations. Elle invite le promoteur à intégrer aux aménagements les infrastructures requises pour l'entreposage et l'entretien de ces embarcations.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête considère que la CCNQ devrait collaborer étroitement avec les responsables de la Route bleue Québec-Chaudière-Appalaches afin de développer et enrichir les ressources de la Route bleue sur le littoral de la capitale nationale. Les deux organisations ont en commun l'objectif de mettre le Saint-Laurent en valeur et de le rendre plus accessible.*

1. Sentier maritime du Saint-Laurent. *Objectifs* [en ligne (17 septembre 2013) : www.sentiermaritime.ca/index.asp?id=543].

La plage existante du secteur Famille

Les premières propositions

Le souhait de faire renaître une plage de baignade à l'anse au Foulon avait été exprimé par plusieurs participants aux consultations publiques tenues par le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches en 1995, puis inscrit comme un des projets prioritaires du *Plan d'action et de réhabilitation écologique* du fleuve Saint-Laurent dans le secteur Québec/Lévis en 1998 (DM22.1, p. 4). La même année, une étude de préfaisabilité commandée par le Comité ZIP examinait le potentiel d'ensablement d'une telle plage (DC1). Le site de la plage originelle étant occupé par les installations du Club de tennis et squash Montcalm ainsi que par celles du Yacht-Club de Québec, c'est surtout le rivage compris entre la marina et l'avancée Shell qui était alors ciblé.

Dans la première version de la promenade Samuel-De Champlain, la CCNQ reprenait le projet de plage pour en faire l'élément d'attraction de la station du Foulon. Elle le décrivait comme « une pièce maîtresse de la promenade Samuel-De Champlain qui permettra de redonner vie à tout ce secteur » (BAPE, mandat 220, PR1, p. 7). Il s'agissait alors de créer, par ensablement, une plage de 900 m de longueur entre le brise-lames de la marina et l'avancée Shell (figure 7 ; DD5). Il était aussi prévu qu'une fraction de cette plage soit occupée par un bassin de baignade de type piscine offrant un environnement contrôlé et plus sécuritaire que le fleuve. Il était aussi question de « re-profiler le plancher de l'anse » (BAPE, mandat 220, PR1, p. 7). L'aménagement proposé aurait entraîné la perturbation ou la destruction par empiètement d'habitats aquatiques et en particulier d'un marais à scirpe qui s'y est développé (BAPE, mandat 220, DA10, p. 2).

La proposition de la phase 3

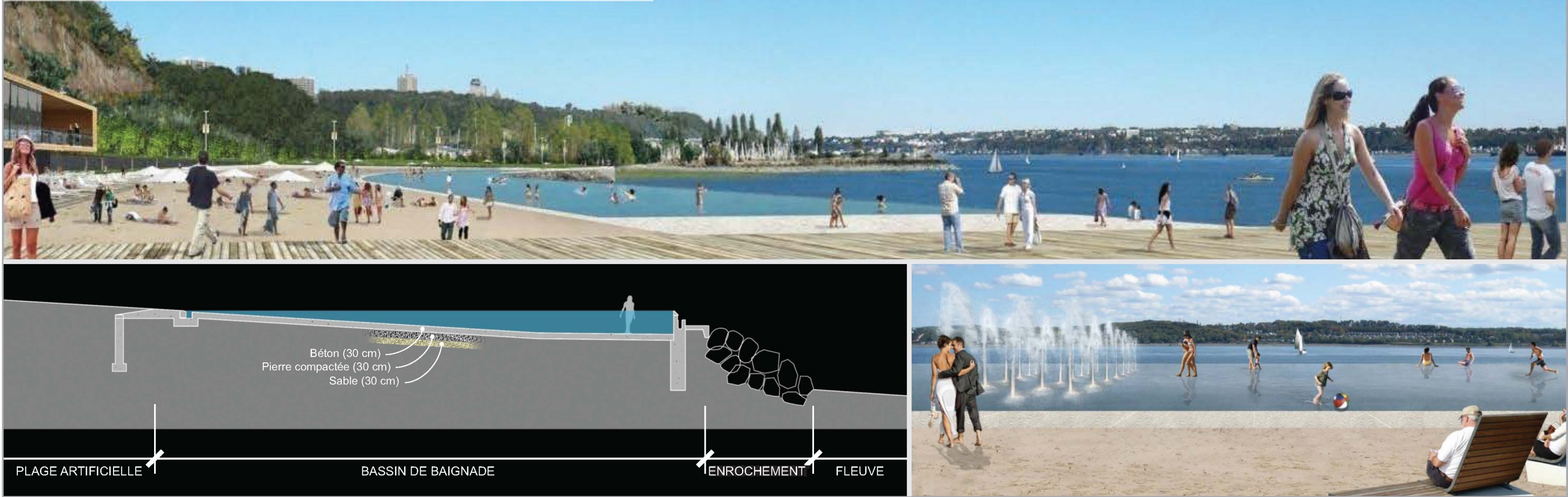
La prise en compte du marais et des habitats aquatiques a amené le promoteur à revoir le projet de plage. Dans le présent projet de la phase 3, la plage existante serait conservée telle quelle tandis que l'accent serait plutôt mis sur la construction d'une plage artificielle du côté de l'avancée Shell sur des terrains situés au-dessus de l'enrochement (figure 7).

La plage sableuse existante qui s'est formée entre le marais et les terrains de la marina a une largeur d'une cinquantaine de mètres à marée haute, tandis qu'à marée basse elle peut s'étendre jusqu'au brise-lames de la marina, sur plus de 250 m. Le seul aménagement proposé à cet endroit serait la construction d'un épi d'une trentaine de mètres de longueur entre la plage et le marais (DQ8.2, p. 3). Cette structure remplacerait la conduite en béton d'un émissaire d'égout et contribuerait à retenir le sable de la plage.

Figure 7 La plage du Foulon, réalité et propositions



Proposition d'aménagement du secteur Plage de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain en 2012-2013



Sources : adaptée de PR3.1, p. 137 ; DA1, p. 12 ; DA2, p. 7 ; DA4, p. 10 et 17 ; DD5, p. 2.

Il est aussi prévu de procéder périodiquement et au besoin à la recharge en sable de la plage afin d'en assurer la pérennité.

Pour le promoteur, la fonction première de cette plage intégrée au secteur Famille serait la détente. Invoquant les risques de noyade, les aléas des marées et des courants ainsi que la qualité inadéquate de l'eau, il ne la considère pas comme un lieu recommandable pour la baignade :

« La baignade n'est pas et ne sera pas autorisée dans le fleuve Saint-Laurent : une signalisation appropriée sera mise en place afin d'informer les usagers de la promenade de l'interdiction et des risques encourus s'ils la transgressent. [En conséquence], aucun suivi de la qualité de l'eau n'est prévu [...]. »
(PR5.1, p. 4)

Pour cette raison, il préfère proposer aux baigneurs une « plage virtuelle » de près de 400 m de long sans contact avec le fleuve et offrant les conditions contrôlées d'une piscine dans un décor créant l'illusion d'une continuité visuelle. (PR3.1, p. 8 et 136).

La qualité de l'eau

S'il est probable que les marées et les courants aient peu changé depuis l'époque de la plage du Foulon, il convient de rappeler que la détérioration de la qualité de l'eau a été la principale cause de sa fermeture. Or, la qualité de l'eau du fleuve s'est beaucoup améliorée dans la région de Québec pendant les dernières décennies (PR3.1, p. 38). Au cours de la dernière décennie, le suivi de la concentration en coliformes fécaux à l'anse au Foulon montrait « un très bon potentiel pour la baignade » (PR3.1, p. 38).

Une étude de la qualité bactériologique de sites potentiels de baignade dans le fleuve durant l'été 2009 a évalué cinq sites dans la région de Québec soit deux sur la rive sud et trois sur la rive nord¹. Le site de l'anse au Foulon était celui qui présentait le meilleur potentiel dans la région et le seul où le potentiel était qualifié de « très bon » (DB2, tableau 1, p. 6). Durant l'été 2009, la baignade y était considérée sécuritaire 80 % du temps. Plus récemment, à l'été 2012, la Ville de Québec a mené une campagne d'échantillonnage à l'anse au Foulon. Les résultats des analyses bactériologiques indiquent que l'eau de l'anse au Foulon était propice à la baignade lors de 34 des 46 journées, soit 74 % des jours d'échantillonnage (DB20, p. 13 à 15).

Entre les côtes de Sillery et Gilmour, une demi-douzaine d'émissaires d'égout contribuent à la détérioration de la qualité de l'eau du fleuve par de fréquents débordements d'eau usée en temps de pluie (DA12). La Ville de Québec évalue qu'il

1. Il s'agissait de la plage Garneau et de l'Anse-Tibbits, sur la rive sud, ainsi que de la plage Jacques-Cartier, de l'anse au Foulon et de la plage de la baie de Beauport, sur la rive nord.

se produit en moyenne de 50 à 60 débordements par été (M. Manuel Parent, DT1, p. 50). Pour répondre aux exigences du MDDEFP, la Ville compte profiter de la construction de la phase 3 de la promenade pour réaliser des travaux de réfection et de contrôle de ces émissaires. La plupart seraient désaffectés et démantelés ou déviés vers un réservoir de rétention qui serait construit sous le stationnement du secteur Famille (DB22). Au terme de ces travaux, la Ville prévoit réduire le nombre de débordements à trois par été (M. Manuel Parent, DT1, p. 50). Bien qu'elle soit convaincue que ces efforts de contrôle contribueraient à améliorer la qualité de l'eau de l'anse au Foulon, elle n'est pas en mesure de quantifier les gains résultants sur le potentiel de baignade du lieu (*ibid.*, p. 87).

Sa mise en valeur

L'enquête menée par le Comité ZIP de Québec sur les besoins en ce qui a trait aux usages et à l'accès au fleuve avait révélé que la baignade était, avec la promenade, une des deux activités à privilégier les plus demandées par les répondants (DC6, p. 23). Dans les constats exprimés dans le projet de *Plan vert, bleu, blanc* de la Ville de Québec, on souligne que si la population de Québec a accès à un grand nombre de piscines extérieures, la seule plage de baignade à sa disposition est celle de la base de plein air de Sainte-Foy aménagée dans un lac artificiel (DQ15.2, p. 49). Bien que, sur le fleuve Saint-Laurent, la population ait accès aux plages Jacques-Cartier et de la baie de Beauport, la baignade n'y est pas encore autorisée à cause de la variabilité de la qualité de l'eau. Rappelons qu'une des pistes d'action promues par la Ville dans le plan est « d'autoriser l'ouverture de lieux de baignade dans le fleuve dès que la qualité de l'eau le permettra » en accordant la priorité à la baie de Beauport et à l'anse au Foulon (DQ15.2, p. 50). Il convient également de rappeler que les efforts investis par les divers paliers de gouvernement dans l'assainissement des eaux du fleuve avaient pour principal objectif de permettre d'en recouvrer les usages, en particulier la baignade, l'usage le plus exigeant en matière de qualité de l'eau.

La Ville de Québec souligne que des groupes de citoyens continuent à faire pression pour que la baignade soit de nouveau possible dans le fleuve (DQ15.2, p. 49). De plus, les usagers du Corridor du Littoral peuvent constater que, même si la plage de sable existante à l'anse au Foulon est encore considérée inaccessible, elle est souvent fréquentée en été par des baigneurs qui contournent les obstacles portuaires et ferroviaires. Par ailleurs, la popularité de la plage de la baie de Beauport et l'affluence qu'on y observe démontrent qu'une plage où la baignade n'est pas autorisée exerce malgré tout un grand pouvoir d'attraction sur la population.

Aux yeux de la commission d'enquête, la petite plage de sable qui subsiste à l'anse au Foulon représente une ressource précieuse de la promenade et

vraisemblablement le premier attrait du littoral de la phase 3. Sa mise en valeur comme lieu de détente, d'accès physique à l'eau et éventuellement de baignade contribuerait directement à « Redonner le fleuve aux Québécois » tout en répondant à une demande récurrente de la population. En ce sens, il apparaît important d'en garantir la pérennité en s'assurant de protéger et de restaurer son ensablement comme le propose le promoteur. Ce lieu de contact direct avec le fleuve contigu à un marais intertidal offre aussi un grand potentiel de mise en valeur de l'estuaire fluvial du Saint-Laurent et de ses importantes marées d'eau douce qui atteignent leur amplitude maximale dans cette partie du fleuve. Ce serait aussi un endroit tout indiqué pour informer les promeneurs sur l'état de la qualité de l'eau et sur les fluctuations de la marée.

- ◆ *La commission d'enquête constate que l'aménagement d'une plage à l'anse au Foulon répond à une demande récurrente de la population et est inscrite dans des orientations et pistes d'action de la Ville de Québec.*
- ◆ *La commission d'enquête note que, bien que la qualité de l'eau du fleuve à l'anse au Foulon soit encore variable et pas toujours propice à la baignade, celle-ci s'est sensiblement améliorée. Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs évalue qu'elle présente un très bon potentiel pour la baignade. La commission constate que, selon les plus récents relevés, la qualité de l'eau estivale à l'anse au Foulon pourrait permettre la baignade de 70 % à 80 % du temps.*
- ◆ *La commission d'enquête constate que l'anse au Foulon reçoit les eaux usées d'une cinquantaine de débordements d'égout par été. Elle note que la Ville de Québec prévoit profiter de la réalisation de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain pour mener des travaux de contrôle qui devraient réduire substantiellement le nombre de débordements. La commission en conclut que ces travaux sont susceptibles, en y améliorant la qualité de l'eau, de rehausser le potentiel de baignade à l'anse au Foulon, qui est présentement caractérisé comme « très bon ».*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête estime que la mise en valeur de cette plage devrait constituer un élément vedette et un enjeu prioritaire de la phase 3 de la promenade en tant que lieu privilégié de détente, d'accès à l'eau et de baignade. Elle présente un bon potentiel pour la mise en valeur de l'estuaire du Saint-Laurent et pourrait aussi servir de baromètre de son assainissement.*
- ◆ **Avis** – *Afin de mieux informer les utilisateurs potentiels de la plage de l'anse au Foulon et de permettre de documenter l'assainissement du fleuve à cet endroit, la commission d'enquête est d'avis qu'un suivi estival en temps réel de la qualité de l'eau de baignade à l'anse au Foulon s'imposerait.*

Le marais

Un marais intertidal couvrant près de deux hectares a colonisé une partie de l'estran de l'anse Saint-Michel. Il se serait développé depuis le milieu des années 1960, profitant de la protection offerte par la construction des brise-lames de la marina (PR3.1, annexe 1, p. 26). Il est composé de deux zones écologiques distinctes. Près des trois quarts de ce marais, situé approximativement entre les élévations 0 et 1,5 m et submergé à chaque cycle de marée, sont constitués d'un marais inférieur dominé par des herbiers de scirpe d'Amérique. Le marais supérieur occupe une étroite bande de l'estran comprise entre l'élévation 1,5 m et l'enrochement. La végétation du marais supérieur, submergée moins longtemps et moins régulièrement, est beaucoup plus diversifiée (DA6 ; PR3.1, p. 47 à 50 et annexe 1, p. 17 à 24). Soumis à l'effet des marées, des courants, des vagues et des glaces, le marais intertidal est en constante évolution, sa forme et son étendue pouvant varier d'une année à l'autre (PR3.1, annexe 1, p. 19). C'est aussi un milieu propice au développement de plusieurs espèces de plantes rares ou à statut précaire et qui sert d'habitat à plusieurs espèces fauniques aquatiques et semi-aquatiques.

Ce marais, caractéristique de l'estuaire d'eau douce du Saint-Laurent¹, se trouve dans le tronçon du fleuve où les marées atteignent leur plus grande amplitude². De nombreux marais ont été détruits au cours des 19^e et 20^e siècles par l'artificialisation des rives et particulièrement le long du littoral de la ville de Québec, au moment de la construction des boulevards Champlain et Dufferin-Montmorency. La plupart des marais intertidaux qui subsistent se trouvent en aval de Québec, en grande partie sur la Côte-de-Beaupré. Pour Pêches et Océans Canada, le marais de l'anse Saint-Michel représente « le seul marais qui existe encore sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent entre les ponts de Québec et l'embouchure de la rivière Saint-Charles » (PR3.1, p. 8).

Les préoccupations exprimées par Pêches et Océans Canada quant à la conservation du marais de l'anse Saint-Michel ont amené le promoteur à modifier son projet à deux reprises. La version présentée dans l'avis de projet (PR1) prévoyait remblayer 53 % du marais. L'empiètement a ensuite été réduit à 39 %, puis à 20 % du marais, soit 3 931 m² sur une perte totale de 7 027 m² de milieu aquatique (PR3.1, p. 11 ; PR5.2.1, p. 15).

1. Aussi appelé « estuaire fluvial ». Plan d'action Saint-Laurent 2011-2026. *Le Saint-Laurent* [en ligne (17 septembre 2013) : http://planstlaurent.qc.ca/fr/le_saint_laurent.html].

2. Dans ce tronçon de près de 50 km de longueur, compris entre Saint-Augustin et Beaupré, l'amplitude des marées peut atteindre de 4 à 6 m.

Selon Pêches et Océans Canada, « les habitats touchés correspondent à des aires utilisées pour la fraie, l'alevinage, l'alimentation et la migration des espèces présentes, dont la perchaude, le doré jaune, l'achigan, le grand brochet, l'éperlan arc-en-ciel, l'anguille d'Amérique, le meunier rouge et plusieurs espèces de cyprinidés » (DA10, p. 2). C'est principalement le marais supérieur qui serait touché par le projet en perdant 67 % de sa superficie, soit 3 700 m² (PR3.2, p. 37). L'empiètement sur le marais résulterait d'une avancée de l'enrochement dans le fleuve. Cette avancée pourrait atteindre un maximum de près de 30 m le long du miroir d'eau (figure 8 ; DQ2.1.8, p. 9). Dans la partie la plus exiguë de la promenade, l'empiètement serait de l'ordre de 12 m à 18 m de largeur (DQ2.1.5 ; DQ2.4.1). Le promoteur affirme que ces empiètements sont « inévitables pour la viabilité du projet » et pour assurer la continuité de la promenade (PR3.2, p. 37 ; PR3.1, p. 11). À son avis, ces pertes d'habitat seraient induites par « des composantes essentielles du projet » et ne seraient pas réductibles « sans affecter irrémédiablement les objectifs et la fonctionnalité générale du projet » (DQ2.1.8, p. 21). Cependant, la figure 8 révèle qu'elles sont surtout attribuables au miroir d'eau et au bassin de baignade et que les empiètements pourraient être réduits si ces composantes étaient modifiées.

De plus, les coupes illustrant la portion la plus exiguë de la phase 3 de la promenade laissent voir que le promoteur a prévu de larges espaces vacants entre le boulevard, la piste multifonctionnelle, le sentier piétonnier et la rive (DQ2.1.5 ; DQ2.4.1). Par endroits, ils totalisent jusqu'à une quinzaine de mètres de large (figure 5). Or, l'exemple de la phase 1 avec le resserrement entre le boulevard et la rive observable au pied de la côte du Verger démontre que la continuité de la promenade n'exige pas autant d'espace. Il en va de même des aménagements du corridor du Littoral. Par ailleurs, puisque l'empiètement maximal sur le marais coïncide avec le miroir d'eau, il y a lieu de réévaluer si l'espace accordé à cet élément de la promenade, dont la fonction est surtout récréative et esthétique, justifie la perte d'une portion substantielle du marais supérieur.

Aux yeux de la commission d'enquête, il serait regrettable qu'un projet visant à valoriser le fleuve et son patrimoine exige le sacrifice, même partiel, d'une des richesses qu'elle doit mettre en valeur. L'Équipe de rétablissement de la flore menacée de l'estuaire d'eau douce du Saint-Laurent¹ insiste sur l'importance de préserver entièrement le marais de l'anse Saint-Michel en invoquant son intérêt pour

1. Cette équipe a été créée à la suite de l'adoption de la *Loi sur les espèces en péril*, au Canada, et de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*, au Québec. Elle a pour mission de favoriser le rétablissement des plantes en situation précaire dans l'estuaire fluvial du Saint-Laurent. Elle est formée de délégués d'agences et de ministères gouvernementaux, de représentants d'organismes de conservation et de scientifiques intéressés à la sauvegarde des espèces menacées (DM11.1).

la biodiversité du fleuve, sa rareté dans cette partie du fleuve et son intérêt pédagogique et écotouristique pour la promenade Samuel-De Champlain (DM11.1).

Il convient de rappeler que le littoral de la phase 1 de la promenade ne comprend pas de marais et que la CCNQ avait prévu en créer un :

L'espace dégagé par le déplacement du boulevard vers la falaise servira à aménager un milieu humide. Ce dernier sera construit de manière à recréer le type de milieu humide qui a été fortement perturbé dans la grande région de Québec, à savoir la partie supérieure des marais à scirpes. Le choix de ce type de milieu humide résulte d'une étude du littoral de la région de Québec [qui] avait mis en lumière [sa] disparition graduelle [...] dans la région de Québec depuis une cinquantaine d'années.

(BAPE, rapport 220, PR1, p. 5)

Ce marais d'environ 10 000 m² aurait été créé en excavant les remblais riverains. L'enrochement aurait été conservé comme barrière de protection contre les vagues et les glaces, mais des ouvertures y auraient été pratiquées pour laisser l'eau de la marée entrer librement (DD5 ; BAPE, rapport 220, PR3.1, p. 47 et annexe 2). La CCNQ y voyait alors un gain environnemental majeur :

Compte tenu de la relative rareté des marais de type supérieur dans le secteur du fleuve compris entre les ponts de Québec et l'île d'Orléans, l'aménagement du milieu humide proposé [...] constituera un important gain d'habitat pour les différentes espèces végétales et fauniques qui occupent et utilisent le littoral du Saint-Laurent. Considérant l'importante valeur accordée à ce type de milieu, il s'agit d'un impact positif d'importance majeure.

(BAPE, rapport 220, PR3.1, p. 72)

Ce projet de création d'un marais ne se concrétisa pas à la phase 1 en raison de problèmes liés à la contamination résiduelle du terrain et des coûts élevés de gestion des sols dans un contexte d'échéancier contraignant (BAPE, rapport 220, PR3.3, p. 2). Pour la commission d'enquête, la raison d'être d'un tel projet, tout comme l'importance accordée aux marais supérieurs, demeure aussi pertinente aujourd'hui qu'elle l'était lors de la conception de la phase 1. Reconstruire la partie supérieure d'un marais à scirpe aux dépens de remblais serait d'autant plus opportun si celui-ci était relié avec un marais existant qu'il permettrait d'agrandir et d'enrichir. En cas de déplacement du chemin de fer vers le boulevard ou la falaise, les terrains disponibles au fond de l'anse Saint-Michel pourraient offrir ce potentiel si les terrains riverains n'y étaient pas principalement consacrés à l'aménagement d'une plage artificielle et d'un miroir d'eau.

Figure 8 Composantes du projet sous la cote de récurrence 20 ans (5 m) pour les secteurs de la plage et du marais



- ♦ *La commission d'enquête constate que le marais intertidal de l'anse Saint-Michel est le seul existant le long du boulevard Champlain et un élément rare du littoral de la ville de Québec. Elle note que ce milieu présente un grand intérêt pour la promenade Samuel-De Champlain par sa biodiversité représentative de l'estuaire fluvial ainsi que par son potentiel pédagogique et écotouristique.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête n'est pas convaincue que la continuité de la promenade Samuel-De Champlain exige des empiètements dans le marais de l'anse Saint-Michel. Elle est d'avis que ces empiètements sont plutôt liés à des choix d'aménagement qu'il est possible de réviser sans compromettre les objectifs et la fonctionnalité de la promenade.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le marais de l'anse Saint-Michel représente une ressource précieuse pour la promenade Samuel-De Champlain dans son ensemble et un élément du patrimoine naturel du fleuve Saint-Laurent qu'il importe de protéger et de mettre en valeur. Pour cette raison, elle estime que les choix et les priorités d'aménagement de la promenade devraient être revus de manière à éviter en priorité les empiètements de la promenade sur celui-ci et à assurer la protection de sa partie supérieure.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis qu'il est pertinent d'étudier la faisabilité de transposer au fond de l'anse Saint-Michel le projet de création d'un marais supérieur qu'elle avait développé pour la phase 1 de la promenade Samuel-De Champlain afin de prolonger et d'enrichir le marais intertidal existant.*

Des pistes de solution pour l'accès physique

Le quai Frontenac – un quai à ranimer

Avec le quai des Cageux, le quai Frontenac, construit en 1847, représente le dernier vestige¹ des nombreux quais qui, depuis le 19^e siècle, ont ponctué tout le littoral de Québec, de Sillery et de Sainte-Foy (DC1, p. 10). Contrairement au quai des Cageux, le quai Frontenac a été pratiquement fossilisé. Il ne peut plus remplir sa fonction première de quai à cause de la barrière d'enrochements qui le ceinture. Celle-ci interdit tout accostage de bateaux en plus de représenter un obstacle pour les pêcheurs qui continuent à fréquenter ce quai.

La CCNQ considère le quai Frontenac comme un élément marquant du paysage présentant un intérêt visuel et historique (PR3.1, p. 25 et 79). Avec le projet de la phase 3, elle propose de lui donner une vocation de lieu de promenade (PR3.1,

1. Il importe de mentionner également la présence de fondations d'un complexe de quai et de blocs d'amarrage qui sont facilement visibles à marée basse à environ 340 m en aval du quai des Cageux.

p. 135). Aucun aménagement n'a été prévu pour permettre aux promeneurs ou aux pêcheurs de s'approcher de l'eau.

Bien que des participants auraient souhaité faire du quai Frontenac un point de desserte pour une éventuelle navette fluviale, l'idée de dégager une partie du quai pour la restaurer n'a pas été considérée parce que jugée trop coûteuse. Pour reconstituer le bout du quai, le promoteur évoque un coût de 3 à 4 M\$ (M. Jacques Desjardins, DT2, p. 90 et 91). Il reconnaît cependant qu'il s'agit là d'une évaluation sommaire et qu'aucune étude de faisabilité n'a été menée (DQ8.1, p. 1 et 2).

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que dans un projet conçu pour redonner un accès au fleuve, un quai représente un lieu stratégique et un élément marquant de la relation de la population avec le fleuve, et qu'il devrait constituer un instrument privilégié d'accès à l'eau. Dans cet esprit, elle considère qu'il est primordial d'évaluer des scénarios de restauration, en tout ou en partie, du quai Frontenac afin de le dégager de ses enrochements et lui restituer une véritable fonction de quai. De plus, elle est d'avis que sa restauration devrait être considérée comme un des investissements prioritaires du projet.*

Les avancées – des lieux privilégiés d'accès au fleuve

Avec le quai Frontenac, l'avancée Shell et le brise-lames de la marina sont les seules structures de la phase 3 qui s'éloignent du rivage et s'avancent dans des eaux plus profondes. Le projet de la phase 3 propose de les mettre en valeur comme lieux de promenade offrant un contact uniquement visuel avec le fleuve. Comme pour l'essentiel des aménagements de la phase 1, l'enrochement constitue encore une barrière restreignant les contacts physiques du promeneur avec le fleuve. Aux yeux de la commission d'enquête, ces trois avancées représentent des lieux privilégiés pour développer des contacts plus directs avec le fleuve.

Comme mentionné au sujet des petites embarcations, l'aménagement d'escaliers ou de pentes douces à même les enrochements est une solution technique qui pourrait être mise en place, non seulement vis-à-vis des grèves, mais aussi à l'extrémité ou le long des avancées pour faciliter un contact rapproché avec l'eau. L'escalier du quai des Hommes sur les rives de la phase 1 de la promenade en est un bon exemple (DA1, p. 58). Il existe également une autre approche qui n'a pas encore été exploitée sur la promenade Samuel-De Champlain : l'usage de quais flottants saisonniers reliés à la rive par une rampe mobile tel qu'il avait été proposé par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune en 2006.

Le recours aux quais ou plateformes flottantes est d'usage courant dans les marinas et parcs nautiques. Ils peuvent prendre différentes tailles et formes et se composer de

différents matériaux. Sous notre climat, beaucoup sont d'usage saisonnier, mis à l'eau au printemps et retirés à l'automne avant la prise des glaces. Bien que nombreux dans les bassins abrités de marinas, on en trouve également dans des eaux plus ouvertes du fleuve tel qu'aux embouchures des rivières Cap-Rouge et Chaudière ainsi qu'à la plage de la baie de Beauport.

Dans le cas de la promenade Samuel-De Champlain, l'avantage de ces structures flottantes serait de permettre, au-delà des enrochements, un contact rapproché avec le fleuve propice autant à la détente et à l'observation, qu'à la pêche ou à l'accostage de petites embarcations. Qu'elles jouxtent ou prolongent les avancées, elles permettraient d'en faire de véritables portes sur le fleuve en maximisant leur potentiel d'accès à l'eau et en enrichissant du même coup la promenade.

- ♦ *La commission d'enquête constate que le projet de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain prévoit mettre en valeur les trois avancées existantes dans le fleuve comme lieux de promenade offrant un accès visuel au fleuve, mais qu'aucun accès physique direct n'y est proposé. Elle note que le long de ces structures, les enrochements demeurent le principal obstacle pour accéder à l'eau.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que les avancées existantes sur le littoral de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain, soit le quai Frontenac, l'avancée Shell et le brise-lames du Yacht-Club de Québec, constituent des emplacements stratégiques propices au développement non seulement d'accès visuels au fleuve, mais également d'accès physiques et d'usages variés au contact de l'eau.*
- ♦ **Avis** – *Afin de maximiser le potentiel d'accès au fleuve des avancées existantes sur le littoral de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain, la commission d'enquête est d'avis qu'il serait opportun d'y intégrer des escaliers et d'avoir recours à des plateformes ou quais flottants accessibles par des rampes mobiles. La diversification résultante des accès et des usages de contact avec l'eau rehausserait la fonctionnalité de la promenade.*

Les terrains littoraux

La présente section aborde les principales fonctions attribuées aux terrains de la promenade, notamment le bassin de baignade et le miroir d'eau ainsi que les stationnements des secteurs Sillery, Plage et Famille au regard de l'objectif principal du projet, celui de « Redonner le fleuve aux Québécois ». Le but est d'évaluer dans quelle mesure leur potentiel ainsi que les ressources qui seraient investies desserviraient l'accès au littoral et les usages directs du fleuve.

Les terrains publics disponibles pour recevoir les aménagements de la phase 3 de la promenade Samuel De-Champlain forment une bande littorale continue localisée en bas de la falaise de Sillery, enclavée entre celle-ci et le fleuve et parcourue sur toute sa longueur par le boulevard et l'antenne ferroviaire Champlain. Deux rétrécissements de la bande terrestre séparent les secteurs d'aménagement : le premier est situé près du quai Frontenac et le second près du marais (figure 3).

Le bassin de baignade et le miroir d'eau

Afin « d'offrir une gamme de facilités qui permettront au citoyen de se réapproprier le fleuve », la CCNQ propose d'aménager, au cœur de l'anse Saint-Michel, un plan d'eau bordé d'une vaste étendue de sable (PR3.1, p. 136 et 150). Il serait construit sur une terrasse au-dessus de l'enrochement et offrirait un environnement contrôlé semblable à celui des piscines publiques dans lequel les baigneurs seraient à l'abri des marées, des courants et des vagues. Un système à débordement créant une continuité visuelle avec le fleuve donnerait aux baigneurs l'illusion de s'y baigner. Afin d'assurer la sécurité du public et de se conformer à la réglementation en vigueur¹, le bassin de baignade serait clôturé (DQ18.1, p. 2).

Constituant le principal aménagement du secteur Plage et de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain, le plan d'eau serait composé d'un miroir d'eau et d'un bassin de baignade plus profond (DA2). Il occuperait, dépendances² comprises, une superficie d'environ 20 000 m² (DA9 ; DA15). Le bassin de baignade d'une dimension de 60 m sur 25 m, couvrirait 1 500 m², une aire légèrement supérieure à celle d'une piscine olympique. Sa profondeur augmenterait en direction du fleuve pour atteindre 1,20 m.

D'une longueur de plus de 300 m, le miroir d'eau couvrirait une superficie de 4 600 m². D'une profondeur de 5 cm, sa largeur varierait de 6 à 25 m. Le plan d'eau reposerait sur une dalle en béton de 30 cm et serait supporté par des colonnes en béton ancrées dans le roc. Construit à une élévation 5,7 m derrière l'enrochement qui borde le fleuve, sa structure serait conçue de manière à résister à l'action des vagues et des glaces qui atteignent une élévation de 4,8 m (PR3.1, p. 137 ; DA2 ; M. Jacques Desjardins, DT1, p. 109). Par ailleurs, deux systèmes mécaniques indépendants filtreraient l'eau du bassin de baignade et du miroir d'eau. Un système de chauffage permettrait également de chauffer le bassin de baignade. Pour leur part, le miroir d'eau et la plage artificielle

-
1. *Règlement sur la sécurité dans les bains publics, Loi sur le bâtiment* (chapitre B-1.1, a. 185, par. 38) [en ligne (13 septembre 2013) : www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=/B_1_1/B1_1R11.HTM].
 2. Soit la plage artificielle, le pavillon et les surfaces gazonnées attenantes.

seraient utilisés respectivement 5 et 6 mois par année. Avant la saison hivernale, le plan d'eau serait vidé laissant à nu la dalle de béton (PR3.1, p. 150 et 151).

La commission d'enquête rappelle que tel qu'il est planifié dans le projet de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain, l'aménagement du bassin de baignade et du miroir d'eau entraînerait une destruction partielle du marais de l'anse Saint-Michel.

Le *Plan d'action de développement durable 2008-2013* de la CCNQ fixe l'objectif de maintenir l'intégrité écologique dans ses parcs et espaces verts ainsi que de préserver et mettre en valeur les richesses patrimoniales qui lui sont confiées (DA3, p. 9). À ce sujet, le MDDEFP utilise une définition de l'intégrité écologique provenant de la Commission sur l'intégrité des parcs nationaux du Canada :

C'est l'état d'un écosystème jugé caractéristique de la région naturelle dont il fait partie, plus précisément par la composition et l'abondance des espèces indigènes et des communautés biologiques ainsi que par le rythme des changements et le maintien des processus écologiques qui les soutiennent. Les écosystèmes sont dits « intègres » lorsque leurs composantes indigènes abiotiques et biotiques (plantes, animaux et autres organismes) et leurs processus (tels que la croissance et la reproduction) ou le déroulement des cycles biogéologiques et naturels sont intacts.

(MDDEFP, 2012, p. 14)

Ainsi, la décontamination des terrains sous l'emprise de la voie ferrée déplacée, le nettoyage et la restauration des rives de la plage naturelle près de la marina ainsi que l'intégration d'ouvrages de contrôle de débordement des eaux domestiques dans le fleuve sont autant d'actions concrètes du projet qui s'inscriraient dans l'atteinte de l'objectif que s'est fixé la CCNQ de maintenir l'intégrité écologique de ses parcs. Même si le projet s'insère dans un milieu fortement anthropisé, le secteur de l'anse Saint-Michel serait le seul secteur, phases 1 et 3 confondues, qui présenterait à l'heure actuelle un caractère naturel.

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête constate que l'aménagement, à l'anse Saint-Michel, d'un bassin de baignade et d'un miroir d'eau constitués de plusieurs milliers de mètres cubes de béton et de matériaux minéraux contribuerait à artificialiser le milieu riverain et qu'il ne concourrait pas au maintien ou à la restauration de l'intégrité écologique de celui-ci.*

Afin d'accorder une protection adéquate et minimale aux rives, au littoral et aux plaines inondables, milieux essentiels à la survie des composantes écologiques et biologiques des cours d'eau et des plans d'eau, le gouvernement du Québec s'est doté, en 1987, d'une *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines*

inondables (R.L.R.Q., c. Q-2, r. 35). L'article 2.2 *Rives* prescrit la protection d'une largeur de 10 m de rive lorsque la pente est inférieure à 30 % ou lorsqu'elle est supérieure et présente un talus de moins de 5 m de hauteur. Il fixe à 15 m la largeur de la rive à protéger lorsque la pente est continue et supérieure à 30 % ou lorsqu'elle est supérieure à 30 m et présente un talus de plus de 5 m de hauteur. Néanmoins, l'article 3.2 *Mesures relatives aux rives* précise :

Sur la rive, sont en principe interdits toutes les constructions, tous les ouvrages et tous les travaux. Peuvent toutefois être permis les constructions, les ouvrages et les travaux suivants, si leur réalisation n'est pas incompatible avec d'autres mesures de protection préconisées pour les plaines inondables :

[...] b) Les constructions, les ouvrages et les travaux à des fins municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public, y compris leur entretien, leur réparation et leur démolition, s'ils sont assujettis à l'obtention d'une autorisation en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (chapitre Q-2).

Dans la zone de la promenade, la ligne naturelle des hautes eaux à récurrence de 2 ans est à l'élévation géodésique 4,3 m (PR3.1, p. 118). Elle se situerait dans la partie supérieure de l'enrochement dont la crête atteindrait 4,5 à 5,0 m (*ibid.*, p. 117). L'aménagement du bassin de baignade et du miroir d'eau s'implanterait immédiatement derrière la ligne d'enrochement. Il empièterait de ce fait sur la bande riveraine protégée.

Même si l'article 3.2, *Mesures relatives aux rives*, permet certaines exceptions, la construction d'un ouvrage sur la bande riveraine protégée irait à l'encontre de l'esprit de la politique. Pourtant, la CCNQ souligne qu'en matière d'aménagement, elle « [...] entend toujours intervenir sur le territoire de manière exemplaire, dans le respect des principes de développement durable qu'elle s'est donnés » (PR3.1, p. 1). Ainsi, son *Plan d'action de développement durable 2008-2013* fixe les objectifs de « favoriser l'adoption de pratiques écoresponsables dans [...] les activités d'entretien et d'exploitation de ses parcs » et de « poursuivre son rôle-conseil en matière de développement durable » (DA3, p. 7 et 8). À ce titre, la commission d'enquête considère que, la CCNQ, en tant qu'institution gouvernementale responsable, devrait faire preuve d'exemplarité dans le choix et la mise en œuvre des aménagements du projet en évitant d'empiéter sur la bande riveraine, d'autant plus que l'objectif du projet est de valoriser le fleuve pour le redonner aux Québécois.

- ♦ *La commission d'enquête constate que l'aménagement du bassin de baignade et du miroir d'eau ne respecte pas l'esprit de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.*

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis qu'en tant qu'institution gouvernementale responsable, la Commission de la capitale nationale du Québec, dans un projet visant à mettre en valeur le fleuve, devrait faire preuve d'exemplarité dans le respect des politiques établies par le gouvernement du Québec et éviter, même si elle pouvait en être exemptée, que les aménagements dont elle a la responsabilité n'entraînent des empiètements sur les bandes riveraines.*

La plage existante dans le secteur Famille constitue, avec celles de la baie de Beauport et de la plage Jacques-Cartier, les seules fenêtres sur le territoire de la ville de Québec permettant un accès physique au fleuve et la pratique d'activités au contact de l'eau. L'aménagement d'un bassin de baignade et d'un miroir d'eau qui donnerait l'illusion de se baigner dans le fleuve à défaut de le permettre réellement ferait abstraction de cette plage à proximité, alors que celle-ci offre déjà un très bon potentiel et un large éventail d'usages possibles liés à l'eau, dont la baignade. Cet aménagement s'inscrirait également à contre-courant de la tendance actuelle d'amélioration continue de la qualité du fleuve et de la réappropriation de ses usages en cours dans la région et tient pour acquis que la qualité de l'eau demeurerait, pour longtemps encore, impropre à la baignade.

- ♦ *La commission d'enquête constate que l'aménagement d'un bassin de baignade et d'un miroir d'eau dans l'anse Saint-Michel ferait abstraction de la présence à proximité de la plage du secteur Famille, laquelle offre déjà un très bon potentiel de baignade. Cet aménagement s'inscrirait à contre-courant de la tendance à l'amélioration de la qualité de l'eau du fleuve Saint-Laurent observée dans le secteur du projet.*

La ville de Québec compte 44 piscines et pataugeoires extérieures, 46 jeux d'eau et 20 piscines intérieures réparties sur son territoire¹ offrant la possibilité aux citoyens de jouir des plaisirs de la baignade. De ce nombre, au moins 5 piscines extérieures, 2 pataugeoires et un jeu d'eau sont situés à une distance routière inférieure à 5 km de l'anse Saint-Michel². Le bassin et le miroir d'eau prévus dans le projet offriraient des services et des environnements contrôlés similaires à ceux offerts par les piscines municipales. Même si cet aménagement permettait de contempler le fleuve tout en se baignant ou en jouant dans l'eau, la continuité visuelle sur le fleuve serait partiellement affectée par la présence de la clôture nécessaire à assurer la sécurité du bassin de baignade hors des heures d'ouverture. D'ailleurs, la piscine extérieure et la pataugeoire situées dans le parc Notre-Dame-de-la-Garde, en bordure du boulevard Champlain, à environ 3,7 km en aval de l'anse Saint-Michel, offrent également une vue sur le fleuve dans des conditions similaires. Par ailleurs, de

1 [En ligne (13 septembre 2013) : www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/loisirs_sports/piscines_exterieures.aspx].

2 Carte interactive du site Internet de la Ville de Québec [en ligne (13 septembre 2013) : <http://carte.ville.quebec.qc.ca/carteinteractive/>].

nombreuses piscines municipales permettent aux baigneurs de nager dans des profondeurs supérieures à 1,20 m et d'entrer dans l'eau à partir de plateformes, de tremplins et de glissoires installés au bord, ce que n'offriraient pas le bassin de baignade et le miroir d'eau prévus dans le projet. Enfin, en raison de la barrière physique que représente la falaise pour la majorité des résidents qui vivent en haute-ville, ces infrastructures de proximité sont plus accessibles en transport actif (marche, vélo, etc.) qu'un plan d'eau qui serait situé à l'anse Saint-Michel, en bas de la falaise.

- ♦ *La commission d'enquête constate que les infrastructures de baignade existantes à proximité de l'anse Saint-Michel et à la grandeur de la ville de Québec fournissent des services similaires à ceux qu'offriraient le bassin de baignade et le miroir d'eau prévus dans le cadre du projet de phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain.*

Par ailleurs, en se basant sur un historique d'ensoleillement établi sur une durée de 30 ans, l'évaluation du potentiel d'utilisation de la plage élaborée par le promoteur montre que sur une période de 120 jours s'échelonnant du 15 mai au 15 septembre, le secteur plage serait ensoleillé environ 85 jours (DA15). Cependant, cette évaluation ne tient pas compte des aléas climatiques comme le vent ou les épisodes de pluie ni l'ombre portée du promontoire (DQ2.1, p. 13). La CCNQ prévoit des périodes d'utilisation du bassin d'eau de 70 à 76 jours, soit de la Saint-Jean à la fête du Travail, ce qui représente 20 % de l'année. Pour leur part, le miroir d'eau et la plage seraient fonctionnels respectivement cinq et six mois (PR3.1, p. 150).

Au regard du peu de temps pendant lequel ces installations seraient utilisées durant l'année, la commission d'enquête juge que les montants dépensés apporteraient peu à la concrétisation de l'objectif principal du projet, celui de redonner un accès non seulement visuel, mais aussi physique au fleuve.

Sur un coût global du secteur Plage évalué à 27 M\$, près de 7 M\$ seraient consacrés au bassin de baignade, au miroir d'eau et aux systèmes de filtration (M. Réal Lestage, DT1, p. 77 ; DA5). Questionnée par la commission d'enquête pour obtenir plus de détails, la CCNQ s'est limitée à rappeler le coût global des travaux du secteur (DQ12.1, p. 7 et 8). Il appert que le coût cumulé du bassin de baignade, du miroir d'eau, de la plage artificielle, du pavillon des baigneurs ainsi que l'ensemble des éléments associés représenteraient une proportion importante des 27 M\$ estimés pour le secteur (DA5).

- ♦ *La commission d'enquête constate qu'au regard de l'utilisation du bassin de baignade, du miroir d'eau et de leurs aménagements connexes indissociables, tels que la plage artificielle et le pavillon des baigneurs, sur une courte période de l'année, les montants qui seraient dépensés pour leur construction apporteraient peu à la concrétisation de l'objectif principal du projet, celui de redonner un accès visuel, mais aussi physique au fleuve.*

- ♦ **Avis** – Dans un souci d'optimiser les apports économiques, sociaux et environnementaux du projet de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain, la commission d'enquête estime qu'il faut remettre en question le concept du bassin de baignade et du miroir d'eau à l'anse Saint-Michel au profit d'un aménagement qui répondrait mieux à l'objectif principal du projet de redonner un accès visuel et physique au fleuve.

Les stationnements

Le stationnement du secteur Sillery

La totalité des terrains du secteur sont situés du côté de la falaise et ne permettent pas un accès physique au fleuve. Néanmoins, ceux localisés du côté du fleuve présentent plus d'intérêt pour un accès visuel. À court terme, la CCNQ prévoit aménager 145 places de stationnement du côté du fleuve, puis 205 places du côté de la falaise ultérieurement si le besoin se faisait sentir (figure 3).

Si la CCNQ accordait la priorité à l'aménagement du côté de la falaise, elle aurait toute la latitude d'affecter le terrain situé plus près du fleuve à d'autres fins, y compris celle d'établir la continuité des aménagements de la phase 1. Par ailleurs, accorder la priorité à l'aménagement de la partie la plus proche de la traverse piétonne prévue au projet laisserait libre celle bordant la côte de Sillery et qui offre un meilleur potentiel pour des usages autres que du stationnement.

- ♦ *La commission d'enquête constate que, bien qu'ils ne permettent pas d'accès physique au fleuve en raison de la barrière que constitue le boulevard, les terrains situés du côté du fleuve dans le secteur Sillery offrent plus d'intérêt pour l'accès visuel au fleuve que ceux situés près de la falaise.*
- ♦ **Avis** – La commission d'enquête est d'avis qu'après avoir réévalué les besoins en stationnement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain, il faudrait privilégier l'aménagement des stationnements près de la falaise en accordant la priorité à la partie la plus proche de la traverse piétonne projetée.

Le stationnement de l'avancée Shell

Dans le but de desservir le secteur Plage, la CCNQ envisage d'aménager 75 places de stationnement ainsi qu'une zone de débarcadère pour les transports collectifs sur environ la moitié de la superficie de l'avancée Shell. En raison de sa position saillante en balcon sur le fleuve, nonobstant son enrochement important, cet emplacement constitue, avec le quai Frontenac, un des rares terrains de la promenade offrant un potentiel d'accès au fleuve.

L'aménagement d'une aire de stationnement sur près de la moitié de sa superficie qui limiterait l'accès au fleuve, notamment sur un de ses trois côtés, s'inscrirait à contre-courant de l'objectif premier du projet de « Redonner le fleuve aux Québécois ». Il ne constituerait pas le meilleur moyen de mettre en valeur les possibilités qu'offre ce terrain pour l'installation d'accès permettant la pratique d'activités récréatives de contact avec l'eau telles que la pêche ou la mise à l'eau d'embarcations légères, et restreindrait son potentiel d'observation et d'interprétation du fleuve.

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis qu'il serait souhaitable que la Commission de la capitale nationale du Québec reconsidère l'utilisation de l'avancée Shell pour l'orienter davantage vers des aménagements favorisant l'observation et l'interprétation du fleuve ainsi que la pratique d'activités de contact avec l'eau.*

Le stationnement du secteur Famille

Dans ce secteur, la CCNQ propose d'aménager 175 places de stationnement et une zone de débarcadère pour transports collectifs qui seraient construites au-dessus du réservoir de rétention des eaux usées prévu en arrière de la marina de Sillery. Par sa position, cet emplacement offre un potentiel limité d'accès visuel au fleuve et n'offre aucune possibilité d'accès direct à celui-ci. La proximité avec les aménagements du secteur et de la plage existante offriraient un accès facile aux usagers du secteur Famille.

- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête juge opportun que la Commission de la capitale nationale utilise le terrain situé au-dessus du réservoir de rétention des eaux usées prévu dans le projet de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain pour y aménager des stationnements à proximité du pôle d'attraction que représenterait le secteur Famille et de la plage existante.*

L'éclairage

Pour illuminer le tronçon de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain, la CCNQ compte reconduire le même type d'éclairage que celui utilisé pour la phase 1. Ainsi, le boulevard serait éclairé par des lampadaires au sodium haute pression à optique défilée de type « cutoff » de 12 m de haut implantés tous les 54 m sur le terre-plein au centre du boulevard (PR3.1, p. 143 ; DA21.2). Pour leur part, les intersections situées aux bas des côtes de Sillery et Gilmour ainsi que le sentier piétonnier seraient illuminés par des lampadaires à halogénure métallique de type « chandelles » de 8,5 m et 4,5 m de hauteur respectivement et espacés de 36 m dans le sentier piétonnier. Des bollards d'environ 1 m installés tous les 36 m ou aux 18 m sur la partie la plus animée éclaireraient également les parties piétonnes de la promenade. Afin de créer un sentiment de sécurité sur la plage aménagée, cinq mâts

d'éclairage y projetteraient de la lumière sous forme de vagues. Enfin, un éclairage d'ambiance rehausserait les plans verticaux tels que les falaises, les murets, les vitrines, les pavillons, etc., marquerait les déambulations, distinguerait les jetées et la plage aménagée et créerait une animation à proximité du marais (M. Réal Lestage, DT3, p. 14 à 18).

À ce sujet, le *Guide technique et réglementaire sur l'éclairage extérieur* et le *Guide pratique de l'éclairage* rédigés par l'ASTROLab du Mont-Mégantic¹ ont pour objectifs la lutte contre la pollution lumineuse, la sauvegarde du ciel étoilé et l'amélioration de l'efficacité énergétique (ASTROLab du Mont-Mégantic, 2006 et 2008). Ils définissent la pollution lumineuse comme une utilisation inadéquate de l'éclairage nocturne qui menace l'observation des étoiles et les recherches en astronomie, porte préjudice à l'observation de la nature, affecte l'équilibre des écosystèmes et occasionne des pertes d'énergie considérables². Les éclairages mal conçus, mal orientés ou utilisés à l'excès sont à l'origine du voilement des étoiles, causent de l'éblouissement et produisent de la lumière intrusive (ASTROLab du Mont-Mégantic, 2006, p. 6 à 8).

Le guide propose la mise en œuvre de normes sur les types d'équipement requis, sur la quantité de lumière ainsi que sur les heures d'opération. Celui-ci mentionne :

Il est de l'intention de ces normes d'encourager le recours à l'éclairage extérieur non polluant en réglementant les longueurs d'ondes émises par les sources lumineuses, la proportion de lumière émise vers le ciel ainsi que la quantité de lumière permise en fonction de l'activité. Le tout, sans diminuer la sécurité et la productivité.

(*Ibid.*, p. 12)

Que ce soit dans le cadre de la phase 1 ou dans celui de la présente phase de la promenade, la CCNQ a adopté diverses mesures pour lutter contre la pollution lumineuse. Ainsi, lors de la première phase, elle a développé et fait homologuer, par le MTQ, un luminaire pour l'éclairage du boulevard dont la source lumineuse n'est que peu perceptible et dont l'éclairage serait corrigé lors de la phase 3. Elle compte aussi réduire la luminance³ des lampadaires de type « chandelle » aux intersections en modifiant leurs diffuseurs pour régler un problème d'éblouissement constaté sur le

1. [En ligne (23 août 2013) : www.astrolab-parc-national-mont-megantic.org/files/ssparagraph/f335491902/guide_technique_et_reglementaire_revision_2006.pdf].
2. On estime à 1 milliard de dollars l'énergie lumineuse perdue vers le ciel annuellement en Amérique du Nord. Souffrant de suréclairage à l'instar de Montréal, la Ville de Calgary prévoit réaliser des économies d'environ 2 millions de dollars annuellement grâce à son programme de conversion de l'éclairage public, soit 20 millions de kWh/an (ASTROLab du Mont-Mégantic, 2006, p. 9 et 10).
3. « Luminance : Quotient de l'intensité lumineuse d'une surface par l'aire apparente de cette surface pour un observateur lointain (exprimé en candela par mètre carré) » (*Le Petit Robert*, 2012).

tronçon de la phase 1 (DQ8.1, p. 6). Néanmoins, le concepteur du projet a mentionné en audience :

On va poursuivre avec un peu le même principe qu'on a développé en phase 1 [...]. On maintient cependant [...] la tête incandescente des chandelles qui ne va pas tout à fait dans l'esprit du principe. Vous savez, un principe, c'est une question d'équilibre. Parce qu'on veut quand même contrebalancer un peu l'effet de trou noir que représente actuellement le secteur de la promenade quand ce n'est pas éclairé.

(M. Réal Lestage, DT3, p. 14)

Certains éclairages d'ambiance diffuseraient de la lumière de bas en haut et seraient susceptibles d'augmenter le flux lumineux dirigé vers le ciel (DA21.2, p. 1).

Au-delà de la promenade Samuel-De Champlain, la CCNQ intervient en matière d'éclairage extérieur à la grandeur du territoire de la ville de Québec, dans un environnement urbain déjà suréclairé. La Commission d'enquête considère qu'elle devrait veiller à ce que les aménagements dont elle a la responsabilité ne contribuent pas à l'accroissement de la pollution lumineuse et à l'éblouissement déjà présents et qu'elle fasse preuve d'exemplarité en ce domaine.

- ◆ *La commission d'enquête note les efforts consentis par la Commission de la capitale nationale pour réduire la pollution lumineuse qui serait générée par les luminaires de la promenade Samuel-De Champlain.*
- ◆ *Bien que la CCNQ souhaite corriger les luminaires de type « chandelle » pour atténuer les effets d'éblouissement qu'ils sont susceptibles de générer, ceux-ci seraient susceptibles d'émettre de la lumière au-dessus de la ligne d'horizon en direction du ciel, nuisant ainsi à l'observation des étoiles et gaspillant de l'énergie.*
- ◆ **Avis** – *Afin d'éviter le voilement des étoiles pour les usagers de la promenade Samuel-De Champlain, la commission d'enquête est d'avis que l'ensemble des luminaires qui seraient installés dans le cadre du projet de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain devraient être conçus et orientés de manière à ce que la source lumineuse ne soit pas visible et à éliminer toute propagation de lumière au-dessus de la ligne d'horizon.*
- ◆ **Avis** – *La Commission d'enquête est d'avis que les luminaires de type « chandelle » installés dans le cadre de la phase 1 de la promenade Samuel-De Champlain doivent être modifiés de manière à éviter l'éblouissement et la diffusion de lumière vers le ciel.*

La mise en valeur du patrimoine

Que ce soit comme voie de communication et de commerce pour les populations autochtones et les colons de la Nouvelle-France, comme source d'approvisionnement en eau, source nourricière, ou comme objet de contemplation (paysage identitaire), le fleuve Saint-Laurent joue depuis des temps immémoriaux un rôle prépondérant dans l'histoire, l'économie et la mémoire collective. De plus, le littoral du projet présente la particularité d'être en zone de marées en eau douce, caractéristique qu'on ne retrouve qu'à de rares endroits dans le monde¹. Dans la zone située entre Saint-Augustin-de-Desmaures et la pointe de l'île d'Orléans, les marées excèdent 3,9 m et peuvent atteindre 6 m en période d'extrêmes hautes marées.

L'aire du projet de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain conserve les traces de l'occupation préhistorique amérindienne, de l'implantation française du 17^e siècle, du commerce du bois et des chantiers navals du 19^e siècle ainsi que celle de la période « industrielle » du 20^e siècle (DQ2.1.1, p. 34 et 35).

L'étude réalisée par la CCNQ mentionne qu'un potentiel archéologique préhistorique et historique existe dans la zone d'étude. Afin de récolter des données archéologiques, elle recommande de procéder à un inventaire avant le début des travaux d'aménagement et d'assurer une surveillance une fois ceux-ci entamés. (DQ2.1.1, p. 60). À ce sujet, la Commission de la capitale nationale prévoit réaliser un inventaire archéologique au courant de l'été 2013 (M. Philippe Plante, DT1, p. 100).

La CCNQ reconnaît que « la zone d'étude revêt un caractère historique et archéologique, notamment par la création, en 1964, de l'arrondissement historique de Sillery » (PR3.1, p. 88). Une partie des aménagements de la phase 3 se situeraient à l'intérieur de cet arrondissement (figure 2). Ainsi, dans la continuité de la phase 1, celle-ci envisage de souligner les traces des anciens quais et le profil original du littoral dans le secteur. En plus de réaménager le quai Frontenac et le brise-lames de la marina de Sillery, elle propose d'illustrer leur présence par un pavage au sol dans le stationnement du secteur Sillery. De la végétation soulignerait également l'ancien profil du littoral. Enfin, le promoteur a l'intention d'élaborer un programme d'interprétation historique et naturel pour faire connaître les différents attraits patrimoniaux du site tels que les quais, la plage du Foulon, le marais, ainsi que l'escalier et la « charcotte² » qui

1. Peu d'estuaires dans le monde sont caractérisés par des marées de plus grande amplitude. C'est le cas de la baie de Fundy, au Nouveau-Brunswick, du bassin de Minas, en Nouvelle-Écosse, du canal de Bristol, en Grande-Bretagne, de la rivière aux Feuilles dans la baie d'Ungava, du fleuve Qiantang en Chine et de l'Amazone au Brésil.
2. Dérivée du mot anglais « short-cut », la charcotte désigne un raccourci emprunté par les résidents de Sillery pour se déplacer entre le haut et le bas de la falaise.

existaient sur la côte de Sillery (M. Réal Lestage, DT1, p. 99, 100, 124 et 126 ; M. Philippe Plante, DT1, p. 125 et 126).

Certains participants à l'audience publique considèrent que la réalisation de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain est une occasion unique de mettre en valeur le riche patrimoine naturel et culturel de l'arrondissement historique de Sillery et déplorent « la pauvreté du projet sur le plan de la mise en valeur de l'histoire du site » (M^{me} Johanne Elsener, DT1, p. 14 ; DM12, p. 39). Ils ont formulé des propositions de mise en valeur des éléments patrimoniaux présents dans la zone d'étude et du fleuve Saint-Laurent (DM12 ; DM9 ; DM2).

La beauté de la ville de Québec, ses lieux historiques ou patrimoniaux ainsi que ses paysages constituent ses trois principales caractéristiques d'attrait. C'est ce que révèle un sondage réalisé par une firme spécialisée en marketing sur la notoriété et les perceptions de Québec dans certains marchés prioritaires (Ipsos, p. 15). Selon deux chercheurs¹ des universités Laval et du Québec à Trois-Rivières, le développement de sites patrimoniaux à proximité du Vieux-Québec, principale attraction patrimoniale de la ville, serait susceptible d'augmenter le nombre de touristes et de les retenir plus longtemps (Boudreau et Marcotte, 2013, p. 1 à 3). Située à environ 5 km du Vieux-Québec, la zone du projet qui recouvre partiellement l'arrondissement historique de Sillery compte de nombreux éléments d'intérêt historique et paysager.

Au regard du patrimoine et du potentiel archéologique présent sur les terrains de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain, la commission d'enquête considère que les mesures de mise en valeur intégrées au projet sont peu nombreuses et restent, pour certaines, à définir. Elle estime que les actions de valorisation de ce patrimoine doivent s'inscrire dans une démarche rigoureuse et exhaustive d'évaluation, de conservation et de mise en valeur, de concert avec l'ensemble des intervenants concernés et refléter la diversité et la richesse des différentes périodes d'occupation du littoral.

1. Spécialisés respectivement en géographie et en études en loisir, culture et tourisme.

- ♦ *La commission d'enquête constate que la Commission de la capitale nationale du Québec reconnaît le caractère patrimonial de la zone d'étude de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain comprise en partie dans l'arrondissement historique de Sillery et note sa volonté de mettre en valeur les éléments du patrimoine naturel et historique existants dans l'aire d'étude dans le cadre des aménagements prévus dans le projet. Elle remarque cependant que les mesures de mise en valeur sont encore peu élaborées et restent, en grande partie, à définir.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que pour mieux intégrer les éléments patrimoniaux dans le projet, il conviendrait de créer un comité composé d'intervenants concernés par l'identification, la préservation et la mise en valeur du patrimoine dans la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain et de l'arrondissement historique de Sillery.*

L'adéquation du projet avec le retour au fleuve

La commission d'enquête considère la relocalisation de la voie ferrée et le réaménagement du boulevard Champlain comme déterminants pour la conception et la réalisation du projet de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain. Les choix relatifs à ces éléments, totalisant plus de 30 % du budget (tableau 1), nécessiteraient une étude plus approfondie.

Par ailleurs, la commission d'enquête tient à souligner le manque de transparence dont a fait preuve le promoteur sur certains aspects du projet, notamment sur le volet budgétaire au regard du droit d'accès à l'information, dont celui de l'usage des fonds dans un projet d'intérêt public. Sur le plan économique, la CCNQ s'est limitée à fournir quelques renseignements d'ordre financier. Elle n'a réalisé aucune étude pouvant servir d'aide à la prise de décision, telle une étude de retombées économiques pour évaluer les répercussions du projet sur l'économie ou une étude coûts-bénéfices pour en évaluer la rentabilité.

Devant le peu d'information, la commission d'enquête se voit dans l'impossibilité de se prononcer sur la justification économique du projet et de ses différentes composantes. À cet égard, elle rappelle que la commission d'enquête portant sur les aménagements de la phase 1 de la promenade Samuel-De Champlain en était arrivée à un constat similaire. Cette commission d'enquête avait constaté que ni les coûts ni les bénéfices du projet n'étaient suffisamment connus et qu'elle n'était pas en mesure de juger si les choix des composantes de l'aménagement du projet étaient les meilleurs pour optimiser l'utilisation des ressources mises à la disposition de la CCNQ (BAPE, 2006. Rapport 220, p. 39).

Malgré l'absence de justification économique et à la lumière des choix d'aménagement qui ont été faits par la CCNQ, la commission d'enquête s'interroge sur l'allocation optimale des ressources : est-ce que les investissements consentis répondent efficacement à l'objectif fondamental du projet, soit de « Redonner le fleuve aux Québécois » ?

La CCNQ a adopté trois principes fondamentaux qui régissent ce concept général, soit :

- permettre une meilleure accessibilité à la fois visuelle et physique au fleuve ;
- garantir l'intégration avec l'environnement immédiat ainsi que la continuité des aménagements avec ceux de la phase 1 ;
- favoriser un contact sensoriel et physique avec le fleuve dans le contexte des activités de baignade connues à cet endroit par le passé.

(PR3.1, p. 6)

Sur la base de ces principes, il a été mentionné précédemment que l'analyse détaillée des apports de la phase 1 révèle que le projet a permis de réaliser des gains substantiels, surtout pour les usages qui ne nécessitent pas de contact avec l'eau. Comme constaté, les aménagements proposés par la CCNQ à la phase 3 améliorent peu l'accès physique au fleuve. Or, la présente phase représente une occasion unique pour poursuivre les efforts entrepris. Pour mieux « Redonner le fleuve aux Québécois », le projet devrait accorder la priorité aux aménagements offrant une meilleure accessibilité physique à l'eau.

- ♦ *La commission d'enquête constate que le projet analysé ne répond que partiellement à l'objectif principal de « Redonner le fleuve aux Québécois ». Les aménagements proposés offrent de bons accès visuels au fleuve, mais peu d'accès physiques.*
- ♦ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis qu'il faudrait réallouer le budget du projet de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain en accordant la priorité aux usages favorisant l'accessibilité physique au fleuve.*

Conclusion

La Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) a présenté en audience publique un projet pour l'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain et s'est montrée ouverte à recevoir les commentaires de la population afin de le bonifier. La commission d'enquête est d'avis que l'objectif fondamental de « Redonner le fleuve aux Québécois » est louable et que l'aménagement de la phase 3 de la promenade est justifié. Toutefois, elle estime que le concept du projet doit être bonifié et que certains choix d'aménagement doivent être révisés.

La phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain reçoit un accueil favorable de la population, mais elle est confrontée à une opposition quant aux choix des aménagements. Un consensus se dégage parmi les participants qui réclament des aménagements plus simples, plus naturels et moins coûteux. Ils revendiquent notamment plus d'accès physiques à l'eau et aux grèves du Saint-Laurent. De plus, ils préconisent la préservation intégrale du marais intertidal, l'aménagement d'une plage naturelle en bordure du fleuve, moins d'espaces consacrés aux stationnements afin de favoriser le transport en commun et les transports actifs, et une plus grande attention au caractère historique que revêt le lieu.

Au terme de l'audience publique et de son analyse, il est apparu à la commission d'enquête que plusieurs renseignements préalablement nécessaires à la conception d'un tel projet faisaient défaut et que l'ensemble n'était pas encore suffisamment ficelé. Des études permettant de dresser un portrait du profil des clientèles actuelles et futures ainsi que de leurs besoins auraient avantage à être réalisées avant de réviser le concept d'aménagement.

La commission d'enquête constate que la voie ferrée constitue un obstacle majeur pour « Redonner le fleuve aux Québécois ». Pour faciliter l'accès aux rives, elle considère que son déplacement s'impose. Le tracé privilégié par la CCNQ, entre le pied de la falaise et le boulevard Champlain, nécessite toutefois la démolition du viaduc et le déplacement du boulevard. Cette option présuppose aussi l'aménagement d'un passage à niveau qui aurait pour effet le croisement du boulevard avec la voie ferrée. Il est à noter que ni le Canadien National ni l'Administration portuaire de Québec ne jugent satisfaisant le tracé proposé. L'ensemble des nuisances et des risques de sécurité qui sont associés à ce tracé, notamment au passage à niveau, dicte de chercher une solution de rechange. Il apparaît préférable d'opter pour un tracé comportant des passages à niveau sécurisés sur les voies cyclables et piétonnes plutôt que sur le boulevard Champlain.

En conséquence, la commission d'enquête est d'avis que le promoteur devrait développer un nouveau scénario d'aménagement de la phase 3 de la promenade dans lequel le boulevard Champlain ne serait pas déplacé et dans lequel la voie ferrée se rapprocherait le plus possible du boulevard dans le secteur de l'anse Saint-Michel.

Dans la présente phase de la promenade, la CCNQ propose l'aménagement d'aires de stationnement pouvant totaliser jusqu'à 660 places. Ce choix repose sur une méthode de calcul qui ne s'appuie sur aucune prévision de la demande et qui ne tient pas compte des autres modes de déplacements ni du potentiel de stationnements existants dans le secteur. La commission d'enquête est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec doit réévaluer les besoins en stationnement en adoptant une approche intégrée de gestion des déplacements.

Pour préserver l'aspect naturel de la rive et l'intégrité écologique des lieux, la commission d'enquête est d'avis que la priorité devrait être mise sur les éléments suivants : conserver intégralement et mettre en valeur le marais de l'anse Saint-Michel, conserver et mettre à profit la végétation terrestre existante, et éviter l'artificialisation de la bande riveraine. Aussi, la CCNQ, en qualité d'institution gouvernementale responsable, devrait faire preuve d'exemplarité en ce qui a trait au respect de la *Politique de la protection des rives, du littoral et des plaines inondables* et éviter, même si elle peut en être exemptée, que ses aménagements n'empiètent sur le milieu aquatique.

Par ailleurs, la CCNQ propose la construction d'une plage artificielle, d'un bassin de baignade et d'un miroir d'eau. Elle prévoit aussi que la plage existante de l'anse au Foulon demeure interdite à la baignade. Or, les plus récents suivis sur la qualité de l'eau à l'anse au Foulon révèlent qu'elle offre, à l'heure actuelle, un très bon potentiel pour la baignade. De plus, les ouvrages de contrôle des rejets d'eaux usées que la Ville de Québec compte y réaliser ne pourraient qu'améliorer ce potentiel. La commission d'enquête est donc d'avis que l'endroit serait propice pour l'aménagement d'une plage destinée à la baignade dans le fleuve. Ainsi, dans un souci d'optimiser les apports économiques, sociaux et environnementaux du projet, la commission d'enquête estime qu'il faut remettre en question le concept du bassin de baignade et du miroir d'eau à l'anse Saint-Michel au profit d'un aménagement qui répondrait mieux à l'objectif de redonner un accès physique au fleuve.

La portion de la promenade comprise entre les côtes de Sillery et Gilmour représente la dernière grande fenêtre disponible sur le littoral de la ville de Québec pour redonner le contact physique au fleuve et devenir un lieu d'accès libre à celui-ci. La commission d'enquête souligne l'importance du littoral fluvial comme étant l'un des

principaux atouts de la ville de Québec. Un estuaire d'eau douce avec des marées pouvant atteindre une amplitude de 4 à 6 m est un phénomène naturel peu commun. Cette unicité lui confère un intérêt pédagogique et écotouristique certain.

La commission d'enquête souligne qu'il serait important de mettre sur pied, avant la fin de l'étape de conception, une table de concertation et de suivi regroupant les différents comités intéressés notamment par le patrimoine, par les transports et par les usages du fleuve. Cette table devrait demeurer active tout au long des phases de conception, de construction et d'exploitation.

Finalement, la commission d'enquête adhère à l'objectif de « protéger, mettre en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve », que s'est donné la Communauté métropolitaine de Québec. Ainsi, compte tenu du fait que la phase 1 offre l'expérience d'un milieu structuré permettant surtout des contacts visuels avec le fleuve, la commission d'enquête est d'avis que la création d'un milieu plus naturel et favorisant des contacts physiques diversifiés avec le fleuve dans le secteur de la phase 3 permettra d'enrichir l'expérience des utilisateurs de la promenade Samuel-De Champlain et de mettre en valeur le paysage du littoral, un des plus spectaculaires de la capitale nationale.

Fait à Québec,



Anne-Marie Parent
Présidente de la commission
d'enquête



Denis Bourret
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :

Karim Chami, analyste
Catherine Plasse, analyste
Jean Roberge, analyste

Avec la collaboration de :

Marie-Josée Harvey, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Karine Lavoie, conseillère en communication
Virginie Begue, agente de secrétariat

Annexe 1

**Les renseignements
relatifs au mandat**

Les requérants de l'audience publique

Commission de la capitale nationale du
Québec
M^{me} Françoise Mercure

ZIP Québec
M. Ghislain Daigle

Québec Arbres
M^{me} Johanne Elsener

Accès transports viables
M. Étienne Grandmont

M. Léonce Naud

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 21 mai 2013.

La commission d'enquête et son équipe

La commission

Anne-Marie Parent, présidente
Denis Bourret, commissaire

Son équipe

Virginie Begue, agente de secrétariat
Karim Chami, analyste
Marie-Josée Harvey, coordonnatrice
Karine Lavoie, conseillère en communication
Catherine Plasse, analyste
Jean Roberge, analyste

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de
l'infographie
Jean-Hugues Francœur, responsable de
l'édition

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

15 mai 2013

Rencontres préparatoires tenues à Québec

1^{re} partie

22 et 23 mai 2013
Hôtel Universel
Québec

2^e partie

18 et 19 juin 2013
Sir Wilfrid-Auberge Sainte-Foy
Québec

Le promoteur

Commission de la capitale nationale du
Québec

M. Philippe Plante, porte-parole
M. Juan Vargas

Ses consultants

Daoust Lestage inc.

M. Réal Lestage

GENIVAR

M. Mathieu Cyr
M. Jacques Desjardins
M. Mario Heppel

Les personnes-ressources

Mémoires

M. Louis-Antoine Paquin, porte-parole
M. Claude Savard

Canadien National

DM13

M. Claude Langlois, porte-parole
M^{me} Carole Beauregard

Communauté métropolitaine de
Québec

M. Jérôme Hardy

Ministère de la Culture et des
Communications

Mme Gwendaline Kervran

Ministère de la Santé et des
Services sociaux

M. Jean-François Saulnier, porte-parole
M. Michaël Laliberté Grenier
M. Carol Martineau
M. Richard Ringuette
M. Denis Vaillancourt

Ministère des Transports

M^{me} Isabelle Auger, porte-parole
Mme Anabel Carrier
M. François Delaître
M. Guillaume Jacques

Ministère du Développement
durable, de l'Environnement, de
la Faune et des Parcs

Mme Valérie Saint-Amant

M. Peter Murphy, porte-parole
M^{me} Annie Caron
M^{me} Karine Lynch
M. Manuel Parent
M. Jérôme Pourpry
M^{me} Sylvie Verreault

Ville de Québec

Avec la participation écrite de :

Administration portuaire de Québec

Chemins de fer Québec-Gatineau Inc.

Ministère des Ressources naturelles

Réseau de transport de la Capitale

Les participants

		Mémoires
M. Jocelyn Bédard		DM3
M. Charles-Robert Dionne		
M ^{me} Élisabeth Zanga Leanza		DM6
M ^{me} Annie Cloutier		DM7
M. Christian Dufour		
M. Pierre-François Ricard		DM9 DM9.1
M ^{me} Hélène Gilbert		DM11 DM11.1 DM11.2
M. Éric Thomassin		DM14
M. Léonce Naud		DM15 DM15.1 DM15.2
M. André Bouillon		DM16
M ^{me} Lucie Lavigueur		DM20
M. Daniel Pelletier M. Christian Dufour		DM24
M ^{me} Lucie Bigué		DM25
M. Jean Cloutier		
M. Jean Painchaud		
Accès Saint-Laurent-Beauport		DM10
Accès transports viables	M. Étienne Grandmont	DM21
Administration portuaire de Québec		DM19
Canadien National	M. Louis-Antoine Paquin	DM13

Coalition pour l'arrondissement historique de Sillery	M. Pierre Vagneux	DM1
Conseil de quartier de Sillery	Mme Christiane Trudel	DM23
	M. Luc Trépanier	
Conseil régional de l'environnement – Capitale nationale	Mme Anne Beaulieu	DM17
	Mme Janik Gaudreault	
Fédération québécoise des chasseurs et des pêcheurs	M. Bob Bélanger	DM4
	M. Marc Leclerc	
La Société des gens de baignade		DM5
Les Amis de la vallée du Saint-Laurent		DM2
Nature Québec	Mme Héloïse Fernandez	DM18
	M. Cyril Frazao	
	M. Christian Simard	
Parti vert du Québec	M. Jean Cloutier	DM8
Québec Arbres et Héritage Québec	M ^{me} Johanne Elsener	DM12 DM12.1
Zip de Québec et Chaudière-Appalaches	M ^{me} Hamida Hassein-Bey	DM22 DM22.1

Au total, 25 mémoires ont été déposés à la commission d'enquête, dont 14 ont été présentés en séance publique, ainsi que 1 opinion verbale. Quant aux mémoires non présentés, la commission a pris des dispositions afin de confirmer le lien entre ces mémoires et leurs auteurs.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le contexte du projet à l'étude

Procédure

- PR1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Avis de projet*, juillet 2010, 17 pages.
- PR2** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement, août 2010, 29 pages.
- PR3** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.
- PR3.1** *Étude d'impact*, rapport principal, mars 2012, 238 pages et annexes.
- PR3.1.1** Mise à jour du calendrier de réalisation du projet, 28 février 2013, 1 page.
- PR3.2** *Résumé*, novembre 2012, 46 pages.
- PR4** Ne s'applique pas.
- PR5** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. Questions et commentaires au promoteur – 1^{re} et 2^e séries, 29 mai 2012, 23 pages et 20 juin 2012, 4 pages et annexes.
- PR5.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs – 1^{re} et 2^e séries, juin 2012, 106 pages et annexes.
- PR5.2** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. Questions et commentaires au promoteur – 3^e série, 5 septembre 2012, 4 pages.

- PR5.2.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs – 3^e série, septembre 2012, 26 pages.
- PR6** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes*, du 28 mars 2012 au 26 février 2013, pagination diverse.
- PR7** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 28 février 2013, 4 pages.
- PR8** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Liste des lots touchés, 19 mars 2013, 1 page.
- PR8.1** *Évaluation environnementale – Phase I*, juin 2010, 51 pages et annexes.
- PR8.2** *Évaluation environnementale de site, Phase II – Voie ferrée*, juin 2010, 25 pages et annexes.
- PR8.3** *Évaluation environnementale de site complémentaire – Phase II*, septembre 2010, 36 pages et annexes.
- PR8.4** *Évaluation de la teneur de fond naturelle en manganèse*, mars 2011, 19 pages et annexes.
- PR8.5** *Évaluation des risques*, avril 2012, pagination diverse.
- PR8.6** *Caractérisation environnementale de site complémentaire*, mars 2013, 32 pages et annexes.

Correspondance

- CR1** MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Lettre mandant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une période d'information et de consultation du dossier par le public à compter du 21 mars 2013, 7 mars 2013, 1 page.
- CR2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Nomination des membres de la commission, 1^{er} mai 2013, 2 pages.
- CR3** Requêtes d'audience publique transmises au ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, mars 2013, 5 pages.

- CR5** MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Lettre mandant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique, 18 avril 2012, 1 page.

Communication

- CM1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Liste des centres de consultation, 1 page.
- CM2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Communiqué de presse annonçant le début de la période d'information et de consultation du dossier par le public, 21 mars 2013, 4 pages.
- CM3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Curriculum vitae des commissaires*, 1 page.
- CM5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqués de presse relatifs à l'audience publique*.
- CM5.1** Communiqué de presse annonçant la première partie de l'audience publique, 13 mai 2013, 3 pages.
- CM5.2** Communiqué de presse annonçant la deuxième partie de l'audience publique, 30 mai 2013, 2 pages.

Avis

- AV3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Compte rendu de la période d'information et de consultation du dossier par le public qui s'est tenue du 21 mars au 6 mai 2013, 14 mai 2013, 7 pages.

Par le promoteur

- DA1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Présentation du projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain entre la côte de Sillery et la côte Gilmour à Québec*, 22 mai 2013, 60 pages.
- DA2** DAOUST LESTAGE INC. *Promenade Samuel-De Champlain – phase 3 – Coupes des bassins de baignade et miroir d'eau*, 17 mai 2013, 10 pages.
- DA3** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Plan d'action de développement durable 2008-2013*, 10 pages.

- DA4** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC et DAOUST LESTAGE INC. *Promenade Samuel-De Champlain – phase 3 – Bassins de baignade et miroir d'eau – Précédents*, p. 106 à 131.
- DA5** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Promenade Samuel-De Champlain – phase III (Station du Foulon) – Sommaire des coûts des projets*, coûts de projet de la phase I et coûts du projet de la phase II, en date du 18 octobre 2012, 22 mai 2013, 1 page.
- DA6** GENIVAR. *Carte 2.2 révisée – Description des milieux physique et biologique*, mai 2013.
- DA7** TRANSPORTS CANADA. *Protégeons les plans d'eau du Québec – Guide à l'usage des plaisanciers*, 2010, 28 pages.
- DA8** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Plan d'arpentage avec localisation des arbres existants*, 23 mai 2013, 1 carte.
- DA9** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Promenade Samuel-De Champlain – Phase 3 – Répartition par types des superficies du projet*, 1 page.
- DA10** PÊCHES ET OCÉANS CANADA. Lettre d'autorisation nécessaire en vertu de la *Loi sur les pêches*, 1^{er} novembre 2012, 3 pages.
- DA11** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Superficies d'empiètement des composantes (sous la PMSGM) sur la végétation aquatique*, 6 pages.
- DA12** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Plan d'ensemble du projet avec superposition des émissaires, 1 carte.
- DA13** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Comptes rendus et listes de présences des réunions du comité des usagers : réunion n^o 1 du 15 février 2006, réunion n^o 2 du 31 mai 2006 et visite de terrain du 10 octobre 2006, pagination diverse.
- DA14** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Liste des végétaux qui seront utilisés pour la végétalisation des enrochements de la promenade Samuel-De Champlain – Phase 3 ainsi que deux fiches de projets réalisés le long du fleuve Saint-Laurent et le long de la rivière Chaudière.
- DA15** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC et DAOUST LESTAGE INC. Présentation sur l'évaluation du potentiel d'utilisation de la plage, p. 194 à 202.
- DA16** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC et DAOUST LESTAGE INC. Présentation sur le quai Saint-Michel, p. 213 à 216.

- DA17** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC et DAOUST LESTAGE INC. Présentation sur le pavillon des baigneurs, p. 217 à 222.
- DA18** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC et DAOUST LESTAGE INC. Présentation sur le stationnement, p. 36 à 48.
- DA19** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Comptages réalisés par la Ville de Québec sur la piste cyclable du Corridor du Littoral à l'été 2012 (à la hauteur de la côte de Sillery).
- DA20** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Annexe 5 de l'étude d'impact (mise en pages révisée par la CCN afin de faciliter la lecture), 6 pages.
- DA21** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Lettre accompagnant le dépôt de documents, 30 mai 2013, 1 page.
- DA21.1** DAOUST LESTAGE INC. Réponse au BAPE concernant le système de traitement de l'eau de la piscine, 1 page.
- DA21.2** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Concept de mise en lumière du projet.
- DA22** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Lettre adressée au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement expliquant les raisons pour lesquelles la Commission de la capitale nationale souhaiterait s'en tenir au dépôt des estimés budgétaires par secteur qui ont déjà été transmis plutôt que de donner suite à la demande de la commission de remettre une ventilation détaillée du coût des travaux de la station du Foulon de la Promenade Samuel-De Champlain, 23 mai 2013, 1 page.
- DA23** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Lettre accompagnant le dépôt de la ventilation détaillée des coûts des travaux ainsi que l'explication des conséquences possibles dans le cas d'une éventuelle divulgation publique de ces données budgétaires, 3 juin 2013, 1 page.
- DA24** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Lettre expliquant le refus de la Commission de la capitale nationale de déposer, tel que demandé par le BAPE, le détail des coûts du projet, par éléments, afin de rendre publics ces renseignements, 11 juin 2013, 2 pages.
- DA24.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Localisation des secteurs*, juin 2013, 4 cartes.
- DA25** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Lettre accompagnant le dépôt de documents précédemment demandés par la commission, 14 juin 2013, 3 pages.

- DA25.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Carte qui s'intitule *Mise en valeur du littoral de l'agglomération de la capitale nationale – élaboration d'un cadre d'analyse régional*, juillet 2001, 1 carte. (Diapositive 22 du document DA1.)
- DA25.2** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Carte qui s'intitule *Une capitale de vert et de bleu – Le concept*, 1 carte. (Diapositive 24 du document DA1.)
- DA25.3** TRANSPORTS QUÉBEC. Carte qui s'intitule *Promenade Samuel-De Champlain, phase 2 – Concept d'aménagement – Enrochement et mise en valeur du tronçon compris entre le quai des Cageux et la rue Domaine des retraités*, septembre 2011, 1 carte. (Diapositive 63 du document DA1.)
- DA25.4** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Normes « design criteria » selon le Volume II du *Handbook of Landscape Architectural Construction* édité par Maurice Nelischer, 3 pages.
- DA26** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Rectifications sur les mémoires DM4, DM19 et DM8, 4 juillet 2013, 2 pages.

Par les personnes-ressources

- DB1** COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Bâtir 2031 – Structurer, attirer, durer – Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*, février 2013, 188 pages.
- DB2** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *Fleuve Saint-Laurent – Été 2009 – Qualité bactériologique de sites potentiels de baignade*, 8 pages.
- DB3** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *Liste de documents sur la qualité bactériologique de sites potentiels de baignade dans le fleuve Saint-Laurent*, 1 page.
- DB4** VILLE DE QUÉBEC. *Plan directeur du réseau cyclable (PDRC) – Orientations stratégiques*, produit par le Service de l'aménagement du territoire, octobre 2008, 19 pages.
- DB4.1** VILLE DE QUÉBEC. *Plan d'action du Plan directeur du réseau cyclable (PDRC)*, produit par la Division du transport, octobre 2008, 25 pages.
- DB4.2** VILLE DE QUÉBEC. Cartes du réseau cyclable projeté, 3 cartes, 19 juin 2008 et 14 novembre 2012.

- DB5** VILLE DE QUÉBEC. *Règlement R.V.Q. 978 – Règlement sur le bruit*, 4 juillet 2005, 15 pages.
- DB6** VILLE DE QUÉBEC. *Règlement R.V.Q. 1006 – Règlement sur les nuisances*, 2 février 2009, 9 pages.
- DB7** VILLE DE QUÉBEC. *Schéma d'aménagement de l'ancienne communauté urbaine de Québec – Règlement n^o 207 – Extraits spécifiques au secteur à l'étude*, 21 mai 2013, 11 pages et 1 carte.
- DB8** VILLE DE QUÉBEC. *Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) de la Ville de Québec – Plan d'urbanisme (Règlement R.V.Q 990) – Extraits spécifiques au secteur à l'étude*, 21 mai 2013, 13 pages et 1 carte.
- DB8.1** VILLE DE QUÉBEC. *Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) de la Ville de Québec – Plan d'urbanisme (Règlement R.V.Q 990) – Extraits relatifs aux objectifs de planification sectorielle à l'égard du secteur à l'étude : les secteurs particuliers de planification*, 23 mai 2013, 6 pages.
- DB9** VILLE DE QUÉBEC. *Règlement de zonage de la Ville de Québec – Règlement de l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge – (Règlement R.C.A.3V.Q. 4) – Extraits spécifiques au secteur à l'étude*, 21 mai 2013, 10 pages et 1 carte.
- DB10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de sécurité – Boulevard Champlain (route 136), du Service des inventaires et du plan Direction de la Capitale-Nationale*, août 2012, 7 pages et annexe.
- DB11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Débits de circulation sur l'axe du boulevard Champlain sous juridiction du MTQ*, 2013, 1 page.
- DB12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vitesse pratiquée (km/h) correspondant au centile 85 en 2011 et 2012, sur le boulevard Champlain*, 2013, 1 page.
- DB13** SANTÉ CANADA. *Recommandations au sujet de la qualité des eaux utilisées à des fins récréatives au Canada*, avril 2012, 171 pages.
- DB14** ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ. *Rendre la marche sûre – Bref aperçu de la sécurité des piétons dans le monde*, 8 pages.
- DB15** GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Guide de pratiques préventives 2012*, 40 pages et annexes.
- DB16** ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ. *Extraits du Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, pagination diverse.

- DB16.1** ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ. « Facteurs de risque », chapitre 3 du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, p. 75 à 112.
- DB17** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Réponses aux questions soumises par la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement à la séance du 23 mai dernier portant sur l'utilisation d'arbres matures ou d'espèces floristiques végétales à grand développement racinaire dans le but d'aider un enrochement dans sa fonction de stabilisation de talus ainsi que la possibilité d'utiliser uniquement du génie végétal au lieu de l'enrochement prévu, 28 mai 2013, 2 pages.
- DB18** VILLE DE QUÉBEC. Réponses aux questions soumises par la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement lors des séances publiques relativement à la conformité du projet en lien avec la vision de la Ville de Québec et les grandes intentions du PDAD, certaines données concernant l'achalandage de l'ancienne plage de l'anse au Foulon ainsi que la fréquentation de la plage Jacques-Cartier, suivi des vérifications effectuées auprès du Service des sports concernant les orientations face à cette 3^e phase ainsi que des renseignements relatifs aux normes de stationnement applicables au projet, 27 mai 2013.
- DB19** VILLE DE QUÉBEC. *Qualité de l'eau des plages, du fleuve et des exutoires pluviaux – Rapport annuel 2011*, février 2012, 73 pages.
- DB20** VILLE DE QUÉBEC. *Résultats d'analyses – Baie de Beauport, plage Jacques-Cartier, Rive nord du fleuve Saint-Laurent – Été 2012*, pagination diverse.
- DB21** VILLE DE QUÉBEC. *Sommaire – Contrôle des débordements*, mai 2013, 13 pages.
- DB22** VILLE DE QUÉBEC. Réservoir du Foulon, phase V, 23 mai 2013, 1 carte.
- DB23** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Lettre accompagnant la remise de documents précédemment demandés lors des audiences par la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 27 mai 2013, 1 page.
- DB23.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte de lignes ferroviaires sur le territoire de la Capitale-Nationale du MTQ*, 2006, 1 carte.
- DB23.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Impact de l'affluence générée par le secteur plage de la promenade Samuel-De Champlain, phase III*, 27 mai 2013, 1 page.
- DB23.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Principales modifications de la promenade Samuel-De Champlain, phase 2*, 2013, 1 page.

- DB24** VILLE DE QUÉBEC. Informations détaillées concernant la fréquentation de la plage de l'anse au Foulon à la suite des recherches effectuées dans le contexte d'une exposition intitulée *L'anse au Foulon, la plage en ville* à la Maison des Jésuites.
- DB25** VILLE DE QUÉBEC. Complément d'information au sujet de l'étude de faisabilité pour l'aménagement d'un lien mécanique pour vélos dans le secteur de la côte de Sillery – suivi du lien mécanique déjà existant à Trondheim en Norvège, 4 juin 2013, 1 page.
- DB26** DIRECTION RÉGIONALE DE SANTÉ PUBLIQUE DE LA CAPITALE-NATIONALE. Liens Internet pour les documents de références sur les valeurs guides, critères et recommandations pour les eaux récréatives, 13 juin 2013, 1 page.
- DB27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Carte du réseau ferroviaire dans la région de la ville de Québec et données de sécurité pour la PSDC phase 1, 17 juin 2013.
- DB28** VILLE DE QUÉBEC. Hyperliens du Plan des affectations du territoire, du Plan directeur d'aménagement et de développement, du Plan de mobilité durable et du Plan directeur du réseau cyclable, 1 page.
- DB29** VILLE DE QUÉBEC. Communication de l'arrondissement Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge concernant les délais de réponse au sujet de la conformité du projet avec les règlements municipaux et complément d'information concernant l'obtention d'une autorisation du MCCQ, 18 juin 2013, 2 pages.
- DB30** VILLE DE QUÉBEC. Étude de faisabilité d'un lien mécanique pour vélo dans la côte de Sillery, septembre 2011, 25 pages.

Par les participants

- DC1** ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Création d'une plage publique à l'anse au Foulon – Étude de préfaçabilité de processus d'ensablement*, mars 1998, 71 pages et annexes.
- DC2** ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Potentiel de baignade de la plage Jacques-Cartier – Modélisation de la qualité des eaux*, août 2005, 29 pages.
- DC3** ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Qualité de l'eau : Usages et baignade dans le fleuve Saint-Laurent*, 2011, 19 pages.
- DC4** ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Potentiel de baignade à l'anse Tibbits à Lévis – Modélisation de la qualité des eaux*, août 2006, 33 pages.
- DC5** ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. Actes du forum – Un fleuve de nature et de culture – Bilan environnemental et priorités d'action, mars 2000, 98 pages.

- DC6** ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. Étude sur les besoins d'usages et d'accès au fleuve Saint-Laurent – Données sur la population pour l'année 1998, juin 1999, 70 pages.
- DC7** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. Plan d'action et de réhabilitation écologique. Fleuve Saint-Laurent, secteur Québec-Lévis, 1998, 50 pages et annexes.
- DC8** QUÉBEC ARBRES. *Mémoire de Québec Arbres dans le cadre des consultations publiques sur le Plan de conservation du site patrimonial de Sillery*, 15 mars 2013, 297 pages.
- DC9** Roxanne JACOBI. Correspondance accompagnant le dépôt d'un mémoire de master, 20 juin 2013, 1 page.
- DC9.1** Mémoire de master qui s'intitule *Le rapport des villes à leur fleuve — Le cas de Québec et du Saint-Laurent*, septembre 2012, 104 pages.
- DC10** Lucie BIGUÉ. Correspondance accompagnant le dépôt du mémoire soumis au Conseil du patrimoine culturel du Québec, 19 juin 2013, 1 page.
- DC10.1** Mémoire de Lucie Bigué soumis au Conseil du patrimoine culturel du Québec, mars 2013, 6 pages.

Par la commission

- DD1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Réponse à la lettre du 23 mai 2013 (DA22), de M^{me} Mercure, réitérant la demande du BAPE d'obtenir une ventilation détaillée des coûts des travaux par élément du projet, 30 mai 2013, 1 page.
- DD2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Réponse à la lettre du 3 juin dernier (DA23), de M^{me} Mercure, 7 juin 2013, 2 pages.
- DD3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*, préparées pour la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada, mai 2013, 69 pages et annexes.
- DD4** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Engagement de la Commission de la capitale nationale du Québec en regard du projet de la promenade Samuel-De Champlain (Volet 1 – Secteur pont Pierre-Laporte – côte de l'Église), 30 mars 2006, 5 pages.
- DD5** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Le concept d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain, phase 1, 1 feuillet.

- DD6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Réponse à la lettre de M. Jean-François Saulnier, du ministère des Transports, du 3 septembre dernier (DQ21.1), 9 septembre 2013, 1 page.

Les demandes d'information de la commission

- DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions n^{os} 1 à 5 au ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, 26 juin 2013, 3 pages.

- DQ1.1** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Réponses aux questions du document DQ1, 10 juillet 2013, 8 pages.

- DQ2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions n^{os} 1 à 15 à la Commission de la capitale nationale, 26 juin 2013, 7 pages.

- DQ2.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Réponses aux questions du document DQ2, 4 juillet 2013, 13 pages.

- DQ2.1.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Promenade Samuel-De Champlain, phase 3 – Étude de potentiel archéologique*, réalisée par Ethnoscop, mars 2010, 71 pages.

- DQ2.1.2** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Une capitale de vert et de bleu*, rapport d'étude réalisé par Georges Pelletier, décembre 2000, 93 pages.

- DQ2.1.3** ARGUS. *Mise en valeur du littoral de l'agglomération de la capitale nationale du Québec : élaboration d'un cadre d'analyse régional*, juin 2001, 59 pages et annexes.

- DQ2.1.4** CHAIRE EN PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL. *Projet du littoral – La promenade Champlain – Énoncé d'une stratégie de mise en œuvre du projet de paysage*, septembre 2000, 10 pages.

- DQ2.1.5** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Réponse à la question 9, carte de l'aménagement proposé, coupe transversale, 2 juillet 2013, 1 carte.

- DQ2.1.6** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Réponse à la question n^o 10, 19 juillet 2013, 3 pages et 2 cartes.

- DQ2.1.7** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Réponse à la question n^o 8E, 16 juillet 2013, 2 pages.

- DQ2.1.8** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Réponse à la question n° 3, *Aménagement de la promenade Samuel-De Champlain – Phase 3 – Tronçon situé entre la côte de Sillery et la côte Gilmour, Québec – Étude d'impact – Réponses aux questions et commentaires – Présentées à Pêches et Océans Canada*, août 2012, 21 pages.
- DQ2.2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Complément d'information demandé à la Commission de la capitale nationale, 16 juillet 2013, 3 pages.
- DQ2.2.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Réponses aux questions du document DQ2.2, 25 juillet 2013, 3 pages.
- DQ2.2.2** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Carte de coupe transversale – secteur marais, 18 juillet 2013, 1 carte.
- DQ2.3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Complément d'information demandé à la Commission de la capitale nationale, 2 août 2013, 1 page.
- DQ2.3.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Réponse à la question du document DQ2.3, 5 août 2013, 1 page et 1 carte.
- DQ2.4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Complément d'information demandé à la Commission de la capitale nationale, 9 août 2013, 2 pages et 1 carte.
- DQ2.4.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Réponse à la question du document DQ2.4, 1 carte.
- DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions n^{os} 1 et 2 à la Ville de Québec, 8 juillet 2013, 2 pages.
- DQ3.1** VILLE DE QUÉBEC. Réponses aux questions du document DQ3, 9 juillet 2013, 2 pages.
- DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question n° 1 au Canadien National, 8 juillet 2013, 2 pages.
- DQ4.1** CANADIEN NATIONAL. Réponse à la question du document DQ4, 9 juillet 2013, 2 pages.
- DQ5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question n° 1 au Réseau de transport de la Capitale, 5 juillet 2013, 2 pages.

- DQ5.1** RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE. Réponse à la question du document DQ5, 9 juillet 2013, 3 pages.
- DQ6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question n° 1 au ministère des Ressources naturelles, 5 juillet 2013, 2 pages.
- DQ6.1** MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. Réponse à la question du document DQ6, 10 juillet 2013, 2 pages.
- DQ6.2** MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. Complément d'information demandé au ministère des Ressources naturelles, 17 juillet 2013, 2 pages.
- DQ6.2.1** MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. Réponses aux questions du document DQ6.2, 19 juillet 2013, 3 pages.
- DQ7** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question n° 1 à Transports Québec, 8 juillet 2013, 2 pages.
- DQ7.1** TRANSPORTS QUÉBEC. Réponses à la question du document DQ7, juillet 2013, 1 page et annexes.
- DQ8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions n°s 16 à 26 à la Commission de la capitale nationale, 9 juillet 2013, 7 pages.
- DQ8.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE. Réponses aux questions n°s 16 à 26 du document DQ8, 16 juillet 2013, 12 pages.
- DQ8.2** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Réponses aux questions n°s 20, 23 et 24, 19 juillet 2013, 4 pages.
- DQ9** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions n°s 2 à 6 au Canadien National, 16 juillet 2013, 4 pages.
- DQ9.1** CANADIEN NATIONAL. Réponses aux questions du document DQ9, 26 juillet 2013, 6 pages.
- DQ10** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question n° 2 à Transports Québec, 17 juillet 2013, 1 page.
- DQ10.1** TRANSPORTS QUÉBEC. Réponse à la question du document DQ10, 18 juillet 2013, 2 pages et annexes.
- DQ11** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question n°s 1 à 3 à Administration portuaire de Québec, 22 juillet 2013, 2 pages.
- DQ11.1** ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC. Réponses aux questions du document DQ11, 24 juillet 2013, 2 pages.

- DQ11.1.1** ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC. Avis technique – Étude d'impact sur le déplacement de la voie ferrée du CN à l'entrée du port de Québec, réalisée par CIMA+, 17 novembre 2011, 17 pages et annexes.
- DQ12** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions n^{os} 27 à 35 à la Commission de la capitale nationale, 22 juillet 2013, 5 pages.
- DQ12.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Réponses aux questions n^{os} 27 à 35 du document DQ12, 30 juillet 2013, 9 pages.
- DQ13** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions complémentaires à Chemins de fer Québec-Gatineau Inc., 11 juillet 2013, 2 pages.
- DQ13.1** CHEMINS DE FER QUÉBEC-GATINEAU INC. Réponses aux questions du document DQ13, 22 juillet 2013, 3 pages.
- DQ14** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question n^o 28 à la Commission de la capitale nationale, 29 juillet 2013, 2 pages.
- DQ14.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Réponses aux questions du document DQ14, 20 août 2013, 7 pages.
- DQ15** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions n^{os} 3 et 4 à la Ville de Québec, 29 juillet 2013, 2 pages.
- DQ15.1** VILLE DE QUÉBEC. Réponses aux questions du document DQ15, 30 juillet 2013, 3 pages.
- DQ15.2** VILLE DE QUÉBEC. *Plan vert, bleu, blanc*, avril 2009,
- DQ16** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions n^{os} 5 à 7 à la Ville de Québec, 31 juillet 2013, 2 pages.
- DQ16.1** VILLE DE QUÉBEC. Réponses aux questions du document DQ16, 2 août 2013, 3 pages et annexes.
- DQ17** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question n^o 8 à la Ville de Québec, 9 août 2013, 2 pages.
- DQ17.1** VILLE DE QUÉBEC. Réponse à la question du document DQ17, 12 août 2013, 2 pages et carte.
- DQ18** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions n^{os} 26 et 37 à la Commission de la capitale nationale, 9 août 2013, 2 pages.

- DQ18.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. Réponses aux questions du document DQ18, 16 août 2013, 3 pages.
- DQ19** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question n° 2 au Réseau de transport de la Capitale, 9 août 2013, 2 pages.
- DQ19.1** RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE. Réponse à la question du document DQ19, 14 août 2013, 3 pages et annexe.
- DQ20** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions complémentaires à Chemins de fer Québec-Gatineau Inc., 9 août 2013, 2 pages.
- DQ20.1** CHEMINS DE FER QUÉBEC-GATINEAU INC. Réponses aux questions du document DQ20, 18 août 2013, 2 pages.
- DQ21** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions n° 3 et 4 à Transports Québec, 9 août 2013, 2 pages.
- DQ21.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponse à la question DQ21, n°4E, 3 septembre 2013, 2 pages.
- DQ21.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Réponses aux questions nos 3 et 4 du document DQ21, 27 août 2013, 3 pages et annexes.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain entre la côte de Sillery et la côte Gilmour à Québec.*

- DT1** Séance tenue le 22 mai 2013 en soirée à Québec, 131 pages.
- DT1.1** ERRATUM. Séance du 22 mai 2013, page 5, ligne 186.
- DT2** Séance tenue le 23 mai 2013 en après-midi à Québec, 93 pages.
- DT3** Séance tenue le 23 mai 2013 en soirée à Québec, 81 pages.
- DT4** Séance tenue le 18 juin 2013 en soirée à Québec, 77 pages.
- DT5** Séance tenue le 19 juin 2013 en après-midi à Québec, 63 pages.

Bibliographie

ASTROLAB DU MONT-MÉGANTIC (2006). *Guide technique et réglementaire sur l'éclairage extérieur*. Projet de lutte contre la pollution lumineuse. 31 p. et annexes.

En ligne :

www.astrosurf.com/anpcn/communication/CD_ANPCN/Mat%E9riels%20-%20Eclairagisme%20-%20Photom%E9trie/Eclairagisme/astrolab%20mont%20megantic%20guidetechnique.pdf.

ASTROLAB DU MONT-MÉGANTIC (2008). *Guide pratique de l'éclairage*. Pour réduire la pollution lumineuse et le gaspillage d'énergie. 19 p. En ligne : www.faaq.org/cielnoir/guide_pratique_de_eclairage.pdf.

BOURDEAU, L. et P. MARCOTTE (2013). *Le site patrimonial de Sillery un outil pour le développement touristique de la Capitale-Nationale*. Mémoire présenté au Conseil du patrimoine culturel du Québec à l'occasion de la consultation publique sur le plan de conservation du site patrimonial de Sillery. 7 p. En ligne : http://www.cpcq.gouv.qc.ca/fileadmin/user_upload/biens-culturels/Memoires/Laurent-Bourdeau-et-Pascale-Marcotte.pdf.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (2006). Rapport 220, *Projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église à Québec*, 135 p. En ligne : <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape220.pdf>.

BUREAU DU PREMIER MINISTRE DU CANADA. *Le PM annonce l'ouverture à l'année de la côte Gilmour*. Communiqué de presse du 2 août 2013. En ligne : <http://pm.gc.ca/fra/media.asp?category=1&featureId=6&pageId=26&id=5584> et notes d'information du 2 août 2013 ; <http://pm.gc.ca/fra/media.asp?id=5585>.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC et GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. 12 mai 1990, *On retourne au fleuve*. Cahier d'information publié dans le quotidien *Le Soleil*.

GENEST, B. (2010). *Le Canot à glace : un patrimoine immatériel unique et exceptionnel*. *Rabaska : revue d'ethnologie de l'Amérique française*, vol. 8, p. 51-68. En ligne : <http://id.erudit.org/iderudit/045254ar>.

GAUTHIER, B. (2000). *L'estuaire du Saint-Laurent, synthèse phytogéographique*, ministère de l'Environnement, Québec, 30 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2002). *L'eau. La vie. L'avenir – Politique nationale de l'eau*. 94 p. En ligne : www.mddefp.gouv.qc.ca/eau/politique/politique-integral.pdf.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2007). *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables – Guide d'interprétation*. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction des politiques de l'eau, Les Publications du Québec, 148 p.

IPSOS (2012). *Notoriété et perceptions de Québec dans certains marchés prioritaires*, sondage réalisé pour l'Office du tourisme de Québec. 28 p. En ligne : www.quebecregion.com/fr/a-propos-office/quebec-2020.

LAVOIE, R. (2010). *La Traversée du fleuve Saint-Laurent en canot à glace à Québec, Étude pour la reconnaissance nationale et internationale d'un patrimoine immatériel exceptionnel*. Société québécoise d'ethnologie, Québec, 196 p.

MDDEFP (2012). *Les milieux humides et l'autorisation environnementale*. En ligne : www.mddefp.gouv.qc.ca/eau/rives/milieux-humides-autorisations-env.pdf.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2013). *Politique québécoise de mobilité durable, document de consultation*, 58 p. En ligne : www.mobilitedurable.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/transport_collectif/PQMD/Document%20de%20consultation%20-%20PQMD.pdf.

SOCIÉTÉ DU VIEUX PORT DE MONTRÉAL (2012). *Rapport annuel 2011-12*. 83 p. En ligne : www.societeduvieuxport.com.

TRANSPORTS CANADA (2008). *La gestion du stationnement au Canada*. Document de discussion 63, 11 p. En ligne : www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudesdecasamenagement-2597.htm.

VILLE DE QUÉBEC (2011). *Plan de mobilité durable – Pour vivre et se déplacer*, 145 p. En ligne : www.ville.quebec.qc.ca/environnement/mobilite_durable/docs/PlanMobiliteDurable.pdf.

VILLE DE QUÉBEC (2013). *Site patrimonial de Sillery*, Scénario de mise en valeur des grands Domaines, 6 juin 2013, 32 p. En ligne : www.ville.quebec.qc.ca/actualites/docs/presentation_site_patrimonial_sillery_6juin2013.pdf.



Pages intérieures imprimées sur du papier contenant 100 % de fibres postconsommation,
certifié choix environnemental, procédé sans chlore et fabriqué au Québec à partir d'énergie biogaz.