

220

DA8

Projet d'aménagement de la promenade Samuel-De
Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de
l'Église à Québec

Québec

6211-23-005



Redonner le fleuve aux Québécois

Consultation publique
Automne 2000



HT
0091
2000
ex.
A

 COMMISSION DE
LA CAPITALE
NATIONALE
Québec 



Redonner le fleuve aux Québécois

Consultation publique
Automne 2000

 COMMISSION DE
LA CAPITALE
NATIONALE
Québec 

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
Première partie – Description de l’aire d’étude	3
1. Compréhension du développement polyphasique du segment Champlain	3
2. L’analyse paysagère : quatre zones d’ambiance	6
2.1. La zone champêtre/maritime	6
2.2. La zone résidentielle/champêtre	9
2.3. La zone portuaire	12
2.4. La zone urbaine	16
Deuxième partie – Les enjeux d’aménagement	19
1. L’usage des terrains libres : privé ou public	19
2. Le boulevard Champlain : autoroute ou boulevard urbain	20
3. Le parcours d’honneur de la capitale nationale : vitrine de notre savoir-faire la ville	20
4. La desserte du port de Québec : un impératif économique	20
5. L’urbanisme végétal : entre nature et culture	21
6. La berge du Saint-Laurent : règne minéral ou végétal	21
7. L’intégrité du patrimoine bâti et le respect de l’histoire : continuité ou rupture	22
8. La décontamination des sols : une nécessité	22
Troisième partie – Les orientations	23
1. S’inspirer de l’histoire et du génie du site	23
2. Prendre appui sur les efforts de planification antérieurs	27
3. Prendre en compte les pistes d’aménagement proposées dans le passé	31
Conclusion	35

INTRODUCTION

Le fleuve Saint-Laurent est au cœur de l'histoire de Québec, de l'histoire du Québec devrait-on dire. Il fut déterminant dans la fondation de la Nouvelle-France; il a servi de socle au développement économique de Québec, siècle après siècle, depuis l'époque glorieuse de la construction navale jusqu'à nos jours, alors que le port s'inscrit au cœur de la politique de transport de l'agglomération de Québec.

Au cours du 20^e siècle, le Saint-Laurent a fait une place sans cesse croissante à la navigation de plaisance, mais sa vocation récréative reste mineure car il aura principalement servi de voie de pénétration au cœur du continent et, dans les limites de l'agglomération de Québec, autant sur sa rive sud que sur sa rive nord, son littoral aura été consacré nettement aux activités industrielles, commerciales et portuaires.

Jusqu'à ces dernières décennies, la population de l'agglomération de Québec s'est accommodée de l'appropriation du littoral surtout à des fins économiques. Si bien que la ville s'est longtemps développée, par réflexe, le dos tourné au fleuve et sa population s'est habituée à ce que les berges soient accaparées tantôt par le flottage du bois ou la construction navale, tantôt par des silos à grains, des réservoirs de mazout, des monticules de minéraux, des équipements de transbordement, etc.).

Toutefois, ici comme ailleurs, la vocation des cours d'eau traversant les agglomérations urbaines a changé. Les citoyens cherchent de plus en plus les accès aux rivières et aux fleuves qui font partie du paysage urbain et dont la reconquête permet d'espérer de nouveaux espaces de détente, de loisir ou de contemplation. Ce n'est pas sans raison que les municipalités et de nombreux organismes ont entrepris d'inscrire l'accès au fleuve et à ses berges au rang des grandes préoccupations collectives.

Dans cet esprit, le gouvernement du Québec et la Commission de la capitale nationale du Québec placent l'accès au fleuve Saint-Laurent au premier rang des défis actuels et futurs d'aménagement de la capitale nationale. De Saint-Augustin à Beaupré, sur la rive nord, de Saint-Nicolas à Beaumont, sur la rive sud, le littoral du Saint-Laurent, sans compter ses affluents, offre un potentiel paysager singulier dont la valorisation ne peut que contribuer à accroître la qualité de vie déjà exceptionnelle dont bénéficie la population de l'agglomération. La Commission s'emploiera à le démontrer au cours des prochaines années, rejoignant ainsi les municipalités et les nombreux organismes qui ont entrepris depuis longtemps d'inscrire l'accès au fleuve et à ses berges au rang des grandes préoccupations collectives.

S'il faut avoir de la mise en valeur du littoral une vision d'ensemble, on comprendra que l'action impose des choix, des priorités. Le gouvernement du Québec et la Commission ont arrêté les leurs, pour les premières années du siècle naissant, en ce qui concerne le littoral nord du fleuve Saint-Laurent, plus particulièrement sur le segment Champlain qui, entre fleuve et falaise, suivant l'axe du boulevard du même nom, relie les ponts de Québec et Pierre-Laporte, à l'ouest, à la place Royale, cœur du Vieux-Québec, à l'est.

Pourquoi, demandera-t-on, commencer là ? Quatre raisons expliquent ce choix. D'abord, le boulevard Champlain constitue une voie d'accès majeure à la ville du patrimoine mondial. Au surplus, pour la capitale nationale qu'est Québec, il s'agit de l'axe central du parcours d'honneur qui relie l'aéroport international à la colline Parlementaire. Puis, faut-il le souligner, de nombreux terrains privés, autrefois occupés par des compagnies pétrolières, se sont récemment libérés, offrant ainsi la chance de les récupérer à des fins publiques. Par ailleurs, on comprendra l'urgence de protéger le paysage exceptionnel d'un littoral qui, falaise aidant, offre un coup d'œil singulier et dont les éléments naturels méritent d'être préservés avant qu'il ne soit trop tard et que le site ne soit entièrement occupé à des fins exclusivement privées. Enfin, c'est ce segment du littoral qui offre le meilleur potentiel d'aménagement d'espaces publics d'envergure répondant aux besoins et aux attentes d'une population d'agglomération de 675 000 habitants.

C'est pour ces raisons qu'au printemps 2000, le gouvernement du Québec autorisait la Commission de la capitale nationale du Québec à acquérir, à des fins publiques, plus de 550 000 mètres carrés de terrains privés non construits, dans le voisinage du boulevard Champlain. Ce geste déterminant constituait l'amorce de ce qui deviendra un imposant projet collectif visant à redonner le fleuve aux Québécois.

Comme ce projet ne pourra être réalisé sans le concours de la population et des multiples acteurs publics, touchés de près ou de loin par une intervention de cette nature, il devait nécessairement être soumis à une consultation publique. Pour le ministre de l'Environnement, ministre du Revenu et ministre responsable de la région de la Capitale Nationale, monsieur Paul Bégin, «l'aménagement du littoral du fleuve Saint-Laurent est un projet d'une telle envergure qu'il est primordial que les citoyennes et les citoyens ainsi que tous les organismes intéressés aient la possibilité d'exprimer leurs idées, leurs attentes, leur vision et leurs recommandations à cet égard.» Ainsi, qu'il s'agisse des riverains et des communautés avoisinantes, qu'il s'agisse des organismes voués à la mise en valeur des paysages ou à la protection de l'environnement, qu'il s'agisse des municipalités, qu'il s'agisse du ministère des Transports du Québec ou du ministère de l'Environnement, tous doivent mettre l'épaulé à la roue, chacun dans l'ordre de ses compétences et de ses moyens.

À titre de mandataire du gouvernement, la Commission de la capitale nationale du Québec élaborera, à l'issue de cette consultation, un concept global d'aménagement des espaces publics longeant le fleuve, en vue de sa réalisation d'ici 2008, année du quatre centième anniversaire de la fondation de Québec.

Mais avant de mettre ses experts au travail et d'arrêter les esquisses préliminaires du projet, la Commission soumet aujourd'hui son idée à une consultation publique escomptant qu'il en résulte une clarification des enjeux de développement et d'aménagement et une bonification des orientations auxquelles seront soumis ultérieurement les architectes du paysage et autres professionnels de l'aménagement.

Le succès de ce grand projet, on ne cessera jamais de le dire, tient à la rigueur avec laquelle il sera conduit; il repose également et avant tout sur le consensus auquel il donnera lieu.

Description de l'aire d'étude

1. Compréhension du développement polyphasique du segment Champlain

L'exercice de planification paysagère et de design urbain implique un inventaire et une analyse des composantes majeures de l'aire d'étude qui s'étend des ponts Pierre-Laporte et de Québec jusqu'à la place Royale, entre la rive du fleuve et le sommet de la falaise. Il s'agit d'un paysage global, vaste et complexe, distinctif et exclusif, pour lequel il importe de disposer d'une connaissance approfondie en vue de cibler avec justesse les pistes d'interventions.

La compréhension des faits saillants de l'évolution historique des lieux permettra de mieux en saisir l'organisation spatiale et les enjeux d'aménagement.

1.1. Lieu de traite et d'échanges

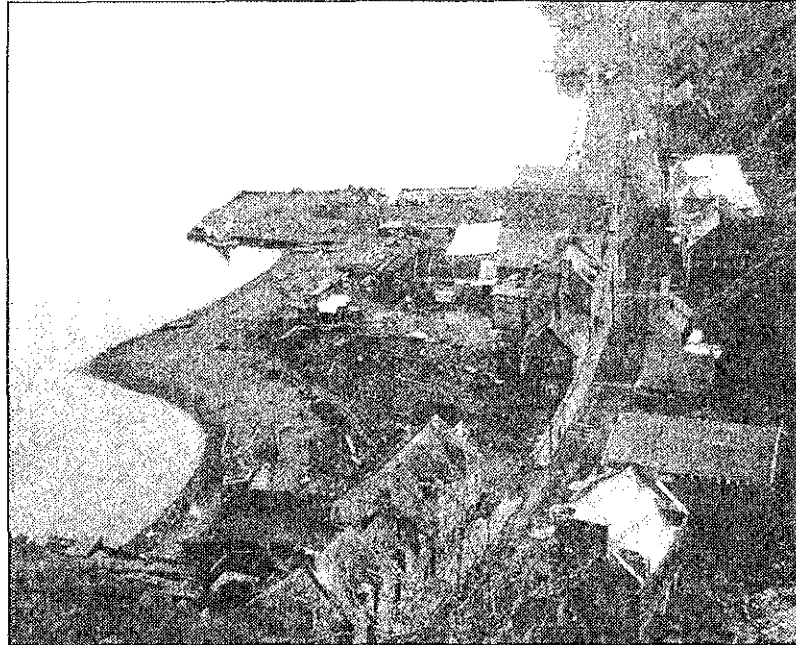
Bien avant la fondation de Québec, la rive du fleuve était témoin d'une intense activité reposant principalement sur la pêche et les échanges entre peuplades indigènes. L'inventaire des sites de l'époque préhistorique témoigne de l'occupation des lieux par des groupes qui s'y arrêtaient temporairement pour y pratiquer le troc, d'abord avec d'autres peuplades indigènes, puis avec les colons de la Nouvelle-France.

1.2. Lieu de pêche et d'agriculture

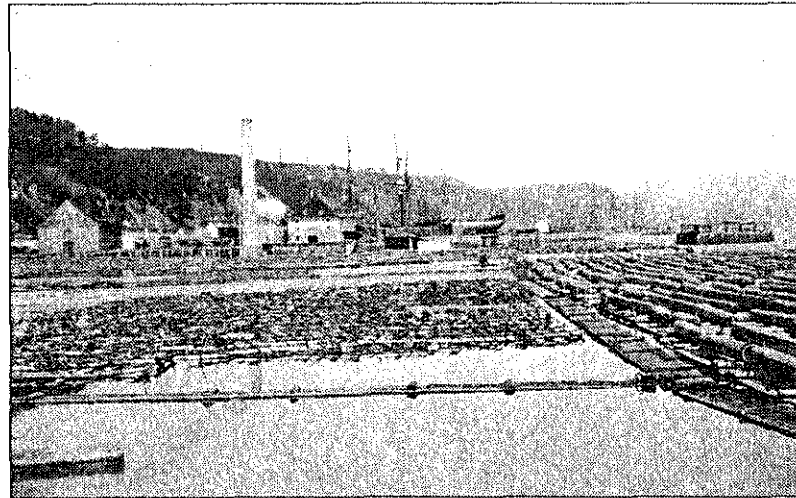
La fondation de Québec et l'occupation graduelle des berges du fleuve ont contribué à modifier le paysage riverain, notamment par l'implantation des premières habitations érigées le long de ce qui allait devenir le chemin du Foulon. On était loin de la ville fortifiée et exposée à de multiples dangers. La rive du fleuve, dans le secteur des Foulons, a d'ailleurs été le théâtre du débarquement des troupes anglaises qui eurent tôt fait d'atteindre les plaines d'Abraham et de changer le cours de l'histoire en menant une bataille contre les troupes françaises.

1.3. Un vaste chantier maritime

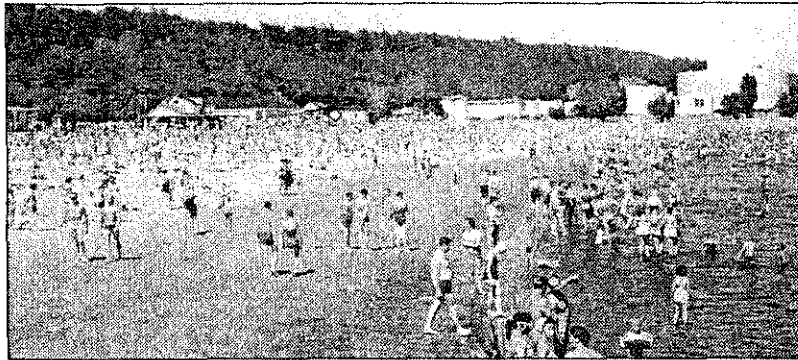
Du début du 19^e siècle jusque vers les années 1880, la rive du fleuve a été le théâtre d'un des plus grands chantiers navals d'Amérique. Les colonies devant approvisionner la mère patrie en biens et denrées, les commerçants de Québec ont rapidement été mobilisés par des activités liées à l'exploitation forestière et à la construction de grands voiliers destinés à transporter le bois en Angleterre. Le pin blanc, qui poussait alors en abondance sur les rives du Saint-Laurent, a été intensivement exploité et flotté jusqu'à Québec pour être soit acheminé par bateau vers l'Angleterre, soit utilisé localement pour la construction navale.



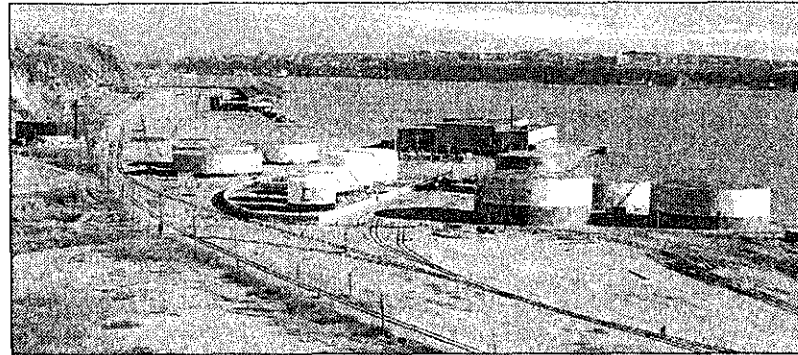
Une histoire industrielle et portuaire



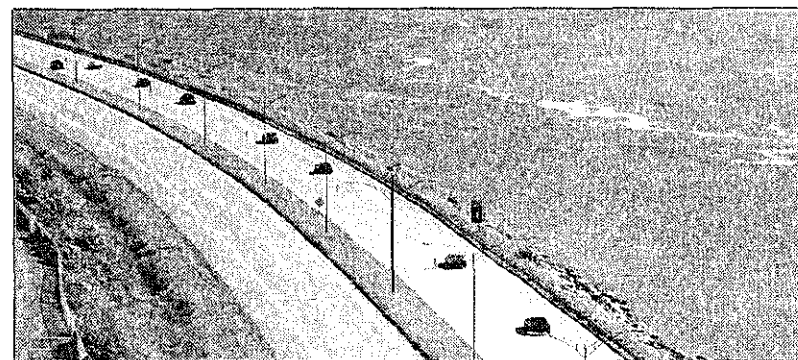
Les sentiers de bois de l'anse de Sillery



L'anse au Foulon dans les années 50-60



Les réservoirs en 1947



Entre fleuve et falaise: une autoroute

La rive du fleuve, notamment dans le secteur du Foulon, vibrat alors d'une intense activité maritime où le flottage du bois, l'équarrissage et la construction navale se combinaient et mobilisaient des milliers de travailleurs. Toutes les anses, entre l'actuel quai Irving et le quartier Cap-Blanc, étaient aménagées d'épis et de quais permettant l'accostage, le chargement et la construction des navires. De nombreux chantiers de construction navale ont été exploités jusqu'au début des années 1900, alors que les grands voiliers à coques de bois ont été graduellement remplacés par des navires à coque d'acier. C'est à cette époque que les activités maritimes traditionnelles qui caractérisaient Québec ont périclité.

1.4. Un lieu de villégiature par excellence

À partir du début des années 1920 et jusqu'à la fin des années 1960, la rive du fleuve est devenue un des lieux privilégiés de villégiature de la grande région de Québec. On s'y rendait massivement les fins de semaine pour occuper les plages créées par l'ensablement, en amont des nombreux épis construits dans les anses, notamment dans le secteur de Sillery. Cette période a également été celle du renforcement du rôle économique de Québec sur les plans national et international et les activités industrialo-portuaires se sont considérablement renforcées, notamment dans le secteur du Foulon. Par ailleurs, le développement du transport ferroviaire et la nécessité de relier rapidement le port de Québec au reste du Canada ont entraîné la construction du pont de Québec, contribuant alors à modifier le paysage du littoral.

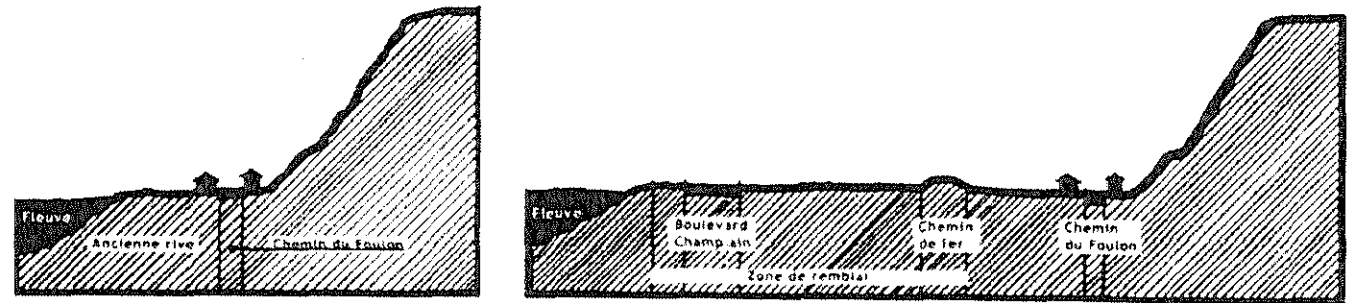
1.5. Le développement industriel et les pétrolières

La position stratégique de Québec, la présence du chemin de fer et d'un pont ainsi que les caractéristiques physiques du fleuve ont permis le renforcement de l'activité industrielle de Québec, faisant du port de Québec le fer de lance de l'économie locale, québécoise et même canadienne. Avec le déclenchement de la guerre, la construction de nombreux réservoirs de produits pétroliers ainsi que de postes de pompage et de transbordement ont altéré le paysage riverain. Le visage du littoral était de nouveau modifié, entraînant une désolante cohabitation entre activités industrielles et activités résidentielles, notamment dans le secteur de Sillery.

1.6. La construction du boulevard Champlain

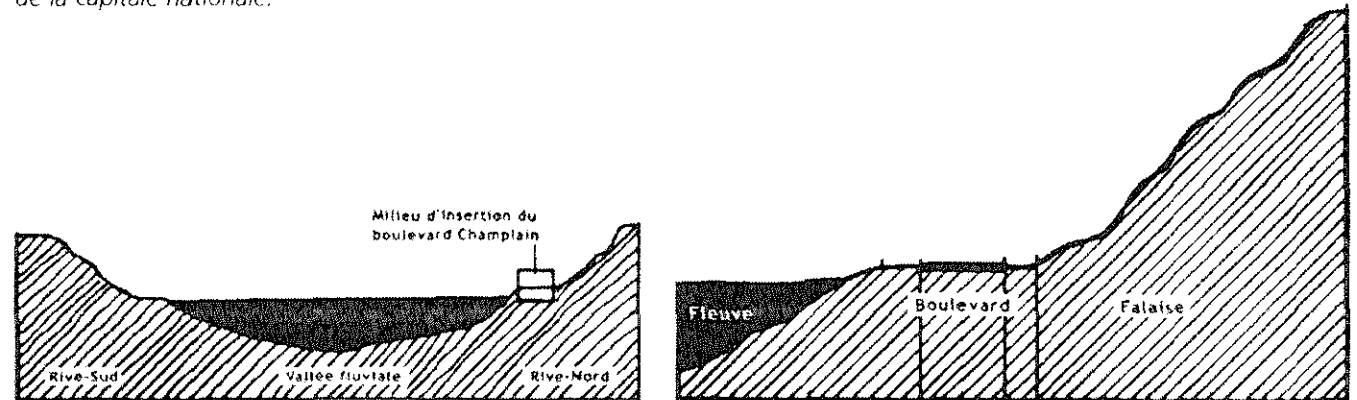
Au milieu des années soixante, la construction du boulevard Champlain a profondément changé le paysage global de l'aire d'étude. Autrefois accessible uniquement à partir de côtes reliant le haut et le pied de la falaise, la plus importante étant la côte de l'Église, et par le chemin du Foulon, la rive du fleuve a été entièrement refaçonnée pour accueillir une autoroute. Les anses sont devenues des ombres d'elles-mêmes: leur nom seulement a résisté à l'usure du temps. Les systèmes écologiques ont été profondément bouleversés.

Aujourd'hui, le paysage global de l'aire d'étude est dominé par la présence du boulevard Champlain, dont le tracé et la géométrie l'associent davantage à une autoroute qu'à un boulevard. On a voulu en faire un lieu de circulation de transit à la fois rapide et sécuritaire; des exigences qui cohabitent mal avec les intersections et les croisements fréquents. A contrario de toutes les interventions antérieures effectuées sur les berges du fleuve dans les limites de l'aire d'étude, la construction du boulevard Champlain a davantage contribué à isoler la rive du fleuve et à couper les liens qui, auparavant, donnaient accès au cours d'eau.



Coupe n° 1 – La rive du fleuve avant et après la construction du boulevard Champlain

En contrepartie, le boulevard Champlain, de par son ampleur et le fait qu'il relie trois villes d'importance de la rive nord du Saint-Laurent, dont la capitale nationale, fait partie d'un paysage global beaucoup plus vaste incluant les deux rives du fleuve, la voie maritime et les promontoires de Québec et de la rive sud. Il doit être considéré comme une composante déterminante dans l'articulation de la région de Québec et dans la compréhension de la position et du rôle stratégique de la capitale nationale.



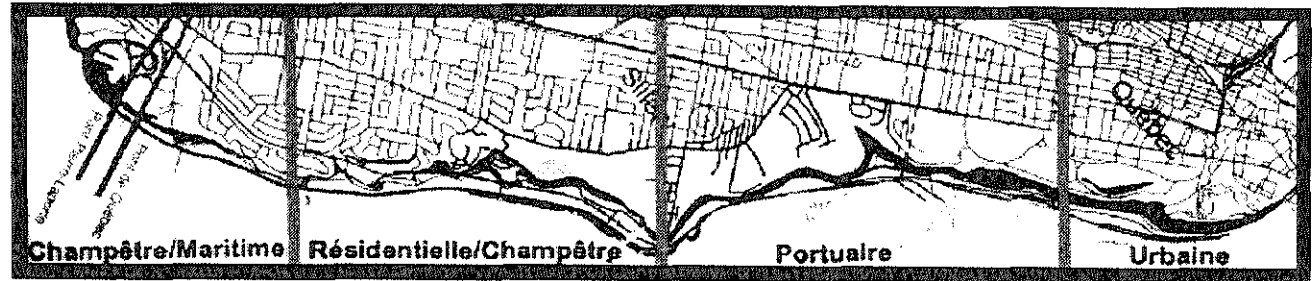
Coupe n° 2 – Le milieu d'insertion du boulevard Champlain

2. L'analyse paysagère: quatre zones d'ambiance

Une analyse du paysage global permet de subdiviser l'aire d'étude en quatre sections. Chacune de ces sections offre une zone d'ambiance particulière caractérisée par:

- la topographie;
- l'occupation du sol;
- le tracé et la géométrie du boulevard;
- la qualité et la densité de la couverture végétale;
- la configuration, l'inclinaison de la pente et la dénivelée de la falaise;
- les terrains vacants.

La notion de zone d'ambiance fait référence également à la première impression ressentie par celui qui parcourt le boulevard Champlain, des ponts à la place Royale.



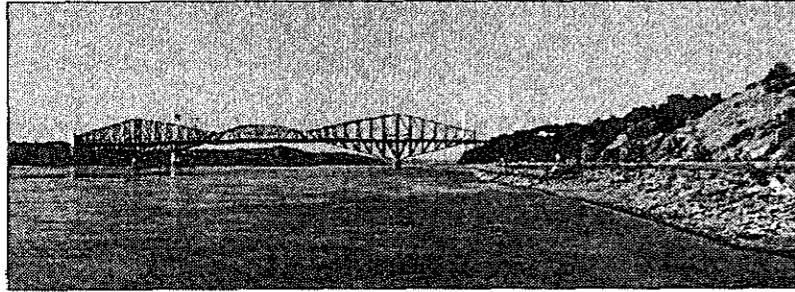
Découpage des zones d'ambiance

2.1 La zone champêtre/maritime

2.1.1 Caractéristiques générales

Cette zone d'ambiance a un caractère champêtre nettement dominant et est comprise entre l'amorce du boulevard Champlain, à la hauteur de l'intersection du Domaine des retraités (feu de circulation) et le quai Irving. Elle se caractérise par une occupation du sol extensive, par la présence d'une aire enclavée entre le boulevard et le pied de la falaise et vouée à la fonction résidentielle de type villégiature. Toutefois, depuis de nombreuses années, on assiste à la conversion graduelle des constructions de ce type par des résidences d'occupation permanente.

L'interface falaise/fleuve, le resserrement entre le pied de la falaise et la rive du fleuve et la présence de versants à l'état naturel, supportant une végétation clairsemée, contribuent à créer cette double ambiance champêtre et maritime, qui évolue graduellement vers la zone suivante dont le caractère dominant est nettement plus résidentiel.



Le pont de Québec

2.1.2 Composantes majeures du paysage

Dans les limites de la zone d'ambiance champêtre/maritime, les éléments structurants ou constituant des repères visuels majeurs du paysage sont les suivants:

- le pont Pierre-Laporte et le pont de Québec;
- les installations de l'Aquarium du Québec;
- les escarpements à nu de la falaise, utilisés pour la pratique de l'escalade;
- l'émissaire pluvial drainant le réseau autoroutier et créant une cascade observable à la hauteur de l'amorce du boulevard;
- l'étranglement du fleuve et la présence marquée de la rive-sud, dont notamment le promontoire sur lequel est aménagé le parc Chaudière.

De plus, l'inventaire effectué sur le terrain a permis de localiser certaines constructions anciennes présentant un intérêt dans la perspective du développement de thématiques associées à l'activité maritime dont:

- un escalier de pierres conduisant à ce qui devait être la rive du fleuve (avant la construction du boulevard Champlain);
- les vestiges d'un quai, localisé à une centaine de mètres à l'ouest du quai Irving.

2.1.3 Caractéristiques techniques et fonctionnelles du boulevard Champlain

Dans les limites de la zone d'ambiance champêtre/maritime (du km0+000 au km 2+874), à l'exception de la longue courbe de l'amorce du boulevard, le tracé de la route est pratiquement rectiligne et présente une géométrie dont les caractéristiques s'apparentent étroitement à celles d'une autoroute.

Il se compose d'accotements d'une largeur de 3,7 mètres, d'un terre-plein d'une largeur de 4,9 mètres et de voies (deux dans chacune des directions) de 4,3 mètres pour les voies de gauche et de 3,7 mètres pour les voies de droite. La vitesse maximale autorisée y est de 70 kilomètres à l'heure, mais la vitesse réelle de circulation observée à toute heure du jour ou de la nuit y est largement supérieure et dépasse généralement les 100 kilomètres à l'heure.

L'état de la chaussée est jugé excellent sur toute la longueur du tronçon.

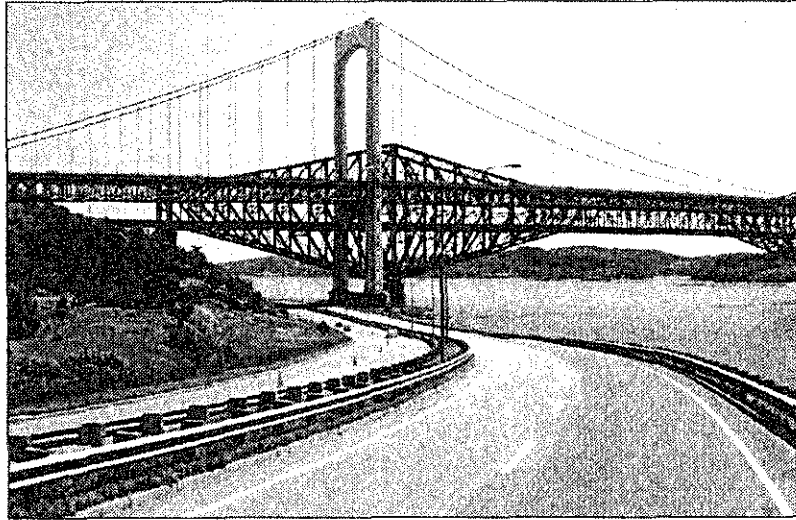
Les statistiques relatives au débit journalier moyen annuel, estival et hivernal (DJMA, DJME, DJMH) compilées par le ministère des Transports du Québec indiquent que, dans le tronçon du boulevard correspondant à la zone d'ambiance champêtre/maritime, les débits sont les suivants:

DJMA: 15 500 véhicules

DJME: 16 700 véhicules

DJMH: 13 900 véhicules

La seule intersection localisée dans les limites de cette zone d'ambiance est celle donnant accès à l'îlot résidentiel et ne constitue pas, en raison du volume réduit de circulation qu'elle draine, un nœud de circulation important.



Découverte du fleuve à l'amorce de la descente du boulevard Champlain vers l'est

2.1.4 **Typologie des fonctions et usages**

Le seul usage présent dans les limites de la zone d'ambiance champêtre/maritime est résidentiel. Il est contenu à l'intérieur d'une enclave enserrée entre le pied de la falaise et le boulevard et desservi par une seule voie d'accès. La trame bâtie se compose d'une occupation de type résidentiel de villégiature où de nombreux chalets ont été successivement convertis en résidences d'occupation permanente.

2.1.5 **Points de vue et panoramas exceptionnels**

Que ce soit du haut de la falaise ou en bordure du fleuve, la zone d'ambiance champêtre/maritime offre des points de vue et panoramas exceptionnels, vers les ponts ainsi que vers le fleuve et la rive-sud.

Les sites offrant les meilleurs coups d'œil sont les suivants:

- le boulevard Champlain lui-même, en direction est, à partir de l'endroit où s'amorce la descente vers le fleuve (premier panorama ouvert vers le fleuve et les ponts lorsqu'on circule en direction est);
- les belvédères de l'Aquarium du Québec;
- le sommet des escarpements dédiés à la pratique de l'escalade;
- les tabliers des ponts.

2.1.6 **Projets à l'étude ou en voie de réalisation**

Parmi les projets à l'étude ou en voie de réalisation dans les limites de la zone d'ambiance champêtre/maritime, ceux qui peuvent avoir une influence certaine sur le projet de requalification du boulevard Champlain et nécessiter un arrimage avec ce dernier sont les suivants:

- le projet de mise en lumière des ponts de Québec et Pierre-Laporte;
- la refonte du plan directeur de l'Aquarium du Québec visant le développement et la mise en valeur de l'ensemble du site et des installations actuelles;
- le projet de centre d'interprétation du pont de Québec;
- le projet d'aménagement du corridor récréo-touristique de la Communauté urbaine de Québec.

2.1.7 **Problématiques particulières**

L'analyse des composantes de la zone d'ambiance champêtre/maritime permet de mettre en relief certaines problématiques sectorielles pouvant influencer les interventions futures.

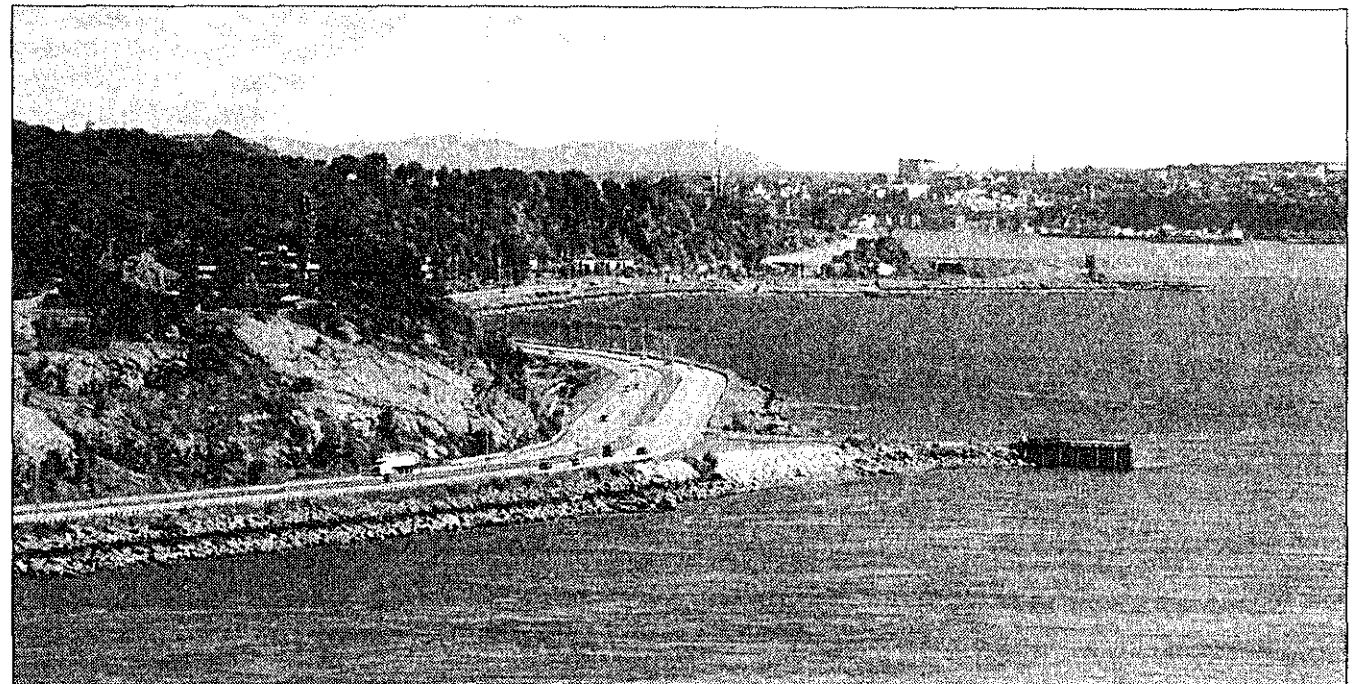
- L'effet de barrière créé par la vitesse élevée de circulation observée sur le boulevard Champlain et qui rend périlleux tout franchissement des voies, même aux intersections.
- Les panneaux de signalisation routière et touristique d'esprit autoroutier.
- La couverture végétale, en dessous des ponts et sur une distance pouvant atteindre 100 mètres de part et d'autres des tabliers, souffre considérablement des effets associés à l'usage de fondants et abrasifs requis pour le déglacage et l'entretien préventif des travées. Il en va de même pour une bande d'une dizaine de mètres localisée de chaque côté du boulevard, affectée par les embruns salins.

- La bande de terrain remblayée, localisée entre le boulevard et le fleuve, ainsi que le terre-plein, dont la largeur sur ce tronçon est de 4,9 mètres, sont tous deux propices à des travaux de verdissement; d'une part, le type de matériau utilisé pour le remblai rend possible les plantations et, d'autre part, le terre-plein présente des conditions favorables à la croissance de végétaux de grande taille. Toutefois, dans un cas comme dans l'autre, il sera nécessaire de recourir à des techniques et des plants parfaitement adaptés à ce type d'environnement de même qu'à des méthodes d'entretien appropriées.

2.2 La zone résidentielle/champêtre

2.2.1 Caractéristiques générales

Cette zone d'ambiance s'étend du quai Irving jusqu'à la Pointe-à-Puisseau.



L'interface entre le boulevard Champlain, le chemin du Foulon et le fleuve

Elle se caractérise par une occupation du sol s'apparentant à celle d'un village traditionnel où se côtoient des constructions résidentielles de type unifamilial (anciennes et contemporaines) localisées au pied de la falaise et desservies par le chemin du Foulon. L'éloignement relatif du boulevard Champlain par rapport au pied de la falaise, la présence de surfaces où croissent des graminées et fleurs des champs et la rive rectiligne du fleuve à cet endroit sont autant d'éléments qui contribuent à créer cette double signature résidentielle et champêtre.

2.2.2 Composantes majeures du paysage

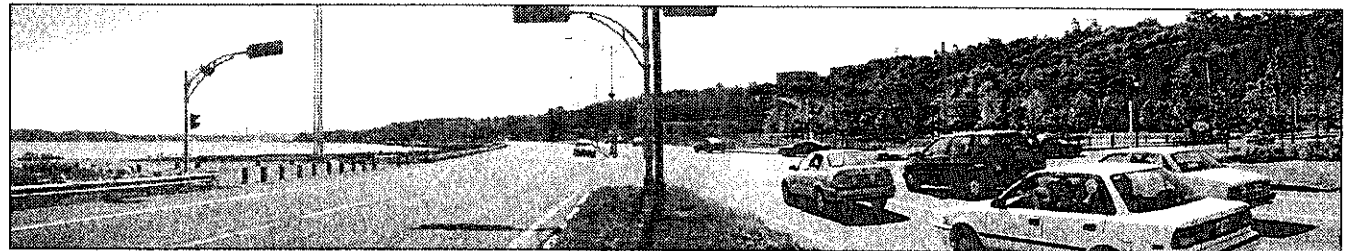
Cette zone d'ambiance compte de nombreux éléments constituant des points de repère visuels forts ou encore des événements qui contribuent, de par leur localisation et leurs caractéristiques particulières, à articuler le paysage. Les composantes les plus significatives à cet égard sont les suivantes:

- l'église Saint-Michel, surplombant la Pointe-à-Puisseau, est un point de repère visible depuis de nombreux endroits, tant le long du boulevard Champlain que depuis la rive sud du fleuve; elle est un des éléments majeurs d'articulation du paysage global de l'aire d'étude;
- l'intersection de la côte de l'Église est un nœud de circulation majeur et constitue l'accès principal à la ville de Sillery, à partir du pied de la falaise;
- les murs de pierres encadrant la côte de l'Église renforcent la présence de ce lien entre le haut et le bas de la falaise;
- le quai Irving constitue un point d'intérêt majeur offrant des vues quasi circulaires;
- la maison des Jésuites, le site du premier hôpital, le chemin du Foulon (tracé et implantation traditionnels) et les «charcottes» (dérivé de l'anglais «short cut») constituent autant de points d'intérêt à caractère historique, contribuant à renforcer l'identité patrimoniale propre à cette zone d'ambiance;
- bien que difficilement perceptible depuis le boulevard Champlain, le boisé Irving, dont la composition est proche de celle des boisés existants au début de la colonie (peuplement composé de feuillus nobles et de conifères dont un peuplement naturel de pins blancs relativement âgés et de taille remarquable), est une composante majeure et essentielle du paysage, d'autant plus que des relevés archéologiques y indiquent la présence de vestiges de l'époque archaïque.

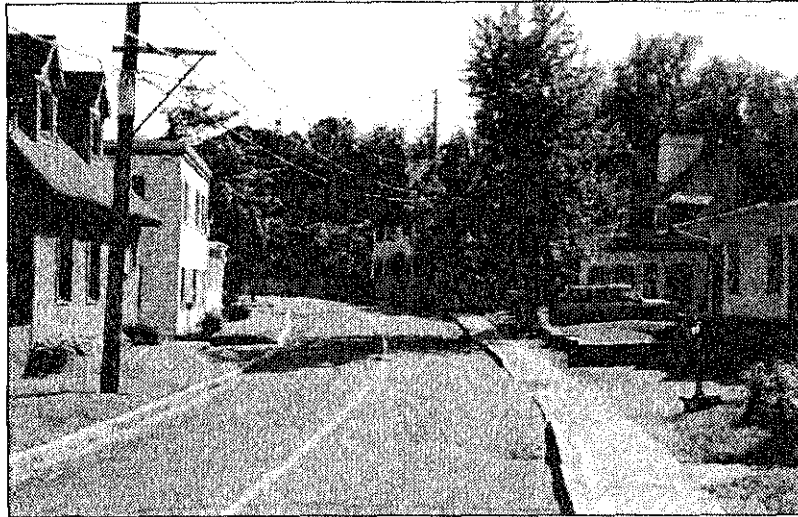
2.2.3 Caractéristiques techniques et fonctionnelles du boulevard Champlain

Dans les limites de la zone d'ambiance résidentielle/champêtre, le tracé du boulevard Champlain (du km 2+874 au km 6+015) est pratiquement rectiligne et présente une géométrie dont les caractéristiques s'apparentent, tout comme dans le tronçon précédent, à celle d'une autoroute.

Il se compose d'accotements d'une largeur de 3,7 mètres, d'un terre-plein d'une largeur de 4,9 mètres et de voies (deux dans chacune des directions) de 4,3 mètres pour les voies de gauche et de 3,7 mètres pour les voies de droite. La vitesse maximale autorisée y est de 70kilomètres à l'heure, mais la vitesse réelle de circulation observée à toute heure du jour ou de la nuit y est largement supérieure et dépasse généralement les 100 kilomètres à l'heure.



Intersection du boulevard Champlain et de la Côte-de-l'Église



Le Chemin du Foulon

L'état de la chaussée est jugé excellent, sur toute la longueur du tronçon, à l'exception des irrégularités résultant de la présence des drains pluviaux sur la travée nord.

Les statistiques relatives au débit journalier moyen annuel, estival et hivernal (DJMA, DJME, DJMH) compilées par le ministère des Transports du Québec indiquent que, dans le tronçon du boulevard correspondant à la zone d'ambiance résidentielle/champêtre, les débits sont les suivants:

DJMA: 16 200 véhicules

DJME: 17 500 véhicules

DJMH: 14 500 véhicules

Le boulevard est croisé à quatre endroits, mais seule l'intersection de la côte de l'Église constitue un nœud majeur de circulation. Les autres carrefours jouent un rôle secondaire ou tertiaire et donnent accès aux côtes Ross, Gignac et Du Verger. Ils drainent principalement une circulation de transit locale.

2.2.4 Typologie des fonctions et usages

L'occupation du sol est nettement résidentielle et de nombreuses constructions contemporaines s'intercalent aux constructions anciennes érigées de part et d'autre du chemin du Foulon. Le tracé de ce chemin, datant du début de la colonie, est encadré par le bâti traditionnel, la falaise au nord et le talus boisé de l'éperon supportant la voie du chernin de fer du Canadien National au sud, ce qui lui confère un caractère tout à fait particulier et contribue à en renforcer l'identité.

Parmi les autres fonctions et usages présents dans les limites de cette zone d'ambiance et qui peuvent influencer l'exercice de requalification, mentionnons le garage municipal, pour lequel la Ville de Sillery envisage sérieusement une relocalisation, ainsi que quelques établissements commerciaux de type épicerie/dépanneur.

2.2.5 Points de vue et panoramas exceptionnels

Cette zone d'ambiance, compte tenu de la hauteur de la falaise et de la distance séparant le pied de cette dernière au boulevard Champlain, permet d'exploiter de nombreux points de vue et panoramas :

- le parc de la Falaise, le Domaine Catarqui, le parvis de l'église Saint-Michel et le parc des Voiliers constituent des belvédères naturels;
- le quai Irving et la place publique localisée à l'intersection de la côte de l'Église et du boulevard Champlain permettent d'apprécier le paysage sur pratiquement 360 degrés et constituent des emplacements privilégiés pour le développement de thématiques liées à la navigation et à l'environnement fluvial;
- le chemin du Foulon, à l'approche des intersections avec le boulevard Champlain, offre d'intéressantes perspectives visuelles sur le fleuve.

2.2.6 Projets à l'étude ou en cours de réalisation

Parmi les principaux projets à l'étude ou en cours de réalisation, certains peuvent influencer l'effort de requalification en cours. Les plus significatifs sont les suivants:

- le renforcement du secteur résidentiel localisé à l'est de la côte du Verger où des habitations de type « maison de ville » ont été construites au cours des dernières années;
- le réaménagement de l'entrée de la ville de Sillery, à l'intersection de la côte de l'Église et du boulevard Champlain, dont les travaux sont en voie de parachèvement;
- l'aménagement du corridor récréo-touristique de la Communauté urbaine de Québec.

2.2.7 Problématiques particulières

L'analyse des composantes et conditions particulières qui prévalent dans les limites de la zone d'ambiance résidentielle/champêtre met en relief certaines problématiques sectorielles avec lesquelles il est essentiel de composer afin de tirer le meilleur parti des occasions de mise en valeur.

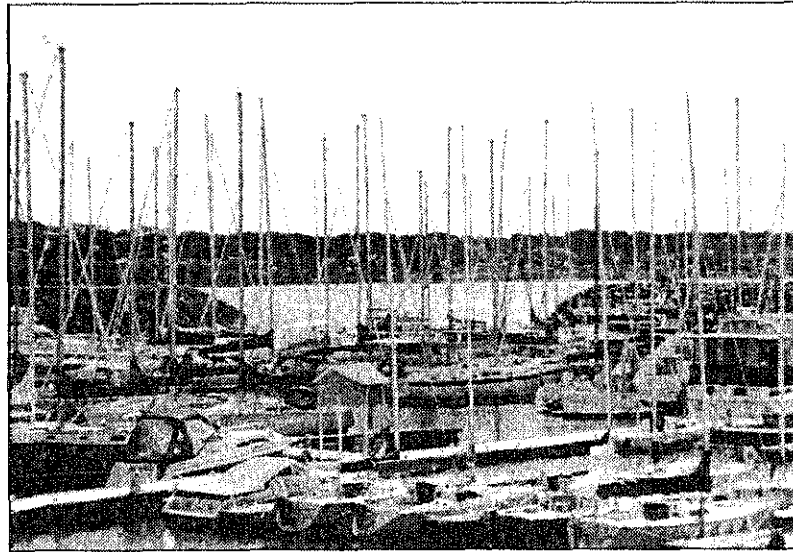
- Le boisé Irving, localisé en bordure de la voie ferrée du Canadien National et en surplomb du chemin du Foulon, présente des caractéristiques peu communes et est hautement représentatif des peuplements d'origine de ce secteur. Il doit d'emblée faire l'objet d'une protection intégrale, notamment dans la perspective d'un renforcement du caractère naturel de la falaise.
- Cinq émissaires pluviaux combinant le trop-plein régulateur du débit du collecteur de la CUQ ainsi que six émissaires drainant les eaux pluviales se déversent dans le fleuve, entre le quai Irving et la Pointe-à-Piseau. Dans la perspective du développement d'activités récréatives et de loisirs de contact avec le milieu hydrique, il est essentiel d'en connaître la localisation et les caractéristiques.
- Aucun des sites contaminés, antérieurement occupés par des réservoirs de produits pétroliers des entreprises Irving et Pétro-Canada, n'a fait, à ce jour, l'objet de mesure de réhabilitation, ni même de travaux de caractérisation environnementale, à l'exception des sites jouxtant l'immeuble administratif d'Irving.
- L'effet de barrière créé par la vitesse élevée de circulation observée sur le boulevard Champlain rend problématique tout franchissement des voies, même aux intersections.

2.3 La zone portuaire

2.3.1 Caractéristiques générales

La zone portuaire est celle qui s'étend de la Pointe-à-Piseau jusqu'à l'entrée ouest du quartier Cap-Blanc.

Sur le plan de l'occupation du sol, elle se caractérise par une succession de fonctions associées étroitement à l'activité maritime. Bien que la falaise soit un élément omniprésent de composition du paysage, la trame d'occupation et le tracé particulièrement sinueux du boulevard Champlain à cet endroit lui confèrent une ambiance davantage tournée vers le monde maritime. La typologie des installations et les constructions dont le caractère est industriel, la marina du Foulon, le port de Québec, la présence bien sentie du chemin de fer et des installations de triage ainsi que le bourdonnement des activités industrielles contribuent tous à cette signature particulière.



Marina de Sillery

2.3.2 Composantes majeures du paysage

Cette zone d'ambiance compte de nombreux éléments constituant des points de repère visuels forts ou encore des événements qui contribuent, de par leur localisation et leurs caractéristiques particulières, à articuler le paysage. Les composantes les plus significatives sont les suivantes:

- l'église Saint-Michel, dont la présence est tout aussi bien sentie que dans la zone d'ambiance précédente et qui joue un rôle de repère visuel déterminant;
- le club nautique, dont l'importance et les activités contribuent, en toute saison, au renforcement du caractère maritime de la zone, notamment, en raison du nombre élevé de bateaux à voile dont les mâts marquent la présence et également en raison du mode d'entreposage extérieur utilisé hors saison et qui témoigne éloquemment de la popularité de la navigation de plaisance dans la région de Québec;
- le port de Québec, dont les activités de transbordement, de manutention et d'entreposage contribuent au caractère éminemment maritime de cette zone et dont les installations s'articulent autour de la présence des voies ferrées et cours de triages;
- le quai Frontenac ainsi que le remblai où étaient auparavant localisés des réservoirs de produits pétroliers constituent des points d'articulation du paysage, notamment dans la perspective du développement d'activités de navigation ou d'observation des marées et du mouvement des glaces;
- l'intersection de la côte Gilmour et du boulevard Champlain constitue un nœud majeur de circulation qui, en plus de marquer une frontière entre les activités à caractère industrialo-portuaire et les activités à caractère récréatif et de plaisance, est une route d'accès à la haute-ville.

2.3.3 Caractéristiques techniques et fonctionnelles du boulevard Champlain

Cette portion du boulevard (du km 6+015 au km 8+485) est adossée à la falaise et en suit fidèlement les contours. Elle regroupe la plupart des attributs d'une autoroute, mais son tracé sinueux et les éléments qui la jalonnent, dont le boisé dense de la falaise, en font davantage une voie de promenade.

Elle se compose d'accotements d'une largeur de 1,2 mètres, d'un terre-plein dont la largeur est de 1,8 mètres du km 6+015 au km 7+228 et de 4,9 mètres jusqu'à l'entrée du port de Québec (km 8+486) et de voies (deux dans chacune des directions) dont la largeur est de 4,3 mètres pour les voies de gauche et de 3,7 mètres pour les voies de droite.

Il s'agit d'une portion du boulevard où la vitesse maximale autorisée est de 70 kilomètres à l'heure, mais où le tracé de la route, la proximité et l'escarpement de la falaise ainsi que les aménagements riverains ont pour effet de diminuer la vitesse.

L'état de la chaussée est jugé excellent sur toute la longueur du tronçon.

Les statistiques relatives au débit journalier moyen annuel, estival et hivernal (DJMA, DJME, DJMH) compilées par le ministère des Transports du Québec indiquent que, à l'intersection de la côte Gilmour, les débits moyens sont les suivants:

DJMA: 15 200 véhicules

DJME: 16 500 véhicules

DJMH: 13 700 véhicules

Il est intéressant de noter que quelques centaines de mètres à l'est, soit à l'entrée du port de Québec, les débits moyens diminuent de l'ordre de 25 %, passant à 11 600 véhicules pour le DJMA, à 12 500 pour le DJME et à 10 400 véhicules pour le DJMH, ce qui démontre l'importance des volumes de circulation que génère le port de Québec.

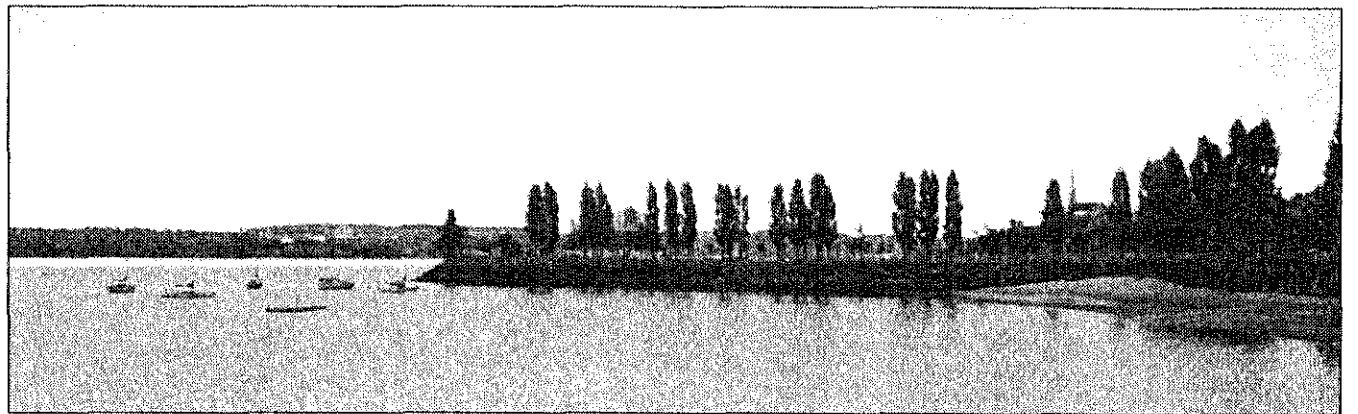
2.3.4 Typologie des fonctions et usages

La typologie des fonctions et usages actuels confère à cette zone un caractère industriel dominant. Toutefois, la présence d'habitations adossées à la falaise, à quelques centaines de mètres à l'ouest du quartier Cap-Blanc, les activités récréatives et de plaisance associées au club nautique ainsi que de vastes terrains vacants, autrefois occupés par des réservoirs de produits pétroliers en consacrent la mixité.

2.3.5 Points de vue et panoramas exceptionnels

Cette zone d'ambiance, compte tenu de la hauteur de la falaise et du profil de la rive du fleuve, présente de nombreux points de vue et panoramas exceptionnels pouvant être mis en valeur et davantage exploités. Les plus significatifs sont :

- le site des anciens réservoirs de produits pétroliers, dont le potentiel de mise en valeur est très élevé; il en va de même de l'espace public récemment aménagé sur le remblai qui ferme la côte de l'Église et du quai Frontenac qui offrent des panoramas exceptionnels vers le fleuve, la rive-sud, la marina et la falaise et permettent d'apprécier, dans toute sa grandeur, le paysage global de l'aire d'étude;
- les plages, localisées à proximité du club nautique, offrant également des vues panoramiques vers le fleuve et la rive-sud et permettant surtout un contact direct avec le milieu hydrique et l'environnement fluvial;
- le tracé sinueux du boulevard qui permet aux automobilistes d'apprécier d'intéressantes perspectives visuelles vers l'église Saint-Michel;
- le parc du Bois-de-Coulonge ainsi que le parc des Champs-de-Batailles offrant des panoramas exceptionnels vers le fleuve et la rive-sud.



L'anse au Foulon

2.3.6 **Projets à l'étude ou en voie de réalisation**

Parmi les projets à l'étude ou en voie de réalisation dans les limites de la zone d'ambiance portuaire, certains peuvent influencer l'effort de requalification du boulevard Champlain:

- le projet d'aménagement d'un terminal de dédouanement et de transit des passagers à la gare maritime Champlain;
- le projet de création d'un site de déchargement et de manutention de conteneurs pour permettre aux navires à fort tonnage de poursuivre leur route vers le port de Montréal (ce projet implique le transport par chemin de fer de 95 % des conteneurs déchargés, le reste étant acheminé par route);
- les travaux de décontamination des terrains antérieurement occupés par les réservoirs de produits pétroliers localisés entre le boulevard Champlain et le club nautique.

2.3.7 **Problématiques particulières**

L'analyse des composantes et conditions particulières qui prévalent dans les limites de la zone d'ambiance portuaire met en relief certaines problématiques sectorielles avec lesquelles il est essentiel de composer afin de tirer le meilleur parti des occasions de mise en valeur.

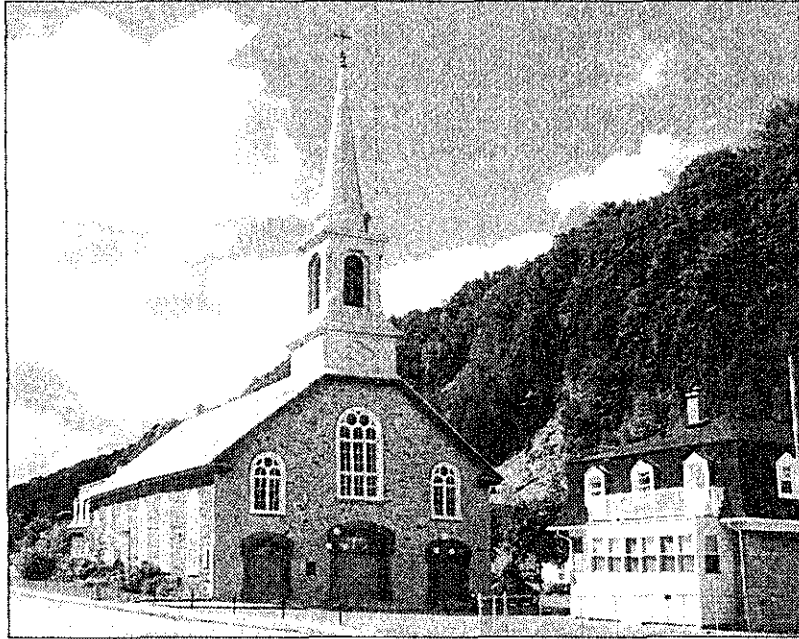
- Le port de Québec

La problématique particulière de ce secteur est liée, d'une part, à la présence des voies de chemin de fer et des installations de triage et, d'autre part, à la reconversion éventuelle d'une partie du site et du bâtiment à titre de terminal de dédouanement pour les navires de croisière.

Dans le contexte du développement du marché des croisières, les aménagements requis impliqueraient la reconversion d'une partie de la gare maritime aux fins de dédouanement, l'installation de passerelles d'accès aux ponts d'embarquement des navires, la création d'aires de manœuvres et de quais d'embarquement pour les autobus ainsi que l'aménagement d'aires de stationnement pour automobiles. Les scénarios les plus probables quant au transport des passagers vers les paquebots impliqueraient, d'une part, le transport par autobus depuis les aéroports et, d'autre part, le transport par automobile (mode de transport actuellement privilégié par de nombreux consommateurs de ce type de croisière aux États-Unis).

Parallèlement au développement du marché des croisières et compte tenu de la durée de la «saison» (août à octobre), le port de Québec poursuit ses efforts de développement et de renforcement de ses activités industrielles liées au transbordement, à l'entreposage et à la manutention de marchandises et de vrac. Agissant actuellement comme zone tampon entre le parc Notre-Dame-de-la-Garde dans le Cap-Blanc et les quais, l'anse Brown serait ainsi affectée à des activités industrielles-portuaires plutôt qu'à des fins récréo-touristiques.

Par ailleurs, trois émissaires pluviaux et de trop-plein régulateur de débit du collecteur de la Communauté urbaine de Québec se jettent dans le fleuve, dans les limites de la zone d'ambiance portuaire. En ce qui concerne spécifiquement le trop-plein régulateur de débit localisé à l'extrémité de l'avenue du Maire-Beaulieu, précisons qu'il se jette dans le fleuve à la hauteur de la plage jouxtant le club nautique. Sa présence met en évidence la nécessité de bien en connaître les caractéristiques (débordement des eaux usées suivant de fortes pluies) et de formuler les mesures appropriées, compte tenu des interventions envisageables en milieu riverain, notamment sur le plan récréo-touristique et des loisirs.



L'église Notre-Dame-de-la-Garde

2.4 La zone urbaine

2.4.1 Caractéristiques générales

La zone urbaine est dominée par la présence du quartier Cap-Blanc. Elle s'étend de l'entrée ouest de ce dernier jusqu'à la place Royale. La hauteur et l'inclinaison de l'escarpement en grande partie dénudé, le resserrement de la trame urbaine traditionnelle consacrée à la fonction résidentielle, la proximité du boulevard, avec son tracé sinueux, les plantations qui le bordent et son mobilier urbain contribuent à la signature de cette ambiance, en continuité avec celle du Vieux-Québec. Ces caractéristiques apparentent davantage le boulevard Champlain à un boulevard urbain, en rupture avec les attributs des tronçons localisés plus à l'ouest (entre les ponts et l'entrée de la gare maritime).

2.4.2 Composantes majeures du paysage

Cette zone d'ambiance compte de nombreux éléments constituant des points de repère visuels forts ou encore des événements qui, de par leur localisation et leurs caractéristiques particulières, contribuent à articuler le paysage:

- l'église Notre-Dame-de-la-Garde et son presbytère dont la localisation en font un point de repère majeur et un référentiel du quartier;
- la citadelle de Québec, la terrasse Dufferin et le Château Frontenac sont des éléments repères et d'encadrement hautement significatifs;
- les installations et activités de la Garde Côtière et de la Société des traversiers;
- le parc Notre-dame-de-la-Garde dont la configuration crée une interface forte entre le quartier Cap-Blanc et le fleuve;
- le versant en partie dénudé de la falaise, ponctué de peuplements de conifères;
- l'escalier menant au parc des Champs-de-Batailles.

2.4.3 Caractéristiques techniques et fonctionnelles du boulevard Champlain

Cette portion du boulevard Champlain (du km 8+486 au km 11+646) rassemble la plupart des attributs d'un boulevard urbain.

Elle se caractérise par l'absence d'accotements et par la présence de voies (deux dans chaque direction) dont la largeur (dans chaque direction) est de 7,9 mètres, à l'exception du tronçon de la gare maritime (du km 8+960 au km 9+095) où la largeur combinée des deux voies est de 8,8 mètres dans chaque direction.

L'éclairage, les plantations, la proximité et les caractéristiques du cadre bâti traditionnel, les accès au quartier Cap-Blanc, la sinuosité du tracé, la présence du parc Notre-Dame-de-la-Garde et la signalisation contribuent à ce caractère de boulevard urbain. La vitesse maximale autorisée est de 50 kilomètres à l'heure et la vitesse réelle de circulation observée, compte tenu des caractéristiques énoncées précédemment, est généralement la même.

L'état de la chaussée est jugé mauvais sur toute la longueur du tronçon.

Les statistiques relatives au débit journalier moyen annuel, estival et hivernal (DJMA, DJME, DJMH) compilées par le ministère des Transports du Québec indiquent que dans le tronçon du boulevard correspondant à la zone d'ambiance urbaine, les débits moyens sont les suivants:

DJMA: 11 600 véhicules

DJME: 12 500 véhicules

DJMH: 10 400 véhicules

2.4.4 Typologie des fonctions et usages

La fonction résidentielle domine le paysage et se traduit par un bâti de type urbain traditionnel, caractérisé par des constructions anciennes mitoyennes et par une interface trame bâtie/fleuve relativement forte. Toutefois, il est important de souligner que les habitations bordant le boulevard sont adossées à ce dernier présentant ainsi des cours arrières et des aires de stationnement. D'autre part, plus à l'est et entre le boulevard Champlain et le fleuve, se succèdent les immeubles et espaces extérieurs appartenant à la Garde Côtière ainsi qu'à la Société des traversiers, qui limitent considérablement les perspectives. Y sont alignés les brise-glaces et autres navires de sauvetage et, pendant la saison hivernale, les espaces extérieurs servent à l'entreposage des bouées.

Enfin, le parc Notre-Dame-de-la-Garde permet d'atténuer la présence d'une partie de la zone industrialo-portuaire.

2.4.5 Points de vue et panoramas exceptionnels

- Cette zone d'ambiance, compte tenu de la densité d'occupation du sol, de la hauteur de la falaise et de la proximité du fleuve, présente certains points de vue et panoramas exceptionnels pouvant être mis en valeur:
- le parc Notre-Dame-de-la-Garde offre une vue panoramique vers le fleuve et la rive sud;
- le milieu bâti, témoigne de l'histoire de la ville de Québec;
- le Château Frontenac, la citadelle et la promenade des Gouverneurs à partir desquels les panoramas vers le fleuve, la rive-sud et l'île d'Orléans sont exceptionnels;
- la rue Champlain offre, aux intersections et entre certains bâtiments, d'intéressantes perspectives visuelles encadrées vers le fleuve et le boulevard.

2.4.6 Projets à l'étude ou en voie de réalisation

Parmi les projets à l'étude ou en voie de réalisation dans les limites de la zone d'ambiance urbaine, certains peuvent influencer l'effort de requalification du boulevard Champlain:

- le projet de mise en lumière du Château Frontenac et du cap Diamant;
- l'expansion des activités industrialo-portuaires dans l'anse Brown;
- l'aménagement de carrefours giratoires aux trois intersections de la rue Champlain avec le boulevard;
- le projet de mise en lumière de l'église Notre-Dame-de-la-Garde.

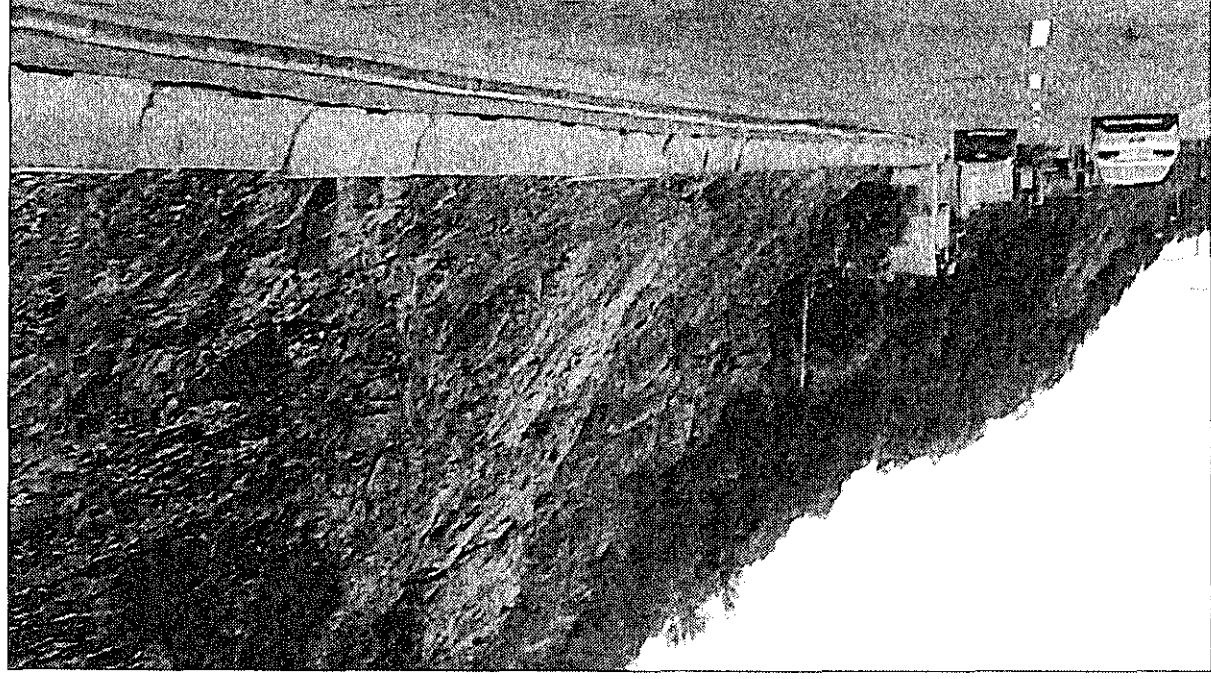
L'analyse des composantes et conditions particulières qui prévalent dans les limites de la zone d'ambiance urbaine met en relief certaines problématiques sectorielles avec lesquelles il est essentiel de composer afin de tirer le meilleur parti des occasions de mise en valeur.

- Le port de Québec

Parallèlement au développement du marché des croisières et compte tenu de la durée de la « saison » (août à octobre), le port de Québec poursuit évidemment ses efforts de développement et de renforcement de ses activités. Dans le cas particulier qui nous intéresse, l'enjeu principal est associé à l'utilisation de l'anse Brown. Agissant actuellement comme une zone tampon entre le parc Notre-Dame-de-la-Garde dans le Cap-Blanc et les quais, l'anse Brown pourrait être entièrement occupée par les activités industrielles-portuaires.

- Les zones d'érosion et de décrochement

C'est certainement dans la zone d'ambiance urbaine que l'érosion et les décrochements de matériaux constituent des problèmes majeurs. En effet, c'est l'endroit où la falaise présente la dénivellée la plus importante et où la végétation est la plus clairsemée, laissant de vastes surfaces exposées aux intempéries et aux effets du gel/dégel. Les chutes de pierres y sont fréquentes et des mesures de prévention de tous types y ont été appliquées.



Zone de décrochement et d'érosion

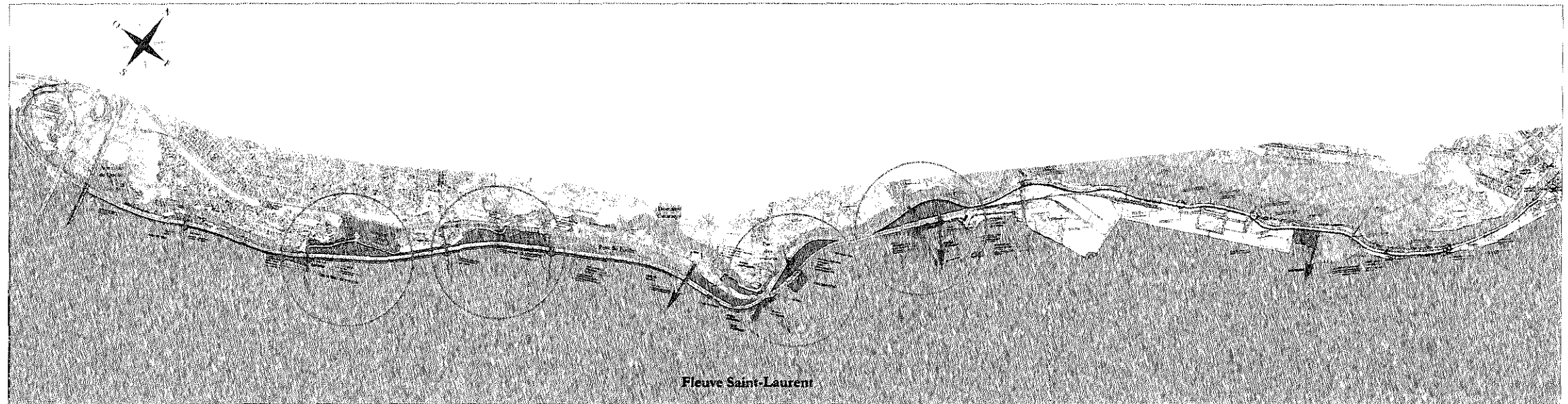
Les enjeux d'aménagement

La description de l'aire d'étude présentée au chapitre précédent permet d'imaginer un potentiel d'aménagement exceptionnel: le site naturel est remarquable et les terrains aménageables à des fins récreo-touristiques sont nombreux. Elle met toutefois en lumière des contraintes dont les niveaux de difficulté variables appellent des solutions modulées de nature à concilier des exigences apparemment opposées: par exemple, les impératifs portuaires avec les besoins récreo-touristiques, la fluidité d'une des grandes voies d'accès à la capitale avec la fonction résidentielle, etc.

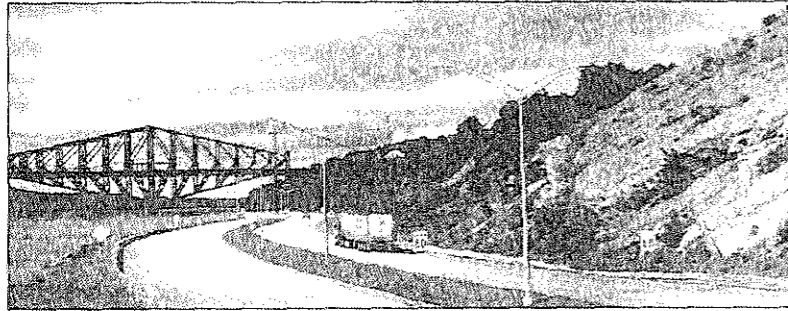
C'est pourquoi il est essentiel, avant d'arrêter l'esquisse d'un projet d'aménagement, de comprendre les multiples enjeux que soulève la mise en valeur de la partie du littoral comprise entre les ponts de Québec et Pierre-Laporte et la place Royale.

1. L'usage des terrains libres: privé ou public

L'enlèvement des réservoirs d'essence, l'amorce de la décontamination des sols et la protection miraculeuse de la falaise et du plateau de Sainte-Foy rendent possible la création d'une immense fenêtre de la ville sur le fleuve, au profit de l'ensemble de la population de l'agglomération. Cependant, une menace accompagne cette chance ultime de redonner le fleuve aux Québécois: le développement immobilier à des fins privées et résidentielles qui aurait pour effet d'exclure à jamais l'accès public au fleuve.



Les accès au fleuve du projet Littoral



Le secteur Champlain, le noeud gordien de tout le système d'accès au fleuve au coeur de la capitale

Il faut choisir: ou bien les terrains libérés par les pétrolières sont affectés à la fonction résidentielle, ou bien ils sont appropriés à des fins publiques. Le gouvernement du Québec et son mandataire, la Commission de la capitale nationale du Québec, choisissent la seconde option, ce qui explique leur décision de mettre en réserve plus de 550 000 mètres carrés de terrains. Le jour où les terrains convoités seront acquis, l'effort de mise en valeur devrait être centré sur l'accès au fleuve à des fins récréatives et contemplatives.

2. Le boulevard Champlain: autoroute ou boulevard urbain

Le boulevard Champlain constitue une voie d'accès privilégiée et efficace au port de Québec. Il est donc essentiel que la mise en valeur du littoral n'asphyxie aucunement le port. Par ailleurs, le tracé actuel du boulevard et son caractère autoroutier permettent des pointes de vitesses qui mettent en péril la sécurité des automobilistes, des cyclistes et des piétons qui s'aventurent au bord du fleuve. Un équilibre s'impose.

En fait, la multiplication des accès au fleuve commande une réflexion sur la morphologie de cette importante artère routière de façon à conjuguer efficacité et sécurité. La configuration du boulevard conditionne la vitesse et détermine le degré de sécurité: il faudra trouver celle qui permet une bonne fluidité sans vitesses excessives.

3. Le parcours d'honneur de la capitale nationale: vitrine de notre savoir-faire la ville

Emprunté par les dignitaires étrangers en visite officielle, le boulevard Champlain constitue ce que, dans les capitales, on appelle «parcours d'honneur» ou «parcours cérémoniel». Il relie l'aéroport à la colline Parlementaire.

L'aménagement d'un tel parcours doit prendre en compte les exigences de sécurité imposées par les services protocolaires. Il doit également offrir un environnement qui exprime la qualité de vie urbaine dont bénéficie la population de Québec de même que la dignité que le peuple québécois confère à sa capitale nationale. Le boulevard Champlain est un tronçon important du parcours d'honneur de Québec. Son aménagement doit en faire une vitrine de nos héritages naturel et culturel ainsi que de notre savoir-faire la ville.

4. La desserte du port de Québec: un impératif économique

Est-ce utile de rappeler que Québec est le deuxième port du Québec et la porte d'entrée de la voie maritime du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs. Aussi, la desserte routière et ferroviaire du port de Québec demeurera toujours un enjeu stratégique majeur.

L'aménagement du boulevard Champlain et de son environnement doit permettre de conjuguer économie et paysage, desserte portuaire et accès public au fleuve et à son littoral.

Si la configuration, le tracé, le gabarit du boulevard Champlain devaient l'apparenter davantage au boulevard urbain qu'à l'autoroute, avec une gestion de la circulation garantissant la sécurité des piétons, des cyclistes et autres «récréo-touristes», la fluidité ainsi que la capacité portante devraient quand même répondre adéquatement aux exigences de la voie routière desservant, sans solution de rechange, la zone ouest du port de Québec.



*West River Parkway, Minneapolis:
Un exemple d'urbanisme végétal*

Par ailleurs, il ne fait aucun doute que l'enlèvement de la voie ferrée du littoral qui, depuis l'ouest, s'étire à flanc de falaise jusqu'à la gare maritime Champlain permettrait la récupération de terrains stratégiques à des fins récréatives (piste cyclo-pédestre, plage, etc.). Il serait toutefois difficile d'enlever cette voie ferrée sans que la desserte ferroviaire ne soit autrement assurée.

5. L'urbanisme végétal: entre nature et culture

Tout projet de mise en valeur du littoral, particulièrement dans cet espace singulier compris entre fleuve et falaise, est l'occasion de pratiquer l'urbanisme végétal, c'est-à-dire de favoriser l'implantation de végétaux appropriés, partout où le milieu le permet. À cet effet, l'aire d'étude invite à traiter avec une attention particulière trois éléments du paysage en cause.

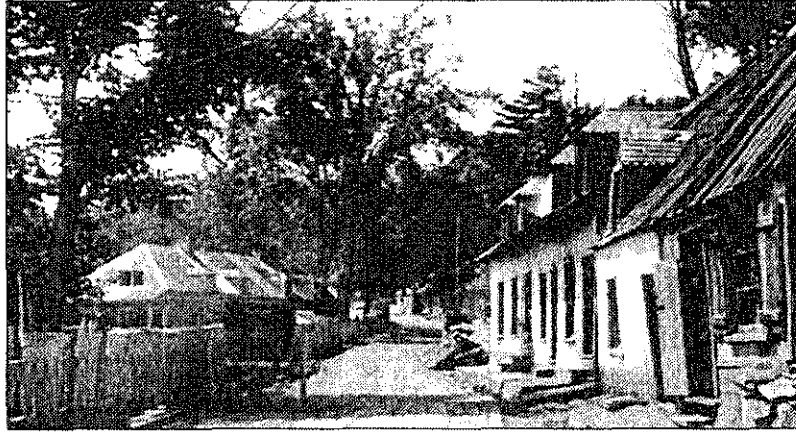
Il faudra tout d'abord protéger le couvert forestier de la falaise Québec/Cap Rouge. Alliés à la topographie remarquable du cap et de l'escarpement, les végétaux ont la propriété de structurer l'unité paysagère du lieu tout en contribuant à contenir l'érosion et à stabiliser les sols.

Ensuite, le plateau de Sainte-Foy, communément appelé le boisé Irving, abrite un écosystème unique et remarquable par son paysage forestier et ses trésors archéologiques témoignant de la plus ancienne occupation humaine à Québec. Sa protection intégrale et sa mise en valeur devrait rassurer les connaisseurs les plus exigeants tout comme le grand public car il s'agit d'un trésor caché au cœur de la capitale.

Enfin, l'ancienne ligne naturelle de rivage, le réseau viaire ancien ou encore les grandes diagonales reliant la ville et le fleuve sont autant d'occasion d'amélioration du paysage par des plantations d'alignement dont la disposition permettra de préserver les percées visuelles sur le fleuve.

6. La berge du Saint-Laurent: règne minéral ou végétal

La minéralisation très importante du littoral par la construction de quais et, surtout, par l'empierrement de la berge et de l'assise du boulevard Champlain sur plusieurs kilomètres ne sont pas compatibles avec la volonté de rendre le fleuve plus accessible pour la promenade et le contact direct avec l'eau. Aussi, le nouveau paysage du corridor Champlain devrait accorder une importance accrue à l'implantation, entre le plan d'eau et la terre ferme, d'un couvert végétal, partout où cela est possible et souhaitable. La stabilisation des berges, de nos jours, peut se faire de façon efficace par l'utilisation des végétaux plutôt que par un enrochement artificiel.



Le Chemin du Foulon, un décor bucolique

7. L'intégrité du patrimoine bâti et le respect de l'histoire: continuité ou rupture

Le cadastre et les bâtiments bordant le boulevard Champlain et le chemin du Foulon témoignent des modes anciens d'occupation des sols ainsi que de l'histoire des lieux, des débuts de la colonie à nos jours. Aussi, ce cadre bâti doit être traité avec déférence.

La restauration domiciliaire déjà solidement amorcée devrait se poursuivre alors que les nouvelles constructions devraient servir à consolider le paysage urbain caractéristique du lieu. Les plans d'urbanisme du Vieux-Québec/Basse-Ville, de la paroisse Notre-Dame-de-la-Garde et de la Ville de Sillery consacrent de tels principes; il convient de les mettre en œuvre sans compromis.

Par ailleurs, le génie d'un lieu s'appuie sur son histoire. Ainsi l'analyse d'un paysage humanisé devrait permettre de raconter l'histoire, de commémorer les événements importants et significatifs. Dans le cas du secteur Champlain, n'y aurait-il pas lieu de rappeler l'occupation humaine préhistorique, l'ancienne ligne de rivage, la colonisation, le passé maritime et industriel, les grands axes de communication du rang originel au grand boulevard requalifié, le tout dans une mise en scène signifiante qui permette une interprétation des lieux, autant la nuit que le jour.

8. La décontamination des sols: une nécessité

Les terrains récupérés du domaine industriel à des fins publiques souffrent ou ont souffert d'un niveau important de contamination, particulièrement par les hydrocarbures. Il demeure donc impératif de remettre ces terrains en état, selon les normes applicables aux utilisations nouvelles prévues. Pour les terrains encore contaminés, il faudra déterminer leur niveau de pollution et choisir les méthodes appropriées pour leur assainissement avant de les aménager et de les rendre accessibles au public.

Les orientations

Avant que les urbanistes, architectes du paysage, designers urbains se mettent au travail, non seulement les enjeux doivent-ils être clarifiés et les scénarios d'aménagement nettement arrêtés, il faut également que les orientations du maître d'ouvrage, en l'occurrence la Commission de la capitale nationale du Québec, soient partagées. Ces orientations réfèrent aux valeurs qui animent le maître d'ouvrage et qui devront impérativement inspirer le travail des professionnels. C'est pourquoi la Commission croit utile d'exposer ses orientations dans l'espoir qu'elles soient bonifiées.

Le concept devra:

1. s'inspirer de l'histoire et du génie du site;
2. prendre appui sur les efforts antérieurs;
3. prendre en compte les pistes d'aménagement proposées dans le passé.

1. S'inspirer de l'histoire et du génie du site

Le projet paysage ou le projet urbain doit prendre appui sur les matériaux de l'histoire. Pour y parvenir dans sa proposition de requalification du corridor Champlain et du front de mer de la capitale, la Commission doit intégrer dans sa vision le rappel des événements qui ont façonné ce lieu; elle doit en retenir l'essentiel pour donner un sens à ses interventions.

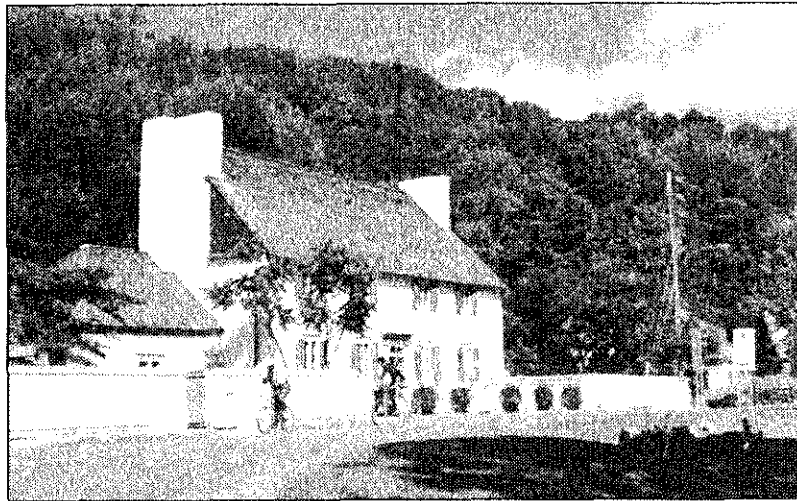
La colonisation française de 1638 à 1759*

«Les Jésuites choisissent de s'établir dans l'anse Kamiskoua-Ouangachit (anse Saint-Joseph où se trouve la maison des Jésuites) en 1638 parce qu'elle est régulièrement fréquentée par les Amérindiens qui y pratiquent la pêche à l'anguille. Les Jésuites tenteront, durant une quinzaine d'années, de les évangéliser avant d'abandonner la mission en 1689, à la suite de plusieurs épidémies ayant décimé la population autochtone, en raison de l'épuisement des sols et du départ précipité de nombreux néophytes. Par la suite et jusqu'à la conquête, les missionnaires l'utilisent uniquement comme lieu de villégiature.

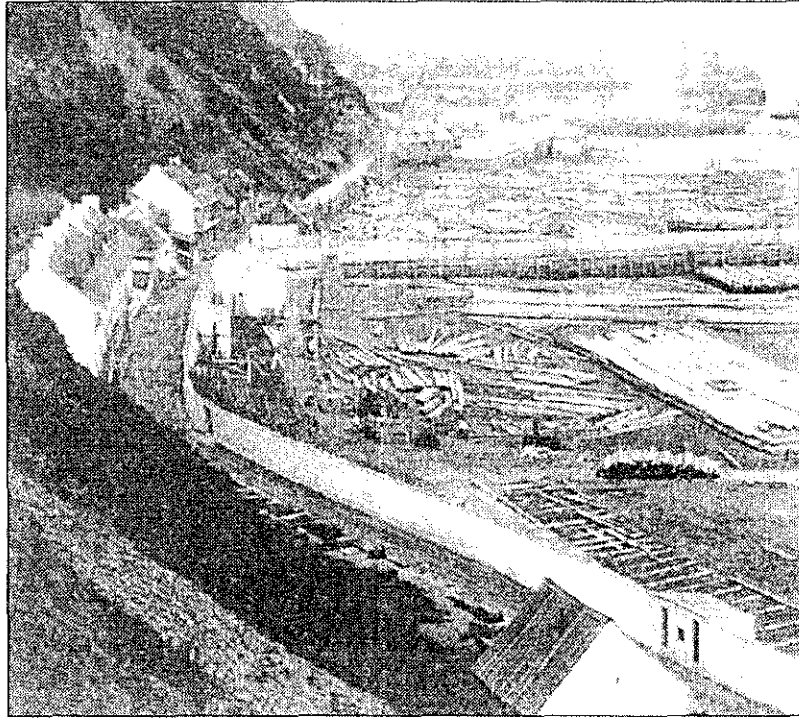
«En 1640, un peu à l'ouest de l'emplacement de la maison des Jésuites autour de laquelle furent ultérieurement érigées quelques habitations et des wigwams, les religieuses Hospitalières Augustines fondent un hôpital. Toutefois, quatre ans plus tard, elles quittent Sillery face à l'hostilité des Iroquois.

«Vers 1700, les Pères Séminaristes auraient vraisemblablement bâti un moulin à fouler l'étoffe au pied de l'actuel ruisseau Saint-Denys (à l'emplacement de la côte Gilmour). Ce ruisseau se déversait dans l'anse qu'on appellera par la suite «anse du Foulon». Ce vocable a d'ailleurs été repris pour identifier le chemin de grève longeant le pied de la falaise, le «Chemin du Foulon».

*Ce rappel historique est attribuable à Nicole Dorion-Poussart, Étude de la berge du Saint-Laurent le long du boulevard Champlain, de 1638 à 1970, août 1999.



La Maison des Jésuites



Transbordement du bois, anse au Foulon, XIX^e

L'industrie du bois du XIX^e siècle

«L'industrie du bois, principale activité économique du Canada, débute vers 1796 et comprend l'exportation de bois d'œuvre et la construction de navires. De nombreux navires sont construits en 1797 et 1798 dans les chantiers Beatson, Blackood, Babgley, Munro, Borgia, Black Munn, Bell, Dunière et Young localisés à l'embouchure de la rivière Saint-Charles et du côté de l'actuel Cap-Blanc.

«À partir de 1806, par suite de la déclaration d'un blocus continental fermant la Baltique au commerce anglais, par l'empereur Napoléon 1er, la construction navale et le commerce du bois connaissent un essor fulgurant notamment en raison du fait que l'Angleterre se tourne vers le Canada comme source alternative d'approvisionnement.

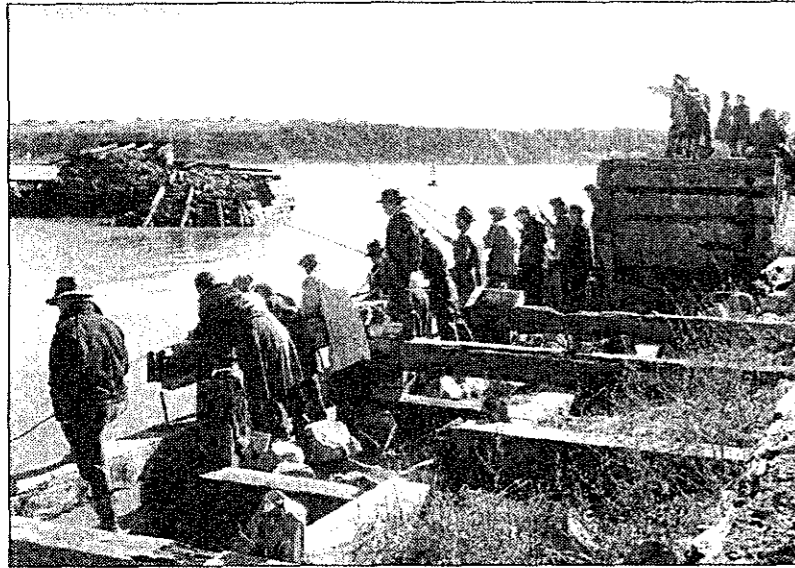
«Au début du XIX^e siècle, du côté de Sillery, les longues plages sont pratiquement toutes inoccupées, sauf à l'anse Saint-Joseph, où un dénommé William Hullet exploitait une brasserie dans ce qui est actuellement la Maison de Jésuites. Les anses de Sillery étaient tout à fait propices au flottage et à l'entreposage du bois avant son chargement sur les navires en partance pour l'Angleterre. Les commerçants anglais parviennent à obtenir la permission de la Commission des Biens des Jésuites de s'y établir. Ils y érigent alors de nombreux quais fixes et flottants.

«Quelques temps plus tard, un premier train de flottage du bois arrive à Québec en provenance de l'Outaouais en 1806. Cinquante ans plus tard, le commerce est si florissant que des convois de flottage sillonnent le fleuve de façon presque ininterrompue. À titre d'indication de l'ampleur des activités maritimes à cette époque, un relevé nous informe qu'en 1853, 1 351 vaisseaux chargés de bois quittent le port de Québec en direction de l'Angleterre.

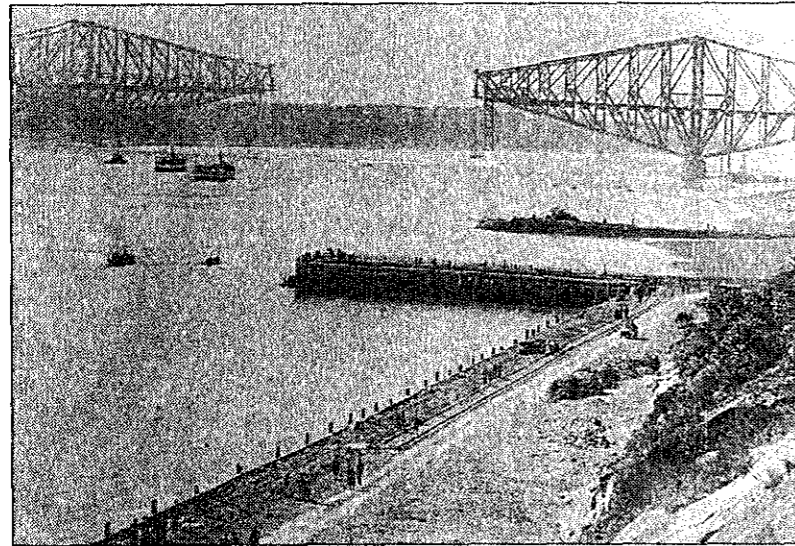
«Les anses de Sillery se jalonnent alors de quais qui s'étirent jusqu'à la marée basse et de «blocks», qui sont en fait des quais flottants de forme carrée, ancrés en eau profonde et qui permettent l'amarrage des navires pour le chargement du bois. D'autres s'ajoutent pour l'amarrage de remorqueurs et de barques.

«Alors que les anses du côté de Sillery ont un aspect particulier conféré par la présence de nombreux quais qui se projettent fort loin et perpendiculairement à la rive du fleuve, celles du côté de Québec se transforment et accueillent des quais construits parallèlement à la berge du fleuve.

«Après avoir atteint des sommets durant la décennie 1854-1864, le commerce du bois et la construction navale commencent alors à décliner. La diminution de tarifs préférentiels accordés aux commerçants de bois, la suppression des droits d'entrée sur les bois étrangers en 1846 en Angleterre et la conversion de la marine marchande aux nouvelles technologies de construction des navires (acier et propulsion à la vapeur) précipitent le déclin de ces activités qui en viennent pratiquement à disparaître. Concurrentement, la canalisation du Saint-Laurent entre Québec et Montréal dans les années 1850 permet aux navires océaniques de remonter jusqu'à Montréal et accélère ce phénomène de déclin menant à brève échéance à la disparition presque complète de ces activités.»



La pêche à l'éperlan à Québec en 1950



La première promenade Champlain en 1916

Les transformations du 20^e siècle

«La construction d'une voie de chemin de fer en 1910 marque le début des grandes transformations de la berge du fleuve au cours de ce siècle. On amputa alors largement le promontoire de la Pointe-à-Puiseau, considéré encore à ce jour comme le site le plus grandiose de Sillery. La construction de la voie ferrée a aussi comme conséquence de changer radicalement le paysage de la Maison des Jésuites et de grandes portions de la trame bâtie érigée le long du Chemin du Foulon qui bénéficiaient jusqu'alors d'un panorama et d'un environnement ouvert sur le fleuve.

«Compte tenu du fait que la circulation ferroviaire ne sera jamais intense, les habitants de la région s'habituent rapidement à la présence du chemin de fer et continuent de fréquenter la plage Saint-Michel nichée au creux de l'anse du même nom et à proximité du quai Frontenac. Ce quai doit d'ailleurs son nom au vapeur Frontenac qui assurait le transport des passagers entre la Pointe-à-Puiseau, Saint-Romuald et Québec, dans la décennie 1899-1910. Le quai Frontenac est le lieu de rencontre des baigneurs, des pêcheurs et des amateurs de navigation près duquel ils peuvent échouer leurs embarcations de plaisance.

«L'effet conjugué de la fermeture de grands chantiers de construction navale, du déclin de l'industrie du bois, de la fin de la construction du pont de Québec et de la crise économique de 1929, génère un taux de chômage astronomique et afin de contrer cette situation, les édiles de la Ville de Sillery autorisent en 1932, à la demande de la Eastern Oil Limited, la construction de réservoirs d'hydrocarbures dans les anses Saint-Michel et du Foulon. Ultérieurement des permissions semblables seront accordées aux compagnies Dominion Oil et Shell. Les pétroliers qui approvisionnent les réservoirs de ces entreprises accostent alors au quai Frontenac. À ce sujet, on relate que les permissions accordées aux compagnies pétrolières annulaient le rêve de Tudor Hart, peintre et urbaniste qui avait préparé un plan pour faire du Chemin du Foulon un boulevard résidentiel du genre de la Croisette de Cannes.



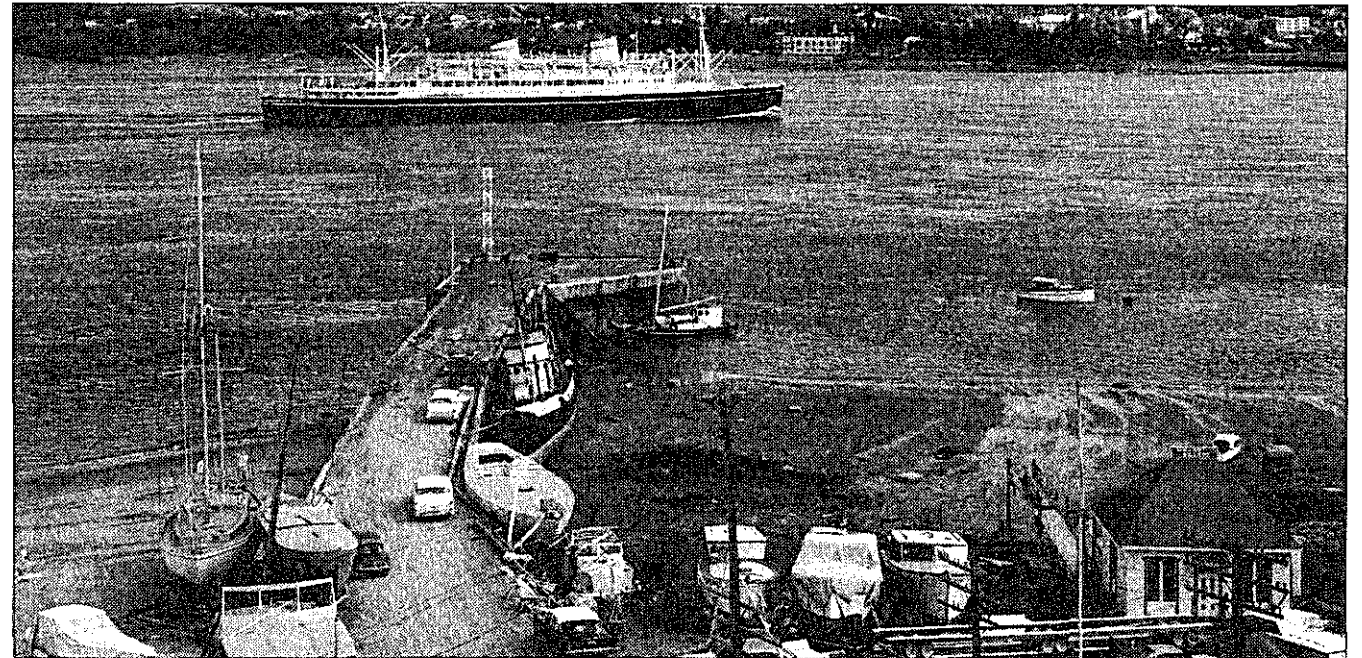
La plage du Foulon en 1962, Sillery

«La fréquentation, par la population de Québec, de la plage de l'anse du Foulon débute dans les années 1930 à la suite du dépôt sur la grève, de sable fin résultant des travaux de dragage effectués pour aménager le port de Québec. C'est d'ailleurs sur une partie de l'anse du Foulon (appelée Spencer Cove) que le Yacht Club de Québec s'établit en 1927. Cet endroit était toutefois mal abrité et offrait peu de protection aux voiliers. On décida donc d'y ériger des brise-lames modifiant le profil de la plage, laquelle fut altérée encore davantage par les travaux de remblai du terrain où se trouve actuellement le club de tennis Montcalm.

«Ulérieurement, les activités industrialo-portuaires s'intensifient et finissent par donner l'aspect actuel du port de Québec dont les installations tout comme la construction du boulevard Champlain, à la fin des années soixante, contribuent fortement à linéariser la berge du fleuve.

«Il est possible, à partir de cartes anciennes et de documents iconographiques d'époque, de reproduire la ligne de l'ancienne rive du fleuve notamment à l'époque de la colonisation française et ensuite de la construction navale et du commerce du bois sous l'Empire britannique. Toutefois, il est essentiel de souligner que les méthodes cartographiques de l'époque coloniale étaient sommaires et que les documents produits peuvent difficilement se superposer aux représentations cartographiques contemporaines.

«Par contre, ce qu'il importe de considérer en essayant d'illustrer la rive du fleuve à différentes époques, c'est d'avantage l'importance de certains phénomènes, tels celui des nombreux quais perpendiculaires jalonnant la rive du fleuve et la présence du chemin de grève reliant Québec et Sillery, ultérieurement appelé Chemin du Foulon.»



Le quai Frontenac, Sillery, s.d.

2. Prendre appui sur les efforts de planification antérieurs

Pour susciter l'adhésion générale, le projet de mise en valeur du littoral devra de toute évidence tenir compte d'un certain nombre de critères d'aménagement que l'on retrouve habituellement dans les documents gouvernementaux et municipaux de planification. Il devra aussi répondre aux attentes de la population et des groupes d'intervenants du milieu. Il devra enfin intégrer harmonieusement les projets d'aménagement en cours dans un concept d'ensemble.

Voyons succinctement les efforts de planification antérieurs que tout projet d'aménagement devrait harmonieusement intégrer.

- a) les prescriptions gouvernementales;
- b) le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec;
- c) le plan directeur d'aménagement des berges de la Ville de Sillery;
- d) le plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Foy;
- e) le plan directeur de la Ville de Québec;
- f) les attentes de la population: le sondage de la ZIP.

a) Les prescriptions gouvernementales

Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire sont généralement rassemblées par le ministère des Affaires municipales qui les transmet aux communautés urbaines et aux municipalités régionales de comtés lors de la préparation ou de la révision de leur schéma d'aménagement. L'examen des documents gouvernementaux pour la grande région de l'agglomération de la capitale révèle que ses exigences portent notamment sur la protection des patrimoines remarquables, la préservation des terres agricoles et des milieux aquatiques sensibles. Toutes ces prescriptions pourraient être coiffées d'une dénomination commune: la recherche du développement urbain durable.

Que veut dire «développement urbain durable»? C'est:

- préconiser une forme d'urbanisation favorisant la densité et la mixité des usages;
- appuyer les efforts de réfection et de requalification des infrastructures et des espaces publics existants;
- protéger et mettre en valeur les terres agricoles, les boisés périurbains, les patrimoines bâtis typiques des différentes époques d'urbanisation;
- identifier et protéger les rives des cours d'eau, les zones sensibles et les écosystèmes remarquables en milieu urbain;
- susciter l'utilisation de différents moyens de transport pour desservir l'agglomération, particulièrement les centres-villes, l'aéroport et le port de Québec;
- multiplier les accès aux plans d'eau;
- restaurer et réhabiliter le cadre bâti existant;
- recycler les bâtiments inoccupés;
- réhabiliter les sols contaminés;
- reconstruire la trame bâtie traditionnelle là où elle fut détruite plutôt que d'ouvrir de nouveaux sites à l'urbanisation;

- rentabiliser les infrastructures en place;
- favoriser les économies d'énergie par la réduction des vitesses et la synchronisation des feux de circulation;
- maintenir la desserte intermodale du port de mer;
- favoriser l'implantation d'un réseau cyclable récréatif et utilitaire;
- multiplier les accès piétons pratiques, confortables et sécuritaires ainsi que des espaces verts aménagés;
- élaborer un plan de gestion du littoral, des rives et des zones sensibles du territoire de la capitale.

b) Le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec

En 1985, les objectifs du schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec eu égard au présent dossier étaient de:

- créer une structure urbaine forte autour du centre de Québec et des trois centres de Sainte-Foy, Beauport et Charlesbourg/Lebourgneuf;
- améliorer l'environnement bâti et les conditions de vie des populations résidentes des quartiers existants plutôt que de poursuivre l'étalement urbain;
- protéger et mettre en valeur les ressources naturelles du territoire, dont la falaise de Québec à Cap-Rouge, les zones de fortes pentes et les grands parcs municipaux.

En 1995, la Communauté urbaine de Québec ajoutait à ces préoccupations la protection des milieux naturels et des boisés urbains, espaces fragiles trop souvent menacés. C'est pourquoi elle entreprenait une démarche de révision du schéma, ce qui a permis de préciser certaines considérations s'appliquant, notamment, à la protection des milieux naturels sensibles (falaise et rive du fleuve).

À cet égard, la problématique d'ensemble, associée à la protection de la falaise et de la rive du fleuve est bien articulée dans le Schéma d'aménagement régional actuellement en vigueur. Ces espaces contribuent activement, par leur diversité et leur disponibilité, à la qualité de vie des résidents en raison de leur valeur esthétique, leur potentiel récréatif et leur rôle indispensable dans l'équilibre naturel du milieu. Cependant, encore de nos jours, les problématiques relatives à ces milieux sont liées aux faits :

- qu'il n'existe pas encore de plan directeur de protection et de mise en valeur des espaces verts et bleus de l'agglomération de la capitale;
- que leur préservation dépasse les frontières municipales, voire celles de la Communauté urbaine de Québec ou même de la Région métropolitaine de recensement (R.M.R.);
- que les efforts de mise en valeur consentis par les municipalités sont souvent menacés par des interventions à caractère privé;
- que des intérêts parfois contradictoires s'affrontent du fait du grand nombre d'intervenants et empêchent l'émergence d'une vision commune;
- que les gouvernements ne semblent pas toujours agir en concertation entre eux et avec le milieu.

Les enjeux liés à ces milieux naturels de très grande valeur sont les suivants :

- l'adoption d'une vision commune pour leur protection et leur mise en valeur;

- la solidarité et la concertation régionale;
- l'utilisation raisonnable et durable des ressources naturelles;
- le maintien et le développement d'un milieu de vie de qualité pour tous les résidants de l'agglomération.

Il est clair qu'une des principales difficultés rencontrées, outre le manque de concertation régionale, réside dans la tenure des terrains pour lesquels des mesures de protection des milieux naturels sont souhaitées et requises. Trop souvent, les efforts consentis à ce chapitre sont rendus caduques par le jeu des forces du marché et par les transactions immobilières, surtout lorsque les espaces visés sont de premier choix (prime space) et pourraient également être destinés au développement résidentiel, commercial ou industriel. Ce n'est que tout récemment que la Communauté urbaine de Québec s'est dotée du pouvoir d'intervention dans les parcs régionaux mais sans toutefois y consacrer les ressources financières appropriées.

c) Le plan directeur d'aménagement des berges de la Ville de Sillery

Le Plan directeur d'aménagement des berges de la Ville de Sillery présente les prémisses de mise en valeur de la bordure fluviale mises de l'avant par le Comité des berges de Sillery, à savoir :

- favoriser l'accès au fleuve par la multiplication des accès structurés, sécuritaires et esthétiques;
- transformer le boulevard Champlain en boulevard urbain, réduisant la largeur et la vitesse autorisée, et en y insérant un lien cyclable, pédestre ou multifonctionnel dans son emprise;
- démanteler la voie ferrée;
- implanter un corridor récréatif;
- renaturaliser le site;
- créer des liens nord-sud pour franchir la falaise;
- respecter les perspectives visuelles.

d) Le plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Foy

Dans son plan d'urbanisme adopté en 1989, la Ville de Sainte-Foy a retenu des orientations afin de rendre possible l'accès au fleuve, de protéger les boisés et de freiner une plus grande érosion des falaises. Dans cette foulée, le secteur de la plage Jacques-Cartier a fait l'objet d'un projet de requalification majeur et le zonage du boisé Irving est demeuré de type récréatif pour empêcher la construction domiciliaire.

e) Le plan directeur de la Ville de Québec

Le plan directeur de la Ville de Québec, secteur Vieux-Québec/Basse-Ville et Cap-Blanc

La Ville de Québec s'est spécifiquement penchée sur les problématiques de mise en valeur et de développement du quartier Cap-Blanc. Son plan directeur d'urbanisme pour ce quartier vise à :

- maintenir l'accessibilité aux plans d'eau (fleuve et bassin Louise);
- mettre en valeur les entrées de la ville;
- maintenir le caractère multifonctionnel du lieu tout en renforçant la fonction résidentielle;
- créer un environnement propice à la présence d'habitations;

- regrouper les fonctions de façon à minimiser les conflits et à consolider certaines affectations du sol;
- rechercher la continuité du milieu bâti, le respect du parcellaire et de l'architecture traditionnelle entre la falaise et les voies de circulation à grand débit;
- intégrer de grands espaces publics dans un réseau à l'échelle municipale et régionale;
- accroître l'activité du Vieux-Québec/Basse-Ville par la création de places publiques et de lieux d'animation à l'échelle humaine;
- créer des nouveaux microclimats et mettre en valeur ceux qui existent;
- créer un environnement favorable aux déplacements piétonniers;
- atténuer les impacts négatifs associés à l'utilisation des différents modes de transport comme le camionnage et le transport en commun;
- créer des conditions assurant le déplacement efficace et sécuritaire des personnes et des biens dans le respect de la spécificité des quartiers traversés;
- réinsérer de la verdure dans le secteur.

f) Les attentes de la population : le sondage de la ZIP

En général, les attentes de la population et des organismes locaux sont bien comprises et exprimées par les municipalités qui ont procédé à d'importantes consultations publiques lors de l'élaboration de leur plan d'urbanisme et avant l'adoption de leurs règlements de zonage.

En ce qui concerne les désirs de la population pour l'accès au fleuve, ils ressortent clairement d'un sondage conduit en 1999 par la ZIP de Québec/Chaudière-Appalaches. Consignés dans l'Étude sur les besoins d'usages et d'accès au fleuve Saint-Laurent, les résultats sont révélateurs.

Activités à privilégier en bordure du fleuve		
	Fréquence	Pourcentage
Promenade à vélo	269	23,8
Baignade	228	20,2
Promenade à pied	220	19,5
Interprétation	55	4,9
Planche à voile	35	3,1
Pêche	33	2,9
Canot/kayak	31	2,7
Ski nautique	21	1,9

Aménagements souhaités en bordure du fleuve		
	Fréquence	Pourcentage
Pistes cyclables	229	20,3
Parcs	196	17,3
Plages	161	14,2
Sentiers pédestres	124	11
Accès au fleuve	58	5,1
Aire de pique-nique	35	3,1
Aménagements paysagers	31	2,7
Belvédère	21	1,9

Au-delà de ce sondage, la ZIP s'est révélée un des acteurs les plus sensibles à la mise en valeur du littoral du Saint-Laurent, dans les limites de l'agglomération de la capitale, et son «Plan d'action et de réhabilitation écologique» constitue un document de référence de premier plan.

3. Prendre en compte les pistes d'aménagement proposées dans le passé

S'inspirant des règles de l'art qui président à l'aménagement de tels lieux dans le monde et des résultats de la démarche entreprise depuis de nombreuses années par la Commission, ses partenaires et d'autres organismes, le Consortium Fleuve et Falaise et la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal ont proposé une vision d'avenir pour la mise en valeur du littoral et des stratégies pour la réaliser.

Le Consortium Fleuve et Falaise

a) La commande

La Commission et ses partenaires*, après appel d'offres public, ont retenu le Consortium Fleuve et Falaise pour entreprendre une étude exhaustive du corridor Champlain. Ce Consortium est composé des firmes suivantes : Pluram/Daniel Arbour et associés, urbanistes; Côté, Chabot, Morel, architectes; BPR, ingénieurs, André Simard et associés, François Légaré, ingénieur forestier, Louise Gratton, écologiste, groupe TS et Nicole Dorion-Poussart, historienne.

La commande passée au Consortium précise les objectifs à poursuivre :

- respecter le fleuve, principale voie d'accès et porte d'entrée de la capitale;
- «revégétaliser» les berges;
- favoriser les accès publics au fleuve;
- conserver le caractère opérationnel de la voie carrossable;
- inscrire les projets urgents à court terme dans une vision d'ensemble afin de leur donner plus de cohérence.

Le message du donneur d'ouvrage est clair : il faut faire des berges du Saint-Laurent, entre les ponts et le Vieux-Québec, un littoral digne d'une capitale nationale et répondant aux attentes de la population régionale qui a perdu depuis de nombreuses années ses accès au fleuve.

b) Ses recommandations

Voici un extrait du rapport.

«En 2008, la population locale et régionale de même que les visiteurs de toutes provenances sont invités à emprunter la promenade du littoral pour accéder au cœur de la capitale nationale à l'occasion des célébrations du 400^e anniversaire de la fondation de Québec.

«Cet axe routier est reconnu pour ses qualités paysagères exceptionnelles, pour l'attraction qu'il exerce auprès de la population et pour son rôle dans le développement d'un réseau d'espaces verts riverains et d'une voie cérémonielle conduisant vers le cœur de la capitale.

*Ministère des Transports, Communauté urbaine de Québec, Ville de Québec, Ville de Sillery et Ville de Sainte-Foy

«Un paysage d'inspiration résolument maritime et rythmé grâce à de grandes perpendiculaires accompagne automobilistes, cyclistes et piétons tout au long du parcours et contribue à rétablir un lien verdoyant entre la falaise et le fleuve tout en participant à la convivialité du lieu.

«Les grands panoramas et les percées visuelles exceptionnelles qui s'offrent de part et d'autre du corridor de circulation permettent aux usagers d'apprécier les particularités naturelles, maritimes et historiques révélées, même la nuit, grâce à une "scénarisation" subtile et originale de mise en lumière.

«Les nombreuses haltes, les aires de détente et de récréation, les interfaces avec les ensembles urbains limitrophes de même que les pôles d'activités qui jalonnent la promenade représentent des lieux de convergence où automobilistes, cyclistes et piétons, résidents et visiteurs, sont invités à prendre contact avec le fleuve, la falaise et l'urbanité.

«Des ouvrages d'art ponctuent le parcours de la promenade et marquent les secteurs de contact privilégiés avec le fleuve; ces œuvres saluent le génie des créateurs d'aujourd'hui tout en évoquant celui des fondateurs et des conquérants qui ont marqué, de leurs présences et de leurs actions, l'évolution du lieu.

«La population locale et régionale s'est réappropriée la rive du fleuve. Elle a d'emblée adopté la Promenade du Littoral qu'elle fréquente en toute sérénité et ce, tout au long de l'année.

«La qualité et l'unicité des éléments du mobilier urbain, de signalisation et de pavoiement qui jalonnent la promenade du littoral reflètent le caractère cérémoniel qui est attribué à cet axe de circulation et contribuent à l'aspect distinctif d'un lieu qu'on a voulu clairement de caractère maritime. Les partenaires impliqués ont adhéré à des objectifs communs et leur action concertée a permis d'établir une harmonie fonctionnelle et esthétique entre le boulevard Champlain et ses abords, créant ainsi un parc linéaire verdoyant et animé sur la façade maritime de Québec.

«Les Québécois sont fiers de pouvoir accueillir avec protocole leurs visiteurs de marque, chefs d'État, diplomates et autres, le long d'une promenade du littoral qui offre un contact tangible avec l'environnement maritime de la capitale du Québec et qui reflète bien l'identité propre à ce lieu unique et exclusif.»

La Chaire en paysage et environnement

a) La commande

La Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal s'est donnée comme mission de développer la connaissance sur le paysage québécois tout en transmettant les acquis du savoir à ses étudiants et étudiantes.

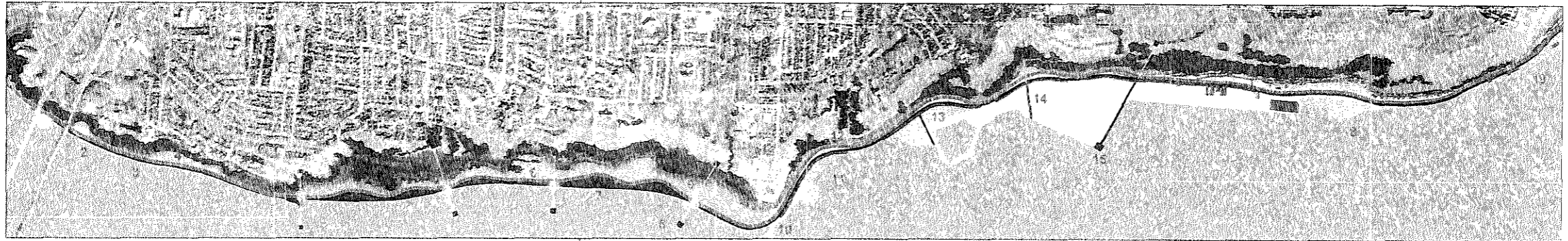
La Commission de la capitale nationale du Québec et le ministère des Transports lui ont confié le mandat de proposer la meilleure vision à long terme du paysage du front de mer de la capitale.

b) Une nouvelle vision appuyée sur un fait nouveau

Au moment où la Chaire entre en action, le gouvernement du Québec et son mandataire, la Commission de la capitale nationale du Québec, décident de mettre en réserve plus de 550 000 mètres carrés de terrains privés non construits. Le fait nouveau et déterminant devient le point d'appui du travail conceptuel de la Chaire. Dans son rapport, elle propose trois grands objectifs. Un extrait résume fort bien la ligne de force de sa proposition :

« (...) le boulevard serre le fleuve de si près, à l'ouest de la Pointe-à-Puiseau, qu'une promenade insérée à cet endroit se résumerait à une maigre piste polyvalente, coincée entre la chaussée et le talus de la berge. Par conséquent, la modification de la géométrie du boulevard apparaît d'ores et déjà comme l'un des aspects les plus importants du projet. Notre proposition vise trois objectifs : décourager les vitesses excessives en restreignant l'emprise de la chaussée et en éliminant les longues droites, libérer les espaces nécessaires à l'établissement d'une promenade riveraine confortable; ouvrir le parcours automobile aux scènes paysagères. »

Cette "vision" permet un projet paysage emballant parce qu'elle concilie sécurité, fluidité des circulations, simplicité, embellissement et accès public au fleuve tout au long du parcours



Légende

- | | |
|---|--|
| 1 La fenêtre sur le fleuve - cadrage végétal | 10 La Pointe-à-Puiseau |
| 2 Les observatoires sous les ponts | 11 La terrasse est - le jardin du port |
| 3 La promenade perchée sur le remblai de la grève | 12 La promenade serrée contre la falaise |
| 4 La végétalisation de la falaise | 13 Le ruban arborescent au pied de la paroi |
| 5 La consolidation de l'assise arborescente de la falaise | 14 Les accès publics de la terrasse du port |
| 6 La terrasse ouest - le jardin du littoral | 15 L'observatoire du port |
| 7 La promenade riveraine - le ruban du littoral | 16 Le beffroi du parc des Champs-de-Bataille |
| 8 Les parcours transversaux - des quais aux belvédères | 17 La restructuration du front urbain du Cap-Blanc |
| 9 Les pôles de services et d'accueil | 18 Le parc Notre-Dame-de-la-Garde |
| | 19 La promenade surplombant les quais |

c) Ses recommandations

La Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal recommande donc :

«À partir du cadre conceptuel (...) plusieurs étapes doivent être franchies pour préciser l'ensemble des interventions et élaborer les esquisses d'avant-projet. Ces étapes ont pour but de tester les principes d'intervention à la lumière des contraintes (techniques, spatiales, programmatiques, etc.), d'assurer, ce faisant, la cohérence des interventions sur le plan conceptuel et d'intégrer les volontés de développement de chacun des partenaires. Cela requerra une exploration plus détaillée des aspects suivants.

- 1. l'expression paysagère de la terrasse ouest (le jardin du littoral), de la terrasse est (le jardin du port) et du parc Notre-Dame-de-la-Garde;*
- 2. la consolidation du contrefort arborescent de la falaise;*
- 3. les mesures urgentes de végétalisation et de stabilisation de la falaise;*
- 4. la géométrie du boulevard, y compris les tracés et leur relocalisation (terrasse ouest et secteur du Cap-Blanc), les largeurs de la chaussée et l'aménagement des carrefours;*
- 5. les paramètres à suivre en ce qui concerne l'aménagement des espaces publics en bordure des voies pour assurer des conditions de conduite sécuritaires;*
- 6. l'aménagement des aires d'accueil aux intersections le long de la terrasse ouest et leur intégration à la mise en scène paysagère;*
- 7. l'aménagement des observatoires sous les ponts;*
- 8. la configuration et l'expression de la promenade du littoral en relation avec les contextes traversés, les marges de recul par rapport au boulevard et les contraintes d'espace – notamment du côté des ponts, à la Pointe-a-Puiseau et dans le secteur du Cap-Blanc;*
- 9. la possibilité d'intégrer des parcours publics aux environnements de la marina et du port;*
- 10. les parcours cyclistes dans le sens transversal à la falaise,*
- 11. la mise en place de quais publics dans le fleuve et de belvédères le long de l'escarpement; la mise en place de parcours publics entre eux et la remise en état éventuelle des "shortcuts";*
- 12. la restructuration des interfaces entre le boulevard et le bâti du quartier du Cap-Blanc,*
- 13. le prolongement de la rue Champlain vers l'ouest;*
- 14. l'intégration des perspectives de développement foncier le long du chemin du Foulon et dans le secteur du Cap-Blanc.*

«Chacun de ces aspects relève de l'un, de l'autre ou de l'ensemble des partenaires, qui doivent répondre des orientations du projet devant leurs populations respectives. Il nous apparaît opportun que les partenaires se dotent d'une structure de coordination et d'instruments de consultation concertés. Une telle structure veillerait à assurer le développement du projet en relation étroite avec les partenaires. Elle serait dotée des ressources professionnelles pour chapeauter l'ensemble des études lesquelles seraient soumises régulièrement à l'aval du comité des partenaires. Elle veillerait également à établir les mécanismes de consultation. Cette approche de gestion est justifiée, selon nous, par la portée du projet, par sa complexité et par le nombre considérable d'intervenants impliqués.»

CONCLUSION

Le littoral nord et sud du Saint-Laurent, dans les limites de la capitale nationale, offre un immense potentiel de développement du paysage de l'agglomération et de la qualité de vie de sa population. La Commission de la capitale nationale du Québec estime qu'il s'agit là d'un des plus importants dossiers d'aménagement auquel elle s'emploiera avec enthousiasme et détermination au cours des prochaines années.

Il y a eu, au cours des dernières années, d'importantes réflexions menées par divers organismes au sujet de la mise en valeur du littoral du Saint-Laurent. Il faut mentionner la contribution de la zone d'intervention prioritaire (ZIP) Québec/Chaudière-Appalaches. Les études conduites par cet organisme constitue une base de travail importante pour tous les acteurs de l'aménagement urbain, y compris la Commission de la capitale nationale du Québec.

Il faut également rappeler que des projets menés par les collectivités locales contribuent déjà à la mise en valeur du littoral. Qu'il s'agisse, à Lévis et à Saint-Romuald, de l'aménagement du corridor récréo-touristique du littoral, ou encore de la piste cyclable du littoral nord de la Communauté urbaine de Québec.

En tout état de cause, la mise en valeur du littoral du Saint-Laurent, dans les limites de la capitale nationale, est en voie de devenir un dessein collectif dont la mise en œuvre, au cours des prochaines années, est de nature à changer considérablement le paysage de l'agglomération.

Le gouvernement du Québec estime qu'il est prioritaire d'intervenir dans le segment Champlain du littoral nord. C'est pourquoi il a autorisé la Commission à mettre en réserve plus de 550 000 mètres carrés de terrains privés et non construits. Ces terrains seront acquis et aménagés à des fins publiques.

Pour peu qu'un consensus se dessine, les pouvoirs publics pourront, d'ici 2008, mettre en œuvre un projet d'une envergure rarement vue à Québec. Le consensus est impératif car, on le comprendra, la discorde ou les divergences donnerait la tentation de laisser le dossier mûrir. En revanche, une adhésion massive de la population fera de la mise en valeur du littoral un enjeu majeur pour l'agglomération de la capitale nationale.

Provenance des illustrations

Plan directeur d'aménagement : Rapport final. Requalification du boulevard Champlain.
Québec: Consortium Fleuve et Falaise, mars 2000. p. 5a, 5b, 6, 7, 8, 10, 11, 21.

Projet du littoral La Promenade Champlain: Rapport final. Énoncé d'une stratégie de mise en œuvre du projet de paysage. Montréal: Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, septembre 2000. p. 20, 33.

Archives nationales du Québec à Québec: page couverture, 3a, 3b, 4a, 4b, 22, 24, 25a, 25b, 26a, 26b.

Jean-Philippe Servant, Simon-Pierre Bouchard, Commission de la capitale nationale du Québec: p. 4c, 9, 13, 14, 16, 18, 19, 23.

