

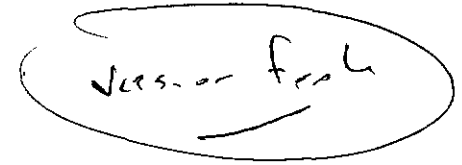
**220**

**DA9.11**

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



**COMITÉ DES CITOYENS DU VIEUX-QUÉBEC**

et

**COMITÉ DES CITOYENS DE NOTRE-DAME-DES-VICTOIRES/VIEUX-PORT**

**PROJET DE MISE EN VALEUR**  
**DU LITTORAL NORD DU FLEUVE SAINT-LAURENT**

Mémoire présenté

aux commissaires *Robert Cournoyer, Elizabeth Boulet-Clément, Louis-Marie Bouchard*

dans le cadre de la consultation publique de la Commission de la capitale nationale du Québec

28 novembre 2000

*Créé en 1975, le Comité des citoyens du Vieux-Québec (CCVQ) s'est réactivé au moment de la reconnaissance de Québec par l'UNESCO à titre de ville du Patrimoine mondial. Le double sentiment de fierté et de responsabilité à l'égard du lieu qu'ils habitent a raffermi chez les citoyens la volonté de se grouper pour prendre part aux débats et aux projets relatifs à la sauvegarde et à la mise en valeur du Vieux-Québec, en veillant en particulier à la fonction résidentielle dans sa composition avec les autres fonctions qui font exister et se développer le centre historique de la ville. Résidents, électeurs et contribuables, propriétaires, locataires, commerçants du lieu, les membres du Comité entretiennent l'ambition depuis quinze ans d'agir comme partenaires actifs des destinées du Vieux-Québec, en formulant et en faisant entendre le point de vue des citoyens.*

*Le Comité des citoyens de Notre-Dame-des-Victoires/Vieux-Port existe depuis près de trente ans. Il a comme territoire de référence le quartier délimité par la paroisse de Notre-Dame-des-Victoires, depuis le Cap-Blanc jusqu'au Marché du Vieux-Port, pour une population d'environ 1700 personnes.*

Le Comité des citoyens du Vieux-Québec et le Comité des citoyens de Notre-Dame-des-Victoires/Vieux-Port se joignent pour prendre part à la présente consultation. Dans la vaste perspective ouverte par la Commission de la capitale nationale du Québec pour "Redonner le fleuve aux Québécois", ils toucheront simplement quelques points qui leur importent davantage au regard des objectifs qu'ils poursuivent dans le Vieux-Québec Haute et Basse-ville, notamment Place-Royale et Pointe-à-Carcy au bord du fleuve: s'agissant de lieux patrimoniaux habités, les deux Comités entendent à la fois veiller aux conditions d'habitation, de vie dans ces lieux, et contribuer à la préservation, à la mise en valeur de cet héritage.

Dans son ensemble, dans le fait même de son entreprise et dans son concept, l'exercice de planification paysagère et de design urbain dont la Commission a pris l'initiative et dont elle a obtenu le mandat du gouvernement pour mettre en valeur le littoral nord du fleuve mérite l'adhésion, voire suscite de l'enthousiasme. Le parti pris pour une vocation publique, pour une requalification urbaine considérant les quartiers limitrophes, pour la revégétalisation des berges et pour une échelle plus humaine nous réjouit et s'inscrit dans les valeurs d'aménagement sur lesquelles nous appuyons notre action.

Les deux Comités de citoyens de la Vieille-ville soumettent cependant quatre observations, empreintes tout ensemble d'appréhension, de réserve, d'espoir.

1. Les enjeux de l'aménagement du littoral fluvial au pied de la capitale réclament d'être situés dans un **territoire** et dans des **dimensions** qui débordent inéluctablement le segment découpé dans le projet soumis et la requalification du boulevard Champlain, toute importante que soit l'intervention ainsi circonscrite, à cause même de son importance.

- 1.1 Le projet adopte un axe: la voie d'entrée dans la capitale, le parcours cérémoniel, la promenade riveraine. Dès l'instant, il comporte des **dimensions** multiples et structurantes: l'aménagement de la rive champêtre et patrimoniale, urbaine et portuaire; l'environnement des paysages, de l'eau, des écosystèmes; le transport routier, ferroviaire, fluvial et maritime; la culture, dans la sauvegarde et dans la mise en valeur du patrimoine naturel et bâti; l'économie, dans les rapports qui villes et port en matière d'industrie, de tourisme, de qualité de vie. Les citoyens de la Vieille-ville sont sensibles à ces dimensions, notamment sous deux angles: d'une part, parce qu'ils les vivent de manière intégrée, à leur plan, dans la quotidienneté et dans la durée de leur appartenance aux lieux; d'autre part, parce qu'ils en éprouvent la complexité et l'implication irrécusables, en concentré, sur la ligne de front de la Pointe-à-Carcy.

Il sied à la Commission d'agir dans une perspective dominante que lui indique son mandat propre. Mais elle ne peut abstraire cette perspective des dimensions évoquées, dont elle ne doit négliger aucune; d'autant qu'elle a reçu en l'occurrence un mandat particulier du gouvernement même et qu'elle a senti aussitôt le besoin de se tourner vers des partenaires gouvernementaux, du moins vers le ministère des Transport.

**S'il ne peut appartenir à la CCNQ de coordonner toutes ces dimensions, elle ne peut pas ne pas veiller à les articuler au sein de son projet.**

- 1.2 Le projet circonscrit un **territoire**: le littoral nord du fleuve Saint-Laurent entre les ponts de Québec et Pierre-Laporte, à l'ouest, et Place-Royale, à l'est.

Plus précisément, il porte sur "l'axe du boulevard Champlain", depuis les ponts jusqu'à "la place Royale, au coeur du Vieux-Québec". S'agit-il de Place-Royale inclusivement ou exclusivement? La Pointe-à-Carcy, par contre, est tenue hors du segment que découpe le projet. Les deux Comités s'en étonnent; du moins, ne se rendent pas à ce choix. Plusieurs motifs les y incitent, puisés dans le projet lui-même:

- la voie d'accès à la colline parlementaire et le parcours cérémoniel n'emprunteront-ils pas le boulevard Champlain et, au-delà, la rue du Marché-Champlain, la rue Dalhousie et la côte de la Montagne?

- le projet n'entend-il pas traiter "le segment du littoral qui offre le meilleur potentiel d'aménagement d'espaces publics d'envergure"?

- "le paysage distinctif et exclusif" auquel s'attache le projet, créé entre et depuis les berges du fleuve et le sommet de la falaise, s'interrompt-il aux quais de la Garde côtière et à la Citadelle?

- puisqu'il s'agit d'intervenir en vue des fêtes du quatre centième anniversaire de la fondation de Québec en 2008, comment exclure les lieux les plus significatifs des origines de la ville?

Plus largement, le projet ne manque pas d'évoquer l'ensemble du territoire que campe le Saint-Laurent traversant l'agglomération de Québec, "de Saint-Augustin à Beaupré, sur la rive nord, et de Saint-Nicolas à Beaumont, sur la rive sud". La Commission le reconnaît: "il faut avoir de la mise en valeur du littoral une vision d'ensemble". S'il s'avère que "l'action impose des choix", il ne s'avère pas moins inquiétant que le "gouvernement du Québec" ait "arrêté les (siens), pour les premières années du siècle naissant" quant à l'aménagement du littoral fluvial en se limitant à la rive nord et au "segment Champlain". La vision gouvernementale peut-elle ne pas englober les deux rives depuis le pont Pierre-Laporte jusqu'à l'île d'Orléans et Beaumont? Le gouvernement peut-il ne pas situer dans un contexte plus large le mandat qu'il a confié à la Commission? Celle-ci ne peut-elle avoir que le ministère des Transports comme partenaire gouvernemental?

**Il nous paraît essentiel que ce projet s'inscrive dans un tout cohérent s'appuyant sur une vision d'ensemble partagée par les utilisateurs et les administrations publiques intéressés des deux rives d'un pont à l'autre. Le développement urbain durable dont le document fait la promotion ne laisse pas place au gaspillage, à l'incohérence, aux visions courtes et fragmentées.**

2. Les Comités illustrent leurs propos précédents en s'arrêtant à trois points: la circulation sur le boulevard Champlain, puis les espaces publics de la Pointe-à-Carcy et l'utilisation privative des quais pour fins de croisière.
- 2.1 Le transport lourd sévit dans l'arrondissement historique depuis Cap-Blanc jusqu'au boulevard Jean-Lesage. La vocation de tronçon du réseau routier régional donné au boulevard Champlain s'interrompt aux limites de la ville de Québec; la circulation, elle, ne s'interrompt pas. Elle se prolonge, dans le Vieux-Québec, sur le boulevard, puis sur la rue Marché-Champlain, sur la rue Dalhousie, sur Quai Saint-André et sur la rue Saint-Paul.

Le boulevard Champlain doit certes satisfaire aux exigences du port. Les activités de celui-ci se concentrent, sur le parcours considéré, à l'Anse-au-Foulon. Il est observable que la circulation diminue de 25 p. cent, vers l'est, après la Gare maritime. Le reste du trafic de gros transporteurs se dirige vers l'Estuaire de la rivière Saint-Charles. Les tentatives pour réduire et éviter ce trafic de transit intolérable dans le Vieux-Québec se sont butées jusqu'ici à des obstacles qui tiennent en réalité à la politique du transport dans l'agglomération. Cette politique, tel que le commandait le contexte de l'ère industrielle, a souvent donné priorité au bitume, à l'automobile, à l'industrie sans prendre vraiment en considération les coûts sociaux et environnementaux. Le contexte a changé aujourd'hui, la qualité du cadre de vie est aussi devenue un facteur de localisation, la réduction des gaz à effet de serre fait partie des

préoccupations des administrations publiques et la réappropriation de lieux publics naturels d'une grande valeur font partie de la nouvelle donne. **Ces principes qui sont abordés dans le document devraient guider les choix afin que ceux-ci visent, tout en répondant aux impératifs d'accès à la zone portuaire, à réduire de façon très significative le trafic lourd qui comporte des nuisances majeures de bruit et d'émanation de gaz et qui provoque des congestions rendant difficile la desserte sécuritaire du Cap-Blanc.**

**Les citoyens demeurent convaincus que la qualité de la vie et de l'attrait touristique du Vieux-Québec exige de faire mieux.** Ils réclament une attention encore plus résolue et concertée. Dans cette même optique, il leur paraît aussi important de considérer dans la conceptualisation de la promenade automobile de découverte des préoccupations de piétonisation des berges et des problématiques actuelles en matière de circulation automobile et de stationnement que les deux Comités de citoyens demandent de mettre en lumière.. Nous osons espérer que ce projet contribuera à solutionner ces problèmes et non à les rendre encore plus complexes.

- 2.2 Traiter de la **Pointe-à-Carcy** sera-t-il déclaré hors d'ordre? Il saute aux yeux qu'on ne saurait l'éviter s'agissant du transport lourd, comme il vient d'en être question, dans une vision convenablement large et articulée des dimensions et des territoires. Mais le projet même de la Commission incite à ne pas s'empêcher de considérer la situation de la Pointe-à-Carcy. Celle-ci ne ferait-elle pas partie des "espaces publics d'envergure" qui offrent sur le littoral "le meilleur potentiel d'aménagement"?

Or, depuis l'annonce fédérale du 20 octobre, il est connu que, à l'encontre de la recommandation de la Commission de consultation publique sur le projet d'un terminal de croisière, les lieux et les installations publics tenus jusqu'ici par Travaux publics Canada vont être cédés à Transports Canada pour être commis à la gestion de l'Administration du port de Québec. Cette décision, à la demande expresse de l'APQ, consomme l'interruption des négociations entreprises entre Travaux publics Canada et la Ville de Québec en évinçant celle-ci de toutes ses responsabilités d'aménagement urbain et en compromettant la vocation récréotouristique de la promenade de Pointe-à-Carcy.

La Commission de la capitale nationale se félicite à raison d'avoir agi promptement pour mettre en réserve des espaces névralgiques sur le littoral en amont de Québec. La Pointe-à-Carcy exige de toute urgence une intervention similaire de quelque instance, en ultime recours, pour la raison même que formule la Commission, mutatis mutandis: "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.**"

Le projet de terminal envisagé par l'Administration du port à la Pointe-à-Carcy, qui demeure toujours à notre avis inacceptable et qui ne tient pas compte des préoccupations d'accès au

fleuve entretenues par les citoyens, peut avoir des implications importantes sur le projet que la Commission arrêtera. **La privatisation des berges qu'il peut entraîner nous semble aller à l'encontre des principes mêmes du projet avancé dans le document.** Et si le débat transparent que nous souhaitons sur la pertinence d'un terminal de destination et sur son emplacement se réalise, un arrimage étroit de ces deux projets nous paraît encore plus fondamental.

- 2.3 L'utilisation privative des quais pour les bateaux de croisière locale constitue un enjeu négligé de l'aménagement du littoral. L'industrie locale de croisière a pris de l'expansion et pourrait prendre place dans un concept de transport intégré eau-rives-routes. Des éléments de solution à l'accès, à la congestion et à la découverte ludique s'en trouveraient par là aussi suscités et éclairés.

Dans cette optique, il nous paraît impératif de ne pas privatiser les quais même pour cette industrie. Le quai utilisé par les croisières AML, par exemple, doit être traité avec les mêmes principes d'équité et de réappropriation des berges pour des fins ludiques.

3. Aux dimensions multiples et au territoire étendu répondent des **acteurs multiples**. Au sein du gouvernement du Québec, ainsi qu'il a été évoqué, la Commission devra sans doute établir des rapports avec des ministères autres que celui des Transports. Le partenariat des villes riveraines et de la Communauté urbaine de Québec ou d'une instance la remplaçant n'est pas moins requis. Celui de l'Administration du port de Québec s'avère également indispensable.

D'ailleurs, les exercices de planification et de consultation se bousculent presque: celui de la CCNQ, ceux de l'APQ pour son projet de terminal et dans son plan d'utilisation des sols, celui de la CUQ dans son schéma d'aménagement, sans omettre la Politique du transport adoptée par le gouvernement.

Les citoyens s'écrient: Y a-t-il un pilote dans l'avion? La coordination est-elle possible? La concertation du moins parvient-elle à s'exercer? Ils se prennent à envier des villes, Toronto, Montréal, où l'aménagement des territoires riverains a suscité une prise en charge résolument assumée par les instances concernées dans un effort énergique et commun.

Nous sommes convaincus que le projet de la Commission de la capitale nationale offre une occasion d'un meilleur équilibre tourné vers les valeurs urbaines de l'avenir digne d'un aménagement d'une capitale utilisant son urbanité pour affirmer et déployer son identité.