

AMÉNAGER LE FRONT FLUVIAL DE LA CAPITALE : ENJEUX, PRINCIPES ET OBJECTIFS

Mémoire soumis aux audiences sur le Plan Fleuve et falaise
de la Commission de la Capitale nationale du Québec

Denise Piché et Pierre Larochelle
Professeurs à l'École d'architecture, Université Laval

1. L'objet et le processus de consultation

D'entrée de jeu, nous voulons soulever quelques questions sur le sens et la pertinence de la présente consultation publique.

Un découpage territorial tronqué et une problématique amputée de perspectives essentielles

- Si l'intention réelle de la CCNQ est de « redonner le fleuve aux Québécois », le découpage territorial et le mandat établis à l'origine de l'étude soumise à la consultation ne sont pas adéquats.

Pour redonner le fleuve aux Québécois, et surtout pour

- redonner l'usage du fleuve et de son littoral à la population et
- mettre en valeur cette ressource exceptionnelle dans une perspective de développement durable ;

il faut que la région se donne un plan intégré de tout son littoral.

Un tel plan doit, au plan territorial :

- considérer le fleuve et l'ensemble du littoral ;
- étudier l'interface entre ce littoral et les tissus urbains qui l'entourent, ainsi qu'avec l'ensemble de la structure de la région.

Il doit au plan du contenu adopter des points de vue multiples, incluant :

- la qualité de l'eau,
- la qualité des milieux fluviaux et littoraux,
- les affectations du sol sur le littoral et à sa proximité,
- l'organisation de la circulation,
- la morphologie du territoire et
- la nature des tissus urbains,
- la qualité de l'expérience du milieu.

La multiplication des processus d'audience publique sur des parties du littoral

Pendant des décennies, aucun palier de gouvernement ne s'est véritablement intéressé au littoral. Il a même fallu, en 1988, que des milliers de citoyens et de visiteurs de la région réclament des audiences pour empêcher la vente à des intérêts privés du centre du littoral québécois, la Pointe-à-Carcy. Seule la CUQ a avancé en 1989 un projet pour le littoral, sur lequel les maires ne se sont jamais véritablement entendus.

Et voilà qu'en 2000,

- une instance fédérale, le Port de Québec, principal occupant du littoral, consulte sur son projet de terminal de croisière à la Pointe-à-Carcy et sur son Plan d'occupation du sol, consultations qui prennent toutes deux la forme d'un dialogue de sourds ;
- la Ville de Québec a des positions à faire valoir, mais doit mettre en veilleuse ses propres consultations ;
- la CUQ doit déposer son schéma pour la région, dont une partie se joue sur le littoral, avec évidemment un autre processus de consultation ;
- et, pour la première fois, à travers la CCNQ, le gouvernement provincial s'intéresse lui aussi au littoral et consulte.

On peut se réjouir d'une part qu'enfin tous ces acteurs s'intéressent au littoral et consulte la population. Mais souhaitons que la situation actuelle soit une simple période de prise de conscience des intervenants publics, un prélude donc à des approches mieux intégrées, car tous ces plans partiels et tous ces acteurs qui refusent de travailler ensemble à un plan unique sont loin de servir la région et sa population.

L'ambiguïté de l'objet de la présente consultation

Dès la seule soirée d'information tenue par la CCNQ, nous nous sommes interrogés sur l'objet de la présente consultation. Monsieur Filion nous a fait faire une belle visite du secteur et a présenté avec lyrisme et humour la magnificence des lieux et l'importance de redonner tout cela aux Québécois et monsieur André Bossé, sous-ministre au ministère des Transports, a fait atterrir le vol plané avec des positions apparemment indiscutables visant le statu quo en matière de transport dans le corridor visé.

On a distribué un document intitulé « Redonner le fleuve aux Québécois », qui trace certains pans de l'évolution et de l'état des lieux. Il s'agit avant tout d'une analyse de l'expérience paysagère de la personne qui emprunte le parcours du boulevard Champlain, accompagnée d'objectifs et d'intentions énoncés de manière bien générale.

On nous a également référés à deux autres documents : Requalification du boulevard Champlain du Consortium Fleuve et Falaise, et une étude de la Chaire en paysage et en environnement de l'Université de Montréal, sur laquelle nous ne sommes pas arrivés à mettre la main. La première étude comprend deux plans dans un : le premier qui correspond au titre est un plan d'embellissement du boulevard Champlain et de ses environs, dans un cadre très contraint ; le deuxième, qui est évoqué, sans jamais être montré, vise des interventions plus importantes qui ne tiennent pas compte des contraintes de la commande.

Plusieurs intervenants avec qui nous avons échangé des opinions nous ont finalement dit que les audiences visaient principalement à mesurer l'adhésion de la population aux objectifs généraux de redonner le fleuve aux Québécois. Nous avons eu personnellement l'impression finalement que ces audiences sont peut-être tout simplement un moyen pour la CCNQ de se gagner l'appui du public pour infléchir le ministère des Transports afin de réaliser le plan de requalification du boulevard Champlain.

En bref, sur quoi sommes-nous consultés ?

- sur l'intention de redonner le fleuve aux Québécois ?
- sur les perspectives énoncées pour redonner le fleuve aux Québécois ?
- sur les objectifs de réaménagement du littoral sans les contraintes de départ données au Consortium Fleuve et falaise ?
- sur les perspectives proposées pour y arriver, mais qui sont énoncées de manière quasi subliminale ?
- sur les objectifs de requalification du boulevard Champlain ?
- sur les propositions concrètes mises de l'avant ?

On comprendra que notre jugement varie avec ces objets. Nous y reviendrons au point 2 sur le cadre général pour Redonner le fleuve au Québécois. Pour le moment, si l'objectif visé est de redonner le fleuve aux Québécois par le biais des propositions concrètes mises de l'avant pour la requalification du boulevard Champlain, il y a loin de la coupe aux lèvres.

Le manque d'information de qualité sur les plans et projets

La qualité de l'information mise à la disposition du public pour cette consultation n'est pas acceptable.

Que l'objet de consultation soit de Redonner le fleuve aux Québécois ou les réaménagements de portions du littoral implicites dans le rapport de Fleuve et falaise, presque toutes les informations et analyses requises font défaut, que l'on pense à

l'amélioration de la qualité de l'eau ; aux potentiels et contraintes relatifs au lit du fleuve, aux habitats fluviaux et au littoral ; à la circulation et aux transports ; aux potentiels en matière d'usage et d'occupation du sol ; etc. Même si l'objet se limite au plan directeur de requalification du boulevard Champlain, bien des informations font défaut au sujet de la circulation, des potentiels en matière d'habitats, des potentiels et contraintes en matière d'usage. Seule l'information sur l'histoire de l'occupation du littoral et sur l'intérêt paysager de certaines portions du territoire à l'étude est convenable.

La piètre qualité de l'information cartographique et visuelle fournie est tout particulièrement déplorable. Comment peut-on demander à la population de se prononcer quand, exception faite d'une carte synchronique des berges du Saint-Laurent et quelques coupes ponctuelles, aucun plan, ni aucune illustration lisible n'est fournie au sujet des analyses faites et des aménagements mis de l'avant. Qu'on ne nous ait fourni ni plan d'occupation actuelle et projetée du sol, ni plans de l'emprise actuelle du boulevard Champlain et des changements qui ont été envisagés ou qui sont proposés est des plus surprenants.

Enfin, soulignons que des intervenants nous ont montré des reproductions de l'étude du Consortium Fleuve et falaise dont la qualité des plans et des simulations était supérieure à celle disponible pour le public sur le WEB, que le WEB n'est pas encore un instrument adéquat de transmission d'information cartographique et visuelle ; qu'à notre connaissance, aucun plan lisible n'avait été mis à la disposition du public.

Nous espérons que cela n'est pas une stratégie pour éviter de soumettre les véritables plans à la population et quelles que soient les orientations retenues au terme du présent processus, des recommandations seront faites à la CCNQ de soumettre ses plans à venir à la population ainsi qu'à un processus de *design review*. Chose certaine, il faut comprendre qu'en l'absence de plans lisibles et d'analyses étoffées, il n'est pas possible pour le public de porter un jugement sur les véritables intentions d'aménagement et encore moins de contribuer à l'amélioration des projets projetés.

2. Des objectifs au plan :

N.B. Dans cette section ainsi que dans celles qui suivent, nous traitons du document *Requalification du boulevard Champlain : Plan directeur d'aménagement*, tel qu'imprimé du WEB et en l'absence de tout plan.

On ne peut qu'être d'accord avec les divers buts généraux énoncés dans le document, soit :

- Redonner aux populations des villes concernées et de toutes les villes de la région un libre accès au fleuve et au corridor récréo-touristique du Saint-Laurent tel que planifié par la CUQ ;

- Préserver l'environnement en favorisant le développement durable des ressources ;
- Respecter les collectivités en tenant compte de leurs besoins, valeurs, lieux de représentation, repères d'identités et utilisations préférentielles.

ainsi qu'avec les objectifs de :

- Respecter le fleuve, principale voie d'accès et porte d'entrée de la Capitale ;
- Revégétaliser les abords du fleuve ;
- Requalifier les paysages ;
- Favoriser les accès publics au fleuve ;
- Inscire certains projets urgents à court terme dans un concept d'ensemble ;
- Conserver le caractère opérationnel de la voie carrossable ;

Nous avons cependant des réserves à l'égard de ce dernier objectif, si on signifie son caractère opérationnel actuel.

Ces buts généraux et les objectifs peuvent peut-être permettre de se mettre d'accord sur des grandes orientations d'un projet d'aménagement, mais si ces intentions générales ne sont pas accompagnées d'objectifs concrets, leur sens est trop « ouvert », pas suffisamment opératoire pour se traduire en objectifs concrets d'aménagement et servir à l'élaboration d'un plan d'action. Nous y reviendrons à la section 4.

Le cadre de référence n'est pas non plus dénué d'intérêt par les objets sur lesquels il met l'accent, mais il est vague et parfois contradictoire dans ses intentions et déjà on commence à oublier le fleuve et le développement durable :

- Un paysage à unifier ; (pourquoi faut-il unifier le paysage ?)
- L'importance d'aménager des espaces publics ;
- Une imagibilité respectueuse des événements historiques ;
- Le respect de la trame bâtie traditionnelle ;
- La libre circulation des véhicules et des personnes (ne faudrait-il pas parler de circulation appropriée, plutôt que de libre circulation ?).

C'est en lisant le concept et les interventions proposés qu'on constate le décalage entre les buts et objectifs généraux et les intentions véritables du plan. Soudainement, on se retrouve face à de nouveaux objectifs, implicites cette fois, et de nouvelles contraintes qui organisent véritablement la proposition et le discours qui l'appuie. Il s'agit maintenant de :

- Créer une promenade du littoral en requalifiant le boulevard Champlain, ainsi qu'en récupérant les terrains disponibles pour améliorer la scène ;

- Travailler autour du boulevard et dans l'emprise du boulevard en mettant en valeur les éléments du patrimoine historique ou paysager d'intérêt et en faisant de nouveaux aménagements qui renvoient à ce patrimoine historique ou paysager ;
- Créer du coup un parcours cérémonial « utilisable lorsque les conditions de sécurité des dignitaires [...] exigent d'emprunter une voie rapide, fluide et en retrait de l'animation urbaine ».

Tout cela en :

- tenant compte d'un horizon de réalisation 2008 ;
- respectant l'emprise actuelle du boulevard Champlain ;
- maintenant des opportunités ciblées de développement (qu'il soit résidentiel ou autre), notamment dans les limites de la ville de Sillery ;
- uniformisant la vitesse maximale autorisée [...] ;
- composant sans la présence du chemin de fer (cet item n'étant pas du tout clair : garde-t-on la contrainte ou non du chemin de fer ?).

Le programme d'intervention proposé va clairement dans le sens d'objectifs très restreints d'embellissement. Les deux premiers paragraphes ne font référence qu'à une promenade du littoral de nature routière et paysagère et à un parcours cérémonial. Les interventions présentées sont à l'avenant, sauf une qui en déborde :

- Modification de la géométrie du boulevard ;
- Conservation intégrale de tous les milieux naturels existants ;
- Verdissement et paysagement ;
- Aménagement de parcs linéaires et d'espaces riverains (c'est le seul point qui déborde de la promenade à aménager, mais jamais il n'est question des vocations de ces parcs et espaces riverains : tout semble voué à des usages passifs, soit à la contemplation et à la promenade) ;
- Bâti résidentiel d'une qualité exceptionnelle dans des endroits stratégiques ;
- Création de séquences le long du parcours emprunté par le boulevard : portes d'entrée, nœuds et perpendiculaires ;
- L'identification et la mise en valeur de points de repères historiques ;
- La mise en lumière ;
- L'harmonisation du mobilier urbain, avec signature d'esprit maritime.

Ces objectifs particuliers implicites et ces contraintes ne conviennent pas pour répondre aux buts et objectifs généraux annoncés. On sent toutefois chez les auteurs une velléité de faire plus lorsqu'ils évoquent un deuxième choix qui laisse tomber les contraintes du projet original en vue d'un « projet de requalification faisant éclater l'emprise du boulevard pour lui faire occuper tout l'espace disponible de la rive du fleuve jusqu'au pied de la falaise ». Malheureusement, on n'a aucune illustration ou plan lisible de

ce projet, qui est sans aucun doute beaucoup plus intéressant que le projet original, qui laisse bien peu de place :

- à un véritable usage du littoral et du fleuve par la population (autre que routier et contemplatif) ;
- à une véritable requalification du boulevard Champlain en harmonie avec l'usage du littoral (ce qui implique que la fluidité des déplacements soit subordonnée à la convivialité des accès) ;
- à une véritable vision à long terme, qui se permettrait de questionner les usages actuellement présents sur le littoral, les possibilités de réaffectation des circulations lourdes sur des routes appropriées, etc. ;
- à de nouvelles connections entre la ville et le fleuve.

Le plan directeur de requalification du boulevard Champlain

Bien que la qualité de l'information disponible ne nous permette pas d'en faire un examen approfondi, il est possible d'examiner, dans une certaine mesure, le plan directeur de requalification du boulevard Champlain pour ce qu'il est en oubliant l'intention de départ de redonner le fleuve au Québécois, ainsi que les buts et objectifs généraux énoncés par la CCNQ.

Il s'agit bien d'un projet de requalification ou d'embellissement du boulevard Champlain. Dans la mesure où on peut en juger sur la base de l'information disponible, ce n'est pas un mauvais projet dans la mesure où :

- il améliorera sans aucun doute la qualité de l'emprise du boulevard et son pourtour ;
- il ne compromet pas l'avenir du secteur, lorsqu'on voudra véritablement l'aménager ;
- il protège des terrains et des vues qui pourraient être menacés.

Plusieurs des interventions évoquées nous apparaissent intéressantes et bien fondées. On pense notamment :

- à la volonté de travailler avec des végétaux de milieux naturels (ce ne semble toutefois pas le cas pour ce qui est des arbres) ;
- à la volonté d'évoquer l'histoire là où c'est possible ;
- aux améliorations apportées au boulevard, et surtout à la volonté de dégager une voie pour les cyclistes et les promeneurs en bordure du fleuve ;
- à la volonté de travailler le parcours de façon à renforcer et à créer des séquences (ce qui peut toutefois paraître contradictoire avec d'autres propos sur la volonté d'unifier l'aménagement).

Si, faute d'une volonté mieux affirmée de redonner le fleuve aux Québécois, c'est tout ce que nous arrivons, pour le moment, à nous payer et surtout à imaginer. La CCNQ peut certes aller de l'avant, mais non sans avoir développé le plan, testé les propositions faites et mis en place un processus de *design review*. En effet, pour le moment, nous n'avons pas l'information requise pour bien évaluer la réalisation anticipée, alors que c'est souvent entre les intentions et la réalisation que se commettent les erreurs d'aménagement. Voici quelques points qui méritent une plus grande attention :

- Le parcours cycliste et piéton est-il continu ? Y aura-t-on accès facilement et en de multiples points ? (contrairement à la piste cyclable sur René-Lévesque qui est faite de façon à ne pas être utilisée).
- A-t-on envisagé des usages quatre saisons, en particulier hivernaux ?
- Il nous apparaît évident que l'emprise du boulevard est encore trop large dans sa portion ouest, largeur qui n'est pas fondée.
- Il faudra examiner le projet de requalification pour vérifier comment il a atténué les effets de barrières qui se multiplient entre fleuve et falaise. Il faut notamment vérifier son caractère de voie de promenade ; les intersections, notamment partout où il y a une possibilité de franchir — à pied, en vélo ou en auto — la falaise pour accéder à la rive; le tracé de certains segments, soit pour revaloriser des espaces en en faisant des parcelles riveraines, soit pour contribuer à requalifier la forme urbaine en juxtaposant la circulation rapide à une autre barrière, falaise ou voie ferrée ; les effets d'apaisement de la circulation.
- On ne semble pas avoir prévu de stationnement le long du boulevard : c'est pourtant une question qui se pose.
- L'idée des parallèles ainsi que toutes les plantations d'alignement prévues en bordure du fleuve, sur les jetées et sur les voies perpendiculaires au boulevard doivent être testées par simulation visuelle, car elles pourraient avoir des impacts visuels négatifs sur la lecture du paysage en certains endroits.
- Les volontés de jouer avec l'éclairage sur la route et à sa bordure doivent être testées, notamment pour éviter toute forme d'éblouissement (on pense aux bornes illuminées, qui sont parfois gênantes) ainsi que la surcharge visuelle.
- Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire d'imposer un caractère maritime à la conception du mobilier urbain et il n'est pas utile de multiplier les banderoles et affichages dans des paysages aussi grandioses.
- Les carrefours giratoires ne sont pas faits pour le genre de circulation qu'on retrouve sur le boulevard Champlain : ils sont faits pour régulariser l'écoulement quand il y a des flux équivalents et de vitesse similaires dans toutes les directions, ce qui n'est pas le cas ici. En outre, ils sont des obstacles pour les piétons.

- Toute portion où l'on envisage de permettre des constructions devrait faire l'objet de plans précis qui puissent être évalués avec soin.
- Il y a au Cap-Blanc un ensemble historique d'une grande valeur patrimoniale. La transformation du boulevard Champlain en voie de promenade devra comporter l'aménagement d'une bande verte entre la voie publique et le domaine privé pour encadrer et mettre en valeur cet important patrimoine urbain.
- La protection et la mise en valeur de la falaise en tant que site naturel exigent que l'on conserve libre de toute construction future une bande de terrain tant au pied de la falaise qu'à son sommet, d'autant plus que les éboulis y sont inévitables et extrêmement dangereux.

Enfin, la mauvaise qualité des plans fournis quant aux aménagements prévus par zone d'ambiance ne nous permet pas de nous prononcer.

4. Vers un plan intégré qui vise à redonner véritablement l'accès au fleuve

Nous ne croyons pas que ce soit d'un projet d'embellissement que la population de Québec veuille et nous sommes convaincus que la région mérite mieux après des décennies d'incurie en matière d'aménagement. Le littoral de Québec est trop important pour qu'on se contente de lui faire une toilette superficielle.

L'aménagement du front fluvial requiert l'élaboration d'un plan intégré¹. On ne peut planifier l'aménagement riverain par segments et, surtout, il ne s'agit pas d'accommoder les restes après que quelques acteurs publics, comme la Société du port de Québec et le ministère des Transports, ou privés, comme les sociétés de transport ferroviaire, aient déterminé chacun de leur côté des balises sur la base de leurs seuls intérêts et sans considération pour la qualité de la forme urbaine et pour la qualité de vie des citoyens.

Pour la confection d'un plan intégré, c'est toute la relation de l'agglomération avec le fleuve qui doit être analysée, sans oublier la qualité des eaux et des milieux du fleuve lui-même. Nous évoquerons ici à titre indicatif un certain nombre de principes qui devraient présider à l'élaboration d'un tel plan.

¹ PLAN INTÉGRÉ : Un plan intégré est un document d'intentions qui projette l'image d'une transformation des lieux qui serait réalisée dans le sens des consensus atteints par les divers acteurs intéressés à l'aménagement d'un secteur urbain. Il s'agit d'un instrument de gestion qui est élaboré dans l'optique d'une requalification des tissus urbains et qui est fondé sur une convergence entre les intérêts publics et les intérêts privés. Le plan intégré constitue un cadre de référence pour les accords éventuels qui engagent les pouvoirs publics et les intervenants privés susceptibles de participer à sa réalisation.

Vers un environnement durable : qualité de l'eau, la diversité des habitats fluviaux et littoraux et plus généralement les principes d'un aménagement écologique

Redonner le fleuve aux Québécois implique qu'on en restaure la qualité de l'eau et du fond et qu'on y recrée une diversité d'habitats afin d'y reconstituer une plus grande biodiversité. Il faut également favoriser les principes naturels d'écoulement et de filtration des eaux et de rétention des sols et créer de véritables corridors verts de pénétration dans la trame urbaine.

Le caractère public du territoire riverain et la continuité d'une promenade du littoral

Les pouvoirs publics devraient s'inspirer des principales recommandations de la Commission royale d'enquête sur l'avenir du secteur riverain à Toronto² en ce qui concerne l'objectif de propriété publique du secteur riverain.

Que le bord de l'eau dans le secteur riverain soit du domaine public.

Les municipalités devraient envisager le zonage des propriétés situées au bord de l'eau pour en faire des espaces libres, quelle que soit leur utilisation actuelle, afin de façonner pour l'avenir un secteur riverain qui soit ouvert au public.

Les zones d'espaces libres accessibles au public le long du secteur riverain devront être très larges et accompagnées de marges de recul suffisantes pour être utiles au public.

On doit assurer la continuité sans obstacle de la promenade riveraine dans toute la région. Cela implique de créer des moyens de surmonter les obstacles là où ils sont pour le moment indéplaçables et surtout n'obstruer en aucun cas l'accès au bord de l'eau par l'érection de pavillons ou la construction de structures qui s'avancent dans le fleuve.

La vocation des espaces riverains

On ne devrait implanter sur les rives que des vocations qui requièrent expressément cette localisation.

Ce principe entraîne un corollaire important :

² *Rapport provisoire* (Été 1989) Commission royale d'enquête sur l'avenir du secteur riverain à Toronto.

Si un site riverain devient vacant sans qu'on en ait un besoin immédiat pour un usage qui requiert cette localisation, on doit préserver l'avenir et le conserver pour les générations futures.

Dans la détermination de l'occupation des espaces riverains, il faut déterminer le meilleur usage qu'on puisse faire de chaque zone dans l'intérêt public, et favoriser les échanges de terrain pour placer au meilleur endroit chacune des occupations qui requièrent une implantation riveraine.

Par exemple, on peut questionner la nécessité d'entreposer des bouées devant un ensemble historique inscrit sur liste du patrimoine mondial. À la limite, on peut même se questionner sur les choix de développement des intervenants comme le Port de Québec : est-il sensé de développer le transbordement du vrac à Québec ?

Il s'agit de déterminer la meilleure position relative de certains équipements, parfois à l'échelle régionale, parfois à l'échelle de l'agglomération ou d'un quartier.

FAVORISER LA JOUISSANCE PUBLIQUE DES ESPACES RIVERAINS par des usages variés, tantôt contemplatifs, tantôt actifs.

Favoriser l'usage de la rive par le plus grand nombre de personnes, enfants, adolescents, adultes, pour la plus grande variété d'activités : promenade, baignade, pêche, etc.

Favoriser l'accès à pied, à vélo, en auto, en bateau.

La circulation : bannir la vocation de transit lourd des voies riveraines

La circulation sur le littoral doit être étudiée avec attention et raison. Il faut :

- réparer toutes les interventions routières faites en bordure du fleuve quand ce n'est pas dans le fleuve ;
- mettre un terme à l'usage des voies riveraines comme voies de transit, notamment en établissant des routes de camionnage ;
- étudier de nouveaux moyens de transport collectifs à l'entrée du Vieux-Québec.

De manière plus générale, il nous apparaît que le MTQ doit mettre à jour sa philosophie d'intervention, en subordonnant la valeur de fluidité de la circulation motorisée à une valeur de convivialité entre tous les usagers des voies publiques.

Relier le littoral à la ville dans le secteur étudié par la CCNQ : l'impact de la falaise

Sur la rive nord du Saint-Laurent, on peut déterminer quelques grandes zones où le rapport entre le littoral et le territoire urbain est différent. Chacune pose un problème particulier. Nous nous contenterons ici de parler de la zone couverte dans la présente consultation, où c'est la falaise qui caractérise le lien entre la ville et le littoral.

Mettre en valeur la falaise

Le territoire compris entre la falaise et le fleuve est limité par deux barrières naturelles aussi importantes l'une que l'autre dans la structure du site et dans le paysage. Il ne doit pas être aménagé seulement en fonction du fleuve, mais aussi en fonction de la mise en valeur de la falaise. À cette fin, il faut retenir divers objectifs de design urbain :

- Assurer un prolongement ordonné du domaine public de manière à procurer à l'ensemble des citoyens un accès physique et visuel à la rive et à la falaise ;
- Maintenir les liens visuels existants entre le domaine public et les éléments naturels que sont la falaise et le fleuve ; dégager ceux qui peuvent l'être ;
- Décréter des aires *non aedificandi* dans le prolongement des rues qui mènent vers la falaise et le fleuve, tant à la Haute-Ville qu'à la Basse-Ville.

Connecter la ville au fleuve, malgré les ruptures urbaines que constituent la falaise et les autres barrières qu'elle a contribué à façonner.

Sans tomber dans les aberrations technologiques comme celle qui a défiguré les chutes Montmorency, il est important de réfléchir aux moyens de gravir la falaise dans des endroits stratégiques pour donner un véritable accès au fleuve à la population qui habite la Haute-Ville. Il faut notamment étudier le potentiel de création de liens physiques plus

nombreux et mieux répartis entre l'agglomération et la rive, notamment en ce qui concerne la possibilité de franchir la falaise pour un piéton, un cycliste, ou un automobiliste. Tout comme il importe d'analyser la protection des corridors visuels qui permettent de percevoir la présence du fleuve dans les quartiers.

En outre, la falaise a entraîné une accumulation de barrières urbaines et à son sommet et à son pied. Cette notion de barrière urbaine³ est fondamentale pour poser correctement le problème de l'aménagement du front fluvial. Le front fluvial est caractérisé, en effet, par la présence de plusieurs barrières urbaines, naturelle : la falaise, et artificielles : autoroute et voie ferrée. À certains endroits, elles sont juxtaposées ; à d'autres, elles fragmentent le territoire en lanières trop étroites pour qu'un aménagement de qualité soit possible dans chacun des fragments.

Même après sa transformation en voie de promenade, le boulevard Champlain conservera son rôle de voie spécialisée par le trafic et, par conséquent, agira comme axe diviseur dans le tissu urbain. Son tracé doit être évalué en conséquence. Il y a tout lieu de croire qu'une modification du tracé de certains segments — pour donner au boulevard une meilleure position relative à l'égard des autres barrières « relativement infranchissables » : falaise, chemin de fer, rive — pourrait contribuer de manière significative à la requalification globale de la forme urbaine.

Des cas particuliers dans le secteur étudié par la CCNQ

L'anse Saint-Michel et la réfection de la plage du Foulon

³ BARRIÈRE : On entend par *barrières* (urbanistiques) les zones du territoire urbain affectées par des lignes de discontinuité produites par des éléments naturels (cours d'eau, fortes dénivellations, escarpements, etc.) Ou par des œuvres humaines (murs et autres travaux de défense, canaux, tracés ferroviaires et ou de rues) dont la traversée à pied s'avère fatigante, difficile ou impossible, dangereuse ou défendue (autoroutes, voies ferrées). Dans la ville italienne contemporaine, les éléments naturels étant généralement traversés par des ouvrages exécutés, souvent avec un grand effort, au cours des siècles (ponts, escaliers, galeries, funiculaires,...) Les barrières urbanistiques ont en général un caractère artificiel.

Quelques barrières, comme les tracés et les gares ferroviaires, influencent avec une incidence désormais chronique le fonctionnement (malfonctionnement de la ville ; d'autres discontinuités ont aussi été introduites récemment — nonobstant l'expérience historique négative des chemins de fer — avec la construction des nouveaux tracés urbains de circulation automobile rapide. Lorsque, comme cela se produit souvent, les barrières anciennes et nouvelles se conjuguent (par exemple ferroviaire + autoroute urbaine) la barrière urbanistique peut devenir un facteur dont l'impact fonctionnel, environnemental et architectonique sur la ville est redoutable. Une déformation anormale, néfaste, que nos générations laissent, probablement pour des siècles, aux générations futures. (Vittorio Spigaï (1995) *L'architettura della non-città*. Traduit de l'italien par Pierre Larochelle)

Ce segment de littoral est certainement un de ceux qui présentent le plus grand potentiel d'attraction. La réfection de la Plage du Foulon entre la marina de Sillery et la Pointe-à-Puiseaux doit être sérieusement envisagée. Les autorités gouvernementales devraient reprendre à leur compte le projet mis de l'avant par la Zip Québec-Appalaches. Aucune autre forme d'aménagement de ce segment du littoral n'est susceptible d'attirer des foules au bord du fleuve. Il suffit pour s'en convaincre de jeter un coup d'œil aux cartes postales du début des années soixante. Le potentiel est extraordinaire pour la promotion touristique et il s'agit d'un des rares sites accessibles à pied à partir des quartiers résidentiels.

La marina de Sillery à proximité constitue également un atout complémentaire : la vue des bateaux et des manœuvres est susceptible de devenir un attracteur majeur pour autant que ses abords soient aménagés comme espace public.

Les propriétés de la Garde côtière et du Port de Québec

Les activités portuaires ne sont pas en soi contradictoires avec des aménagements publics. Il nous semble toutefois que les visées et activités du Port au site de la Gare maritime Champlain ne sont pas toutes appropriées au secteur, notamment la manutention de vrac. Le Port doit contribuer à l'aménagement des rives en participant à l'aménagement public de l'anse Brown.

Il en va également de la Garde côtière qui occupe un site qui serait nettement mieux approprié pour un terminal de croisière.

En guise de conclusion

Malgré toutes nos remarques, nous saluons l'intervention du gouvernement du Québec dans le dossier de l'aménagement du littoral autrement que par le biais des autoroutes. La CCNQ le fait avec une certaine sensibilité, en donnant une voix aux citoyens.

Nous l'invitons à travailler avec les autres intervenants à la création d'un groupe de travail multigouvernemental et multisectoriel qui aurait pour mandat de faire un véritable plan intégré d'aménagement et de requalification de tout le littoral de la région métropolitaine.