

220

DA9.15

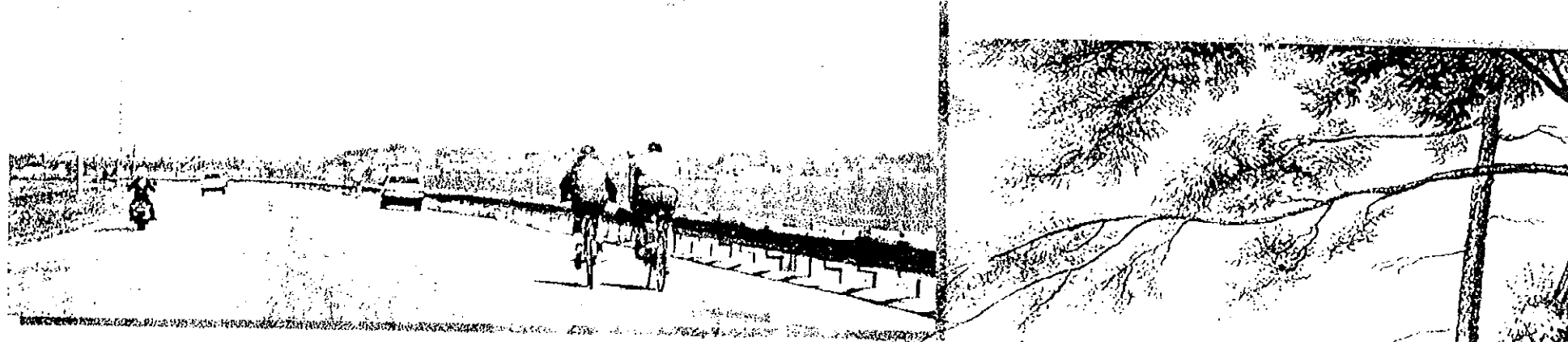
Projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église à Québec

Québec

6211-23-005



OK classe, l'élégant
**Communauté
urbaine
de Québec**



Mémoire présenté par la Communauté urbaine de Québec

*dans le cadre des audiences publiques
organisées respectivement par
la Commission de la capitale nationale et
l'Administration portuaire de Québec au sujet
du réaménagement du boulevard Champlain
et du plan d'utilisation des sols*



Réaménagement du boulevard Champlain et plan d'utilisation des sols

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Crédits photos - page couverture : Boulevard Champlain - Communauté urbaine de Québec
Le Cap Diamant et l'anse au Foulon vus de Pointe-à-Pizeau 1833 - Musée du Québec, 1994



TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos

Introduction

1. La bande fluviale : Le discours et les actions de la CUQ depuis 1970	5
Constance du discours - Pertinence et bien-fondé des actions - Succès et qualité des interventions	
2. État des lieux et potentiels d'aménagement	8
3. Priorités d'aménagement et interventions de développement	10
1 La protection de la rive, du littoral et des milieux d'intérêt	10
2 L'accessibilité publique aux rives et aux espaces publics	12
3 Le développement d'espaces et d'infrastructures récréotouristiques	12
4 La consolidation des activités industrialo-portuaires	12
5 Les mesures de protection et de sécurité publique associées aux activités industrielles à risque	12
6 L'existence d'une desserte routière efficace aux activités industrielles et portuaires	13
7 La protection d'un site mondialement reconnu	14
8 Le réseau ferroviaire stratégique	14
9 La valorisation des potentiels touristiques	14
4. La gestion des programmes en cours	15
4.1 La terminaison du programme d'épuration des eaux usées : la construction des bassins de rétention	15
4.2 La terminaison du projet de piste cyclable sur le littoral : la mise en place du segment côte de l'Église / côte du Verger	16
4.3 La terminaison du projet de piste cyclable sur le littoral : la mise en place du segment prévu à la pointe à Carcy	17

5. Les interventions proposées par l'APQ et la CCNQ : commentaires de la CUQ	18
5.1 La réalisation complète du corridor cyclable du Littoral	18
5.2 L'abandon de la voie ferroviaire du CN à Sillery	19
5.3 Une desserte routière adéquate et en équilibre avec le milieu environnant	20
5.4 La requalification du boulevard Champlain	21
5.5 La consolidation des activités portuaires	21
5.6 La mise en valeur des battures de Beauport à des fins récréotouristiques	22
5.7 La " renaturalisation " des berges artificielles	23
5.8 La protection des habitats fauniques reconnus	24
5.9 Les falaises du plateau : un espace orphelin ?	25
6. Suivi	26
6.1 La succession dans le temps des interventions reliées au corridor récréotouristiques	26
6.2 La Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) : une vision métropolitaine à l'aménagement du territoire	26
6.3 Les bassins de rétention : un projet à prendre en considération	27
6.4 La consolidation de la plage des battures de Beauport	28
7. Interventions sectorielles	29

AVANT-PROPOS

La tenue en quasi-simultané des audiences publiques organisées par la Commission de la Capitale nationale (CCNQ) et l'Administration portuaire de Québec (APQ) explique pourquoi la Communauté entend déposer et présenter aujourd'hui un seul mémoire aux deux organismes responsables. La similarité et la complémentarité des thématiques abordées renvoient, selon les administrateurs élus de la Communauté, au même enjeu d'aménagement et de développement du territoire.

En déposant le présent mémoire, la Communauté veut démontrer que, contrairement, aux projets de planification soumis à la consultation publique par les organismes fédéral et provincial, la vision de la CUQ est globale. Elle s'étend sur le territoire reliant les limites ouest de Saint-Augustin-de-Desmaures jusqu'à la Chute Montmorency à Beauport. Cette même vision a l'avantage de se traduire à l'intérieur des règlements municipaux d'urbanisme en vigueur. Il est inutile de rappeler que les interventions régulatrices de l'utilisation du sol et les projets d'intervention de la Communauté urbaine de Québec ont toujours subi le test de la consultation publique. C'est pourquoi, ces interventions ont une légitimité. Enfin, cette vision d'aménagement, ces projets et réalisations font succès auprès du public et des intervenants socio-économiques. La CUQ est particulièrement fière de cette situation.

Par ailleurs, l'Office du tourisme et des congrès de la CUQ joue le rôle d'association touristique régionale ayant pour mandat le développement et la promotion de l'activité touristique. Ce mandat s'appuie sur le " Plan de développement-marketing 1998-2002 " ayant fait l'objet de consultations élargies sur le territoire de la région de Québec. Le fleuve Saint-Laurent y est considéré non seulement comme un élément particulier de la signature visuelle de la région, mais comme un potentiel naturel majeur pour le développement de produits touristiques qui prennent appui non seulement sur ses berges mais sur le fleuve lui-même.

INTRODUCTION

Invitée à faire connaître ses observations et réactions au Projet de réaménagement de la bande fluviale, rendu public récemment par la CCNQ et à la version finale du Plan d'utilisation des sols réalisé par l'APQ, la Communauté se déclare plus ou moins satisfaite de chacun de ces exercices de planification.

Il est surprenant de constater que les représentants ou leurs mandataires des niveaux supérieurs de gouvernement se présentent encore aujourd'hui devant la population avec des contenus et des approches qui pèchent malheureusement par leur manque de perspective. C'est comme si la région de Québec n'avait pas assez souffert par le passé et encore aujourd'hui de ces multiples interventions gouvernementales pas forcément intégrées, et trop souvent discrétionnaires.

Les municipalités de la Communauté urbaine de Québec désirent rappeler qu'à l'aube du 3e millénaire et suivant la réalité des messages que le contexte mondial nous envoie, il est d'une extrême importance que les divers intervenants se parlent, discutent et s'entendent pour canaliser la somme de leurs actions sectorielles dans une même et seule direction.

C'est à cette condition, notamment, que la région de Québec pourra se présenter à la face de la population du Québec, du Canada et du monde avec un projet de territoire, de multiples ressources et un contexte éminemment favorable à leur mise en valeur et à leur développement.

La présentation de la Communauté est divisée en trois parties distinctes. Il est d'abord utile de rappeler la nature du discours, la pertinence des actions posées et la qualité des réalisations de la CUQ sur la bande fluviale. Ensuite, soucieux de faire partager avec les intervenants gouvernementaux le sérieux de sa démarche, la Communauté rappellera brièvement ses priorités d'aménagement et de développement applicable à la bande riveraine. Celles-ci s'appuient sur un énoncé, le premier projet de schéma d'aménagement révisé (PPSAR), dont l'adoption par le Conseil de la Communauté est prévue d'ici la fin de l'année 2000.

En dernier lieu, le mémoire de la Communauté entend formuler des commentaires et des prises de positions officielles à l'égard de certaines propositions ou d'éléments formulés dans les documents de la CCNQ et de l'APQ. Des propositions de suivi seront formulées à l'intention des organismes provincial et fédéral.

1. LA BANDE FLUVIALE :

LE DISCOURS ET LES ACTIONS DE LA CUQ DEPUIS 1970

Constance du discours -

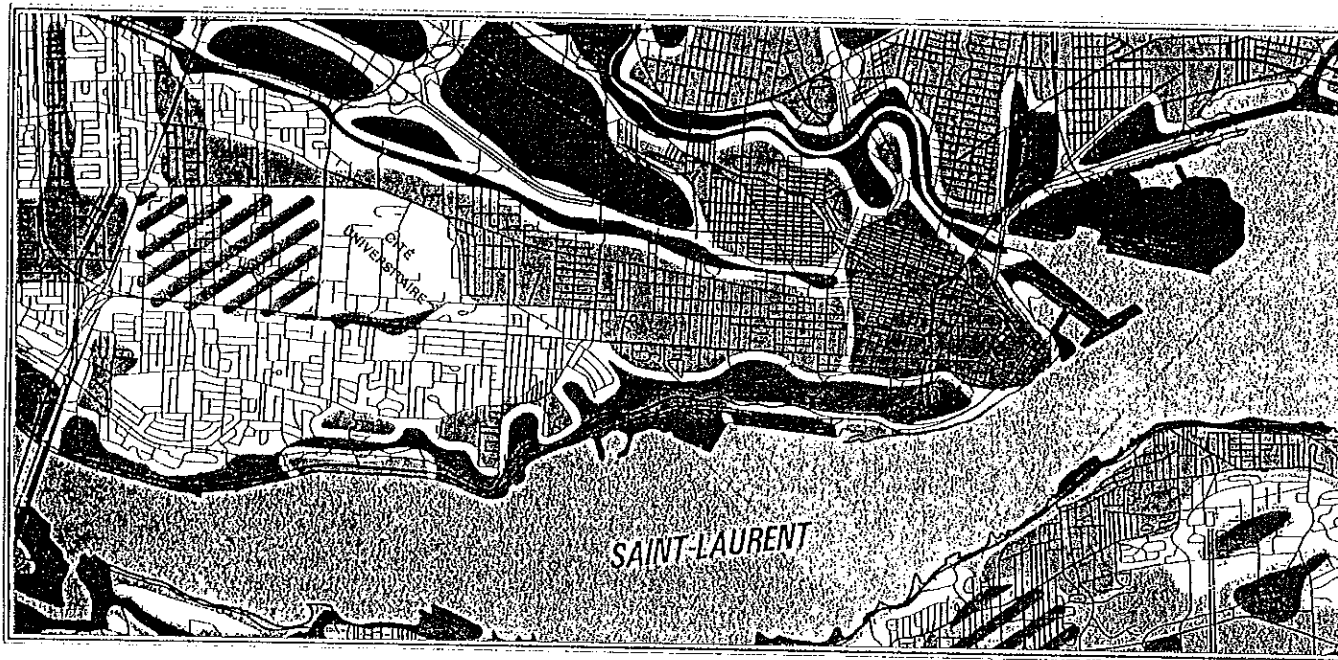
Pertinence et bien-fondé des actions -

Succès et qualité des réalisations

Depuis trente ans, le discours de la Communauté à l'égard de la bande fluviale et du milieu riverain n'a cessé de se développer et de s'enrichir autour de quatre lignes directrices, soit la protection accrue de la bande riveraine et du littoral, l'accès public aux plans d'eau par la mise en place d'espaces récréatifs reliés en réseau, la réservation des espaces portuaires et industriels et le retour aux activités aquatiques.

Puisqu'il s'agit d'un choix résolu, ce discours s'est transposé à travers une multitude d'actions. Il suffit de rappeler

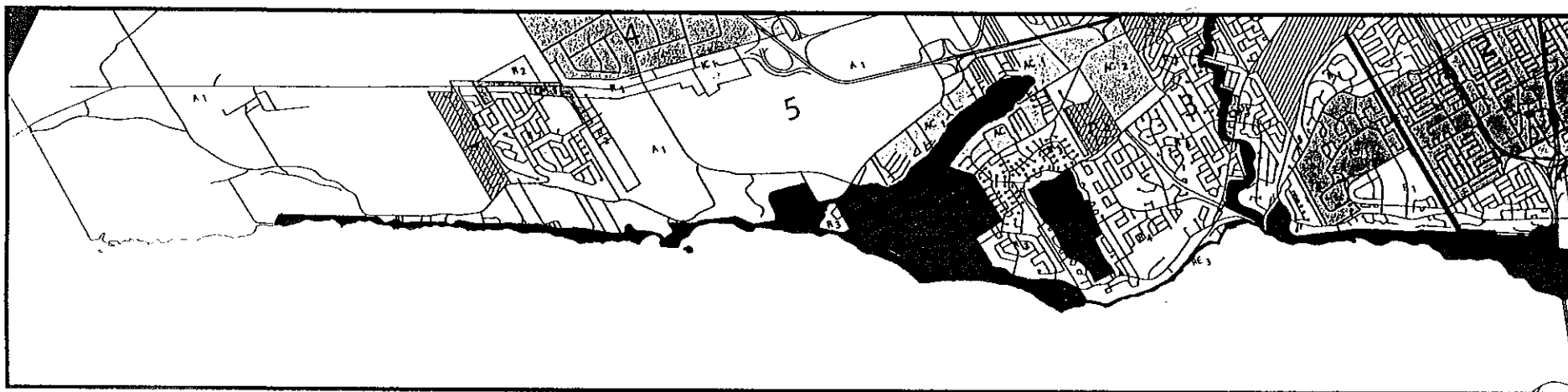
que la CUQ a adopté dès 1979 une série de textes réglementaires favorables à la protection de la rive et du littoral. Depuis 1975, la Communauté a maintes fois fait valoir des orientations visant le renforcement des accès publics au fleuve et la mise en place d'espaces publics facilitant les activités de contact avec l'eau.



Réaménagement du boulevard Champlain et plan d'utilisation des sols

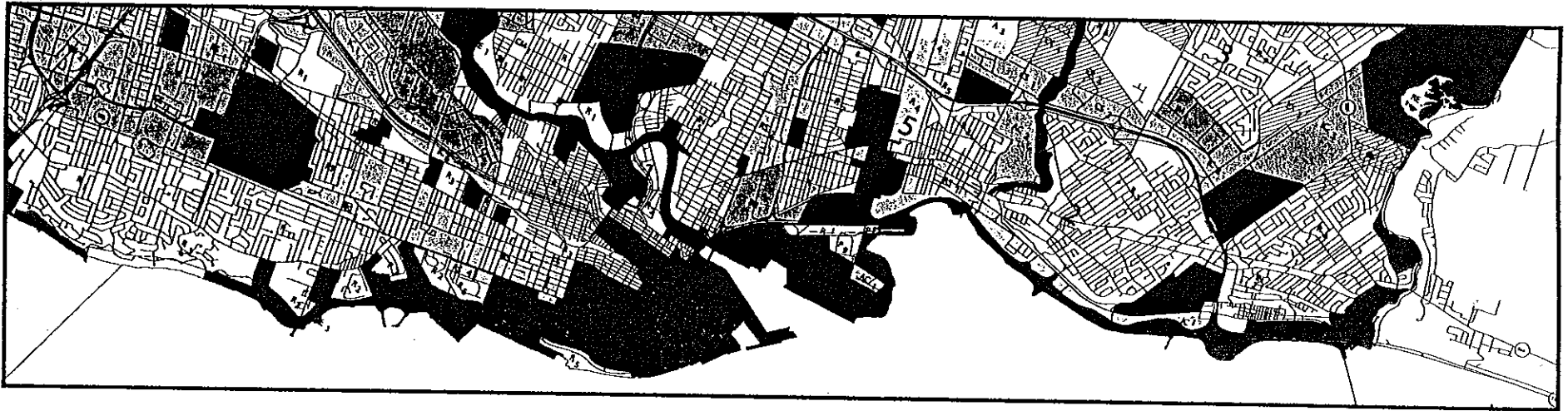
En 1985, le schéma d'aménagement est venu appliquer un cadre normatif favorable à une protection accrue des rives et du littoral, des fortes pentes et de plusieurs espaces naturels d'intérêt. Par la suite, des actions de la CUQ sont venues relancer le projet de doter enfin le territoire d'un réseau cyclable régional et, par le fait même, d'unifier par un parc linéaire un grand nombre d'espaces riverains municipaux, provinciaux et fédéraux.

Rappelons également la réalisation presque complète du projet d'épuration des eaux usées qui aurait permis une amélioration significative de la qualité des eaux du fleuve et de certaines rivières, n'eut été la remise à plus tard de la construction des bassins de rétention. Rappelons que la question du financement de ces bassins auprès du ministère des Affaires municipales et de la Métropole constitue toujours l'unique raison de leur non-construction.



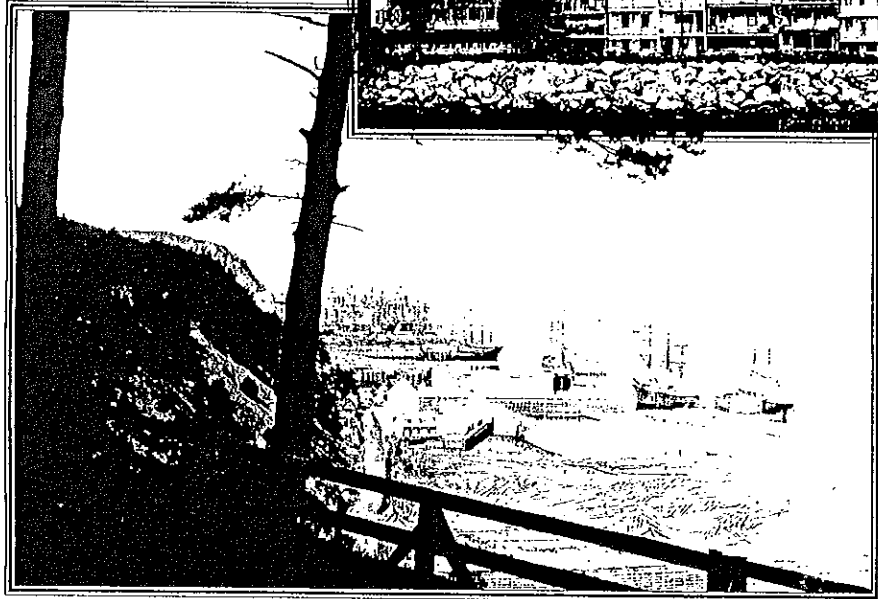
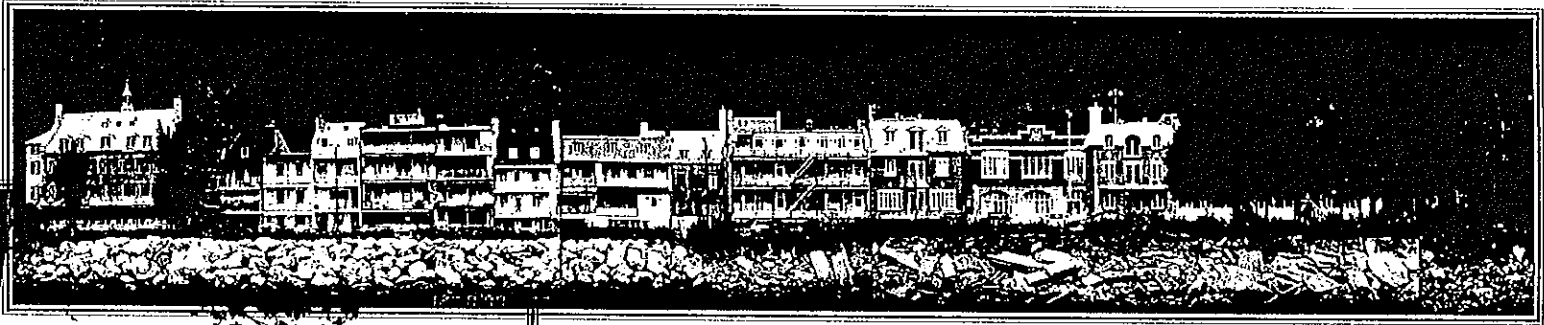
La pertinence de son discours, le bien-fondé des actions sous sa gouverne et le succès obtenu auprès de la population témoignent de deux vérités importantes : le contenu des actions et le cheminement privilégié à l'égard de la protection et la mise en valeur de la bande fluviale devraient servir d'exemple. Si nous devons reprocher quelque chose à la CUQ à l'égard du littoral et des rives, ce n'est sûrement pas le manque de cohésion de son discours et la qualité de ses interventions. Mais plutôt l'insuffisance de moyens d'intervention et le fait de composer avec des intervenants publics qui n'ont pas toujours à justifier devant le public leurs choix et leurs priorités.

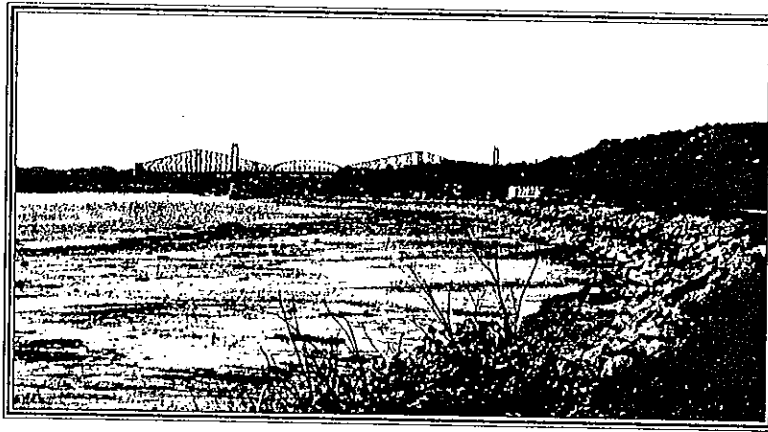
? un flèche?!



2. ÉTAT DES LIEUX ET POTENTIELS D'AMÉNAGEMENT

La présence du fleuve a été déterminante dans la naissance et le développement de la région. On ne le dira jamais suffisamment et on ne le répétera jamais assez que le littoral et les rives du fleuve Saint-Laurent constituent aujourd'hui une pièce maîtresse dans l'organisation générale, les potentiels d'aménagement et de développement de son territoire. Le fleuve représente une image de marque et distinctive. C'est fondamentalement un lieu de référence et d'identification pour la population régionale.

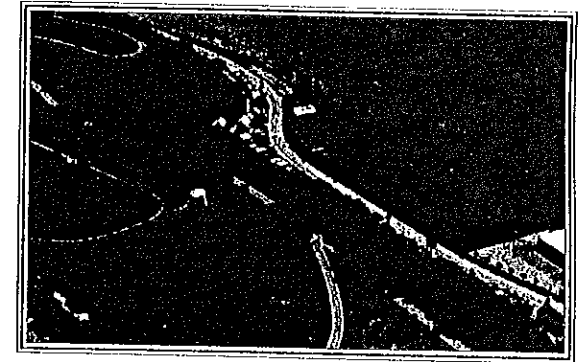




Le fleuve Saint-Laurent a nourri et continue de nourrir le développement et l'économie de la région. Il est l'assise d'écosystèmes riches, uniques et primordiaux pour la qualité d'un environnement applicable à l'échelle du continent. Il a été et doit rester pour la région un lieu où s'expriment des consensus valables et non des tiraillements stériles.

Les 55 km de littoral du fleuve Saint-Laurent se caractérisent sur le territoire de la Communauté par plus de 20 km de rives à l'état quasi naturel et ce, à quelques pas d'une collectivité de plus de 500 000 personnes. C'est aussi le lieu où sont reconnus officiellement des habitats fauniques. En dehors de ces sites, d'autres milieux riverains à deux pas du centre-ville régional accueillent, notamment, des espèces fauniques intéressantes.

Cette bande fluviale joue plusieurs rôles dans la dynamique touristique régionale. Elle est une voie d'accès panoramique remarquable qui est privilégiée de plus en plus par les visiteurs accédant au Vieux-Québec (basse-ville) en autocar et par ceux empruntant la Route Verte dans le cadre d'une expérience en cyclotourisme. La bande fluviale du secteur du Vieux-Québec est le lieu de visites le plus fréquenté. Il accueille les principaux services de croisières et d'excursions.



Bien sûr, plus de 25 km de rives du fleuve Saint-Laurent, situées à la hauteur de Sainte-Foy, Sillery, Québec et Beauport, ont été rendues artificielles depuis un demi-siècle à la suite d'actions humaines d'envergure (usages industrialo-portuaires, des infrastructures routières,...). Plusieurs de ces actions pourraient difficilement aujourd'hui se voir réaliser dans leurs formes et leurs étendues d'origine. Toutefois, les autoroutes et boulevards, les zones portuaires et industrielles et certains secteurs résidentiels et de villégiature sont là pour rester et nous devons composer avec chacun d'eux. Il ne s'agit pas ici de refaire le passé mais plutôt de voir comment la bande fluviale, et non pas uniquement le boulevard Champlain et la zone industrialo-portuaire sous la gouverne de l'APQ, doivent être aménagés, développés et mis en valeur aujourd'hui. De l'avis de la Communauté, suivant la vision d'aménagement préconisée par la CCNQ et de l'APQ, nous risquons de porter un regard trop sectoriel sur la bande fluviale.

3. PRIORITÉS D'AMÉNAGEMENT ET INTERVENTIONS DE DÉVELOPPEMENT

Compte tenu de ce qui précède, la Communauté entend faire valoir le cadre de référence dont elle s'est dotée afin d'envisager le " quoi " et le " comment " des interventions susceptibles de se réaliser sur les rives et le littoral du fleuve Saint-Laurent. En proposant une telle démarche, la Communauté veut inciter les mandataires des gouvernements du Québec et du Canada à compléter leurs travaux à la lumière des orientations d'aménagement toujours en vigueur et, surtout, à partir de celles qui seront introduites au PPSAR.

Si le schéma d'aménagement adopté en 1985 est toujours en vigueur sur le territoire de la Communauté, ce dernier doit maintenant être complété par les intentions formulées au PPSAR. Adopté d'ici la fin de l'année, ce document constitue et constituera pour les prochains mois, le principal document de référence à l'égard de l'aménagement du territoire à l'échelle de l'agglomération de Québec.

En ce qui a trait spécifiquement au PPSAR, on doit noter neuf orientations générales ou spécifiques d'aménagement interpellant directement les mandataires gouvernementaux en cause. Se définissant à des lignes directrices, ces orientations d'aménagement ne sont pas moins synonymes d'une volonté claire et explicite de la Communauté à l'égard de différentes problématiques applicables à la bande fluviale. Ces orientations d'aménagement se résument à :

1. La protection de la rive, du littoral et des milieux d'intérêt

Un souhait que les rives et le littoral du fleuve Saint-Laurent soient enfin assurés d'une protection suffisante afin d'éviter les travaux, la construction ou les ouvrages qui ne concourent pas à la conservation presque intégrale des rives naturelles. Là où les rives sont partiellement artificielles, la règle d'une " revégétalisation " devrait primer sur toute autre considération. Ceci afin de mitiger, autant que faire se peut, la disparition des milieux naturels d'origine. Des améliorations à la qualité visuelle des rives bétonnées ou remblayées peuvent constituer un avantage pour la collectivité et l'environnement. Finalement, là où des infrastructures industrialo-portuaires existent, ou pourraient exister, le schéma doit céder sa place aux instruments plus adaptés de contrôle des opérations industrielles sur l'environnement fluvial.

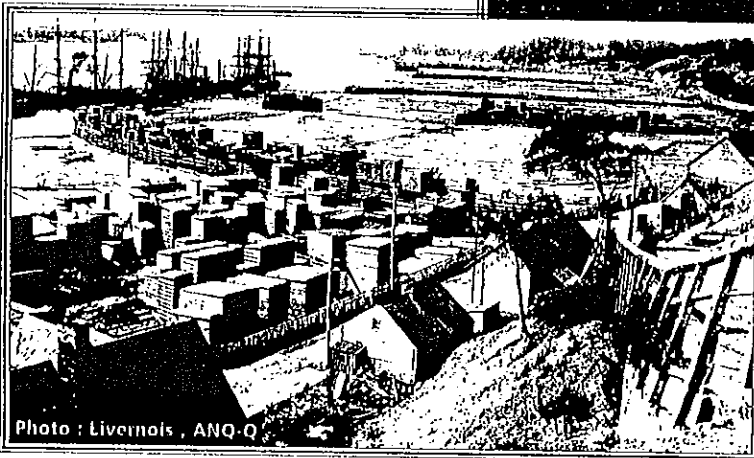
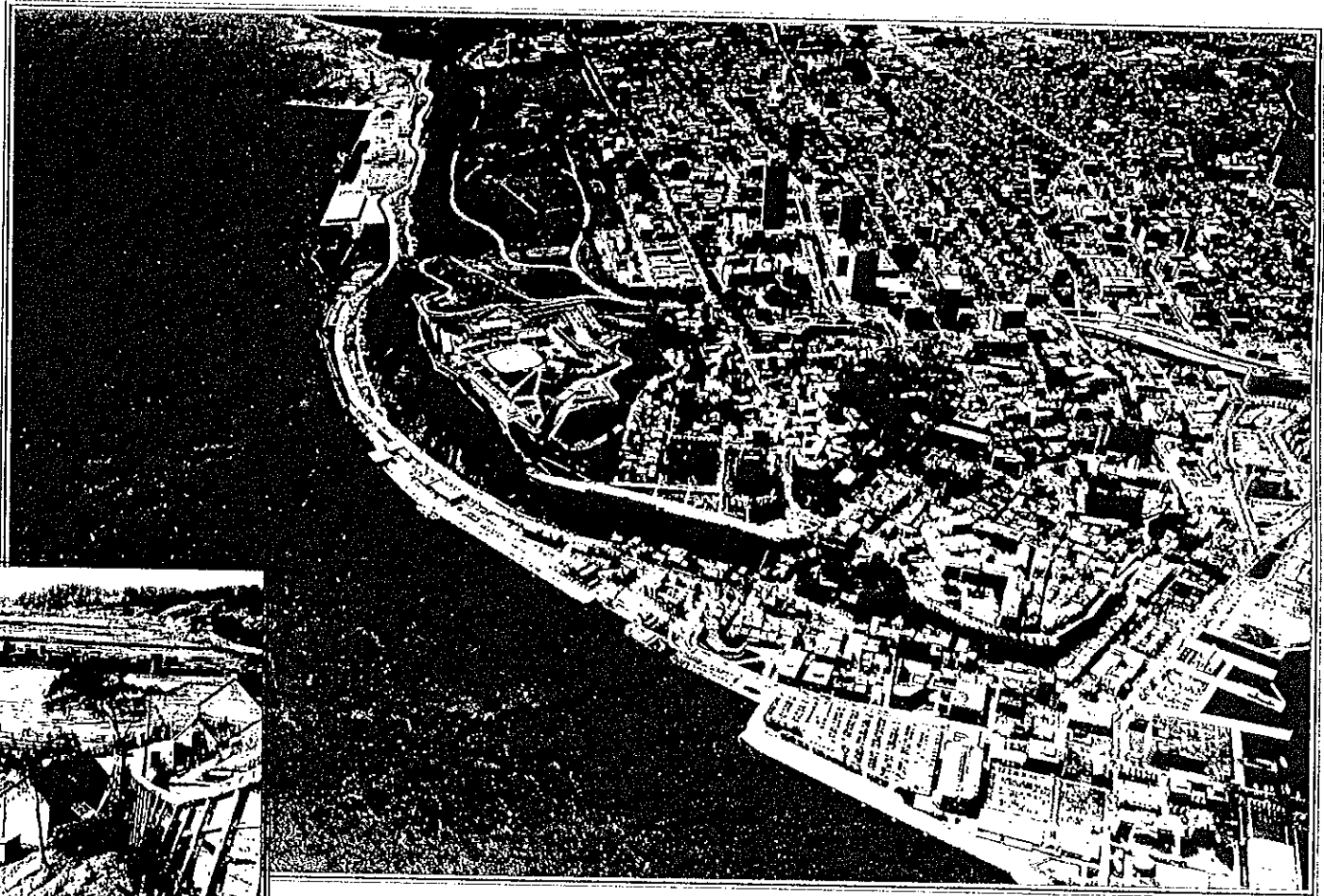


Photo : Livernois, ANQ-Q

2. L'accessibilité publique aux rives et aux espaces publics

Les efforts colossaux conduisant à la dépollution des eaux du fleuve et des rivières doivent permettre la venue d'activités publiques de contact à l'eau pour la population : parcs, promenades, plages, pêche sportive, ...

3. Le développement d'espaces et d'infrastructures récréotouristiques

De façon complémentaire au point précédent et par souci de revirement par rapport aux choix d'aménagement appliqués depuis les années '50, l'accessibilité aux rives devrait conduire au développement d'espaces de détente et d'infrastructures récréotouristiques. La population, les intervenants touristiques et le monde des affaires font valoir le bien-fondé et appuient de telles perspectives.



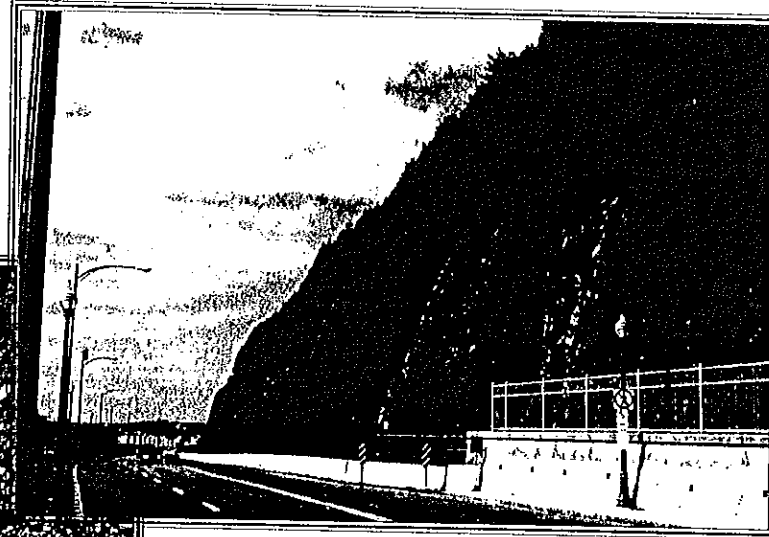
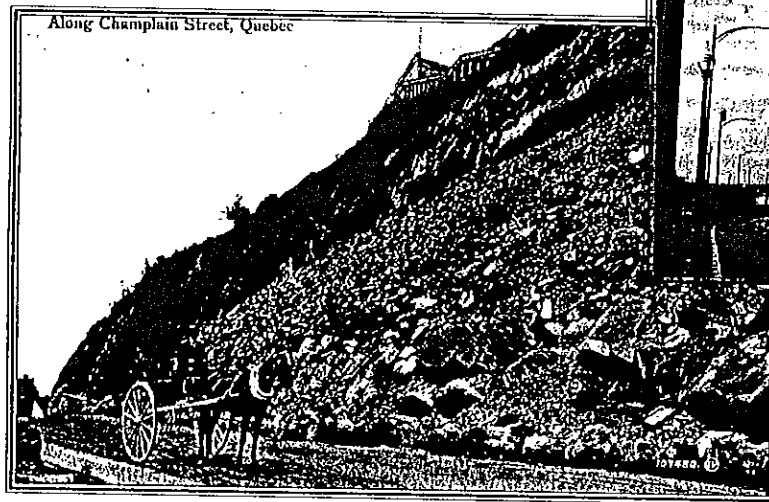
4. La consolidation des activités industrialo-portuaires

Rien dans l'argumentaire de l'APQ et dans son projet d'extension des infrastructures portuaires ne justifie maintenant le bien-fondé d'une telle orientation. Si certaines consolidations des quais de faibles envergures peuvent s'entrevoir à moyen et long termes, l'APQ a fait la démonstration publique qu'il n'existe plus de raisons valables de conserver une telle hypothèque à perpétuité sur les battures de Beauport.

5. Les mesures de protection et de sécurité publique associées aux activités industrielles à risque

Une des faiblesses du Plan d'utilisation des sols de l'APQ réside dans l'absence a priori de l'intégration des risques technologiques, industriels associés aux activités portuaires, à la manutention et au transbordement de produits dangereux. L'APQ nous renvoie aux procédures d'urgence mises en place par elle-même, les manufacturiers, les intervenants immédiatement concernés par les activités de transport et de manutention. Ces mesures sont très probablement et fort heureusement efficaces. Mais, la Communauté et les municipalités du territoire ne peuvent se contenter de cette police d'assurance. D'ailleurs, on s'étonne que l'APQ se contente aujourd'hui de mesures d'urgences qui sont uniquement des mesures d'intervention a posteriori. Les sites portuaires et industrialo-portuaires accueillent

de nombreux procédés industriels, le transport, la manutention et le transbordement de produits de toute nature. La Communauté exprime l'opinion que la seule mise en place de mesures d'intervention a posteriori ne suffit plus maintenant. La gestion des risques industriels passe aussi par leur intégration à la gestion en amont soit par leur intégration au processus de planification et d'aménagement du territoire. À l'instar de plusieurs organismes publics et privés, l'APQ aurait avantage à engager, en collaboration avec les partenaires du milieu et du monde municipal, une démarche inspirée de celle proposée par le Conseil canadien des accidents industriels majeurs (CCAIM).



6. L'existence d'une desserte routière efficace aux activités industrielles et portuaires

L'envergure et le succès des opérations de " redéveloppement " des secteurs du Vieux-Québec et de la Basse-ville de Québec obligent un examen critique du système routier desservant tous ces secteurs névralgiques. C'est pourquoi, il est indispensable que les stratégies mises de l'avant pour dynamiser le secteur industrialo-portuaire de la région de Québec puissent s'harmoniser avec celles appliquées avec succès dans les secteurs résidentiels du Vieux-Québec, du Cap-Blanc, de Limoilou ainsi que les secteurs touristiques du Vieux-Port et du quartier des affaires de l'espace Saint-Roch.

Un équilibre est à rechercher entre les différents utilisateurs des voies routières disponibles. Cet équilibre doit pouvoir constituer une réponse adaptée au contexte géographique, aux besoins des utilisateurs et le nombre réduit de voies disponibles.

Dans un tel contexte, il ne suffit plus d'exprimer ou d'imposer par défaut un choix aux autres. Les partenaires doivent discuter et échanger entre eux pour examiner toutes les avenues possibles y compris celles passées sous silence.

7. La protection d'un site mondialement reconnu

La reconnaissance par l'UNESCO du Vieux-Québec à titre de site du patrimoine mondial ne signifie pas que ce secteur doit s'imposer un immobilisme dans son développement et sa mise en valeur. Par contre, cette reconnaissance mondiale impose à notre génération et à celles qui suivront de faire les choses d'une façon différente. Cette réserve s'applique à l'ensemble de la société et, à plus forte raison, aux mandataires gouvernementaux sans exception.

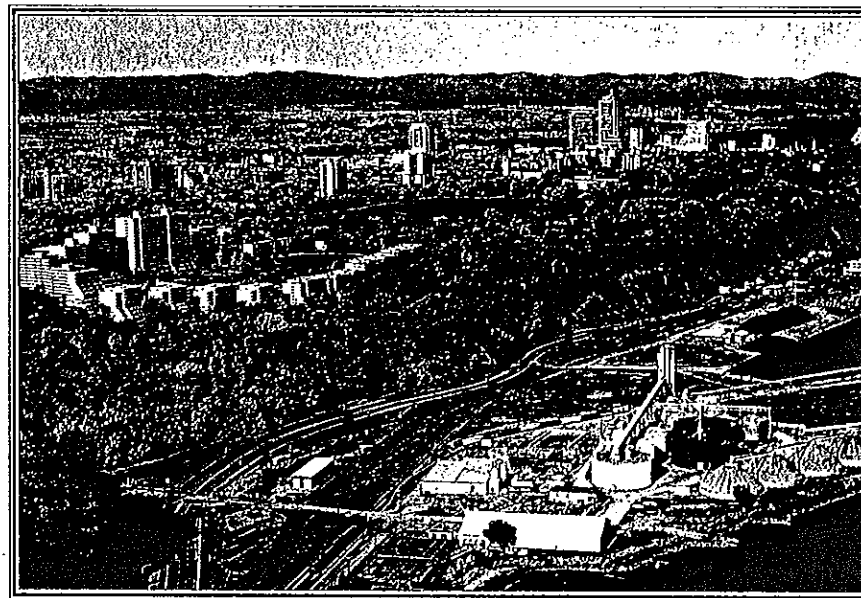
Il serait inique et prétentieux de faire valoir alors un quelconque statut juridique pour nier cette réalité acceptée par tous.

8. Le réseau ferroviaire stratégique

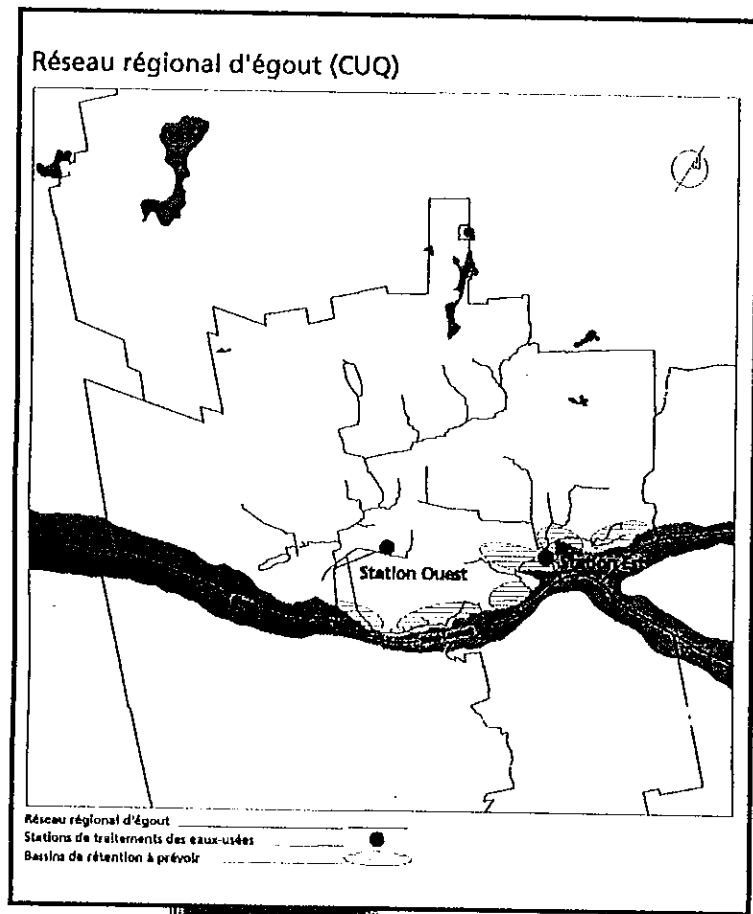
La région de Québec doit veiller à maintenir, voire bonifier, l'offre de services ferroviaires présents sur son territoire. Ceci afin de conserver les avantages concurrentiels que procure l'offre de tels services au sein des parcs et zones industriels. Depuis plusieurs années, les municipalités de la Communauté assistent au démantèlement de certaines voies de services. Avant qu'il ne soit trop tard, il importe de réagir à cette tendance.

9. La valorisation des potentiels touristiques

Les dernières années ont confirmé l'intérêt de mettre en valeur les nombreux potentiels associés à la bande fluviale du territoire de la Communauté. Qu'il suffise de rappeler ceux qu'offrent, entre autres, le marché des croisières océaniques et fluviales, la mise en place d'une navette fluviale entre les deux rives et l'île d'Orléans, les activités d'observation et d'interprétation de la nature et du patrimoine, la tenue d'événements spéciaux.



4. LA GESTION DES PROGRAMMES EN COURS



La Communauté attire l'attention des responsables de la CCNQ et de l'APQ sur deux interventions sectorielles découlant de ses programmes et priorités en vigueur et, incidemment, ayant une importance considérable par rapport au littoral et aux rives du Saint-Laurent. Nous faisons ici référence, d'une part, à la remise en question du projet de piste cyclable sur le boulevard Champlain suite à la mise sur pied de la présente démarche de consultation et, d'autre part, de la finalisation du programme d'épuration des eaux usées par la construction des bassins de rétention.

4.1 La terminaison du programme d'épuration des eaux usées : la construction des bassins de rétention

Depuis la mise en service des stations d'épuration des eaux usées au cours des années 90, la Communauté urbaine de Québec a maintes fois insisté pour mettre en place une fois pour toutes les conditions de réalisation des objectifs de dépollution du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saint-Charles, soit la mise en place des bassins de rétention. Sans ces bassins, les citoyens de la région n'ont pas encore obtenu pleinement les dividendes auxquels ils ont droit et qui sont intimement liés à la réalisation complète du programme d'épuration des eaux usées.

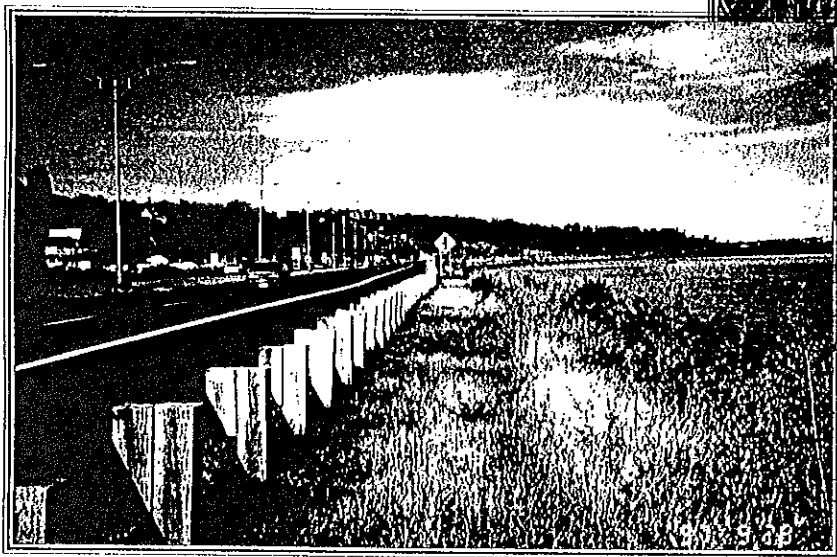
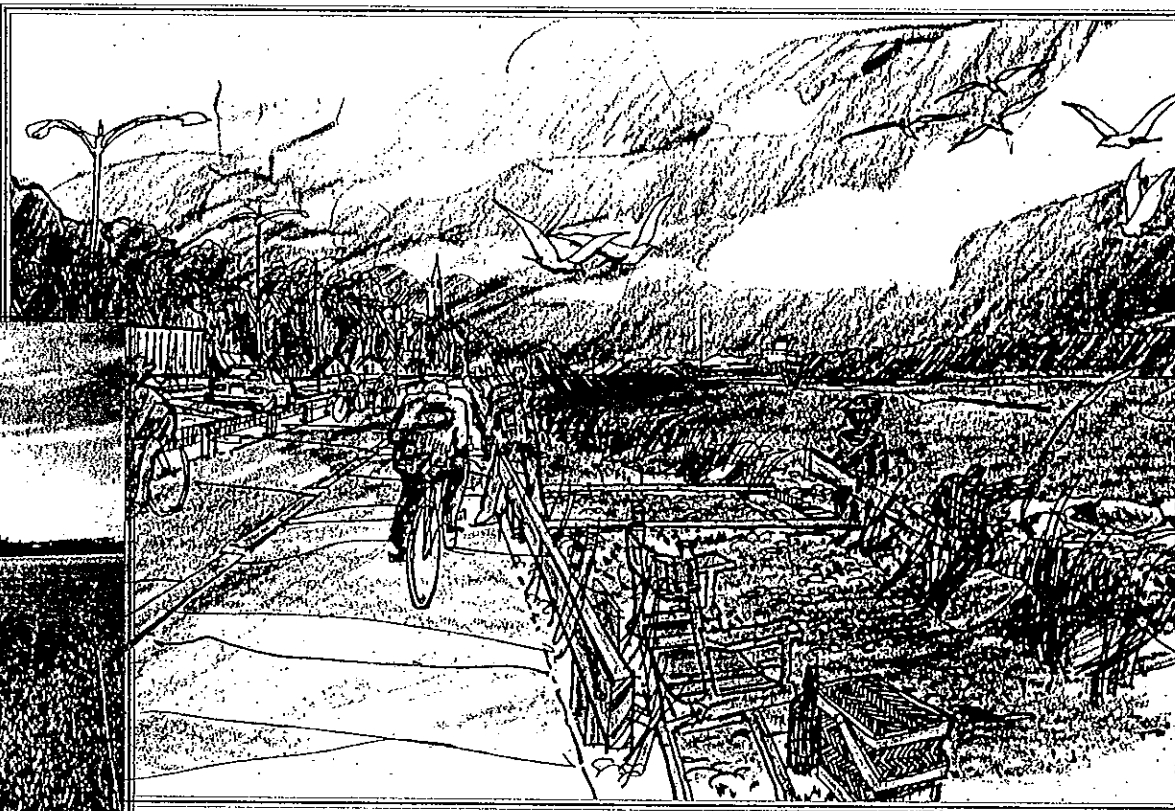
Or, la Communauté s'étonne que le gouvernement du Québec s'engage aujourd'hui dans un projet d'envergure de mise en valeur des rives dans le secteur de Sillery sans que le projet d'épuration des eaux usées amorcé au début des années 80 ne soit complètement réalisé.



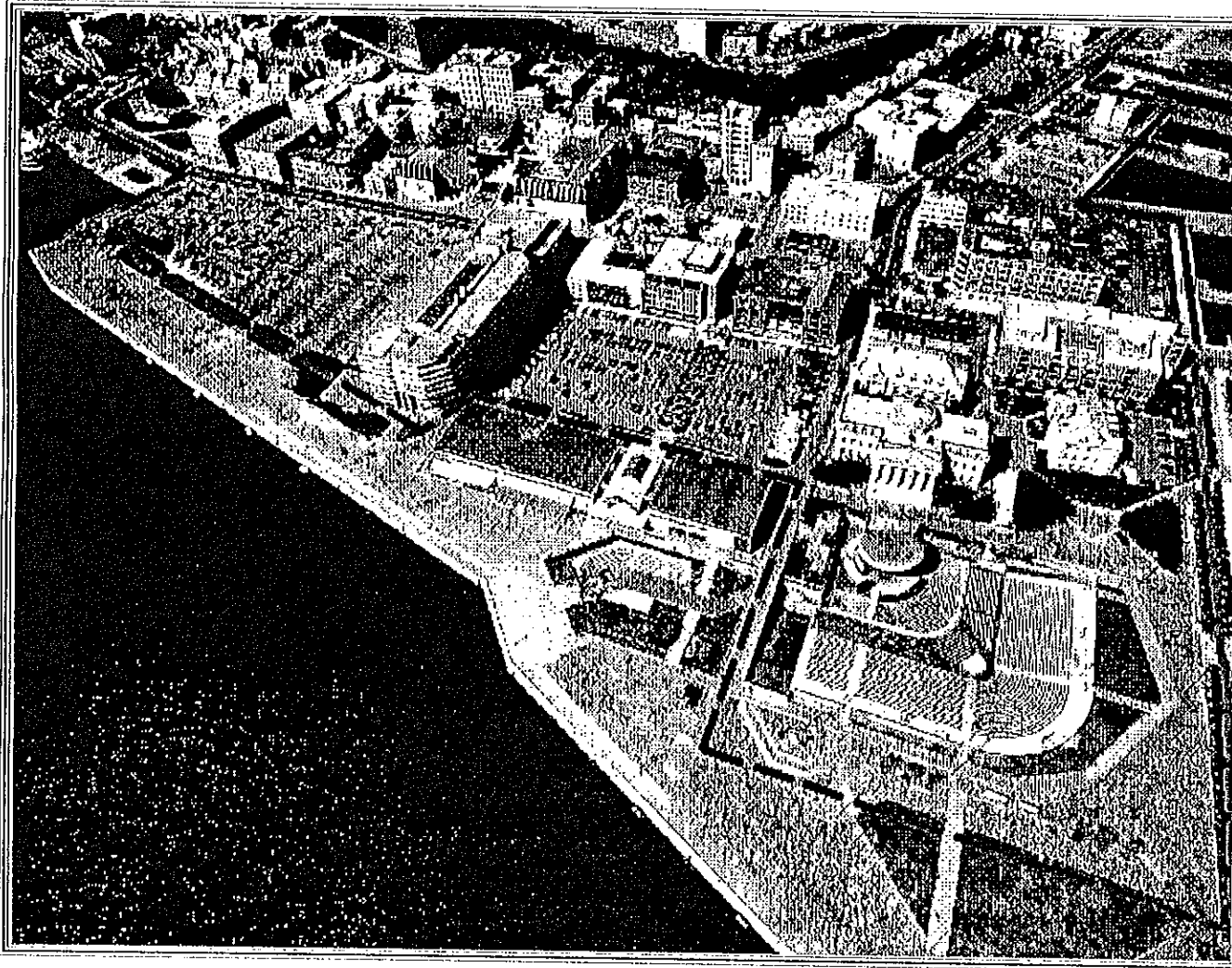
4.2 La terminaison du projet de piste cyclable sur le littoral : la mise en place du segment côte de l'Église /côte du Verger

Malgré les protocoles dûment signés entre les parties impliquées, la Communauté s'est vue refuser dernièrement les autorisations nécessaires afin de réaliser le dernier tronçon manquant du corridor du Littoral, situé de la côte de l'Église à la côte du Verger sous le motif de la nécessité de tenir les présentes audiences publiques.

Outre les problèmes associés à cette décision unilatérale, la population régionale se retrouve devant un projet retardé bien qu'attendu par tous et toutes. On semble avoir malheureusement confondu ici deux interventions dont les termes de réalisation sont à des échelles fort différentes. Au moment où l'on discute, la Communauté se retrouve avec deux tronçons de pistes cyclables complétés sur le littoral respectivement de 25 et 12 km qui ne se relient pas.



4.3 La terminaison du projet de piste cyclable sur le littoral : la mise en place du segment prévu à la pointe à Carcy



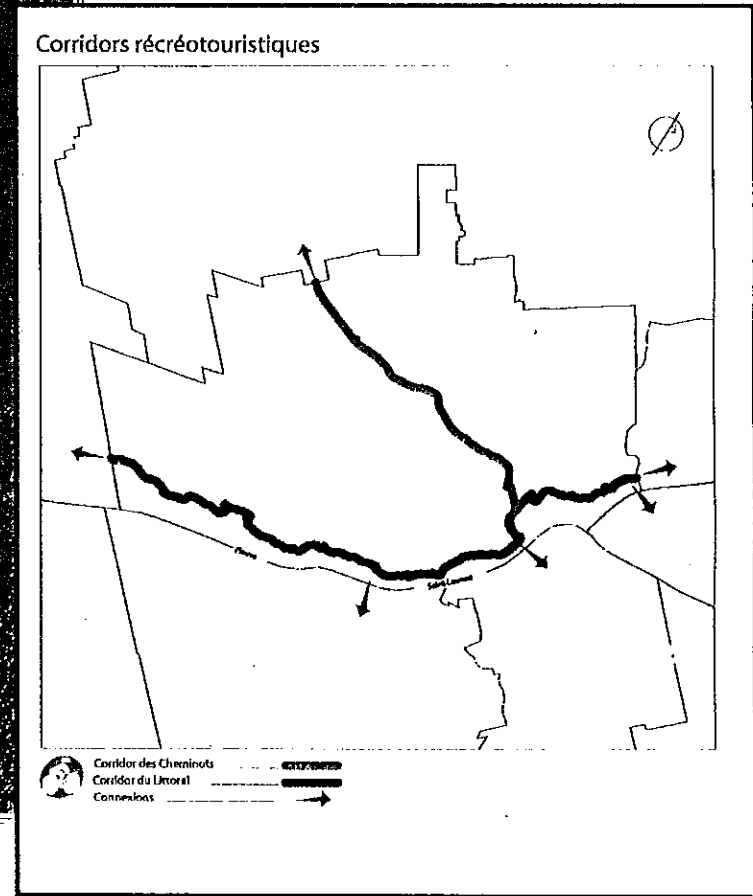
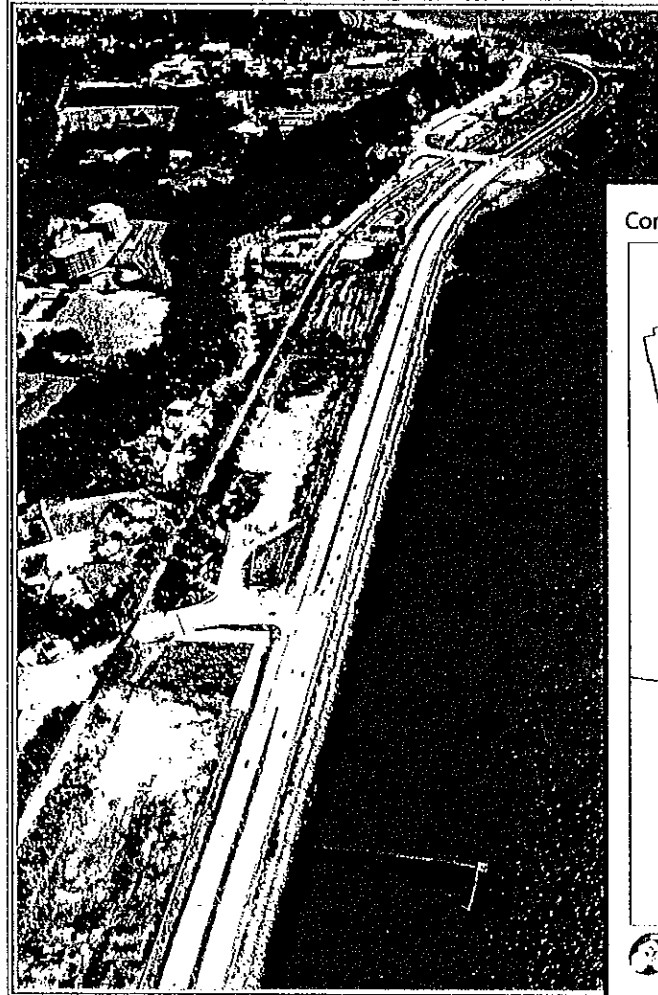
Le projet de terminal fluvial par l'APQ laisse dans l'inconnu la Communauté en ce qui a trait spécifiquement au passage de cette piste cyclable à la pointe à Carcy. Si les représentants de l'APQ ont toujours exprimé leur accord au passage éventuel de la piste à cet endroit, et nous les en remercions, nous demeurons par contre dans le doute au sujet des caractéristiques et le tracé éventuel de ce segment de la piste à cet endroit.

5. LES INTERVENTIONS PROPOSÉES PAR L'APQ ET LA CCNQ : COMMENTAIRES DE LA CUQ

La CUQ désire également faire état de certaines observations susceptibles d'orienter, nous le souhaitons, les positions finales que privilégieront les organismes concernés à l'égard de l'aménagement et de la mise en valeur de la bande fluviale. Ces commentaires visent plusieurs éléments pour lesquels les administrateurs élus de la Communauté ont exprimé formellement soit leur opposition ou des réserves importantes.

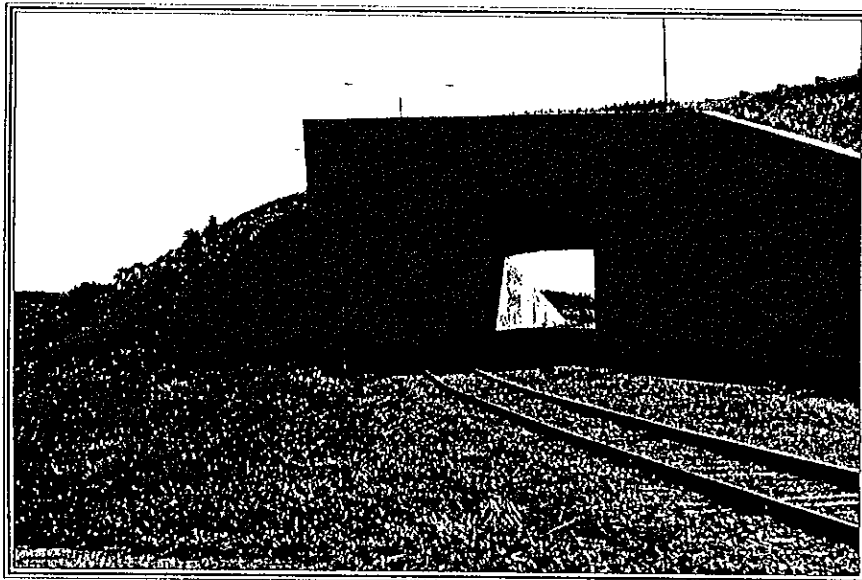
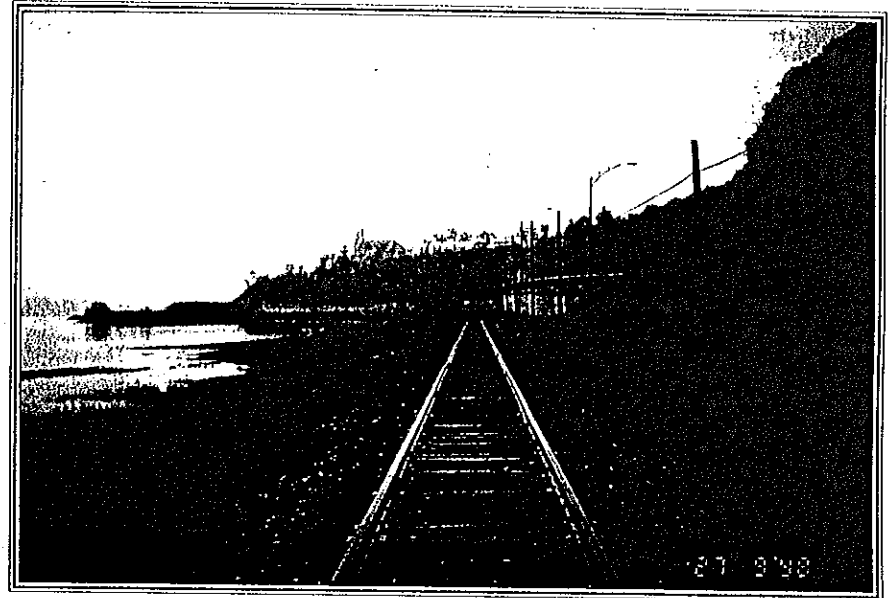
5.1 La réalisation complète du corridor cyclable du Littoral

Nous avons l'intention de ne pas nous attarder longtemps sur ce sujet puisque notre message, sur l'urgence de compléter dans les meilleurs délais le segment manquant du corridor du Littoral, a été bien compris de la part des commissaires et des représentants du gouvernement du Québec. En absence d'un compromis rapide et valable pour toutes les parties impliquées dans ce dossier, d'autres que la CUQ pourraient se retrouver seuls à justifier tout retard indu dans la réalisation du projet de corridor récréotouristique du Littoral; sans compter les risques associés au retard dans le financement du projet par le gouvernement du Canada.



5.2 L'abandon de la voie ferroviaire du CN à Sillery

Pour le ministère des Transports du Québec (MTQ) et l'APQ, le statut exclusif et la pérennité recherchée de cette voie ferroviaire s'appuient soit sur une mauvaise perception de la chose ou d'une sous-évaluation des avenues s'offrant à la collectivité. Le maintien de cette voie ferroviaire constituera toujours une embûche à la réalisation des intentions de réaménagement de la CCNQ. L'APQ se réfugie, quant à elle, dans une position qui évacue toute possibilité de partage du tunnel ferroviaire sous la falaise par les deux principaux transporteurs ferroviaires. Malgré cela, la Communauté est d'avis qu'il existe par rapport à cette voie ferroviaire des avenues inexplorées qui seraient à l'avantage de tous les intervenants impliqués. En fait, nous sommes convaincus qu'il existe des solutions de compromis à l'avantage de tous.



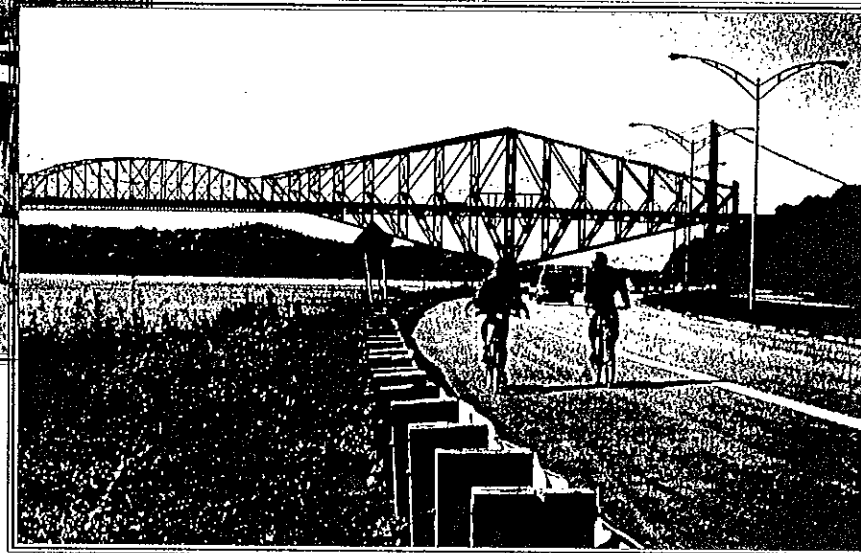
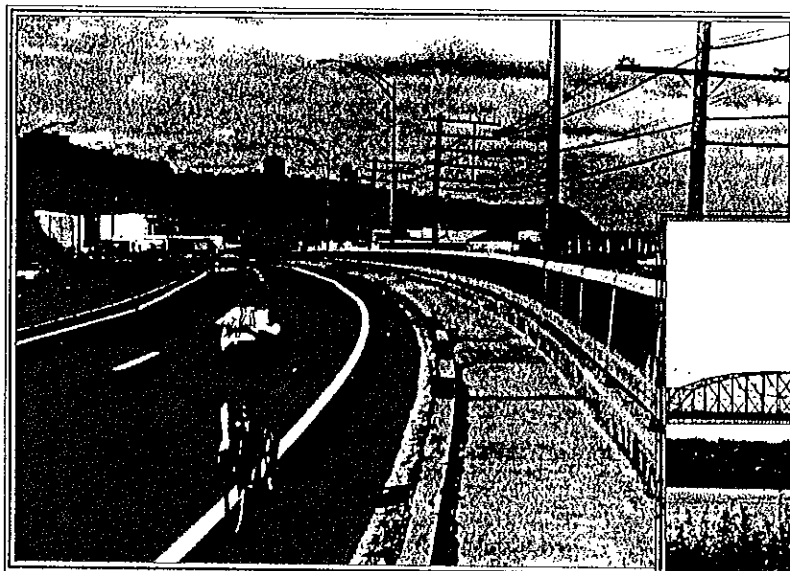
5.3 Une desserte routière adéquate et en équilibre avec le milieu environnant

Les soirées d'information de la CCNQ ont fait voir sans détour que les projets de réaménagement proposés sur le boulevard Champlain ne concordent pas tout à fait avec ceux du ministère des Transports du Québec. Si la situation est plutôt embarrassante, les perspectives d'aménagement ou de réaménagement promues par les municipalités de Québec, de Sillery et de Sainte-Foy vont aussi dans le sens d'un allègement de l'intensité de la circulation sur ce boulevard. Cette problématique s'ajoute à celle de la circulation additionnelle associée à la desserte efficace du terminal de croisières et ce, tant par les passagers que pour l'approvisionnement des navires. Dans ces circonstances, il est donc nécessaire que tous les intervenants puissent définir une stratégie de répartition des flux de circulation associés au camionnage.

5.4 La requalification du boulevard Champlain

Le projet déposé de requalification du boulevard révèle des opportunités intéressantes de réaménagement du design de cette voie de circulation. En brisant le caractère rectiligne de cette voie et en exploitant en contrepartie la sinuosité naturelle des anses et rentrants, on favorise la diminution de la vitesse de pointe des véhicules tout en augmentant la qualité de l'environnement des secteurs adjacents. Les espaces récupérés offrent également des potentiels intéressants de

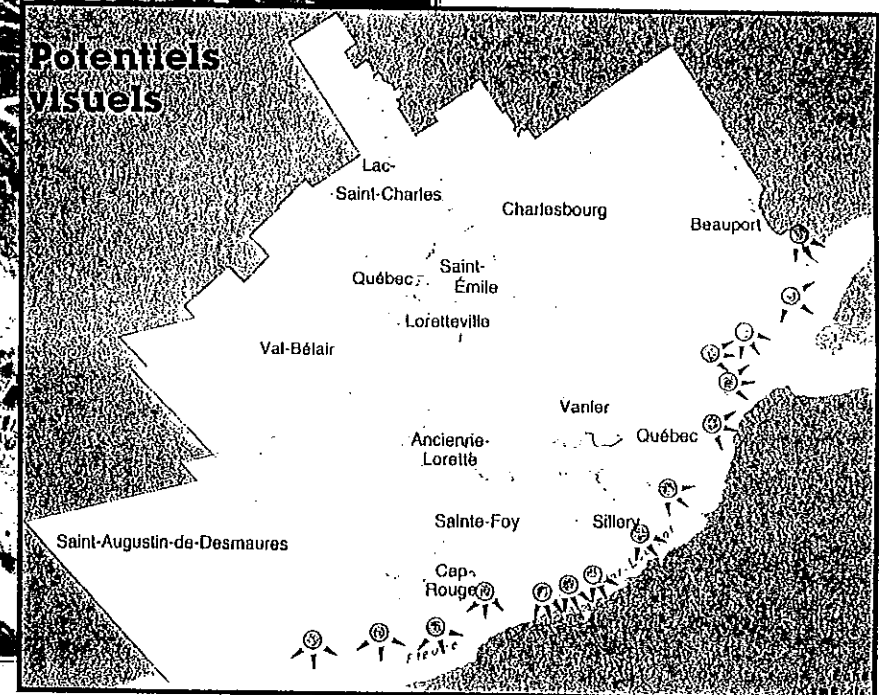
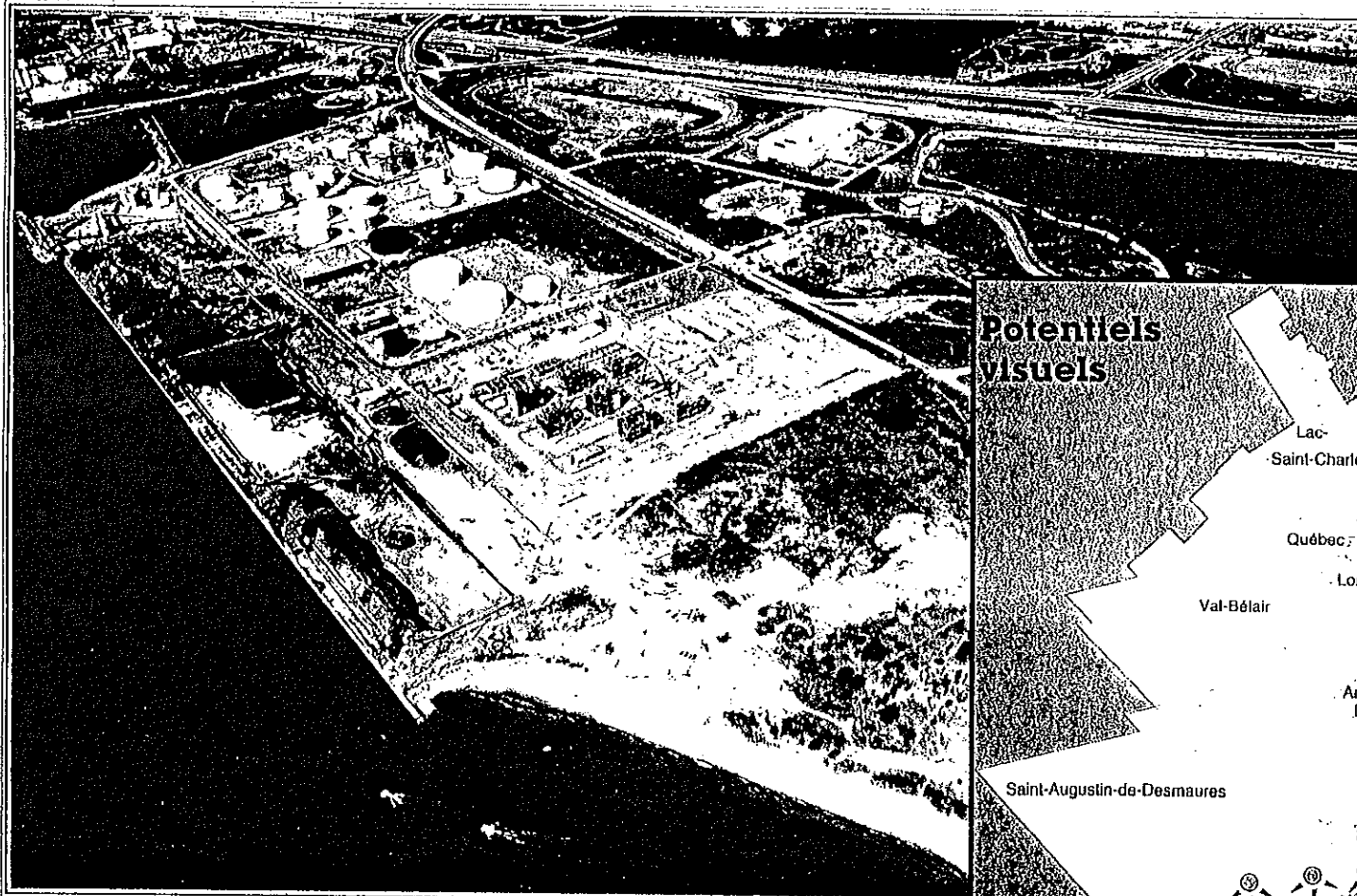
mise en valeur à des fins publiques et récréatives. Cependant, une telle perspective ne devrait pas avoir pour effet d'amplifier les nuisances dont sont victimes certains secteurs résidentiels adjacents au boulevard Champlain. Mentionnons ici à titre d'exemple le secteur résidentiel contigu au chemin du Foulon.



5.5 La consolidation des activités portuaires

Les positions de la Communauté sont maintenant connues. Aucune extension majeure des infrastructures portuaires sur les battures à Beauport ne sera identifiée au schéma d'aménagement révisé. Seuls quelques travaux de consolidation peuvent être envisagés à l'est du quai 53, à l'ouest du quai 50 et à l'est du quai 101. Tout en faisant les efforts nécessaires pour maximiser aujourd'hui le développement des espaces libres disponibles, il importe que l'APQ examine avec ses partenaires des hypothèses alternatives de développement portuaire applicables à l'échelle de la grande région de Québec.

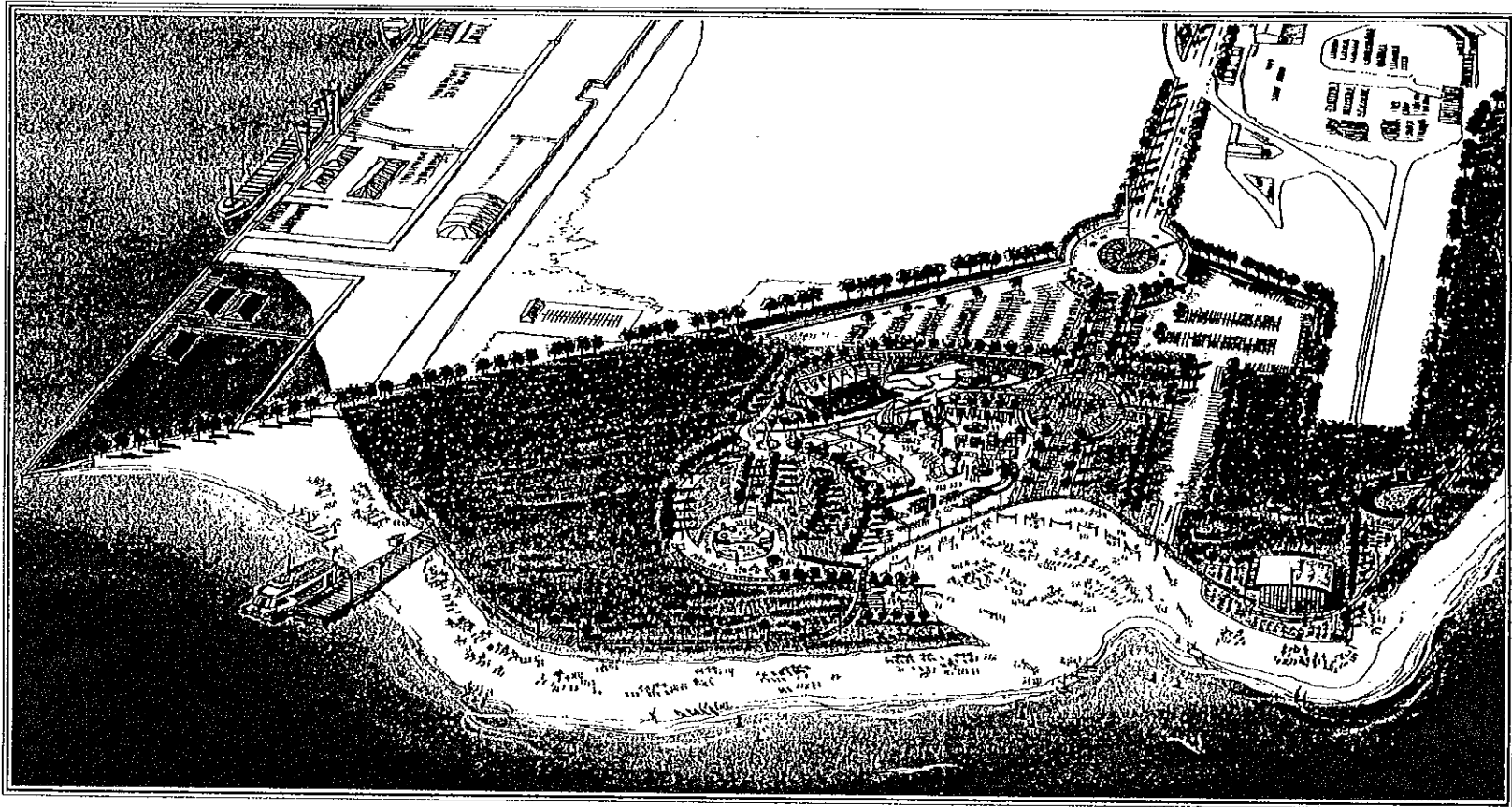
Seuls quelques travaux de consolidation peuvent être envisagés à l'est du quai 53, à l'ouest du quai 50 et à l'est du quai 101. Tout en faisant les efforts nécessaires pour maximiser aujourd'hui le développement des espaces libres disponibles, il importe que l'APQ examine avec ses partenaires des hypothèses alternatives de développement portuaire applicables à l'échelle de la grande région de Québec.



5.6 La mise en valeur des battures de Beauport à des fins récréotouristiques

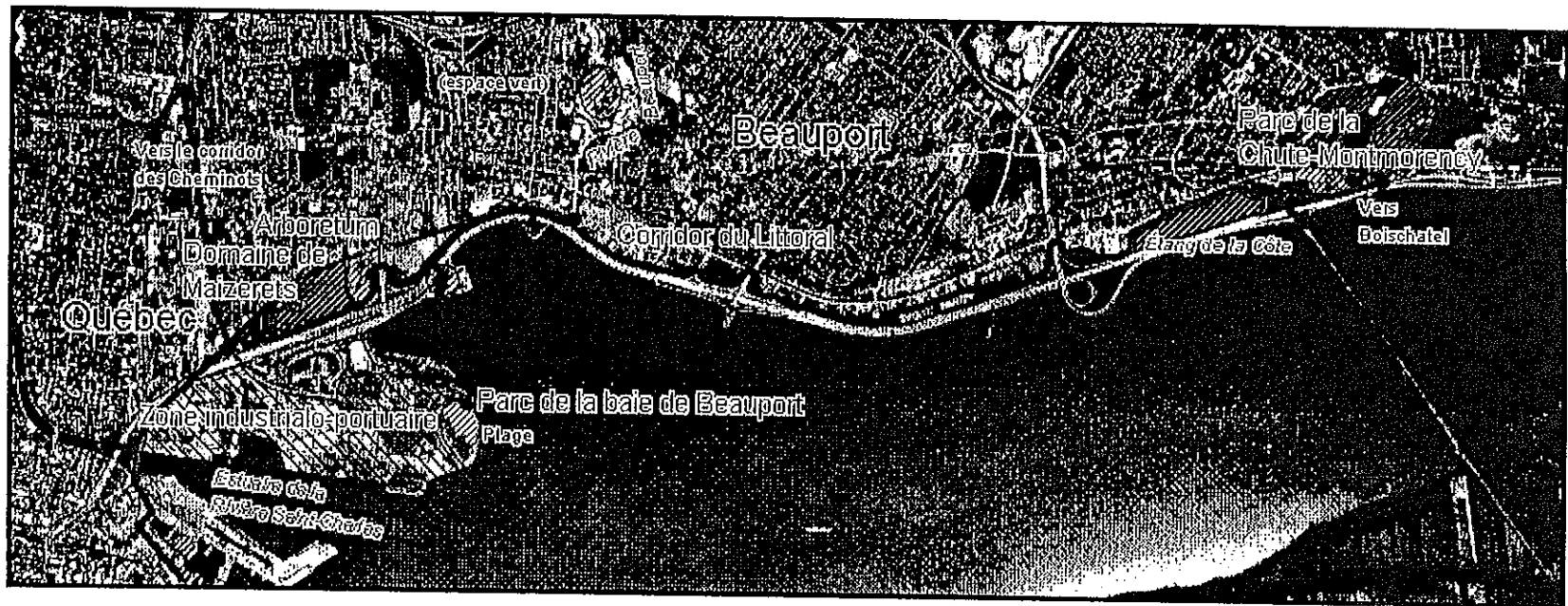
Les municipalités de Québec et de Beauport avec la collaboration de la Communauté urbaine de Québec ont fait connaître en novembre 1998 une proposition de mise en valeur du parc de la Baie de Beauport. Nous estimons aujourd'hui être prêts à faire valoir cette proposition d'aménagement et de développement du secteur des battures. Il est inutile de rappeler qu'il s'agit ici d'un projet de mise en valeur publique de l'extrémité actuelle des battures de Beauport. S'appuyant sur les caractéristiques uniques du site et la demande publique pour de telles activités de plein air, les trois partenaires proposent un projet de centre récréotouristique conforme aux potentiels du site.

Par la fin de l'hypothèque pesant sur le devenir des battures à la suite du rejet de toute extension majeure des infrastructures portuaires sur le fleuve, les conditions sont maintenant réunies pour mener à bien ce projet avec l'ensemble des partenaires.



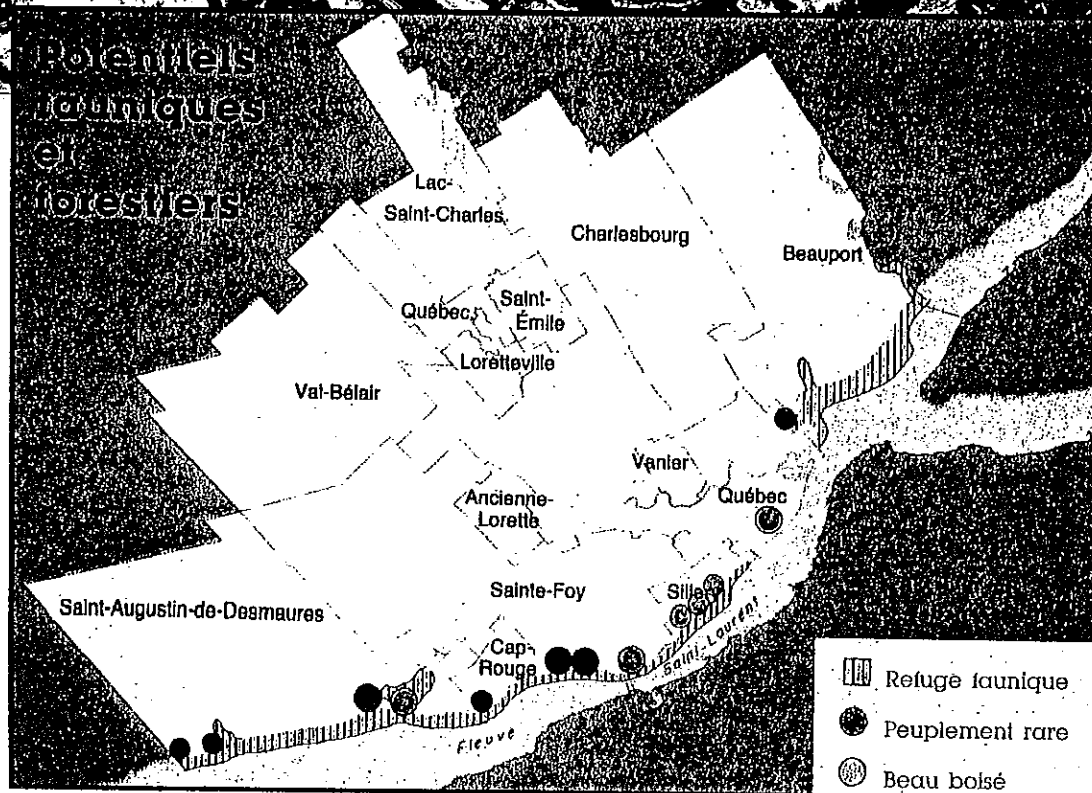
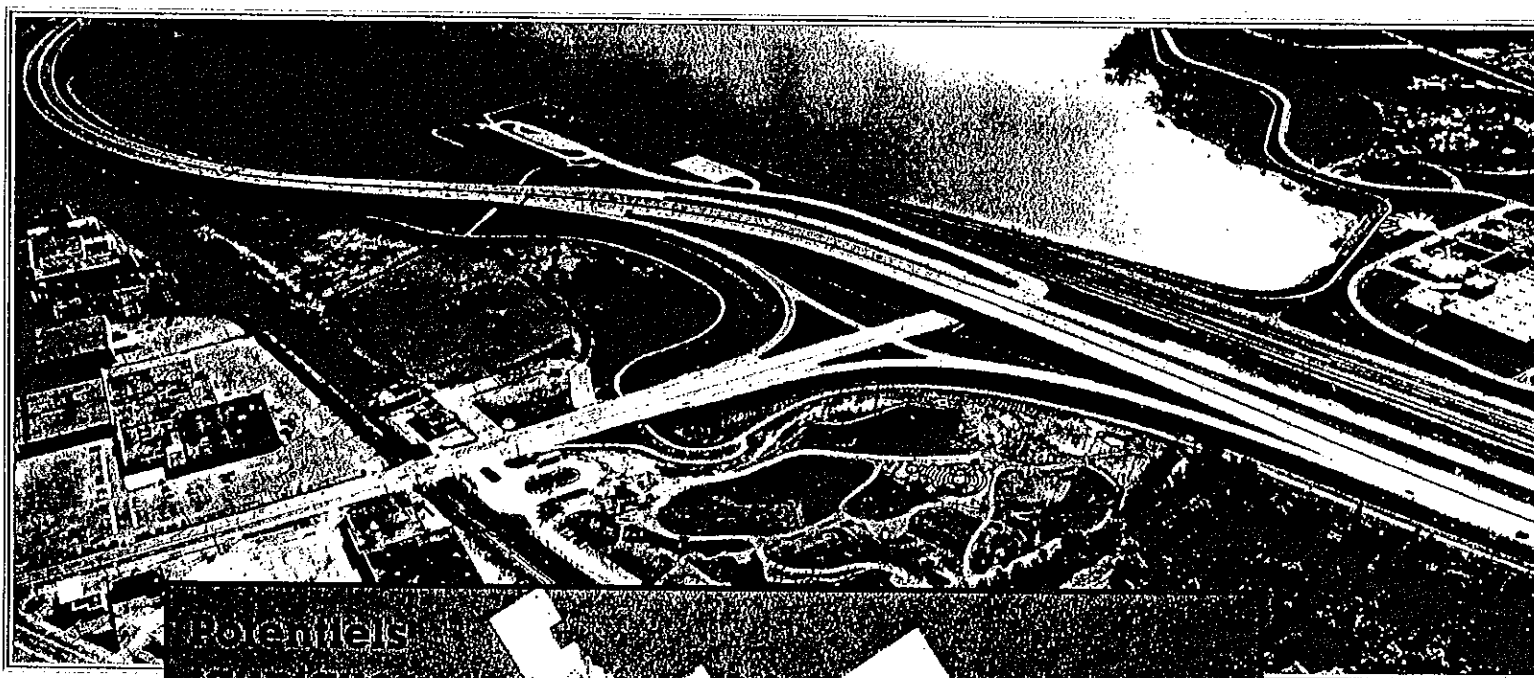
5.7 La " renaturalisation " des berges artificielles

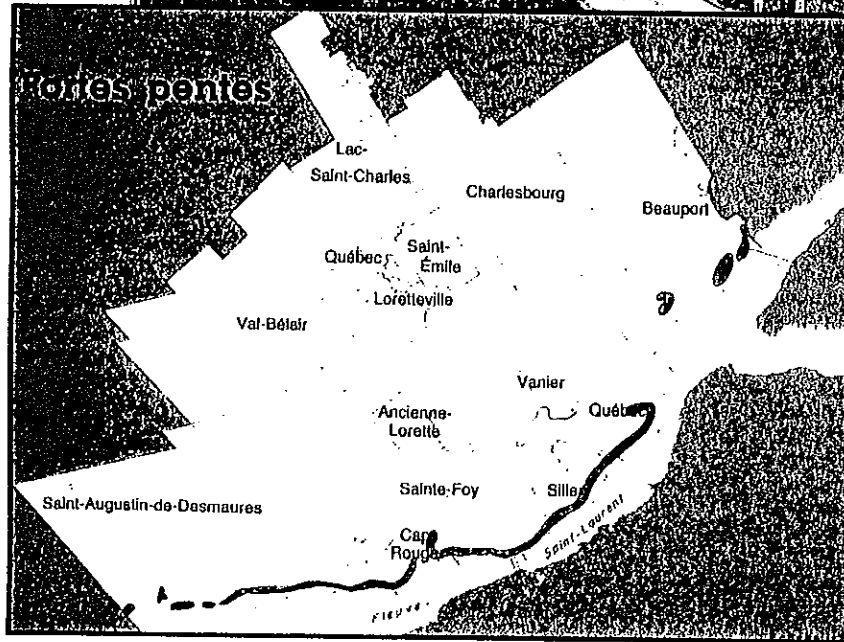
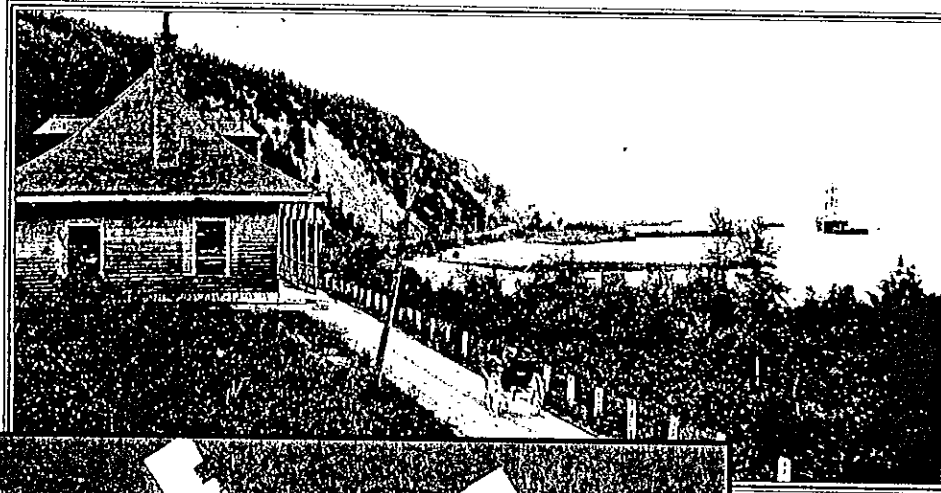
La construction au courant des années 70 du boulevard Champlain et de l'autoroute Montmorency a conduit à l'" artificialisation " de plus de 10 km de rives. Les méthodes de remblaiement et la nature des matériaux utilisés empêche à toutes fins utiles la reprise d'une végétation naturelle aux abords et sur les talus de ces remblais. Les paysages et les percées visuelles qui résultent de ces travaux sont de piètre qualité. Au lieu d'offrir des paysages littoraux reconstitués propices à des vues sur des panoramas fluviaux exceptionnels, les vues sur la rive sont banalisées et de mauvais goût. Constituant une porte d'entrée et de sortie immédiate à la capitale, les rives jouxtant l'autoroute Montmorency devraient faire l'objet d'une requalification mettant l'emphase sur la " revégétalisation " des talus situés au-delà de la limite des hautes eaux. Dans la mesure du possible, ces travaux devaient également favoriser la présence d'espèces animales et végétales.



5.8 La protection des habitats fauniques reconnus

Peu de personnes à la CCNQ et à l'APQ ont fait état de la présence d'habitats fauniques sur la bande fluviale de la Communauté. Les secteurs ouest (à l'ouest de Cap-Rouge) et est (à partir du rentrant du Sud-Ouest vers l'est) sont officiellement des habitats fauniques caractérisés par une concentration élevée de spécimens de la faune ailée. Les différents niveaux de gouvernement ont mutuellement l'obligation de veiller à la protection et à la mise en valeur de ces richesses.





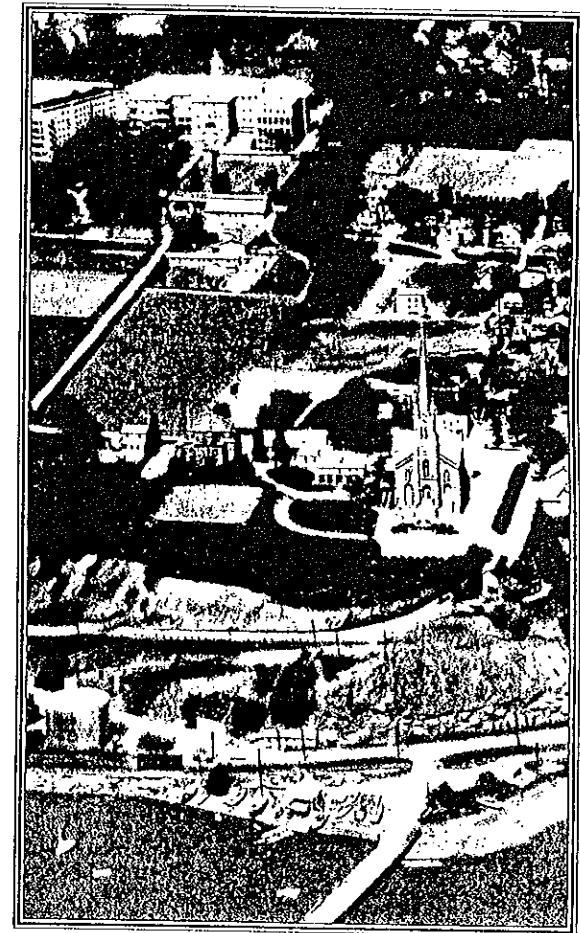
5.9 Les falaises du plateau Québec/Sainte-Foy : un espace orphelin?

Les falaises du plateau Québec/Sainte-Foy ont été et font toujours l'objet de décrochages et de mouvements de sol qui ont justifié et justifieront encore des travaux préventifs de scarification

des talus. Ces interventions sont réalisées dans le but d'assurer la sécurité des biens et des personnes.

Ces falaises ne font pas partie d'un décor statique. Bien au contraire, elles offrent des panoramas et des percées visuelles extraordinaires, tout en constituant des éléments à risques du paysage. Dynamiques par définition, ces talus escarpés doivent être considérés comme tels dans tout projet de réaménagement

de la bande fluviale. À l'heure actuelle, ces pentes et falaises sont considérés comme des espaces sans nom, orphelins et oubliés.



6. SUIVI

6.1 La succession dans le temps des interventions reliées au corridor récréotouristique

Dans l'intérêt d'un projet mobilisateur, attendu par la population et s'appuyant sur des aspects hautement favorables à la qualité de l'environnement et du cadre de vie des citoyens, il importe que le projet de corridor du Littoral se finalise dans les meilleurs délais. Au risque de nous répéter, l'échelle d'intervention du projet de la Communauté est fort différente de celle de la CNNQ. La Communauté vous présente aujourd'hui un projet dont le terme de réalisation est demain. La CCNQ veut nous sensibiliser à une proposition, un cadre général d'intervention pour un projet dont le terme de réalisation est prévu pour les 3, 4 ou 5 prochaines années. Quant à l'APQ, celle-ci se doit de répondre favorablement aux recommandations de la commission consultative mise en place dans le cadre du projet de terminal fluvial à la pointe à Carcy.

Pour ces motifs, les administrateurs élus de la Communauté font ici appel au gouvernement du Québec et à l'APQ pour un règlement hâtif de l'imbroglio actuel. Avec de la volonté et le désir de réaliser des projets utiles à la région et sa population, la Communauté est convaincue que les intervenants impliqués pourront rapidement s'entendre sur des avenues qui ne compromettent nullement les divers projets annoncés. N'est-ce pas d'ailleurs à cela que la population s'attend des différents niveaux de gouvernements et de leurs mandataires?

6.2 La Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) : une vision métropolitaine à l'aménagement du territoire

En réponse à la démarche partielle de la CNNQ sur l'aménagement de la bande fluviale, n'y aurait-il pas lieu de confier un premier mandat d'aménagement à la future CMQ afin de proposer un projet applicable à l'ensemble de la bande fluviale du territoire? N'a-t-on pas ici justement une première occasion de confier au nouvel organisme métropolitain de planification proposé par le gouvernement du Québec un dossier dont l'échelle d'intervention sied bien à une telle problématique?

À l'instar de l'impressionnant projet de revitalisation du littoral de Toronto annoncé récemment avec la collaboration du gouvernement du Canada et de l'Ontario et de la Ville de Toronto, ne devrait-on pas assister dans la région de Québec à un pareil partenariat, un semblable effort de concertation entre les différents niveaux de gouvernements? Est-il à ce point utopique d'espérer que la bande fluviale de la CMQ puisse obtenir un engagement des partenaires publics et privés à la hauteur des orientations privilégiées à Toronto à l'égard d'un même type de milieu? Transparence, participation de tous les partenaires et de la population guident ce projet dont l'échelle de réalisation est de 25 ans.

Ne pourrait-on pas s'inspirer d'un tel projet, d'un tel niveau d'engagement à l'égard de la protection et la mise en valeur de la bande fluviale de l'agglomération de Québec?

6.3 Les bassins de rétention : un projet à prendre en considération

Éléments totalement absents du projet de la CCNQ et de l'APQ, la mise en place des bassins de rétention pour contenir en période de fortes pluies les eaux usées des réseaux unitaires exigera des interventions d'importance dans le secteur du Versant Sud (soit les secteurs de la plage du Foulon et de la plage Jacques-Cartier), le secteur des rues Dalhousie/Saint-André (Vieux-Port), des battures de Beauport, en aval de la rivière Saint-Charles et, finalement, dans les secteurs des postes de pompage Obiou et Montmorency à Beauport.

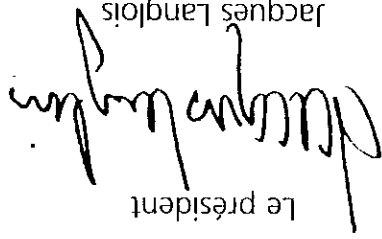
La construction de bassins de rétention est un aspect incontournable de l'aménagement de la bande fluviale des municipalités de Sainte-Foy, Sillery, Québec et Beauport. Dans la mesure où ces infrastructures projetées constituent une réponse aux problèmes résiduels de pollution des eaux du Saint-Laurent, il y a ici urgence de convenir de leur réalisation avec le gouvernement du Québec et le ministère des Affaires municipales et de la Métropole.

Face au projet de réaménagement du boulevard Champlain proposé par la CCNQ, la mise en place des bassins de rétention dans le secteur compris entre les ponts et le Vieux-Québec devrait obtenir une priorité. À défaut de mener à bien les deux projets en parallèle, il importe de mettre en place les conditions qui assureront d'abord la qualité des eaux du Saint-Laurent, des rives et du littoral avant de s'engager dans d'autres opérations de mise en valeur.

6.4 La consolidation de la plage des batures de Beauport

Maintenant que des choix définitifs ont été exprimés à l'égard du projet d'extension des terrains industrielo-portuaires des batures à Beauport, il importe de passer rapidement aux actions conséquentes à un tel choix d'aménagement. Les administrateurs de la Communauté souhaitent que l'APQ investisse tous les efforts nécessaires en vue de s'engager dans des activités de mise en valeur conformes aux projets et attentes du milieu à l'égard de la bande fluviale. Dans une telle perspective, les administrateurs de la-CLUQ veulent assurer les responsables de l'APQ de leur pleine et entière collaboration.

Le président

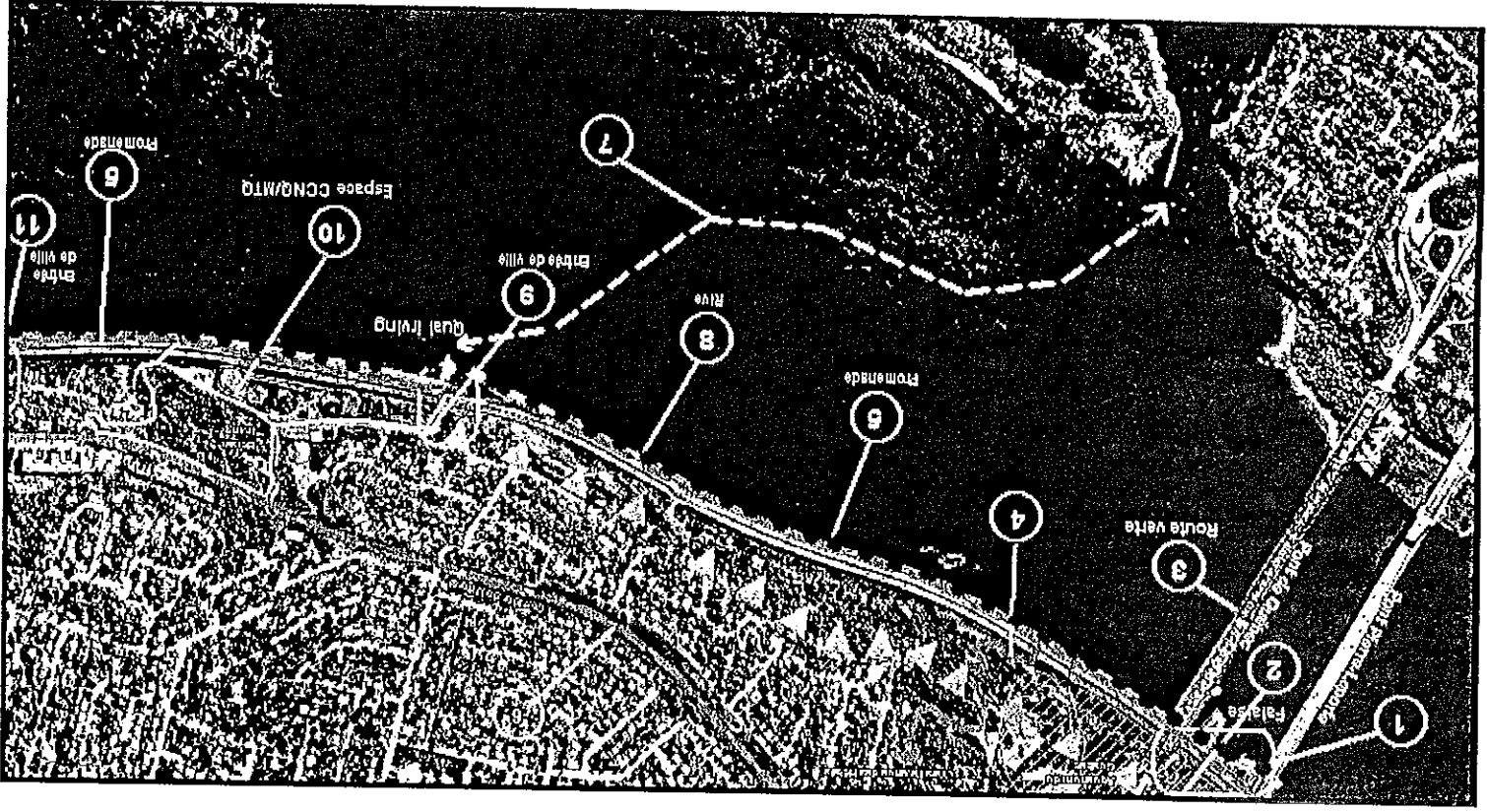


Jacques Langlois

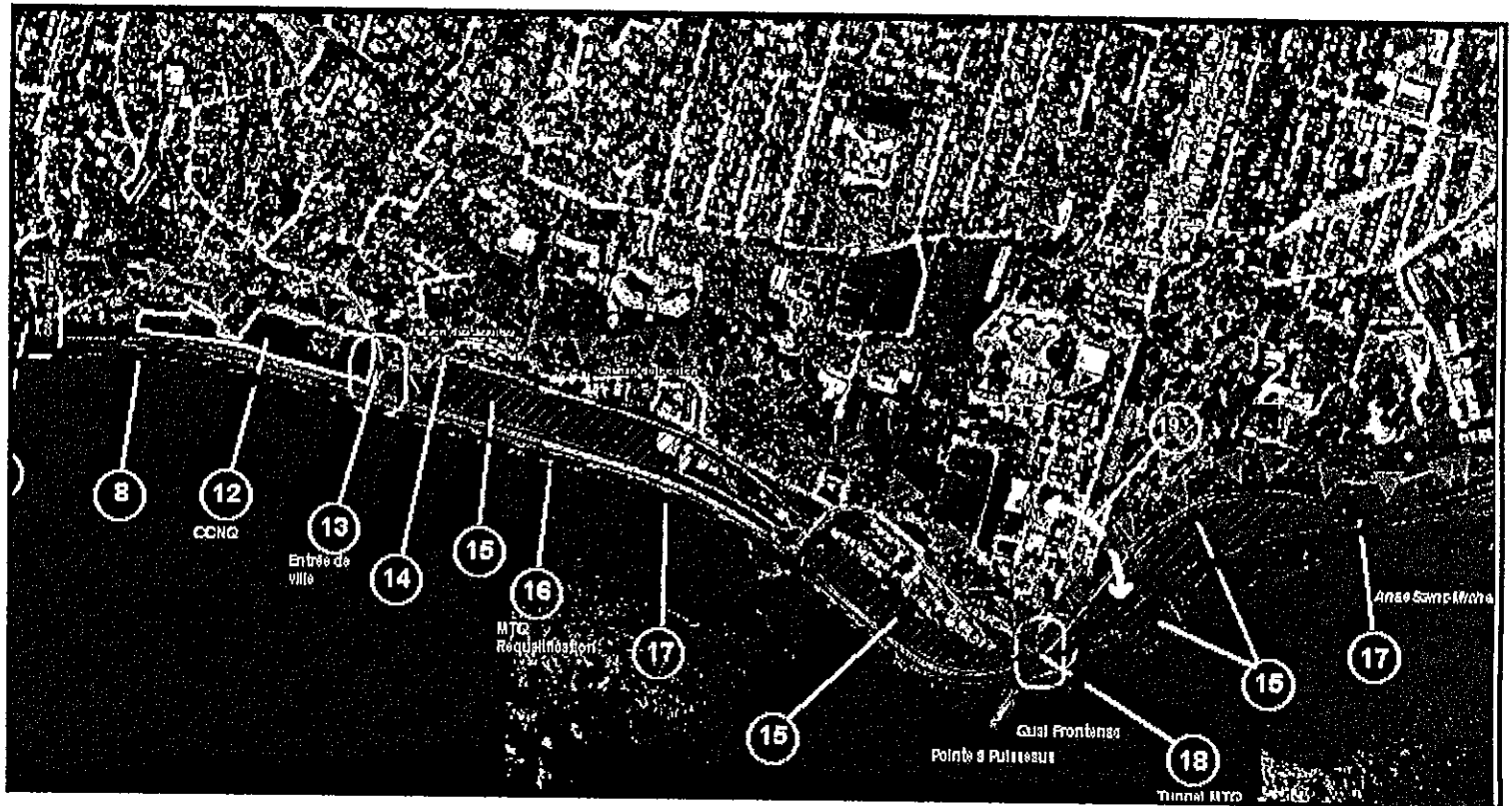
Novembre 2000

7. INTERVENTIONS SECTORIELLES

1. Zone d'interprétation (base des ponts)
2. Remise en état de la falaise
3. Route verte pont de Québec (liaison piétons/cyclistes)
4. Liaison entre la promenade riveraine et l'Aquarium du Québec
5. Promenade riveraine polyvalente piétons/cyclistes
6. Corridor du Littoral - parc linéaire emprise CN
7. Navettes inter rives (projet ZIP)
8. Revégétalisation de la rive et abords du boulevard Champlain
9. Requalification de l'entrée ouest du chemin du Foulon/côte Ross
10. Espaces contrôlés par la CCNQ (vocation récréative)
11. Requalification de l'entrée de la côte du Verger

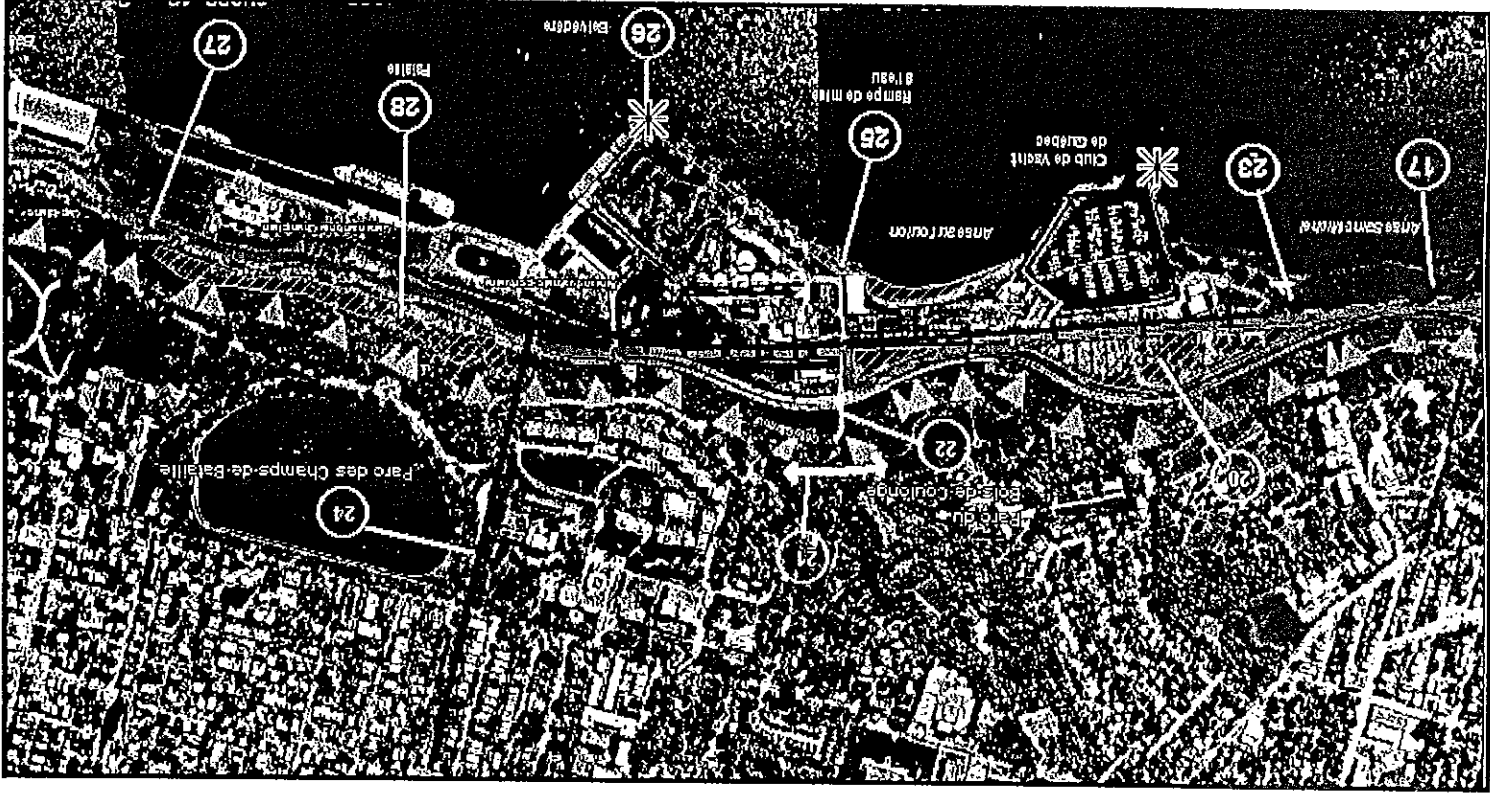


Réaménagement du boulevard Champlain et plan d'utilisation des sols



12. Espace contrôlé par la CCNQ
13. Requalification de l'entrée de la côte à Gignac
14. Dégagement visuel de la maison des Jésuites (après abandon de la voie du CN)
15. Espaces récréatifs
16. Requalification du boulevard Champlain dans emprise MTQ
17. Corridor du Littoral projeté en bordure du fleuve
18. Tunnel à requalifier après abandon emprise CN
19. Liaison piétonne avec sommet de la falaise (projet Ville de Sillery)

- 20. Espaces récréotouristiques
- 21. Liaison parc du Bois-de-Coulonge, côte Gilmore, parc des Champs-de-Bataille
- 22. Parcours cérémonial - côte Gilmore
- 23. Revégétalisation de la rive
- 24. Tunnel CP/CN
- 25. Rampe de mise à l'eau
- 26. Belvédère
- 27. Corridor du Littoral (extension projetée)
- 28. Stabilisation et revégétalisation de la falaise

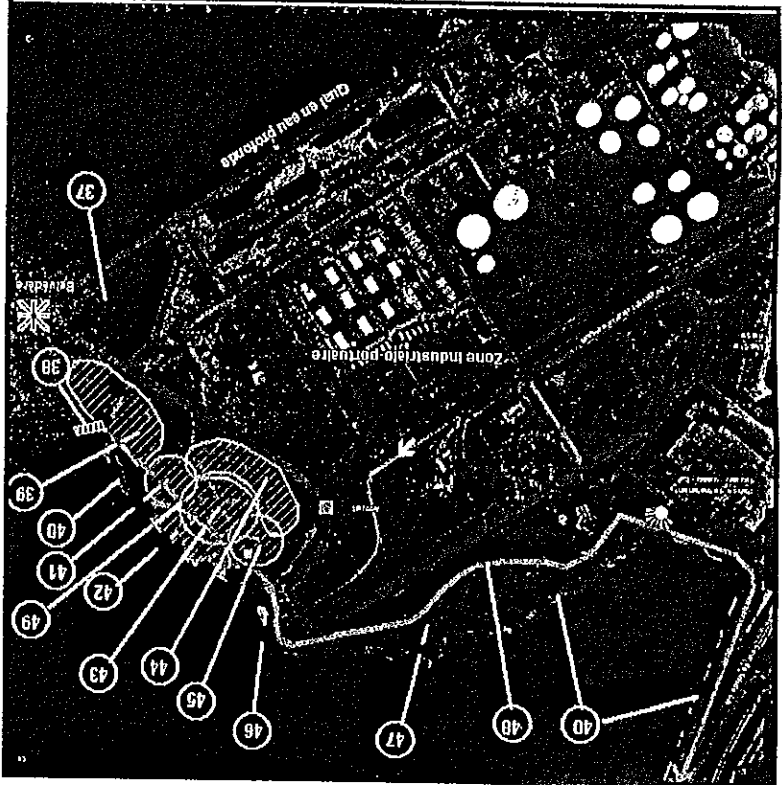


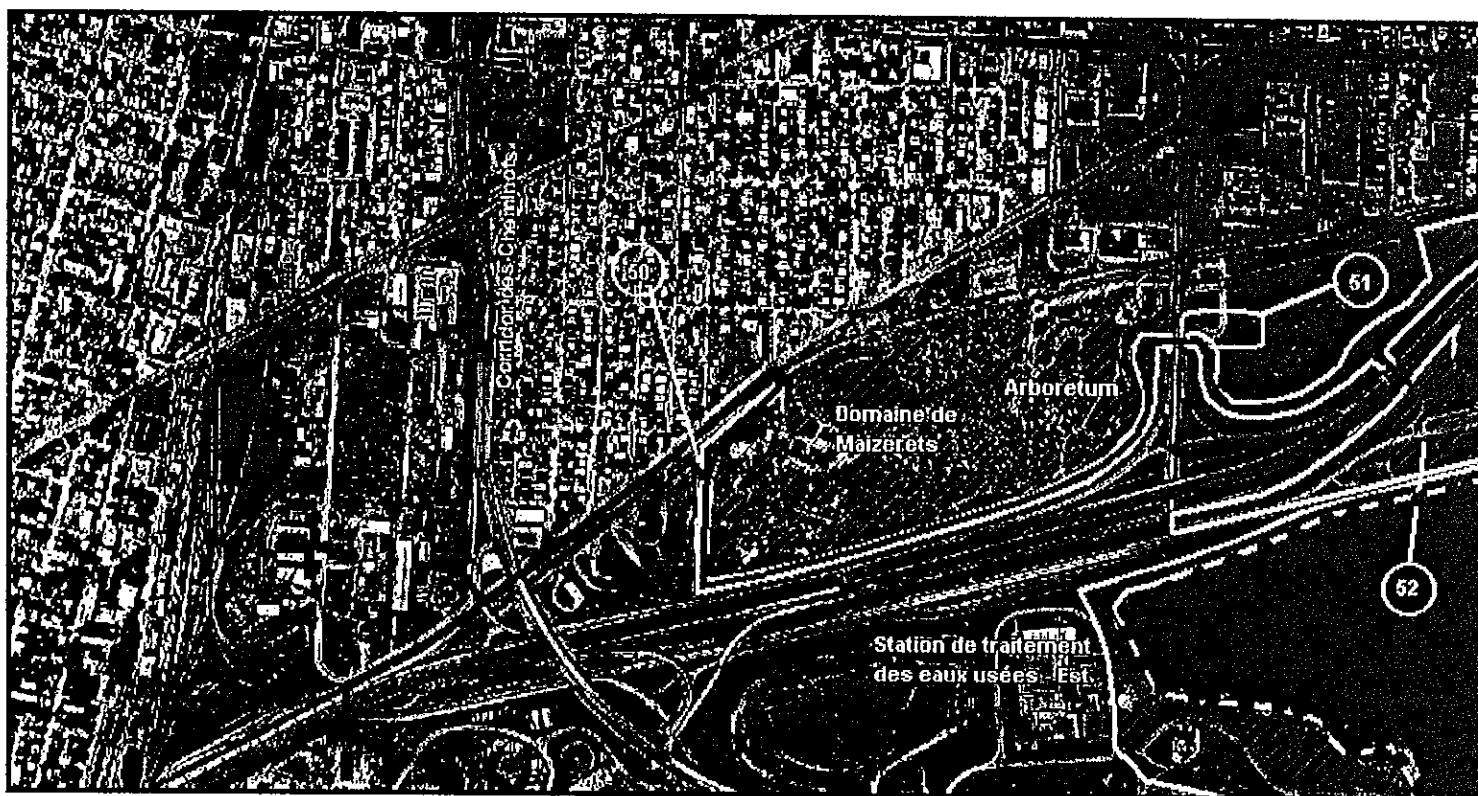
Réaménagement du boulevard Champlain et plan d'utilisation des sols



- 29. Consolidation portuaire
- 30. Extension du parc Notre-Dame-de-la-Garde
Accès au bassin Brown
- 31. Revégétalisation de la rive
- 32. Corridor du Littoral déjà en opération
- 33. Stabilisation et revégétalisation de la falaise
- 34. Corridor du Littoral - section traverse construction printemps 2001
- 35. Corridor du Littoral - projeté pointe-à-Carcy
- 36. Corridor du Littoral - déjà en opération

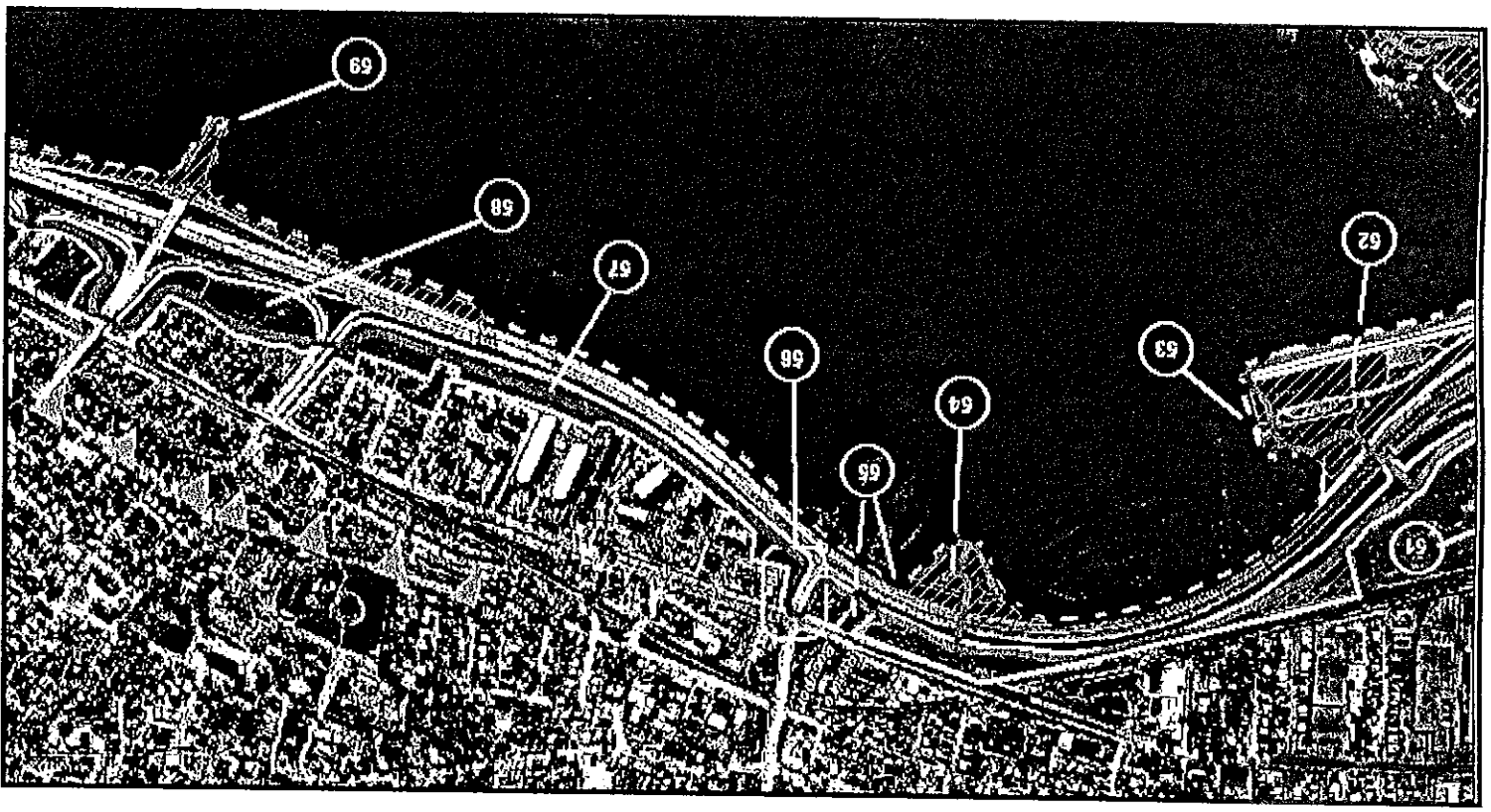
- 37. Quai en eau profonde et extension industrielo-portuaire
- 38. Quai (excursion sur le fleuve)
- 39. Aménagement paysager (parc Phase II)
- 40. Protection contre l'érosion (projet ZIP Québec)
- 41. Aire de détente et baignade
- 42. Aire de plage
- 43. Aire de jeux extérieurs
- 44. Zone tampon paysager (aire de jeux extrêmes)
- 45. Jeux de fontaines intermittentes
- 46. Bâtiment de service et de restauration
- 47. Aire d'observation et détente
- 48. Corridor du Littoral - section plage des battures
- 49. Promenade



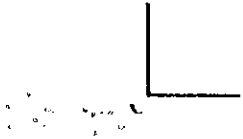


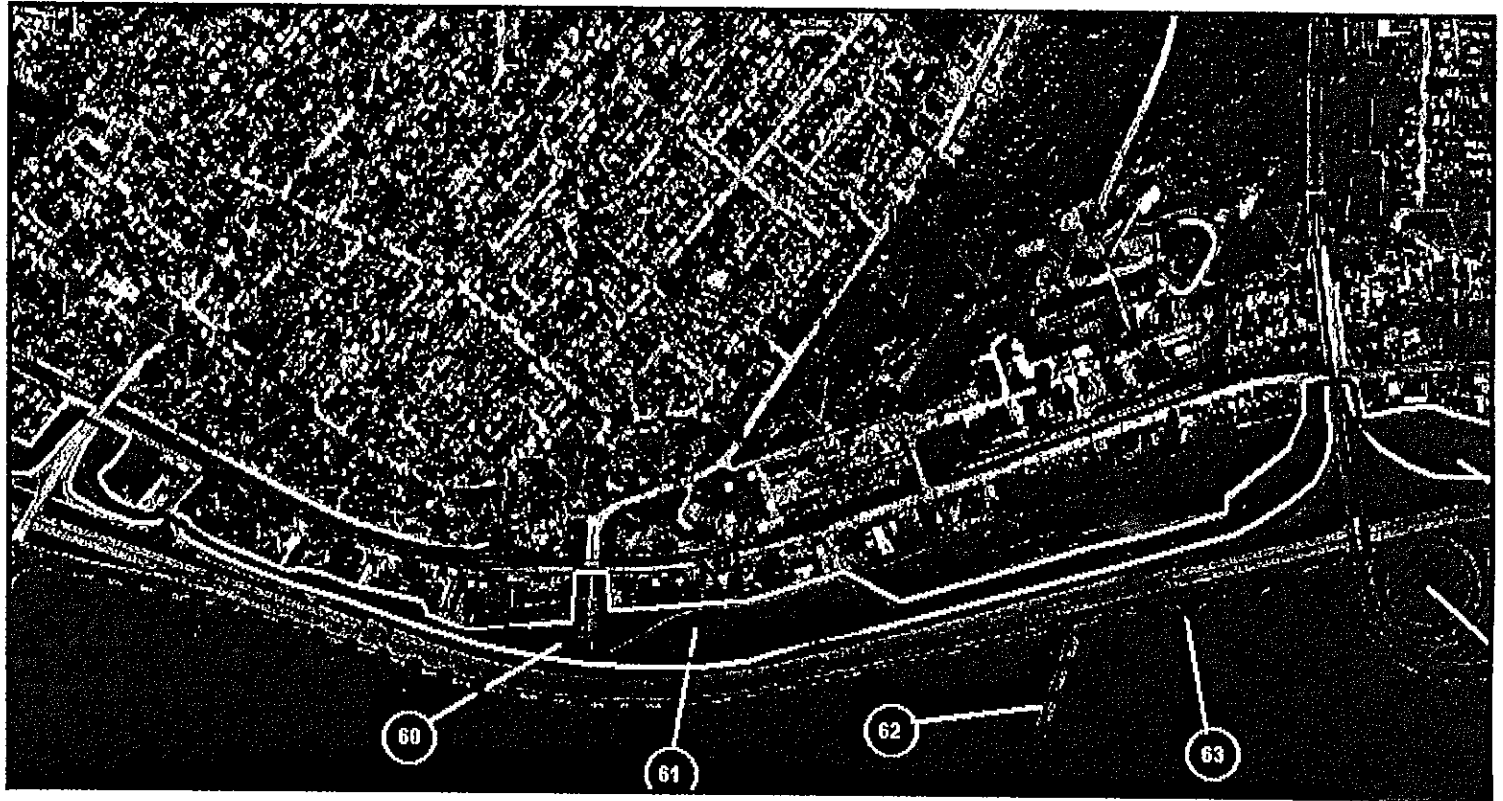
- 50. Accès cyclable (futur)
- 51. Stationnement projeté (accès au corridor du Littoral)

- 52. Espaces récréatifs (futurs)
- 53. Rampe de mise à l'eau
- 54. Espaces récréatifs
- 55. Revégétalisation des rives du fleuve et de la rivière Beauport
- 56. Échangeur Saint-David
- 57. Corridor du Littoral en opération
- 58. Parc linéaire
- 59. Promontoire à aménager

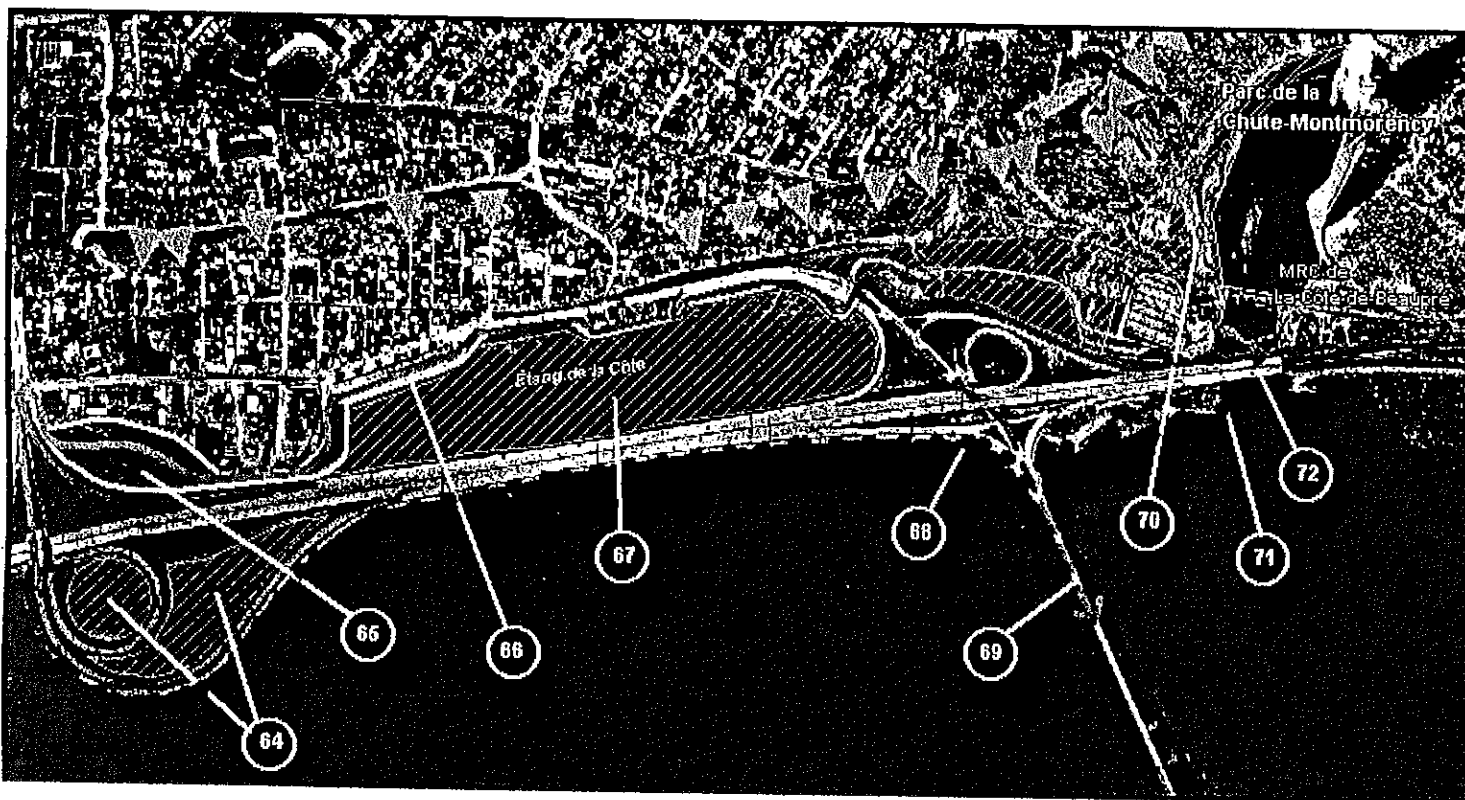
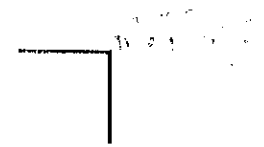


Réaménagement du boulevard Champplain et plan d'utilisation des sols





- 60. Corridor du Littoral en opération
- 61. Parc linéaire
- 62. Promontoire à aménager
- 63. Revégétalisation de la rive



- 64. Milieu sensible à revégétaliser
- 65. Parc linéaire
- 66. Corridor du Littoral en opération
- 67. Centre d'interprétation faunique - milieu sensible
- 68. Revégétalisation des rives
- 69. Liaison piétons/cyclistes avec l'île-d'Orléans
- 70. Aménagement section ouest - pied de la chute
- 71. Accès aux battures
- 72. Liaison cyclable avec la côte de Beaupré

