

MÉMOIRE

Présenté

**Au Bureau d'audiences publiques constitué pour la consultation
publique sur la mise en valeur du littoral nord du Fleuve St-Laurent**

Monsieur Robert Cournoyer, président
et
Madame Élisabeth Boulet-Clément et
Monsieur Louis-Marie Bouchard, membres

Par

LE YACHT-CLUB DE QUÉBEC

Novembre 2000

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1.0 Les origines historiques du Yacht-Club de Québec	2
1.1 La fondation	2
1.2 Les divers emplacements occupés par le Yacht-Club	3
1.3 Spencer Cove (L'Anse-aux-Foulons)	5
2.0 Les infrastructures actuelles	6
2.1 Le bassin et les installations du Yacht-Club	6
2.2 Le chantier naval	8
2.2.1 L'historique du chantier naval à Sillery	8
2.2.2 Les opérations du chantier	9
2.3 Le parc des bers	10
3.0 Le Yacht-Club et ses partenaires	11
3.1 Le port de Québec	11
3.2 Le Canadien National	12
3.3 La Ville de Sillery	12
4.0 Les préoccupations du Yacht-Club	12
4.1 L'intégrité des espaces actuels	12
4.2 La question des plages	13
4.3 Les projets de promenades commerciales et de sentiers piétonniers	15
CONCLUSION	16

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LE YACHT-CLUB DE QUÉBEC
AU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES

Monsieur le Président, Madame et Monsieur membres du bureau chargé de la conduite des audiences publiques tenues les 28, 29 et 30 novembre, il nous fait plaisir de vous présenter le mémoire du Yacht-Club de Québec dans le cadre de ces audiences.

Le Club a décidé de profiter de l'occasion qui lui a été ainsi offerte de faire valoir son point de vue sur la question de la mise en valeur du littoral. Comme vous le verrez à la lecture de notre mémoire, notre objectif primordial en nous présentant devant vous a été de mieux faire comprendre l'origine, l'histoire et l'évolution du Yacht-Club et de ses partenaires passés et actuels. En effet, en situant le Club actuel dans le cadre de son évolution, nous sommes convaincus que nous serons capables de dissiper toutes les incompréhensions et certains préjugés qui pourraient encore subsister à l'égard de cette institution dont nous avons célébré le cent vingt-cinquième anniversaire il y a déjà 13 ans. De plus, en expliquant les contraintes que le fleuve Saint-Laurent impose obligatoirement à l'implantation de toute infrastructure dédiée à la navigation de plaisance à Québec, nous sommes convaincus que vous serez en mesure, et le public en général avec vous, de mieux saisir les préoccupations qui sont les nôtres en ce qui concerne les projets de réaménagement des berges du Saint-Laurent mis de l'avant par les instances municipales d'abord et la Commission de la Capitale nationale ensuite.

Notre mémoire est divisé en quatre (4) parties. Dans un premier temps, nous estimons essentiel d'illustrer les grandes étapes de l'histoire du Yacht-Club de Québec, histoire qui, comme vous serez à même d'en faire le constat, est indissociable de celle du Port de Québec. Nous allons ensuite présenter l'ensemble des installations actuellement affectées aux opérations du Club ainsi que celles du chantier de Boulet Lemelin Yacht, une entreprise qui occupe une partie des terrains du Club et avec laquelle le Club est lié par des engagements à long terme. Comme vous le verrez, les services indispensables que cette entreprise fournit à tous les plaisanciers de la région requièrent en effet des infrastructures indissociables de celles du Yacht-Club de Québec. Une

section spéciale sera consacrée à la question cruciale du parc des bers à bateaux. Dans la troisième partie nous ferons une brève présentation des partenaires du Club.

Ce n'est qu'au terme de ces explications que vous pourrez mieux apprécier les préoccupations du Club à l'égard des divers projets mis de l'avant par différents groupes privés et publics à l'égard du réaménagement des berges. L'exposé des ces préoccupations constitue la quatrième partie de ce mémoire.

1.0 LES ORIGINES HISTORIQUES DU YACHT-CLUB DE QUEBEC

1.1 La Fondation

Les premières activités du Yacht-Club de Québec remontent à octobre 1861, alors qu'un groupe de navigateurs québécois formèrent un comité pour organiser les premières régates formelles sur le fleuve St-Laurent. L'événement fut publicisé dans un journal local, et on choisit un parcours permettant aux spectateurs de pouvoir suivre l'évolution des bateaux. Le programme prévoyait trois courses :

- une course de bateaux à voile mettant en compétition une dizaine de bateaux, dont deux voiliers et huit « chaloupes à voile » (grosses chaloupes utilisées à cette époque par les pilotes du St-Laurent) couronnée d'un prix de 40 \$;
- une course à rames disputée entre six « yoles », couronnée d'un prix de 20 \$;
- une course de canots « outriggers » à 4 rameurs, entre quatre embarcations, couronnée d'un prix de 10 \$.

En ce 15 octobre 1861, la météo fut superbe, et toutes les courses ont pu être complétées.

Dans l'année qui suivit, plusieurs « challenges » privés entre propriétaires de bateaux furent disputés sur le fleuve, couverts de près par les journaux et suivis par le public.

Les fondateurs du futur Club profitèrent de ce temps pour former une corporation, dirigée par un Conseil d'administration sur lequel siègeront un commodore (M. J. Fraser Gibsone), un vice-commodore (M. H. Dinning), et un secrétaire-trésorier (M. A. Sturton).

Le 16 octobre 1862, soit un an et un jour après le premier événement régatier, le nouveau Club s'affichait pour la première fois dans les journaux sous l'entité du "Québec Yacht-Club", en annonçant, pour le 18 octobre, une régates entre huit voiliers du Club ayant pour enjeu la Coupe en argent du Club.

Le Club était officiellement né et sa vocation à promouvoir les sports nautiques se confirmait. L'incorporation officielle a eu lieu le 20 mars 1888. À l'échelle de l'Amérique tout entière, seul le prestigieux Yacht-Club de New York précéda de peu celui de Québec en tant que premier Yacht-Club en opération.

1.2 Les divers emplacements occupés par le Yacht-Club

La décennie de 1860 est considérée comme l'apogée pour deux activités commerciales majeures dans la région de Québec :

- l'entreposage, dans toutes les anses disponibles, des bois d'exportation vers l'Europe (surtout l'Angleterre) ;
- la construction de navires en bois dans plusieurs chantiers.

L'espace nécessaire à l'entreposage du bois limitait d'autant les emplacements disponibles pour des mouillages.

Le premier mouillage des bateaux du Yacht-Club fut donc situé devant l'édifice de la Douane, en face duquel avait été donné le départ de la première régates de 1861. Les activités du Club se tinrent dans divers locaux situés à proximité. En 1907, le Club construisit son propre chalet directement sur le quai, pour plus de commodité.

Peu de temps après, en 1909, un incendie majeur se déclara dans l'élévateur à grain de la compagnie, canadien Northern Québec. L'édifice de la Douane, plusieurs hangars ainsi que le nouveau chalet du Club furent aussi réduits en cendres. Les 14 voiliers et 12 bateaux à moteur au mouillage ont tous pu être sauvés.

En 1912, le réaménagement des édifices incendiés força le déménagement du mouillage au nord du quai de la rivière St-Charles. L'endroit était bien abrité des courants mais très exposé aux vents des secteurs nord et nord-est. Malgré l'installation de fortes estacades, plusieurs bateaux furent endommagés par des bourrasques pendant cette saison.

Dès l'année suivante, grâce à l'intervention du nouveau Président de la Commission du Havre, M. William Price, la flottille du Club pu être déménagée dans l'angle nord-est du Bassin Louise, très bien abrité des bourrasques ; un trottoir flottant de 265 pieds fut aussi aménagé pour les plaisanciers, leur offrant une capacité d'amarrage pour cinquante bateaux.

En 1927, les activités commerciales florissantes du Port de Québec requièrent tous les quais disponibles. Après 66 ans de présence dans le Port de Québec, le Yacht-Club s'est vu obligé de déménager sa zone de mouillage en dehors de la zone portuaire primaire, et ce dès le début de la saison suivante.

Les autorités du Havre n'ont pu proposer qu'un seul endroit propice à la réinstallation du Club, soit l'anse de Spencer Cove (aussi connue sous le nom d'Anse-aux-Foulons). Les membres du Club n'étaient pas enchantés par ce transfert, prévoyant la réapparition d'un vieux problème : l'absence de protection contre les éléments. En effet, bien qu'étant doté d'un très bon fond, Spencer Cove n'était abrité ni du vent, ni des vagues, ni des effets des importantes marées du puissant fleuve St-Laurent.

1.3 Spencer Cove (ou l'Anse-aux-Foulons)

Il est primordial d'approfondir les caractéristiques de cette anse, qui, à partir de 1928, devait devenir le site permanent du Yacht-Club de Québec.

Le St-Laurent est, sous plusieurs aspects, un des fleuves les plus impressionnants au monde. Tout d'abord, pour employer des termes familiers, c'est la « décharge » d'une immense mer intérieure, représentée par les cinq grands lacs canado-américains : une très grande quantité d'eau doit donc emprunter ce passage pour rejoindre la mer. L'autre extrémité du fleuve s'évase en un estuaire et un golfe très vaste. Ainsi, cette configuration favorise des marées et des courants de marée exceptionnels dans ce plan d'eau.

Pour comprendre ce phénomène, disons que les marées, dans les océans, sont généralement de l'ordre d'un mètre en moyenne. Or, ce mètre de marée s'engouffre dans le large estuaire sur plusieurs dizaines de milles de largeur.

Toute cette eau doit passer finalement sous le pont de Québec, où la largeur du fleuve est inférieure à un mille, créant un courant **montant** pouvant atteindre facilement 10 km et occasionnant des crues pouvant atteindre six (6) mètres. À l'échelle mondiale, ce sont des marées tout à fait exceptionnelles.

Évidemment, le phénomène inverse se produit lors de la marée **descendante**, qui réachemine toute cette eau vers la mer, créant un courant et des marées équivalentes.

Outre le phénomène des marées exceptionnelles, la flottille devait aussi composer avec la météo, c'est-à-dire les précipitations, les vents et les vagues générées par l'action du vent. Les effets combinés du vent et des vagues compromettaient sérieusement la tenue des ancres et des « corps morts ».

D'ailleurs, dès 1929, les bateaux du Club essayèrent un premier ouragan, qui causa beaucoup de dommages matériels aux bateaux. Cette épreuve se répéta à deux autres occasions, en 1943 et en 1954. Mais malgré toutes ces malchances, le Club n'avait d'autre alternative que de demeurer à Spencer Cove.

À la suite de ce troisième coup du sort, le Club entreprit plusieurs démarches pour dénicher ou construire un bassin protégé. Des efforts furent d'abord faits pour s'installer à l'Anse-des-Mères (ou Bassin des Browns), la construction d'un brise-lames ou d'un quai fut envisagée, et enfin, une deuxième tentative pour le Bassin des Browns. Ces négociations sont consignées dans un mémoire du Club, daté de novembre 1954.

2.0 LES INFRASTRUCTURES ACTUELLES

2.1 Le bassin et les installations du Yacht-Club

Enfin, en 1964, des fonds furent débloqués pour entreprendre des travaux majeurs permettant de procurer aux bateaux une protection non seulement adéquate, mais encore plus **essentielle**, comme l'avaient démontré les précédentes sautes d'humeur des éléments, jumelées à la puissance des marées dans le St-Laurent.

La première réalisation a été une jetée de pierres à l'est du bassin, pour protéger le mouillage contre les vents meurtriers du nord et du nord-est. Dans les deux années qui suivirent, on ajouta un brise-lames perpendiculaire à la jetée originale, protégeant des vagues qui s'engouffraient dans le bassin. Une deuxième jetée, du côté ouest, vint compléter le périmètre de protection.

Finalement, le dragage du bassin permit d'utiliser tout l'espace intérieur disponible pour installer des quais flottants, munis des infrastructures et des services nécessaires. Le bassin fut alors en mesure d'accueillir jusqu'à 230 bateaux de plaisance.

Le Yacht-Club de Québec est depuis lors devenu un port de refuge sécuritaire, doté de tous les services requis par les plaisanciers et accessible à toute heure du jour ou de la nuit, sans égard à la marée.

Dans les années qui suivirent, d'autres installations vinrent se greffer autour du bassin :

- 1969 : Capitainerie de deux étages, dotée d'une vue magnifique sur le bassin et sur le fleuve lui-même
- 1971 : maison Maître de Port
- 1972 : piscine extérieure
- 1983 : aménagement du salon du Commodore dans la capitainerie
- 1985 : inauguration d'une exposition permanente du patrimoine du Club et affiliation du Port de Refuge de Cap-à-l'Aigle

D'autre part, en 1974, le Club a revu sa structure administrative et prit le nom définitif de « Yacht-Club de Québec ».

À l'été 1984, à l'occasion de l'événement « Mer et Monde », le Yacht-Club a joué un rôle déterminant dans les Fêtes de la Voile et dans le développement global du réseau nautique sur le fleuve, impliquant une dizaine de ports de plaisance entre Neuville et Cap-à-l'Aigle.

En l'an 2000, le Yacht-Club de Québec s'appuie sur 140 années riches d'histoire et compte plus de 400 membres. Il offre à ses membres et visiteurs 355 places à quai sécuritaires.

De plus, fidèle à son histoire, le Club joue un rôle déterminant dans l'organisation des courses locales, régionales et internationales. À chaque année, de nombreux trophées sont disputés lors de régates organisées sous l'égide du Yacht-Club. Le Club est également étroitement associé à Voile Internationale, qui organise à tous les 4 ans la Course Québec-St-Malo. Plusieurs membres du conseil d'administration de Voile Internationale sont également membres du Yacht-Club.

2.2 Le chantier naval

2.2.1 L'historique du chantier naval à Sillery

Le chantier originel, installé sur les berges de Sillery, à la Pointe-à-Puiseaux, fut celui du constructeur de navires en bois Laliberté et Frères, dont les débuts datent de 1937. Leurs ateliers étaient installés près du quai Frontenac, aussi appelé « quai de Sillery ».

En 1968, lors de la planification du futur boulevard Champlain, le chantier des frères Laliberté fut obligé de déménager, et se réinstalla sur la partie ouest des terrains du Club, se rapprochant ainsi des activités nautiques de la région.

Dès la première année de présence au Yacht-Club, Laliberté et Frères entreprirent de construire une série de gros bateaux de bois sur commande : Bourrasque (ketch 45 pieds), l'Albatros (ketch 40 pieds), Moby Dick (42 pieds), puis le chantier construisit plusieurs bateaux de pêche, en bois également.

Le marché de la construction étant devenu défavorable, le chantier se tourna peu après vers la réparation et la rénovation des bateaux en bois, leur spécialité.

Puis, le bois se vit de plus en plus remplacé par le fibre de verre dans la conception des coques de bateaux de plaisance, en raison de son entretien beaucoup plus facile, ce qui attira la faveur des plaisanciers.

Donc, en 1988, les associés de Boulet Lemelin Yacht, jouissant d'une bonne expertise dans la fibre de verre, prirent la relève du chantier de Laliberté et Frères au Yacht-Club, et sont aujourd'hui toujours en opération au Yacht-Club.

2.2.2 Les opérations du chantier

Le chantier de Boulet Lemelin Yacht est le seul chantier de réparation nautique dans la grande région de Québec. Les ateliers y sont ouverts douze mois par année, ce qui permet aux navigateurs de la région, et même de toute la province, et encore plus loin, de faire réparer ou rénover leur bateau en tout temps. Boulet Lemelin emploie pour ses opérations une quinzaine d'employés à plein temps, ce qui est unique dans la région.

Une telle ressource est absolument indispensable à une agglomération fluviale comme celle de Québec et ses environs, puisque la navigation de plaisance y est très populaire, et se développe constamment.

Sa localisation a été choisie stratégiquement sur les berges du Fleuve, surtout pour que les gros bateaux, qui ne peuvent pas emprunter le réseau routier, puissent avoir accès au chantier directement par la mer.

Les chantiers comprennent une aire de réparation et une aire de remisage intérieur. Tous ces bâtiments ont été rénovés ou même reconstruits au cours des dernières années. Les aires extérieures de services sont aussi entretenues régulièrement, et maintenues en bon ordre.

L'atelier fonctionne tout l'hiver afin de compléter les commandes reçues à l'automne. Le carnet de commandes est d'ailleurs généralement complet à tous les automnes.

Le chantier Boulet Lemelin est unique dans la région, car aucun autre atelier ne dispose de ces équipements spécialisés. Cette réputation rayonne à la grandeur de la province.

En complément des ateliers eux-mêmes, Boulet Lemelin Yacht opère sur place un magasin de produits nautiques très complet et bien approvisionné. Il est même possible pour les plaisanciers de commander des pièces livrables dans des ports de plaisance partout en Amérique. Un service de courtage de bateaux de plaisance est aussi disponible chez Boulet Lemelin.

La synergie entre le Yacht-Club est d'ailleurs très présente et des ententes commerciales permettent à Boulet Lemelin d'utiliser les facilités du Club, pour ainsi éviter le dédoublement d'équipements.

2.3 Le parc des bers

À cause du climat rigoureux de l'hiver québécois, il est tout à fait impossible de laisser les bateaux à l'eau durant cette saison. En d'autres endroits beaucoup plus au sud, comme la Baie de Chesapeake, il est possible de laisser les bateaux à l'eau durant l'hiver, mais on doit utiliser des hélices de surface pour agiter l'eau et l'empêcher de geler. Dans notre climat beaucoup plus froid, les bateaux doivent être transportés à terre avant la fin d'octobre et y demeurer au moins jusqu'à la mi-avril. On doit même les protéger par des abris plus ou moins imposants pour empêcher la neige et la glace de les endommager.

On doit donc disposer, d'une part d'un appareil permettant de halier le bateau hors de l'eau, et d'autre part, d'une structure permettant de le remiser à terre en toute sécurité. Le même appareil est aussi utilisé pour remettre le bateau à l'eau au printemps. Cet appareil s'appelle un ber et constitue un équipement indispensable à la gestion d'un parc nautique.

Dans des eaux presque sans marée (comme la mer ou un lac), pour sortir les bateaux de l'eau ou les y remettre, on peut utiliser une grue de type spécifique portique roulant (travel lift) qui peut soulever complètement le bateau hors de l'eau à l'aide de grosses courroies. Pour remiser le bateau à terre, on doit tout de même utiliser un ber, mais il peut être fixe (sans roues). Le « travel lift » peut tout simplement déposer le bateau sur son ber fixe et l'y reprendre plus tard. Tel est le cas de la marina du Port de Québec grâce à l'écluse du Bassin Louise. Cependant, même dans la marina du Port, les plaisanciers utilisent des bers sur roues. Au Yacht-Club de Québec, les marées sont très présentes et seul le ber sur roues est utilisable.

Le ber constitue un équipement encombrant mais il est indispensable, non seulement pour le remisage mais aussi pour des motifs de sécurité. En effet, si un bateau a une avarie ou une voie d'eau, il est indispensable de pouvoir le retirer de l'eau en toute urgence.

Les bers doivent demeurer en **permanence** sur les terrains d'un port de plaisance, pour des raisons de sécurité. Toujours pour des fins sécuritaires, le parc des bers doit aussi être aménagé avec des corridors d'accès, en fonction d'une **accessibilité immédiate** à n'importe quel ber en cas d'urgence. Enfin, les bers ne peuvent être stockés ailleurs que sur les terrains du Club car ils ne peuvent être immatriculés pour usage routier. La seule avenue pour réduire l'impact visuel du remisage des bers est de les dissimuler derrière un rideau végétal.

3.0 LE YACHT-CLUB ET SES PARTENAIRES

3.1 Le port de Québec

Depuis ses origines en 1861 et jusqu'à aujourd'hui, les activités du Yacht-Club ont été étroitement liées à celles du Port de Québec, le Yacht-Club ayant toujours résidé à l'intérieur des limites du Port :

- au coeur même du Port pendant 67 ans : en face de la Douane, puis dans la St-Charles, et enfin dans le Bassin Louise
- à l'extrémité ouest du Port pendant 72 ans, dans l'anse de Spencer Cove/Anse-aux-Foulons

Le Yacht-Club a donc contribué, sans interruption, à ajouter au Port un volet de vie sportive et compétitive, autant que de détente et d'accès au fleuve pour un grand nombre de québécois et de visiteurs.

3.2 Le Canadien National

L'extrémité ouest des terrains occupés par le Yacht-Club, à partir de l'alignement d'entrée du bassin intérieur, appartient au Canadien National (CN). Le CN a même aménagé un passage à niveau pour accéder au Yacht-Club. Les relations avec le CN ont toujours été amicales et fructueuses.

3.3 La Ville de Sillery

Le Yacht-Club est un joyau de la Ville de Sillery, constituant le seul site aménagé donnant directement accès au Fleuve. Dans ses visions de parc linéaire le long des berges, la Ville conçoit le Yacht-Club comme point central d'accès au Fleuve.

4.0 LES PREOCCUPATIONS DU YACHT-CLUB

4.1 L'intégrité des espaces actuels

4.1.1 Tous les terrains et lots de grève que le Club occupe actuellement sont loués, d'une part, du Port de Québec, pour la partie est, et d'autre part, du Canadien National, pour la partie ouest. (Voir Annexe 1.)

4.1.2 Ces espaces sont actuellement occupés dans leur totalité par le Club et Boulet Lemelin pour les seules fins de la navigation de plaisance et des services connexes. Ces terrains sont actuellement affectés aux fins suivantes :

TERRAINS:

- La capitainerie et ses annexes (incluant la piscine)
- Les terrains de stationnement des voitures des membres et de leurs invités
- Le parc des bers, réparti en trois zones, avec des corridors d'accès
- Le chantier naval de Boulet Lemelin
- La résidence du Maître de Port, incluant l'aire de mise à l'eau et de lavage des bateaux

BASSINS:

- Bassin central : quais flottants, quai à essence, quai d'urgence et presque tous les bateaux des membres et visiteurs
- Lot de grève Est : bateaux à tangon, pour membres et visiteurs
- Lot de grève Ouest : plage inoccupée, mais arrière plage occupée par des bers

4.1.3 Pour le Yacht-club, la préoccupation majeure est d'assurer l'intégrité des espaces occupés tant par le Club que par Boulet Lemelin, compte tenu du fait que ces espaces sont entièrement et exclusivement occupés aux fins de la navigation de plaisance.

En conséquence,

- 1) *La survie du club dépend du maintien de l'intégrité des espaces actuellement occupés ;*
- 2) *Il est impossible d'opérer le port de plaisance si les espaces requis sont discontinués, par exemple si l'entreposage des bers se fait sur des terrains situés ailleurs qu'à proximité immédiate du bassin, et de la rampe de mise à l'eau. Au surplus, il importe de signaler que les installations du Club requièrent que les espaces utilisés pour garer les bateaux pendant la saison hivernale soient libres de tous fils électriques aériens.*
- 3) *Toute réduction des espaces utilisés par le Club et Boulet Lemelin risque d'entraîner l'obligation de relocaliser l'ensemble des installations du Yacht-Club et de Boulet Lemelin.*

4.2 La question des plages

Certaines propositions dont il est fait écho dans le document de consultation (propositions émanant du document de la ZIP, à la page 30) donnent à entendre qu'il serait approprié de redévelopper et au besoin reconstruire les plages situées de chaque côté du bassin du Yacht-Club.

Le Yacht-Club tient à souligner le caractère problématique de telles propositions et ce, pour les motifs suivants :

4.2.1 D'une part, l'absence de bassins de rétention dans le système mis sur pied pour le traitement des eaux usées de la région et le fait que les eaux usées circulant dans les conduites d'égouts sanitaires se combinent avec les eaux de ruissellement (égouts pluviaux) dès qu'il y a une *précipitation excédant cinq millimètres de pluie, rendent ces plages inutilisables pour des fins de baignade.* (Voir document de consultation à la page 15.)

Cette situation va durer tant que n'auront pas été consentis les investissements majeurs requis pour construire de tels bassins de rétention.

4.2.2 De plus, de façon réaliste, il ne faut pas penser que les activités de baignade soient physiquement possibles à cet endroit. Nous avons déjà souligné plus haut que le Fleuve St-Laurent, spécialement entre le Pont de Québec et l'Île d'Orléans, est un endroit propice aux marées et aux courants de marée exceptionnels, créant même des tourbillons. De plus, la circulation de gros navires dans cette partie étroite du fleuve engendre des vagues relativement hautes. Les plages du Yacht-Club sont donc très déconseillées, sauf pour des nageurs forts et endurants.

Il n'y a pas de commune mesure entre la situation prévalant autour des installations du Yacht-Club et celles que l'on retrouve dans les eaux abritées de la baie de Beauport, même en faisant abstraction de toute question relative à la qualité des eaux.

4.2.3 Enfin, les conditions hydrauliques prévalant dans le fleuve St-Laurent au site occupé par les installations du Yacht-Club sont telles que toute modification physique aux berges est susceptible d'accentuer le phénomène déjà existant de l'ensablement du bassin.

Au cours des dix dernières années, le Yacht-Club a dû consacrer près d'un demi-million de dollars au seul maintien de la profondeur minimale requise pour l'utilisation du bassin. Les exemples des bassins de l'Ile-aux-Coudres, de Rivière-du-Loup et de St-Jean-Port-Joli, devenus à toute fin pratique inutilisables pour leur vocation première de port de refuge illustrent clairement les dangers de modification d'équilibres hydrologiques délicats.

4.3 Les projets de promenades commerciales et de sentiers piétonniers

4.3.1 Le Yacht-Club de Québec a pris connaissance de certains projets envisageant un développement récréo-touristique regroupant des commerces et services du type "boardwalk" sur les terrains actuellement occupés par le Club et par Boulet Lemelin. (Voir : Requalification du boulevard Champlain, Plan directeur d'aménagement, Consortium Fleuve et Falaise, à la page 70.)

De tels projets sont tout à fait incompatibles avec les opérations afférentes à un port de plaisance du type de celui opéré par le Club. Pour des raisons évidentes de sécurité, les implantations et activités envisagées dans le cadre d'un tel projet ne sauraient cohabiter avec la circulation constante, à toute époque de l'année, des tracteurs, des chariots élévateurs et des remorques à bateaux qui constitue l'essence même de l'opération d'un port de plaisance.

4.3.2 Plus généralement, le Yacht-Club de Québec estime qu'il y a suffisamment d'espaces disponibles sur les berges du fleuve pour aménager des promenades piétonnières ailleurs que sur les espaces affectés aux activités du Club.

La cohabitation de tels usages est susceptible de constituer une contrainte pour la sécurité des personnes et des biens (remorques à bateaux, tracteurs, présence d'installations pétrolières).

Cette cohabitation est également susceptible d'être source de conflits d'usages. On remarquera d'ailleurs que même dans le cas du port de plaisance du Vieux Port, les

promenades réservées aux piétons sont fort éloignées des aménagements afférents aux activités de la navigation de plaisance. L'attrait d'un port de plaisance, non seulement pour les membres du Club mais aussi pour tous les visiteurs nautiques arrivant par bateau réside dans l'existence d'un havre de paix et de tranquillité. Il importe donc que la conception d'aménagements envisagés pour la remise en valeur des berges tienne compte de la nécessité de minimiser tous les conflits d'usages potentiels.

CONCLUSION

Les membres actuels du Yacht-Club de Québec sont les successeurs de ceux qui, en 1861, ont fondé le Yacht-Club de Québec parce qu'ils avaient pressenti le potentiel récréatif du Saint-Laurent, à une époque où la priorité était avant tout donnée au développement industriel du Port de Québec. Il importe de remarquer que depuis la construction du boulevard Champlain, qui a coupé l'accès au fleuve sur plusieurs kilomètres, le Yacht-Club de Québec a longtemps été le seul accès à ce plan d'eau pour toutes les activités nautiques reliées à la plaisance. Pendant toute cette période, les membres du Club ont préservé et aménagé ce site exceptionnel qui fait aujourd'hui la fierté de la région.

Contrairement à certains préjugés tenaces, le Yacht-Club de Québec n'est pas un lieu d'exclusion. Chaque année y sont accueillis de nombreux visiteurs de toutes catégories et de toutes conditions sociales et s'y pratiquent un grand nombre d'activités dont le dénominateur commun est l'amour de la mer : accueil des navigateurs de passage, enseignement de la voile dans le cadre des Camps de voile Kéno, régates de bienfaisance, courses régionales. Loin de se fermer sur lui-même, le Yacht-Club de Québec accueille quiconque veut se joindre à cette fraternité en acquittant des droits qui correspondent aux coûts d'opération du Club et des services qui y sont fournis.

C'est dans cet esprit que le Club manifeste son intention de collaborer à tout projet de revitalisation et de récupération des berges du fleuve St-Laurent, en autant que soit reconnu et respecté son droit de continuer une tradition qui remonte à plus de cent quarante années.

Pièces jointes :

Album du 125 ième anniversaire