

Consultation publique

« Redonner le fleuve aux Québécois »

Mémoire de

Pierre Sauvé

**à la Commission de LA CAPITALE NATIONALE
sur la mise en valeur du
Littoral nord
du
Fleuve Saint-Laurent**

Novembre 2000

INTRODUCTION

Je félicite les autorités de la Commission de la **CAPITALE NATIONALE** de relever le défi de développer une vision d'ensemble pour l'aménagement du littoral du Saint-Laurent qui, dans ce secteur, constitue l'un des paysages les plus remarquables de la **CAPITALE NATIONALE** et pour leur intention de transformer le boulevard Champlain en parcours d'honneur, en parcours cérémoniel. Cette initiative est tout à leur honneur.

Je remercie les commissaires et son président, M. Robert Cournoyer, de me permettre d'exprimer des commentaires sur ce projet. Bien entendu, mes commentaires porteront uniquement sur le document remis lors de la soirée d'information du 26 octobre 2000.

COMMENTAIRES

À la page 10 de votre document, où figure les éléments constituant des points de repère visuels les plus significatifs, on ne cite pas le Plaza Sillery, cet imposant édifice de 6 étages et de quelque 120 logements, coincé entre la falaise et la voie ferrée près de la Côte du Verger. Il s'agit de loin de l'édifice public le plus imposant des 4 zones. On le perçoit très bien ces temps-ci du boulevard Champlain et il sert de repère visuel sur la Rive-Sud.

La voie ferrée du CN

Cette voie ferrée forme une barrière visuelle en des points stratégiques de son parcours dans la ville de Sillery comme, par exemple, en face de la maison des Jésuites. Sa construction, en 1910, a marqué le début des grandes transformations de la berge du fleuve. Il est maintenant temps de penser revenir en arrière.

A-t-on besoin de conserver cette voie ferrée pour quelques centaines de wagons par année alors que le secteur de l'Anse-au-Foulon du Port de Québec est aussi desservi

par une autre voie ferrée via un tunnel construit spécialement à cette fin sous la Haute-Ville qui débouche perpendiculairement au fleuve à la hauteur de la Côte Gilmour.

D'autre part, plusieurs parties de la voie ferrée du CN sont dans un très piteux état, entre autres, en face du Sillery Plaza. Elle constitue un grand risque de déraillement, les conducteurs de trains en savent quelque chose, ils circulent à pas de tortue, la voie ferrée est tout croche.

De plus, un chemin de fer incapable d'installer des signaux lumineux et encore moins des barrières de sécurité au passage à niveau de la Côte du Verger, en pleine ville de Sillery¹, peut-il continuer de revendiquer le droit d'exister ?

Au point 2.3.6, votre document de consultation signale le projet de création dans la zone portuaire d'un site de déchargement de conteneurs pour permettre aux navires à fort tonnage de poursuivre leur route vers le port de Montréal. Ce projet impliquant le transport par chemin de fer de 95 % des conteneurs déchargés, y lit-on.

Si c'est sur ça qu'on compte pour justifier la présence du CN, on se trompe, car lors d'une réunion publique de l'administration du Port de Québec, le 31 octobre 2000, les autorités ont nié l'existence d'un projet de transport de conteneurs dans le secteur de l'Anse-au-Foulon.

Pour toutes ces considérations, et sans remettre en question le principe que les installations du port doivent s'articuler autour de la présence de voies ferrées (un tunnel ferroviaire ayant été construit spécifiquement à cette fin, **je recommande que la voie ferrée du CN soit démantelée, permettant ainsi une meilleure mise en valeur du patrimoine, facilitant l'accès au fleuve et se prêtant à des activités récréo-touristiques.**

¹ Suite à des plaintes de citoyens, la Ville de Sillery, en 1991, a fait des revendications en ce sens sans succès.

LE BOULEVARD CHAMPLAIN

Réduction du trafic lourd

Dans la deuxième partie de votre document sur les enjeux d'aménagement, on indique que le boulevard Champlain doit desservir, sans solution de rechange, la zone ouest du port de Québec qualifiée de « port régional » par l'administration portuaire.

D'autre part, lors de la réunion de consultation du 26 octobre 2000, vous nous faisiez part de votre objectif de réduire le trafic lourd. Même si ces deux objectifs semblent incompatibles, ils pourraient être atteints si les autorités interdisaient le trafic lourd dans le Vieux Québec, à certaines parties du jour ou de l'année. Cette solution allègerait le boulevard des nombreux camions à remorques (7 essieux) remplis de copeaux de bois (comme Transbois) ou d'arbres tronçonnés qui y circulent pour se rendre, entre autres, chez Daishowa. Que ceux-ci utilisent la sortie Henri-Bourassa de l'Autoroute 40 conçue à cette fin. On éviterait ainsi des catastrophes comme celle qui a failli se produire, il y a un mois, dans la courbe du boulevard Champlain, lorsqu'un camion remorque rempli de copeaux de bois s'est renversé sur une automobile en descendant la côte.

Réduction de la vitesse

À la page 33 de votre document, on nous informe que la Chaire en Paysage et Environnement de l'Université de Montréal prône trois grands objectifs dont celui de décourager les vitesses excessives en restreignant l'emprise de la chaussée et en éliminant les longues droites.

Je partage entièrement le premier moyen pour atteindre cet objectif, car j'ai appris récemment que des études au Michigan ont démontré que **la réduction de la largeur des voies de circulation a un impact direct sur la vitesse, créant un effet corridor ou un effet d'entonnoir. D'ailleurs, selon moi, c'est le seul moyen.**

Le dilemme n'est pas facile : diminuer le moins possible la fluidité, mais en même temps obtenir un comportement sécuritaire.

Les deux tiers du parcours du boulevard Champlain particulièrement situé dans la zone urbaine et la zone portuaire sont sinueux, laissant un tronçon de seulement 4 kilomètres (sur 12) presque rectiligne après la Côte de l'Église à Sillery jusqu'à la courbe d'accès au pont Pierre-Laporte. Ce tronçon ouvre également le parcours automobile à une vue panoramique exceptionnelle sur le fleuve, troisième objectif visé par la Chaire.

Cependant, je suis en désaccord avec l'élimination des lignes droites, j'ai circulé durant 23 ans sur le boulevard Champlain pour aller à mon travail au centre-ville de Québec.

Le parcours sinueux de 8 kilomètres en zig zag du boulevard je l'ai parcouru, et je peux vous dire qu'il ne se prête pas à l'observation des scènes paysagères, à part l'Église Notre-Dame-de-la-Garde. La conduite automobile demande une attention de tous les instants et le parcours est propice aux accidents.

Et la Chaire de Montréal ose proposer ce moyen pour le reste du tronçon rectiligne, compromettant son troisième objectif et mettant davantage en danger le public et les automobilistes.

Boulevard à deux vitesses : utilisation optimale

Aussi, pourquoi ne pas prévoir un boulevard à deux vitesses dans cette zone presque en ligne droite.

Durant l'été, la vitesse la plus basse serait en vigueur quand les piétons, les cyclistes, les touristes ... les baigneurs déambulent.

D'autre part, quand les dix roues transporteront le sel de déglacage à l'automne et en hiver, la vitesse permise pourrait être plus élevée pour eux comme pour les autres véhicules.

Cette approche à deux (2) vitesses se pratique dans la région de Québec, sur le chemin St-Louis parallèle au boulevard Champlain. Aussi, c'est un peu comme ça pour la circulation automobile dans les voies réservées aux autobus en dehors des zones de pointe.

Le développement immobilier, ... une menace ?

Dans la deuxième partie de votre document sur les enjeux on peut y lire :

« Cependant, une menace accompagne cette chance ultime de redonner le fleuve aux Québécois : le développement immobilier à des fins privées et résidentielles qui aurait pour effet d'exclure à jamais l'accès public au fleuve. »

Le problème c'est que dans un passé récent, on a fait du développement de façon anarchique. Je me rapporte principalement à la zone entre la Côte de l'Église et la Côte du Verger, dans Sillery.

La Ville de Sillery y a laissé construire des habitations en rangée d'une hauteur équivalente à trois étages, de bas ou moyen de gamme, avec revêtement de bois et sans garage qui en font de véritables palissades et une barrière visuelle entre le Chemin du Foulon et le fleuve. Résultat : ... des projets inachevés. C'est un beau gâchis. On a gaspillé des sites uniques avec vue sur le fleuve et ça continue. Constatez la nouvelle maison qui se construit angle Côte du Verger et boulevard Champlain (dimensions disproportionnées par rapport au terrain et hauteur). Pourtant, il y a six mois, la Ville ou la CCN aurait pu acheter cet emplacement stratégique pour des bouchées de pain.

À mon avis, c'est une erreur de considérer le développement résidentiel comme une menace. Au contraire, il est possible de faire de beaux développements harmonieux

où cohabitent les fonctions résidentielles et publiques. Jetez un coup d'oeil sur l'autre littoral du fleuve.

Pourquoi ne pas permettre à des résidents de profiter tous les jours de la vue sur le fleuve et d'une qualité de vie extraordinaire alors que le public, les touristes, les cyclistes et les piétons ne sont de passage que durant trois mois l'été et, en ce sens, de favoriser et de promouvoir l'exploitation de la fonction résidentielle.

Il ne faut pas répéter l'erreur du Vieux Québec qu'on cherche aujourd'hui, de toutes les manières, à repeupler. Il ne faut pas aller loin. À l'entrée de Rimouski, un important développement combinant les fins résidentielles et publiques aménagé sur le littoral du fleuve St-Laurent de façon harmonieuse vient d'être complété. L'accès au fleuve et une piste cyclable font partie du projet.

Il y a assez qu'en haut de la falaise, avec la nouvelle règle arbitraire des 20 mètres de la ligne de crête du talus qui ne peut être affectée à l'implantation d'un bâtiment, les règlements découragent ou rendent difficile, sinon impossible, la construction d'habitations avec vue sur le fleuve. Quant aux propriétaires, ils ne peuvent agrandir leurs résidences.

Le boisé Irving : une urgente intervention

De notre belvédère, au sommet de la falaise, nous avons une vue directe sur le peuplement de pins blancs remontant au début de la colonie, prétend-t-on.

La pinède composée de seulement quelques dizaines d'arbres âgés est en danger. Il faut signaler le 911. Nombre de ceux-ci ont seulement quelques branches avec des aiguilles à leur sommet, d'autres sont pourris.

Il est donc urgent d'intervenir, s'il n'est pas trop tard, afin de **sauver ce trésor inestimable**. Cette intervention devrait constituer **une des priorités de la Commission de la CAPITALE NATIONALE**.

CONCLUSION

Voilà pour ma contribution, espérant que mes commentaires pourront enrichir ce projet emballant et mobilisateur pour la région de Québec.

Je demeure disponible afin de fournir, s'il y a lieu, de plus amples informations.



Pierre Sauvé