

Mémoire présenté au bureau d'audience publique
mis en place par la Commission de la capitale nationale
dans le cadre du projet de revitalisation du littoral nord du Saint-Laurent

par

Mathieu Langlois

citoyen de la capitale nationale

&

finissant à la maîtrise en urbanisme

Octobre 2000

LA REVITALISATION DU LITTORAL NORD DU SAINT-LAURENT

Ce court mémoire met de l'avant quelques idées et opinions, qui découlent d'une première observation, concernant le projet de revitalisation du boulevard Champlain. L'auteur est finissant à la maîtrise en urbanisme.

Selon moi, le territoire considéré peut se diviser d'ouest en est en trois tronçons, chacun comportant des caractéristiques et des enjeux particuliers :

- #1 : des ponts jusqu'au cap de la Côte de l'Église;
- #2 : du cap de la Côte de l'Église à la Côte Gilmour;
- #3 : de la Côte Gilmour à la Place Royale;

Tronçon #1 : des ponts jusqu'au cap de la Côte de l'Église (env. 4.5 km)

Ce premier tronçon, le plus long des trois, est caractérisé par le secteur résidentiel pittoresque du chemin du Foulon, qui offre plusieurs points de contacts avec la haute ville (côtes Ross, du Verger, Gignac, de l'Église). Le réseau ferroviaire du Canadien National longe l'escarpement. Contrairement aux deux autres tronçons, la bande littorale est peu utilisée et assez large à certains endroits pour se prêter à des affectations sur de grandes superficies.

Si le démantèlement de la voie ferrée devient réalité, comme le préconise la Ville de Sillery, il serait intéressant de préserver certains éléments du patrimoine ferroviaire. Les arches des viaducs, qui suivent le chemin du Foulon et contribuent à marquer le paysage des côtes d'accès à la haute ville, en sont un exemple original.

Dans la même veine, l'enlèvement du système ferroviaire rend plus acceptable la réalisation de petits projets domiciliaires à faible densité (2 étages maximum), avec un souci de préserver les percées visuelles sur le fleuve ainsi que le caractère local de l'endroit. L'implantation, le gabarit et l'architecture de ces nouvelles maisons doivent se conformer à des normes strictes. Une telle augmentation de la fonction résidentielle, qui assure des commerces de proximité, va de pair avec l'orientation globale de se réappropriier l'espace du littoral. Il faut toutefois se garder de réserver les terrains stratégiques à des fins publiques et récréo touristiques.

En effet, l'ouverture d'une plage, qui constitue en quelque sorte l'aboutissement du processus de revitalisation, est toute indiquée dans ce tronçon. Cet élément clé du projet comporte toutefois une gestion environnementale axé sur la qualité de l'eau, et plus particulièrement sur les rejets d'égouts dans un périmètre régional.

Tronçon #2 : du cap de la Côte de l'Église à la Côte Gilmour (env. 2 km)

Ce deuxième tronçon, à priori enclavé et inhabité, correspond à l'anse au Foulon. C'est le site de la marina et de terrains industriels, alors que la voie ferrée du Canadien National vient se placer entre le boulevard Champlain et le fleuve.

Ce secteur, adjacent aux grands parcs et cimetières de Sillery situés en haute ville, est voué à jouer un rôle stratégique dans le cadre de la réappropriation du littoral, autant par les nouvelles utilisations du sol qu'on y fera que par les réseaux qui s'y mettront en place. À ce titre, les liens pédestres planifiés avec ces parcs sont une occasion pour les citoyens de s'approcher du fleuve dans un cadre champêtre et de profiter d'activités récréatives et touristiques. Il ne faut pas oublier que c'est à l'anse au Foulon que l'armée de Wolfe a escaladé le cap Diamant. Pourquoi ne pas mettre davantage en valeur cet emplacement?

Si l'anse au Foulon ne peut retrouver ses plages des années 60 en raison d'une contamination trop excessive des terrains industriels, les activités de baignade et d'accès au fleuve devront se retrouver au tronçon #1.

Tronçon 3 : de la Côte Gilmour à la Place Royale (env. 4 km)

Ce dernier tronçon correspond grosso modo aux limites de la Ville de Québec, et est situé au pied du parc des Champs de bataille. Il jouit d'une vocation touristique intense à son extrémité est (rue du Petit Champlain et Place Royale).

Cet attrait touristique peut s'étendre au tronçon complet en rejoignant la Côte Gilmour et ainsi réaliser une boucle avec la haute ville. En effet, le potentiel du secteur ouest du tronçon doit être exploité (ex : historique des activités navales et des industries de la colonie, commémoration plus marquée de l'attaque américaine de 1775, etc.), ce que permet en partie la présence d'aménagements et d'équipements déjà en place (ex : piste cyclable, mobilier urbain). On peut prévoir que le secteur résidentiel isolé du Cap Blanc, avec l'église Notre-Dame-de-la-Garde en tête (qui fait un peu "Nouvelle-France", bien que construite après 1760), en viendra à être mieux préservé à la suite de telles interventions publiques.

D'un autre côté, il y a lieu de s'enquérir auprès des autorités de la gare maritime et des industries majeures (de même que celles installées dans le tronçon #2) pour savoir comment elles prévoient utiliser et aménager leurs propriétés à moyen et long terme. Le gouvernement fédéral étant un acteur important dans cette zone, son processus d'évaluation environnementale (applicable à ses propriétés et leurs interfaces) peut être utile. Quoiqu'il en soit, la Commission doit s'assurer que les acteurs de la zone industrialo-portuaire du Foulon adoptent une approche de développement plus durable, de concert avec l'objectif de revitalisation de la rive nord.

De façon générale...

La qualité des aménagements propre aux particularités de chaque tronçon, et l'intégration des tronçons entre eux, est primordiale.

Pour renforcer le rôle et l'attrait du boulevard Champlain comme porte d'entrée de la capitale, il faudrait développer des mesures d'esthétique et de design, telles que :

- la plantation de rangées d'arbres adaptés à la rigueur du climat;
- le marquage des parcours structurants et des intersections (celle menant à la côte de l'église constitue un bon départ);
- la mise en valeur du terre plein central (ex : bacs à fleurs, chaînes sur poteaux);
- des indications claires et originales sur les attraits de la capitale.

De plus, il y a lieu d'exploiter dès maintenant les possibilités de transport en commun du futur boulevard urbain, et plus particulièrement en matière de stationnement incitatif. L'axe Champlain doit être partie prenante d'une stratégie régionale de transport adaptée à la nouvelle vocation qu'on veut lui attribuer.

Bien d'autres aspects sont à considérer. Par exemple, contrairement au parc d'accès au fleuve situé à Cap-Rouge et Pointe Sainte-Foy, le projet entourant le boulevard Champlain implique une multitude d'acteurs importants. D'autre part, il est susceptible d'amener plusieurs impacts économiques (ex : pressions commerciales) et environnementaux. Il reste que la démarche collective et les effets à long terme qu'on peut en tirer pour la capitale en valent la peine, d'autant plus que cette entreprise peut produire des effets d'entraînements intéressants sur d'autres collectivités québécoises.

J'encourage donc vivement la Commission de la capitale nationale et les partenaires concernés à aller de l'avant dans le processus de planification mis en place à cet effet. Je profite de l'occasion pour souligner mon intérêt à m'impliquer activement dans la réalisation du projet, que ce soit à titre d'assistant au processus de consultation, soit pour l'analyse de la planification du territoire, ou alors pour la réalisation d'enquêtes terrains pour les prochaines semaines.

Mathieu Langlois

M. Urb., option gestion de l'environnement (2000), Université de Montréal
B. Sc. Urbanisme (1998), Université de Montréal