

220

DA9.9

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

**MÉMOIRE DÉPOSÉ PAR LA VILLE DE CHARLESBOURG
DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE
SUR LA MISE EN VALEUR DU LITTORAL
DU FLEUVE SAINT-LAURENT**

Novembre 2000

MÉMOIRE DÉPOSÉ PAR LA VILLE DE CHARLESBOURG DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA MISE EN VALEUR DU LITTORAL DU FLEUVE SAINT-LAURENT

INTRODUCTION

C'est avec intérêt et enthousiasme que les élus et les gestionnaires concernés de la Ville de Charlesbourg ont pris connaissance du document d'information précisant les enjeux et objectifs du projet de mise en valeur du littoral du Saint-Laurent entre le pont de Québec et la place Royale. Notre *bravo* à la Commission de la Capitale nationale et à son ministre responsable pour l'initiative de cette consultation se traduit par le dépôt de ce court mémoire qui a pour simple prétention d'encourager le partage des idées et les efforts déployés.

Bien que la ville de Charlesbourg ne soit pas touchée territorialement par le projet, sa population, qui représente 10 % des citoyens de l'agglomération, est concernée par la reconquête du fleuve puisqu'elle profitera directement de ses retombées uniques en termes d'opportunité de loisirs de plein air et de détente. Les résidents de Charlesbourg ne peuvent que supporter les orientations d'aménagement présentées dans le document : « Redonner le fleuve aux Québécois ». De plus, ce projet grandiose interpelle tous les cœurs des citoyens de l'agglomération puisqu'il touche notre première richesse naturelle, le Saint-Laurent.

Aussi, dans le but d'enrichir la réflexion en cours, nous présentons à l'intention des commissaires le projet de mise en valeur du littoral de la ville du Milwaukee dans le Wisconsin aux États-Unis qui comporte plusieurs similitudes avec le projet de mise en valeur du littoral.

1. *La mise en valeur des berges du lac Michigan dans la ville de Milwaukee*

Un bijou peu connu du paysage américain, le littoral de Milwaukee est le fruit d'efforts mis de l'avant par plusieurs administrations municipales et le comté de Milwaukee qui se sont donnés comme objectif la réappropriation du littoral à des fins publiques. Depuis son aménagement initial, le littoral est devenu, au fil des ans, l'endroit préféré des résidents de la ville pour passer une agréable journée. Plusieurs milliers de personnes fréquentent les parcs et les plages au bord du lac chaque fin de semaine pendant la saison estivale.



LINCOLN MEMORIAL DRIVE, MILWAUKEE : VUE VERS LE SUD

Le Lincoln Memorial Drive (LMD) au bord du lac Michigan et les espaces publics qui longent ce dernier font l'objet d'une réfection majeure qui devrait se terminer d'ici peu. Le réaménagement de cette artère comprend un rétrécissement des voies de circulation, l'élargissement du terre-plein et la plantation d'un nombre important d'arbres au milieu de ce dernier, une augmentation du nombre de stationnements sur rue, et l'élimination de plusieurs stationnements hors rue et leur remplacement par des aires de stationnement de superficie réduite. L'éclairage routier, anciennement de style autoroutier, a été remplacé par des lampadaires décoratifs qui sont des répliques des lampadaires de rue utilisés dans la ville de Milwaukee au 19^e siècle (voir exemple à gauche).



Le littoral fait partie du réseau de parcs régionaux administrés par le comté de Milwaukee (Milwaukee County Parks Department - MCPD). Ce réseau de plus de 600 hectares comprend 140 parcs dont un pourcentage important est compris à l'intérieur d'une «ceinture verte» autour de la ville.

Pour mieux comparer le littoral des villes de Milwaukee et de Québec, nous présentons dans le tableau suivant un résumé de certaines caractéristiques pertinentes de ces deux voies importantes :

COMPARAISON ENTRE LE LINCOLN MEMORIAL DRIVE, MILWAUKEE ET LE BOULEVARD CHAMPLAIN, QUÉBEC ET LES ESPACES VERTS LE LONG DU LITTORAL

CARACTERISTIQUE	LINCOLN MEMORIAL DRIVE	BOULEVARD CHAMPLAIN
<i>Chaussée</i>		
<i>Localisation</i>	Bord du lac Michigan, en contrebas d'une falaise	Bord du fleuve Saint-Laurent, en contrebas d'une falaise
<i>Propriétaire / gestionnaire</i>	Milwaukee County	Villes de Québec, de Sillery, de Ste-Foy; CUQ; CCN, CN, MTQ et autres
<i>Date de construction</i>	1938-40; réfection majeure de plus de 10 million \$, 1999 à 2001	Milieu des années 1960
<i>Longueur</i>	5,2 km, entre autoroute / centre-ville et secteur résidentiel	11,6 km, entre autoroute et centre-ville
<i>Nombre de voies</i>	4 voies avec terre-plein et accotements	4 voies avec terre-plein et accotements
<i>Largeur du terre-plein</i>	2,1 m - 4,6 m avec plantation	0 m à 4,9 m sans plantation
<i>Largeur des voies</i>	3,3 m	3,7m à 4,3 m
<i>Type d'éclairage de rue</i>	Décoratif	Style autoroutier
<i>Largeur des accotements</i>	2,4 m	0,0 m à 3,7 m
<i>Tracé</i>	Rectiligne	Rectiligne à sinueux
<i>Limite de vitesse</i>	40 km/h (été entre 9h00 et 23h00) 55km/h (hiver, et été entre 23h00 et 9h00)	50 à 80 km/h
<i>Type de circulation</i>	Locale (principalement automobile); camions < 4 tonnes sans remorque	Mixte (locale à circulation lourde)
<i>Stationnement</i>	Sur rue, stationnements de superficie réduite hors rue	Sur rue (1 côté, zone urbaine) et hors rue
<i>DJMA</i>	±27 000	11 200 - 15 500
<i>DJME</i>	Jusqu'à 30 000	12 500 - 17 500
<i>Aménagement</i>		
<i>Affectation historique des berges</i>	Industrielle (jusqu'au début du 20 ^e siècle)	Industrielle / résidentielle / loisirs
<i>Affectation actuelle des berges</i>	Publique (plage, marina, parc linéaire, musées, restaurants, etc.)	Industrielle / résidentielle / loisirs
<i>Éclairage</i>	Décoratif («Milwaukee Harp Light»)	Style autoroutier
<i>Piste cyclable</i>	Hors rue à l'emplacement d'une voie ferrée abandonnée; relié au réseau régional	Réalisation 2001-2002; tracé pas arrêté
<i>Panneaux-réclames</i>	Non-autorisés	Autorisés dans certaines zones

Il y a de nombreuses similitudes entre le littoral de ces deux villes, mais également des différences importantes au niveau de leur aménagement qui ont pour effet de faciliter l'accès au littoral de Milwaukee et de l'empêcher à Québec. Mais les aménagements seuls sont insuffisants pour donner une vie au littoral de Milwaukee : son succès repose non seulement sur sa conception technique mais aussi sur une combinaison d'aménagements et une programmation d'activités qui encouragent les résidents et les visiteurs à s'y rendre. Entre autres, notons les suivantes.

2. *La circulation automobile et piétonne*

- Le LMD a davantage le caractère d'un « parkway » ou d'un boulevard urbain que d'une autoroute. En fait, l'assiette du LMD n'a jamais été cédée à la Ville de Milwaukee. Le MCPD demeure propriétaire de la rue et des espaces publics du littoral; il est le seul responsable de son aménagement et de son entretien. L'aménagement paysager de part et d'autre des voies de circulation, un terre-plein large et aménagé, des lampadaires décoratifs et même la présence de stationnement sur rue contribuent tous à lui accorder un caractère plus humain et à encourager les automobilistes à y «flâner», à circuler plus lentement, et à s'arrêter de temps en temps pour profiter du paysage.
- La largeur de la chaussée varie en fonction de l'intensité de l'usage adjacent : des «nœuds» d'activités deviennent donc une sorte de signalisation, rythmant ainsi le parcours et facilitant le contrôle de la vitesse de circulation.
- La circulation sur le LMD est principalement composée d'automobilistes. Sa conception est donc faite en fonction du type de véhicule susceptible d'utiliser ce lien stratégique avec comme conséquence des voies de circulation et des rayons de courbure moins larges.
- Le stationnement sur rue en banquette réduit la nécessité d'aménager de grandes aires de stationnement hors rue.
- Des liens piétonniers aux points stratégiques, au niveau du sol mais aussi via des passerelles, facilitent l'accès aux piétons, éliminant ainsi des conflits potentiels entre la circulation automobile et celle des piétons (voir exemple suivant).

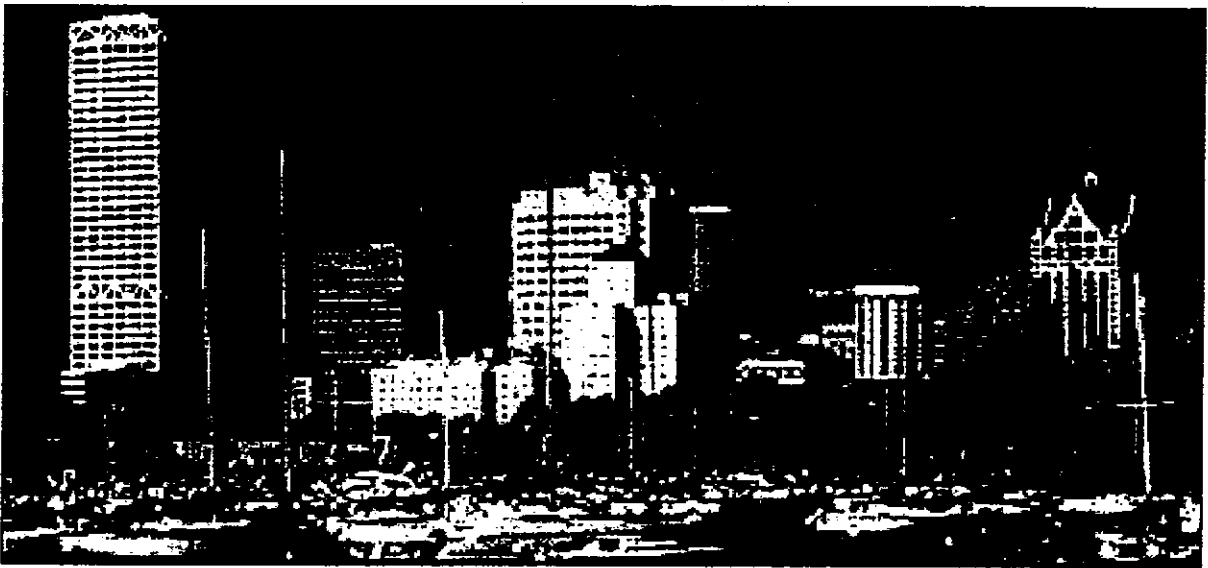


NOUVEAU LIEN PIÉTONNIER ENTRE O'DONNELL PARK ET LE NOUVEAU MUSÉE D'ART DE MILWAUKEE
À LA LIMITE SUD DU LINCOLN MEMORIAL DRIVE (SANTIAGO CALATRAVA, ARCHITECTE)

- Une piste cyclable hors rue a été aménagée à l'emplacement d'une voie ferrée abandonnée. La piste sera intégrée au réseau régional et il sera possible de faire le tour de la grande ville de Milwaukee en vélo et ce, majoritairement hors rue.

3. *Les aménagements et la programmation*

- Des services reliés directement aux usagers, et plus spécifiquement aux piétons, sont offerts à plusieurs endroits le long du littoral. Des vestiaires et des douches à côté de la plage, des restaurants et des «casse-croûte», des vendeurs ambulants dans les parcs, une marina qui vient de recevoir une cure de rajeunissement de 6 millions \$ (voir photo) et des terrains de tennis contribuent tous à animer le littoral.



MCKINLEY MARINA EN BORDURE DU LINCOLN MEMORIAL DRIVE, MILWAUKEE

- Des activités spéciales, telles des expositions d'art, des concours de sculptures de sable, des courses à vélo et à pieds, des concours de volley-ball de plage, etc. sont programmées annuellement et attirent des milliers de personnes au littoral chaque été.
- Les espaces publics sont généralement aménagés de façon polyvalente : un même espace pourrait donc servir à plusieurs sortes d'activités à différents moments de la journée ou de l'année.
- Le soleil d'été et sa chaleur intense ont encouragé les concepteurs à aménager des endroits ombragés— que ce soit des bosquets d'arbres, des abris ou autres — afin de rendre le littoral plus agréable et confortable pour les usagers.

4. *Recommandations*

L'exemple du Lincoln Memorial Drive à Milwaukee comprend plusieurs idées qui peuvent inspirer la conception future du boulevard Champlain. Nous insistons cependant particulièrement sur les points suivants.

La beauté du paysage, une accessibilité aisée et des aménagements de qualité ne suffisent pas à rendre un espace dynamique et vivant. C'est la polyvalence des espaces publics, une programmation diversifiée d'activités et une utilisation durant toutes les saisons qui contribueront à son attractivité et à une popularité durable. Le concept de mise en valeur du littoral doit intégrer la planification d'activités polyvalentes s'échelonnant sur toute l'année même si l'animation hivernale du site constitue un défi de taille en raison des conditions climatiques particulièrement difficiles dans le secteur. L'innovation et l'originalité à ce niveau contribueraient certainement à l'unicité et à la singularité de l'espace.

Dans le sondage de la ZIP, la population régionale a identifié la promenade à vélo comme activité à privilégier dans l'aménagement du littoral. Ceci ne fait que traduire l'envoûtement populaire pour cette activité dont le succès du corridor des Cheminots est un bon exemple. Cependant, nous insistons sur la nécessité de repenser les articulations entre les différentes pistes régionales afin de faciliter l'accès au secteur et d'organiser un réseau d'agglomération fonctionnelle et sécuritaire. À ce titre, le lien entre le corridor des Cheminots et le corridor du Littoral qui est dangereux entre la Daishowa et le Vieux-Port pourrait être repensé. De même, il nous semble primordial de raccorder par une véritable piste le réseau cyclable de la rive sud avec celui de la rive nord.

Les préoccupations environnementales ne doivent pas se limiter à la réalisation d'aménagements écologiques et à la conservation de certains espaces naturels. Le concept doit reposer sur une approche globale qui intègre tous les éléments de l'écosystème, y compris l'air. Aussi, les objectifs nationaux d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des gaz à effet de serre obligent à concevoir l'aménagement du littoral dans une optique de transport d'agglomération qui privilégie d'autres moyens de transport que l'automobile. Puisque la reclassification du boulevard passe obligatoirement par une modification de son design et d'une réfection complète de la chaussée, il ne faut pas tomber dans le piège de se laisser contraindre par les débits routiers actuels.

À ce sujet, nous nous questionnons sur les points suivants :

- Quel pourcentage de la circulation lourde pourrait être détourné vers des voies de circulation mieux adaptées à ces caractéristiques, et ce, sans nuire à l'activité économique du port de Québec ?
- Quel sera l'impact du terminal des croisières à la Pointe-à-Carcy sur la circulation dans le secteur ?
- Quel serait l'impact d'une meilleure desserte en transport en commun des villes de la rive sud sur les débits journaliers moyens du boulevard Champlain ?

- Comment planifier la piste cyclable pour qu'elle ne soit pas uniquement un équipement récréotouristique mais qu'elle puisse également aider le développement du cyclisme comme moyen de transport écologique? Sur ce point, le choix de localiser la piste cyclable côté littoral ou côté falaise doit être guidé par des objectifs d'accessibilité et de fonctionnalité, pas seulement en fonction des opportunités visuelles ou de la proximité de l'eau.

Il est évident que l'ensemble des équipements urbains devra être reconsidéré. Comme à Milwaukee, l'éclairage de rue de type autoroutier devra céder la place à un équipement d'une échelle et d'un style compatible aux objectifs recherchés. Les clôtures en mailles de chaîne et les barrières de sécurité en acier galvanisé devraient être remplacées par des aménagements mieux intégrés au paysage. Et, enfin, nous sommes d'avis que tout affichage commercial devrait être prohibé dans le secteur considérant les nuisances visuelles qu'il représente.

Nous espérons que ces quelques suggestions contribueront à la réalisation d'un projet exceptionnel à la hauteur du fleuve qui l'a fait naître.