

220

DA9

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

La promenade Samuel-de-Champlain

Les Québécois veulent renouer avec leur fleuve

RAPPORT DU BUREAU DE LA CONSULTATION PUBLIQUE



Redonner le fleuve
aux Québécois



Présenté à :

COMMISSION DE
LA CAPITALE
NATIONALE
Québec



Redonner le fleuve aux Québécois

Québec, le 13 février 2001

Monsieur Pierre Boucher
Président
Commission de la capitale nationale du Québec
525, boulevard René-Lévesque Est, RC
Québec (QC)

Monsieur le Président,

À titre de membres du bureau de consultation que la Commission de la capitale nationale avait chargé d'entendre les citoyens et groupes intéressés par son projet de « redonner le fleuve aux Québécois », il nous fait plaisir de vous remettre notre rapport intitulé *La promenade Samuel-de-Champlain: les Québécois veulent renouer avec leur fleuve*.

Cette consultation publique a suscité une participation très significative, dont le nombre de mémoires reçus et les interventions lors des audiences furent un témoignage concret. À notre avis, une telle participation est aussi un signe du vif intérêt que les citoyens de la capitale portent à cette initiative. Nous espérons donc que ce rapport traduit bien les contributions de ceux qui ont pris la peine d'exprimer leurs idées et leurs attentes et qu'il constituera ainsi une source d'inspiration pour ceux qui auront à poursuivre l'élaboration du projet.

Nous ne saurions mettre fin à notre mandat sans exprimer nos remerciements à monsieur Marc Bertrand, qui a agi en qualité de secrétaire du bureau de consultation. Nous avons bénéficié de sa très grande disponibilité, de son sens de l'organisation, de sa patience et de ses capacités d'analyse et de rédaction. Il y a aussi tout lieu de croire qu'il a usé autant de tact que d'efficacité dans ses relations avec les intervenants qui ont voulu se faire entendre par le bureau de consultation.

Finalement, nous tenons à remercier la Commission pour la confiance qu'elle nous a manifestée en nous confiant ce mandat et pour la latitude totale qu'elle nous a accordée pour l'exécuter. Nous sommes heureux d'avoir pu apporter notre contribution à un projet qui embellira notre capitale et ajoutera à la qualité de vie de ses citoyens. Et nous ajoutons notre voix à tous ceux qui, lors de la consultation, ont souhaité sa réalisation.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre considération distinguée.

Les membres du bureau de consultation,

Robert Cournoyer, président

Élisabeth Boulet-Clément

Louis-Marie Bouchard

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire	1
Introduction	
• Le mandat et la composition du bureau de consultation	1
• Le déroulement de la consultation	2
• Les documents de référence	2
CHAPITRE 1: Le projet de <i>Redonner le fleuve aux Québécois</i>	
1.1 La description du site	4
1.1.1 Le fleuve Saint-Laurent	
1.1.2 Le milieu physique et l'occupation du sol	
1.1.3 Le contexte historique	
1.2 Le boulevard Champlain	7
1.2.1 La géométrie du boulevard	
1.2.2 Les caractéristiques de la circulation	
1.2.3 Des contraintes et des hypothèses de réaménagement	
1.3 Les enjeux soulevés par les promoteurs du projet	9
1.4 Les orientations de la Commission de la capitale nationale du Québec	11
CHAPITRE 2: Les préoccupations et les opinions des organismes et des citoyens	
2.1 Pour une vision globale d'aménagement du littoral	12
2.2 La vocation publique ou privée du littoral	12
2.3 Un paysage à mettre en valeur	13
2.3.1 Le patrimoine naturel	
2.3.2 Le patrimoine bâti	
2.3.3 Le parcours cérémoniel	
2.4 Le port à l'anse au Foulon: développement ou consolidation?	14
2.4.1 La réserve foncière à l'anse Brown	
2.4.2 La desserte ferroviaire et routière	
2.5 Un « boulevard » Champlain à requalifier	16
2.5.1 Le tracé de l'artère	
2.5.2 Le camionnage	
2.5.3 L'identification du boulevard	
2.6 La vocation de l'emprise ferroviaire du Canadien national	19
2.7 La mise en valeur du littoral à des fins récréo-touristiques	20
2.7.1 Les activités en rive et sur le fleuve	
2.7.2 Le parc linéaire Champlain	
2.7.3 Le sentier de la falaise	

TABLE DE MATIÈRE (suite)

2.8 Un milieu vivant et diversifié	23
2.8.1 Un lieu à habiter	
2.8.2 Des pôles d'activités et de services	
2.9 La qualité de l'environnement	25
2.9.1 L'assainissement des eaux	
2.9.2 La décontamination des sols	
2.10 Les conditions de mise en œuvre	27
2.10.1 La gestion administrative	
2.10.2 La participation des citoyens	

CHAPITRE 3: Les recommandations du bureau de consultation

3.1 Les principes d'aménagement recommandés	29
3.2 Les interventions recommandées	32
3.3 Les conditions de réussite <i>pour redonner le fleuve aux Québécois</i>	35

Tableau et figures

Tableau : Estimation des débits journaliers sur le boulevard Champlain	8
Graphique : Évolution des tonnages transbordés par secteur portuaire	15
Carte 1 : Le littoral Champlain Ouest / Situation existante	38
Carte 2 : Le littoral Champlain Est / Situation existante	39

Annexes

- 1- Règles de procédure de la consultation publique
- 2- Lettre adressée au MTQ par le bureau de consultation
- 3- Programme des audiences publiques
- 4- Grille d'analyse des mémoires

SOMMAIRE

Le projet de « redonner le fleuve aux Québécois » revêt une grande importance pour le gouvernement. C'est pourquoi il a autorisé la Commission de la capitale nationale du Québec à mettre en réserve des terrains sur les berges du Saint-Laurent, le long du boulevard Champlain, en vue de les acquérir. Il a aussi demandé à la Commission de tenir une large consultation publique sur ce projet.

Un bureau de consultation publique a donc été formé au mois d'octobre 2000 pour recueillir les avis des organismes et des citoyens et pour formuler ses recommandations à la Commission de la capitale nationale. Lors d'une soirée d'information, la Commission et le ministère des Transports du Québec ont exposé les enjeux d'aménagement et leurs orientations relatives au projet. Les groupes et personnes intéressés ont été invités à présenter leurs avis et recommandations en audiences publiques un mois plus tard. Au total, 32 mémoires ont été transmis au bureau de consultation publique.

Le littoral Champlain, du pont Pierre-Laporte à Place-Royale, est une mince plaine entre le fleuve Saint-Laurent et le promontoire de Québec. L'exploitation de cette bande de terre s'est traduite au fil des ans par des activités industrielles, portuaires et récréatives, et elle a amené un empiètement graduel du site sur le fleuve. Au milieu des années 60, la construction du boulevard Champlain a profondément modifié le paysage du littoral. Autrefois accessible seulement par les côtes reliant la berge au sommet de la falaise et par le chemin du Foulon, la rive du fleuve a été entièrement refaçonée pour accueillir une artère dont le profil s'apparente plutôt à celui d'une autoroute.

Route régionale à quatre voies, le boulevard Champlain donne accès par le littoral au port de Québec, au Vieux-Québec et à la colline Parlementaire. En moyenne, 20 000 véhicules par jour circulent sur cette artère transportant, entre autres, des travailleurs de l'ouest et du sud de l'agglomération vers le centre-ville. Ce nombre inclut entre 500 et 700 véhicules commerciaux. La majorité des camions qui empruntent le boulevard desservent le port de Québec aux secteurs de l'anse au Foulon et de l'estuaire. Les principales contraintes au réaménagement du boulevard Champlain sont l'espace restreint entre le fleuve et la falaise, la nécessité d'acquérir des terrains, les coûts de construction, le maintien de la fluidité de la circulation et de la sécurité des usagers, ainsi que la réduction du bruit.

Dans son document de présentation du projet, la Commission de la capitale nationale proposait des orientations qui s'inscrivent dans la continuité et qui réfèrent essentiellement aux actes déjà posés pour permettre aux Québécois de profiter davantage de leur fleuve. La Commission cherche à s'inspirer de l'histoire et du génie du site, à prendre appui sur les efforts de planification antérieurs et à prendre en compte des pistes d'aménagement proposées dans le passé.

Au cours de la consultation publique et de la présentation des mémoires, de nouveaux enjeux se sont ajoutés. Selon sa compréhension des documents soumis par les promoteurs du projet, soit la Commission de la capitale nationale et le ministère des Transports, et selon son analyse des mémoires présentés et des interventions entendues, le bureau de la consultation retient les 10 enjeux suivants :

1. Pour une vision globale d'aménagement du littoral

Pour assurer une mise en valeur cohérente qui tienne compte de tous les potentiels à l'échelle de l'agglomération de Québec, il faudrait doter la région d'un plan d'aménagement intégré de son littoral.

2. La vocation publique ou privée du littoral

Si l'on veut « redonner le fleuve aux Québécois », la berge doit être publique et accessible pour l'ensemble de la population, tout en respectant les usages portuaires et nautiques actuels.

3. Un paysage à mettre en valeur

Un champ visuel ouvert sur le fleuve et la protection de la falaise doivent figurer parmi les fondements du projet. Le paysage du littoral doit faire valoir les repères historiques et traduire les nouvelles valeurs sociales; il doit aussi refléter la vitalité économique de Québec. Le passage du parcours cérémoniel sur le boulevard Champlain doit être perçu comme l'occasion de présenter à notre population, et au monde entier, une ville bien intégrée à son environnement naturel et bâti.

4. Le port à l'anse au Foulon : développement ou consolidation ?

L'Administration portuaire de Québec, à titre de bon citoyen corporatif, devrait contribuer au projet en favorisant l'aménagement de l'anse Brown à des fins publiques. Par ailleurs, à condition qu'on puisse améliorer l'accès ferroviaire au port par le tunnel, le démantèlement de la voie ferrée du Canadien national est souhaitable pour le réaménagement du littoral Champlain. Le tracé et le gabarit du boulevard Champlain réaménagé devront combiner le maintien d'une desserte efficace aux installations portuaires de l'anse au Foulon et la création d'accès publics au fleuve.

5. Un « boulevard » Champlain à requalifier

La création d'une promenade urbaine à quatre voies apparaît comme le meilleur compromis pour répondre à l'ensemble des besoins exprimés. La requalification du boulevard passe par une réduction de l'emprise afin de dégager la berge pour des usages publics; par une modification du tracé et de la géométrie de façon à réduire la vitesse sans compromettre la fluidité de la circulation; et par des aménagements qui rehaussent la qualité du paysage. Quant au camionnage de transit entre la zone portuaire de l'estuaire et celle de l'anse au Foulon, il devrait être réglementé, du moins à certaines heures du jour et durant certaines périodes de l'année, afin d'assurer une meilleure sécurité et une meilleure quiétude au secteur historique, touristique et résidentiel du Vieux-Port. Enfin, le boulevard devrait être rebaptisé la *promenade Samuel-de-Champlain*.

6. La vocation de l'emprise ferroviaire du Canadien national

L'éventualité de desservir adéquatement le port à l'anse au Foulon seulement par la voie ferrée qui passe dans le tunnel remet en question l'utilisation de l'antenne ferroviaire du Canadien national, qui descend la falaise depuis la gare de Sainte-Foy jusqu'à l'anse au Foulon. Le démantèlement de cette antenne ferroviaire et du viaduc de la Pointe-à-Puiseaux donnerait une grande flexibilité dans le réaménagement du littoral. L'enlèvement du remblai jusqu'à la côte du Verger permettrait d'ouvrir le champ visuel entre le fleuve et le chemin du Foulon. L'éventuel Corridor du littoral emprunterait l'emprise ferroviaire à l'ouest de la côte du Verger.

7. La mise en valeur du littoral à des fins récréo-touristiques

Pratiquement tous les intervenants réservent une place prépondérante à la récréation, au tourisme et aux sports dans le réaménagement des berges du Saint-Laurent. En plus des activités nautiques en rive, on considère que le caractère de la plaine littorale lui confère d'emblée une vocation pour la création d'un parc linéaire voué à la pratique, en toutes saisons, d'activités en piste telles que la marche, le vélo, le patin et le ski de randonnée. De plus, le sommet de la falaise serait un site exceptionnel pour l'aménagement d'un sentier de randonnée ponctué de belvédères.

8. Un milieu vivant et diversifié

Le littoral Champlain doit demeurer un espace à habiter. D'abord, la consolidation du milieu bâti devrait se réaliser en respectant l'esprit du lieu et en prévision du réaménagement du boulevard en promenade urbaine. Afin de créer un littoral « vivant », le concept d'aménagement devrait inclure la mixité des fonctions urbaines et prévoir l'offre de services polyvalents. Il faut miser sur des pôles animés et fréquentés munis d'équipements publics destinés aux visiteurs comme aux résidants des quartiers voisins.

9. La qualité de l'environnement

Des solutions devront être trouvées rapidement pour assurer en permanence la qualité de l'eau du fleuve, ce qui invitera les gens à entrer en contact avec l'eau aux endroits qui auront été aménagés pour accéder au fleuve. La caractérisation des sols sur les parcelles mises en réserve et leur décontamination, lorsque jugée nécessaire, devraient être complétées avant que des travaux d'aménagement soient entrepris.

10. Les conditions de réussite

Les intervenants s'attendent à ce que tous les pouvoirs publics de la région collaborent à la mise en valeur des berges. Par ailleurs, ils présument aussi que la participation des citoyens contribuera à valider le concept final d'aménagement du littoral Champlain.

SOMMAIRE (suite)

De cette riche source d'information se dégage un fort consensus sur la façon de « redonner le fleuve aux Québécois ». Le bureau de consultation en a retenu sept grands principes d'aménagement qu'il recommande à la Commission de la capitale nationale du Québec afin qu'elle conçoive un projet harmonieux :

Principe 1 : Une vision d'ensemble pour le projet;

Principe 2 : La vocation publique et maritime des rives;

Principe 3 : L'aménagement du littoral à des fins récréo-touristiques;

Principe 4 : La création d'un milieu vivant et habité;

Principe 5 : L'optimisation des activités portuaires et de leur desserte;

Principe 6 : L'urbanisation du boulevard Champlain;

Principe 7 : La revalorisation du paysage.

En faisant la synthèse des recommandations des organismes et des citoyens, le bureau de consultation suggère aussi à la Commission et à ses partenaires quelques interventions précises ou améliorations à apporter concernant les principaux enjeux soulevés par le projet :

- 1. La transformation du boulevard Champlain en promenade urbaine;**
- 2. Des modifications au tunnel ferroviaire (afin de permettre le démantèlement de l'antenne ferroviaire Champlain);**
- 3. Le démantèlement de l'antenne ferroviaire Champlain (à condition que l'accès ferroviaire au port soit non seulement assuré mais amélioré);**
- 4. L'aménagement du parc linéaire Champlain;**
- 5. L'aménagement du sentier de la falaise;**
- 6. La création de cinq pôles d'animation et de services à caractère récréo-touristique;**
- 7. La consolidation et la restauration des zones résidentielles actuelles du quartier Cap-Blanc et du chemin du Foulon.**

Le projet de « redonner le fleuve aux Québécois » comporte des enjeux relativement complexes, il interpelle les responsabilités de plusieurs organismes publics et il intéresse de nombreux citoyens. Le projet ne saurait se réaliser si les responsables des différents pouvoirs publics refusent d'harmoniser leurs actions avec les objectifs du projet et les interventions nécessaires pour le concrétiser. Étant donné le très large consensus qui l'entoure, il faut souhaiter qu'un tel projet suscite la collaboration de tous ceux qui peuvent contribuer à son succès.

SOMMAIRE (suite)

Compte tenu de l'initiative dont elle a fait preuve en lançant l'idée de ce projet d'ensemble, il semble opportun que la Commission de la capitale nationale du Québec en assume le pilotage, tout en suscitant une collaboration étroite entre tous les partenaires intéressés, y compris la participation du secteur privé dont la contribution viendrait faciliter le financement de certains aménagements.

Plus les citoyens seront informés sur le projet, plus ils auront la possibilité d'y apporter leurs idées, plus ils en souhaiteront la réalisation et le trouveront satisfaisant à l'usage. Il importe de voir leur participation comme une contribution créatrice et productive pour « redonner le fleuve aux Québécois ».

Les membres du bureau de consultation osent croire que la Commission de la capitale nationale continuera de miser sur la transparence de l'information et la participation du public pour mener à bien un projet qui intéresse déjà plusieurs groupes et organismes. Sans aucun doute, tous les citoyens de la capitale seront heureux de parcourir la *promenade Samuel-de-Champlain*.

INTRODUCTION

Le 7 juin 2000, le Conseil des ministres adoptait un décret autorisant la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) à imposer une réserve à des fins publiques ayant pour effet de bloquer toute spéculation sur des terrains situés en bordure du Saint-Laurent le long du boulevard Champlain. Le gouvernement du Québec révélait ainsi son intention de réaménager les berges du fleuve au profit des citoyens, en mettant en valeur l'un des paysages exceptionnels de l'agglomération de Québec.

La zone visée par le décret totalise près de 550 000 mètres carrés sur le littoral entre le quai Irving, à l'ouest, et la côte Gilmour, à l'est. Les lots désignés appartiennent soit à des particuliers, soit à des entreprises comme la Société immobilière Irving ltée, les Pétroles inc. ou Investissements du Foulon.

En partenariat avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), la Communauté urbaine de Québec (CUQ), la Ville de Québec, la Ville de Sillery et la Ville de Sainte-Foy, la CCNQ avait déjà entrepris des études sur les réaménagements qui devraient être effectués pour transformer le boulevard Champlain en « promenade urbaine ». La CCNQ, quant à elle, souhaite que les travaux soient complétés pour le 400^e anniversaire de la fondation de Québec, en 2008.

La mise en valeur des berges du Saint-Laurent étant un projet de grande envergure, il est apparu nécessaire que les citoyens et les organismes intéressés aient la possibilité d'exprimer leur vision et leurs attentes à son égard. À la demande de monsieur Paul Bégin, à titre de ministre responsable de la région de la Capitale-Nationale, la CCNQ a formé un bureau pour tenir une consultation publique sur le projet de mise en valeur du littoral nord du fleuve Saint-Laurent entre les ponts de Québec et Pierre-Laporte, à l'ouest, et Place-Royale, à l'est.

Le mandat et la composition du bureau de consultation

Le bureau de consultation a essentiellement été mandaté pour recueillir les avis de la population et pour formuler ses recommandations à la Commission de la capitale nationale. Il est composé de monsieur Robert Cournoyer, président, de madame Élisabeth Boulet-Clément et de monsieur Louis-Marie Bouchard.

Sociologue de formation, monsieur Cournoyer a dirigé le Conseil canadien de la recherche urbaine de 1972 à 1975 avant d'entreprendre une longue carrière dans la fonction publique québécoise, au terme de laquelle il fut sous-ministre adjoint au ministère des Affaires municipales puis au ministère de la Métropole. Madame Boulet-Clément, en tant qu'architecte et urbaniste, a œuvré pendant plus de 25 ans en pratique privée et possède une solide expérience dans la revitalisation urbaine, incluant l'aménagement en bordure de mer et de fleuve. Docteur en géographie et ex-professeur d'université, monsieur Bouchard fut notamment directeur régional de Québec à l'Office de la planification et du développement du Québec.

Leur présent rapport fait état des opinions recueillies puis, à la suite de l'analyse des avis et des préoccupations de la population, émet des recommandations sur le projet de mise en valeur du littoral du Saint-Laurent (voir l'annexe 1 : *Règles de procédure de la consultation publique*).

Le déroulement de la consultation

Une soirée d'information, première étape de la consultation, s'est tenue le jeudi 26 octobre 2000 au Musée de la Civilisation. Quelque 250 personnes ont assisté à cette séance où la CCNQ et le ministère des Transports ont d'abord exposé les enjeux d'aménagement et les orientations relatives au projet. Les participants ont ensuite disposé d'une période de questions pour que les deux promoteurs éclaircissent des éléments d'information. Les interventions ont permis de mieux cerner les orientations de la CCNQ, de connaître la position du MTQ face au réaménagement du boulevard Champlain, de préciser l'objectif de la consultation publique et de saisir la portée du projet de « redonner le fleuve aux Québécois ». Afin de satisfaire les attentes des intervenants et aussi pour répondre aux interrogations du bureau de consultation, le MTQ s'est engagé à produire, en complément du plan de présentation distribué lors de cette soirée d'information, un document concernant la circulation sur le boulevard Champlain et la desserte du port de Québec (voir l'annexe 2 : *Lettre adressée au MTQ par le bureau de consultation*).

Les personnes et groupes intéressés ont été invités à présenter leurs avis et recommandations en audiences publiques un mois plus tard, durant trois soirs consécutifs, les mardi 28, mercredi 29 et jeudi 30 novembre, toujours au Musée de la Civilisation. Vingt-cinq organismes et citoyens ont présenté oralement les préoccupations et opinions contenues dans leur mémoire écrit. Sept autres ont transmis un mémoire au bureau de consultation sans toutefois intervenir lors des séances (voir l'annexe 3 : *Programme des audiences et liste des intervenants*).

Les documents de référence

Ceux qui voulaient s'exprimer sur le projet de réaménagement du littoral Champlain avaient à leur disposition cinq documents présentant les enjeux et les contraintes de réaménagement, les orientations des promoteurs et les interventions proposées en vue de « redonner le fleuve aux Québécois ». Trois de ces documents ont été remis à tous les participants; ils avaient été préparés soit par la Commission de la capitale nationale, soit par le ministère des Transports. Par ailleurs, deux autres documents avaient été élaborés par des consultants mandatés par la CCNQ et ses partenaires; ces rapports étaient disponibles à titre de documents de référence, pour consultation seulement.

Les participants à la soirée d'information et ceux qui en ont fait la demande par la suite ont reçu le document de présentation du projet *Redonner le fleuve aux Québécois. Consultation publique - Automne 2000* produit par la Commission de la capitale nationale. Les textes cernent le contexte de réaménagement des berges du Saint-Laurent, décrivent l'aire d'étude, expliquent les enjeux d'aménagement et exposent les orientations de la CCNQ. De nombreuses photographies d'époque expriment clairement une volonté de s'inspirer de l'histoire et du génie du site. On rappelle en conclusion que le gouvernement du Québec désire intervenir en priorité dans le segment Champlain du littoral pour mener à terme, d'ici 2008, son projet d'envergure de « redonner le fleuve aux Québécois ».

Lors de la soirée d'information, le ministère des Transports a remis le plan de sa présentation *Boulevard Champlain* traitant de la participation du ministère au projet, du portrait technique du boulevard, des enjeux de son réaménagement et de la vision du MTQ à l'égard du projet. Le ministère y réitère son engagement au *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec* (avril 2000) en assurant l'accès au fleuve, l'intégration de la voie ferrée, le maintien de la sécurité des usagers et de la fluidité de la circulation routière. Un extrait du plan de transport décrit le boulevard Champlain comme une section du parcours cérémoniel d'accès à la capitale et comme le site d'une voie cyclable à l'intérieur de son emprise.

Par ailleurs, le document *Boulevard Champlain – Complément d'information*, distribué par le MTQ au cours des trois séances d'audiences publiques, traite en détail du port de Québec, des voies ferrées, des caractéristiques du boulevard Champlain, du camionnage, des scénarios de réaménagement du boulevard et des impacts environnementaux prévisibles.

L'un des deux rapports disponibles comme document de référence s'intitule *Plan directeur d'aménagement. Requalification du boulevard Champlain*. Il avait été déposé en mars 2000 par le Consortium Fleuve et Falaise regroupant les firmes Pluram et Côté Chabot Morel architectes, auxquelles étaient associés BPR, ingénieurs-conseils, André Simard et Associés, ingénieurs-conseils, François Légaré, ingénieur forestier, Louise Gratton, écologiste, et le Groupe TS. Les interventions proposées dans ce plan d'aménagement s'articulent autour de la création d'un parc linéaire bordant le fleuve et s'arrimant sur de grandes perpendiculaires qui permettent le contact avec l'eau.

La Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal avait réalisé le deuxième rapport: *Projet du littoral - La promenade Champlain. Énoncé d'une stratégie de mise oeuvre du projet de paysage* (septembre 2000). À partir d'un cadre conceptuel, la Chaire émet ses recommandations pour entreprendre le projet de mise en valeur du littoral Champlain. Considérant la portée du projet et le grand nombre d'intervenants, établir un mécanisme de consultation fait partie de la stratégie proposée par la Chaire.

Tous les ouvrages cités précédemment étaient disponibles pour consultation au centre de documentation de la CCNQ et sur son site Internet.

Le projet de *redonner le fleuve aux Québécois*

Avant de faire état des réactions des citoyens au projet de « redonner le fleuve aux Québécois », il est utile de décrire les caractéristiques du site et en particulier celles du boulevard Champlain. Il est aussi important de rappeler les enjeux soulevés par les promoteurs et les orientations qu'ils ont données au projet.

1.1 La description du site

Le littoral Champlain est une mince plaine entre le fleuve Saint-Laurent et le promontoire de Québec. L'exploitation de cette bande de terre s'est traduite au fil des ans par des activités industrielles, portuaires et récréatives, et elle a amené un empiètement graduel du site sur le fleuve. Au milieu des années 60, la construction du boulevard Champlain a profondément modifié le paysage du littoral.

1.1.1 Le fleuve Saint-Laurent

Le fleuve Saint-Laurent, cours d'eau dominant au Québec, est aussi l'un des plus importants de la planète. Du lac Ontario à l'île du Cap-Breton, il coule sur 2 000 kilomètres; son golfe majestueux atteint 300 kilomètres de largeur et 500 mètres de profondeur. Il constitue un riche habitat pour nombre d'espèces animales et végétales, il offre un potentiel considérable pour le transport maritime et pour des usages récréatifs, et près de la moitié des Québécois l'utilisent comme source d'approvisionnement en eau potable. Le Saint-Laurent est le point de repère géographique, la porte d'entrée historique et le principal axe économique du Québec et de sa capitale.

C'est dans la région de Québec, où s'ouvre l'estuaire du Saint-Laurent, qu'apparaissent les marées en eau douce ainsi que les premières traces d'eau saumâtre. En pleine zone de transition, le grand fleuve, propulsé par un courant puissant, prend aussi toute son ampleur en scindant l'agglomération de Québec en trois : la rive nord, la rive sud et l'île d'Orléans. Sa largeur est de 900 mètres à la hauteur des ponts de Québec et Pierre-Laporte et s'étend rapidement à plus de quinze kilomètres à la pointe nord-est de l'île d'Orléans.

Ici, l'hydrologie du couloir fluvial se caractérise surtout par la forte amplitude de ses marées qui varient de deux à six mètres. Celles-ci modifient les paysages littoraux en couvrant et découvrant successivement de larges battures, ainsi qu'en modifiant le niveau d'eau à l'embouchure des affluents. Les eaux du fleuve subissent à la fois les forces du courant vers l'aval et celles de la marée qui oscille; il en résulte un mouvement régulier de balancier. Ces conditions de perpétuel changement créent des contraintes à l'usage commercial et récréatif du fleuve, particulièrement aux manœuvres d'accostage des bateaux, à la navigation de plaisance et à la baignade.

La profondeur du fleuve atteint son maximum, environ 60 mètres, sous les ponts de Québec et Pierre-Laporte. Près des rives, le niveau d'eau est normalement insuffisant pour les navires de fort tonnage. Les secteurs les plus propices pour y établir un port en eau profonde sont l'estuaire de la rivière Saint-Charles, tant du côté de Beauport que de Québec, et la zone entre le bassin Louise et l'anse au Foulon. Quelques sites sont également adéquats du côté de Lévis.

Du point de vue environnemental, les rejets d'eaux usées séjournent plus longtemps dans cette portion du fleuve à l'intérieur de l'agglomération de Québec à cause du mouvement de balancier provoqué par les courants et les marées. La pollution de source domestique ou de nature chimique est un frein aux activités de contact physique avec l'eau. La piètre qualité de l'eau a d'ailleurs réduit considérablement la population de certaines espèces de poissons, notamment l'éperlan arc-en-ciel. Autrefois, la pêche était ici une activité économique et récréative très répandue.

1.1.2 *Le milieu physique et l'occupation du sol*

Le territoire touché par le projet s'étend sur une douzaine de kilomètres depuis les ponts de Québec et Pierre-Laporte, à l'ouest, jusqu'aux installations de la Société des traversiers à Place-Royale, du côté est. Il forme une mince bande riveraine, en grande partie gagnée sur le fleuve par du remplissage, coincée entre la rive nord du Saint-Laurent et la falaise du promontoire de Québec. Ce littoral étroit recoupe le territoire des villes de Québec, Sillery et, dans une moindre mesure, Sainte-Foy. Il se caractérise d'abord par le contraste entre une ouverture horizontale sur le monde maritime et l'isolement vertical créé par la paroi rocheuse. Les paysages naturels qu'on découvre en parcourant les anses remodelées sont d'une beauté exceptionnelle. Compte tenu des modifications apportées par l'homme, le couvert végétal original n'apparaît que dans la falaise, notamment à l'intérieur du boisé Irving, sur le plateau de Sainte-Foy, qui abrite un écosystème forestier remarquable dominé par un peuplement de pins blancs.

Le littoral Champlain est essentiellement occupé par des infrastructures de transport, par des installations portuaires ou de services maritimes, par quelques secteurs d'habitation et par des équipements de loisir en milieu riverain. Les repères les plus marquants du patrimoine bâti sont les églises Notre-Dame-de-la-Garde et Saint-Michel, la maison des Jésuites, le quartier Cap-Blanc, les vieilles résidences du chemin du Foulon, les ponts de Québec et Pierre-Laporte, les installations portuaires, ainsi que les quais Frontenac et Irving.

Le boulevard Champlain, la voie ferrée du Canadien national (CN) et leurs emprises respectives sont les infrastructures linéaires dominantes sur le littoral. Plus discret, le chemin du Foulon datant du début de la colonie suit le tracé des anses originales à l'intérieur des limites de Sillery. Ce chemin, coincé par endroits entre la falaise et le talus de la voie ferrée du CN, s'apparente à un rang de village où se côtoient le bâti traditionnel et les résidences contemporaines. D'ouest en est, les côtes Ross, du Verger, Gignac, de l'Église et Gilmour relient le chemin du Foulon et le boulevard Champlain au sommet de la falaise. En poursuivant vers l'est, une voie ferrée transversale passant dans un tunnel sous le promontoire de Québec vient desservir le port à l'anse au Foulon. Puis au quartier Cap-Blanc, où la densité d'occupation du sol augmente subitement à l'approche de Place-Royale, la rue Champlain bordée d'anciennes habitations urbaines mitoyennes se sépare temporairement du boulevard pour se coller au pied de la falaise.

Au centre de la zone d'étude, la Pointe-à-Puiseaux se caractérise par l'incohérence de son occupation du sol. Le chemin du Foulon vient y mourir au pied de la côte de l'Église à travers les bâtiments du garage municipal de la Ville de Sillery, un tunnel permet le passage de la voie ferrée sous le boulevard, des terrains vacants en bordure du fleuve offrent un potentiel de mise en valeur considérable et le quai Frontenac nouvellement réaménagé est difficilement accessible.

Les installations portuaires de l'anse au Foulon s'articulent, notamment, autour d'entrepôts, de voies ferrées, de cours de triage et de bureaux administratifs. Le port chevauche les limites de Québec et Sillery et occupe 20 % de toute la berge. Immédiatement à l'ouest, la marina de Sillery (Yacht-Club de Québec) est un équipement privé à des fins de loisir qui, outre ses quais flottants, requiert beaucoup d'espace en rive pour l'entreposage des bateaux. Deux petites plages, résidus de l'ancienne plage du Foulon, se trouvent sur les terrains loués par le Yacht-Club de Québec. Du côté est du port, le parc Notre-Dame-de-la-Garde et la halte routière Champlain forment le principal espace public récréatif en contact avec les eaux du fleuve. Enfin, les quais, les aires d'entreposage et les bâtiments administratifs de la Garde côtière canadienne occupent l'extrémité est de la berge.

1.1.3 Le contexte historique

Ce qu'on désigne aujourd'hui comme le littoral du corridor Champlain fut successivement un lieu de traite et d'échanges, un site d'habitation permanent, un vaste chantier maritime et de transbordement du bois, un lieu de villégiature, une zone industrielle et pétrolière, puis l'assise du boulevard Champlain. Le récent retrait des immenses réservoirs de pétrole, dernier changement majeur à y survenir, fut l'élément catalyseur du projet de « redonner le fleuve aux Québécois ».

Bien avant la fondation de Québec, la rive du fleuve a été témoin d'activités humaines, principalement la pêche et les échanges entre nations amérindiennes. Un inventaire des sites datant de l'époque précolombienne confirme l'occupation des lieux par des groupes qui s'y installaient temporairement pour troquer, d'abord avec d'autres peuplades indigènes puis avec les colons français.

La fondation de Québec et l'occupation graduelle des berges du Saint-Laurent ont contribué à modifier le paysage riverain, notamment par l'implantation des premières habitations érigées le long de ce qui allait devenir le chemin du Foulon.

Du début du 19^e siècle jusque vers 1880, la rive du fleuve a été le théâtre d'un des plus grands chantiers navals d'Amérique. Le pin blanc qui poussait alors en abondance tout le long du Saint-Laurent a été intensivement abattu et dravé jusqu'à Québec pour être soit acheminé par bateau vers l'Angleterre, soit utilisé localement pour la construction navale. Les anses entre l'actuel quai Irving et le quartier Cap-Blanc étaient alors couvertes d'épis et de quais permettant l'accostage, le chargement et la construction des navires.

De la décennie 1920 jusqu'à la fin des années 60, le littoral, en particulier celui de Sillery, est devenu un des lieux privilégiés de villégiature de la grande région de Québec. On s'y rendait massivement les fins de semaine pour jouir des plages créées par l'ensablement en amont de nombreux épis construits dans les anses.

La position stratégique de Québec, les caractéristiques du fleuve, la présence du chemin de fer et aussi celle du pont enjambant le Saint-Laurent ont permis le renforcement de l'activité industrielle de Québec, faisant de son port un moteur économique d'envergure nationale. Cette période de développement industrialo-portuaire a vu l'aménagement de la gare maritime Champlain à l'anse au Foulon. Avec le déclenchement de la guerre, la construction de nombreux réservoirs de pétrole accessibles par bateau ainsi que l'érection de postes de pompage et de transbordement ont altéré le paysage riverain et la qualité de vie des résidents.

Au milieu des années 60, la construction du boulevard Champlain a profondément modifié le paysage de notre aire d'étude. Autrefois accessible uniquement à partir des côtes reliant la berge au sommet de la falaise et par le chemin du Foulon, la rive du fleuve a été entièrement refaçonée pour accueillir un boulevard dont le profil s'apparente plutôt à celui d'une autoroute.

1.2 Le boulevard Champlain

Le boulevard Champlain, achevé au début des années 70, est l'axe stratégique d'accès par le littoral au port de Québec, au Vieux-Québec et à la colline Parlementaire. En moyenne, 20 000 véhicules par jour circulent sur cette artère transportant, notamment, des travailleurs de l'ouest et du sud de l'agglomération vers le centre-ville. Ce nombre inclut entre 500 et 700 véhicules commerciaux.

1.2.1 La géométrie du boulevard

Totalisant 11,6 kilomètres entre les ponts et Place-Royale, le boulevard Champlain est une route régionale à quatre voies, soit deux voies de roulement dans chacune des directions. Ses principales caractéristiques nous permettent de le subdiviser en trois sections : 1- des ponts jusqu'à la côte de l'Église; 2- de la côte de l'Église aux limites de la ville de Québec (environ au centre des propriétés de l'Administration portuaire de Québec à l'anse au Foulon); et 3- des limites de la ville de Québec jusqu'à Place-Royale. Le MTQ gère les deux premiers tronçons tandis que la Ville de Québec administre le troisième.

La première section s'apparente nettement à une autoroute où les courbes sont peu prononcées, où le terre-plein et l'accotement extérieur sont larges (respectivement 4,7 et 3,5 mètres) et où le système d'éclairage se situe au centre des voies. On compte cinq intersections, toutes du côté de la falaise, avec le chemin du Foulon (deux intersections), la côte du Verger, la côte Gignac et la côte de l'Église. La vitesse maximale permise est de 80 km/h dans les limites de Sainte-Foy et de 70 km/h dans celles de Sillery. En réalité, la vitesse pratiquée est d'environ 20 km/h de plus que la vitesse affichée.

Le second tronçon conserve certains attributs d'une autoroute mais se faufile beaucoup plus à l'étroit entre le fleuve et la falaise. Les courbes y sont plus prononcées, la largeur du terre-plein s'amenuise en certains endroits jusqu'à 1,8 mètre et celle de l'accotement varie de 0,6 à 1,2 mètre. Cette zone de transition voit l'éclairage central se déplacer en bordure de la chaussée et voit l'apparition d'un trottoir du côté du fleuve. Le boulevard passe sur un viaduc au-dessus de la voie ferrée du CN. La jonction entre la côte Gilmour et l'entrée de la gare maritime Champlain constitue la principale intersection de ce deuxième tronçon et même le nœud majeur de circulation sur l'ensemble du boulevard. Entièrement sur le territoire de Sillery, cette section affiche 70 km/h comme limite de vitesse.

La troisième section, comprise à l'intérieur des limites municipales de Québec, entre le quartier Cap-Blanc et Place-Royale, prend plutôt la forme d'un boulevard urbain. La sinuosité du tracé, la largeur restreinte des voies, l'absence de terre-plein et d'accotement, le stationnement en bordure de la voie du côté nord, le type d'éclairage, la signalisation, les plantations, la proximité du cadre bâti et d'un parc fort populaire lui donnent ce caractère de boulevard urbain. La vitesse maximale autorisée est de 50 km/h.

1.2.2 Les caractéristiques de la circulation

Des relevés de circulation ont été effectués en octobre 2000 entre les ponts et la côte Gilmour. Sur la base de comptages précédents et en intégrant les données recueillies lors de ce récent relevé, on peut estimer le débit journalier moyen annuel (DJMA), le débit journalier moyen d'été (DJME) et le débit journalier moyen d'hiver (DJMH) à trois endroits stratégiques du boulevard Champlain : à l'est des ponts, entre la côte Gignac et la côte de l'Église, puis à l'est de la côte Gilmour. Les résultats apparaissent au tableau suivant :

Estimation des débits journaliers sur le boulevard Champlain

Site du relevé	DJMA (véhicules/jour)	DJME (véhicules/jour)	DJMH (véhicules/jour)
À l'est des ponts	20 000	21 600	18 000
Côte Gignac / côte de l'Église	21 000	22 500	18 500
À l'est de la côte Gilmour	15 000	16 000	12 000

Source : Ministère des Transports du Québec (2000). *Boulevard Champlain. Complément d'information.*

À titre de comparaison, ces débits s'apparentent à ceux observés en 1996 sur le boulevard Sainte-Anne, à l'est de l'agglomération de Québec.

Sur le boulevard Champlain, les périodes de pointe journalières se produisent en semaine entre 7 h et 9 h le matin, et en fin de journée entre 16 h et 18 h. On circule surtout vers l'est le matin et, à l'inverse, la direction ouest est la plus achalandée en soirée. Ces données indiquent que l'une des fonctions principales du boulevard Champlain est de servir de voie de transit aux travailleurs.

Globalement, le boulevard Champlain est sécuritaire pour les usagers actuels : les accidents sont peu nombreux et la gravité de ces accidents est généralement faible. Sur les tronçons à l'intérieur des limites de Sainte-Foy et Sillery, le MTQ a enregistré, entre le 1er septembre 1997 et le 31 décembre 1999, 91 accidents dont la grande majorité (89 %) ont été des collisions avec dommage matériel seulement. Les trois secteurs où l'on dénombre le plus de sorties de route et de collisions sont la longue courbe qui descend sous les ponts, le parcours entre la côte de l'Église et la côte Gilmour et l'intersection de la côte Gilmour.

Le pourcentage de véhicules commerciaux se situe à 3,3 % du DJMA, soit entre 500 et 700 camions par jour. Sur les autoroutes urbaines de la région de Québec, cette valeur oscille autour de 4 % du DJMA. Mentionnons qu'il n'existe aucune restriction à l'égard du camionnage sur le boulevard Champlain.

Les enquêtes réalisées pour la production du *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale* donnent quelques indications sur l'origine et la destination des camions :

- la majorité des camions chargés de céréales provenant du terminal Bungee (secteur de l'estuaire du port de Québec) empruntent le boulevard Champlain;

- plus de la moitié des camions en charge qui circulent dans le secteur de l'anse au Foulon transportent du sel de déglacage. Environ les trois-quarts de ces mouvements sont en direction ouest sur le boulevard Champlain et le quart d'entre eux se font donc en direction est via Place-Royale;
- les engrais, surtout transportés au printemps vers la rive sud, sont la deuxième marchandise en importance dans le camionnage provenant de l'anse au Foulon.

1.2.3 Des contraintes et des hypothèses de réaménagement

Les principales contraintes au réaménagement du boulevard Champlain sont l'espace restreint en certains endroits entre le fleuve et la falaise, la nécessité d'acquérir des terrains, les coûts de construction, le maintien de la fluidité de la circulation et de la sécurité des usagers, ainsi que la réduction de la pollution sonore.

Étant donné la proximité de la falaise, le MTQ considère que sur trois différents tronçons la chaussée ne peut être déplacée : 1- sous les ponts et vers l'est sur une longueur de 450 mètres; 2- à l'ouest de l'intersection donnant accès au chemin du Foulon et au quai Irving, sur une distance de 500 mètres; et 3- sur toute la portion du boulevard située à l'est du viaduc au-dessus de la voie ferrée.

Les coûts de construction des sections à réaménager sont estimés sommairement à quatre millions de dollars du kilomètre. Ne sont pas inclus dans l'évaluation des coûts les acquisitions de terrains (advenant un débordement de l'emprise actuelle), les aménagements paysagers, une promenade, les équipements ou mobiliers urbains spéciaux ainsi que les honoraires professionnels.

Si on diminuait le nombre de voies de circulation, la perte de capacité du boulevard serait considérable et se traduirait par des refoulements. Selon toute probabilité, les automobilistes prendraient une autre route pour tenter de minimiser leur temps de parcours, venant ainsi ajouter à la congestion sur les autres axes du réseau routier. En dehors des heures de pointe, la capacité resterait cependant suffisante pour répondre à la demande. Par ailleurs, il faut aussi tenir compte du fait que la mise en valeur du littoral devrait générer une augmentation des débits de circulation et accroître les sources de conflit avec d'autres usagers tels que cyclistes, patineurs et piétons.

Selon une évaluation du climat sonore par le MTQ, le déplacement de la chaussée aurait dans l'ensemble peu d'impact pour les résidences existantes. L'augmentation du bruit pourrait toutefois affecter les résidents des maisons localisées au pied de la côte du Verger. Aussi, entre les côtes Gignac et de l'Église, le déplacement du boulevard vers la falaise entraînerait un impact prévisible sur le climat sonore des habitations qui seraient désormais situées à proximité du nouveau tracé. Des mesures d'atténuation seraient alors nécessaires.

1.3 Les enjeux soulevés par les promoteurs du projet

Le projet de requalification du boulevard Champlain pour « redonner le fleuve aux Québécois » permet d'envisager une véritable mise en valeur intégrée du littoral, mais soulève également plusieurs enjeux de nature socio-économique, politique ou environnementale. Les enjeux suivants ont été reconnus dans les documents produits par la Commission de la capitale nationale et par le ministère des Transports. Il faudrait en tenir compte avant même d'entreprendre l'esquisse de réaménagement du littoral Champlain.

L'usage à des fins publiques ou privées des terrains mis en réserve

Les terrains libérés par les compagnies pétrolières doivent-ils être acquis pour le développement résidentiel ou être affectés à des fins publiques ? Le gouvernement a choisi la seconde option pour empêcher le développement immobilier qui aurait pour effet d'exclure l'accès public aux berges.

Le boulevard Champlain: autoroute ou boulevard urbain

Le boulevard Champlain est l'axe stratégique d'accès par le littoral du fleuve Saint-Laurent au port de Québec, au Vieux-Québec et à la colline Parlementaire. Son aménagement doit permettre d'intégrer paysage et économie, doit préserver une desserte portuaire efficace et doit faciliter l'accès public aux berges et à l'eau.

La multiplication des accès au fleuve commande une réflexion sur la morphologie de cette importante artère routière de façon à conjuguer efficacité et sécurité. La géométrie du boulevard conditionne la vitesse et détermine le niveau de sécurité: il faut choisir celle qui permet une bonne fluidité sans vitesses excessives.

La desserte du port de Québec: un impératif économique

Le port de Québec est le deuxième en importance au Québec et un actif économique majeur pour la région. Sa desserte routière et ferroviaire doit demeurer efficace. Si le tracé et le gabarit du boulevard Champlain devaient l'apparenter davantage au boulevard urbain qu'à l'autoroute, avec une gestion de la circulation garantissant la sécurité des piétons, des cyclistes et des autres utilisateurs, la capacité portante ainsi que la fluidité devraient quand même répondre adéquatement aux exigences d'une route d'accès au port de Québec. Il importe de trouver l'équilibre entre les usages portuaires, publics et touristiques.

La préservation du paysage naturel et la restauration des berges

La protection du couvert forestier de la falaise ne doit souffrir d'aucun compromis. Les végétaux participent à la valeur paysagère de la paroi et contribuent à contenir l'érosion en stabilisant les sols. Par ailleurs, le paysage du littoral devrait accorder une importance accrue à l'implantation d'un couvert végétal sur les berges. La stabilisation des berges peut se faire efficacement par l'utilisation de végétaux intégrés à l'enrochement artificiel.

L'intégrité du patrimoine bâti et le respect de l'histoire

L'appréciation d'un paysage occupé par l'homme devrait permettre d'évoquer l'histoire du lieu et de commémorer les événements significatifs. Ne serait-il pas intéressant de rappeler l'ancienne ligne de rivage, l'occupation amérindienne, les habitations précoces, le passé maritime et industriel et les voies de communication, le tout dans une mise en scène cohérente qui facilite l'interprétation des lieux ?

Le parcours d'honneur de la capitale nationale: vitrine de notre «savoir-faire la ville»

On identifie le boulevard Champlain comme un tronçon important du parcours cérémoniel de Québec. Son aménagement devrait témoigner de nos héritages naturel et culturel et de notre «savoir-faire la ville» pour illustrer la qualité de vie urbaine dont bénéficie la population de Québec.

La décontamination des sols

Il faudra déterminer le niveau de pollution des terrains récupérés du domaine industriel et choisir les méthodes appropriées pour leur assainissement avant de les aménager et les rendre accessibles à la population à des fins publiques.

1.4 Les orientations de la Commission de la capitale nationale du Québec

Les orientations soumises par la CCNQ s'inscrivent dans la continuité et font référence essentiellement aux actes déjà posés pour recréer la même symbiose qui a longtemps lié les Québécois à leur fleuve. La Commission cherche à s'inspirer de l'histoire et du génie du site, à prendre appui sur les efforts de planification antérieurs et à prendre en compte des pistes d'aménagement proposées dans le passé.

S'inspirer de l'histoire et du génie du site

Tout projet-paysage ou projet urbain trouve son sens dans les acquis de l'histoire. Pour y parvenir dans sa proposition de requalification du corridor Champlain et du front fluvial de la capitale, la CCNQ veut intégrer à sa vision le rappel des événements qui ont façonné ce lieu; elle doit en retenir l'essentiel pour donner un sens à ses interventions.

Prendre appui sur les efforts de planification antérieurs

Pour susciter l'adhésion générale, la CCNQ estime que le projet de mise en valeur du littoral devra tenir compte d'un certain nombre de critères d'aménagement que l'on retrouve habituellement dans les documents gouvernementaux et municipaux de planification. Il devra aussi répondre aux attentes de la population et des groupes d'intervenants du milieu. Il intégrera harmonieusement les projets d'aménagement en cours dans un concept d'ensemble.

Toutes les prescriptions du gouvernement ont un dénominateur commun : le développement urbain durable. Les principales orientations provenant du milieu municipal se retrouvent dans le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec, le plan directeur de la Ville de Québec, le plan directeur d'aménagement des berges de la Ville de Sillery et le plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Foy. Aussi, la population a exprimé ses désirs concernant l'accès au fleuve lors d'un sondage conduit en 1999 par la Zone d'intervention prioritaire (ZIP) de Québec / Chaudières-Appalaches: les activités privilégiées sont le vélo, la baignade et la promenade à pied.

Prendre en compte les pistes d'aménagement proposées dans le passé

S'inspirant des règles de l'art qui président à l'aménagement de tels milieux fragiles, la vision d'avenir pour la mise en valeur du littoral et les stratégies pour la réaliser doivent s'inscrire dans la démarche entreprise depuis quelques années par la CCNQ, par ses partenaires et par nombre d'organismes qui contribuent à améliorer la qualité de vie des citoyens dans la capitale nationale.

Les préoccupations et les opinions des organismes et des citoyens

Au cours de la consultation publique et de la présentation des mémoires, de nouveaux enjeux se sont ajoutés à ceux établis au départ par la Commission de la capitale nationale et par le ministère des Transports. Chaque mémoire a été analysé à l'aide d'une grille afin d'en dégager le point de vue, lorsqu'il y en avait un, concernant chacun des enjeux soulevés. Toutes les idées maîtresses ont été rapportées et celle qui, aux yeux du bureau de consultation, se rapproche le plus d'un consensus exprimé par les organismes et les citoyens apparaît au terme de chaque point traité (voir l'annexe 4: *Grille d'analyse des mémoires*).

2.1 Pour une vision globale d'aménagement du littoral

Il nous paraît essentiel que ce projet s'inscrive dans un tout cohérent s'appuyant sur une vision d'ensemble partagée par les utilisateurs et les administrations publiques intéressés des deux rives d'un pont à l'autre. Le développement urbain durable dont le document fait la promotion ne laisse pas place au gaspillage, à l'incohérence, aux visions courtes et fragmentées.

Comité des citoyens du Vieux-Québec
et Comité des citoyens de Notre-Dame-des-Victoires / Vieux-Port.

Les dix mémoires qui ont soulevé cette question sont unanimes: il faut aborder l'aménagement du littoral du Saint-Laurent avec une vision globale pour l'ensemble de l'agglomération de Québec. Les limites du territoire, lorsqu'elles sont précisées, varient d'un mémoire à l'autre. Pour le moins, on suggère de couvrir la zone, incluant la rive sud, comprise entre les ponts de Québec et celui de l'île d'Orléans. Mais la plupart des propositions englobent aussi l'île d'Orléans et on se rend même jusqu'au cap Tourmente et à Beaumont.

L'aménagement du segment Champlain ne doit donc pas être perçu comme l'unique réponse à toutes les attentes de la population concernant l'accès public au fleuve. Pour assurer une mise en valeur cohérente à l'échelle de l'agglomération de Québec, il faudrait doter la région d'un plan d'aménagement intégré de son littoral.

2.2 La vocation publique ou privée du littoral

La reconquête du fleuve passe par la reconnaissance d'une vocation publique et récréative des berges du Saint-Laurent.

Ville de Québec

Les avis exprimés nous amènent à faire une distinction entre la berge proprement dite et le littoral, qui inclut toute la bande riveraine et même la falaise. Tous conviennent que la berge, c'est-à-dire l'espace restreint où on peut entrer en contact avec l'eau, doit appartenir au domaine public tout en respectant les usages portuaires et nautiques actuels. Quant au littoral, il n'est pas exclu, pour que les coûts d'aménagement soient partagés et pour que les lieux soient habités et sécuritaires, que certains espaces soient utilisés à des fins privées.

Si l'on veut « redonner le fleuve aux Québécois », la berge doit être publique et accessible pour l'ensemble de la population. Cet accès public au fleuve devra nécessairement primer sur une affectation privée des espaces récupérés par le gouvernement pour réaménager le littoral.

2.3 Un paysage à mettre en valeur

Le paysage est à la fois le résultat et la reconnaissance des occupations successives du territoire. Le territoire que l'on observe aujourd'hui allie un ensemble des éléments environnementaux aux multiples actions de l'homme. Dans ce processus continu, le territoire en constitue la matière première; il devient paysage lorsque des individus et des collectivités lui accordent une valeur paysagère.

Conseil du paysage québécois

2.3.1 Le patrimoine naturel

Les mots « primordial », « urgent » et « prioritaire » ont été souvent utilisés dans les mémoires lorsqu'il était question de protection du paysage naturel. Tous conviennent que le littoral doit avant tout être aménagé en fonction du fleuve et de la falaise.

Il est proposé de maintenir les ouvertures visuelles sur le fleuve et de restaurer les berges en respectant le caractère maritime des lieux, sans altérer ce paysage grandiose par des artifices ou par des aménagements paysagers démesurés. Selon plusieurs, le remblai de la voie ferrée du CN obstrue la vue sur le Saint-Laurent.

En ce qui concerne la falaise, on a recommandé à maintes reprises de protéger et de consolider son couvert forestier ainsi que de mettre en valeur les belvédères naturels du promontoire. Le boisé Irving est le seul site identifié dont on a fait mention; la sauvegarde de ce plateau coiffé de pins blancs matures est fortement conseillée.

La bordure fluviale et la falaise sont deux composantes naturelles sensibles qui attribuent une valeur paysagère exceptionnelle au segment Champlain. Un champ visuel ouvert sur le fleuve et la protection de la falaise doivent figurer parmi les fondements du projet d'aménagement du littoral. La transformation du boulevard Champlain en promenade urbaine et la modification de son tracé permettraient qu'il s'intègre mieux au paysage, tout en demeurant une route de découverte du fleuve Saint-Laurent et de la falaise de Québec.

2.3.2 Le patrimoine bâti

On accorde également une grande importance au respect de l'histoire et à la protection du patrimoine bâti. À la lecture des mémoires, on distingue les bâtiments anciens et la fonction portuaire historique comme deux différents aspects du patrimoine à valoriser.

La maison des Jésuites, les églises Notre-Dame-de-la-Garde et Saint-Michel, le quartier Cap-Blanc, le chemin du Foulon, les ponts de Québec et Pierre-Laporte, ainsi que les quais Irving et Frontenac ont tous été désignés comme éléments du paysage bâti qu'il convient de protéger. On propose des interventions pour mettre en valeur l'important patrimoine urbain de Cap-Blanc et son église Notre-Dame-de-la-Garde et pour dégager la maison des Jésuites cachée derrière le remblai du CN. Un mémoire mentionne l'intérêt de préserver les arches des viaducs comme éléments du patrimoine ferroviaire, advenant le démantèlement de la voie ferrée.

Le paysage du littoral doit nécessairement faire valoir les repères historiques qui persistent et traduire les nouvelles valeurs sociétales, mais doit aussi refléter la vitalité économique de Québec. Les installations portuaires de l'anse au Foulon s'inscrivent dans l'histoire tout en constituant un actif de l'économie régionale.

2.3.3 Le parcours cérémoniel

La notion de parcours cérémoniel n'a pas soulevé d'objection majeure au cours de la consultation. Il est toutefois apparu qu'il s'agit là d'un enjeu nettement plus important pour la Commission de la capitale nationale et pour le ministère des Transports que pour les organismes et les citoyens; peu de mémoires ont traité du parcours d'honneur comme un enjeu. Les intervenants ont surtout mentionné leur intérêt à ce que le littoral Champlain soit d'abord utilisé par la population dans le respect du milieu naturel.

Le parcours cérémoniel a soulevé certaines préoccupations concernant la sécurité et l'impact visuel. Il est proposé d'utiliser la côte Gilmour toute l'année, autant dans une perspective de sécurité protocolaire que de gestion régionale de la circulation. Il est suggéré de dissimuler derrière un rideau végétal les bers entreposés sur le terrain de la marina et de prendre des mesures pour améliorer l'aspect des arrière-cours qui longent le boulevard. On a aussi mentionné que des tronçons du chemin du Foulon pourraient faire partie du parcours d'honneur.

Le passage du parcours cérémoniel sur le boulevard Champlain doit être perçu comme l'occasion de présenter à notre population, et au monde entier, une ville bien intégrée à son environnement naturel et bâti, voire un modèle de développement urbain durable. La possibilité d'utiliser la côte Gilmour durant l'hiver mérite d'être envisagée avant que le tracé du parcours d'honneur soit définitivement arrêté jusqu'à la colline Parlementaire.

2.4 Le port à l'anse au Foulon : développement ou consolidation ?

Le secteur de l'anse au Foulon joue un rôle de port régional grâce à ses caractéristiques techniques et maritimes adaptées à ce segment de marché et surtout grâce à une excellente desserte routière et ferroviaire.

Administration portuaire de Québec

2.4.1 La réserve foncière à l'anse Brown

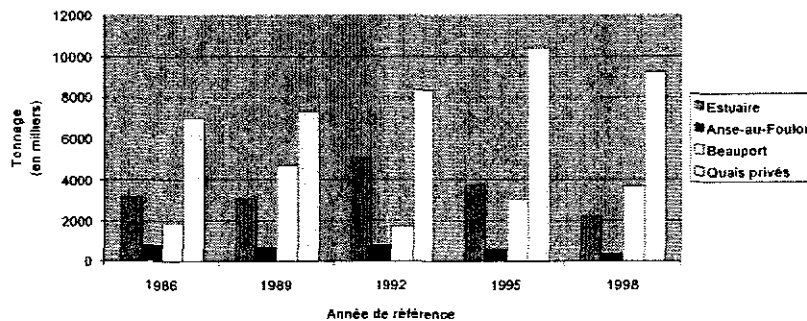
L'utilisation de l'anse Brown constitue un enjeu délicat du réaménagement des berges. La présentation du projet, les mémoires déposés et les interventions orales en audience publique indiquent clairement un conflit d'usages potentiel sur ce terrain vacant appartenant à l'Administration portuaire de Québec (APQ).

L'APQ identifie l'anse Brown comme réserve foncière à l'intérieur de son périmètre d'expansion à l'anse au Foulon, en prévision d'une augmentation des volumes transbordés et de nouveaux marchés. On prévoit aussi le retour du cabotage et l'utilisation de la technique du « roll on – roll off » (embarquement de remorques ou de wagons sur un navire). L'APQ est appuyée dans sa position par des intervenants du domaine économique incluant les utilisateurs du port de Québec.

D'autres projets sont envisagés sur ce site convoité, devant le quartier Cap-Blanc et l'église Notre-Dame-de-la-Garde. L'on souhaite que l'anse Brown devienne le prolongement du parc Notre-Dame-de-la-Garde, qui lui est contigu et qui est utilisé à pleine capacité à certaines périodes de l'été. On y propose l'installation d'un centre d'interprétation mettant en valeur le travail et la vie des gens du Cap-Blanc : la pêche, la construction navale et les activités portuaires. Il a par ailleurs été suggéré d'aménager sur le site une halte routière de courte durée pour les véhicules récréatifs.

Il faut se demander au départ si l'activité du port de Québec justifie le maintien d'une réserve foncière à l'anse Brown. Les besoins d'un port demandent aussi qu'on évalue la bathymétrie du secteur. Le bureau de consultation a donc analysé le *Plan d'utilisation des sols* de l'APQ et étudié la carte marine du port de Québec produite par Pêches et Océans Canada. Le port de Québec ne démontre pas qu'il manque d'espace, d'autant plus que les tonnages transbordés sont stagnants ou même en déclin (voir la figure ci-dessous). Par ailleurs, la faible profondeur d'eau dans l'anse Brown et sa proximité du quartier Cap-Blanc méritent que l'on évalue plus rigoureusement d'autres sites en prévision d'un éventuel développement portuaire. Un mémoire se questionne à savoir si la Garde côtière canadienne n'occupe pas un site approprié pour les projets d'expansion du port de Québec.

Évolution des tonnages transbordés par secteur portuaire



Source : Administration portuaire de Québec (2000). *Plan d'utilisation des sols*.

Les mémoires transmis, les interventions en audience publique et les documents étudiés par le bureau de consultation indiquent que l'Administration portuaire de Québec, à titre de bon citoyen corporatif, devrait contribuer au projet de « redonner le fleuve aux Québécois » en favorisant l'aménagement de l'anse Brown à des fins publiques.

2.4.2 La desserte ferroviaire et routière

À l'anse au Foulon, le port de Québec bénéficie d'une excellente desserte ferroviaire. Le secteur est relié par deux chemins de fer qui accèdent au site par leur propre corridor. La voie ferrée du Canadien national (CN) descend graduellement la falaise depuis la gare de Sainte-Foy pour atteindre le littoral tandis que celle de la compagnie Chemin de fer Québec et Gatineau emprunte un tunnel sous le promontoire. Par ailleurs, dans sa configuration actuelle, il apparaît que le boulevard Champlain répond très bien au transport par camion des marchandises qui transitent par le port.

Le maintien d'une desserte ferroviaire efficace à l'anse au Foulon fait l'unanimité parmi les intervenants. Plusieurs préconisent quand même le démantèlement de la voie du CN, arguant que son importance marginale sur le plan économique ne justifie plus les contraintes qu'elle engendre. Seulement deux mémoires considèrent qu'il est essentiel de préserver cette voie ferrée, soit pour assurer une saine compétition dans le desserte ferroviaire, soit en prévision d'un éventuel service de transport en commun. Mais les principaux intéressés, l'APQ et les utilisateurs du port, ne s'objectent pas à une rationalisation des voies ferrées qui s'inscrirait à l'intérieur d'un plan global de réorganisation du transport ferroviaire.

L'information recueillie a démontré que l'enjeu concernant une desserte ferroviaire de l'anse au Foulon à la fois rationnelle et efficace est fort important. Par ailleurs, il apparaît que le maintien de la voie ferrée du CN est une contrainte sérieuse au réaménagement du littoral Champlain. Le démantèlement de cette antenne ferroviaire est donc souhaitable pour l'ensemble du projet. Toutefois, à moins que le Canadien national ne procède lui-même à l'abandon de sa voie ferrée, il faudra examiner les possibilités de restructurer le réseau ferroviaire et s'assurer de maintenir une desserte efficace au port avant de procéder à toute modification de la situation actuelle.

Quant au camionnage, mise à part une intervention radicale qui suggérerait de l'interdire sur le boulevard Champlain, tous conviennent que les installations portuaires de l'anse au Foulon doivent demeurer accessibles par une route efficace. Pour les entreprises localisées au port, une bonne fluidité du trafic est synonyme de position compétitive.

Le tracé et le gabarit du boulevard Champlain réaménagé devront nécessairement combiner le maintien d'une desserte efficace aux installations portuaires de l'anse au Foulon et la création d'accès publics sécuritaires au fleuve Saint-Laurent.

2.5 Un « boulevard » Champlain à requalifier

Le Plan de transport réitère l'importance stratégique du boulevard comme accès à la Colline du parlement et au Port. Il désigne également le boulevard Champlain comme partie du parcours cérémoniel d'accès à la capitale et comme site d'une éventuelle voie cyclable dans l'emprise du boulevard.

Ministère des Transports du Québec

Le boulevard Champlain est le pivot du projet de « redonner le fleuve aux Québécois » dans cette portion du littoral. Il occupe l'aire d'étude dans toute sa longueur et sa large emprise consacre une rupture totale entre les berges et la falaise. Cette artère constitue une voie d'accès majeure pour rejoindre la zone portuaire, la colline Parlementaire et le Vieux-Québec. Par ailleurs, le tracé actuel du boulevard et son caractère autoroutier encouragent des pointes de vitesse qui mettent en péril la sécurité des automobilistes, ainsi que celle des cyclistes, patineurs et piétons s'aventurant au bord du fleuve. Un équilibre s'impose, des compromis sont nécessaires.

2.5.1 Le tracé de l'artère

La configuration du boulevard Champlain est un enjeu fondamental pour le succès du projet et la modification de son tracé est à la base du réaménagement. Les tronçons du boulevard à l'ouest de l'anse au Foulon sont ceux qui s'apparentent le plus à une autoroute. Leur géométrie doit plutôt tendre vers celle d'une artère urbaine invitante et sécuritaire pour la population. D'ailleurs, une modification du tracé contribuerait de manière significative au réaménagement du littoral. Les terrains mis en réserve par la Commission de la capitale nationale à l'intérieur des limites municipales de Sillery devraient permettre de modifier le tracé du boulevard sans se restreindre aux limites de l'emprise actuelle.

Les intervenants qui se sont prononcés en faveur d'une modification de la géométrie du boulevard cherchent essentiellement à transformer cet équipement de voirie en un lieu qui serait aménagé pour tous les types d'utilisateurs. On propose de briser le caractère rectiligne de l'artère pour réduire la vitesse des véhicules, pour créer des accès sécuritaires à la berge et, dans un sens général, pour mieux intégrer le boulevard au paysage du littoral Champlain. Cette requalification ne devrait pas avoir pour effet d'altérer la qualité des points de vue sur le fleuve et sur la falaise ni de détériorer le climat sonore des zones résidentielles.

D'autres rappellent l'importance de maintenir un flux de circulation acceptable. Concernant le camionnage, il a été mentionné qu'une réduction de la vitesse maximale est moins contraignante qu'une géométrie mal adaptée aux mouvements des véhicules lourds. La réduction de la largeur de la chaussée et l'aménagement de carrefours giratoires causeraient des difficultés aux utilisateurs du port. Par ailleurs, on a évoqué la possibilité de permettre le stationnement en bordure de la route.

Enfin, il avait été longuement question du nombre de voies de circulation lors de la soirée d'information. Un seul mémoire propose clairement que ce boulevard surdimensionné soit réduit à deux voies de circulation (une dans chaque direction), sans toutefois réduire l'accessibilité au port de Québec.

Deux mémoires ont fait mention du transport en commun. Le réaménagement du boulevard Champlain devrait prévoir l'utilisation d'un mode de transport collectif moderne combiné à des aires de stationnement incitatives sur la rive sud et à Sainte-Foy.

La requalification du boulevard Champlain devra viser une meilleure intégration de la route dans le paysage sans nuire au champ visuel des utilisateurs et des résidents sur le fleuve et sur la falaise. Elle devra aussi concilier une bonne fluidité de la circulation et une sécurité accrue pour les usagers. C'est le concept de « promenade » qui semble convenir le mieux au réaménagement souhaité. Comme le mentionne le ministère des Transports, le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) définit la « promenade » comme *un traitement de la voirie réalisé en fonction d'enjeux urbains se situant à différentes échelles, mettant en évidence le rôle fédérateur de l'espace public et de la voie dans la composition urbaine. Une promenade fait appel à une conception de voirie plus intégrée à la ville tout en supportant son développement.* Le MTQ convient d'ailleurs que la notion de « promenade » pourrait s'appliquer au boulevard Champlain.

La création d'une promenade urbaine à quatre voies apparaît donc comme le meilleur compromis pour répondre à l'ensemble des besoins exprimés. Toutefois, au-delà du concept de promenade, certaines prescriptions s'imposent pour obtenir l'équilibre recherché. Mentionnons notamment :

- une réduction de l'emprise et un dégagement de la berge pour créer des espaces publics sécuritaires et fonctionnels;
- une modification du tracé et de la géométrie de façon à favoriser une réduction de la vitesse et permettre aux utilisateurs d'apprécier le paysage sans compromettre la fluidité de la circulation;
- l'aménagement d'aires de stationnement en bordure de la voie ou en îlots;
- des aménagements qui rehaussent la qualité du paysage sans nuire aux ouvertures visuelles;
- un contrôle accru de la vitesse de circulation.

2.5.2 Le camionnage

L'enjeu du camionnage, et plus particulièrement du transit à l'est de l'anse au Foulon, dans le quartier Cap-Blanc et dans l'arrondissement historique, est celui qui a suscité le plus de débats lors des audiences. La plupart des organismes et citoyens considèrent les camions comme un obstacle au projet de « redonner le fleuve aux Québécois ». Mais le maintien du camionnage est une condition vitale pour le port. On doit donc viser à offrir des conditions acceptables pour le transport par camion, tout en décourageant l'utilisation du boulevard comme voie de transit. La transformation du boulevard Champlain en une promenade panoramique devrait inciter les camionneurs à emprunter des artères moins contraignantes. Pour certains intervenants, la requalification du boulevard Champlain serait même l'occasion d'établir, en collaboration avec l'industrie, une nouvelle répartition des routes utilisées par les véhicules lourds qui se rendent au port.

Pour les autorités portuaires et les utilisateurs du port, le boulevard Champlain, et son prolongement autour de Place-Royale, doit également desservir le secteur de l'estuaire de la rivière Saint-Charles, notamment pour le transport des céréales. Cependant, la majorité des interventions verbales et des mémoires remis se positionnent contre le passage des camions en transit dans le quartier résidentiel Cap-Blanc et dans l'arrondissement historique du Vieux-Québec.

Qu'il n'y ait aucune restriction concernant le camionnage dans l'arrondissement historique du Vieux-Québec est pour le moins surprenant. Seul les véhicules lourds qui doivent nécessairement circuler entre la zone portuaire de l'anse au Foulon et celle de l'estuaire devraient être tolérés à l'intérieur du secteur historique, touristique et résidentiel. Il faut ici comprendre que les camions chargés de sel qui quittent l'anse au Foulon vers la Côte-de-Beaupré, ou alors ceux qui transportent des céréales depuis la zone portuaire en direction de la rive sud, ne doivent pas nécessairement passer par Place-Royale et devraient plutôt contourner l'arrondissement historique en empruntant les autoroutes Henri-IV et Félix-Leclerc et l'autoroute Dufferin-Montmorency ou le boulevard Henri-Bourassa. Si un tel contrôle des camions était impossible, leur circulation devrait alors être interdite sur boulevard Champlain à l'est de l'anse au Foulon, du moins à certaines heures du jour et durant certaines parties de l'année.

2.5.3 L'identification du boulevard

Un citoyen a suggéré que le gouvernement rebaptise le boulevard Champlain, à l'instar du boulevard Henri-Bourassa et de l'autoroute Félix-Leclerc mentionnés au paragraphe précédent, du nom complet de Samuel de Champlain, fondateur de Québec.

Le bureau de consultation considère cette proposition fort judicieuse et l'adapterait au concept de requalification du boulevard pour renommer celui-ci *La promenade Samuel-de-Champlain*.

2.6 La vocation de l'emprise ferroviaire du Canadien national

Avec le démantèlement de l'antenne ferroviaire Champlain, le viaduc du boulevard à la Pointe-à-Puisseaux n'est plus requis. Sa démolition permettra de rétablir le contact et facilitera les liens entre la ville, le quai Frontenac et la rive du fleuve.

Ville de Sillery

L'éventualité de desservir adéquatement le port de Québec à l'anse au Foulon par la seule voie ferrée qui passe dans le tunnel remet en question l'utilisation du remblai et des infrastructures dans l'emprise actuelle du Canadien national. La majorité des intervenants souhaitent une nouvelle vocation à l'emprise ferroviaire. Quant à eux, le MTQ, l'APQ et les utilisateurs du port admettraient que l'antenne ferroviaire soit enlevée en autant qu'une desserte efficace au port soit maintenue.

La Communauté urbaine de Québec propose dans son mémoire d'utiliser le viaduc sous le boulevard pour le passage de la piste cyclable désignée Corridor du littoral. En direction ouest à partir du viaduc, le tracé proposé suit l'emprise de la voie ferrée jusqu'au pied de la côte de l'Église puis revient le long de la berge. Au bas de la côte du Verger, la piste se sépare en deux : une promenade riveraine polyvalente se prolonge sur la berge jusqu'aux ponts, tandis que le Corridor du littoral remonte le bas de la côte du Verger jusqu'à l'emprise de la voie ferrée qui atteint graduellement le sommet de la falaise. Ce concept a le mérite de développer le réseau des corridors cyclables en réutilisant l'emprise de la voie ferrée tout en permettant de dégager le chemin du Foulon et la maison des Jésuites cachés derrière le remblai du CN.

La Ville de Sillery souhaite aussi l'implantation à court terme du corridor récréo-touristique du littoral. Elle demande cependant que le viaduc du boulevard Champlain soit démoli afin de récupérer une bande de terrain en bordure du fleuve. Ce démantèlement offrirait la possibilité d'aménager à la Pointe-à-Puiseaux, entre la côte de l'Église et l'anse Saint-Michel, un espace sécuritaire pour les piétons, les cyclistes et les patineurs en plus de leur faciliter l'accès au quai Frontenac récemment restauré. La Ville de Sillery est également en faveur d'une ouverture du champ visuel sur le fleuve devant la maison des Jésuites. Tous ces projets impliquent l'abandon de la voie du CN.

Dans cette perspective, le démantèlement de la voie ferrée et du viaduc donnerait une grande flexibilité dans le réaménagement global de la Pointe-à-Puiseaux. L'enlèvement du remblai jusqu'à la côte du Verger permettrait, comme le souhaitent la majorité des intervenants, d'ouvrir le champ visuel entre le fleuve et le chemin du Foulon. À l'ouest de la côte du Verger, des aménagements mineurs seraient toutefois nécessaires afin de faciliter l'ascension du pied de la falaise par les usagers empruntant l'éventuel Corridor du littoral dans l'emprise ferroviaire.

2.7 La mise en valeur du littoral à des fins récréo-touristiques

Les coureurs en canot à glace contemporains, hommes et femmes québécois, occupent le fleuve et y assurent une présence à ras d'eau à l'année, se font gardiens d'une tradition et d'un savoir-faire unique au monde et génèrent un produit touristique et athlétique de haute qualité et à fort potentiel de développement. Il est de l'intérêt de la région de la capitale nationale d'être fière de ses canotiers et de leur faciliter conséquemment l'accès à des aires d'entraînement, dont le littoral nord du fleuve entre les ponts et Place-Royale.

Association des coureurs en canot à glace du Québec inc.

Le projet de « redonner le fleuve aux Québécois » est perçu de façon générale comme une occasion unique d'installer sur le littoral Champlain des équipements récréatifs et sportifs. Aussi bien les promoteurs et les concepteurs de l'avant-projet que les auteurs de mémoires, pratiquement tous réservent une place prépondérante à la récréation, au tourisme et aux sports dans le réaménagement des berges du Saint-Laurent. En plus des activités nautiques en rive et sur le fleuve, on considère que le caractère de la plaine littorale lui confère d'emblée une vocation pour la pratique, en toutes saisons, d'activités en piste telles que la marche, le jogging, la bicyclette, le patin et le ski de randonnée. Aussi, le sommet de la falaise serait un site exceptionnel pour l'aménagement d'un sentier de randonnée ponctué de belvédères.

2.7.1 *Les activités en rive et sur le fleuve*

Même si la salubrité de l'eau, sa température, les courants et la marée, de même que la contamination des berges représentent toujours des contraintes pour la pratique des activités aquatiques, plusieurs intervenants n'ont pas hésité à proposer, parfois avec passion, l'aménagement d'une plage de baignade à l'anse au Foulon. Certains voient cette plage à l'est de la marina, d'autres à l'ouest. L'anse a jadis attiré des milliers de baigneurs les jours d'été et il s'agit là d'un loisir qui reste profondément marqué dans la mémoire collective des Québécois. Si reconstruire une plage à cet endroit semble tout à fait conforme au projet, autoriser la baignade publique mérite une analyse plus approfondie. D'ailleurs, certains intervenants préconisent plutôt le site du bassin Louise comme lieu de baignade, compte tenu de l'excellente qualité de son eau et de la protection qu'il procure. On peut envisager d'autres solutions, notamment une piscine en rive ou en bassin flottant.

Le yachting est un sport et un loisir déjà bien établi à Québec. La consultation a toutefois montré que la gamme des activités liées au fleuve peut être considérablement étendue. Des expéditions de kayak depuis l'un ou l'autre des accès qui seront aménagés, des promenades en canot et des régates sont autant d'ouvertures vers la démocratisation du nautisme à Québec. En hiver, les équipes de courses de canot sur glace ne trouveraient-elles pas sur le littoral Champlain un lieu de concentration de leurs activités ? Elles y ont sérieusement pensé.

Le Saint-Laurent est sillonné par un certain nombre de bâtiments de croisière qui, sans emmener des milliers de passagers à Québec, transportent des croisiéristes de courte durée d'une escale fluviale à l'autre. Ils passent devant Québec et Lévis, souvent sans s'y attarder. Un littoral Champlain bien aménagé, avec sa foule animée répartie depuis l'aquarium jusqu'au Vieux-Port, pourrait attirer l'un ou l'autre de ces bateaux. Ceux-ci cueilleraient ou débarqueraient alors des passagers aux quais Frontenac et Irving.

Bien qu'il fasse partie des équipements récréatifs en rive, le club de tennis Montcalm n'a pas été l'objet d'une attention particulière lors des audiences. Mais la localisation de cet équipement sur le littoral Champlain, tout près de la marina de Sillery, en fait déjà un lieu de polarisation sportive dont il faudrait peut-être mieux tirer parti.

Sur la berge proprement dite, une fois qu'on l'aura reconstruite avec art, les pêcheurs à la ligne, munis d'un attirail loué sur place, attraperont le doré et l'éperlan, maintenant revenus. Ils pourront aussi s'installer au bout des quais, dorénavant accessibles. De petites plages nettoyées, agrandies et aménagées, offriront leur exposition plein sud aux bains de soleil en après-midi, et si les études préalables en démontrent la possibilité, on se baignera à nouveau dans le fleuve. On pourra sans doute louer un canot ou une chaloupe, suivre un cours de voile légère ou organiser des régates. Au loin, les plaisanciers des marinas de Sillery, de Saint-Romuald, de Lévis et du Vieux-Port continueront de présenter leurs grandes voiles à la vue, pour perpétuer l'un des plus beaux paysages maritimes de l'Amérique.

2.7.2 **Le parc linéaire Champlain**

Outre la proposition du Corridor du littoral de la CUQ s'inscrivant dans le réseau cyclable national, les consultations ont montré l'intérêt pour un parc linéaire qui constituerait l'échine des activités en piste sur la plaine et près de la berge. On a rappelé l'importance de prévoir les aménagements d'un tel parc linéaire ainsi que sa localisation exacte, côté fleuve ou côté falaise, en considérant notre climat nordique et les forts vents qui soufflent le long du fleuve. Cette piste serait d'abord conçue pour les activités de loisir les plus populaires :

- le vélo et le patin : ces deux activités ont appris à se côtoyer dans les corridors asphaltés, notamment ceux de la CUQ. Elles pourront aussi cohabiter dans le parc linéaire Champlain, dans la mesure où on les pratique pour la récréation plutôt que pour l'entraînement sportif. Cette distinction implique une plus grande largeur de la piste, pour que les entrecroisements des adeptes de tous âges se fassent dans la sécurité et le plaisir. Les sites de repos y seraient rapprochés. En hiver, le glaçage de la piste aux fins du patin à lame aurait sans doute du succès.
- la marche, le jogging et le ski de randonnée : moins exigeantes pour ce qui est du tracé, du revêtement du sol et de l'uniformité des lieux, ces activités sont par contre orientées davantage vers l'observation du paysage. D'où l'intérêt de les faire serpenter autant sur la berge que sur le littoral. Elles peuvent cependant profiter des mêmes centres de services que les autres activités en piste.

À la piste polyvalente viendraient aussi se greffer des aires de loisirs familiaux. L'important achalandage du parc Notre-Dame-de-la-Garde indique qu'il y a une lacune sur le littoral Champlain pour des sites de loisirs s'adressant à tous les âges, à toutes les conditions physiques et aptitudes. Des espaces qu'on aura su aménager avec un souci de qualité devraient donc ponctuer le parc linéaire de façon à le rythmer et le rendre plus animé. Autour pourraient s'offrir, aux familles et aux groupes, un terrain de croquet ou un jeu de pétanque et, pourquoi pas un kiosque pour les concerts en plein air. Les sports légers, le pique-nique et la contemplation s'ajouteraient ainsi aux autres loisirs du parc linéaire. Enfin, il y aurait lieu de penser aux jeunes adeptes de la planche et du patin acrobatique et leur aménager les installations nécessaires à proximité des zones d'habitation.

Le parc linéaire Champlain, tel que décrit précédemment, regroupe la plupart des propositions émises par les intervenants. Aussi, il apparaît que les enjeux inhérents à une telle infrastructure sont beaucoup trop grands pour que sa construction se fasse rapidement pour répondre aux critères d'un programme de financement. Ce parc linéaire doit être bien planifié pour former un lien conducteur cohérent à l'intérieur du projet de « redonner le fleuve aux Québécois ». Les arguments de certains organismes voulant qu'une piste polyvalente soit construite dès l'été 2001, donc avant l'adoption d'un concept d'aménagement détaillé du littoral Champlain, n'ont pas convaincu les membres du bureau de consultation. En fait, le bureau considère qu'il y n'a pas lieu de procéder à des investissements majeurs de fonds publics sur le littoral Champlain tant que son concept d'aménagement ne sera pas précisé.

Comme solution temporaire à cette piste polyvalente, les organismes qui font la promotion du vélo au Québec et dans la région suggèrent qu'une ou deux voies du boulevard soient réservées la fin de semaine, ou pour le moins le dimanche, aux usagers non motorisés.

2.7.3 **Le sentier de la falaise**

Étonnamment, les intervenants ont démontré autant d'intérêt envers la création d'un sentier au sommet de la falaise que pour des aménagements en rive. La présence de parcs prestigieux et de grandes propriétés boisées sur le promontoire de Québec suggère qu'on les relie par une piste de randonnée pédestre. Du parc des Champs-de-bataille nationaux au Domaine Cataract, en passant par le parc du Bois-de-Coulonge, le cimetière Saint-Patrick, le cimetière Mount Hermon, le parc des voiliers, l'église Saint-Michel et les propriétés des communautés religieuses, le sentier de la falaise serait aménagé dans un environnement magnifique. Depuis quelques belvédères bien situés se dévoileraient des panoramas sur le fleuve, la rive sud et les Appalaches au loin. On peut facilement concevoir des liens pédestres dans la paroi : le sentier serait ainsi relié au parc linéaire Champlain par les « charcottes » qui sillonnaient autrefois la falaise.

2.8 **Un milieu vivant et diversifié**

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.

Ville de Charlesbourg

Les mémoires qui ont traité de l'utilisation du sol et de principes d'aménagement sont tous en faveur d'une mixité des fonctions urbaines pour créer des lieux habités et animés. Le succès de la transformation du littoral Champlain reposera non seulement sur sa conception technique mais aussi sur une combinaison d'aménagements et sur une programmation d'activités qui encourageront les gens à s'y rendre et même, pour certains, à habiter les lieux.

2.8.1 **Un lieu à habiter**

La consolidation des zones résidentielles existantes ne compromet pas la vocation des berges à des fins publiques. Au contraire, les administrations municipales et les citoyens qui se sont prononcés encouragent la consolidation du quartier Cap-Blanc et du corridor habité le long du chemin du Foulon. On considère de plus que le projet offre l'occasion de réaliser de petits projets domiciliaires et même la possibilité de créer un véritable quartier urbain sur les terrains libérés par la société immobilière Irving.

Compte tenu de la densité élevée d'occupation du sol et de l'homogénéité du quartier Cap-Blanc, la requalification du boulevard devrait faire l'objet d'une attention particulière. Il a d'ailleurs été proposé que le projet de réaménagement s'inscrive dans un programme plus complet de revitalisation urbaine, dont l'objectif serait la mise en valeur du patrimoine bâti en rénovant notamment l'arrière-cour des résidences qui seront situées en bordure de la promenade urbaine. L'intégration de la promenade, dans ce milieu à caractère à la fois urbain et maritime, sera réussie si l'on parvient à valoriser le paysage architectural du quartier Cap-Blanc et à limiter les inconvénients des pollutions sonore et visuelle pour les résidents.

Plusieurs intervenants ont exprimé le désir qu'il y ait le plus tôt possible un contrôle du développement résidentiel anarchique sur le chemin du Foulon, notamment au pied de la côte du Verger. Une réglementation plus serrée en matières de zonage et de construction contribuerait à un plus grand respect du patrimoine bâti sur le chemin du Foulon et favoriserait aussi, dans le cadre du réaménagement du littoral Champlain, un développement résidentiel harmonieux et intégré au milieu naturel.

Le littoral doit être maintenu comme un espace à habiter. D'abord, la consolidation du milieu bâti devrait se réaliser en respectant l'esprit du lieu et en prévision du déplacement du boulevard et de sa requalification en promenade urbaine. Aussi, un développement résidentiel planifié et intégré au projet de « redonner le fleuve aux Québécois » permettrait d'assurer le partage des coûts de la mise en valeur du littoral avec le secteur privé. De plus, une présence humaine permanente au pied de la falaise apparaît comme un moyen efficace d'accroître la sécurité des lieux.

2.8.2 Des pôles d'activités et de services

Sans restreindre l'accès public aux berges, l'intégration au projet de pôles de services à des emplacements propices viendrait répondre à la demande liée aux loisirs et au tourisme. En faisant la synthèse des recommandations et suggestions provenant de sources différentes, cinq secteurs se dessinent comme d'éventuels pôles de services et d'équipements récréatifs. Ce sont, d'ouest en est, le secteur de l'aquarium, le quai Irving, la Pointe-à-Puisseaux, la marina de Sillery et l'anse Brown.

Le développement de l'Aquarium du Québec et son lien prévu avec le fleuve Saint-Laurent, la proximité de la falaise déjà utilisée comme paroi d'escalade et la mise en valeur des ponts sont tous des facteurs qui concourent à désigner ce secteur comme un pôle de développement à l'extrémité ouest du segment Champlain. Malgré l'exiguïté du littoral à cet endroit, la convergence de nombreuses activités complémentaires devrait y favoriser la mise en place de produits et services liés à la connaissance du milieu naturel (fleuve, faune et flore marine, falaise, etc.) et de l'histoire du pont de Québec ainsi que l'implantation d'activités récréatives de plein air.

Un peu plus à l'est, le quai Irving apparaît comme une infrastructure à exploiter pour la pêche, pour les activités nautiques et pour créer un lien inter-rive avec les marinas de Saint-Romuald et de Lévis d'où l'on peut rejoindre le Parcours des anses sur la rive sud. Il faudrait donc prévoir la mise en valeur du quai Irving comme un point de jonction entre le littoral et le fleuve, entre la rive nord et la rive sud. Des liens devraient aussi être créés pour rejoindre l'Aquarium du Québec et le boisé Irving.

La Pointe-à-Puisseaux, au pied de la côte de l'Église, offre un potentiel pour l'intégration de services reliés à des fonctions de loisir et de tourisme. Là, au milieu du segment Champlain et à proximité du centre-ville de Sillery, la restauration et même l'hôtellerie sont considérées parmi les services possibles. Un réaménagement majeur de la Pointe-à-Puisseaux est toutefois conditionnel à l'abandon de la voie ferrée, à la démolition du viaduc, au déplacement du boulevard et au déménagement des ateliers municipaux de Sillery. Certaines propositions envisagent de poursuivre le développement d'activités commerciales en rive jusqu'à la marina de Sillery. Mais on peut se demander s'il ne serait pas plus opportun de concentrer de telles activités commerciales au pied de la côte de l'Église.

La marina de Sillery et son prolongement vers l'ouest, incluant la petite plage du Foulon, les installations du Tennis Montcalm et la rampe de mise à l'eau dans l'axe de la côte Gilmour, forment un pôle de loisirs privés et de contact avec le Saint-Laurent. La présence de nombreux voiliers et la possibilité d'observer leurs manœuvres sur le fleuve constituent la principale attraction du site. Le port de plaisance est déjà bien ancré dans l'anse Saint-Michel et on a démontré qu'il lui est important de conserver ses espaces en berge sans rompre leur continuité. Faisant suite aux mémoires et aux interventions publiques, le bureau de consultation considère qu'il y aurait avantage à ce que la marina soit intégrée au circuit du parc linéaire Champlain de façon à permettre aux utilisateurs de profiter du spectacle des voiliers. Des aménagements et des échanges de terrains sont toutefois à prévoir. Tout près du port, la rampe de mise à l'eau à la disposition de la Ville de Sillery sur les terrains de l'APQ apparaît comme un accès public à réaménager pour qu'il soit fonctionnel et polyvalent en toutes saisons.

La mise en valeur de l'anse Brown, dans le prolongement naturel du parc Notre-Dame-de-la-Garde, serait planifiée pour desservir autant les visiteurs que la population du quartier Cap-Blanc. Son aménagement devrait répondre aux besoins des résidents en espaces récréatifs, permettre l'accès au fleuve pour la pêche et la mise à l'eau des embarcations, et présenter aux visiteurs l'histoire du patrimoine religieux et maritime de ce quartier intimement lié au fleuve et au port de Québec.

Afin de créer un littoral « vivant », le concept d'aménagement « pour redonner le fleuve aux Québécois » devrait inclure la mixité des fonctions urbaines et prévoir l'offre de services polyvalents. Il faut miser sur des pôles animés et fréquentés munis d'équipements publics destinés aux visiteurs comme aux résidents des quartiers voisins. De plus, les espaces publics seraient conçus pour la tenue d'activités diverses et pour une programmation d'événements populaires durant toute l'année.

2.9 La qualité de l'environnement

Il faut qu'au plus tôt et avec conviction, la CCNQ incite le gouvernement du Québec et les intervenants municipaux impliqués à s'assurer que soient complétés les programmes d'assainissement des eaux...

Vivre en ville, la Société linéenne du Québec,
les Amis de la vallée du Saint-Laurent,
le Conseil régional de l'environnement de la région de Québec
et le Comité régional des usagers du transport en commun

La contamination de l'eau d'origine microbiologique étant le principal danger pour la santé de ceux qui pratiquent la baignade ou d'autres activités de contact direct avec l'eau, l'indicateur utilisé couramment pour mesurer la qualité de l'eau est sa concentration en coliformes fécaux. Les résultats des analyses effectuées durant l'été 1997 à l'anse au Foulon par le Centre de santé publique de Québec et par le ministère de l'Environnement et de la Faune¹ nous informent que les eaux du fleuve dans ce secteur du littoral Champlain sont, en moyenne, de qualité médiocre, soit à la limite de la norme acceptable de 200 coliformes fécaux par 100 millilitres d'eau. Le drainage du boulevard

¹ Comité ZIP Chaudière-Appalaches. (1998). *Création d'une plage publique à l'anse au Foulon. Étude de préféabilité de processus d'ensablement.*

Champlain et les émissaires de débordement des eaux de surface et des eaux usées domestiques ont été désignés comme principales sources de déversement dans l'anse au Foulon. Les dépassements de la norme acceptable seraient causés par le débordement des réseaux d'égout en périodes de forte pluie. On a quand même déduit, des résultats des analyses, que les activités aquatiques auraient été praticables à maintes occasions au cours de la période d'observation.

Il faudra également apporter une attention particulière aux sources de pollution en provenance de la marina et des embarcations.

Par ailleurs, les activités industrielles qui se sont déroulées sur le littoral et sa berge au cours des dernières décennies ont contaminé les sols. La plupart des sites constitués de sable ou de schiste où s'élevaient les réservoirs et les stations de pompage des compagnies pétrolières (Ultramar Canada, Esso Pétrolière Impériale, Shell Canada, Pétroles inc. et Société immobilière Irving) ne seraient pas aujourd'hui de qualité suffisante pour leur réutilisation à des fins publiques ou résidentielles.

2.9.1 L'assainissement des eaux

Les intervenants préoccupés par la qualité de l'environnement ont tous demandé, et certains avec insistance, que le programme régional d'assainissement des eaux soit poursuivi. La construction de bassins de rétention entre les ponts et Place-Royale est présentée comme la réponse ultime aux problèmes de pollution des eaux qui baignent le littoral Champlain. Afin de trouver des solutions moins coûteuses que la mise en place de bassins de rétention, on a aussi suggéré de désigner spécifiquement les sites retenus pour les activités de contact avec l'eau comme des secteurs prioritaires d'assainissement des eaux.

Le bureau de consultation estime que les eaux du Saint-Laurent baignant le littoral Champlain doivent être de qualité acceptable en tout temps. Le gouvernement et ses mandataires devraient donc trouver rapidement des solutions pour maintenir en permanence une eau de bonne qualité, ce qui invitera les gens à entrer en contact avec l'eau aux endroits qui seront aménagés pour accéder au fleuve.

2.9.2 La décontamination des sols

Toujours concernant la qualité de l'environnement, les citoyens et les organismes ont aussi exigé que les terrains souillés par les compagnies pétrolières soient nettoyés de leurs résidus industriels pour les rendre compatibles avec les activités de loisir et de tourisme prévues au projet de « redonner le fleuve au Québécois ».

La décontamination des sols est une opération plus localisée et moins coûteuse que l'assainissement des eaux. Ces travaux doivent par ailleurs être terminés avant de procéder à des aménagements sur le terrain. La caractérisation des sols sur les parcelles mises en réserve et leur décontamination, lorsque jugée nécessaire, devraient donc être exécutées avant que des travaux d'aménagement soient entrepris.

2.10 Les conditions de mise en oeuvre

Les municipalités de la Communauté urbaine de Québec désirent rappeler qu'à l'aube du 3^e 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.

Communauté urbaine de Québec

L'intérêt des organismes et des citoyens envers la mise en valeur du littoral a autant porté sur la gestion d'ensemble du projet que sur la planification des aménagements sur le terrain. Les visées d'expansion annoncées dernièrement par l'Administration portuaire de Québec et le contexte actuel de fusions municipales seraient, semble-t-il, au nombre des facteurs ayant incité les intervenants à exiger que la mise en oeuvre d'un projet d'une telle envergure se réalise dans la concertation des principaux acteurs administratifs, et avec la participation des citoyens.

2.10.1 La gestion administrative

Le message des participants est clair : un aménagement harmonieux et cohérent des rives du Saint-Laurent ne pourra se réaliser sans le consensus des différentes entités administratives concernées. L'APQ, la CCNQ, le MTQ, la CUQ, les villes et la future Communauté métropolitaine de Québec ont tous été identifiés comme acteurs de premier plan dont les actions à l'égard du littoral devront s'arrimer. Comme argument en faveur d'une gestion intégrée, l'exemple de l'aménagement concerté du littoral de Toronto (Toronto Waterfront Revitalization Task Force) a été cité à quelques reprises.

Pour les besoins concrets de Québec, on a proposé la formation d'une commission mixte composée de représentants des gouvernements fédéral et provincial, des municipalités, des différents acteurs locaux et du milieu des affaires. Le rôle de cette commission serait de mener une réflexion, dans une perspective régionale, sur la vocation d'avenir du port et sur les emplacements à privilégier pour ses installations futures et d'élaborer un concept global d'aménagement intégré du littoral. Le partenariat entre le domaine public et l'entreprise privée ainsi que la participation des organismes du milieu seraient gages de réussite à la reconquête du Saint-Laurent et de ses rives.

Le projet de « redonner le fleuve aux Québécois », dont les enjeux relèvent à la fois du développement économique, de la qualité de vie des citoyens et de l'aménagement en milieu naturel, touche les responsabilités de plusieurs organismes publics. Le discours des intervenants indique que tous les pouvoirs publics de la région doivent collaborer à la mise en valeur des berges.

2.10.2 La participation des citoyens

Les organismes et les citoyens qui ont participé à la consultation publique sont largement en faveur des orientations mises de l'avant par la Commission de la capitale nationale. Mais ils désirent aussi être consultés durant les étapes subséquentes du projet pour contribuer à une conception judicieuse des aménagements. Une consultation soutenue auprès des partenaires est souhaitée pour que l'information soit transmise, pour que les orientations soient précisées et pour que les décisions soient validées.

L'expertise des futurs utilisateurs devrait en effet être mise à contribution pour éviter la construction d'infrastructures mal adaptées ou sous-exploitées et pour que les Québécois participent activement à leur reconquête du fleuve. Pour qu'il soit vraiment constructif, un tel exercice participatif et démocratique devra au préalable établir clairement ses objets et ses modalités. Ainsi, la participation des citoyens devrait être prévue pour valider le concept *final d'aménagement du littoral Champlain*. Quant aux aménagements particuliers, ils devraient faire l'objet d'une consultation des différentes clientèles-cibles.

Les recommandations du bureau de consultation

Avant de présenter, dans ce dernier chapitre, les recommandations qui leur semblent découler de la consultation publique, les membres du bureau tiennent à faire deux observations.

Premièrement, il est remarquable qu'aucun des mémoires ni aucune des interventions, lors des audiences, n'ait soulevé d'objections aux coûts éventuels d'un tel projet. Bien que les coûts n'aient pas été estimés, on peut imaginer facilement leur ampleur, vu les interventions d'aménagement qui ont été évoquées. Apparemment, les bénéfices à long terme ont été perçus comme si importants que la question des coûts possibles ne se posait pas d'emblée comme un obstacle, quoique certains intervenants aient souligné, à juste titre, que des choix devront être faits en fonction des ressources disponibles.

Deuxièmement, même si l'on souhaite une approche d'ensemble qui tienne compte des potentiels d'autres secteurs de la région, cela ne veut pas dire que toute intervention sur le littoral Champlain doit attendre l'élaboration d'un schéma régional. Au contraire, plusieurs intervenants appellent des actions rapides afin que les citoyens de la capitale puissent en jouir au plus tôt. On reconnaît qu'un tel projet se réalise nécessairement par étapes, qui peuvent être entreprises graduellement, pourvu que le projet se poursuive selon l'approche d'ensemble.

3.1 Les principes d'aménagement recommandés

Les organismes et les citoyens ont contribué généreusement, en idées et en recommandations, à la conception du projet. Chacun avait ses souhaits et ses mises en garde concernant la mise en valeur du littoral. De cette riche source d'information, il se dégage un heureux consensus sur la façon de « redonner le fleuve aux Québécois ». Aussi, le bureau de consultation en a retenu sept grands principes d'aménagement qu'il recommande à la Commission de la capitale nationale afin qu'elle conçoive un projet harmonieux.

PRINCIPE 1: Une vision d'ensemble pour le projet

Le projet d'aménagement du littoral Champlain doit être élaboré dans une perspective régionale. Dans cet esprit, le choix et la localisation des nouvelles installations et infrastructures devraient au préalable faire l'objet d'analyses comparatives des acquis, des potentiels et des contraintes relevés dans les divers milieux qui composent l'ensemble du littoral de la capitale.

Par ailleurs, il s'avère tout aussi important d'intégrer le secteur Champlain au réseau régional de parcs et d'espaces verts. En effet, la fréquentation du littoral sera plus élevée si des liaisons sont créées avec les zones urbaines périphériques, c'est-à-dire avec le haut de la falaise, avec la Pointe-à-Carcy, avec la rive sud, ou encore avec les équipements et activités linéaires tels les liens inter-rives, les parcours des croisiéristes et les pistes polyvalentes.

PRINCIPE 2: La vocation publique et maritime des rives

Compte tenu de la relative unanimité sur la valeur sociale des terrains en rive, la vocation publique de ceux-ci doit être consacrée rapidement, en respectant toutefois les activités nautiques et portuaires déjà implantées. Il devrait y avoir aussi, dans la mesure du possible, une continuité de l'espace public sur les berges.

Le projet de parc linéaire et l'aménagement de pôles de services occasionneront nécessairement l'implantation de nouvelles installations en bordure du fleuve. Les activités qui, de par leur nature, nécessitent une localisation en rive ou un accès au plan d'eau devraient y être privilégiées.

PRINCIPE 3: L'aménagement du littoral à des fins récréo-touristiques

La meilleure façon de « redonner le fleuve aux Québécois », c'est d'amener ceux-ci à se réapproprier les berges pour la pratique d'activités de plein air en toutes saisons. Il faut qu'ils deviennent amoureux du fleuve, fascinés par la vie et les activités qui s'y déroulent. Ils découvriront ainsi la vraie nature de Québec, ville maritime et nordique entre fleuve et falaise. D'ailleurs, les caractéristiques géographiques et historiques constituent la pierre d'assise de l'industrie touristique régionale. Le réaménagement du littoral à des fins récréo-touristiques est une intervention incontournable pour qui veut mettre en valeur la région de la capitale.

Certains équipements ont déjà une vocation récréative ou touristique, pensons seulement à l'Aquarium du Québec, au pont de Québec, au Yacht-Club de Québec, au Tennis Montcalm, au parc Notre-Dame-de-la-Garde et à la halte routière Champlain. D'autres sites offrent des potentiels pour le développement d'activités récréo-touristiques, par exemple les quais Irving et Frontenac, la Pointe-à-Puiseaux, les plages de l'anse Saint-Michel et de l'anse au Foulon, l'anse Brown, le boisé Irving et les promontoires de la falaise.

PRINCIPE 4: La création d'un milieu vivant et habité

Selon l'adage bien connu, « le monde attire le monde ». Aussi, le maintien de la fonction résidentielle sur le littoral contribuera à en faire un milieu vivant et habité. Les résidents participent en quelque sorte à l'animation de la vie urbaine et à la sécurité des usagers des lieux publics.

De plus, la consolidation et la restauration des zones résidentielles le long du chemin du Foulon et au Cap-Blanc permettront de revaloriser cette fonction urbaine et d'insuffler un nouveau dynamisme dans le secteur. En effet, des commerces et des services pourraient graduellement venir s'y implanter pour desservir autant les résidents que les visiteurs du littoral.

PRINCIPE 5: L'optimisation des activités portuaires et de leur desserte

Le caractère maritime de la ville de Québec et sa vocation portuaire ont été de tout temps reconnus. Il y a un équilibre à obtenir entre économie, environnement et qualité de vie. Dans cet esprit, les activités portuaires à l'anse au Foulon doivent être supportées, compte tenu des avantages concurrentiels sur le plan du transport et de la profondeur de l'eau. Toutefois, à plus long terme, il faudrait optimiser les activités portuaires en tenant compte des contraintes humaines et urbaines, des potentiels offerts ailleurs dans la région et, évidemment, en fonction du contexte économique.

Les activités de transport inhérentes à l'opération du port devraient être examinées et des solutions envisagées en vue de réduire l'impact du camionnage de transit vers l'estuaire et de favoriser le partage de la voie ferrée dans le tunnel par les deux compagnies de transport.

En principe, la réserve foncière à l'anse Brown devrait être cédée à des fins de développement récréo-touristique, compte tenu de la faible profondeur d'eau dans l'anse, de la proximité du quartier résidentiel Cap-Blanc et de sa contiguïté avec le parc Notre-Dame-de-la-Garde. De plus, l'appropriation au fil des ans de cet espace par la population locale lui confère de fait une vocation publique.

PRINCIPE 6: L'urbanisation du boulevard Champlain

La transformation du boulevard en promenade urbaine est la clé de tout le réaménagement du littoral. En effet, pour obtenir des espaces riverains de qualité et pour réintégrer les berges aux secteurs urbains périphériques, d'importantes modifications au boulevard seront nécessaires. Il faut en quelque sorte l'« humaniser », en faire, non pas une barrière physique, mais une promenade où tous les usagers auront leur place et se sentiront en sécurité.

L'analyse de l'histoire des villes montre bien que, en dehors de la géographie, les tracés des voies sont les éléments les plus structurants du territoire... La voie doit être ce qu'elle est, ce qui signifie que la route, par sa géométrie, par son environnement, par la cohérence de ses signes, doit explicitement indiquer à l'usager sur quel type d'infrastructure il se trouve.

Geneviève Dubois-Taine:

Les Boulevards urbains - contribution à une politique de la ville.
Presse de l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Des modifications au tracé, à la géométrie et au vocabulaire architectural du boulevard contribueront à lui donner une nouvelle vocation, tour à tour porte d'entrée à la capitale, parcours cérémoniel, voie panoramique et carrefours animés.

Le réaménagement du boulevard devra avoir comme objectifs le maintien de la fluidité de la circulation, la sécurité des usagers et la quiétude des résidents. Dans une optique d'« urbanisation » de la voie, la réduction de la vitesse de déplacement à 50 km/h permettra, sans doute, d'atteindre certains de ces objectifs.

PRINCIPE 7: La revalorisation du paysage

La mise en valeur de l'exceptionnel patrimoine naturel et bâti du littoral passe nécessairement par une revalorisation générale du paysage, car celui-ci a été l'objet, depuis plusieurs décennies, d'une dégradation presque continue. Il serait donc opportun qu'un cadre d'intervention sur le paysage (ou charte du paysage) soit formulé et adopté par tous les intervenants.

Il nous semble également important qu'un « programme d'interventions sur le paysage » soit élaboré pour le littoral Champlain afin de préserver les panoramas et les attraits naturels et de restaurer les zones perturbées de la falaise, des berges, de l'emprise ferroviaire, des abords du boulevard et du port. D'autre part, une attention particulière devrait être apportée au patrimoine bâti du Cap-Blanc et du chemin du Foulon lors de travaux de restauration ou de l'insertion de nouvelles constructions afin de redonner une nouvelle vie à ce « front de mer ». Par ailleurs, ce même programme devrait retenir un parti architectural, en matière d'urbanisme végétal et de design urbain, qui mette en valeur le caractère maritime dominant et l'esprit des lieux. Il faut éviter toute mise en scène paysagère non cohérente avec le caractère du milieu.

3.2 Les interventions recommandées

En tout premier lieu, offrir à la population un environnement de qualité apparaît comme une condition préalable au développement du projet de « redonner le fleuve aux Québécois ». L'assainissement des eaux et la décontamination des sols doivent être planifiés en fonction des usages prévus, des activités pratiquées et de la capacité de payer des entités responsables. Tout projet majeur concernant les infrastructures portuaires, ferroviaires ou routières devrait faire l'objet d'une évaluation environnementale détaillée.

Aussi, en faisant la synthèse des recommandations émises par les organismes et les citoyens, le bureau de consultation suggère à la Commission de la capitale nationale et à ses partenaires quelques interventions précises ou améliorations à apporter concernant les principaux enjeux soulevés par le projet.

1- La transformation du boulevard Champlain en promenade urbaine

Les améliorations et recommandations à retenir sont :

- le déplacement de certains tronçons vers le nord, notamment à l'est du quai Irving et de chaque côté de la côte Gignac, de façon à récupérer des espaces en berge;
- l'aménagement des parcelles résiduelles au nord de la promenade Champlain de manière à les intégrer au parc linéaire et à les harmoniser aux zones résidentielles;
- une sinuosité dans le tracé afin d'épouser les courbes naturelles des anses et de varier les perspectives visuelles;
- des modifications à la géométrie de la voie, de façon à amener les usagers à ralentir;
- le réaménagement des abords de la voie et des carrefours pour accroître la sécurité des différents usagers et pour rehausser la qualité de l'environnement;
- l'aménagement d'aires de stationnement en bordure de la voie ou en îlots;
- l'utilisation d'appareils d'éclairage et d'équipements plus conformes à la vocation de promenade urbaine et de parcours cérémoniel;
- l'application de mesures d'atténuation du bruit, si nécessaire;
- l'élaboration d'une réglementation pour le contrôle du camionnage;
- une nouvelle identification du boulevard au nom de *La promenade Samuel-de-Champlain*.

2- Des modifications au tunnel ferroviaire

Afin de permettre le démantèlement de l'antenne ferroviaire Champlain, les recommandations et interventions visant le tunnel sont :

- une entente de partage de la voie ferrée par les compagnies ferroviaires;
- une modification du gabarit du tunnel afin de répondre aux nouvelles exigences du transport ferroviaire;
- une analyse de faisabilité en vue d'intégrer une voie carrossable pour les camions à même le tunnel.

3- Le démantèlement de l'antenne ferroviaire Champlain

À condition que l'accès ferroviaire au port par le tunnel soit non seulement assuré mais amélioré, les interventions recommandées sont :

- l'enlèvement de la voie ferrée, du remblai et des viaducs à l'est de la côte du Verger;
- la démolition du viaduc sous le boulevard à la Pointe-à-Puiseaux;
- le réaménagement du viaduc de la côte Ross, pour des raisons de sécurité;
- le réaménagement paysager de l'emprise ferroviaire et son intégration au parc linéaire Champlain.

4- L'aménagement du parc linéaire Champlain

Les interventions et recommandations sont :

- la création d'un parc riverain reliant toutes les parcelles libres de la plaine littorale, du parc de Notre-Dame-de-la-Garde à l'est, au site de l'aquarium à l'ouest;
- l'insertion dans ce parc linéaire d'un corridor multifonctionnel pour la pratique du vélo, du patin, de la randonnée pédestre, du ski de fond et d'autres activités;
- l'aménagement de plusieurs accès au plan d'eau et aux plages pour la promenade, l'observation de la nature, la pêche, la mise à l'eau d'embarcations, l'accostage de bateaux ou de navettes inter-rives, notamment au quai Irving, au quai Frontenac, à l'anse au Foulon et à l'anse Brown;
- la végétalisation des berges et le réaménagement de l'enrochement en plates-formes pour la promenade;
- une analyse de faisabilité de la reconstruction de plages publiques ou de la construction d'un grand bassin en rive pour la baignade.

5- L'aménagement du sentier de la falaise

La création de ce nouveau réseau comprendrait :

- la construction de liens pédestres entre les grandes propriétés publiques et institutionnelles sur le haut de la falaise : le parc des Champs-de-bataille nationaux, le parc du Bois-de-Coulonges, le Domaine Catarqui et les propriétés des communautés religieuses;
- l'aménagement de belvédères, d'aires de repos et de liens pédestres (« charcottes ») pour relier ce sentier au parc linéaire Champlain;
- la restauration du boisé Irving et son intégration au sentier;
- la restauration des zones d'éboulis et d'érosion.

6- La création de cinq pôles d'animation et de services à caractère récréo-touristique

Les cinq sites offrant les meilleurs potentiels pour y développer des pôles de services, lesquels répondraient à des critères rigoureux d'implantation et de qualité architecturale, sont :

- l'Aquarium du Québec et le secteur des ponts, pour l'animation, l'interprétation, l'observation de la nature et l'escalade;
- le quai Irving, pour la pêche, les croisières, le lien inter-rives et l'observation de la nature;
- la Pointe-à-Puisseaux, au bas de la côte de l'Église, pour les commerces à caractère récréo-touristique, le quai Frontenac et l'anse Saint-Michel pour la pêche et l'observation de la nature;
- la marina de Sillery et l'anse au Foulon, pour toutes les activités nautiques, port de refuge, rampe de mise à l'eau, location d'embarcations et activités complémentaires en rive (baignade, tennis), aires de repos et d'observation;
- l'anse Brown, pour des activités d'animation, d'interprétation, de pêche, de détente, de jeux pour la famille et d'observation de la nature.

7- La consolidation et la restauration des zones résidentielles actuelles du quartier Cap-Blanc et du chemin du Foulon

Les étapes à retenir sont :

- l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme et d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale visant la mise en valeur du caractère patrimonial de ces secteurs;
- l'application de programmes de rénovation adaptés aux contextes, notamment la présence d'arrière-cours en bordure de la voie publique;
- la réfection des infrastructures publiques.

3.3 Les conditions de réussite pour redonner le fleuve aux Québécois

Le projet de « redonner le fleuve aux Québécois » comporte des enjeux relativement complexes, il interpelle les responsabilités de plusieurs organismes publics et il intéresse de nombreux citoyens. Ces constatations ont amené plusieurs intervenants, lors de la consultation, à souligner que certaines conditions doivent être réunies pour que ce projet se réalise. Les membres du bureau de consultation sont entièrement d'accord et veulent aborder ces questions en conclusion de leur rapport.

La collaboration entre plusieurs organismes du secteur public

Sans vouloir entrer en détail dans les responsabilités des pouvoirs publics qui s'intéressent au littoral Champlain, rappelons dans les grandes lignes que la fonction portuaire et une partie du réseau ferroviaire sont sous la juridiction du gouvernement fédéral, alors que les questions d'aménagement et d'urbanisme, de transport terrestre et d'environnement relèvent à la fois du gouvernement du Québec et des autorités locales et régionales. Quant à la propriété des terrains, elle est aussi dispersée entre les différents agents du secteur public, sans compter les propriétés privées.

Le projet ne saurait donc se réaliser si les responsables des différents pouvoirs publics sont en désaccord sur son opportunité ou refusent d'harmoniser leurs intérêts et leurs actions avec les objectifs du projet et les interventions nécessaires pour le concrétiser. Étant donné le très large consensus qui l'entoure, il faut souhaiter qu'un tel projet suscite la collaboration de tous ceux qui peuvent contribuer à son succès.

Il n'appartient pas au bureau de consultation de se prononcer sur les structures ou les modalités particulières de la coopération entre les organismes publics concernés. Toutefois, étant donné le temps qui nous sépare du rendez-vous de 2008, cette collaboration doit s'établir le plus rapidement possible, en faisant l'économie des tiraillements de juridiction auxquels la région de la capitale est malheureusement habituée. Serait-il utopique d'imaginer que les partenaires politiques et administratifs s'associent dans une véritable mise en œuvre commune afin de permettre aux citoyens de la capitale de renouer avec leur fleuve ? Un tel souhait, nous en sommes convaincus, est celui de tous ceux qui ont pris la peine de participer à la consultation. Il faut désormais accorder à ce secteur remarquable l'attention dont il fut privé depuis si longtemps.

Un pilote pour se rendre à bon port

On conviendra que la gestion efficace d'un projet de cet ordre exige que les apports des différents partenaires soient coordonnés. Que l'on parle d'un maître d'œuvre, d'un chef de file, d'un animateur, d'un chef d'orchestre, la fonction de coordination ou de pilotage est essentielle.

Vu les différents aspects du projet qui nous intéresse, ce rôle de coordination devrait être assumé par un organisme existant dont la juridiction est d'envergure régionale et dont les compétences sont polyvalentes. De plus, il serait souhaitable qu'un tel organisme constitue une autorité publique dont les assises sont locales et régionales. En effet, les citoyens d'une agglomération devraient pouvoir compter sur les institutions politiques décentralisées pour prendre en main les projets collectifs de développement et d'aménagement qui les concernent.

En fonction de ces considérations, on pourrait conclure que la responsabilité d'élaborer davantage le projet de « redonner le fleuve aux Québécois » et d'assurer la coordination des interventions nécessaires pour le réaliser devrait revenir à la Communauté métropolitaine de Québec, qui vient d'être créée. Toutefois, les nouvelles municipalités qui seront les composantes de la Communauté métropolitaine ne seront pas effectivement établies avant 2002. Par la suite, il faudra encore du temps pour mettre en route la Communauté et roder ses activités. Il faut par ailleurs reconnaître qu'un organisme d'État disposerait de meilleurs leviers pour obtenir la cohésion des acteurs de la région autour d'un objectif commun et pour insuffler la synergie nécessaire à la mise en valeur concertée des berges du Saint-Laurent.

Dans ce contexte, et compte tenu de l'initiative dont elle a déjà fait preuve en lançant l'idée de ce projet d'ensemble, il semble opportun que la Commission de la capitale nationale du Québec en assume le pilotage, tout en suscitant une collaboration étroite entre tous les partenaires intéressés. Elle devrait en particulier s'assurer que la Communauté métropolitaine de Québec soit activement partie prenante à un projet qui doit prendre place dans une perspective régionale plus vaste. Il faut souhaiter que la communauté métropolitaine, une fois son fonctionnement bien établi, poursuive sur la lancée d'un tel projet et le complète par des initiatives ailleurs dans la région.

La participation du secteur privé

Pour faire du littoral Champlain un milieu habité et vivant, plusieurs intervenants préconisent le développement de la fonction résidentielle dans certains secteurs et l'implantation de pôles de services à des endroits propices. Ces pôles pourraient notamment comprendre des services attrayants pour l'activité touristique tels que l'hôtellerie, la restauration et le nautisme. Des projets de cette nature, en plus de la construction résidentielle, appellent naturellement la participation du secteur privé, dont la contribution facilitera le financement de certains aménagements.

La participation des groupes de citoyens intéressés

En général, on a apprécié que la Commission de la capitale nationale consulte sur des enjeux et des orientations et non en essayant de « vendre » un projet dont le design serait presque arrêté. En corollaire, on a maintes fois demandé que la participation puisse se poursuivre dans toutes les étapes du projet.

Ce souhait manifeste le grand intérêt que plusieurs citoyens et groupes organisés portent à cette initiative, et il faut tabler sur cet intérêt pour en assurer le succès. Plus les citoyens sont informés sur un projet, plus ils ont la possibilité d'y apporter leurs idées, plus ils en souhaiteront la réalisation et le trouveront satisfaisant à l'usage.

Certes, la participation des citoyens aux différentes étapes d'un projet aux enjeux multiples peut ajouter à la complexité du travail et introduire des délais additionnels. Mais si les modes et les points de consultation sont prévus dès la programmation d'un projet, on peut réduire au minimum les inconvénients d'une complexité additionnelle dans le plan de travail. En somme, il importe de voir la participation comme une contribution créatrice et productive à la réalisation d'un projet.

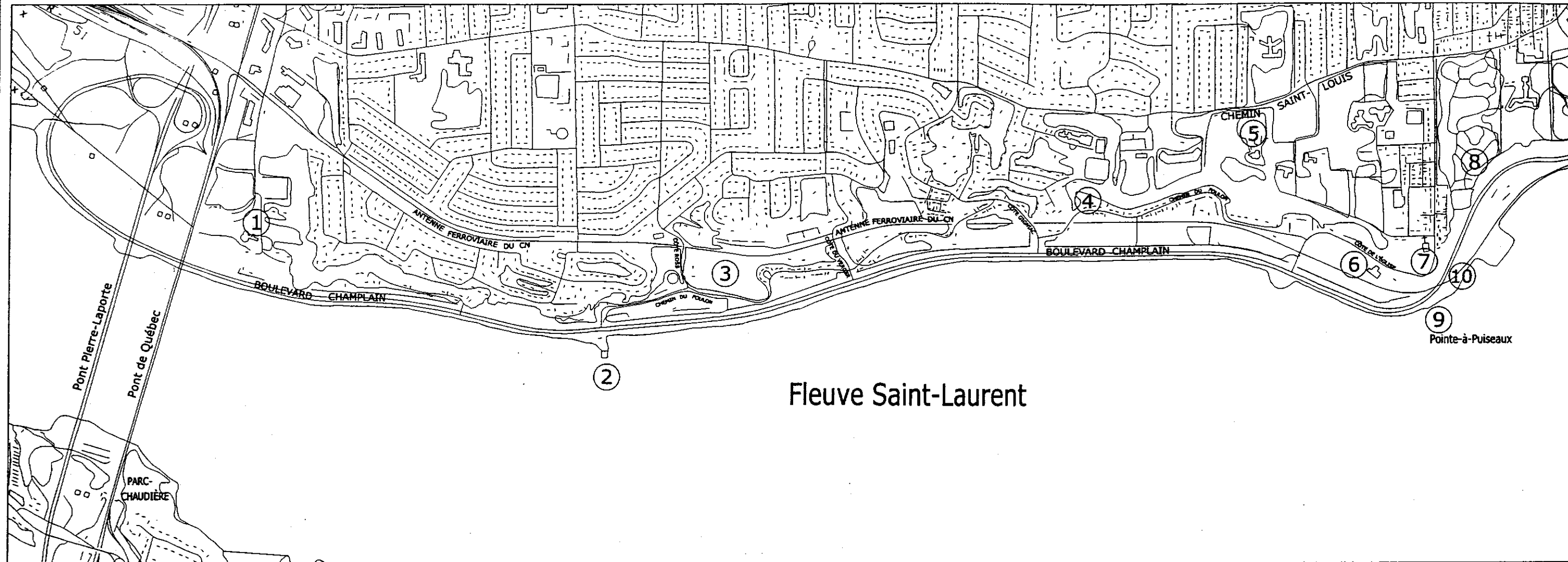
La transparence et l'information

On a généralement approuvé la façon dont la Commission de la capitale nationale a procédé pour rendre publique l'initiative qu'elle avait entreprise avec ses partenaires et consulter les citoyens sur les enjeux et orientations en cause. Malgré certaines critiques qui ont pu être formulées, nous avons l'impression que la Commission est consciente de l'importance d'une information pertinente, complète et opportune.

Si l'information est avant tout un moyen, la transparence relève plutôt du domaine de l'intention et se vérifie dans la pratique. La transparence est à la fois un objectif et une façon de faire. Les partenaires que l'on veut associer à la réalisation d'un projet commun l'apprécient tout particulièrement. Les citoyens aussi apprécient que les pouvoirs publics les informent correctement et les engagent dans la réalisation d'un projet d'intérêt collectif.

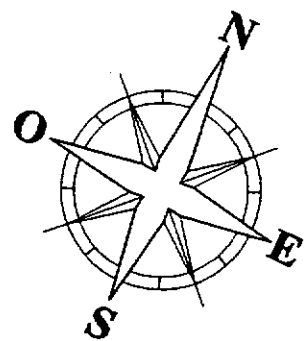
Nous voulons croire que la Commission de la capitale nationale continuera de miser sur cette valeur de transparence pour mener à bien un projet qui intéresse déjà plusieurs groupes et organismes et qu'un très grand nombre de citoyens de la capitale seront heureux de découvrir lorsqu'ils pourront en bénéficier.

CARTE 1 : Le littoral Champlain Ouest / Situation existante



LÉGENDE

- ① Aquarium du Québec
- ② Quai Irving
- ③ Boisé Irving
- ④ Maison des Jésuites
- ⑤ Domaine Cataraqui
- ⑥ Ateliers municipaux de la Ville de Sillery
- ⑦ Église Saint-Michel
- ⑧ Parc des Voiliers / Cimetière Mount-Hermon
- ⑨ Quai Frontenac
- ⑩ Viaduc de la voie ferrée / boulevard Champlain



Échelle = 1 : 17 500

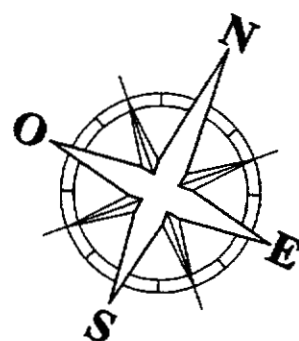
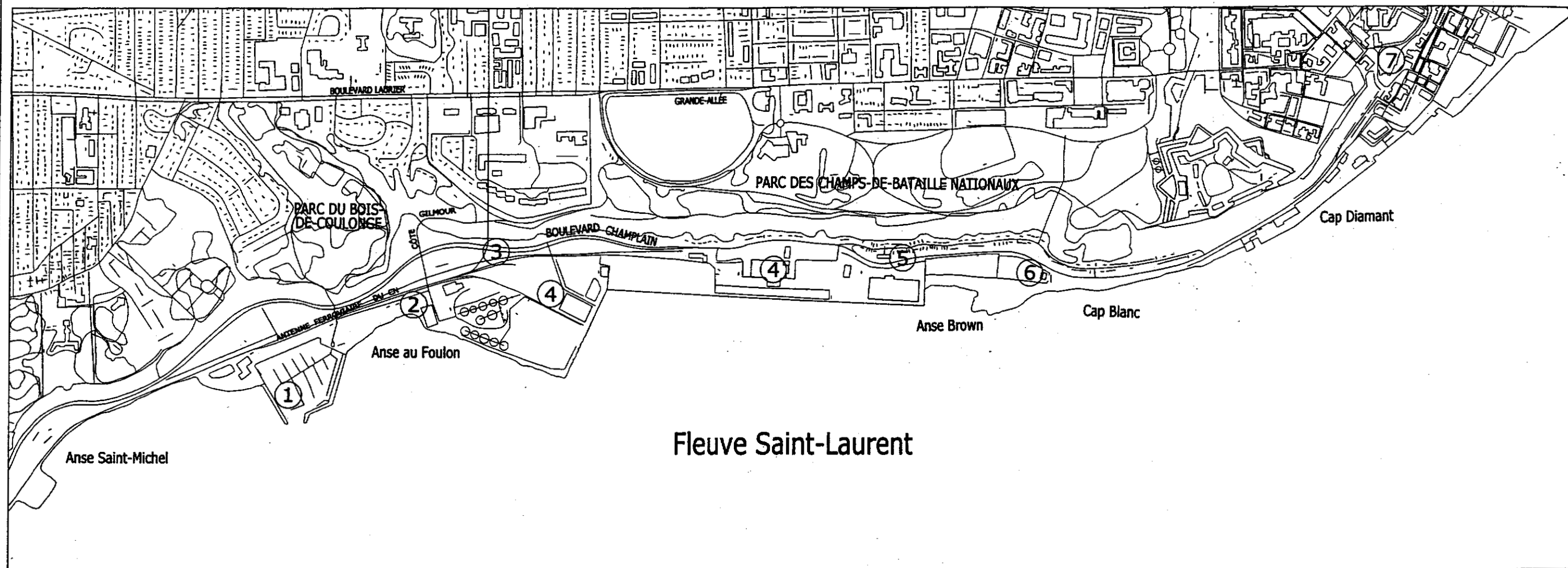
Source : Ministère des Ressources
naturelles du Québec

Conception : Jean-Philippe Servant



Redonner le fleuve
aux Québécois

CARTE 2 : Le littoral Champlain Est / Situation existante



Échelle = 1 : 17 500

Source : Ministère des Ressources
naturelles du Québec

LÉGENDE

- ① Marina de Sillery
- ② Tennis Montcalm
- ③ Entrée du tunnel ferroviaire
- ④ Port de Québec
- ⑤ Église Notre-Dame-de-la-Garde
- ⑥ Parc Notre-Dame-de-la-Garde
- ⑦ Place-Royale



Redonner le fleuve
aux Québécois



Redonner le fleuve aux Québécois

Annexes

Règles de procédure de la consultation publique

OBJET:

Le présent document a pour but d'établir les règles de procédure relatives au déroulement de la consultation publique « Redonner le fleuve aux Québécois » portant sur la mise en valeur du littoral nord du fleuve Saint-Laurent entre les ponts de Québec et Pierre-Laporte, à l'ouest, et Place-Royale, à l'est.

ARTICLE 1 – bureau

- 1.1 Un bureau est formé pour conduire la consultation publique.
- 1.2 Le bureau est constitué de trois personnes, dont un président.
- 1.3 Les membres du bureau sont nommés par le président et directeur général de la Commission de la capitale nationale du Québec.
- 1.4 Un secrétaire est affecté au bureau pour prendre en charge la logistique de la consultation ainsi que la rédaction du rapport des membres du bureau.

ARTICLE 2 – Avis de la consultation

- 2.1 Le secrétaire du bureau fait publier dans les journaux les avis annonçant la tenue de la consultation publique.
- 2.2 L'avis indique les objets de la consultation, les principales règles de procédure ainsi que les dates de tenue des séances publiques.
- 2.3 Un délai minimum de quinze (15) jours doit s'écouler entre la publication de l'avis et la tenue de la première séance publique.

ARTICLE 3 – Rencontre préparatoire

- 3.1 Avant la tenue de la consultation, le bureau peut tenir une rencontre préparatoire avec les représentants de la Commission pour préciser les objets principaux de la consultation ainsi que la procédure.

ARTICLE 4 – Consultation

- 4.1 La consultation comprend deux parties : la première permet à la Commission de présenter le dossier, d'en expliquer les fondements et de préciser les orientations poursuivies; la deuxième est destinée entendre les opinions du public.
- 4.2 Un délai minimum de trois semaines doit s'écouler entre la première et la deuxième partie de la consultation.
- 4.3 La Commission rend public son projet et met à la disposition du public un dossier pour fins de consultation. Outre le document qu'elle peut publier à des fins d'information, la Commission met son dossier en consultation dans une salle de lecture accessible au public, à son siège social ou dans un endroit localisé dans la capitale nationale.
- 4.4 La consultation est tenue dans un lieu public localisé dans la capitale nationale.
- 4.5 Lors de la première partie de la consultation, la Commission explique au bureau et au public les éléments du projet. Après l'exposé qui dure au plus soixante (60) minutes, toute personne peut poser des questions à la Commission.
- 4.6 Lors de la deuxième partie de la consultation, qui peut s'étaler sur plusieurs jours, le bureau entend, dans l'ordre qu'il établit, toute personne qui dépose un mémoire ou qui désire oralement faire connaître son opinion et ses suggestions.
- 4.7 Tout mémoire doit être déposé trois jours avant le début de la deuxième partie de la consultation.
- 4.8 Pendant la deuxième partie de la consultation, le bureau peut entendre la Commission afin de rectifier les faits qui ont été soulevés pendant la consultation.

ARTICLE 5 – Rapport du bureau

- 5.1 Le bureau doit déposer un rapport, dans les soixante (60) jours suivant la fin de la deuxième partie de la consultation, relativement au mandat qui lui a été confié. Le rapport fait état des commentaires reçus et contient les constatations, l'analyse et les conclusions du bureau.

Lettre adressée au MTQ par le bureau de consultation

Québec, le 8 novembre 2000

Monsieur André Bossé
Sous-ministre adjoint
Ministère des Transports du Québec
475, boulevard de l'Atrium, 4^e étage
Charlesbourg (Québec) G1H 7H9

OBJET: Informations complémentaires / boulevard Champlain

Monsieur,

Lors de la soirée d'information *Pour redonner le fleuve aux Québécois* tenue le 26 octobre dernier au Musée de la Civilisation, vous vous êtes engagé à produire un document plus substantiel concernant la circulation sur le boulevard Champlain et la desserte des installations portuaires.

Afin de bien satisfaire les attentes de la population et pour aussi répondre aux interrogations du bureau de consultation publique, je me permets de vous soumettre quelques questions dont les réponses devraient grandement éclairer notre compréhension des enjeux concernant notamment la desserte de la gare maritime Champlain. Ces questions concernent le boulevard Champlain et les voies ferrées.

Le boulevard Champlain

- Selon le ministère des Transports, comment définit-on une *promenade* de type « parkway » ?
- Une *promenade* de type « parkway » est-elle compatible avec la desserte efficace d'un port ?
- Quelles sont les restrictions qui s'appliquent actuellement à la circulation des camions sur le boulevard Champlain ?
- *Pourrait-on introduire d'autres restrictions* tout en maintenant la desserte efficace de la gare maritime Champlain ?
- Selon les récentes enquêtes de circulation, quel est le volume de circulation et quelle la composition du trafic qui emprunte le boulevard Champlain ?
- En termes de volume et de composition du trafic, comment se compare le boulevard Champlain au boulevard Charest Est et au boulevard Laurier ?

- Selon les plus récentes enquêtes « origine-destination », d'où proviennent les camions qui empruntent le boulevard Champlain et quelle est leur destination (en faisant la distinction entre les trois pôles du port de Québec)?
- Serait-il praticable d'interdire complètement la circulation des camions à l'est de la gare maritime Champlain?

Les voies ferrées

- Quelles compétences le ministère des Transports du Québec peut-il exercer à l'égard des compagnies ferroviaires?
- Est-ce que le tunnel est de juridiction provinciale ou fédérale?

Les réponses à ces questions nous apparaissent essentielles pour notre compréhension des enjeux liés à la desserte efficace de la gare maritime Champlain. Si vous jugez qu'il serait opportun que nous tenions une séance de travail, je vous prie d'en informer monsieur Marc Bertrand, secrétaire du bureau de consultation publique, que l'on rejoint durant les heures normales de bureau au numéro de téléphone suivant: 644-2531.

Pour nous faire parvenir tout document, prière de le transmettre au siège social de la Commission de la capitale nationale du Québec à l'adresse suivante:

Commission de la capitale nationale du Québec
Édifice Hector-Fabre, 525, boulevard René-Lévesque Est, RC
Québec (Québec) G1R 5S9

Veuillez agréer, Monsieur Bossé, l'expression de mes sentiments distingués.



Robert Cournoyer
Le président du bureau de consultation publique
Pour redonner le fleuve aux Québécois

c.c. Madame Élisabeth Boulet-Clément, bureau de consultation publique
Monsieur Louis-Marie Bouchard, bureau de consultation publique
Monsieur Serge Filion, Commission de la capitale nationale du Québec

Programme des audiences publiques

Les 28, 29 et 30 novembre 2000 à 19:00 heures

Auditorium 1 du Musée de la Civilisation

Mardi le 28 novembre 2000

19:00: Ouverture de l'assemblée et présentation complémentaire du ministère des Transports

19:30: Période de questions MTQ*

19:45: Présentation du comité ZIP Québec / Chaudière-Appalaches

20:05: Période de questions présentation ZIP

20:15: Présentation Administration portuaire de Québec

20:35: Période de questions APQ

20:45: Pause café

21:00: Présentation de la Société des Parcs de Sciences Naturelles de Québec (Aquarium du Québec)

21:15: Période de questions SPSNQ

21:25: Présentation du Conseil du paysage québécois

21:40: Période de questions CPQ

21:50: Présentation de la Société des Gens de Baignade

22:10: Période de questions SGB

22:20: Présentation des comités des citoyens du Vieux-Québec et de Notre-Dame-des-Victoires/Vieux-Port

22:40: Période de questions CCVQ + CCNDV/VQ

22:50: Présentation de M. Pierre Sauvé, citoyen + questions

23:05: Fin de la première soirée d'audiences publiques *

* Au besoin, poursuite de la période de questions adressées au MTQ

Source: Marc Bertrand, secrétaire du Bureau de consultation publique
Tél.: 528-0773

Mercredi le 29 novembre 2000

19:00: Ouverture de l'assemblée et présentation de la Communauté urbaine de Québec

19:30: Période de questions CUQ

19:45: Présentation Ville de Québec

20:15: Période de questions Ville de Québec

20:30: Pause café

20:45: Présentation Ville de Sillery

21:05: Période de questions Ville de Sillery

21:15: Présentation Ville de Charlesbourg

21:30: Période de questions Ville de Charlesbourg

21:40: Présentation Vivre en ville (coalition d'organismes)

22:00: Période de questions Vivre en ville

22:10: Présentation Conseil des Monuments et Sites du Québec + Coalition pour l'aménagement du front fluvial de Québec *

22:30: Période de questions CMSQ + CAFFQ *

22:40: Présentation de Mme Denise Piché et M. Pierre Larochelle, professeurs à l'École d'architecture de l'Université Laval

23:00: Période de questions Mme Piché et M. Larochelle

23:10: Fin de la deuxième soirée des audiences publiques

* CMSQ + CAFFQ n'ont pas présenté verbalement leur mémoire

Source: Marc Bertrand, secrétaire du Bureau de consultation publique
Tél. : 528-0773

Jeudi le 30 novembre 2000

- 19:00: Ouverture de l'assemblée et présentation du Yacht Club de Québec
- 19:20: Période de questions YCQ
- 19:30: Présentation de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Québec métropolitain
- 19:50: Période de questions CCIQM
- 20:00: Présentation des Croisières AML + questions
- 20:15: Présentation de l'Association de protection de la Baie de Beauport + questions
- 20:30: Pause café
- 20:45: Présentation de Vélo Québec + questions
- 21:05: Présentation de Promo vélo + questions
- 21:20: Présentation de l'Association des coureurs de canot à glace + questions
- 21:35: Présentation de messieurs Lavigne et Roy, citoyens + questions
- 21:50: Présentation de monsieur Jean Thérien, résidant de la rue Champlain + questions
- 22:05: Présentation de monsieur Ronald Sirard, citoyen + questions
- 22:20: Présentation de monsieur Mathieu Langlois, citoyen + questions
- 22:35: Présentation de monsieur Gaétan Groleau, entrepreneur
en récréo-tourisme + questions
- 22:50: Fin de la troisième soirée des audiences publiques

Source: Marc Bertrand, secrétaire du Bureau de consultation publique
Tél.: 528-0773

**Liste des organismes et citoyens qui ont déposé un mémoire
mais qui ne l'ont pas présenté verbalement**

- 1- La Fabrique de la Paroisse Notre-Dame-de-la-Garde
- 2- Madame Marie Côté et monsieur Jacques Lamonde, résidants du Chemin du Foulon
- 3- Le Conseil des Monuments et Sites du Québec +
la Coalition pour l'Aménagement du Front fluvial de Québec
- 4- Le Groupe Océan (les utilisateurs du port de Québec)
- 5- La Coopérative des Artisans et Commerçants du Quartier Petit Champlain
- 6- La famille Drolet, citoyens de Sainte-Foy
- 7- M. Harvey Mead, citoyen et président de l'Union québécoise pour la Conservation
de la Nature (UQCN)

Source: Marc Bertrand, secrétaire du Bureau de consultation publique
Tél.: 528-0773

Grille d'analyse des mémoires

A) Identification du mémoire

1- ORGANISME(S) / CITOYEN(S): _____

2- PRÉSENTATION / PARTICIPANTS: _____

3- TITRE: _____

4- SUJET PRINCIPAL: _____

B) Thèmes d'analyse

1- Aspects d'ordre général

a) *Vision globale* _____

b) *Gestion administrative* _____

c) *Participation des citoyens* _____

d) *Domaine public ou privé* _____

2- Port de Québec / Gare maritime Champlain

a) *Planification d'ensemble* _____

b) *Réserve foncière* _____

c) *Anse Brown* _____

d) *Desserte ferroviaire et routière* _____

3- Boulevard Champlain

a) Objectifs de réaménagement

- mise en valeur du paysage: _____

- parcours cérémoniel: _____

- tracé promenade ou boulevard: _____

- réduction de vitesse: _____

b) Fluidité / capacité _____

c) Sécurité _____

d) Transit via Place-Royale _____

e) Pollution sonore _____

4- Affectation du territoire mis en réserve

a) Résidentielle _____

b) Services et commerces _____

c) Activités récréatives _____

- accès au fleuve: _____

- piste cyclable: _____

- intégration: _____

- climat: _____
