

**La Société des**  
**Gens de Baignade**  
**pour l'accès et l'usage public des plans d'eau**

---

**220**

**DM23.1**

Projet d'aménagement de la promenade Samuel-De  
Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de  
l'Église à Québec

**Québec**

**6211-23-005**

# **MÉMOIRE**

**relatif au projet de**

**Promenade Samuel-de-Champlain**

**soumis à l'examen du**

**Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)**

**Québec, le 3 janvier 2006**

# PLAN

<b>1) Qu'est-ce que la Société des Gens de Baignade ?</b>	<b>3</b>
<b>2) Cadre général de réflexion</b>	<b>4</b>
<b>3) Absence d'un vigoureux débat public</b>	<b>5</b>
<b>4) Cibler des usages concrets du fleuve</b>	<b>6</b>
<b>5) Choix du secteur d'intervention</b>	<b>9</b>
<b>6) Retombées économiques et sociales</b>	<b>12</b>
<b>7) Le quai Irving réaménagé : usages à prévoir</b>	<b>14</b>
<b>8) Qualité de l'eau et usages futurs du fleuve</b>	<b>18</b>
<b>9) Demande au BAPE</b>	<b>26</b>
<b>10) Conclusion</b>	<b>30</b>

## ANNEXES

<b>Points signalés lors de l'audience du 13 décembre 2005</b>	<b>31</b>
<b>Qu'est-ce qu'une promenade maritime ou littorale ?</b>	<b>32</b>
<b>Un loisir populaire à Québec : la baignade.</b>	<b>33</b>
<b>La plage de l'Anse-aux-Foulons</b>	<b>35</b>

Québec, le 3 janvier 2006

William J. Cosgrove, président  
John Haemmerli, Commissaire  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)  
Gouvernement du Québec

Messieurs,

Nous remercions le BAPE de nous donner l'occasion de faire connaître notre avis au sujet du projet d'aménagement proposé par la Commission de la capitale nationale pour réalisation en 2008, soit une partie de la Promenade Samuel-de-Champlain. Nous sommes persuadés que cette démarche du BAPE suscitera d'intéressantes réflexions sur le littoral fluvial régional.

## Qu'est-ce que la Société des Gens de Baignade ?

La Société des Gens de Baignade est un organisme à but non lucratif, fondé en 1996, qui s'adresse à toutes personnes, associations, administrations intéressées à développer, améliorer, maintenir ainsi qu'à mettre en valeur des accès aux plans d'eau afin que le public en ait usage, surtout mais non exclusivement en milieu urbain. Pour la Société des Gens de Baignade, les plans d'eau sont une richesse collective qui doit être accessible et servir équitablement à tous.

La Société favorise donc l'accès, l'usage et la jouissance des fleuves, lacs, rivières, bassins, ainsi que leurs rivages par l'ensemble de la population et travaille à la mise en place d'aménagements riverains visant à satisfaire les besoins du plus grand nombre, sans aucune distinction de niveau social, de fortune, de propriété ou tout autre particularité. En cela, la Société s'appuie sur le fait que la démocratisation de l'usage récréatif de l'eau contribue au développement économique, à la création d'emplois, au progrès social ainsi qu'à la santé publique.

La Société étend son action à l'ensemble du Québec et ailleurs au Canada. Elle développe des relations internationales dans le but d'enrichir la vision de ses membres, de leur permettre de découvrir ce qui se fait ailleurs, d'illustrer les réussites québécoises à l'étranger et de faire prendre conscience de l'importance de favoriser l'usage des plans d'eau par l'ensemble de la population d'un pays.

### **Le Président d'Honneur de la Société, M. Jacques Amyot**

Le Président d'Honneur de la Société est le sportif québécois bien connu Jacques Amyot, une légende québécoise de réputation internationale dans le domaine de la nage en eau libre, premier vainqueur de la Traversée à la nage du lac Saint-Jean et récipiendaire de l'Ordre national du Québec (2001). Jacques Amyot est maintenant une légende vivante de la natation et des milieux du sport au Québec. Son courage, sa persévérance, sa discipline et sa maîtrise personnelle servent d'exemple et prouvent que de nos jours encore, en bien des domaines et face à bien des adversités: « *Quand on veut, on peut !* ». ([www.gensdebaignade.org/President.htm](http://www.gensdebaignade.org/President.htm))

## Cadre général de réflexion

Nous avons choisi de ne pas nous restreindre uniquement à la section littorale sous examen mais de replacer l'analyse de ce projet au niveau régional de la grande agglomération Québec-Lévis. Pourquoi un tel choix ? Selon nous, dans ce cas-ci, on ne peut saisir la raison de certains choix fondamentaux du gouvernement du Québec – ni en évaluer la pertinence – sans tenir compte de l'actuelle configuration administrative qui prévaut sur le littoral urbanisé de la Capitale. Cette configuration découle de l'histoire de Québec, longtemps ville coloniale.<sup>1</sup>

Nous nous conformons ainsi à la première recommandation du rapport du Bureau de la consultation publique présenté à la Commission de la capitale nationale le 13 février 2001, lequel se lit comme suit : «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. » *Rapport* : [www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/prom\\_champlain/documents/DA8.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/prom_champlain/documents/DA8.pdf)

À notre connaissance, le promoteur n'a pas procédé à une telle analyse comparative des potentiels respectifs des « divers milieux qui composent l'ensemble du littoral de la capitale », tel que recommandé par le Bureau de la consultation publique au début de 2001, le littoral du centre-ville historique demeurant une véritable *no go zone* pour le gouvernement provincial, pour des raisons que nous expliciteront plus loin.

---

<sup>1</sup> Sur l'impact colonial en matière d'aménagement du littoral à Québec, on lira, entre autres : *Québec, 1765-1832, L'évolution d'une ville coloniale*, par David-Thierry Ruddel, Ottawa, Musée canadien des civilisations, 1991, 290p. Les pages consacrées à *L'accès au rivage bloqué* sont particulièrement éclairantes :

«De tous les empiétements qui ont cours durant cette période [1800-1850], le plus important est l'obstruction de passages donnant accès au bord de l'eau, en particulier par des propriétaires de quais et de chantiers navals. (...) De 1807 à 1840, ils feront fi des passages traditionnels et réussiront presque à bloquer l'accès public à la rive. Ce type d'empiétement est considéré comme plus grave que les autres, parce que le public se trouve privé d'une ressource essentielle. (...) Brasseries, vastes quais pour les produits importés, chantiers navals et anses à bois occupent la majeure partie de la berge de la Saint-Charles et du Saint-Laurent, rendant les plages pratiquement inaccessibles aux habitants. (...)

Dès 1820, des habitants adressent de nombreuses pétitions à l'Inspecteur des Chemins; ils se plaignent que l'accès aux rives leur est refusé. (...) Dans un document remis en 1826, l'Inspecteur des Chemins Jean-Baptiste Larue soutient que, pour plus de sept milles (environ 11 kilomètres) de rivage, il n'existe qu'un seul passage donnant accès au bord de l'eau à partir de la rue Champlain; de plus, il est impraticable. (...)

Prenons le cas de John Goudie, marchand, constructeur de navires et juge de paix. Après avoir acheté et loué des parcelles riveraines à Saint-Roch et dans la basse ville, il construit des clôtures autour de sa propriété, élimine les passages et entrave le prolongement futur de certaines routes jusqu'au rivage.

En 1841, un autre inspecteur des chemins, Joseph Hamel, rapporte que des propriétaires de la rue Champlain ont empiété sur la rue et ont construit des bâtiments et des clôtures qui bloquent l'accès au bord de l'eau. Quand Hamel, comme son prédécesseur, suggère la création de nouveaux passages, il reçoit l'appui populaire. (...) Le simple citoyen n'a d'autre recours que de faire signer des pétitions qui restent souvent sans réponse... »

Voir : <http://www.gensdebaignade.org/DavidThierryRUDEL.pdf>

## Absence d'un vigoureux débat public

Il nous a toujours semblé que cette vaste entreprise aurait dû faire l'objet de débats publics dès ses débuts, il y a plusieurs années, lesquels eussent dû être suscités, encouragés, financés et suivis de près. Tel n'a pas été le cas. Les responsables y eussent pourtant trouvé à peu de frais plusieurs propositions simples et peu coûteuses permettant de parvenir assez bien au but recherché, tout en entraînant des déboursés plus modestes pour le contribuable.

### **Bonifier le projet de promenade...sans le remettre lui-même en question**

À Québec, depuis la conception même du projet d'une Promenade Samuel-de-Champlain, une seule et unique vision fondamentale – celle d'une promenade maritime – a joui d'un droit de cité. À maintes reprises, on a invité des associations ou encore le grand public à bonifier cette vision mais non à en concevoir une autre (ou plusieurs autres) qui auraient pu lui faire ombrage. Il n'a toujours été question que d'un seul et unique concept fondamental d'aménagement, soit celui d'une promenade publique et polyvalente le long du fleuve. Le concept initial, c'est-à-dire celui d'une route d'accès paysagère conduisant au cœur administratif et politique de la Capitale, boulevard cérémoniel reliant l'aéroport Jean-Lesage à l'Assemblée nationale via la côte Gilmour, semble d'ailleurs encore imprégner de façon diffuse l'ensemble de la démarche.

Un phénomène semblable s'est produit à Montréal à l'occasion des consultations publiques élaborées qui conduisirent, après plusieurs années de débats (1978-1986), à l'aménagement du Vieux-Port de Montréal, une réussite aujourd'hui incontestée. Dans ce cas, une pression populaire multiforme finit à la longue par avoir raison d'une pléthore d'« experts de haut niveau » – et non des moindres – qui soutenaient qu'il fallait ériger « une ville devant la ville » sur des délaissés portuaires apparus devant le Vieux-Montréal, espaces dégagés et de grande valeur qui suscitaient à l'époque toutes les ambitions. Il fallut cependant *dix mois* de consultations pour parvenir à ce résultat, et encore ces dernières furent-elles précédées de plusieurs années de débats publics, et non de deux ou trois jours. L'expérience vécue au milieu des années 80 dans la métropole vaut d'être ici rappelée, plusieurs projets étant actuellement engagés à Québec pour des dépenses qui devraient atteindre entre 100 et 150 millions de dollars de fonds publics (Beauport, Pointe-à-Carcy, bassin Brown, bassin Louise, Promenade Samuel-de-Champlain...).

Selon Pierre Laurin, à l'époque vice-président d'Alcan et co-président du Comité consultatif sur le Vieux-Port de Montréal, l'exercice de consultation avait « suscité des idées, inventives, uniques, qui correspondent mieux aux besoins des citoyens que tout rapport de spécialistes. » Sceptique avant le début des audiences, Pierre Laurin vit ensuite « une richesse inestimable dans les 80 mémoires soumis. » (Marc Favreau, *La Presse*, 5 octobre 1985). Selon l'éditorialiste Alain Dubuc : « La consultation réserve parfois d'étranges surprises à ceux qui osent l'entreprendre. Par exemple, dans le cas présent, elle nous amène à croire que les désirs de la population peuvent être radicalement opposés aux projets proposés par les bureaux d'analyses privés. » (*La Presse*, 27 novembre 1985).

De son côté, Susan Semenk remarquait dans *The Gazette* : « A dozen or so engineering and urban-design consulting firms have been paid close to \$ 30 million to come up with development plans. All of those plans have eventually been shelved. (...) The consultative committee...says it has received the best advice yet during the public hearings from ordinary citizens, for free, or almost. The ten-month public consultations are costing taxpayers \$ 380 000. Committee officials

say Montrealers have given them at least one clear message : no grandiose megaprojects. What they seem to want is a gradual, flexible development of the site as an accessible public place, green spaces, aquatic activities... »

Selon M. Pierre Émond, alors président-directeur de la Société du Vieux Port de Montréal : «Véritable symbole en lui-même, le geste de consulter la population correspondait à affirmer que le territoire du Vieux Port appartient à la collectivité. C'était aussi reconnaître l'ampleur des enjeux en cause et la légitimité de la participation de tous à une activité de planification d'essence stratégique pour Montréal et sa région. »<sup>2</sup>

Est-il besoin de rappeler qu'à Québec, si ce n'était de l'existence du BAPE et de ses exigences légales, la population n'aurait disposé en pratique que de moyens fort modestes pour faire connaître publiquement quelque opinion que ce soit relativement au projet d'aménagement de cette première phase de la Promenade Samuel-de-Champlain avant sa réalisation ? La dernière consultation en règle sur le projet d'aménagement du littoral remonte à l'année 2000 et fut décidée par le ministre de l'Environnement du temps, Paul Bégin. Ses résultats s'avèrent d'ailleurs fort intéressants encore aujourd'hui.<sup>3</sup>

## Cibler des usages concrets du fleuve

Rappelons en premier lieu l'objectif original du projet de promenade littorale Samuel-de-Champlain, le socle sur lequel repose tout le reste, y compris l'injection d'importants fonds publics : « Redonner le *fleuve* aux Québécois pour 2008 ». Soulignons que cet objectif a toujours été compris par la population comme signifiant redonner le *fleuve* lui-même aux Québécois, et non seulement se contenter de redonner un accès aux *rives* du fleuve. Si l'on s'en tient à une approche donnant accès et usages aux rives seulement, le plan d'eau demeurera alors un simple paysage liquide sur lequel on ouvrira des 'fenêtres' qui permettront au gens de le contempler mais non d'y accéder pour s'en servir à leur profit. Dans ce cas, l'usage réel et physique du fleuve, sur l'eau ou dans l'eau, restera impossible, voire interdit à la quasi totalité de la population. L'objectif fondamental et maintes fois réaffirmé du projet n'aura pas été atteint, suscitant alors force déception, compte tenu de l'importance des argents publics investis.

C'est pourquoi – bien que notre Société soit précisément l'organisme qui a su éveiller la conscience publique au Québec sur le manque d'accès publics aux plans d'eau depuis maintenant une décennie –, nous sommes d'avis que soutenir que « l'accès au fleuve et à ses berges figure au rang des grandes préoccupations collectives » nous apparaît quelque peu exagéré et ne saurait justifier tous types d'investissements, en particulier si ces derniers s'avèrent

---

<sup>2</sup> (*The Montreal Gazette*, October 5<sup>th</sup>, 1985). Vieux-Port de Montréal: [www.vieuxportdemontreal.com/](http://www.vieuxportdemontreal.com/) Société du Havre de Montréal: [www.havremontreal.qc.ca/fr/](http://www.havremontreal.qc.ca/fr/) Port de Montréal: <http://www.port-montreal.com/>

Les visions contrastées – pour ne pas dire contradictoires – à Montréal et à Québec en matière d'aménagement de littoraux urbains ont été analysées dans : « *Visions contrastées : les rivages de Montréal et de Québec, au Canada* », Forum de Nice : « L'avenir des villes est-il sur leurs rivages ? », Nice, France, octobre 2000, 27p. Disponible sur internet : [www.cmquebec.qc.ca/documents/gd\\_memoires2/m4\\_1\\_lonce\\_naud\\_copy1.pdf](http://www.cmquebec.qc.ca/documents/gd_memoires2/m4_1_lonce_naud_copy1.pdf)

<sup>3</sup> Bureau de consultation [Membres : Robert Cournoyer, Élisabeth Boulet-Clément, Louis-Marie Bouchard], *La promenade Samuel-de-Champlain, Les Québécois veulent renouer avec leur fleuve* – Rapport du bureau de la consultation publique, Commission de la capitale nationale, Québec, 13 février 1981, 37 p. [Plans, annexes] Rapport : [www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/prom\\_champlain/documents/DA8.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/prom_champlain/documents/DA8.pdf)

colossaux sans pour autant redonner d'usages réels du plan d'eau à la population ni résulter en retombées sociales et économiques appréciables. La même remarque peut s'appliquer à l'année désormais mythique du 400<sup>e</sup> anniversaire de Québec (2008), d'ores et déjà invoquée à tous moments à titre de justificatif de projets parfois douteux.

Il y a maintenant cinq ans, en l'an 2000, lors de la consultation publique mise sur pied par le ministre de l'Environnement de l'époque Paul Bégin, nous avons souligné que le concept de promenade auquel on semblait attribuer une fonction centrale était certes intéressant, mais uniquement s'il débouchait sur des usages concrets du fleuve:

« Nous désirons en premier lieu féliciter le gouvernement du Québec d'avoir mis en réserve pour fins d'usages publics de vastes terrains riverains et nous souhaitons que cette pratique se généralise dans le cadre d'une future Politique québécoise de gestion de l'eau, à l'exemple de l'action entreprise depuis plusieurs décennies par le Conservatoire du littoral en France. (<http://www.conservatoire-du-littoral.fr/front/process/Home.asp>)

« On retrouve des éléments très intéressants dans le document de consultation : la détermination à conserver le caractère public des berges et à favoriser leur accès par l'ensemble de la population, la relativisation de l'importance du boulevard Champlain, véritable piste de course qui est la raison première de la destruction du front fluvial de Québec, la volonté de renaturaliser le littoral, entre autres.

« Par ailleurs, la portion du littoral présentement à l'étude ne doit pas devenir non plus un espace-spectacle destiné en priorité aux éventuels chefs d'État étrangers en visite, mais un ensemble d'espaces reliés entre eux et réellement utilisés par les citoyens ordinaires. L'idée d'investir massivement pour créer en quelque sorte un « boulevard cérémoniel » qui s'étendrait des pistes d'atterrissage de l'aérodrome local jusqu'aux marches de l'Assemblée nationale ne nous semble pas aller dans le sens des intérêts de l'ensemble de la population. Les éventuels chefs d'État – si tant est que nous désirions les impressionner – le seront bien davantage en constatant que les rives de la capitale nationale du Québec auront été aménagées dans le sens du monde, en visant avant tout l'usage qu'en feront à l'occasion les sept millions de Québécois ainsi que les visiteurs et touristes.

« C'est pourquoi le concept de promenade, auquel on semble attribuer une fonction centrale, peut être intéressant mais uniquement s'il débouche sur des *usages réels*. Il ne doit pas se fermer sur lui-même, s'enfermer dans une logique représentativiste du promeneur solitaire – ou d'une foule de promeneurs – touristes en leur propre ville, comme le Québécois à Place Royale, sujet ludique (à peine) d'un patrimoine assujetti à des fins touristiques.

« *Aménager un lieu n'est pas créer un spectacle.* Les photos d'époque qu'utilise la Commission, lesquelles montrent des foules nombreuses et populaires jouissant du fleuve de bien des façons, ne doivent pas évoquer une sorte de paradis perdu dont il ne serait pas question d'envisager le retour éventuel. Il ne faudrait pas décider que l'usage réel de l'eau du Saint-Laurent doit être réservé à cette classe de gens capables financièrement de faire l'acquisition d'un bateau de plaisance puis de le stationner dans une des marinas de la région. Cet élément nous semble central.

« L'étude menée par le Comité ZIP l'a bien démontré : après la promenade à vélo, c'est la baignade que les citoyens voudraient voir privilégier en tant qu'activité liée au fleuve,

c'est-à-dire un usage réel et populaire du plan d'eau fluvial. Ceci doit impérativement guider, à notre avis, tous les projets qui seront mis de l'avant par la Commission de la capitale nationale, soit en rive nord, soit en rive sud du fleuve. »

« *Un concept dont l'économie est absente.* – La Commission de la capitale nationale devrait envisager le concept d'une politique touristique et sociale du littoral. Elle doit également prendre en compte l'idée d'une politique économique d'utilisation des espaces littoraux. Il est intéressant de savoir, par exemple, qu'en 2001 les États-Unis consacreront 128 millions de dollars (U.S.) au rechargement en sable de leurs plages, favorisant ainsi leur utilisation par un large public. Ou encore, que le Corps des Ingénieurs de l'Armée américaine gère directement 1000 plages publiques, des centaines de sentiers de randonnées, des dizaines de milliers d'emplacements de camping, estimant par ailleurs le retour sur de tels investissements à 64 dollars pour chaque dollar investi.

« Contrairement à la situation qui prévaut en Europe ou aux États-Unis, la question des retombées économiques des plages, des accès et usages publics des rivages et littoraux reste encore totalement en friche au Québec. Nous invitons donc la Commission à se concentrer dans ses projets d'aménagement du littoral sur l'usage réel de celui-ci par le plus grand nombre possible, sous les formes les plus diverses. »<sup>4</sup>

Cinq ans ont passé. Le projet tel qu'il se présente actuellement ne semble guère avoir évolué dans le sens où nous le suggérions en novembre 2000. Les approches et les concepts propres au domaine de l'architecture de paysage semblent avoir prévalu sur d'autres approches en ce qui a trait à la vision fondamentale de l'ensemble. Pourtant, dans l'histoire de Québec, si le fleuve a déjà servi de lieu de travail, de commerce, de jeux, de combats ou de divers services publics, pratiquement jamais ses rives n'ont-elles été dédiées à la simple promenade. Pour quelle raison se donner comme objectif de se *promener* le long du fleuve, sans l'utiliser ou presque, sinon parce qu'on a déjà intériorisé le fait que l'eau elle-même nous est inaccessible et qu'elle le restera dans l'avenir ? Pourtant, comme le dira n'importe quel enfant : « Jouer dans l'eau, c'est bien plus amusant que de marcher le long du fleuve... »

Le littoral fluvial ne doit pas devenir principalement un espace-spectacle destiné à être *parcouru* à pied, à vélo ou autrement, dans un mouvement parallèle à un fleuve destiné à demeurer lui-même inaccessible. On doit concevoir et aménager un ou plusieurs endroits permettant des activités fluviales réelles, aménagements flottants ou pas, de loisir, de commerce ou autres, où on pourra passer la journée sur place, *sans être obligé de déambuler (!)*, lieux auxquels les gens accéderont par un trajet *perpendiculaire* au fleuve et non principalement *longitudinal*.

**On doit pouvoir se rendre *au fleuve* et non seulement *le long du fleuve*.**

<sup>4</sup>Société des Gens de Baignade, *Texte et documents déposés*, Québec, novembre 2000, 3p.

Liste des documents alors déposés : *Fleuves et rivières : mode d'emploi grand public* [Écodécision, 1995]; *Nos berges cadennassées* [Éditorial, Le Soleil, 20 juillet 1995]; *Pour une politique québécoise en matière d'accessibilité et d'usage des plans d'eau* [SGB, Mémoire au BAPE, Stéphane Bouchard, 1999]; *La Doctrine du Public Trust et l'usage collectif des plans d'eau aux États-Unis d'Amérique* [Mémoire au BAPE. Louis-H. Campagna. 1999]; *Québec : il Bacino Louise diventerà une spiaggia urbana* [Article dans Aquapolis (Venise), Léonce Naud, 1998]; *Québec : quel avenir pour le quartier portuaire historique ?* [Conférence à Paris, Léonce Naud, 1994]; *L'avenir des villes est-il sur leurs rivages ?* [Programme du Forum Nice 2000]; Québec ville balnéaire [Publication de la Société des Gens de Baignade, 1995].



Par exemple, pouvoir simplement s'étendre au soleil au bord de l'eau présenterait bien des attraits ! Justement, combien d'endroits aménagera-t-on pour cette activité des plus populaires, témoin les photos d'époque de la plage du Foulon ? La proximité du boulevard Champlain et de ses nuisances permet-elle même d'y songer ? Des plages publiques, est-ce bon seulement pour le Maine ? Qu'est-il arrivé à celles dont la population jouissait dans la région de Québec ? Pourquoi ne pas avoir d'abord documenté et expliqué à la population l'histoire et les causes fondamentales de l'éloignement collectif des Québécois vis-à-vis de leur fleuve ?

## Le choix du secteur d'intervention

*Les hommes passent, la géographie reste.*

Un observateur arrivant de l'extérieur aura de la difficulté à saisir la raison pour laquelle le gouvernement du Québec a choisi le secteur d'intervention présentement à l'étude. À l'échelle de la région, cet endroit est probablement celui où les rives du fleuve seront les plus coûteuses à réaménager en vue de quelques usages publics que ce soit du plan d'eau. Elles sont en général rectilignes, entièrement enrochées et jouxtent un boulevard utilisé par un trafic lourd qui devrait connaître une progression dans l'avenir. En outre, la section du littoral choisie pour illustrer le savoir-faire de l'État québécois à l'occasion du 400<sup>e</sup> anniversaire de la Capitale en 2008 n'offre que peu ou pas du tout de possibilités physiques de jamais pouvoir nager librement dans le fleuve, comme c'était le cas à l'époque à l'Anse-aux-Foulons et en plusieurs autres endroits. Enfin, il existe une antinomie fondamentale entre d'une part le désir de réaménager le boulevard Champlain pour en faire un boulevard urbain et, d'autre part, l'accroissement prévu par l'Administration portuaire de Québec (APQ) d'un trafic lourd de marchandises ou de passagers.<sup>7</sup>

Bien plus près du centre-ville se trouvent quelques baies, anses, quais ou bassins beaucoup plus accessibles à la population ainsi qu'aux touristes et davantage appropriés à d'éventuels usages grand public, au premier chef le bassin Louise. Or, en dépit du principe d'aménagement No. 1 recommandé par les membres du Bureau de la consultation publique dans leur rapport de février 2001 ([www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/prom\\_champlain/documents/DA8.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/prom_champlain/documents/DA8.pdf)), ces endroits n'ont pas fait l'objet d'une évaluation comparative (méthode bénéfices-coûts) par rapport au secteur choisi, que la géographie du littoral régional rend difficile d'accès, pratiquement désert à longueur d'année et pourtant jugé prioritaire par le gouvernement du Québec.

Le choix d'intervenir à cet endroit ne découle donc pas de la géographie favorable du littoral ni de son accessibilité aux éventuelles clientèles, mais bien de l'actuelle configuration *administrative* qui prévaut sur les rives urbanisées de Québec. En effet, les quelques endroits aisément accessibles au grand public sur le littoral nord du fleuve à Québec sont tous sous la juridiction du gouvernement fédéral, qui les administre dans le cadre de la Loi maritime du Canada via l'Administration portuaire de Québec.

Une telle configuration administrative sur le littoral est-elle unique au monde ?

---

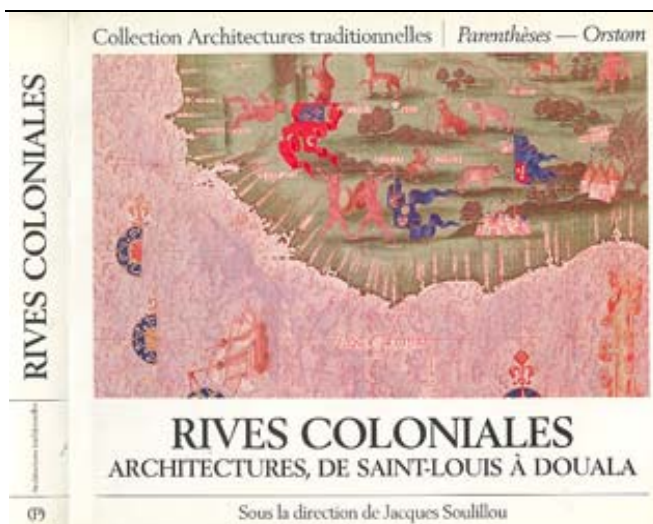
<sup>7</sup> *Lettre*. Port de Québec à William Cosgrove, président du BAPE, Québec, 30 novembre 2005, 3p. « Cela se traduira concrètement, en ce qui concerne le projet sous étude, par une augmentation des trafics routiers et ferroviaires dans le secteur ». Voir : [www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/prom\\_champlain/documents/DM13-1.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/prom_champlain/documents/DM13-1.pdf)

## Villes coloniales et contrôle des rivages urbains centraux

Avant le mouvement de décolonisation qui se produisit durant la seconde moitié du siècle dernier, dans les principales villes de contrées ayant connu la colonisation européenne par la voie océane, il existait fréquemment une zone urbanisée littorale sous la juridiction de la métropole. Au début, n'y étaient admis que les personnels coloniaux, leurs familles et les résidences de ces derniers, leurs amis, leurs visiteurs et leurs biens. Parfois, le port international proprement dit faisait également partie de cet espace urbain sous gestion et contrôle colonial. L'administration locale indigène, en pareil cas, n'avait pas juridiction sur le littoral de sa propre ville, maintenu sous le contrôle des puissances européennes.

### Une ville indigène coupée du rivage

Coupée du rivage central de la ville et ainsi de la mer, existait et se développait toute une ville indigène qui s'était agglutinée avec le temps à cette zone coloniale, dont le commerce avec l'extérieur s'effectuait pour l'essentiel avec la métropole. En général, les habitants des quartiers n'étaient pas les bienvenus sur le littoral, où un port ainsi qu'une citadelle assuraient à la puissance coloniale la maîtrise des relations commerciales avec le monde extérieur, en excluant la plupart des habitants locaux ainsi que leurs chefs coutumiers, même lorsque ces derniers étaient élus.



L'architecture coloniale de littoral constitue un des moyens de contrôle de la société indigène : « Un des leviers de ce contrôle passe par une véritable mise en scène du pouvoir colonial à la fois dans l'aménagement de l'espace et l'image extérieure que le bâtiment colonial veut offrir de lui-même : symétrie, rigueur, solennité. Par architecture et urbanisme conjugués, le pouvoir pratique une espèce de suggestion de l'ordre, comme si la vue de ce spectacle devait convaincre le colonisé que là se dresse le bien ».

Jacques Soullou

À Québec, les navires des immigrants arrivant dans la colonie britannique du Canada pénétraient dans le bassin de la Douane (aujourd'hui disparu) et chacun avait devant ses yeux le très bel Édifice de la Douane, dont la majestueuse colonnade faisant face au fleuve servait de rappel utile aux arrivants, qui comprenaient alors qu'ils débarquaient en pays civilisé, la Citadelle signalant par ailleurs quels était l'identité des maîtres des lieux. Semblablement, de nos jours, le bâtiment de l'École de la Réserve navale remplit une fonction politique bien plus que militaire : les croisiéristes étrangers arrivant par voie fluviale comprennent qu'ils arrivent au Canada et non au Québec.

*Rives coloniales – Architectures, de Saint-Louis à Douala*, Soullou, Jacques [sous la direction de], Collection Architectures traditionnelles, Marseille, Éd. Parenthèses — Orstom, 1993, 316p.

Dans un tel contexte, les responsables Européens – dont le pouvoir local s'appuyait sur celui de la métropole – organisaient volontiers à l'occasion des festivités populaires pour les indigènes mais en aucun cas ne les auraient-ils considérés comme des égaux, encore moins comme des maîtres, même quand ces derniers représentaient l'immense majorité de la population. Qui plus est, quels que soient le nombre ou la qualité des élus que les indigènes choisissaient de se donner, ces derniers cessaient légalement d'exister – où du moins le croyaient-ils – dès qu'ils mettaient les pieds sur le littoral européenisé de leur propre centre-ville.

À toutes les demandes d'accès à la mer de leur commettants, ils ne pouvaient que répondre : « On ne peut rien faire, on n'est pas chez nous... » On comprendra que dans leur esprit, le concept de « chez nous » se limitait aux espaces urbanisés *sur la terre ferme*.

### **Les ports, des portes ouvertes sur le monde**

À l'instar des aéroports, les ports constituent des fenêtres sur le monde extérieur et donnent accès aux « affaires internationales ». À ce titre, l'État fédéral canadien ne saurait en confier la gestion, l'administration et le contrôle à des responsables *provinciaux*, dont la vision n'a pas à s'étendre au monde extérieur ou étranger, domaines que réserve la Constitution du pays au gouvernement du Canada. L'État québécois ne dispose d'ailleurs d'aucun accès officiel au fleuve Saint-Laurent au cœur historique de sa propre Capitale. Or, comme il entend ne pas être en reste et donc « faire quelque chose » sur le littoral dans le cadre du 400<sup>e</sup> anniversaire de Québec en 2008, le gouvernement provincial se pense forcé de se rabattre sur des rivages enrochés, éloignés du centre-ville pourtant baigné par les eaux du fleuve, où se trouve paradoxalement un plan d'eau hyper-accessible à la population ainsi qu'aux millions de touristes mais encore rigoureusement interdit au public par le gouvernement fédéral (sous peine d'amende ou de prison) : le bassin Louise.

### **Le fond des choses : pourquoi nous sommes-nous éloignés du fleuve ?**

Si nous saisissons mieux les causes – dont certaines fort récentes ou même encore présentes – qui ont produit la situation dans laquelle nous nous trouvons collectivement à l'heure actuelle, peut-être serions mieux équipés pour y apporter vraiment remède.

Nombreux sont ceux et celles qui déplorent que les Québécois se sont éloignés du fleuve Saint-Laurent. Qu'ils ont délaissé leur « empire de l'eau. » Plus rares sont ceux qui s'efforcent de comprendre la cause profonde, enfouie au plus profond de notre psychologie collective, d'un si étrange comportement. Ou plutôt si, quelques auteurs – la plupart historiens ou géographes – s'y sont essayés. Le plus remarquable est peut-être le géographe Luc Bureau, dans un passage lumineux de son essai : *Entre l'Éden et l'utopie. Les fondements imaginaires de l'espace québécois*.

Franchissons quelques siècles. Nous sommes en 1765. La terrible Guerre de Sept Ans vient à peine de se terminer (1755-1763). Depuis deux ans, la Nouvelle-France est disparue des cartes de l'Amérique. Écoutons Luc Bureau :

« Les canons de l'empire se sont tus; les militaires enterrent leurs morts; les paysans retournent à la glèbe; les artisans entrent dans leur échoppe. L'espace ouvert, jusqu'ici occupé par les chimères [visions] et les équerres des cartographes royaux, se ferme et prend soudain saveur de terroir. Maria Chapdelaine découvre l'amour en cueillant des

myrtilles dans les brûlés du lac Saint-Jean. Jean Rivard, le défricheur, construit sa cité idéale dans les collines ondulées des Cantons de l'Est. Menaud, maître draveur, défend contre l'emprise étrangère les montagnes de Charlevoix. Séraphin Poudrier, notre Harpagon québécois, s'approprie avec passion la terre des Laurentides. (...)

Au Québec, la conquête de 1760 demeure la ligne de fracture la plus obsédante dans le plan d'aménagement de la cité idéale : du versant de l'« empire de l'eau », on passe à celui de l'« empire du sol ». La hache et la faucille chassent la rame et le fusil; la charrue se substitue au canot d'écorce; le Coureur de bois se sédentarise en devenant colon; les « soirées canadiennes » éclipsent les bals de l'Intendant et l'espace devient courtepoinette. (...) Il en est des défaites militaires comme des séquelles des feux de forêts : une nouvelle couverture végétale s'installe, qui n'a souvent rien à voir avec la couverture climacique antérieure. »<sup>5</sup>

À notre connaissance, Luc Bureau est le premier à avoir résumé de façon aussi lapidaire le virage radical des Canadiens puis ensuite des Québécois par rapport au fleuve, conséquence du grand tournant de la Guerre de Sept Ans (1755-1763) suivi de la Défaite de 1760 : « ***La hache et la faucille chassent la rame et le fusil, la charrue se substitue au canot d'écorce...*** ». Tout est dit ou peu s'en faut.

### Documentation d'appoint

Pour comprendre plus en profondeur pour quelles raisons le Gouvernement du Québec n'intervient pas sur le littoral de sa propre Capitale à l'endroit où il serait pourtant géographiquement, politiquement et économiquement rationnel qu'il le fasse, c'est-à-dire sur les rives du Vieux-Québec ou aux alentours, on peut consulter les documents : *Québec, ville, port et fleuve – Lettre à Adrienne Clarkson; Visions contrastées : les rives de Montréal et de Québec au Canada; Démocratie et rivages d'Amérique.*

[http://www.cmquebec.qc.ca/documents/gd\\_memoires2/m4\\_3\\_lonce\\_naud\\_copy3.pdf](http://www.cmquebec.qc.ca/documents/gd_memoires2/m4_3_lonce_naud_copy3.pdf)

[http://www.cmquebec.qc.ca/documents/gd\\_memoires2/m4\\_1\\_lonce\\_naud\\_copy1.pdf](http://www.cmquebec.qc.ca/documents/gd_memoires2/m4_1_lonce_naud_copy1.pdf)

[http://www.gensdebaignade.org/DiscoursdeGaspé\\_2004.pdf](http://www.gensdebaignade.org/DiscoursdeGaspé_2004.pdf).

## Retombées économiques et sociales

Pour éviter de se retrouver avec un projet qui draine à lui seul la quasi totalité des investissements publics provinciaux en rives sur une fraction modeste et difficilement accessible du littoral régional (en rive nord essentiellement), nous suggérons d'évaluer de façon comparative les retombées économiques de choix d'investissements en infrastructures riveraines *avant* de se lancer dans un projet en particulier. Il serait alors nécessaire de considérer les deux rives du

<sup>5</sup> *Entre l'Éden et l'utopie. Les fondements imaginaires de l'espace québécois*, Montréal, Québec-Amérique, 1984, Le même concept a été exprimé par plusieurs historiens et géographes Canadiens et Québécois. Quant au remplacement de l'Empire français du Saint-Laurent par l'Empire britannique du Saint-Laurent, il a fait l'objet d'une étude remarquable de l'historien Donald Creighton, *The Commercial Empire of the St. Lawrence, 1760-1850*, publié à Toronto, New Haven et Londres en 1937.

fleuve (Québec et Lévis), de repérer les meilleurs sites où aménager des infrastructures permettant des usages du fleuve puis d'investir là où les retombées économiques et sociales seront les plus élevées compte tenu des investissements consentis. Rappelons un principe de base en économie, à savoir que la rentabilité économique d'un investissement quelconque dépend de l'allocation la plus efficace possible de ressources rares ou désirées entre différents groupes concurrents d'usagers.

Nous avons déjà remis au BAPE une dizaine d'études qui abordent la question des retombées économiques d'infrastructures littorales.<sup>8</sup> Le temps nous manque pour effectuer un travail analogue dans le cas de la section du littoral à l'étude. Il y a cinq ans déjà, nous avons cependant remis à la CCN un document où nous soulignons l'importance des aspects économiques et sociaux des infrastructures riveraines :

« Favoriser – si nécessaire avec des fonds publics – l'accès et l'usage des fleuves, rivières, lacs et autres plans d'eau par l'ensemble de la population d'un pays constitue l'un des fondements les plus sûrs de progrès économique et social. En plus des ports militaires, commerciaux ou des marinas, ouvrages côtiers à accès contrôlé, réservés en pratique aux travaux ou à la jouissance de membres de corporations privées, un État juste et prévoyant verra à mettre en place des structures riveraines d'accueil destinées à des usages accessibles au grand public et d'intérêt pour ce dernier.

« Par exemple, au cœur des villes, il convient de récuser avec force cette conception réductrice selon laquelle un « accès » à l'eau se résume à un trottoir ou à un quai sur lequel le public ne peut que déambuler, parfois littéralement coincé entre un parking ou un édifice et une surface liquide en contrebas, cette dernière inaccessible pour quelque usage que ce soit. De tels déambulateurs tristes seraient d'ailleurs inadéquats même pour des populations animales utilisatrices d'un point d'eau, car la surface liquide elle-même demeure interdite.

« Dans le cas de plans d'eau urbains, l'accès à l'eau, entre autres, veut dire présence en plusieurs endroits d'escaliers, de gradins, de surfaces et de plans inclinés, de pentes qui permettent aux gens d'atteindre l'eau, d'y toucher, voire d'y entrer et d'en ressortir, bref de l'utiliser. La plupart de ces usages publics nécessitent l'utilisation de terrains riverains assez vastes adjacents aux plans d'eau. C'est pourquoi l'érection de bâtiments à ces endroits est généralement perçue comme contraire à l'intérêt public.

---

<sup>8</sup> Liste partielle des études bénéfices-coûts déposés au BAPE par la SGB : *Economic Values in Management of Natural Streams of Missouri* [Edward K. Brown, Missouri Department of Conservation, Jefferson City, 1991, 18p.] *Benefits of Stream Access Development* [Proceedings of the Sixth Annual Conference of States organization for Boating Access, Jefferson City, Department of Conservation, October 1992, 21p.]; *The Economic Impact of Coastal Tourism : a Special American Coastal Coalition Report*, 4p. ([www.coastalcoalition.org](http://www.coastalcoalition.org)); *Recreational boating study reveals significant economic impact* [Dave Knight, The Advisor, Great Lakes Commission, Ann Arbor, Michigan, November 2004, 1 p. ([www.glc.org/advisor/](http://www.glc.org/advisor/))]. *The Economic Impact of Beaches* [The Surfrider Foundation, San Clemente, California, USA, 3p. (<http://www.surfrider.org/>)]; *Guidelines for Cost-Benefit Analyses* [Missouri Department of Conservation, Jefferson City, Missouri, 1994, 19p.] *A Summary of the National and State Economic Effects of the 1994 Army Corps of Engineers Recreation Program* [R. Scott Jackson, Daniel J. Stynes, Dennis B. Propst (Michigan U.) and Bruce D. Carlson (St. Paul District), Headquarters, US Army Corps of Engineers, Technical Report R-96-1, February 1996, 85p. *Légaux ou tolérés, les petits commerces prospèrent sur le littoral* [A. De. *Envoyé spécial*, Le Monde, Paris, 19 août 2002.]; *If you build it, will they come ?* [Graham Tomasi, in The Seiche, Minnesota Sea Grant, Fall 1990, 1p.] ([www.seagrant.umn.edu/seiche/](http://www.seagrant.umn.edu/seiche/)) *The Value of America's Beaches to the Economy* [Marlowe & Company, Washington DC, April 2005, 6p. (<http://www.netlobby.com>)

«L'utilisation des fleuves pour le commerce, la récréation et le loisir repose géographiquement sur de rares points d'ancrage dispersés ici et là le long des rives, essentiellement des quais, des estacades, des bassins et d'autres ouvrages publics. Il convient donc d'en répartir sagement l'accès et l'usage entre plusieurs catégories concurrentes d'utilisateurs, aussi bien aujourd'hui que pour les générations futures.

« Comme c'est le cas pour d'autres équipements de même nature, la rentabilité économique et sociale d'infrastructures riveraines est fonction de leur polyvalence et de leur aptitude à satisfaire l'éventail le plus diversifié possible des goûts et des besoins du plus grand nombre d'usagers, qui pourront aussi être les clients des prestations offertes sur les lieux ».<sup>9</sup>

## Le quai Irving réaménagé : usages à prévoir

On doit dès maintenant envisager un retour graduel de la pêche récréative et d'opérations commerciales de pêche touristique – comme sur le pourtour des Grands lacs – soit à partir de structures fixes au fond du fleuve, soit à partir de quais tels le quai Irving ou autres types d'infrastructures, soit avec des bateaux d'excursions de pêche, des chaloupes, toutes activités commerciales ou non de type récréo-touristiques appelées à se développer dans l'avenir. Les programmes entrepris visant à restaurer les habitats ou les lieux de fraie d'espèces telles l'éperlan et le bar rayé conduiront probablement dans un avenir pas si lointain à un retour significatif dans les eaux fluviales de ces deux espèces particulièrement prisées par les pêcheurs. D'autres espèces halieutiques suivront au fur et à mesure de l'amélioration de la qualité de l'eau du fleuve et de la restauration d'habitats naturels ou artificiels.<sup>10</sup> Par conséquent, il serait souhaitable que ces navires de pêche disposent d'endroits convenables pour s'amarrer et aussi de l'espace à quai pour desservir leurs clientèles. Il faut prévoir des stationnements pour ces futurs usagers du fleuve ou pour la clientèle des armateurs en tourisme fluvial (navettes, croisières-excursions, etc).

Compte tenu que la configuration actuelle des quais devant le Vieux-Québec ne permet guère le développement de quelque pêche récréative embarquée que ce soit, il faut s'attendre à ce que le quai Irving soit sollicité par plus d'un armateur privé qui voudra l'utiliser au départ et à l'arrivée de voyages de pêche sur le fleuve, en sus de la navette dont il est actuellement question. De fait, le quai réaménagé pourrait bien trouver son utilité surtout pour des excursions de pêche commerciale ainsi que pour l'accostage de kayaks, chaloupes et autres petites embarcations (*boating*).

L'aménagement de ce quai ainsi que celui de ses abords aura ainsi intérêt à tenir compte de l'augmentation du transit de passagers (entre autres, des cyclistes clients d'une navette), de marchandises, d'esquifs variés, de chaloupes, etc. Donc, au quai Irving, donner priorité à la fonction transport et transbordement avant tout le reste, notamment par rapport à des activités dites *d'interprétation*. Pour cela, il faut que le dessus du quai soit dégagé et plat (non *paysagé!* ).

<sup>9</sup> *Fleuves et rivières, Modes d'emploi grand public*, Léonce Naud, Article publié dans ÉCODÉCISION, été 1995.

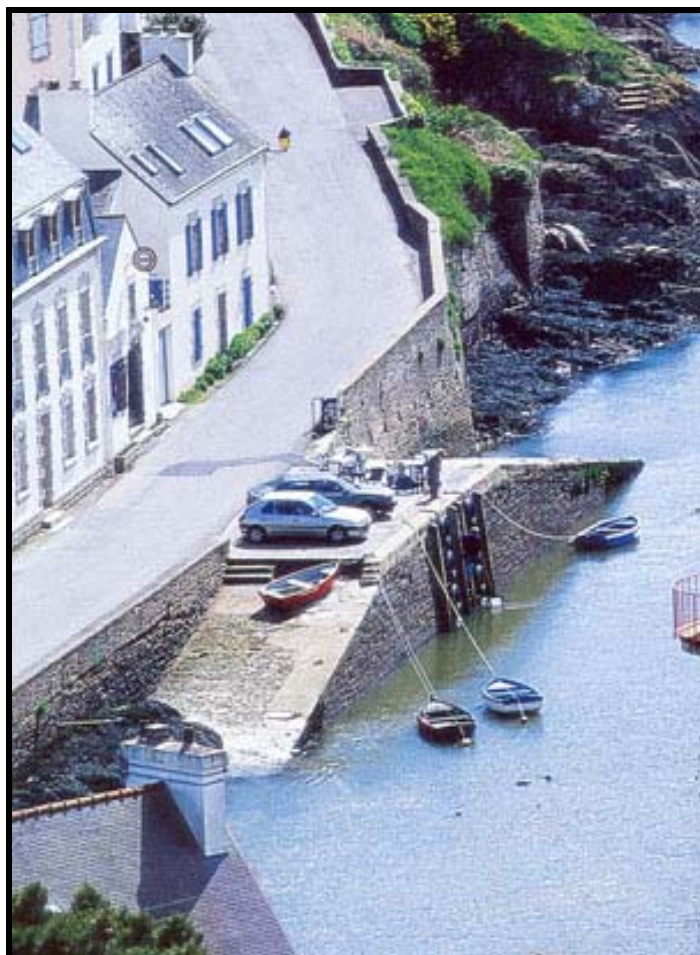
Lire l'article : [www.gensdebaignade.org/Fleuves\\_modesdemploi.htm](http://www.gensdebaignade.org/Fleuves_modesdemploi.htm)

<sup>10</sup> Pêche sportive dans le Saint-Laurent : [www.qc.ec.gc.ca/csl/inf/inf021\\_f.html](http://www.qc.ec.gc.ca/csl/inf/inf021_f.html). Les nostalgiques de l'époque où des centaines de pêcheurs d'éperlans envahissaient les quais du Vieux-Québec à l'automne prendront bonne note que toute activité de pêche à partir des quais est maintenant interdite:

[http://lesoleil.cyberpresse.ca/journal/2004/05/22/quebec\\_dimanche/01310\\_1\\_homme\\_qui\\_a\\_la\\_peche\\_au\\_bassin\\_louise.php](http://lesoleil.cyberpresse.ca/journal/2004/05/22/quebec_dimanche/01310_1_homme_qui_a_la_peche_au_bassin_louise.php)  
Voir le film de Claude Léveillé : « Les éperlans ». Site : <http://www.cam.org/~lever/Films/Eperlans.html>



## La fonction d'un quai : donner accès à l'eau.



### Bretagne : sur un quai, pas de « centre d'interprétation »

Il n'y a pas ici de « Centre d'interprétation », invention de nouveaux « curés du sens », qui aiment dire aux gens ce qu'ils doivent penser d'une réalité maritime par ailleurs inaccessible.

*En Bretagne, personne n'a encore eu cette idée de dissocier la population de la mer et « d'interpréter » de loin cette dernière.*

Situé dans une baie soumise aux marées, le quai ci-contre, quoique de taille modeste, permet plusieurs usages. Un restaurant y allonge ses tables, on peut y stationner et prendre le lunch à côté de sa voiture, des rampes (avec anneaux) permettent d'y amarrer des chaloupes à diverses élévations de la marée et une paroi verticale permet d'accueillir des bateaux de plus grande taille.

## Quai Irving et développement du « boating »

L'auteur n'ayant pas trouvé d'équivalent en français pour la réalité décrite par le mot anglais *boating*, c'est-à-dire une pléthore de petites embarcations et d'esquifs de taille inférieure aux « yachts de taille marina » (*yachting*), il utilisera ici le mot anglais.

La principale cause de l'état anémique de l'industrie du *boating* dans l'ensemble de la grande région de Québec reste l'absence quasi totale de rampes de mises à l'eau dignes de ce nom pour les chaloupes, kayaks et autres petites embarcations analogues. Ne serait-ce pas là une vocation à privilégier au futur quai Irving ? M. Donald Tremblay, citoyen de Beauport, a bien décrit l'état dans lequel se trouve l'accès au fleuve à Québec :

« Je suis propriétaire d'une petite embarcation (18') pour la pêche que je garde chez moi. Je suis très insatisfait de l'accès au fleuve offert par la Ville de Québec. Nous sommes le 5 octobre et il fait près de 20 degrés centigrades. Aussi, j'ai pris congé en après-midi pour

aller pêcher. Je me suis rendu à la seule rampe de mise à l'eau de la Ville de Québec accessible au grand public (coût de 20.00 \$ plus 4.00 \$ pour le service de valet). Quelle ne fut pas ma surprise de constater que le préposé au service de valet n'était pas là ! La dernière fois, celui-ci m'avait pourtant assuré qu'il serait là jusqu'au 15 octobre. J'étais seul, donc je ne pouvais mettre à l'eau parce qu'il n'y a pas de quai à cet endroit. Qu'attend la Ville pour installer un quai flottant à cet endroit ?

« La Ville se targue de vouloir redonner l'accès au fleuve à la population. J'aimerais savoir ce que la Ville a prévu dans ses nombreux projets (promenade Champlain, baie de Beauport, etc.) pour donner accès gratuitement aux propriétaires de petites embarcations comme moi. Je vous signale que les marinas ne veulent pas de nous. Au Vieux-Port de Québec, il faut être membre pour mettre à l'eau. Au Yacht Club, il en coûte 30.00 \$ plus taxes et on n'est jamais sûr de pouvoir mettre à l'eau en saison car les membres ont priorité (je me suis déjà fait refuser l'accès). La seule rampe gratuite munie d'un quai dans la région de Québec est à Château-Richer, mais elle n'est pas accessible à marée basse (c'était le cas cet après-midi). Pour une ville portuaire avec un plan d'eau magnifique comme le fleuve, cette situation est aberrante. » Donald Tremblay, *Lettre*, Le Soleil, 26 octobre 2005.

Quelques mois auparavant, la même réalité avait été dénoncée par M. Denis Tessier. Ce dernier y mentionnait explicitement le projet de la Promenade Samuel-de-Champlain :

« Concernant le projet de la promenade Samuel-de-Champlain, les responsables politiques tant municipaux que provinciaux ou fédéraux semblent oublier que le but est d'améliorer l'accès au fleuve. On pense uniquement aux piétons et cyclistes. Le projet ne tient aucunement compte des plaisanciers et des amateurs de sports nautiques. Les dirigeants semblent oublier que le logo de la Ville de Québec représente un bateau toutes voiles dehors.

« En Ontario – eh oui, chez nos voisins – depuis bon nombre d'années, chaque ville et village le long du Saint-Laurent possède une rampe de mise à l'eau pour donner accès au fleuve. Ces rampes sont conçues pour faciliter la mise à l'eau de chaloupes, motomarines et bateaux de plaisance pouvant aller jusqu'à plus de 35 pieds. Souvent, elles sont doubles et leur coût d'utilisation sont minimales (de 5 \$ à 10 \$) et, parfois, l'accès est gratuit.

« À Québec, les rampes de mise à l'eau sont la propriété de marinas privées et les coûts sont d'un minimum de 20 \$ et même la marina du Vieux-Port ne pêche pas par l'exemple puisque, pour utiliser la descente, il est obligatoire de louer un quai pour la nuit. À Sillery, en bas de la côte Gilmour, il existe une descente qui est soi-disant de propriété fédérale, gérée par la Ville de Sillery et un gardien qui obtient le contrat de surveillance réclame 20 \$ pour chaque mise à l'eau. Les infrastructures tel un quai d'accostage ou d'attente sont inexistantes et cette situation oblige le plaisancier à faire appel au gardien pour reculer la remorque à un coût additionnel de 2 \$. L'autre solution est d'échouer le bateau sur la rive rocailleuse et de courir chercher le véhicule afin de déjouer les effets de la marée. En plus d'avoir des frais de mise à l'eau, il n'y a même pas de quai !

« Quand on clame *Redonnons le fleuve aux citoyens*, les décideurs devraient considérer le fait que les sports nautiques ont déjà fait partie du quotidien des Québécois. Pensez aux anciennes photos montrant Québec vue de Lévis. Une multitude d'embarcations y



apparaissent. N'oublions pas que nos fondateurs sont arrivés par la voie des eaux. Plusieurs commerces de la région vivent du marché des produits nautiques. Combien de gens, qui envisagent l'achat d'une embarcation, renoncent en raison des problèmes et coûts d'accès au fleuve ? » Denis Tessier, *Lettre*, Le Journal de Québec, 11 mai 2005.

La situation dénoncée plus haut n'est pas particulière à la grande région de Québec mais intéresse l'ensemble du Québec. Durant le dernier demi-siècle, des centaines de millions de dollars provenant des fonds publics ont été consacrés à aménager des marinas privées (*yachting*) accessibles à un très faible pourcentage de la population. Pendant la même période, un nombre bien plus élevé d'utilisateurs potentiels des plans d'eau publics est resté privé de tous moyens ou presque de mettre à l'eau une embarcation de taille plus modeste dans des conditions décentes. Quant à l'aménagement, l'entretien et la gestion de plages publiques, le concept même semble inconnu à bon nombre d'administrations municipales québécoises, ce qui n'est pas le cas chez nos voisins (Nouveau-Brunswick, Ontario, Maine, Vermont, etc.).

Tout ceci contraste fort avec les politiques publiques en vigueur aux États-Unis, où ce sont en général les Ministères des Ressources naturelles qui sont impliqués directement dans l'accès aux plans d'eau publics au profit de la majorité de la population, notamment quant au développement des activités de chasse et pêche et autres types d'expéditions légères. La qualité des rampes publiques de mise à l'eau, leur localisation judicieuse par rapport aux ressources joue un rôle crucial, les États américains se sachant en concurrence les uns avec les autres pour attirer et fidéliser les clientèles.<sup>11</sup>

Par conséquent, dans le cadre d'un réaménagement éventuel du quai Irving et compte tenu du manque flagrant de rampes de mises à l'eau dignes de ce nom dans la grande région de Québec (un marché de plus d'un demi-million de personnes), il serait raisonnable que si l'on veut effectivement *Redonner le fleuve aux Québécois*, on réaménage au moins ce quai en conséquence.



### **Les ports romains n'étaient pas des ports primitifs.**

Ici, une galère entre au port de Pompéi (*Dessin d'époque*)

<sup>11</sup> On consultera là-dessus la *States Organization for Boating Access* ([www.sobaus.org](http://www.sobaus.org)) ou encore le *Center for Geographic Information* au Michigan : [www.mcgi.state.mi.us/mrbis](http://www.mcgi.state.mi.us/mrbis). Pour une analyse comparative entre le Québec et les États-Unis sur le sujet, voir : [http://gensdebaignade.org/DiscoursdeGaspé\\_2004.pdf](http://gensdebaignade.org/DiscoursdeGaspé_2004.pdf).

## Réaménagement du quai Irving : concepts pour fins de discussion



- 1) L'accès physique à un plan d'eau peut soit résulter d'une structure qui s'avance dans l'eau (en haut, à gauche, le quai des Éboulements autrefois), soit par une brèche aménagée dans une rive rocheuse naturelle ou artificielle (à droite : rampe de mise à l'eau pour petites embarcations aménagée dans un enrochement, en région métropolitaine de Montréal).
- 2) La surface du quai doit être solide, plane et libre d'embaras ou de trous. Ce n'est pas un endroit à *paysager*. Suffisant pour y décharger des hydrocarbures, le quai Irving n'est pas vraiment aménagé à l'heure actuelle pour quelques autres usages que ce soit. À l'ouest du quai se trouve cependant un vaste espace susceptible de favoriser de multiples usages du fleuve à cet endroit, à *condition que les fonctions transports et déplacements priment sur absolument tout le reste et que cette surface providentielle soit conçu comme faisant partie intégrante du nouveau quai Irving, surtout quant à la fonction de stationnement*.
- 3) On pourrait examiner la possibilité d'aménager (du côté est du quai, à cause des marées descendantes) une large rampe de mise à l'eau de type « quai de halage » ou échouerie (inclinaison plus douce que les habituelles rampes de mise à l'eau), utilisable même à marée extrêmement basse. De cette façon, il deviendrait vite connu que les petites embarcations peuvent accéder au fleuve à cet endroit. Des anneaux d'amarrages seraient fixés à différentes hauteurs le long de la rampe de mise à l'eau, vu l'amplitude des marées à Québec.
- 4) Côté ouest du quai (le plus ensoleillé...), un large escalier à pente *très* modérée pourrait s'enfoncer profondément dans l'eau, de sorte qu'il soit également utilisable à marée extrêmement basse. Il pourrait s'agir d'une structure mi-escalier, mi-pente de halage. De ce côté pourrait aussi prendre place une rampe de mise à l'eau classique.
- 5) Côté route, il faudrait dégager le plus possible l'accès du quai, de sorte à ce que le boulevard s'ouvre sur la plus grande longueur faisable vis-à-vis du fleuve et du quai. Le passant remarquerait ainsi davantage le dégagement vers le quai et vers le fleuve, et ce dégagement autant visuel que physique porterait à s'arrêter, surtout lorsqu'il y aurait animation sur le quai (pêcheurs, bateaux amarrés, kayaks, etc).

- 6) **Le coût d'utilisation des rampes de mise à l'eau.** – Un tarif nominal en saison ou une gratuité complète pourrait certainement être envisagée pour plusieurs années, question de favoriser le développement des activités économiques liées au *boating*. Compte tenu que les membres des marinas ne défraient pas les coûts de construction de leurs dispendieux stationnements liquides, laissant ce soin à des payeurs de taxes dont l'immense majorité ne posséderont jamais de yachts, on voit mal pourquoi les coûts d'utilisation des quais de halage ou rampes de mise à l'eau resteraient prohibitifs lorsqu'on les compare à ceux pratiqués dans les juridictions voisines.<sup>12</sup>

### **Faute de quais, des structures flottantes pour utiliser un fleuve aux rives malencontreusement enrochées ?**

Ailleurs, lorsqu'on veut utiliser de quelque façon des rivières ou des fleuves dont les rives ont été enrochées ou se trouvent naturellement escarpées, ou bien encore des plans d'eau portuaires entourés de hauts quais, on utilise divers équipements flottants solidement maintenus en place et qui servent à la fois de quais, de lieux de pêche, de plate-formes tout usage, etc.

À Québec, un hangar construit sur une plate-forme flottante a déjà trôné au beau milieu du bassin de la Douane (aujourd'hui disparu). Souvent, une vieille barge retapée et peinte de couleurs vives fait très bien l'affaire ou encore une péniche hors d'usage autrement destinée au ferrailleur.



**À gauche :** un quai flottant sert aux navettes fluviales sur le Danube entre Budapest et Vienne. Une passerelle le relie à la terre ferme. **À droite :** quand un enrochement prévient l'usage d'un plan d'eau, on peut toujours passer par-dessus et accéder à l'eau au moyen d'un équipement flottant (vieille barge servant de quai, par exemple). Au Québec, des telles structures devraient être remisées dans quelque anse protégée durant la période hivernale, à cause des glaces.

À Québec, le type de structures flottantes qui pourraient effectivement donner accès à un plan d'eau protégé vis-à-vis de telles rives lourdement enrochées et jouxtant un important boulevard routier devraient être amarrées plus près du centre-ville pour maximiser leurs retombées sociales et économiques.

<sup>12</sup> En matière de techniques *boating*, consulter Keith Wilson, *Design Handbook for Recreational Boating and Fishing Facilities*, States Organization for Boating Access (SOBA), (Washington), 1996, 133 p.



## Importance de la configuration des quais d'une ville

Au 19<sup>e</sup> siècle, les quais du Vieux-Québec étaient conçus de sorte à favoriser le commerce des armateurs locaux et régionaux car ils étaient bien adaptés aux navires que ces derniers possédaient, alors que les quais que nous connaissons aujourd'hui au même endroit ont été conçus en fonction d'y construire des édifices sans vocation portuaire.

Des millions de dollars de retombées économiques s'évanouissent ainsi à chaque année et plusieurs centaines d'emplois ne voient jamais le jour.

### Quai Irving

La même dynamique s'applique au réaménagement souhaitable du quai Irving.

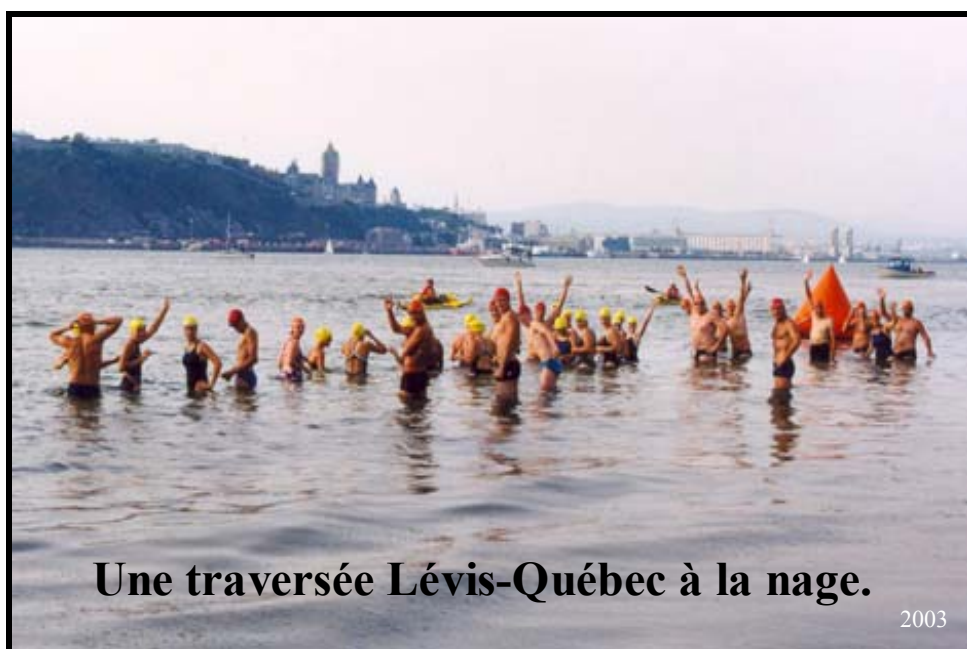


## Qualité de l'eau et usages futurs du fleuve

L'impression qui se dégage de l'ensemble du projet à l'étude porte à penser que les aménagements paysagers terrestres ont fait l'objet de beaucoup plus d'attention que le souci de faciliter de futures activités aquatiques, nautiques ou maritimes. Tout se passe comme si les concepteurs s'étaient persuadés que la qualité de l'eau du fleuve interdit encore la plupart sinon la totalité des usages, alors que ce n'est plus le cas depuis plusieurs années.



**Au départ d'une course de huit kilomètres à la nage dans le Saint-Laurent, sur la rive sud du fleuve, vis-à-vis Québec (2003).**



**Une traversée Lévis-Québec à la nage.**

2003

## Dans le passé : la plage du Foulon (vers 1948)



**Un potentiel remarquable, largement évanoui.**

(La Marina de Sillery occupe désormais *le milieu* de l'ancienne plage publique).



**Rive sud : 8 kilomètres à la nage dans le fleuve.**

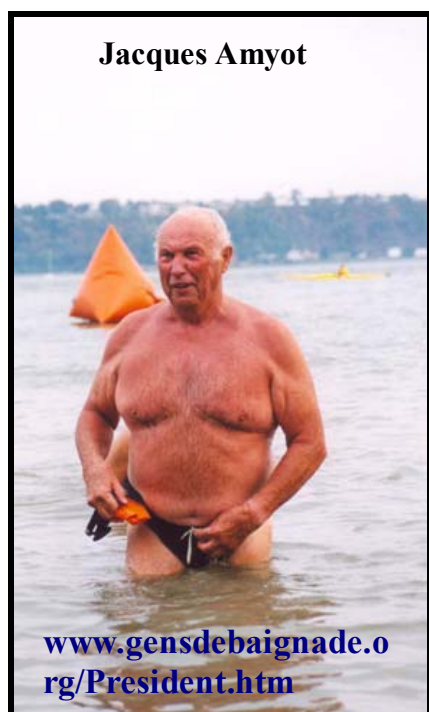




**La traversée du fleuve Saint-Laurent à la nage à Québec, un futur attrait touristique tout comme la Course en canots à glace durant le Carnaval d'hiver?**



**L'arrivée des nageurs au bassin Brown, après la traversée du fleuve.**



Accès public au fleuve :  
impossible à Québec, pas de problème à Lévis.



Le fleuve, inaccessible à Québec pour quiconque ne possède ni bateau de plaisance ni moto-marine, devient subitement accessible juste en face sur l'autre rive à Lévis... (Triathlon : [www.triathlon-levis.com/triat/Fr\\_Accueil.asp?lang=fr](http://www.triathlon-levis.com/triat/Fr_Accueil.asp?lang=fr))





## **La baignade : symbole puissant de la réhabilitation du fleuve**

Il est paradoxal que le projet de réaménagement d'une première section du littoral régional ne comporte aucun endroit où deviendrait possible la baignade en eau libre dans le fleuve. Un tel accès populaire aux plaisirs de l'eau dans le Saint-Laurent à Québec aurait constitué un témoignage puissant – y compris au niveau international – de la réhabilitation environnementale du grand fleuve québécois, compte tenu des milliards de dollars que l'ensemble des contribuables ont consacré à sa dépollution depuis maintenant plus de trois décennies. En outre, un tel usage aurait favorisé avant tout les besoins des enfants et des jeunes, en particulier ceux des quartiers centraux de la Capitale, pour lesquels le fleuve a représenté un vaste domaine de jeux durant plusieurs siècles de l'existence de la ville.

Le désintérêt apparent des autorités régionales envers la reconquête d'*usages directs, populaires et physiques* des eaux fluviales contraste avec le souci croissant des autorités montréalaises dans ce domaine important pour la qualité de la vie et la santé publique en milieu urbain. Il suffit de visiter le site internet du *Réseau métropolitain de suivi du milieu aquatique* ([www.rsma.qc.ca/be00rsmf.asp](http://www.rsma.qc.ca/be00rsmf.asp)) pour comprendre que l'écart entre la reconquête du fleuve à Québec et à Montréal pourrait s'accroître dans l'avenir au profit de la Métropole. Depuis trente ans, en dépit d'efforts citoyens constants, la Capitale n'a pas su préserver des espaces dégagés riverains en façade de son quartier historique comme Montréal a pourtant su le faire ([www.vieuxportdemontreal.com](http://www.vieuxportdemontreal.com)) et ([www.havremontreal.qc.ca/fr/](http://www.havremontreal.qc.ca/fr/)), à l'exemple de la ville de Chicago ([www.chgofinancecomm.chi.il.us/announcements/010101ward.html](http://www.chgofinancecomm.chi.il.us/announcements/010101ward.html)) ou encore de Toronto (<http://torontobeach.ca/home.htm> / [www.waterfronttrail.org/index.html](http://www.waterfronttrail.org/index.html)).

À Québec, les décisions prises par le Port, la Ville et le gouvernement Fédéral ont fait disparaître la plupart des espaces publics ouverts et accessibles à la population au bord du fleuve. Le processus de privatisation du littoral urbain continue autour du bassin Louise, plan d'eau lui-même formellement interdit d'accès à la population et aux touristes par l'Administration portuaire ([http://www.cmquebec.qc.ca/documents/gd\\_memoires2/m4\\_2\\_lonce\\_naud\\_copy1.pdf](http://www.cmquebec.qc.ca/documents/gd_memoires2/m4_2_lonce_naud_copy1.pdf)).

---

## **Documentation sur la baignade en eau libre dans le fleuve**

Québec : [http://www.gensdebaignade.org/Loisir\\_populaire.htm](http://www.gensdebaignade.org/Loisir_populaire.htm)

Sites potentiels : [http://lavoieverte.qc.ec.gc.ca/CSL/inf/inf008\\_f.html](http://lavoieverte.qc.ec.gc.ca/CSL/inf/inf008_f.html)

Québec : [http://www.gensdebaignade.org/Plage\\_du\\_foulon.htm](http://www.gensdebaignade.org/Plage_du_foulon.htm)

Santé publique : [http://www.gensdebaignade.org/Aux\\_plages\\_citoyens.htm](http://www.gensdebaignade.org/Aux_plages_citoyens.htm)

**La parole aux riverains du fleuve (Santé Canada)**

[http://www.slv2000.qc.ca/bibliotheque/centre\\_docum/reflets/vision\\_f.pdf](http://www.slv2000.qc.ca/bibliotheque/centre_docum/reflets/vision_f.pdf)

**Usages et perceptions (Saint-Laurent Vision 2000)**

[http://www.slv2000.qc.ca/bibliotheque/centre\\_docum/phase3/Enquete\\_Sante\\_SL\\_2/faits\\_sai llants/accueil\\_f.htm](http://www.slv2000.qc.ca/bibliotheque/centre_docum/phase3/Enquete_Sante_SL_2/faits_sai llants/accueil_f.htm)

**Enquête Santé Saint-Laurent (Santé Canada)**

[http://www.slv2000.qc.ca/bibliotheque/centre\\_docum/phase3/enquete\\_santesl/accueil\\_f.htm](http://www.slv2000.qc.ca/bibliotheque/centre_docum/phase3/enquete_santesl/accueil_f.htm)

---

## Demande au BAPE

*« 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. »*

Principe 1, Une vision d'ensemble  
Recommandations du bureau de consultation  
Rapport du Bureau de la consultation publique  
Québec, le 13 février 2001

Tel que recommandé au Gouvernement par le Bureau de la consultation publique dans son rapport remis le 13 février 2001, nous demandons au BAPE de faire obligation au promoteur (le Gouvernement du Québec) d'effectuer des « analyses comparatives des acquis, des potentiels et des contraintes relevés dans les divers milieux qui composent l'ensemble du littoral de la capitale » et ceci, préalablement « au choix et à la localisation de nouvelles installations et infrastructures ».<sup>13</sup>

À notre connaissance, avant de choisir une section en particulier du littoral devant être réaménagée pour 2008, le Gouvernement n'a pas procédé à une « analyse comparative des acquis, des potentiels et des contraintes relevés dans les divers milieux qui composent l'ensemble du littoral » tel que recommandé par les membres du Bureau de la consultation dans leur rapport de février 2001. À l'époque, le Bureau de consultation n'établissait pas de différence selon la gestion fédérale, provinciale ou municipale des milieux littoraux en question.

### **Choix des lieux d'intervention : impliquer la population**

Récemment, trois milieux en rive étaient sélectionnés par le gouvernement Fédéral en vue d'importants réaménagements (46 millions \$) destinés à être entièrement financés par Ottawa dans le cadre du 400<sup>e</sup> anniversaire de Québec en 2008 (péninsule de Beauport, Pointe-à-Carcy, Bassin Brown). Dans deux cas sur trois, la décision ne fut précédée d'aucun débat public (Pointe-à-Carcy et Bassin Brown). Dans les trois cas, on n'a procédé à aucune analyse comparative quant aux coûts et bénéfices attendus. Verra-t-on une influence de ces nouvelles destinations en rive sur la fréquentation de la section à l'étude de la Promenade Samuel-de-Champlain, notablement plus éloignée de toute clientèle éventuelle que les trois milieux en question ? Ces nouveaux sites aménagés en rive lui feront-ils concurrence ou assistera-t-on à une synergie ? Par ailleurs, on se souviendra que la région de la Capitale comprend aussi la ville de Lévis et la rive sud du fleuve...

**Un quatrième « milieu en rive » :** le grand absent de la réflexion officielle gouvernementale quant à un accès populaire au fleuve demeure bien entendu le réaménagement éventuel du bassin Louise, projet que nous présenterons ici brièvement.

<sup>13</sup> Rapport : [www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/prom\\_champlain/documents/DA8.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/prom_champlain/documents/DA8.pdf)

## Le bassin Louise : un projet populaire

Il eut été normal que le gouvernement du Québec procède à une analyse comparative des investissements requis et des retombées attendues des projets les plus prometteurs d'accès au fleuve à Québec *avant* de jeter son dévolu sur une section du littoral en particulier. Le Bureau de la consultation publique le lui avait d'ailleurs très sagement recommandé, cela dès février 1981.

Nous suggérons donc qu'il devrait encore en être ainsi et, à tout le moins, nous souhaitons que dans le cas de deux projets littoraux déjà bien élaborés (tous deux réalisables à temps pour 2008), on procède à une analyse comparative sérieuse de leurs forces et faiblesses respectives au cours de ce printemps 2006. Nous trouverions raisonnable que la population ait aussi son mot à dire quant au type de projets d'accès au fleuve qu'elle souhaiterait voir se réaliser à l'occasion des Fêtes du 400<sup>e</sup>, compte tenu que c'est elle qui paiera la note et qui éventuellement en profitera.

Les deux projets en question sont:

- 1) **La Promenade Samuel-de-Champlain (actuellement sous étude par le BAPE);**
- 2) **Le réaménagement de la tête du bassin Louise en centre aquatique polyvalent quatre-saisons (Plage Jacques-Amyot).**

Jouissant d'appuis politiques et sociaux croissants<sup>14</sup>, le projet du bassin Louise propose d'ouvrir un accès public au fleuve *au cœur de la ville*, en réaménageant un ancien bassin maritime que les fonctions proprement portuaires ont déserté depuis plus d'une génération. Jouissant d'une localisation idéale – au centre géographique de la piste cyclable du littoral, à l'intérieur du quartier historique de la ville avec ses millions de touristes, jouxtant le Marché du Vieux-Port – un accès populaire et gratuit au fleuve à cet endroit possède tout pour réussir, aussi bien du point de vue économique que social ainsi qu'au plan de la santé publique.

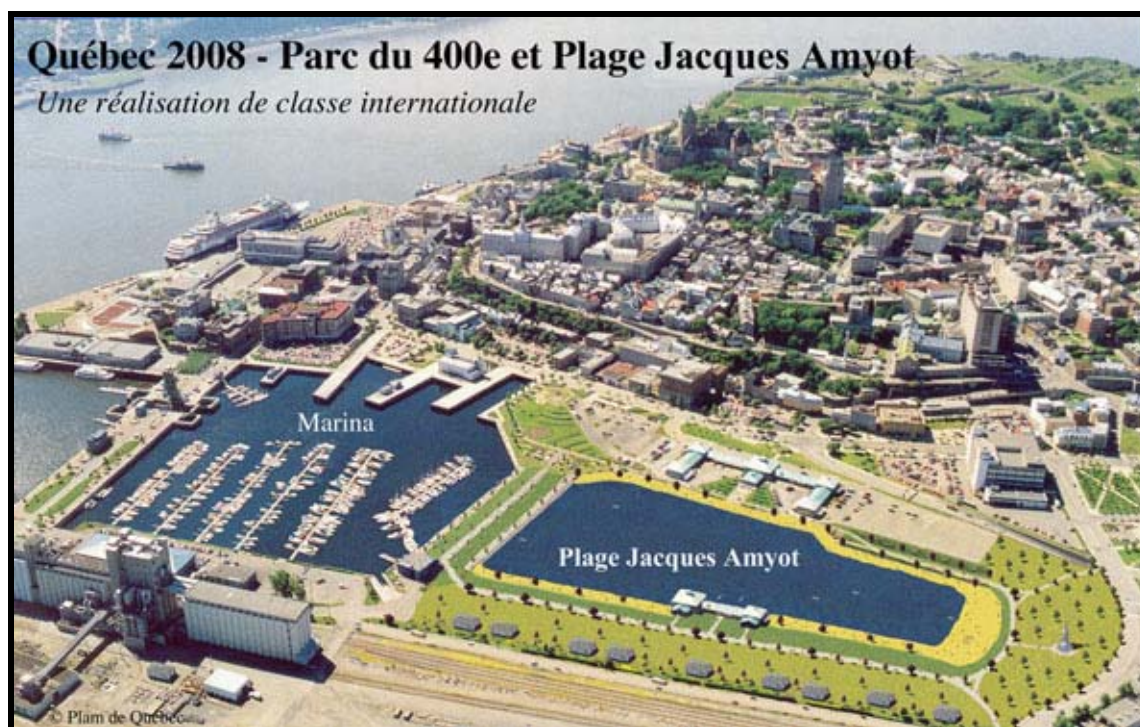
**Projet : [www.gensdebaignade.org/Projet\\_de\\_plage\\_JacquesAmyot.pdf](http://www.gensdebaignade.org/Projet_de_plage_JacquesAmyot.pdf)**

14 En novembre dernier, le Renouveau municipal de Québec a officiellement inscrit : « **Aménager une plage au bassin Louise** » à titre d'engagement électoral No. 1 pour l'Arrondissement de La Cité. Le concept a déjà aussi fait l'objet d'une promesse électorale formelle exprimée par trois ministres du Parti Libéral du Canada, cela dès le printemps 1981, il y a maintenant 25 ans : [www.gensdebaignade.org/promessefederale.pdf](http://www.gensdebaignade.org/promessefederale.pdf).

La liste des personnes et organismes appuyant ce projet ne cesse de s'allonger : Coopérative des Horticulteurs du Marché du Vieux-Port; Comité des citoyens du Vieux-Québec (C.C.V.Q.); Comité des citoyennes et citoyens du quartier Saint-Sauveur; Comité populaire Saint-Jean Baptiste (COMPOP); Conseil de quartier de Saint-Jean Baptiste; Agnès MALTAIS, députée de Taschereau à l'Assemblée nationale; Christiane GAGNON, députée de Québec au Parlement fédéral; Christian SIMARD, député de Beauport au Parlement fédéral; Yvon BUSSIÈRES, conseiller municipal; Ann BOURGET, conseillère et Chef de l'Opposition au Conseil de Ville; Louise LAPOINTE, conseillère, Présidente du Conseil d'arrondissement de La Cité; Gilles DUCEPPE, Chef, Bloc Québécois, vingt-quatre élus municipaux du Renouveau municipal de Québec (RMQ); Groupe d'élèves, École Saint-Jean-Baptiste, Québec; Groupe d'initiatives et de recherches associées au milieu (GIRAM); Amis de la Vallée du Saint-Laurent (AVSL); Étudiants de 3<sup>e</sup> année en Architecture : « Charrette » de septembre 2003; Michel VÉZINA, Directeur, Bureau régional de la Santé publique (2000); Pierre LAROCHELLE, architecte; ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches; Éditorial, Julie Lemieux, Journal Le Soleil (2004); Éditorial, Mario Fraser, Journal Le Carrefour (1999); Chronique Jean-Jacques Samson, Le Journal de Québec (2005); Chronique, Normand Provancher, Le Soleil (2005); Conseil régional de l'Environnement de Montréal (CREMTL); Conseil québécois du Loisir (1999); Corporation Saint-Laurent Grands Lacs (2005); Thierry Baudouin & le personnel d'un laboratoire du CNRS à Paris (2004); M. Joan Alemany Llovera, spécialiste barcelonais des réaménagements de fronts de mer urbains (2005), etc.

Le concept en est simple: déblayer les abords du bassin actuel, aménager des approches plus humaines au plan d'eau avec des pentes graduelles, nettoyer et remodeler le fond du bassin, séparer les plans d'eau pour la baignade d'un côté et la marina de l'autre, disposer du sable pour la plage, paysager les abords et enfin ouvrir l'endroit à la baignade publique. L'apport d'eau proviendrait du fleuve et serait filtré sur le site par filtrage naturel et mécanique.

Un tel équipement contribuerait à diversifier l'offre touristique de la Capitale en procurant aux résidents et aux touristes une attraction nouvelle et inespérée : une plage avec tous les plaisirs de l'eau...*en pleine ville* ! En automne, la baignade ferait place à la location de pédalos, chaloupes, canots et kayaks. En hiver, le plan d'eau serait transformé en une immense patinoire à deux pas du marché du Vieux-Port et des cafés du quartier historique, sans compter que l'endroit se prêterait à la pêche hivernale... toujours en ville. La plongée sous-marine deviendrait attractive en toutes saisons, le bassin ayant été réaménagé en conséquence. Quant aux amateurs de nautisme et clients de la marina, ils auraient enfin accès à tous ces plaisirs de l'eau qui leur restent à ce jour interdits, nulle partie du bassin n'étant actuellement aménagée pour l'usage des *personnes*, toute la surface liquide n'ayant été conçue que pour servir à une seule fonction, soit l'entreposage de bateaux.



« Le Conseil d'administration du Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste vous réitère formellement son appui au projet de baignade dans les eaux du fleuve Saint-Laurent et plus particulièrement au bassin Louise. Le projet d'accès gratuit, d'usage et de jouissance du fleuve en plein centre-ville de Québec est un projet des plus rassembleurs pour ceux qui ont à coeur la qualité de vie des enfants, des citoyens et des citoyennes de quartiers centraux.

La gratuité de l'accès à la baignade est vraiment au coeur de cette accessibilité. Votre projet est des plus inclusifs et nous souhaitons nous rallier à votre cause. La présentation que vous nous avez faite hier soir en réunion publique ne nous a pas seulement incités à adopter une résolution unanime d'appui à votre projet, mais devient pour nous un exemple de résilience et de courage pour continuer à oeuvrer dans des projets plus grands que nature ».

Mireille BONIN, présidente, Conseil de quartier de Saint-Jean Baptiste, *Lettre* à la SGB, 3 juin 2005.



En 2006, au cœur de la Ville...



...en 2008, le même endroit.  
Le fleuve s'ouvrirait enfin à la population.



### **Bénéfices d'un exercice comparatif de sites riverains**

La documentation brièvement présentée ici illustre la nécessité pour le Gouvernement de se livrer à un exercice comparatif sérieux de plusieurs sites riverains dans la région de la Capitale nationale, sur les deux rives du fleuve, *avant* de consacrer des dizaines de millions de dollars de taxes des contribuables en investissements lourds dans un projet en particulier, le tout dans l'intention de redonner ultimement « accès au fleuve » à la population et aux millions de touristes qui viennent nous visiter à Québec à chaque année.

Outre le projet d'ouvrir à la population une partie d'un plan d'eau urbain tel le bassin Louise, d'autres lieux mériteraient tout aussi bien d'être examinés de près, soit en rive sud (anse Tibbits, grève Jolliet et, un peu plus loin, la magnifique plage de Berthier-sur-mer), soit au cœur même de la Ville, par exemple juste vis-à-vis la Place Royale (voir p. 20).

## Conclusion

Tout comme les trois membres du Bureau de consultation au début de 2001, nous réalisons que « 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. » Nous reconnaissons également que le retour au fleuve se réalisera nécessairement par étapes et qu'il faut bien commencer quelque part.

Cependant, nous restons persuadés que les membres du Bureau de la consultation effectuée à l'automne 2000 avaient bien raison de recommander comme premier principe à suivre : « 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. »

Voilà quelques réflexions que nous désirions soumettre à la considération du BAPE dans le cas du projet de réaliser un premier segment de la Promenade Samuel-de-Champlain à temps pour les Fêtes du 400<sup>e</sup> anniversaire de la ville en 2008. Nous espérons qu'elles vous seront utiles dans votre tâche d'évaluation du projet. Nous demeurons à votre disposition pour toutes informations.

Veillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

*Léonée Naud*

Président

## Le bassin Louise



Information : [www.gensdebaignade.org/Quebec\\_2008.htm](http://www.gensdebaignade.org/Quebec_2008.htm)

872, avenue Turnbull, # 2, Québec (Québec) Canada G1R 2X3

(418) 640 - 0406 [NAU@videotron.ca](mailto:NAU@videotron.ca) Site : [www.gensdebaignade.org](http://www.gensdebaignade.org)

## Points signalés lors de l'audience du 13 décembre 2005

- 1) L'objectif du projet était : « *Redonner le fleuve aux Québécois* ». En réalité, on redonnera accès à une partie des rives du fleuve mais pas tellement au fleuve lui-même.
- 2) Ce projet aurait dû faire l'objet de vigoureux débats publics, dès sa conception initiale.
- 3) Un seul et unique concept fondamental – celui d'une promenade maritime – a joué jusqu'ici d'un droit de cité. On invitait à le *bonifier* mais non à le remettre en question...ou à en concevoir d'autres.
- 4) Il existe une antinomie fondamentale entre le concept d'un boulevard urbain et celui d'une voie d'accès pour des trafics portuaires. (Antinomie : *Contradiction naturelle et inévitable, résultant non d'un raisonnement vicieux mais des lois mêmes de la raison*). Dictionnaire Encyclopédique Quillet, 1953.
- 5) À Québec, depuis la fondation de la ville jusqu'au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, le fleuve a servi à bien des usages, notamment d'espace de loisirs pour les jeunes. Puis les intérêts maritimes et portuaires ont monopolisé graduellement tous les rivages de la ville et bloqué un à un tous les accès et usages du fleuve...autres que portuaires.
- 6) Les gouvernements ont dépensé des centaines de millions pour aménager des stationnements privés pour bateaux de plaisance, appelés *marinas*. Combien d'argent ont-ils dépensé pour que, quelque part, l'on puisse mettre un enfant à l'eau puis l'en sortir sans danger ?
- 7) Si on déployait autant de génie pour faire flotter des gens dans le fleuve que nos ancêtres en ont mis pour faire flotter des billots, le fleuve deviendrait vite un lieu très animé.
- 8) L'État québécois ne dispose d'aucun accès au fleuve au centre ville de Québec. C'est pourtant dans le Vieux-Québec que se pressent des millions de visiteurs...en plus des Québécois eux-mêmes. Clientèle nombreuse, visibilité internationale, importantes retombées sociales et économiques : voilà ce que l'État aurait obtenu en choisissant de redonner des accès au fleuve et des usages populaires de l'eau au cœur de sa Capitale.
- 9) Géographiquement, le choix du secteur d'intervention s'avère donc problématique : il sera malaisé d'en fournir une raison plausible à un observateur extérieur.
- 10) « *Les hommes passent, la géographie reste* ».

## ANNEXE II

## Qu'est-ce qu'une promenade maritime ou littorale ?

Bien que le projet actuel tient en partie du *Parkway* nord-américain, son aspect *promenade littorale* à l'européenne vaut la peine qu'on s'interroge sur la nature de ce type particulier d'aménagement urbain. Dans sa recherche sur l'origine et la nature d'un aménagement typique des bords de mer urbanisés – la promenade littorale ou maritime – Frank Debié fait remonter l'origine de cette forme urbaine à un type d'espace aujourd'hui oublié : le jardin de plaisir.

«La promenade maritime est une forme urbaine originale caractéristique du premier âge touristique (1850-1930), celui des stations de luxe réservées à une élite fortunée, itinérante et oisive. Le développement des promenades maritimes est contemporain de l'apparition dans les métropoles européennes de nouvelles formes d'urbanisme, les grandes avenues et le parc public, qui, retravaillant les modèles du cours, du boulevard, du square ou de la place royale, proposent une nouvelle articulation des espaces d'habitation et de loisirs. (...)

« Au milieu du 18<sup>e</sup> siècle apparaissent à Londres des jardins de plaisirs, petits établissements dont l'entrée est payante et qui présentent à l'ombre d'allées bien taillées, éclairées la nuit, un mélange de curiosités (fausses ruines, peintures en trompe-l'œil, rocailles, miroirs), débits de boisson, pistes de danses, boutiques, jeux d'argent et spectacles (concerts, feux d'artifices). Ces jardins permettent aux bourgeois aisés d'accéder à un type de festivités jusqu'alors réservées à l'aristocratie. Le succès de ce type d'établissements ne se dément pas pendant le 19<sup>e</sup> siècle.

La promenade maritime, le front de mer de Brighton par exemple, est issue de cette matrice du jardin de plaisir, premier espace public de loisirs pour les catégories aisées des capitales. Leur développement correspond à un moment où le paysage de la mer et les bains eux-mêmes deviennent une curiosité.

La station touristique [*à l'intérieur de laquelle s'inscrit le concept de promenade*] réalise l'idéal de l'urbanisme hausmannien : transformer le site en panorama, la rue en promenade, sertir la ville dans un écrin de parcs et la réserver aux riches. »<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Frank Debié, *Une forme urbaine du premier âge touristique : la promenade littorale*, Mappemonde, 1/1993, 6p.



## Un loisir populaire à Québec : la baignade

Dans la région de Québec, la baignade a presque toujours été pratiquée dans le fleuve Saint-Laurent, cela même si les premières plages structurées n'apparaissent qu'autour des années trente. À cet égard, les mœurs balnéaires des Québécois ont obéi à la logique qui a prévalu un peu partout en Occident. Pendant bien longtemps, la mer a été un objet d'angoisse et de répulsion. Pour l'Antiquité, dont les grandes civilisations sont hantées par l'idée d'une limite bien définie, la mer est l'informe, l'immonde, ce qui, textuellement, ne fait pas partie du monde.

Le Moyen Âge conservera cette vision : « Le Moyen Âge avait horreur et le dégoût de la mer, « royaume du Prince des vents »; on nommait ainsi le Diable. Le noble dix-septième siècle n'avait garde d'aller vivre entre les rudes matelots. Le château d'aspect monotone, avec un jardin maussade, était presque placé loin, au plus loin de la mer »<sup>2</sup>. La mer noie les marins, apporte les maladies et c'est par la mer que l'ennemi arrive. Pour que le terrestre se rende sur la plage et consente de s'y tremper les pieds, d'abord timidement, il faudra que la plage soit « désensauvagée » selon l'expression de Jean-Didier Urbain<sup>3</sup>.

Cela se fera progressivement, et il faudra passer par un stade thérapeutique de la balnéarité. C'est donc par le biais de la santé que l'on se fera à la mer, à la baignade. Au XIX<sup>e</sup> siècle en effet, les bains de mer, entourés d'une foule de précautions, sont réputés posséder des effets bénéfiques sur la santé de l'individu. Il y a beaucoup de travail à faire pour convaincre les gens du caractère bénéfique des bains : « En 1836, un auteur qui signe B. de C. croit opportun d'expliquer aux lecteurs du *Canadien* qu'il n'y a pas de danger de se noyer si l'eau entre dans les oreilles, « comme elle le ferait par le nez et la bouche » »<sup>4</sup>. Mais on finira par en être persuadé ; c'est ainsi qu'on peut lire à propos de la Malbaie dans un guide touristique de 1875 : « L'eau est très saine et très salubre ; des centaines de personnes viennent chaque année pour soigner leur rhumatisme et les maladies du rein et peuvent témoigner de l'efficacité des bains de mer de Murray Bay. »<sup>5</sup>

Bien entendu, la baignade a été pratiquée bien avant, surtout par les enfants qui se moquent des prescriptions. Mais l'histoire, retenant surtout les événements, nous offre peu de traces d'une pratique qui a dû être généralisée. Nous avons heureusement le témoignage de Philippe-Aubert de Gaspé (1786-1871), le plus célèbre écrivain québécois du 19<sup>e</sup> siècle, qui nous rappelle que les usages récréatifs de l'eau étaient chose courante à Québec :

« Je puis affirmer que la population mâle de la cité de Québec, à quelques exceptions près, savait nager, il y a soixante ans [1800]. Quand la marée était haute le soir durant la belle saison, les grèves étaient couvertes de baigneurs depuis le quai de la Reine, maintenant le quai Napoléon, jusqu'aux quais construits récemment sur la

<sup>2</sup> Jules MICHELET, *La Mer*, Paris, Gallimard, 1983, p.302 (1861) in Jean-Didier URBAIN, *Sur la plage*, Petite Bibliothèque Payot, Paris, 1994, p.47.

<sup>3</sup> Jean-Didier URBAIN, *Sur la plage*, Petite Bibliothèque Payot, Paris, 1994.

<sup>4</sup> Donald GUAY, *La conquête du sport; Le sport et la société québécoise au XIX<sup>e</sup> siècle*, Lanctôt, Outremont, 1997, p. 78

<sup>5</sup> Jean-Chrysostôme LANGELIER, *Guide touristique de Québec et du Bas Saint-Laurent* in Yves BEAUREGARD et Alyne LEBEL, « Quelques plages au bord du majestueux Saint-Laurent », *Cap-aux-Diamants*, no.22, été 1990, p.44.

rivière Saint-Charles, à l'extrémité ouest du Palais. Quant à nous, enfants, nous passions une partie de la journée dans l'eau, comme des petits canards. »<sup>6</sup>

L'auteur nous rapporte également que l'on se baignait aussi dans la rivière Saint-Charles :

« Je me promenais un jour sur les bords de la rivière Saint-Charles, près de l'ancien pont Dorchester, avec mon jeune frère, âgé de quinze ans; j'en avais vingt. Il faisait une chaleur étouffante du mois de juillet, et l'envie de nous baigner nous prit. Il est vrai que la marée était basse; mais une fosse longue et profonde, près des arches du pont, pouvait suppléer à cet inconvénient quant à moi; et j'en profitai aussitôt. Mon frère, élevé à la campagne, ne savait pas encore nager, et aurait voulu jouir aussi de la fraîcheur de l'eau, où je me jouais comme un pourcil. »<sup>7</sup>

L'accaparement du littoral qui se produit au 19<sup>e</sup> siècle par l'ensemble des acteurs économiques liés au commerce du bois et à l'industrie navale ne favorise en rien la pratique d'activités récréatives sur le fleuve. Mais on continue malgré tout de se baigner, là où la chose est encore possible: à Sainte-Pétronille de l'île d'Orléans, au quai de Sillery, à la Crescent Beach de Cap-Rouge, au pied de la chute Montmorency, sur la rive sud dans la rivière Chaudière, dans la rivière Etchemin et dans les nombreuses anses de la rive sud. Un journal de Lévis rapporte ainsi en 1886 que « tous les jours un bon nombre de baigneurs (est remarqué) près des quais de l'Intercolonial »<sup>8</sup>. Partout on se baigne « sauvagement », c'est-à-dire en l'absence d'infrastructures spécifiquement destinées à cette fin :

« On allait se baigner juste à côté du quai de Sillery ; on appelait ça « en bas de la côte » parce que nous on habitait en haut... C'était après la « short cut », au lieu de prendre les escaliers, on prenait un raccourci, un sentier qui partait du haut de la vieille côte, puis on se rendait sur la plage... À gauche du quai, c'était la plage ; à droite, il y avait des chaloupes... Le tas de bois de grand-papa Demers était là aussi... Nous autres on a toujours été dans l'eau, on a toujours marché nu-pieds dans l'eau. Raoul (mon frère) prenait la poupée de Blanche puis il disait : « je m'en vais noyer ta poupée dans l'eau » ; là ça devenait sérieux... Quand on arrivait de travailler, dans les grandes chaleurs, on allait se baigner puis après on allait souper »<sup>9</sup>

Et puis soudain, dans les années trente, apparaissent les premières plages structurées, en particulier l'Anse-au-Foulon et la plage Garneau. Que s'est-il passé pour qu'une activité qui jusque-là était restée « sauvage », c'est-à-dire non encadrée, ait maintenant à sa disposition des structures d'accueil qui lui sont spécifiquement destinées?

C'est que le nombre de baigneurs potentiels s'est accru. Il faut dire que le temps de loisirs a lui aussi augmenté. Il est maintenant plus aisé de se déplacer pour utiliser ce temps libre puisque c'est aussi à cette époque que se développent l'usage de l'automobile et le transport en commun. Celui-ci sera d'ailleurs un facteur important de l'affluence aux deux principales plages fluviales de la région. On peut également supposer que le rapport au fleuve a changé. L'activité économique devient en effet de plus en plus terrestre. De zone économique qu'il était, le littoral urbain de Québec peut maintenant se transformer en un espace récréatif.

Stéphane Bouchard, Québec, 2001

<sup>6</sup> Philippe-Aubert DE GASPÉ, *Les Anciens Canadiens*, Fides, Montréal, 1979, p.310.

<sup>7</sup> Ibid, p. 314.

<sup>8</sup> *Le Quotidien*, Lévis, 3 juillet 1886 in GIRAM, *Le fleuve et sa rive droite : 5. La villégiature et la récréation*, Lauzon, 1984, p. 30.

<sup>9</sup> Germaine DEMERS-GODIN et Claude GODIN, Sillery, enquête ethnographique in ROCHE, *Étude des effets de la diffusion des eaux usées sur le fleuve Saint-Laurent, T.2 . Mise en valeur du fleuve Saint-Laurent*, Sainte-Foy, 1983, p.35-36.

## La plage de l'Anse-aux-Foulons

En 1927, le Port de Québec entreprend de gigantesques travaux dans cette anse de Sillery pour lui permettre d'accueillir les navires à fort tirant d'eau. Ces ouvrages d'empiètement sur le fleuve ont pour conséquence inattendue qu'une grande quantité de sable fin se dépose à l'ouest de l'anse. Les citoyens des environs ont tôt fait de profiter des avantages, sur le plan récréatif, que leur offre cet « accident » providentiel. La plage devient vite un lieu de rendez-vous très fréquenté par les baigneurs et aussi par les pêcheurs d'éperlans. Moralité oblige, la Ville de Sillery estime qu'il est de son devoir d'intervenir afin d'assurer le respect des bonnes mœurs sur cette plage située sur son territoire.

Dès le 3 août 1931, le Conseil adopte le règlement 116 qui vise à « désensauvager » les pratiques balnéaires<sup>10</sup>.

Article 1. Aucune personne du sexe masculin âgée de douze ans et plus ne se baignera dans les parties du fleuve Saint-Laurent comprises dans les limites de la municipalité de St-Colomb de Sillery sans être revêtue d'un costume de bain masculin, en un ou deux morceaux, couvrant le corps depuis les épaules jusqu'au bas de la fourche des jambes, avec une jupe rabattant par-dessus la culotte et descendant au moins quatre pouces en bas de la fourche des jambes.

Article 2. Aucune personne du sexe féminin âgée de douze ans et plus ne se baignera aux endroits mentionnés dans l'article précédent sans être revêtue d'un costume de bain féminin, consistant en une culotte et une chemise, en un ou deux morceaux, couvrant le corps depuis les épaules jusqu'au bas de la fourche des jambes, avec jaquettes ou jupes rabattant par-dessus la culotte, et descendant au moins quatre pouces en bas de la fourche des jambes.

Pour stimuler l'emploi en période de crise économique et de chômage, Sillery décide de faire construire des cabanes pour accommoder les nombreux baigneurs qui fréquentent la plage. En 1933, c'est la Ligue de sécurité du Québec qui prend en charge la gestion de la plage<sup>11</sup>. La plage de l'Anse-au-Foulon est en effet si populaire que les baigneurs constituent en été « la clientèle principale de la compagnie Quebec Autobus sur cette ligne »<sup>12</sup>, si populaire qu'elle peut résister à l'instauration d'une marina. Les plaisanciers doivent ancrer leurs embarcations au large en face de la plage. À partir de 1952, la ville de Sillery devient elle-même gestionnaire de la plage. À cette occasion, elle amende le règlement 116 au moyen du règlement 429 dont l'énoncé de finalité (assurer la paix, l'ordre, le bon gouvernement, la salubrité et le bien-être général des gens qui utilisent la plage du Foulon<sup>13</sup>) témoigne à lui seul de l'ampleur des changements qu'a connus entre-temps la société québécoise.

Un article du journal *Le Soleil* paru en juillet 1962 reflète l'importance que les citoyens et le Conseil de ville accordent à cet équipement récréatif et, en particulier, à son caractère public :

<sup>10</sup> Selon l'expression de Jean-Didier Urbain : *Sur la plage*, Petite Bibliothèque Payot, Paris, 1994

<sup>11</sup> Danielle Dion McKinnon, *Op. cit.*, p.158

<sup>12</sup> Gérard L'Archevêque, *Aménagement du boulevard Champlain et transformations dans le paysage et les structures*, mémoire non publié, Université Laval, 1971, p.8.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p.190

« Des travaux d'aménagement ont été exécutés à la petite plage de Sillery située en bordure du Chemin des Foulons. Conscient du privilège d'être la seule ville de la région à posséder sa plage publique, le conseil municipal a dépensé une somme de \$3,000 pour l'embellissement de ces lieux mis à la disposition des citoyens.

Déjà des tonnes de rocs qui étaient la cause de sérieux embarras pour les baigneurs ont littéralement disparu sous l'action des foreuses pour faire place à plus de 10,000 tonnes de sable qui ont été transportées à cet endroit. En outre, une clôture a été aménagée pour la sécurité des baigneurs gênés par la circulation des automobiles.

Les amateurs de bateaux de plaisance qui affluent à cet endroit devront désormais quitter les lieux. Les autorités concernées entendent prendre les mesures qui s'imposent pour faire transporter les derniers voiliers, pour la plupart endommagés, qui gisent ici et là. Il en est ainsi pour les amateurs de « yachting » qui se servaient de la plage comme « rampe de lancement ».»<sup>14</sup>

Jusqu'à la fin des années soixante, la plage du Foulon demeurera un lieu de rassemblement très populaire. Les citoyens de la rive sud disposent pour leur part de la plage Garneau. Celle-ci, située à l'est du pont de Québec, est également un centre balnéaire extrêmement populaire. La plage de 2 kilomètres de long peut accueillir plus de 4,000 baigneurs les plus beaux jours de l'été. En fait, la baignade est si populaire dans l'après-guerre que la ville de Lauzon, ne voulant pas être en reste, dépose des plans en 1966 en vue de la création d'une plage publique à la grève Gilmour, à l'est du chantier maritime. Elle songe y investir 100,000 dollars, une somme considérable pour l'époque. On projette la construction d'un bassin qui retiendrait l'eau afin de permettre la baignade à marée basse. Le projet, qui arrivait un peu tard, est resté lettre morte.

Au début des années 70, la dégradation de la qualité de l'eau du fleuve entraînera la fermeture définitive de ces plages. Ces deux endroits sont maintenant occupés par des marinas.

Les plages n'étant pas des équipements irréversibles de par leur lourdeur, la plupart des celles qui étaient populaire dans la région sont tout simplement disparues. En effet, une fois que la population fut contrainte de se détourner du fleuve pour la pratique d'activités récréatives, on s'empressa, comme cela était la mode un peu partout, de bétonner les rives. C'est ainsi que sont apparus le boulevard Champlain et l'autoroute Dufferin-Montmorency qui coupent les citoyens de la région de tout contact direct avec l'eau. Sur la rive sud, la présence de la voie ferrée a fait en sorte que les rives se prêtent encore, en partie du moins, à la présence d'un tel contact.

Promus par divers organismes de la région, certains projets devraient permettre, s'ils trouvent un aboutissement heureux et si la qualité de l'eau continue de s'améliorer, de redonner à la population l'usage du fleuve. Que l'on pense, entre autres, au réaménagement du bassin Louise en station balnéaire publique, à la création d'une plage sur l'espace encore disponible à l'Anseau-Foulon ainsi qu'à certains endroits sur la rive sud déjà propices à la baignade comme l'anse Tibbits, la grève Jolliet et un peu plus loin, la magnifique plage de Berthier-sur-mer.

Stéphane Bouchard  
Québec - 2001

---

<sup>14</sup> « Importants travaux à la plage de Sillery », *Le Soleil*, 25 juillet 1962, p.17.