

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

Mémoire au BAPE

relatif au projet de la
« Promenade Samuel de Champlain »

DOCUMENT DE TRAVAIL

Québec, le 13 décembre 2005

Un État, sa Capitale et son fleuve

Rappelons en premier lieu l'objectif premier 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* aux Québécois et non seulement *les rives* du fleuve. Si l'on s'en tient à l'accès public aux rives seulement, l'eau du fleuve demeurera un paysage liquide sur laquelle on ouvrira des « fenêtres », qui permettront au 'menu peuple' de le contempler mais non d'y accéder et de s'en servir. Dans ce cas, l'accès physique – sur l'eau ou dans l'eau – restera tout comme maintenant interdit à la quasi totalité de la population.

Il nous a toujours semblé, par ailleurs, que cette vaste entreprise aurait dû faire l'objet de débats publics dès son début, il y a plusieurs années, lesquels eussent dû être suscités, encouragés, financés et suivis de près. Hélas, tel n'a pas été le cas. Les responsables y eussent pourtant trouvé à peu de frais nombre de propositions simples et peu coûteuses permettant de parvenir assez bien au but visé, tout en entraînant des déboursés bien plus modestes pour le contribuable. Un tel phénomène s'est produit lors des longues consultations publiques qui conduisirent, après bien des années de débats (1977-1986) à l'aménagement de l'actuel Vieux-Port de Montréal. Dans ce cas, une pression populaire multiforme finit par avoir raison de maints « experts » – et non des moindres – qui soutenaient qu'il fallait ériger « une ville devant la ville » sur ces délaissés portuaires apparus devant le Vieux-Montréal, espaces dégagés et de grande valeur qui suscitaient toutes les ambitions.

Avancer que « l'accès au fleuve et à ses berges figure au rang des grandes préoccupations collectives » apparaît également quelque peu exagéré et ne saurait justifier tous types d'investissements, en particulier si ces derniers s'avèrent 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^e anniversaire de la fondation de Québec (2008), d'ores et déjà invoquée à tout moment à titre justificatif de projets parfois douteux, ce qui augure dès maintenant de dérapages analogues à ceux de l'Été Mer et Monde (1984). *Les mêmes causes ont tendance à produire les mêmes effets.*

Bonifier le projet de *promenade*... mais non le remettre en question

Depuis le tout début du projet de la Promenade Samuel-de-Champlain, une seule et unique vision fondamentale – celle d'une *promenade* – a joui d'un droit de cité. À maintes reprises, on a invité des associations ou encore le grand public *bonifier* cette vision mais non à en concevoir une 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 littorale. Le concept initial, c'est-à-dire une route d'accès panoramique et paysagée, sorte de boulevard cérémoniel reliant l'aéroport Jean-Lesage à l'Assemblée nationale (via la côte Gilmour) semble encore imprégner de façon diffuse l'ensemble du projet, à commencer par son titre officiel qui demeure toujours : *Promenade Samuel-de-Champlain*.

Lors de la consultation publique organisée par la Commission de la capitale nationale en novembre 2000, nous avons souligné que :

« 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 7 millions de Québécois ainsi que les visiteurs et touristes.

« Par ailleurs, 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. Toutefois, 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 assujéti à des fins touristiques. Aménager un lieu n'est pas créer un spectacle. Un espace réellement habité est intégré par ceux qui l'habitent comme les mots qu'on emploie. D'ailleurs ceux-ci, lorsqu'ils deviennent sujets d'attention, sombrent dans l'étrangeté et s'offrent au spectacle. »

Dans l'histoire de la ville de Québec, le fleuve a déjà servi de lieu de travail, de commerce, de jeux, de combats ou de divers services publics, mais sauf exception, jamais ses rives n'ont-elles été dédiées principalement à la promenade. Pourquoi donc se donner comme objectif de se promener le long du fleuve, sinon parce que l'on a déjà intériorisé le fait que ce dernier est bel et bien inaccessible et qu'il est destiné à le demeurer ? Pourtant, n'importe quel enfant vous le dira : « *Jouer dans l'eau, c'est bien plus amusant que de marcher le long du fleuve...* ». Selon Frank Debié : « 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. Transformer le site en panorama, la rue en promenade, sertir la ville dans un écrin de parcs et la réserver aux riches. »

Le choix du secteur d'intervention

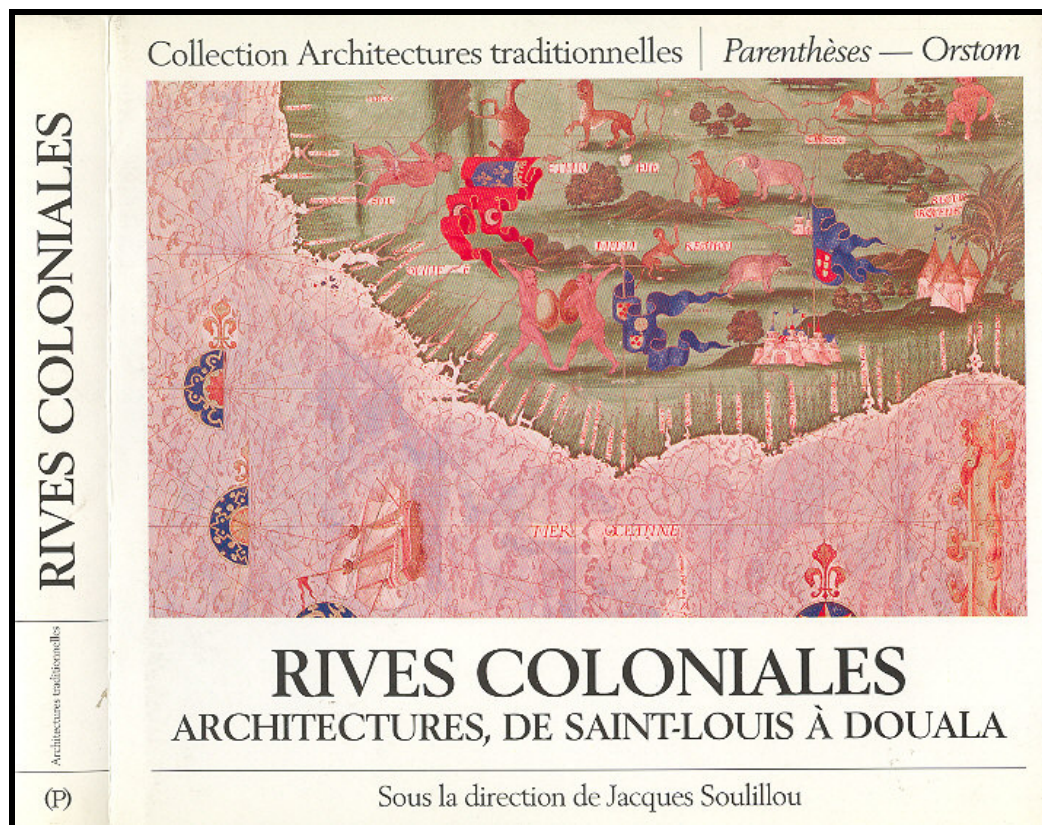
Géographiquement, le choix du secteur d'intervention s'avère problématique. À l'échelle de la région, à l'endroit choisi, les rives du fleuve sont probablement les plus coûteuses à réaménager en vue de quelques usages publics que ce soit du plan d'eau. Elles sont en général rectilignes, lourdement enrochées et jouxtent un boulevard utilisé par un trafic lourd qui devrait connaître une progression dans l'avenir. (Il existe une sorte d'antinomie fondamentale entre d'une part, le désir de « requalifier le boulevard Champlain pour en faire une promenade urbaine » et d'autre part, le développement prévisible d'un trafic lourd portuaire de marchandises ou de passagers).

Il se trouve par ailleurs quelques baies, anses ou bassins protégés beaucoup plus accessibles à la population ainsi qu'aux touristes et davantage appropriés à d'éventuels usages publics, comme par exemple le bassin Louise ou l'Anse des Mères (anse Brown). Ces lieux n'ont pas fait l'objet d'une évaluation concurrente (méthode bénéfices-coûts) par rapport à un secteur du littoral difficile d'accès et malaisé à réaménager, pourtant jugé prioritaire par le gouvernement du Québec.

Par ailleurs, les élus régionaux s'entendent sur la nécessité de développer une vision globale de la mise en valeur des *deux rives* du fleuve à partir de Saint-Augustin jusqu'au pont de l'île d'Orléans. On doit tenir compte de cette réalité pour ne pas se retrouver avec un projet en particulier susceptible de drainer la quasi totalité des investissements publics en rives sur une fraction modeste et difficilement accessible du littoral régional.

Pourquoi une telle intervention aux confins de la ville ?

Avant le mouvement de décolonisation qui se produisit durant la seconde moitié du siècle dernier, dans les villes capitales de plusieurs pays ayant connu la colonisation européenne par voie océane, il existait une zone urbaine littorale sous la juridiction de la métropole. Par exemple, les Concessions européennes à Shanghai. N'y étaient admis que les personnels coloniaux, leurs familles et les résidences de ces dernières, leurs amis, leurs visiteurs et leurs biens. Le port international proprement dit (quand il en existait un), faisait également partie de cet espace urbain riverain sous gestion et contrôle colonial. L'administration locale indigène, à cette époque, n'avait pas accès au littoral de la propre ville capitale, pas plus que l'Égypte n'avait accès au canal de Suez, resté sous l'entier contrôle des puissances européennes.



Une ville indigène coupée du rivage

Coupée du rivage, du port, de la plage et de la mer, existait et vivait toute une ville indigène qui s'était agglutinée avec le temps à cette économie de comptoir colonial riverain. Les habitants des quartiers indigènes n'avaient pas le droit d'accès sur le littoral, où un port ainsi qu'une citadelle assuraient à la puissance coloniale la maîtrise du commerce maritime et des contacts avec le monde extérieur, en excluant les indigènes ainsi que leurs chefs, même lorsque ces derniers étaient élus.

Dans un tel contexte, les responsables portuaires – dont le pouvoir local procédait de celui de la métropole – organisaient volontiers à l'occasion des festivités populaires pour les indigènes mais en aucun cas ils ne les considéraient 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 quartiers indigènes choisissaient de ce donner, ces derniers cessaient légalement d'exister – ou du moins le croyaient-ils – dès qu'ils mettaient le pied sur le littoral de leur propre centre-ville. À toutes demandes de leurs commettants, ils répondaient : « On ne peut rien faire, on n'est pas chez nous... ».

« Chez nous », c'était sur la terre, non sur la mer ou sur le fleuve. C'était « leur mer » ou « leur fleuve », pas encore « *notre* mer » ou « *notre* fleuve ».

Le fond du problème

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 psyché collective, d'un si étrange comportement. Ou plutôt si, quelques auteurs – la plupart historiens ou géographes – s'y sont essayés. Un des plus remarquable est 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. (...) »

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. »

L'accessibilité mentale et physique au fleuve Saint-Laurent constituant un pré requis essentiel au développement de Québec *avec* son fleuve, or :

→ **L'État québécois n'a aucun accès physique au fleuve au cœur de sa propre Capitale. Il lui faut donc investir loin du centre-ville, où se trouve pourtant la clientèle et le prestige.**



À Québec, exemple d'un plan d'eau hyper-accessible à la population et facile à réaménager à moindres frais pour une clientèle déjà sur place: le bassin Louise. L'endroit est stratégiquement situé au cœur du centre-ville fréquenté par des millions de Québécois et de touristes. Voir : <http://www.gensdebaignade.org>

La qualité de l'eau du fleuve

L'opinion est déjà sensible à l'absence persistante d'accès publics au fleuve et cette perception s'accroît au fur et à mesure que la qualité de l'eau s'améliore. La qualité de l'eau permet dès maintenant et la plupart du temps un usage populaire entre tous : la baignade durant la saison estivale. En outre, les activités de pêche récréative, les excursions de pêche, la pêche commerciale embarquée ou non, le canot et le kayak constituent autant d'activités fluviales d'avenir à Québec. Pourtant, l'impression qui se dégage de l'ensemble du projet 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.

Les enfants et les jeunes

Durant deux siècles et demi (1608-1850), le fleuve a servi à maints services publics, constituant par ailleurs un vaste domaine ouvert aux loisirs des jeunes de Québec grâce à son accessibilité générale, elle-même sauvegardée par la législation française (Ordonnance *De la Marine*, 1681). Aujourd'hui, au début du 21^e siècle, il nous semble que redonner accès au fleuve devrait viser d'abord et avant tout les besoins des enfants et des jeunes.

Les photos d'époque, qui montrent des foules nombreuses et populaires jouissant directement et physiquement 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. Concevoir le fleuve comme un paysage qu'on regarde (sans qu'on ne puisse y toucher ou l'exploiter...), transformer ses rives en panorama nous apparaît comme un choix conceptuel discutable dans le cas qui nous occupe.



Le Foulon...



La question des retombées économiques

Nous suggérons d'évaluer de façon comparative les retombées économiques de choix d'investissements en infrastructures riveraines *avant* de se lancer dans des projets particuliers. Il serait nécessaire de considérer les deux rives du fleuve, de repérer les meilleurs sites où aménager des accès en vue d'usages publics (y compris au centre-ville, là où se trouve déjà le gros de la clientèle), puis d'investir aux endroits où les retombées sociales et économiques seront les plus élevées compte tenu des investissements.

Nous avons déjà remis au BAPE une dizaine d'études qui traitent de la question des retombées économiques d'investissements littoraux. Si le temps nous manque pour effectuer un travail similaire dans le cas du projet à l'étude, nous tenons à rappeler qu'il y a cinq ans, nous avons remis à la Commission de la capitale nationale un document où nous soulignons l'importance des aspects économiques et sociaux des infrastructures riveraines :

« 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'utilisateurs, qui pourront aussi être les clients des prestations offertes sur les lieux. Il tombe sous le sens qu'une installation planifiée pour ne répondre aux besoins que d'une seule catégorie d'utilisateurs – à la façon des marinas – ne répond pas aux critères économiques, qui prescrivent de répartir de la façon la plus efficace possible des ressources rares entre différents groupes concurrents d'utilisateurs pour atteindre un maximum de profitabilité. »

Soulignons que le *U.S. Army Corps of Engineers*, qui assure lui-même la gestion de 1000 plages publiques, de centaines de sentiers de randonnées, de dizaines de milliers d'emplacements de camping, estime le retour sur ce type d'investissements récréo-touristiques à 64 dollars pour chaque dollar investi. Tenir compte des retombées économiques d'aménagements littoraux est donc loin d'être chose négligeable.

L'avenir de la pêche récréative et commerciale

On doit dès maintenant envisager un retour de la pêche récréative et d'opérations commerciales de pêche touristique – comme sur les Grands lacs – soit à partir de structures fixes au fond du fleuve (pêches à fascines), soit à partir de quais, soit avec des bateaux d'excursions de pêche, toutes activités appelées à se développer dans l'avenir. Ces bateaux de pêche, il leur faudra des endroits propices pour s'amarrer et de l'espace transporter pour leurs clientèle. Il faut prévoir des stationnements pour ces futurs usagers du fleuve ou pour la clientèle de nos armateurs québécois dans le domaine du tourisme fluvial (bateaux de pêche, de croisières excursions, etc).

Compte tenu que la configuration des quais devant le Vieux-Québec ne permet pas le développement de ce type d'activités mais seulement le maintien des quelques activités maritimes actuelles, il faut s'attendre à ce que l'actuel quai Irving soit sollicité par plusieurs armateurs privés qui voudront l'utiliser pour leur commerce. L'aménagement de ce quai ainsi que celui de ses abords doit tenir compte de l'augmentation d'usages de transport de passagers, bateaux et marchandises entre la terre et l'eau à cet endroit. Donc, faire passer la fonction *transport* avant tout le reste.

Mettre en valeur l'histoire littorale

Nous suggérons un débat public sur les moyens de mettre en valeur toute l'histoire dont sont imprégnés les rivages du fleuve à Québec et à Lévis. Cette matière fort riche devrait être intégrée au début de la conceptualisation de tout projet riverain affectant la Capitale du Québec, une des villes historiques les plus remarquables d'Amérique et dont l'économie repose en partie sur l'exploitation qu'elle saura faire de cette

Le littoral fluvial ne doit pas devenir un espace-spectacle destiné avant tout 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 lieux permettant des activités fluviales réelles, de loisir, de commerce ou autres, où on pourra passer la journée, auxquels les gens accèderont par un mouvement *perpendiculaire* au fleuve et non seulement *longitudinal*.

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

On doit pouvoir se rendre *au fleuve* et non seulement se rendre *le long du fleuve* Par exemple, simplement pouvoir s'étendre au soleil au bord de l'eau présenterait bien des attraits ! Au fait, combien d'endroits aménagera-t-on pour cette activité des plus populaires, témoins les photos d'époque de la plage du Foulon ? La proximité du boulevard Champlain et de ses nuisances à l'endroit choisi permet-elle même d'y songer ? Des plages publiques, est-ce seulement bon pour le Maine ? Qu'est-il arrivé à celles dont nous jouissions ? *Qui* donc les a éliminées ?



Léonce NAUD
Président



Louis-H. CAMPAGNA
Secrétaire-trésorier

872, avenue Turnbull, # 2, Québec (Québec) Canada G1R 2X3
(418) 640 - 0406 NAU@videotron.ca Site : www.gensdebaignade.org

Entre Fleuve et Ville : les quais

« Des villes hautes s'éclairaient sur tout leur front de mer, et par de grands ouvrages de pierre se baignaient dans les sels d'or du large. »

Saint-John Perse

Trouver des moyens pour franchir, aborder, utiliser les bords de mer, de fleuve, de rivière ou de tout autre plan d'eau représente un défi qui, depuis des millénaires, stimule l'imagination humaine et suscite le progrès. Quais, estacades, berges ou plages aménagées, plans inclinés, escaliers, pontons et jetées promenades, brise-lames, pierrées, bassins...les réalisations du génie humain qui ont visé à établir des relations toujours plus sûres, plus productives ou plus agréables entre la surface terrestre et l'élément liquide sont innombrables.

Insuffisamment aimés et appréciés, les quais de nos grandes villes portuaires constituent de véritables ouvrages d'art, appelés à évoluer selon les besoins changeants des armateurs et de la population, en ce lieu remarquable et peu connu où intervient une rupture de charge entre transports maritime et terrestre : le port.

Par ailleurs, une jetée, un quai, un bassin, un brise-lames, ouvrages massifs et structurants, apparaissent parfois éternels au regard de la durée d'une vie humaine. Il importe donc que la construction de telles infrastructures procède d'une vision qui anticipe les besoins de demain plutôt que de répondre à ceux d'hier. En effet, ces ouvrages doivent répartir de la façon la plus efficace possible une ressource rare – l'accès et l'usage de plans d'eau, mers, lacs ou fleuves – entre le plus grand nombre possible d'utilisateurs pour atteindre un maximum de rentabilité.

Quais et murailles, un même destin?

À l'instar des forteresses anciennes rendues inutiles par l'évolution des techniques militaires, les quais d'un port ou d'une ville deviennent naturellement obsolètes à mesure qu'évoluent les trafics maritimes, le gabarit et le tonnage des navires, le type de biens transportés ainsi que les besoins de la ville ou de la région. Par exemple, un quai qui a été conçu pour y décharger du vrac solide pourra s'avérer contre-indiqué pour l'accueil de croisiéristes : les marchandises ne portent pas de jugement sur la qualité de l'endroit où elles sont déposées après un long voyage, contrairement aux voyageurs.

De même, le développement du tourisme fluvial peut signifier que des myriades de kayaks, canots, chaloupes et autres esquifs de toute nature et de taille modeste se porteront candidats à l'amarrage dans une rade ou un bassin situé devant un quartier historique, alors que l'endroit est occupé par un promontoire bétonné et que le bassin de commerce a été détruit à l'occasion d'un

« trip » d'architecte. On rend alors impossible l'avènement de nouveaux usages...et d'une nouvelle rentabilité. De tels quais ne peuvent alors servir que de simples déambulateurs en surplomb d'un plan d'eau : leur configuration rend alors ce dernier psychologiquement et physiquement inaccessible. De bons esprits suggèrent alors d'y aménager des parcs, ce qui constitue un gaspillage scandaleux d'un tel potentiel.

Quels quais pour nos villes au XXIe siècle ?

Pour paraphraser Paul Valéry à propos des civilisations, les quais d'une ville voient le jour, vivent, meurent...puis connaissent parfois de spectaculaires renaissances. En ce nouveau siècle, quais, rades et bassins des villes portuaires québécoises retrouveront animation et rentabilité en évoluant vers des formes nouvelles qui permettront de nouveau une polyvalence d'usages : trafic de passagers, chargement ou déchargement de marchandises, accueil, service et protection de navires, yachts, chaloupes ou esquifs variés, de toutes tailles et fonctions, voire usage physique de plans d'eau protégés par la population.

À Québec, au XIXe siècle, on fut capable de faire flotter tranquillement sur le fleuve des millions de billots dans des « anses à bois » protégées, alors qu'il est aujourd'hui impossible d'y faire accéder un seul être humain en maillot de bain. Intéressante évolution... Rappelons que la rentabilité économique et sociale d'infrastructures riveraines reste toujours fonction de leur polyvalence dans l'espace et dans le temps, de leur aptitude à satisfaire l'éventail des goûts et les besoins du plus grand nombre d'utilisateurs. Après tout, dès l'Empire romain – et la législation antique en témoigne – on avait compris que favoriser l'accès et l'usage des plans d'eau par l'ensemble de la population d'un pays constitue un des fondements les plus sûrs de progrès économique et social.

À l'échelle internationale, on réfléchit de plus en plus à la nature même des ouvrages d'art portuaires, notamment des quais et ouvrages littoraux situés au centre ville, en façade de quartiers historiques ou touristiques. On parle de revenir à des formes portuaires analogues à celles qui prévalaient avant le XIXe siècle, les usages aujourd'hui en croissance au cœur des villes anciennes rejoignant dans une large mesure ceux de l'époque pré-industrielle, soit le service d'un grand nombre de bateaux ou d'esquifs de taille modeste, y compris des navires d'excursion de pêche.

À l'échelle internationale, on réfléchit de plus en plus à la nature même des ouvrages d'art portuaires.

Pourquoi ne pas lancer un concours public d'idées, question de stimuler l'imagination et de réfléchir collectivement aux quais et infrastructures riveraines dont nos villes portuaires auraient besoin ? Quelle place pour la fonction transport – marchandises ou passagers – dans le portrait global des échanges entre nos grandes villes maritimes et le fleuve Saint-Laurent ou la mer ?
Quels quais pour nos villes au 21^e siècle ?

Léonce NAUD

L'auteur est géographe. Il habite Québec.

Québec, le 26 octobre 2005.

Pas de rampe de mise à l'eau

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
Beauport



Le 11 mai 2005

Denis Tessier

Le fleuve inaccessible

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 cotisé 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 vu 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