

Mémoire présenté au BAPE pour le projet d'aménagement de la phase III de la promenade Samuel De Champlain

Éric Thomassin
Résident de Québec

Ce mémoire présente le point de vue d'un simple citoyen de la ville de Québec, contribuable et utilisateur de la promenade Samuel de Champlain. Je souhaite faire part à la commission d'enquête des questionnements que la présentation de ce projet m'a suscités et des réflexions qui en ont découlé.

La rive nord du fleuve St. Laurent entre le port de Québec et les ponts est devenue au fil du temps, avec les utilisations industrielles successives de la zone et la construction du boulevard Champlain, une ligne continue de roches et de béton. La phase 1 de la promenade Samuel de Champlain, si elle est globalement une réussite, n'a pas non plus contrebalancé cette domination de l'artificiel et de l'enrochement de la rive. Les possibilités d'accès au fleuve sont quasiment inexistantes, la descente au quai des cageux par les grosses roches taillées n'étant pas des plus pratique ni très invitante et l'aménagement des escaliers blancs qui se prolongent dans l'eau ne fournissant qu'un accès anecdotique et symbolique.

Avec cette nouvelle phase du projet, on souhaite « redonner le fleuve aux Québécois ». Des articles de journaux titrent : « L'anse au Foulon reverra sa plage ». Une image datant des années 60 d'une plage, aujourd'hui disparue sous les enrochements et couverte de monde en maillot de bain, fait rêver. Ce cliché promotionnel très efficace pour stimuler l'imaginaire est cependant très loin de refléter la réalité d'un projet qui continue dans le symbolique pour ce qui est de l'accès au fleuve. Un concept de plage/bac à sable au bord d'un « fleuve » artificiel, le miroir d'eau, un environnement de béton et d'asphalte avec verdoyance contrôlée donne à ce projet un caractère urbain et moderne certes mais aussi onéreux, disproportionné, peu respectueux des principes de développement durable et du milieu naturel. Si je suis parfaitement en accord avec le principe du prolongement de la promenade de Champlain, le démantèlement du viaduc et de la voie ferrée et l'aménagement d'un espace famille, je suis opposé à l'aménagement aux abords de l'anse St. Michel d'un pôle d'attraction artificiel à fort impact environnemental. Je vous présente les divers points de mes réflexions sous forme questions et d'argumentaires.

1. Un projet dont le slogan est « redonner le fleuve aux Québécois » ne devrait-il pas favoriser l'accès direct au fleuve et aux berges ? En redonnant le fleuve aux citoyens, on ne doit pas seulement redonner une vue sur le fleuve mais un véritable accès à l'eau, à la grève et aux roches à marée basse de l'anse St. Michel. Cet accès doit pouvoir se faire naturellement, librement et par de multiples sentiers. On ne doit pas réitérer le style d'aménagement de blocs « escaliers » du quai des cageux ou limiter l'accès à un ou deux points d'entrée artificiels
2. Le promoteur ne devrait-il pas profiter de la minuscule zone encore à l'état "naturel" en prévoyant des aménagements qui valorisent le marais et donnent réellement une visibilité à cette zone spéciale ? Cet îlot fragile devrait être protégé pour permettre l'observation de la faune et de la flore. L'installation de quelques trottoirs de bois sur la zone in-

tertidale n'est cependant pas suffisante. Il faudrait poursuivre vers le nord par un aménagement naturel en continuité avec celui du marais, à l'endroit prévu actuellement par le miroir d'eau, la piscine et la plage artificielle. Le retrait de l'enrochement de la voie ferrée permettrait de redonner un aspect naturel aux abords de l'îlot. Cette zone constituerait une halte « nature » le long de la promenade où un bain de pied deviendrait la norme. Il serait aberrant de retirer la voie ferrée pour réinstaller de la roche et du béton aux abords du marais. Il faudrait au contraire tirer profit de la vue qu'on a depuis la grève des belles falaises de Sillery. Ainsi, en favorisant la repousse d'arbustes à la place de l'ancien enrochement de la voie ferrée, on pourrait masquer la vue du boulevard Champlain et créer une bulle qui sent bon les vacances à deux pas de la ville. Il faudrait également développer l'aspect éducatif du marais par des sentiers et des panneaux d'interprétation qui seraient à quelques pas de l'aire de jeu et de l'espace famille prévues dans le projet.

3. La construction à grand frais d'une piscine à cet endroit est-elle vraiment judicieuse ? Étant donné l'exposition aux vents dans ce secteur et l'ombre portée par la falaise, la période d'utilisation véritable de cette piscine va être écourtée. Il serait plus approprié que le projet favorise des aménagements dont la population peut profiter sur une plus grande période. Avec la présence du marais, un centre d'interprétation construit sur l'avancée Shell, par exemple, aurait un taux d'utilisation sur l'année bien plus importante. L'histoire de l'industrie du bois de Sillery, le marais, le fleuve et ses marées importantes sont quelques exemples de thèmes qui pourraient être présentés. L'impact touristique serait aussi bien plus important et durable que celui que peut avoir une piscine. Enfin la construction d'une piscine et son emprise sur le marais dégraderait l'attrait visuel du marais et aurait un impact important sur la flore et la faune.
4. Le miroir d'eau est-il à sa place ? La même logique s'applique pour le miroir d'eau quant à sa période d'utilisation, son coût et son emprise sur le marais. Par ailleurs, cet aménagement résolument moderne et urbain aurait davantage sa place le long du fleuve dans une zone plus centrale de la ville. La proportion démesurée dévolue au stationnement le long de la rive dans ce secteur est d'ailleurs aberrante. Un miroir d'eau près du terminal de croisières dans le quartier du Petit-Champlain aurait un impact touristique et une visibilité plus importante que le long du boulevard Champlain. Il bénéficierait de l'achalandage de ce quartier touristique et de sa desserte par le système de transport en commun.
5. La relocalisation de la voie ferrée est-elle la seule option possible ? L'étroitesse de la bande de terre disponible entre la falaise et le fleuve dans la zone considérée et la cohabitation de la voie ferrée et du boulevard Champlain entraînent des contraintes sur le projet. Le démantèlement de la voie ferrée et du viaduc sont requis pour donner accès au marais et à la plage naturelle de l'anse St. Michel. Par contre la reconstruction de la voie ferrée ne semble pas absolument incontournable et nécessaire. Les audiences publiques ont permis de rappeler l'existence d'un tunnel ferroviaire anciennement propriété du Canadien Pacifique et appartenant maintenant à la compagnie Les chemins de fer Québec-Gatineau qui s'interconnecte avec le réseau ferroviaire du Canadien National. Le représentant du Canadien National a d'ailleurs expliqué lors des soirées d'information que leurs convois ferroviaires emprunteront cette voie pendant les travaux de relocalisation de la voie ferrée. Étant donné le relativement faible volume du trafic ferroviaire qui

dessert le port, il semble tout à fait envisageable que cette solution temporaire devienne permanente. Une entente à long terme sur le partage de la voie du tunnel pourrait être négociée entre les deux compagnies et une contrepartie devrait être envisagée pour compenser le Canadien National pour la perte de propriété. D'un autre côté, la Commission de la Capitale Nationale économiserait sur les coûts de reconstruction de la voie ferrée et de déplacement du boulevard Champlain qui pourrait garder le tracé actuel le long de la falaise sur une grande portion de la zone. Seuls les alentours du viaduc seraient modifiés pour rapprocher le boulevard de la falaise et dégager l'espace du côté du fleuve.

6. Le projet ne devrait-il par inclure un plan spécifique et distinct de transport en commun ? L'achalandage actuel et projeté de la promenade pousse le promoteur à planifier de vastes zones de stationnement. Il est vrai que les carences au niveau de la desserte de la zone par le Réseau de Transport de la Capitale ne laissent pas beaucoup de choix aux utilisateurs de la promenade. Que ce soit pour une marche santé ou pour un petit tour de patins, les utilisateurs doivent se rendre en voiture à l'un des stationnements disponibles. Pourtant, deux ou trois petites navettes dédiées qui parcourraient le boulevard uniquement du quai des cageux au quartier Petit-Champlain en haute saison permettraient de répondre facilement aux besoins des utilisateurs de la promenade. Un projet de l'envergure de la promenade Samuel de Champlain doit absolument considérer de façon très sérieuse la problématique de la desserte par les transports en commun et la Commission de la Capitale Nationale devrait définir un plan viable à long terme en réponse à ce problème et ne pas se reposer sur d'éventuelles modifications ponctuelles et inadaptées des parcours actuels du Réseau de Transport de la Capitale. La desserte de cette zone doit être envisagée dans une optique de service gratuit et faire partie intégrante de l'expérience de la promenade. Les coûts de fonctionnement doivent être inclus dans les budgets envisagés de maintenance de la promenade. Le RTC n'adaptera ses parcours et ses horaires que dans une optique de rentabilité et ne pourra donc pas, sans compensation financière du moins, assurer la desserte que ce projet requiert.
7. Le projet ne devrait-il pas s'inscrire dans une vision à long terme et préférer des aménagements écologiques, respectueux de la nature ? Le développement durable n'est pas qu'une mode que suivent les villes de premier plan, c'est une leçon qu'on a apprise des développements passés. Les surfaces prévues pour le stationnement et la réingénierie des terrains devraient être minimisées. Le retrait du couvert végétal existant, le gazonnage tout azimut et l'entretien qui en découle représentent des coûts financiers et écologiques à ne pas négliger. On devrait favoriser la mise en valeur de l'existant autant que possible avant d'envisager des transformations. La ville de Québec et la Commission de la Capitale Nationale pourraient démontrer l'importance qu'elles attribuent au patrimoine naturel et au développement durable en faisant du marais et de cette phase du projet un symbole fort.

Ma vision de cette phase du projet est axée sur la préservation du naturel, la mise en valeur de la beauté naturelle des falaises de Sillery et du fleuve, le développement durable et la minimisation des coûts de développement. Le site d'implantation de ce projet avec son marais est maintenant une zone très singulière sur cette portion de la rive du fleuve. On ne peut pas se tromper en gardant cette singularité et en éloignant le béton et l'asphalte le plus possible de cette petite zone. Je terminerai en résumant mes réflexions par quelques recommandations :

- Ne pas aménager de miroir d'eau, de piscine ou de plage proche de la zone du marais
- Garder le concept du miroir d'eau pour une implantation le long du fleuve dans une zone plus centrale et urbaine de la ville (à proximité du terminal de croisières)
- Démanteler le viaduc et supprimer complètement la voie ferrée au lieu de la déplacer. Conserver en grande partie le tracé actuel du boulevard Champlain le long de la falaise et ne prévoir des modifications que sur la zone du viaduc pour rapprocher le boulevard de la falaise et dégager le bord du fleuve.
- Redonner des abords les plus naturels possibles à la zone du marais et aménager des sentiers de promenade et d'interprétation dans tout le secteur du marais pour permettre l'observation de la faune.
- Conserver l'avancée Shell pour un usage récréatif et non pour le stationnement et y construire un centre d'interprétation
- Prévoir la mise en place d'un système de navette de transport gratuit le long du boulevard pour les périodes les plus achalandées
- Minimiser la surface totale prévue pour le stationnement