

Projet du littoral La promenade Champlain

Rapport final

299

DQ2.1.4

Énoncé d'une stratégie de mise en
œuvre du projet de paysage

Projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-
De Champlain entre la côte de Sillery et la côte Gilmour à Québec

6211-23-022

Bernard St-Denis
Chercheur responsable
Professeur adjoint, École
d'architecture de paysage,
Université de Montréal

Peter Jacobs
Chercheur
Professeur titulaire, École
d'architecture de paysage,
Université de Montréal

Raquel Penalosa
Assistante de recherche

José Froment
Assistante de recherche

Philippe Poullaouec-Gonidec
Aviser
Titulaire, Chaire en paysage et
environnement, Université de
Montréal

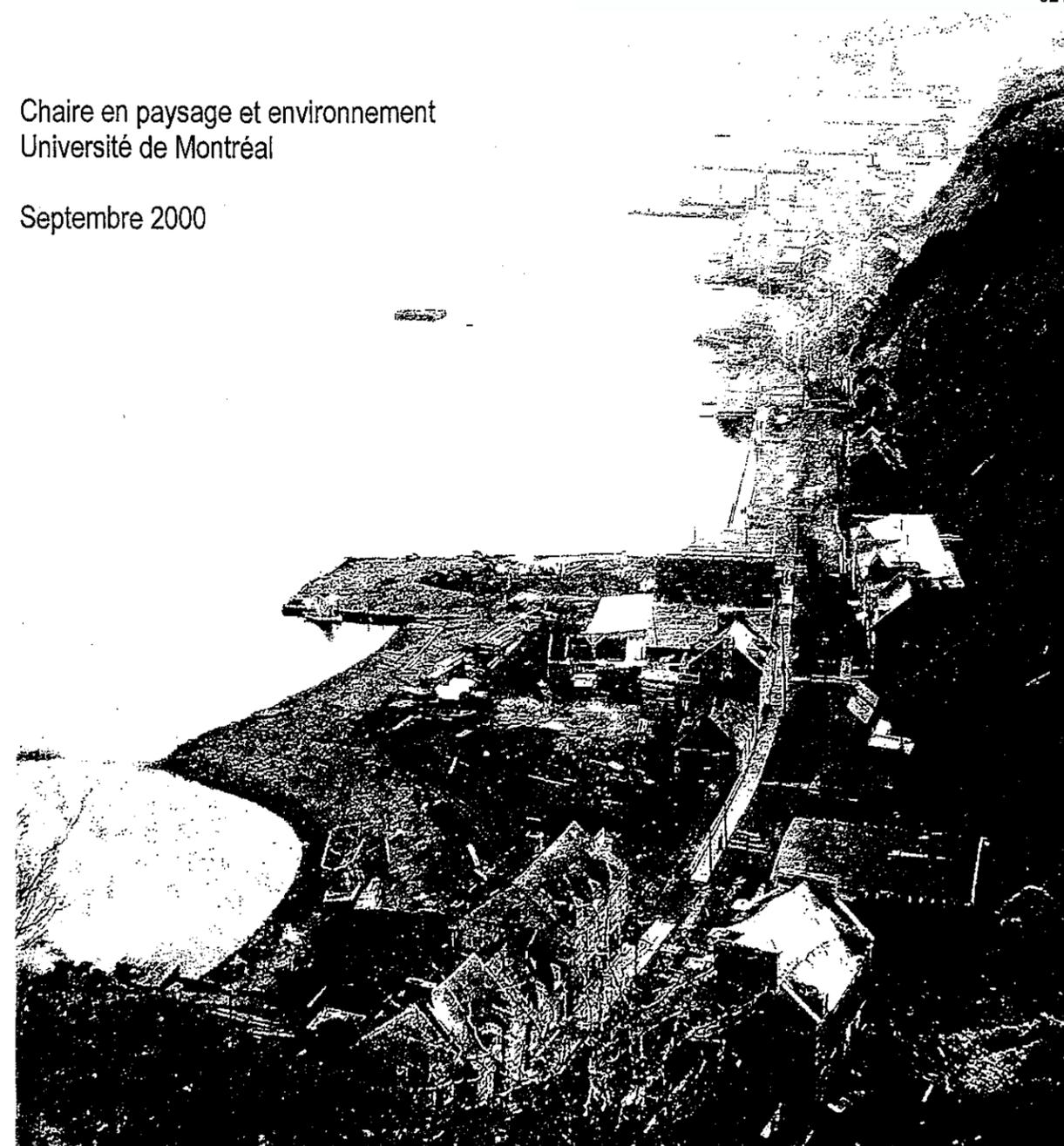
Mandataires

Commission de la capitale
nationale du Québec

Ministère des Transports
du Québec

Chaire en paysage et environnement
Université de Montréal

Septembre 2000



Introduction

Ce document constitue l'énoncé d'une stratégie de requalification du boulevard Champlain. Celle-ci s'appuie sur des principes de mise en œuvre du *paysage du littoral*, lequel deviendra le contexte des promenades publiques entre les ponts de Québec et la basse ville. La proposition que nous présentons en vertu de cet énoncé comprend deux volets principaux, soit :

- les principes directeurs du projet de paysage et de l'aménagement des promenades publiques;
- des recommandations quant à la coordination et à la conduite du projet sur le plan, notamment, du développement des concepts.

La proposition doit être abordée comme le *cadre conceptuel* menant à la réalisation de la promenade du littoral, dont elle établit les grandes lignes. À ce titre, elle dresse le contexte (le projet de paysage) à la lumière duquel devront être étudiés, de manière plus détaillée, chacun des éléments d'intervention. De même, elle pourra servir de cadre décisionnel à la programmation et au développement éventuel des installations et des espaces récréatifs relevant de chacun des partenaires du projet.

1. Les objectifs et les conditions du projet

Les partenaires du projet sont engagés dans la réalisation d'un espace public majeur qui reflète trois objectifs principaux :

- a) assurer la réappropriation, à des fins publiques, du littoral qui borde l'escarpement de Québec;
- b) mettre en valeur le paysage du littoral comme cadre d'expérience des parcours et des espaces publics;
- c) réhabiliter l'image du boulevard Champlain comme parcours d'accès majeur à la ville.

Ces motivations correspondent à l'émergence assez récente, ici comme ailleurs, de deux objets de valorisation. Premièrement, les lieux de contact entre la ville et l'eau, longtemps occultés par les activités portuaires et les infrastructures de transport, s'ouvrent à

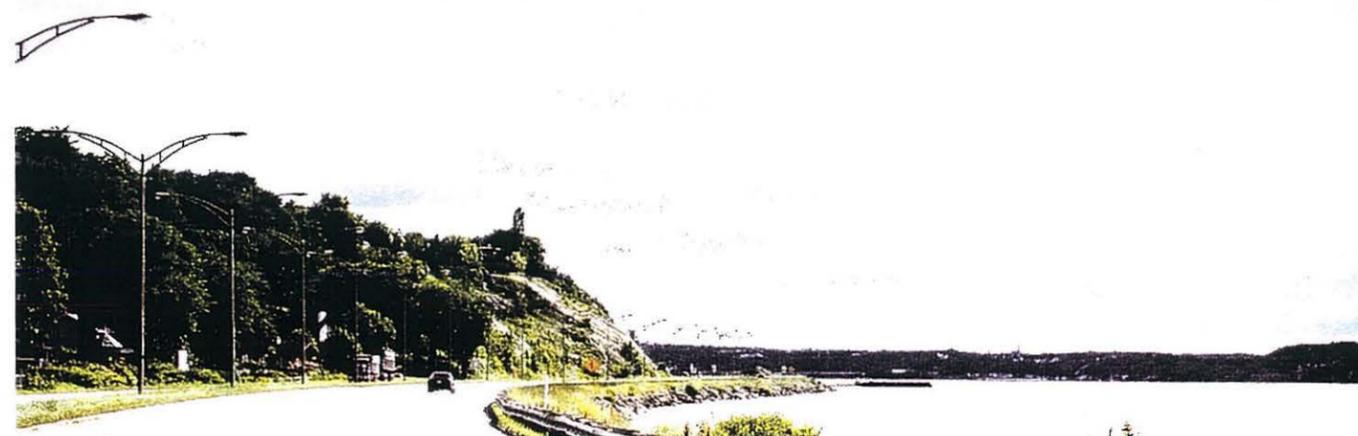
la reconnaissance de nouveaux paysages urbains. Deuxièmement, la notion d'espace public investit désormais des lieux de toutes natures. Parmi les figures typiques de l'espace public, la promenade se présente dans ce contexte comme le mode privilégié pour découvrir la ville et ses paysages.

Ainsi, la promenade n'est pas un but en soi mais bien le support d'une *expérience* dont l'objet est la satisfaction d'un penchant ludique, esthétique ou culturel envers la ville et le paysage. Par conséquent, c'est bien le cadre de la promenade (la mise en scène) qui en détermine la raison d'être. Dans le cas du corridor Champlain, le contexte se prêtera, de ce point de vue, à l'établissement d'une promenade publique dans la mesure où seront réunies trois conditions :

1. les lieux de promenade seront confortables et généreux sur le plan des ambiances;
2. ils s'intégreront dans une mise en scène paysagère cohérente qui n'en sera pas moins modulée par rapport aux séquences du parcours et aux usages limitrophes;

3. la mise en scène paysagère pourra soutenir les usages actuels; à ce titre, il convient de souligner que le boulevard Champlain est identifié par le Plan de transport pour la région de Québec comme accès prioritaire au port.
4. Le projet pourra soutenir l'évolution des occupations du sol dont dépendront les possibilités éventuelles d'usage public des lieux.

En réponse à ces énoncés, la proposition définit essentiellement les termes d'un projet de paysage. Il s'agit d'identifier les attributs des espaces et des ambiances susceptibles de rendre le sens des lieux manifeste dans un contexte de promenade et selon une programmation évolutive. La proposition s'appuie sur une analyse paysagère du corridor Champlain. Celle-ci vise, d'une part, à identifier les prises paysagères qu'il s'agira de mettre en relief par le projet de paysage et, d'autre part, les situations problématiques en regard des objectifs visés. En effet, l'analyse est prospective; elle s'inscrit dans une démarche de projet puisqu'elle est soutenue par une représentation du lieu à faire : une promenade publique le long d'un des paysages les plus spectaculaires de la Capitale.



Le boulevard Champlain à la sortie des ponts (Photo : José Froment)

2. Les défis du projet de paysage

L'état des lieux

Le parcours est formé, d'ouest en est, par quatre segments distincts. Le premier correspond en gros à la bretelle qui, perçant l'escarpement, relie le plateau au fleuve en passant sous les deux ponts. Ce segment est caractérisé par des points de vue spectaculaires sur le fleuve et par la démesure exprimée par la rencontre de l'ouvrage d'art (les deux ponts côte à côte) et du monument naturel (la falaise). Le second segment est formé d'une terrasse basse, bordée de part et d'autre par la falaise, légèrement en retrait, et par le fleuve à quelques mètres plus bas. Face au spectacle omniprésent du fleuve, le chapelet de maisons qui accompagne le chemin du Foulon, au pied de la falaise, offre l'image d'une communauté modeste, paisible et isolée, hors de la ville. La Pointe-à-Puisseau est le pivot entre le deuxième et le troisième segment, une sorte de grand balcon sur le fleuve, qui coïncide à cet endroit avec le passage du chemin de fer sous le boulevard.

Le troisième segment est caractérisé par le rabattement du boulevard le long de la falaise et par un élargissement de l'assise de la terrasse. C'est l'enfilade des quais du port où subsistent, à l'ouest de la marina, des usages industriels. Le dernier segment marque la limite de la basse-ville : il est bordé par le bâti qui longe la rue Champlain à l'écart du boulevard, tout contre la falaise.

La falaise et le fleuve, deux monuments face à face

Malgré ce découpage, le lieu présente une unité de caractère qui permet de dégager les grandes orientations du projet de paysage. Cette unité de caractère repose sur la confrontation de deux monuments, le fleuve et la falaise, de part et d'autre d'un littoral plus ou moins étroit. Du fleuve à la falaise et de la falaise au fleuve, la lecture de ce paysage dépend d'une double opposition horizontal/vertical et vert/bleu, articulée le long du ruban de la grève. Le tracé actuel du boulevard a pour effet de magnifier la présence du fleuve ou de la falaise selon qu'il borde le fleuve, à l'ouest de la Pointe-à-Puisseau, ou selon qu'il serre de près la falaise, à l'est.

Ainsi, fleuve et falaise s'opposent transversalement (lecture statique de l'espace) et longitudinalement (lecture dynamique de l'espace, au fil du parcours). Le caractère monumental du paysage dépend des larges panoramas qui se déploient à la fois vers le fleuve, à la fois vers la falaise, à partir de la terrasse qui est essentiellement plane et ouverte. C'est ce caractère qu'il s'agit tout d'abord de souligner. En conséquence, **le premier défi du projet de paysage est de mettre en œuvre une nouvelle expression de terrasse riveraine, adossée à l'escarpement et ouverte vers le fleuve.**

La terrasse riveraine comme œuvre humaine

La terrasse riveraine est aujourd'hui le résultat des remblais qui ont permis, au cours du XXe siècle, d'établir les centres de transbordement d'hydrocarbures et d'aménager le boulevard Champlain. Ces remblais ont eu pour effet d'élargir le ruban de grève bien au-delà de sa limite originale, de détruire ou d'ensevelir la presque totalité des quais qui servaient au transbordement du bois au XIXe siècle et d'effacer la trace des plages qui bordaient autrefois l'anse Saint-Michel, l'anse au Foulon et l'anse Brown. **Le second défi du projet est de permettre de lire cette terrasse comme une œuvre humaine résultant d'une stratification historique de plus de trois siècles.**



Ponts de Québec

Quai Irving

Pointe-à-Puisseau

Terrasses du port

Quartier du Cap-Blanc

L'anse au Foulon au XIXe siècle
(Source : Lambert, S.; Dupont, J.C.; 1998, Québec, une histoire capitale, GID - CCNQ, Québec)



3. Les stratégies de mise en œuvre du paysage

Première stratégie : mettre en relief le profil de la falaise

La terrasse ouest – consolider l'assise végétale

Nous proposons de clarifier l'expression des figures en présence, soit d'un côté l'escarpement et le ruban de grève originel et, de l'autre, la terrasse. Une simple consolidation du couvert arborescent à quelque distance au-delà du chemin du Foulon permet de définir clairement le profil approximatif de l'ancienne berge. Du coup, les anses qui sculptaient autrefois le littoral trouvent écho dans la continuité d'un trait végétal lié au boisé qui couvre la falaise. Du quai Irving à la Pointe-à-Puisseau, ce trait constitue le cadre d'intimité d'un territoire domestiqué (les maisons modestes qui bordent le chemin du Foulon) qui n'est pas sans évoquer l'époque pas si lointaine de la villégiature en bordure du fleuve.

La terrasse est – marquer le tracé du boulevard

À l'est de la Pointe-à-Puisseau, le boulevard est calqué sur l'ancien chemin du Foulon; à cet endroit un ruban arborescent longe le boulevard du côté opposé à la falaise. Ce faisant, il accompagne obstinément la falaise dont le roc, dans ce secteur, est apparent.

Cela a pour effet de créer le long du boulevard un tracé qui dédouble et met en valeur le profil longitudinal de la paroi. Du coup, l'effet d'alcôve amplifie le rapport de proximité entre le boulevard et la falaise : celle-ci domine, d'un côté, le corridor qui se trouve protégé, de l'autre, par les arbres.



À l'est de la Pointe-à-Puisseau, le boulevard contre la falaise
(Photo : José Froment)

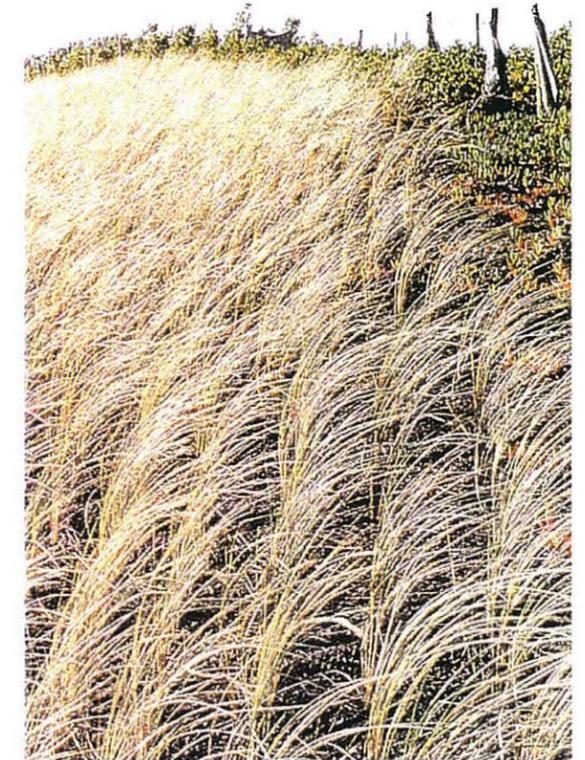


Deuxième stratégie : instaurer les ambiances paysagères

La terrasse ouest : le jardin de rivage

Du quai Irving à la Pointe-à-Puisseau, la terrasse se présente sous les auspices d'un paysage de surfaces, un jardin de rivage à l'image de ces battures qui bordent le Saint-Laurent, couvertes d'herbes qui ondulent sous le vent. Ce paysage est une véritable tapisserie de textures souples d'où émergent ici et là des massifs d'arbustes. Au-dessus des herbes, le regard porte au loin, vers l'aval, vers l'amont ou en travers du fleuve. Les sentiers sont nichés au creux des légères ondulations du terrain et permettent le va-et-vient entre le rivage et l'escarpement qui domine l'arrière scène. Quelques bosquets d'arbres détachés du second plan boisé offrent refuge et fraîcheur. Cette mise en scène fort simple offre, par opposition aux vastes panoramas et à la stature imposante de la falaise, une échelle de proximité, une expérience tactile. Le boulevard s'y insère de manière presque imperceptible; à distance, les surfaces paraissent se prolonger jusqu'au rivage. En réalité, le boulevard est très légèrement encaissé entre les plis et les ondulations.

Dans ce lieu ouvert et polyvalent, on pourra insérer les fonctions récréatives ou les installations de services (buvettes, salles d'eau, etc.) autonomes, comme autant d'éléments disposés sur une plage. Ces installations seront caractérisées par une programmation minimale. La simplicité et la légèreté de l'expression architecturale tirera profit d'une perméabilité entre les espaces intérieurs et les espaces extérieurs. De plus, chaque carrefour donnant accès à la haute ville sur le plateau supérieur sera doté d'un point de chute pour les visiteurs, pourvu d'un minimum d'infrastructures – accès automobile, espaces de stationnement, éclairage, etc. On pourra également y évoquer les traces des occupations ou des états antérieurs, comme les quais de bois qui se succédaient naguère à l'anse de Sillery. Au creux des textures, ces traces apparaîtront discrètement au détour des parcours, non pas comme des objets glorifiés mais bien comme de vieux souvenirs de famille qui raconteraient une histoire par leur simple présence.



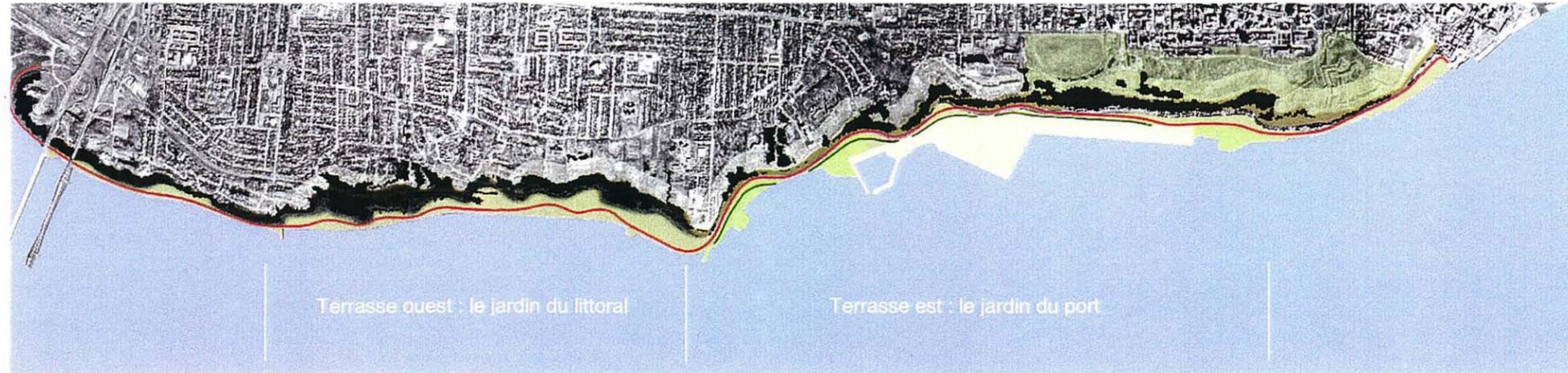
(Photo : José Froment)



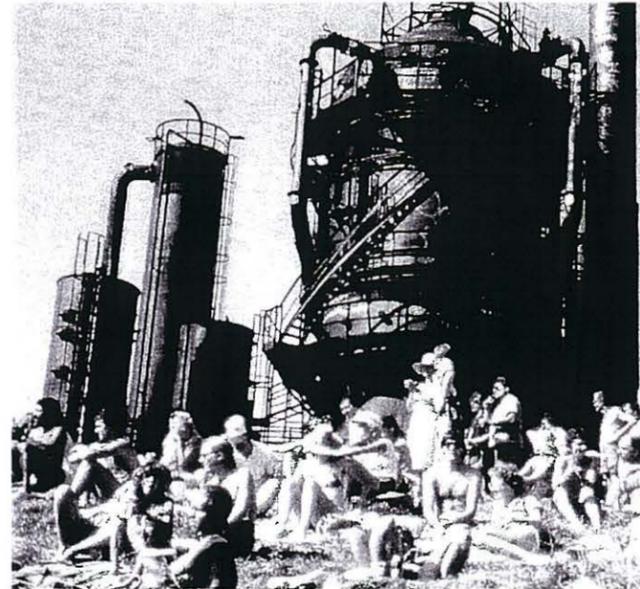
Les établissements modestes pressés contre la falaise (Photo : José Froment)



Consolidation et marquage de l'assise végétale de la falaise



Gas Works Park, Seattle – Richard Haag
(source : Lyall, S., 1991, *Designing the New Landscape*, VNR, new York.)



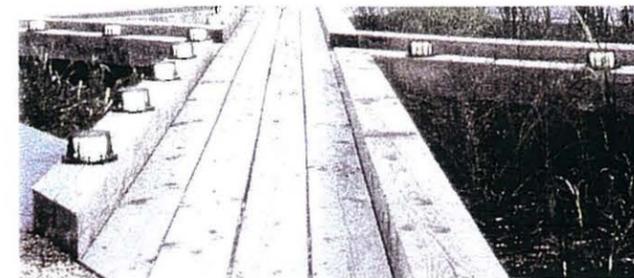
Le port et la marina sont encadrés à l'ouest par des espaces en voie d'être versés au domaine public (de la marina à la Pointe à Puiseaux) et à l'est par le parc Notre-Dame-de-la-Garde. Ces espaces sont les pôles extrêmes d'un segment de rivage – de l'anse Saint-Michel à l'anse Brown – dont la vocation portuaire remonte au XIXe siècle. À ce titre, ils participent d'un même fait urbain; c'est ce que leur expression doit refléter. Dans la perspective d'une transformation à long terme, on peut envisager la mise en place de vastes espaces polyvalents, livrant des points de vue saisissants sur le port et le fleuve, dans un univers de formes et de matériaux reflétant le caractère industriel de l'univers portuaire. S'agissant de jardins publics, les jardins du port n'en seront pas moins des lieux de contemplation. À cette fin, la composition végétale (principalement arbustive) équilibrera le caractère éminemment urbain des lieux par le biais d'oppositions franches entre des textures végétales chatoyantes et les matériaux bruts (le roc, le bois, l'acier, le béton, etc.) de l'univers portuaire.

Transbordement du bois, anse au Foulon, XIXe
(source : Lambert, S.; Dupont, J.C.. op.cit.)



La terrasse est : le jardin du port

De la Pointe à Puiseaux à l'anse Brown, la terrasse se déploie, parfaitement plane, entre le boulevard et le fleuve. Elle porte les signes de l'industrialisation massive de ses berges au cours du XXe siècle. La persistance de ces usages se remarque aux infrastructures du port à l'est de la marina (autrefois le Yacht Club de Québec). L'expansion envisagée de ces infrastructures consacre pour les prochaines années le caractère industriel du secteur. De part et d'autre, la marina et la gare maritime sont chargées d'un l'imaginaire associé au monde de la navigation de plaisance et des croisières. Le lieu reflète, en somme, les deux versants (industriel et ludique) d'un contexte portuaire qui tranche résolument par rapport à la falaise et aux tissus urbains, plus à l'est.



Un tel amalgame se lira en quelque sorte comme un palimpseste. Du coup, le travail des surfaces permettra de dévoiler subtilement les ouvrages anciens, comme

ces vestiges des quais de bois (Quai Frontenac, quai Spencer et quai Brown) qui n'auraient pas été entièrement occultés par les remblais.

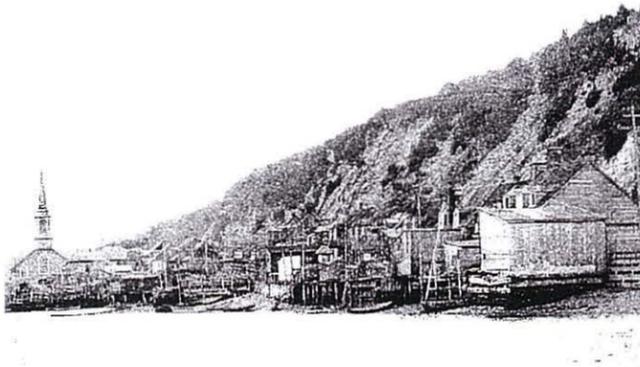
Dans son état actuel, le parc Notre-Dame-de-la-Garde est, nonobstant ses équipements, un espace vert sans caractère. On pourra, à la fin de la vie utile de ces équipements, revoir sa composition pour assurer la cohérence de ton sur l'ensemble du secteur et ce, sans pour autant remettre en question ses usages. En effet, de nombreux précédents pourraient avantageusement inspirer ces transformations, comme le fameux projet de piscine publique qu'Alvaro Siza a réalisé sur le littoral près de Lisbonne.

Pour donner accès aux ambiances du port et de la marina, nous suggérons de lier la promenade publique en bordure du boulevard aux avancées et aux jetées. Cette stratégie pourra être établie de concert avec les propriétaires en considérant leurs contraintes d'opérations et les interventions requises pour intégrer les points de vue dégagés aux parcours publics et ce, en toute sécurité. De la même manière, nous croyons qu'à plus long terme et selon l'évolution des activités du port – ou éventuellement de la réaffectation des terrains qu'il occupe – les quais devraient être réservés à des fins de promenade. La poursuite de ces objectifs à très longue échéance permettrait d'assurer la continuité de la promenade sur l'ensemble des espaces bordant directement le fleuve.



À gauche : Yorkville Park, Schwartz, Smith, Meyer
(Source : Collectif, 1998, *Designed Landscape Forum*, Spacemaker Press, Washington)

Promenade de la Commune, Montréal
(Photo : José Froment)



Le faubourg Notre-Dame-de-la-Garde, vers 1900
(source : Lambert, S.; Dupont, J.C., op.cit.)

Le quartier du Cap-Blanc : un nouveau front sur le fleuve

Le quartier du Cap-Blanc s'est établi, historiquement, de part et d'autre de la rue Champlain au pied du cap Diamant. Les maisons situées sur le flanc sud donnaient, à l'arrière, directement sur la grève et, le cas échéant, sur les chantiers navals. L'église Notre-Dame-de-la-Garde occupait alors une pointe gagnée sur le fleuve à l'entrée de l'anse Brown. Le boulevard Champlain a été construit à l'écart de la rue Champlain, sur les remblais aménagés contre le fleuve. Du coup, l'épine dorsale des établissements du littoral qu'était la rue Champlain a été reléguée au second plan. D'où la contradiction, qui persiste aujourd'hui, entre le bâti de la rue Champlain et le boulevard. Bien que le tissu ait été colmaté récemment par des insertions ponctuelles d'immeubles d'habitation, le boulevard côtoie les cours arrières des maisons qui donnent sur la rue Champlain.



Le bâti interstitiel entre la rue et la boulevard Champlain
(Photo : José Froment)

Cela donne lieu à une lecture ambiguë des lieux et ce, à trois niveaux. Premièrement, le boulevard est cadré de manière inconsistante, notamment par des espaces domestiques hétérogènes. Cette absence flagrante de décorum urbain a deux conséquences : d'une part la dévalorisation du boulevard comme voie d'accès principale à la basse ville et, d'autre part, l'impossibilité d'y déceler l'expression d'un front habité sur le fleuve. Deuxièmement, la situation du boulevard donne l'impression que le déploiement de celui-ci a charcuté un tissu existant alors qu'il n'en est rien. Troisièmement, la lecture de la rue Champlain comme axe fondateur des établissements du littoral s'en trouve confondue par son interruption prématurée, à l'ouest de l'église Notre-Dame-de-la-Garde. Face à ce constat, nous proposons de déplacer légèrement le boulevard vers le fleuve de manière à dégager les marges suffisantes le long des habitations du Cap-Blanc pour clarifier les rapports entre, d'un côté, le boulevard, et, de l'autre, le bâti qui relève historiquement de la rue Champlain.

Dans cette foulée, nous proposons de prolonger le tracé de la rue Champlain vers l'ouest jusqu'à la limite de l'anse au Foulon. La rue Champlain est désormais raccordée au boulevard à l'ouest de la gare maritime. D'où un rapport d'échelle beaucoup plus harmonieux entre les petites maisons qui siègent au pied de la falaise et le nouveau segment de rue. Entre le boulevard et la rue s'insère, légèrement surélevée par rapport au boulevard, une terrasse qui prendra peut-être la forme d'un large ruban d'herbacées, en réminiscence des conditions de rivage. Doit-on privilégier ici une approche mimétique d'un état des lieux révolu? Pas forcément, du moment que la terrasse permet l'instauration d'une distance entre l'échelle domestique de la rue (persistance d'un faubourg) et l'échelle régionale du boulevard. Cette terrasse n'est pas à proprement parler un jardin public mais bien un espace interstitiel volontairement préservé pour rendre saisissable le fil de l'histoire. Il en va de même, à l'est de l'église, où l'on pourrait, s'il s'agissait d'opter pour une intervention minimale, prolonger la terrasse pour border les propriétés privées. Dans ce secteur, la chaussée du boulevard serait déplacée de quelques mètres vers le fleuve. Du côté des habitations, la terrasse permettrait l'établissement d'un cadre d'intimité sous forme d'un plateau végétalisé. Celui-ci pourrait être cerné, du côté du boulevard, par une paroi minérale où l'on pourra déceler un écho à la falaise ou aux remblais utilisés autrefois contre les marées.

Il reste qu'entre l'église Notre-Dame-de-la-Garde et le pli occidental du cap Diamant, un déplacement plus accentué du boulevard pourrait libérer suffisamment d'espace pour que l'on puisse envisager l'établissement, sur le flanc nord du boulevard, d'un véritable front sur le



fleuve. La construction d'une nouvelle façade urbaine, d'une volumétrie conforme à celle du secteur, permettrait d'affirmer le caractère urbain de la promenade. Cela requerrait néanmoins un empiétement significatif du boulevard sur le parc Notre-Dame-de-la-Garde, une mesure dont il faudrait évaluer scrupuleusement les impacts. Outre cette contrainte, l'insertion de nouveaux bâtiments derrière le bâti ancien de la rue Champlain soulève des questions importantes sur le plan patrimonial. Une telle mesure serait-elle source d'altérations préjudiciables au lieu? La légitimité d'un projet d'insertion peut-elle être assurée, néanmoins, par un projet architectural de qualité, sensible à l'histoire et qui proposerait une interprétation remarquable de son contexte? On pourra répondre à ces questions en testant l'hypothèse de l'insertion, non seulement sur le plan des principes et de l'éthique, mais également sur le plan des possibilités architecturales. Nous croyons que l'exercice mérite d'être tenté et qu'il devrait l'être avec la plus grande transparence.

La restructuration des interfaces entre le boulevard et le bâti du quartier du Cap-Blanc



Promenade de la Commune, Montréal (Photo : José Froment)

Le boulevard : tracé existant



Le boulevard : tracé proposé



Le pont Pierre-Laporte : contreplongée
(Photo : José Froment)



L'ouvrage d'art comme monument
(Photo : Raquel Penalosa)

Troisième stratégie : valoriser l'expérience des parcours

Le boulevard

L'un des enjeux du projet est de mettre en place les conditions propices à l'expérience du paysage du littoral. La configuration actuelle du boulevard est clairement un handicap à ce chapitre. En raison de la vitesse excessive engendrée par la largeur et le tracé des voies, la conduite est le principal objet d'attention. Les voies rapides généreraient également, pour une éventuelle promenade (piétonnière et cycliste), des conditions de cohabitation difficiles. Mais de plus, le boulevard serre le fleuve de si près, à l'ouest de la Pointe à Puiseaux, qu'une promenade insérée à cet endroit se résumerait à une maigre piste polyvalente, coincée entre la chaussée et le talus de la berge. Par conséquent, la modification de la géométrie du boulevard apparaît d'ores et déjà comme l'un des aspects les plus importants du projet. Notre proposition vise trois objectifs :

1. décourager les vitesses excessives en restreignant l'emprise de la chaussée et en éliminant les longues droites;
2. libérer les espaces nécessaires à l'établissement d'une promenade riveraine confortable;
3. ouvrir le parcours automobile aux scènes paysagères.

Du plateau supérieur aux ponts, la pente de la bretelle qui permet de franchir le dénivelé entre le plateau supérieur et le fleuve est suffisamment importante pour décourager toute altération à la géométrie du boulevard. En effet, les accotements et les ouvrages de protection nous apparaissent justifiés, notamment en regard des conditions de conduite hivernale. Par contre, le panorama que l'on découvre à mi-hauteur est

spectaculaire. Pour amplifier le dévoilement subit de la plongée vers le fleuve et sous les ponts, nous proposons de cadrer résolument la fenêtre. Il suffira pour cela de densifier le couvert végétal latéral et de le rapprocher des voies. De la même manière, la végétalisation du replat au pied de la falaise, jusqu'au quai Irving, aura pour effet de dramatiser la proximité du fleuve et la monumentalité des ponts.

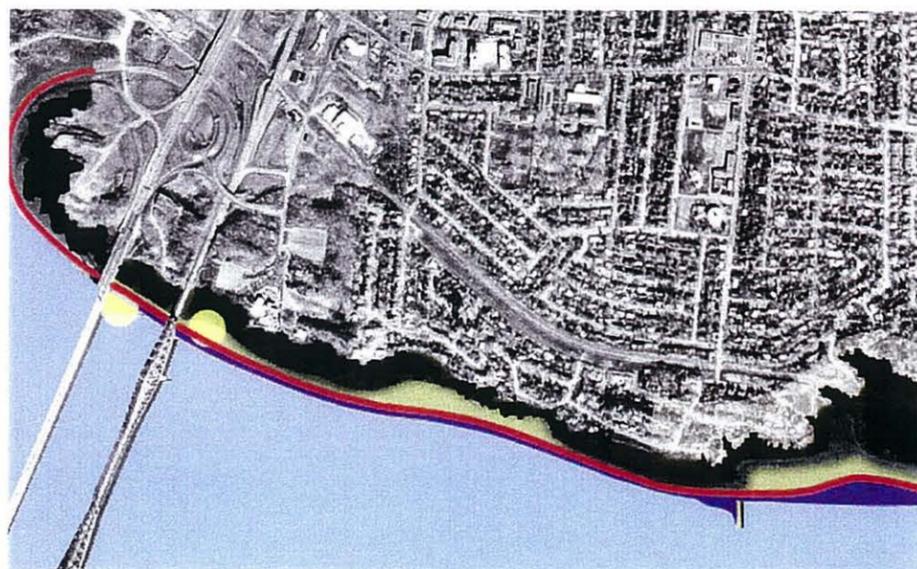
Les ponts sont l'objet d'une fascination qui ne peut que s'accroître avec leur mise en lumière. Pour concrétiser des pratiques déjà courantes dans les meilleures conditions possibles, nous proposons la mise en place de deux observatoires de part et d'autre du boulevard, auxquels donnent accès des aires de stationnement en retrait de l'accotement. L'un de ces observatoires, situé au pied du pilastre nord du pont Pierre-Laporte, prend la forme d'un belvédère élevé qui constitue le point d'aboutissement de la promenade du littoral.

Des observatoires au quai Irving, la chaussée du boulevard est progressivement réduite de 28 mètres à 21 mètres, soit quatre voies de 3,5 mètres, un terre-plein central de 5 mètres et des accotements d'un mètre. De là, cette largeur demeure constante jusqu'à l'entrée du quartier du Cap-Blanc où, avec l'interruption du terre-plein, elle passe progressivement à 14 mètres.

En raison de la restriction des largeurs, la chaussée est désormais en retrait de la berge entre le quai Irving et la Pointe à Puiseaux; l'espace dévolu à la promenade riveraine passe à une douzaine de mètres au minimum. Mais de plus, le boulevard emprunte un tracé sinueux qui met successivement en évidence le fleuve et la falaise. Du coup, le corridor de la promenade se présente comme un ruban riverain aligné sur la berge d'un côté et de profil sinusoïdal de l'autre. Cette proposition a été examinée avec la division technique du ministère des Transports; elle est plausible à condition que les distances de visibilité requises, dans les courbes et aux approches des intersections, soient respectées. Une analyse plus précise d'une ou de plusieurs hypothèses de tracés permettra de valider la proposition. Il est à noter par ailleurs que le réaménagement des voies est assujéti aux règles en vigueur en matière d'évaluation des impacts environnementaux.

À l'est de la Pointe à Puiseaux, l'espace récupéré sur la chaussée est versé du côté du parc riverain. Il en résulte, avec les nouveaux rapports d'échelle et l'introduction d'une bande arborescente sur son flanc sud, un resserrement apparent de la contiguïté entre la chaussée et la falaise.

De l'église vers l'est, le boulevard acquiert les proportions d'une véritable voie urbaine, des proportions



Secteur des ponts : le principe de la fenêtre sur le fleuve, les observatoires, la végétalisation de la falaise et la piste multifonctionnelle

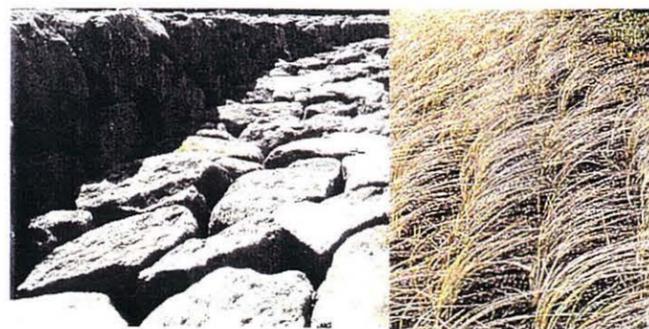
qui vont de pair avec l'échelle et le caractère du bâti qu'il côtoie. Dès le seuil de la basse ville, le resserrement de l'emprise publique rend problématique la cohabitation de la chaussée, d'une voie cyclable en site propre et d'une promenade piétonnière. Nous suggérons que plusieurs scénarios soient étudiés pour définir la combinaison optimale; ces scénarios qui ne devraient pas exclure, à notre avis, l'aménagement d'une voie cyclable en chaussée partagée.

La promenade du littoral

La promenade du littoral se déploie des ponts à l'ouest aux bâtiments de la garde côtière à l'est. D'un segment à l'autre, la continuité du parcours se décèle à l'uniformité des matériaux – béton bitumineux contre bordures de granite pour la voie cycliste, revêtement en maçonnerie ou – pourquoi pas? – pontage de bois pour la piste piétonnière – et du mobilier de facture contemporaine. La voie cycliste et les revêtements piétonniers cohabitent le long d'une bande interstitielle dont la nature dépend du contexte traversé : muret de granite à l'est des ponts, ruban d'herbacées de largeur variable à l'est du quai Irving, ruban arbustif à l'est de la Pointe à Puiseaux et emmarchement de granite à l'est du parc Notre-Dame-de-la-Garde.

Des ponts au quai Irving, la promenade est légèrement en surplomb de la chaussée, tout contre le talus du rivage. Cette situation en surplomb et à la limite de la berge accentue le caractère vertigineux des perspectives sur les ponts et le fleuve. Entre la chaussée et la piste cyclable, un muret porte des glissières métalliques sobres et soignées. La voie cyclable et la piste piétonnière se côtoient de manière parallèle.

Du quai Irving à la Pointe à Puiseaux, la promenade s'insère au creux des textures d'herbacées et d'arbustes qui tapissent la terrasse sur toute sa largeur. Ici, la voie cycliste et la piste piétonnière se côtoient à distance. Leurs tracés respectifs divergent ou convergent au rythme des variations de la largeur du ruban riverain.

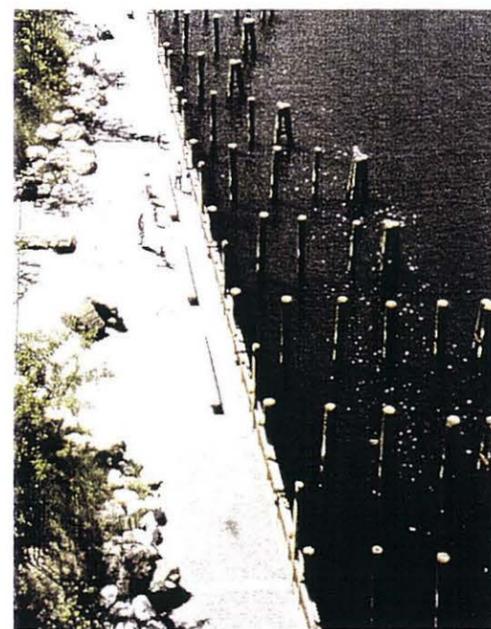


Ce dernier est légèrement surélevé par rapport à la chaussée, de sorte que la promenade se déploie sur un tablier autonome, résolument tourné vers le fleuve. La piste piétonnière définit la limite des surfaces végétales du côté du fleuve. Elle s'insère entre celles-ci et une berge dont le caractère brut – ouvrage de défense contre les marées et les glaces – se manifeste par le biais des empièvements massifs qui forment le contrefort de la promenade.

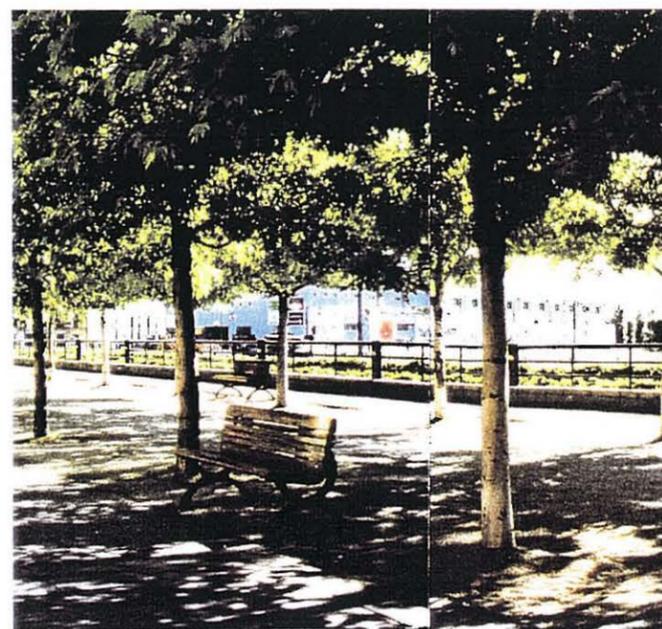


À la Pointe à Puiseaux, la promenade enjambe la voie ferrée en serrant de près le boulevard. Elle forme ici un belvédère allongé dont le parapet pourrait porter, à intervalle régulier, des repères d'orientation qui pointent vers les figures dominantes du large panorama.

De la Pointe à Puiseaux au parc Notre-Dame-de-la-Garde, la promenade longe le boulevard sur son flanc sud, tout contre le ruban d'arbres qui délimite un corridor d'intimité avec la paroi rocheuse de la falaise. La voie cyclable s'insère entre deux massifs d'arbustes percés à intervalle régulier d'ouvertures transversales.



South Cove, Battery Park City, New York
Child Associates (Source : *Designed Landscape Forum, op.cit.*)



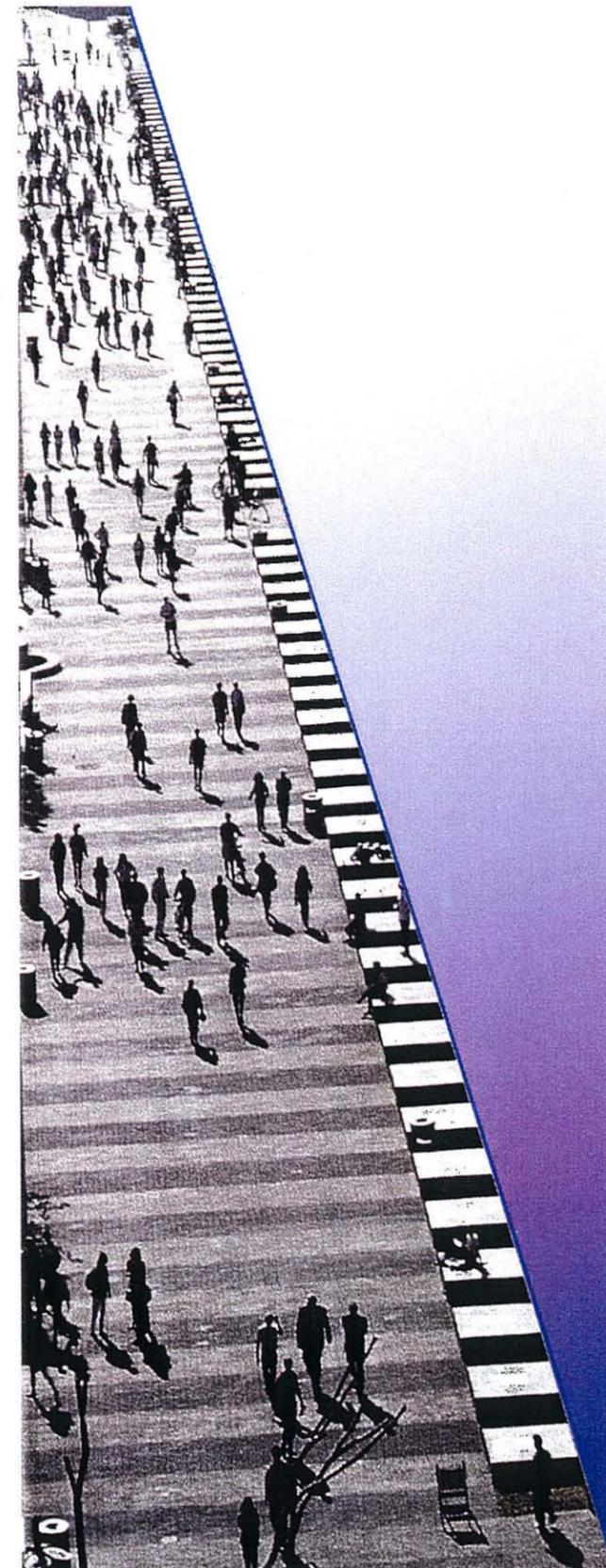
Promenade urbaine contre terrasse portuaire : la rue de la commune à Montréal
(Photo : José Froment)

Le premier, de largeur et de hauteur variables, borde le boulevard. Le second, plus compact et d'une hauteur constante, sépare la voie cyclable de la piste piétonnière. Sur le flanc opposé de cette dernière, de l'autre côté de la série d'arbres, un muret de maçonnerie maintient un léger dénivelé entre la promenade et la terrasse du port sur toute sa longueur. Cet accotement permet de lire la juxtaposition des remblais du port aux profils de la grève originelle.

Du parc Notre-Dame-de-la-Garde à la garde côtière, la promenade emprunte une configuration résolument urbaine. Elle borde le boulevard sans autre médiation qu'un large bandeau de granite, lequel donne accès à une esplanade minérale en surplomb sur le fleuve ou les quais de la garde côtière.

Le parcours cycliste proposé est défini en tenant compte de la voie ferrée existante, entre le port et le plateau supérieur. Le parcours pourra rallier le plateau au dessus en suivant la bretelle du boulevard Champlain. Mais en raison des fortes pentes et de l'exiguïté du corridor, le niveau de difficulté rebutera quiconque n'est pas un cycliste aguerri. Des parcours de montée alternatifs devraient être étudiés pour favoriser la mise en place de liaisons confortables entre le haut et le bas de l'escarpement.

L'urbanité
d'une
promenade
riveraine :
simulation
visuelle à partir
du projet
Library Walk,
San Diego,
Walker,
Johnson





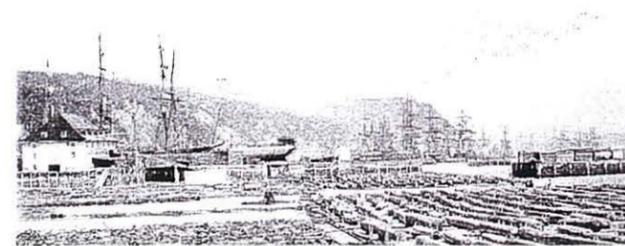
Les passages transversaux : la falaise abordée de front
(Photo : José Froment)



En bordure de l'escarpement : le paysage régional
(Photo : José Froment)

Les observatoires de la falaise et du fleuve

La terrasse et les parcours qui lui sont associés offrent l'expérience d'une confrontation longitudinale entre le fleuve et la falaise : le fleuve à droite, la falaise à gauche ou vice versa. Pour prendre la pleine mesure de l'un et de l'autre et saisir distinctement les rapports d'échelle, il faudrait pouvoir les aborder de front. C'est ce que nous proposons par le biais de quatre parcours transversaux le long de la terrasse ouest. Chacun de ces parcours relie deux observatoires, l'un dans le fleuve, l'autre sur la falaise. Côté fleuve, de larges quais flottants siègent à quelques dizaines de mètres du rivage, comme ces plates-formes auxquelles on amarrait naguère les navires.



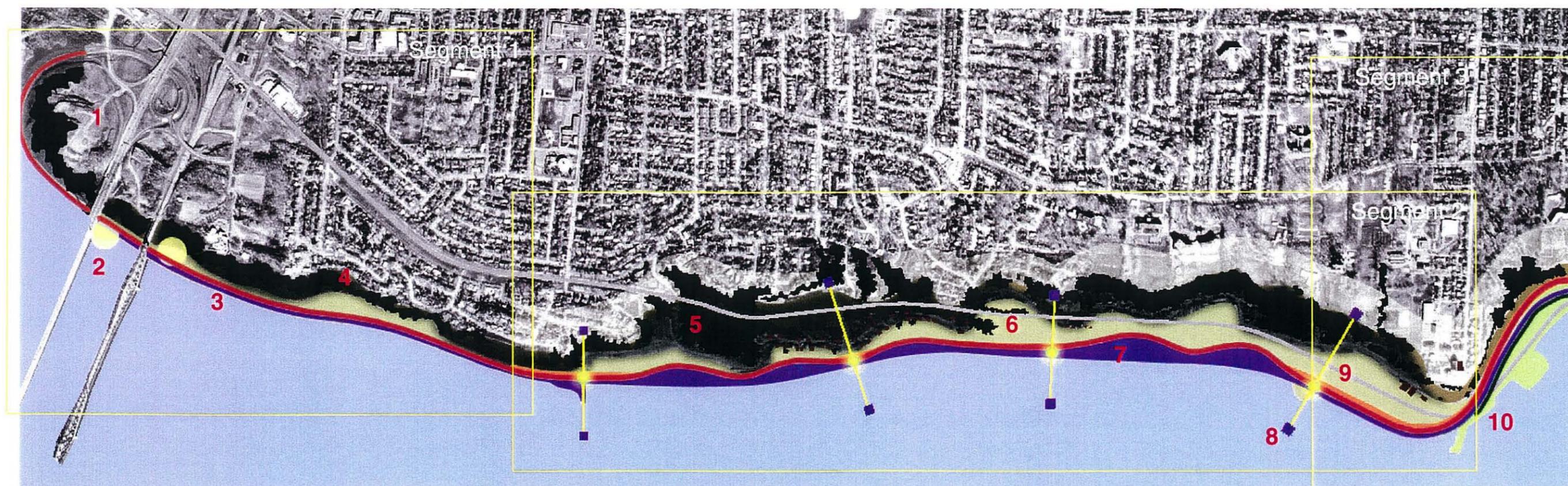
Projections sur le fleuve : les quais flottants au XIXe siècle
(source : Lambert, S.; Dupont, J.C., op.cit.)

Passerelle riveraine :
Hotel Explora,
Patagonie,
German del Sol
(source :
Designed
Landscape
Forum, op.cit.)

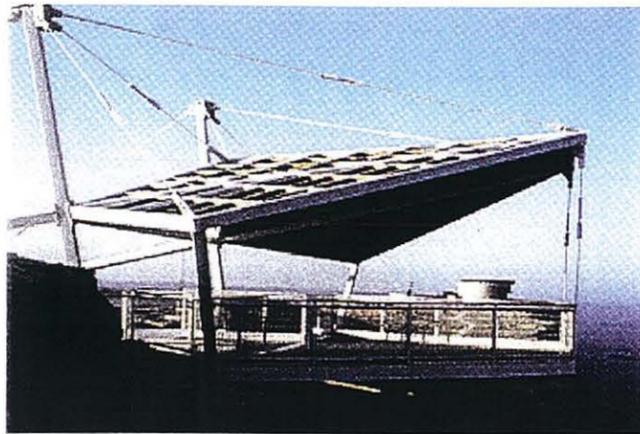


D'un tel point de vue, on croirait presque être au milieu du fleuve; celui-ci se déploie dramatiquement vers l'amont et vers l'aval. Mais de plus, la falaise apparaît, avec un peu de recul et à fleur d'eau, plus imposante encore. Seul lien avec le rivage, des passerelles suspendues par des câbles à deux flèches dressées vers le ciel, miment, semble-t-il, le pont Pierre-Laporte que l'on aperçoit au loin. Structure-signal, chaque passerelle marque la rencontre du boulevard avec les chemins qui gravissent la falaise.

De là, on emprunte à pied un passage puis un escalier disposé en travers de la falaise, à l'image des « shortcuts », dont certains persistent encore, et qui menaient, à l'époque des chantiers navals, aux lieux de résidence des industriels. Tout en haut, perché en bordure de l'escarpement, un belvédère surplombe la terrasse et le fleuve, un d'une série de quatre insérés sur le plateau à l'aboutissement d'une voie publique. Les belvédères, les « shortcuts », les passerelles et les quais exemplifient des pratiques disparues au profit de l'automobile, celles par lesquelles les citoyens de Québec prenaient physiquement possession de leurs paysages.



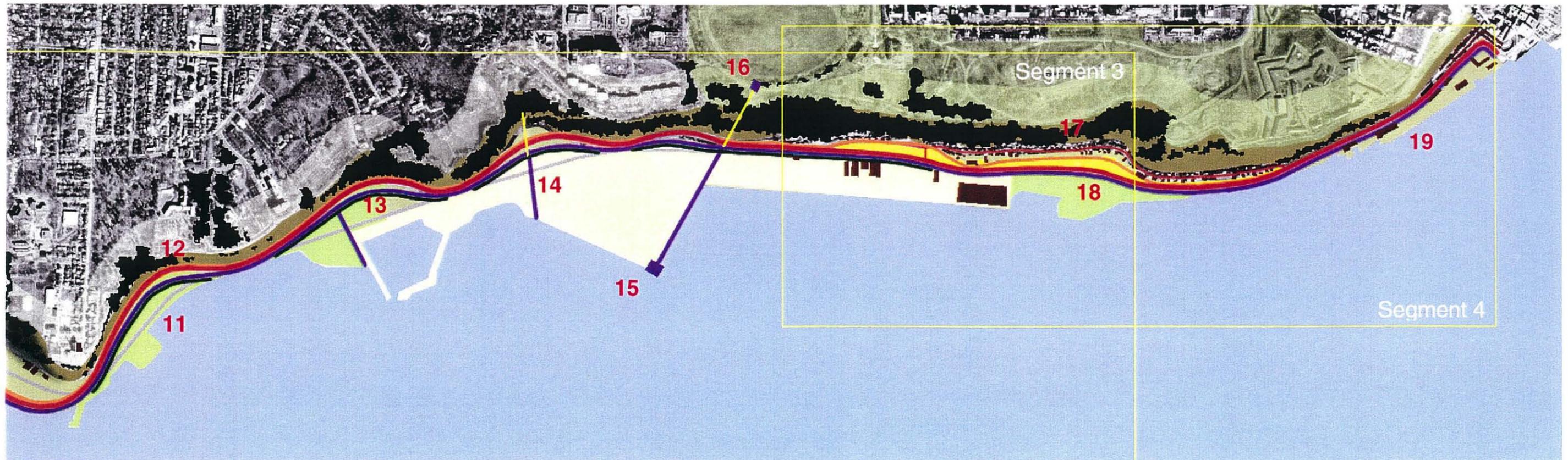
Une version de ces parcours transversaux relie, plus à l'est, la pointe extrême de la terrasse du port au belvédère situé au sud-ouest des plaines d'Abraham. C'est l'occasion, peut-être, de marquer d'un repère cette pointe que l'on peut apercevoir de l'anse Saint-Michel à l'anse Brown. Ce repère, ce pourrait être une tour d'observation destinée à l'interprétation du port et de la manière dont il a transformé le littoral.

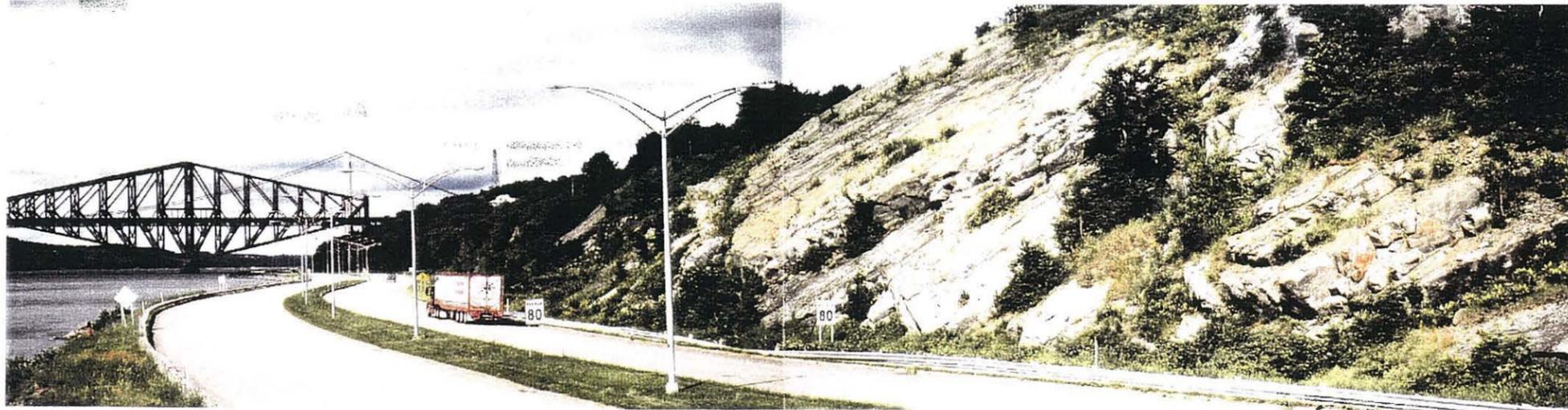


Pavillon-belvédère : Albert Promenade, Israël, Tichnun Nof
(source : *Designed Landscape Forum, op.cit.*)

Le plan général Légende

- 1 La fenêtre sur le fleuve : cadrage végétal
- 2 Les observatoires sous les ponts
- 3 La promenade perchée sur le remblai de la grève
- 4 La végétalisation de la falaise
- 5 La consolidation de l'assise arborescente de la falaise
- 6 La terrasse ouest : le jardin du littoral
- 7 La promenade riveraine : le ruban du littoral
- 8 Les parcours transversaux : des quais aux belvédères
- 9 Les pôles de services et d'accueil
- 10 Le balcon de la Pointe à Puiseaux
- 11 La terrasse est : le jardin du port
- 12 La promenade serrée contre la falaise
- 13 Le ruban arborescent au pied de la paroi
- 14 Les accès publics de la terrasse du port
- 15 L'observatoire du port
- 16 Le belvédère du parc des Champs de bataille
- 17 La restructuration du front urbain du Cap-Blanc
- 18 Le parc Notre-Dame-de-la-Garde
- 19 La promenade surplombant les quais





Recommandations concernant la suite du projet

À partir du cadre conceptuel élaboré dans le présent document, plusieurs étapes doivent être franchies pour préciser l'ensemble des interventions et élaborer les esquisses d'avant-projet. Ces étapes ont pour but de tester les principes d'intervention à la lumière des contraintes (techniques, spatiales, programmatiques, etc.), d'assurer, ce faisant, la cohérence des interventions sur le plan conceptuel et d'intégrer les volontés de développement de chacun des partenaires. Cela requerra une exploration plus détaillée des aspects suivants :

1. l'expression paysagère de la terrasse ouest (le jardin du littoral), de la terrasse est (le jardin du port) et du parc Notre-Dame-de-la-Garde;
2. la consolidation du contrefort arborescent de la falaise;
3. les mesures urgentes de végétalisation et de stabilisation de la falaise;
4. la géométrie du boulevard, y compris les tracés et leur relocalisation (terrasse ouest et secteur du Cap-Blanc), les largeurs de la chaussée et l'aménagement des carrefours;
5. les paramètres à suivre en ce qui concerne l'aménagement des espaces publics en bordure des voies pour assurer des conditions de conduite sécuritaires;
6. l'aménagement des aires d'accueil aux intersections le long de la terrasse ouest et leur intégration à la mise en scène paysagère;
7. l'aménagement des observatoires sous les ponts;
8. la configuration et l'expression de la promenade du littoral en relation avec les contextes traversés, les marges de recul par rapport au boulevard et les contraintes d'espace – notamment du côté des ponts, à la Pointe à Puiseaux et dans le secteur du Cap-Blanc ;
9. la possibilité d'intégrer des parcours publics aux environnements de la marina et du port;
10. les parcours cyclistes dans le sens transversal à la falaise;
11. la mise en place de quais publics dans le fleuve et de belvédères le long de l'escarpement; la mise en place de parcours publics entre eux et la remise en état éventuelle des « shortcuts »;
12. la restructuration des interfaces entre le boulevard et le bâti du quartier du Cap-Blanc;

13. le prolongement de la rue Champlain vers l'ouest;
14. l'intégration des perspectives de développement foncier le long du chemin du Foulon et dans le secteur du Cap-Blanc.

Chacun de ces aspects relève de l'un, de l'autre ou de l'ensemble des partenaires, qui doivent répondre des orientations du projet devant leurs populations respectives. Il nous apparaît opportun que les partenaires se dotent d'une structure de coordination et d'instruments de consultation concertée. Une telle structure veillerait à assurer le développement du projet en relation étroite avec les partenaires. Elle serait dotée des ressources professionnelles pour chapeauter l'ensemble des études lesquelles seraient soumises régulièrement à l'aval du comité des partenaires. Elle veillerait également à établir les mécanismes de consultation. Cette approche de gestion est justifiée, selon nous, par la portée du projet, par sa complexité et par le nombre considérable d'intervenants impliqués.