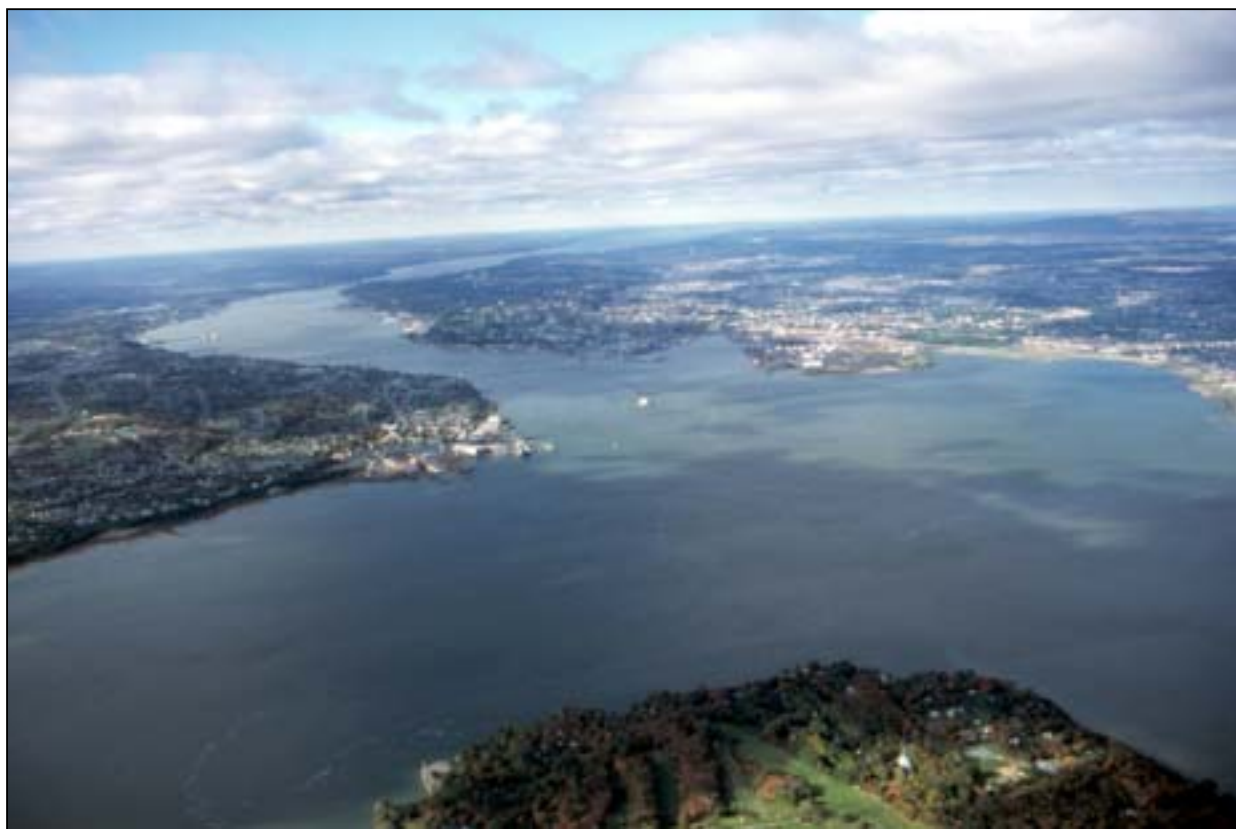


REDONNER LE FLEUVE AUX QUÉBÉCOIS

1. INTRODUCTION

La Commission de la capitale nationale du Québec, pour accomplir sa mission de préservation et de mise en valeur des sites emblématiques de la capitale du Québec, considère depuis sa création que le littoral du Saint-Laurent traversant l'agglomération d'ouest en est constitue de loin le site naturel le plus sensible et le plus caractéristique de Québec. Cause première de la fondation de la ville, le retrécissement du fleuve a permis l'établissement des fonctions politiques, religieuses, militaires, administratives, commerciales et industrielles depuis bientôt 400 ans. Une grande porte d'entrée à la découverte et à la mise en valeur du nouveau continent par les Européens.



*Photographie aérienne du fleuve Saint-Laurent
(Photo : Pierre Lahoud)*

En s'appuyant largement sur ce qui avait été fait avant sa création en 1995, la Commission a placé en priorité dans ses travaux de recherche et de concertation avec ses partenaires la requalification des rives dégradées et la préservation des écosystèmes remarquables parvenus jusqu'à nous malgré quatre siècles d'histoire et d'occupation humaine intensive. La table était mise pour alimenter les orientations gouvernementales distribuées aux municipalités pour la révision des plans d'urbanisme et des schémas d'aménagement. À partir d'un diagnostic largement partagé, il fallait élaborer dans un

premier temps un plan d'action en vue de la protection des milieux littoraux sensibles et de leur mise en valeur au profit de l'ensemble de la population et imaginer ensemble les nouveaux rapports à établir entre la ville et le fleuve. Comment en arriver à concilier dans l'harmonie le nouvel urbanisme fluvial en s'attaquant à la reconstruction du front de mer, à la consolidation et au développement des activités portuaires, ainsi qu'à la requalification des berges incluant le réaménagement du réseau routier supérieur qui occupe largement le littoral de la rive nord du Saint-Laurent?

2. LES SOURCES

Le territoire d'intervention de la Commission s'étend de Cap Tourmente à Neuville, sur les deux rives du Saint-Laurent, incluant le tour de l'île d'Orléans. Aussi, dans un premier temps, la Commission de la capitale nationale du Québec commanda au géographe aménagiste, Georges Pelletier, un inventaire de toutes les ressources naturelles et de tous les rêves caressés par les administrateurs locaux dans le domaine du récréotourisme pour la région de la Capitale-Nationale au cours des 30 dernières années. Le plan vert et bleu (carte 1, p.3) de la Commission a été distribué à tous nos partenaires. Par la suite, une carte des boisés et des écosystèmes remarquables a été largement diffusée par la Commission afin que les autorités et le grand public prennent connaissance immédiatement de cet élément fragile de notre capital vert (carte 2, p.4). Enfin, une étude de la firme Argus en 1999 devait nous révéler la nature, la localisation et l'état de conservation des grands types d'écosystèmes riverains (carte 3, p.5). La Commission dispose aussi de plans précis illustrant la possibilité de renaturaliser les empièvements dans le fleuve (carte 4, p.6), une étude complète sur l'arrêt des déversements récurrents d'eaux usées dans le secteur du Foulon, un projet complet de navette fluviale entre Sillery et Saint-Romuald, incluant le réaménagement du quai Irving, propriété de la Commission.



*Esquisse du bateau au quai Irving (200 m)
(Illustration : Benoît Gauthier)*

3. UNE STRATÉGIE EN TROIS TEMPS

a) Préserver et mettre en valeur le capital vert et bleu de la capitale

Lors des derniers amendements à la Loi sur la Commission de la capitale nationale, le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir s'est imposé de requérir l'avis de la Commission dans tout projet d'adoption ou de révision des plans d'urbanisme et des schémas d'aménagement des composantes de la communauté métropolitaine de Québec. La Commission, depuis plus de deux ans maintenant, se sert de cet outil pour examiner la conformité des réglementations municipales en fonction des orientations gouvernementales qui relèvent de ses champs de compétence et, si nécessaire, formuler un avis écrit au ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir. Voilà un bel outil pour assurer la protection et la mise en valeur concertée des portions du littoral fluvial et de ses affluents en accord avec le plan vert et bleu de la Commission. Ainsi, la région dispose d'un levier de contrôle supplémentaire et efficace pour la protection des milieux sensibles parmi les plus remarquables du Québec, ceci sans alourdir la procédure d'approbation des schémas et des plans d'urbanisme par le gouvernement.



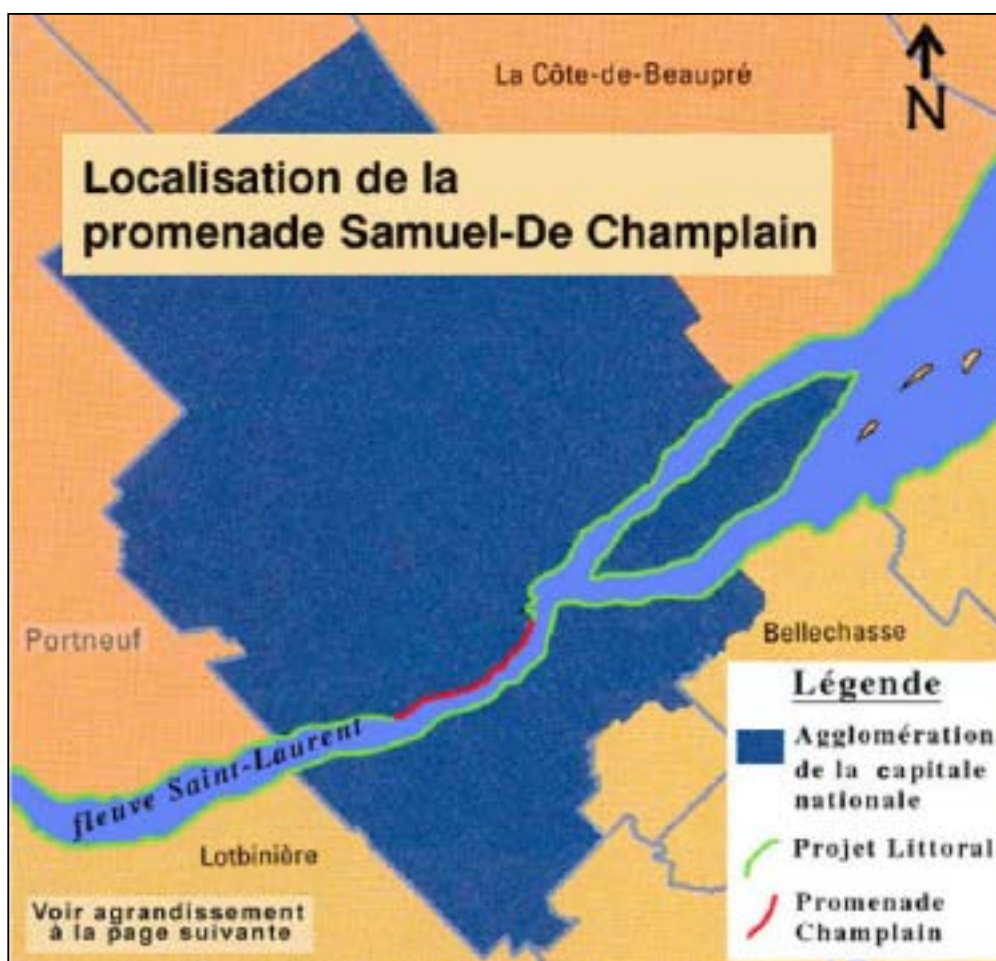
Le boisé Davida

(Photo : CCNQ, Christian Sommeillier)



Le boisé Davida

(Photo : CCNQ, Christian Sommeillier)



Carte 5 : Plan de localisation de la promenade Samuel-De Champlain dans le contexte régional (Source inconnue)

b) Réhabiliter les paysages les plus défigurés : la promenade Samuel-De Champlain

Le choix de la Commission de la capitale nationale d'aborder en priorité le réaménagement (carte 5 ci-dessus) de la promenade Samuel-De Champlain faisait suite à trois événements fort importants :

- D'abord une résolution unanime des maires de l'ancienne Communauté urbaine de Québec réclamait du Ministre des Transports du Québec des mesures de mitigation afin de ralentir la vitesse de la circulation automobile jugée excessive en milieu péri-urbain et urbain à la hauteur de Sainte-Foy-Sillery (1997).

- Une fenêtre historique faisait en sorte que l'occupation traditionnelle des lieux par des grandes pétrolières venait de prendre fin. La plupart des terrains étaient libérés de leurs réservoirs de mazout et leur décontamination s'amorçait. Une opportunité historique de multiplier les accès publics au fleuve!



Anciens réservoirs pétroliers (1970)
(Photo : Communauté urbaine de Québec)

- Enfin, selon l'étude Argus portant sur l'état des écosystèmes riverains de la capitale nationale, le tronçon du boulevard Champlain sont **les berges les plus dégradées**. Voici donc une opportunité de réaliser un projet démonstration de requalification des milieux riverains qui pourrait servir d'exemple et se répéter à la grandeur du Québec.

c) Consolider la vocation portuaire de Québec

Jamais le projet de requalification de la promenade Samuel-De Champlain n'aura menacé ni le développement ni l'accès aux activités portuaires de la capitale. Même le chemin de fer aura été préservé à la grande joie de plusieurs intervenants aux audiences publiques pour *Redonner le fleuve aux Québécois*. En effet, il sera toujours possible d'ajouter à ce corridor un transport en commun de type tramway ou train de banlieue. Nous disposons d'un concept accepté par la Ville de Québec et le ministère des Transports du Québec, notre partenaire gouvernemental, concernant le réaménagement du boulevard Champlain comme voie d'accès au port et au centre-ville et sa métamorphose en promenade urbaine.



Concept général de la promenade Samuel-De Champlain

(Illustration : Consortium Gauthier, Daoust Lestage inc. – Williams, Asselin, Ackaoui et associés – Option Aménagement)

À la lumière du *Plan directeur d'aménagement* du port de Québec et des besoins récréotouristiques, écologiques et urbanistiques de la ville, nous croyons fermement à la possibilité d'une semblable harmonie sur l'ensemble du littoral de Beauport.



Plan directeur d'aménagement du port de Québec (utilisation des sols)
 (Source : Administration portuaire de Québec)

Bien sûr, toute extension de la presqu'île devrait idéalement faire l'objet d'une étude d'impact sur l'ensablement des plages, la migration des sédiments, la qualité de l'eau dans la baie, les courants et les vagues.

4. DES PROJETS NOMBREUX ET DIVERSIFIÉS

La Commission de la capitale nationale n'a pas été la première et n'a jamais été la seule à se préoccuper du littoral. Elle a toujours travaillé en partenariat. C'est pourquoi elle a largement distribué toute l'information et l'expertise qu'elle possède sur les projets qu'elle a développés au cours des cinq dernières années. Elle cherche également à obtenir toutes les données pertinentes de tous ses partenaires et autres intervenants le long du littoral, non pas dans un dessein de contrôle, mais dans le but d'arrimer tous les projets dans une vision d'ensemble. Pour se faire une idée de l'ampleur des enjeux, nous avons cartographié tous les projets que nous connaissons (carte 6, p.12). La carte *Un chapelet de projets sur le littoral de Québec* n'est pas exhaustive. Elle démontre cependant l'absolue nécessité de mettre en commun toute l'information concernant ces lieux stratégiques afin de développer ce qui manque cruellement aujourd'hui; une vision d'ensemble, un air de famille, une stratégie concertée, mais d'abord et surtout un climat de confiance mutuelle et de solidarité de tous les promoteurs concernés. Une vingtaine de projets importants ont été répertoriés et portent sur des tronçons significatifs du front de mer de la capitale, impliquant des investissements très importants et, souvent, comportant des problèmes sérieux à résoudre avant leur mise en œuvre. Il nous semble évident que l'importance grandissante de ce dossier comme enjeu sociétal commande une nouvelle façon de faire.

La promenade Samuel-De Champlain

Né d'un consensus entre les administrations des trois anciennes villes de Québec, Sillery et Sainte-Foy, de l'ancienne Communauté urbaine de Québec, du ministère des Transports du Québec et de la Commission de la capitale nationale du Québec, ce projet a été revu depuis la dernière élection au Québec de façon à tenir compte de la délicate situation financière de l'État. Le pertinence de ce projet n'a jamais été remise en question sur le fond. La révision commandée portait sur trois aspects :

1. simplifier autant que faire se peut le projet sans en édulcorer le concept;
2. établir des phases de réalisation de façon à répartir la facture sur une plus longue période;
3. trouver de nouveaux partenaires financiers comme le gouvernement fédéral et certains grands acteurs sur le site notamment l'Administration portuaire de Québec, le Canadien National et la compagnie Irving, ainsi que certains autres fournisseurs qui ont montré de l'intérêt.



*Illustration de la station Victoria
(Illustration : Benoît Gauthier)*



Carte 6 : Un chapelet de projets sur le littoral de Québec
 (Source : CCNQ, Isabelle Tremblay)

Il s'agit d'un projet d'envergure et d'une certaine complexité. Plusieurs prérequis devront avoir été réglés avant de commencer les travaux sur le terrain. Ainsi, il faudra avoir complété certaines acquisitions comme celles des terrains Irving et du Canadien National. De plus, en certains endroits, les travaux de restauration des sols devront avoir été complétés et une entente avec le Canadien National pour l'utilisation d'une partie de l'emprise de la voie ferrée pour la piste cyclable du littoral devra avoir été signée. Enfin, la réalisation de la station du Foulon présuppose le règlement du problème de rejet des eaux usées par trois émissaires de la Ville en face de la plage elle-même lors de pluies abondantes. Une bonne partie des travaux de reconfiguration du boulevard Champlain en promenade pourra cependant être amorcée dès que les plans et devis du projet auront été complétés puisqu'ils se feront sur des terrains appartenant déjà à l'autorité publique (Ville de Québec, Commission de la capitale nationale du Québec et ministère des Transports du Québec). Il s'agit du tronçon compris entre les ponts de Québec et la côte de l'Église.



*Illustration de la station du Jardin
(Illustration : Benoît Gauthier)*



*Illustration de la station du Foulon
(Illustration : Benoît Gauthier)*

Après un concert d'éloges qui suivit les audiences publiques sur les orientations de la Commission (2000-2001) et à la suite de l'annonce du projet en 2002, des craintes ont été exprimées par les résidants, dont les propriétés sont adjacentes au projet, concernant l'augmentation appréhendée de la circulation dans la côte de l'Église à Sillery. Ces problèmes peuvent être corrigés. Toutefois, pour l'immense majorité des citoyens de l'agglomération comme pour les professionnels de l'aménagement et des gens d'affaires de l'immobilier, ce projet constitue une amélioration incontestable de la beauté du paysage, permet l'accès public au fleuve et assure l'augmentation des valeurs foncières sur une grande partie du territoire.



*Illustration de la station de la Garde
(Illustration : Benoît Gauthier)*

Lors d'un sondage récent (24 septembre 2004) effectué auprès des lecteurs du journal Le Soleil, il ressort clairement que les citoyens de la région réclament une priorisation du plan vert et bleu de la Commission, notamment au chapitre de la requalification du littoral de la capitale et particulièrement de la promenade Samuel-De Champlain.

Dès son élection, le gouvernement actuel a demandé à la Commission de revoir le projet en proposant d'en diminuer les coûts globaux sans en altérer l'intégrité du concept général, d'établir des phases de mise en œuvre pour en faciliter le financement et de rallier de nouveaux partenaires. Les plans ont été revus et le coût total estimé est passé de 175 M\$ à 145 M\$. Deux zones prioritaires d'intervention ont été identifiées (station Victoria et station Notre-Dame-de-la-Garde). Enfin, la possibilité d'intégrer ce projet dans le cadre des fêtes du 400^e a été proposée à la Ville et à la Société du 400^e. Le gouvernement fédéral, bien au fait du projet qui avait été présenté à ses ministères et organismes (Transport Canada, Pêches et Océans Canada, Environnement Canada, Développement économique, etc.) dans le cadre du processus des études d'impacts a vite compris la pertinence de ce projet qui pourrait s'étendre de la rivière Montmorency à la rivière du Cap Rouge, voire même sur la rive sud. En effet, des projets similaires sont solidement enclenchés à Montréal (Société du Havre), Toronto (Harbour Front), Vancouver et Halifax.

Le gouvernement fédéral a fait connaître son intention d'intervenir financièrement sur ses propriétés le long du littoral pour contribuer de façon significative au legs durable qu'il entend laisser à la population de Québec pour son 400^e anniversaire. Le gouvernement fédéral financerait le réaménagement du bassin Louise, de l'anse Brown, de la Pointe-à-Carcy et de la baie de Beauport puisque tous ces sites lui appartiennent. L'Administration portuaire de Québec et la Société du 400^e seront ses mandataires. Bien qu'il n'ait pas encore pleinement fait connaître les détails de ses interventions, le gouvernement provincial, pour sa part, pourrait intervenir ailleurs sur le littoral sur des propriétés appartenant au ministère des Transports du Québec ou à la Commission de la capitale nationale du Québec. La mise en œuvre complète des stations Victoria et du Jardin, entre le pont de Québec et la côte de l'Église, coûterait environ 60 M\$. Les études d'impact sur l'environnement ont été complétées et les différents ministères et organismes concernés en achèvent l'analyse. Dans ce secteur, la Commission fait le plein de points bonis.



Plan d'aménagement de la station Victoria

(Source : Consortium Gauthier, Daoust Lestage inc. – Williams, Asselin, Ackaoui et associés – Option Aménagement)

Un projet d'aménagement d'une telle envergure et constituant un tel enjeu de société ne peut être un projet partisan. Il s'agit d'un projet pour tous les Québécois. L'idée de requalifier le front de mer de la capitale et de redonner le fleuve aux Québécois remonte à plus de 20 ans. Que l'on songe à la Transat Québec / Saint-Malo ou au rassemblement des grands voiliers et au retour au fleuve dont l'ancienne Communauté urbaine de Québec s'est faite la championne. Nous croyons encore possible et éminemment souhaitable de retisser les consensus requis en associant honorablement autour de la même table tous les partenaires engagés dans cette vision généreuse de requalifier cette zone limitrophe entre, d'une part, l'un des plus beaux fleuves au monde et, d'autre part, l'une des plus belles villes d'Amérique.



*Transat Québec / Saint-Malo en 1984 (Vieux-Port)
(Source : Brochure Transat Québec / Saint-Malo 1984)*

Par ailleurs, la Commission s'est beaucoup employée au cours des dernières années et à des degrés divers à soutenir les travaux de ses partenaires et, tout au moins, à leur offrir toute l'information dont elle disposait, sur une quantité assez impressionnante de projets comme :

- le parc de la Chute-Montmorency et l'étang de la Côte;



Vue aérienne et concept d'aménagement du site

(Photo : Pierre Lahoud)

(Source : Société des établissements de plein air du Québec)

- le parc riverain du littoral est;



Parcs aménagés, terrains disponibles et bathymétrie des battures de Beauport

(Source : CCNQ)

- la baie de Beauport, l'expansion du port et le secteur D'Estimauville;



Vue aérienne et concept d'aménagement du site
 (Photo : Pierre Lahoud)

(Illustration : Benoît Gauthier)

- le bassin Louise et la Pointe-à-Carcy;



Vue aérienne et concept d'aménagement du site

(Photo : Communauté urbaine de Québec)

(Illustration : CCNQ, Jean Jobin)

- la place Dalhousie;



Photographies de la situation actuelle

(Photo : Yves Tessier)

(Photo : CCNQ, Jean Jobin)

- l'anse Brown;



Vue aérienne et concept d'aménagement du site

(Photo : CCNQ, Jean-Philippe Servant)

(Source : Consortium Gauthier, Daoust Lestage inc. et autres)

- le corridor du littoral et la navette fluviale (Sillery/Saint-Romuald);



Étude de faisabilité de la navette fluviale et concept d'aménagement du quai Irving
 (Source : KEOPS) (Illustration : Benoit Gauthier)

- le sentier de la capitale;



Sentier proposé entre le bois de Coulonge et le domaine Cataracti
 (source : www.bonjourquebec.com) (Source : CCNQ, Isabelle Tremblay)

- l'embouchure de la rivière du Cap Rouge et le parc du Promontoire;



Vue aérienne et concept d'aménagement du site
 (Photo : Pierre Lahoud) (Illustration : Communauté urbaine de Québec)

- le parc des Hauts-Fonds et la baie de Saint-Augustin;



Photographies du site aménagé
 (Photo : Écogénie)

(Photo : Écogénie)

- le centre civique de Cap-Rouge;

- la marina de Saint-Romuald;
- le parcours des Anses;



Photographie du site aménagé
(Photo : C. Lamoureux)



(Illustration : Roche Itée)

- l'usine L'Hoir;



Photographie du site
(Photo : CCGN, Serge Filion)

- le secteur de la traverse de Lévis;



(Illustration : Daoust Lestage)

(Source : <http://www.uqar.qc.ca/uqar/album/uqar/campusle/pages/levis07.htm>)

Photographie et concept d'aménagement du site

- la pointe De La Martinière;

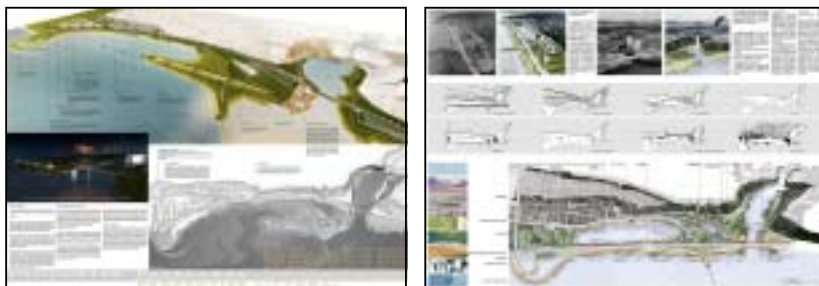


Vue aérienne et plan d'aménagement du site

(Photo : Pierre Lahoud)

(Source : BPH Environnement)

- le concours international d'architecture – Perspective Littoral.



Proposition des 1^{er} et 2^e prix, catégorie professionnelle
 (Source : Morency, Gagné, Leroy) (Source : Rar-2, Laboratory of Architecture)

5. VISION COMMUNE

La Commission propose, tout comme la Ville de Québec, qu'un organisme de concertation et de mise en œuvre soit mis sur pied afin que les partenaires actionnaires s'unissent dans une structure efficace de gestion de projet. Un peu à l'exemple de ce que l'on retrouve à Toronto, Montréal, Halifax, etc., somme toute dans la plupart des capitales et des métropoles canadiennes (Société du Havre, Toronto Harbour Front, etc.) À court terme, un comité de coordination incluant des représentants du gouvernement fédéral, du gouvernement du Québec et de l'agglomération urbaine ainsi que de leurs principales composantes pourrait entamer une démarche d'arrimage des projets sectoriels dans un processus comprenant l'adoption d'un diagnostic partagé, l'élaboration de prescriptions précises pour les projets dans les différents secteurs et enfin l'établissement d'un plan d'action concerté. En profitant de la préparation en cours des nouveaux schémas d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Québec et des Municipalités régionales de comté, tout comme des plans d'aménagement et de développement des grandes villes de Québec et de Lévis, la mise en place d'un processus d'élaboration d'un grand projet s'impose dès maintenant en vue de créer une unité de commandement sur l'ensemble du territoire. À notre avis, cela n'empêche nullement la poursuite des projets actuellement sur la table comme l'espace 400^e au bassin Louise, la promenade Samuel-De Champlain par la Commission de la capitale nationale du Québec, la baie de Beauport et le projet D'Estimauville par la Ville de Québec, le réaménagement du parc de la Chute-Montmorency par la Société des établissements de plein air du Québec et la réhabilitation de la Pointe-à-Carcy et de l'anse Brown sous la houlette de l'Administration portuaire de Québec, sans compter les nombreux projets du comité ZIP Québec/Chaudière-Appalaches et du milieu (exemple : étang de la Côte à Beauport) sur les deux rives. D'autres intervenants comme Les Amis de la vallée du Saint-Laurent et la Société des Gens de Baignade pourraient être associés d'une façon ou de l'autre à la démarche.



Vision commune, exemple du monde, Société du Havre de Montréal
 (Source : Société du Havre de Montréal)



Vision commune, exemple du monde, Barcelone
(Tiré du volume : MARORELL et autres. Transformation of a seafront : Barcelona, The Olympic Village, 1992, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, S.A., 1988, 120 pages.)



Vision commune, exemple du monde, Portofino
(Source : www.natran.ca/Travel/radisson.html)

Cette table de concertation plus formellement constituée autour du fleuve Saint-Laurent pourrait même dans un premier temps assurer un lieu de rencontre, d'échange d'information, de mise en commun de ressources en vue de tisser graduellement des partenariats pour la mise en œuvre de ce grand projet de société en utilisant les savoirs et les avoires de chacun des partenaires.

6. CONCLUSION

En conclusion, il y a urgence d'en arriver à un consensus sur l'adoption d'une vision commune pour l'ensemble du littoral et à la sélection des projets prioritaires pour 2008 étant donné le peu de temps qu'il nous reste d'ici là pour élaborer des concepts détaillés, des plans et devis et réaliser des travaux de construction.

La meilleure façon de réduire le temps des négociations entre les partenaires concernés serait sans aucun doute d'établir une communication permanente entre eux et de les faire travailler ensemble sur un projet commun. La Commission sera évidemment heureuse de s'associer à l'ensemble des partenaires pour commander, superviser et mettre en œuvre un schéma global de protection, de mise en valeur et de requalification du littoral dans l'ensemble de l'agglomération de la capitale. Bien que ce processus puisse s'étendre sur plusieurs années, rien n'empêche de tisser des consensus sur des zones prioritaires d'intervention. En un mot, pas de projets sans vision d'ensemble, mais surtout pas de vision sans projets concrets.

*Serge Fillion, directeur
Direction de l'aménagement et de l'architecture*

En collaboration avec :

- Marc Bertrand, chargé de projet – corridor du littoral
- Karine Blouin, agente de secrétariat
- Jean Jobin, conseiller en design urbain
- Lucille Lord, agente d'information
- Philippe Plante, urbaniste
- Isabelle Tremblay, technicienne en aménagement

21 janvier 2005