

UNE VISION GLOBALE,

DES CHOIX POUR L'AVENIR

Mémoire présenté par la Ville de Québec

dans le cadre des audiences publiques organisées
par la Commission de la capitale nationale du Québec
au sujet du réaménagement du boulevard Champlain et des
consultations effectuées par l'Administration portuaire de Québec
concernant le Plan d'utilisation des sols

Novembre 2000

Dossier coordonné par :

- Division de l'aménagement du territoire du Centre de développement économique et urbain (CDÉU)

Avec la collaboration de :

- Bureau des relations avec la population
- Bureau du développement économique, touristique et des événements spéciaux (CDÉU)
- Division du design et du patrimoine (CDÉU)
- Division du transport (CDÉU)
- Service de la culture, du loisir et de la vie communautaire
- Service de l'entretien des équipements
- Service de l'environnement

Table des matières

Sommaire	3
1. Introduction	5
2. Québec, ville fluviale et portuaire	6
2.1 Un littoral aux usages multiples	6
2.2 Un patrimoine collectif	6
2.3 Le littoral, un enjeu régional	7
3. Notre perception globale du projet de la CCNQ et du Plan d'utilisation des sols du Port	8
3.1 Des acquis positifs	8
3.2 Notre questionnement	8
3.3 Des préalables à sa mise en œuvre	9
4. Les précédents	11
5. Notre vision de l'aménagement du littoral	15
5.1 Nos valeurs	15
5.2 Nos orientations de développement	15
6. Nos orientations sectorielles	17
6.1 L'aménagement urbain	17
6.2 L'environnement	18
6.3 Le patrimoine	20
6.4 Les loisirs	21
6.5 Le développement économique et touristique	22
6.6 Les infrastructures de transport	24
7. Les facteurs de succès	27
Bibliographie	28

Sommaire

Le contexte

Le littoral du Saint-Laurent forme un espace économique, culturel et paysager que les citoyens de la ville de Québec partagent avec leurs voisins de la rive nord et de la rive sud, et que tous contribuent à façonner.

Le mémoire de la Ville de Québec met donc de l'avant une vision d'ensemble de l'aménagement du littoral, du pont Pierre-Laporte au pont de l'île d'Orléans. Il prend en considération à la fois le projet « Redonner le fleuve aux Québécois », proposé par la Commission de la capitale nationale du Québec, et le Plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire de Québec.

Par la qualité de ses paysages, par la richesse de son histoire, et par les usages multiples qu'il accueille, le littoral constitue également un patrimoine collectif. Sur la base de cette notion de patrimoine collectif, de nombreuses villes ont mis sur pied des programmes de reconquête des rives et des cours d'eau.

Malgré des contextes fort différents, ces expériences partagent toutes certains objectifs :

- assurer un équilibre entre les fonctions urbaines, en tenant compte à la fois des besoins en zones portuaires et de la qualité de vie des quartiers riverains;
- rehausser la qualité des espaces publics riverains;
- consacrer une part importante des berges à la promenade;
- contribuer au développement économique de l'agglomération, en conférant aux terrains en friche une valeur accrue;
- assurer une coordination efficace de l'action des différents intervenants sur le littoral.

Le projet

Le projet « Redonner le fleuve aux Québécois », initié par la Commission de la capitale nationale du Québec, est un projet régional mobilisateur. Son objectif fondamental, soit celui de rendre le littoral du Saint-Laurent accessible à la population de la région et aux visiteurs, doit être soutenu par tous les partenaires.

Ce projet implique la requalification des infrastructures routières, la consolidation des équipements récréo-touristiques, l'amélioration de l'environnement et la protection des paysages urbains et naturels du littoral.

Le projet implique également la recherche d'un meilleur équilibre des activités économiques et des fonctions urbaines le long du littoral et entre les deux rives du fleuve.

Enfin, le projet implique la recherche d'une stratégie de développement pour le port qui prenne en compte les qualités environnementales des différents secteurs du littoral, ainsi que les sites potentiels sur les deux rives. À cet égard, le Plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire de Québec doit faire l'objet de révisions substantielles.

Les facteurs de succès

Les conditions suivantes nous semblent nécessaires pour assurer la réalisation d'un littoral accessible, convivial et évocateur de la vie maritime de la région, tant passée que présente.

1° Les interventions futures sur le littoral, tant publiques que privées, tant sur la rive sud que sur la rive nord, devraient respecter et mettre en œuvre les grandes orientations de développement suivantes :

- L'accès au fleuve doit être redonné à la population.
- Les priorités régionales en matière d'assainissement des cours d'eau doivent être maintenues.
- L'aménagement du littoral doit favoriser un rapport convivial avec le fleuve.
- Les écosystèmes, les paysages et le patrimoine bâti du littoral doivent être préservés.
- L'aménagement des territoires riverains doit miser sur un développement prudent et équilibré des fonctions urbaines.
- Le développement des activités portuaires doit tenir compte des qualités environnementales des différents secteurs du littoral, minimiser les conflits d'usage et viser un équilibre entre les deux rives du fleuve.

2° Tous les acteurs actuellement associés à l'aménagement du littoral doivent statuer, de concert, sur un projet de reconquête du fleuve.

Il est essentiel que les points de divergence en matière d'occupation des sols, existants ou potentiels, fassent l'objet d'une entente entre tous les partenaires. Ces points sont identifiés à la page 10 du présent mémoire.

Il est essentiel qu'une commission tripartite soit mis sur pied, composée de représentants des gouvernements fédéral et provincial, des municipalités (y compris la future Communauté métropolitaine de Québec) et de leurs partenaires dans l'aménagement du littoral. Le mandat de la commission devrait être :

- de mener, de concert avec l'Administration portuaire de Québec, une réflexion au niveau régional sur la vocation d'avenir du port et sur les emplacements à privilégier pour ses installations futures;
- de préparer un concept de développement du littoral;
- d'élaborer un plan d'action identifiant les échéances et les priorités de réalisation;
- d'élaborer un concept financier.

Dans le cadre de ce concept de développement, il est entendu que chaque partenaire doit demeurer maître d'œuvre des réalisations relevant de son champ de compétences et sur son territoire.

Enfin, il est essentiel que le concept de développement vise les deux rives du fleuve, soit les municipalités qui seront comprises dans la future Communauté métropolitaine de Québec.

Introduction

Le littoral du Saint-Laurent forme un espace économique, culturel et paysager que les citoyens de la ville de Québec partagent avec leurs voisins de la rive nord et de la rive sud, et que tous contribuent à façonner.

D'emblée, le mémoire de la Ville de Québec traite d'un territoire élargi. Il met de l'avant une vision d'ensemble de l'aménagement du littoral, du pont Pierre-Laporte au pont de l'île d'Orléans, et il prend en considération à la fois le projet « Redonner le fleuve aux Québécois », que propose la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), et le Plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire de Québec.

Le projet que propose la CCNQ pour la requalification du boulevard Champlain est un projet mobilisateur pour la région, englobant plus de 8 km de rivage sur le territoire de trois municipalités, dont celui de la ville de Québec. Avant que les différents partenaires ne s'engagent dans ce qui sera certainement un chantier de longue haleine, il nous apparaît essentiel d'établir les balises d'un projet global et concerté de l'aménagement du littoral. Cette réflexion doit porter sur les deux rives du fleuve.

Au cours des années passées, plusieurs efforts de mise en valeur du littoral n'ont pas eu l'effet bénéfique espéré, faute de vision à long terme, ou encore faute de consensus entre les différents paliers de gouvernement et au sein de la population.

Il faut donc s'assurer dès maintenant que les interventions prévues pour les années à venir par les différents acteurs sur le littoral – la Communauté urbaine de Québec (CUQ), la CCNQ, le ministère des Transports du Québec, le ministère de la Culture et des Communications du Québec, l'Administration portuaire de Québec, les municipalités de la rive nord et de la rive sud – partagent toutes le même objectif de valorisation du littoral.

Québec, ville fluviale et portuaire

2.1 Un littoral aux usages multiples

De tout temps, les rivages du Saint-Laurent ont été convoités à la fois comme lieux de vie et comme lieux d'échange. Différents usages y ont longtemps coexisté – l'entreposage et le transbordement de marchandises, la construction navale, l'habitation et le commerce, et des activités de loisir, telles la navigation de plaisance, la pêche ou la baignade.

La disponibilité du littoral nord à ces usages multiples a été progressivement réduite par l'installation d'importantes infrastructures de transport sur les berges : d'abord les voies ferrées, puis, à partir de la fin des années 1950, les axes routiers et autoroutiers. Des remblais importants ont éloigné du fleuve les anciens quartiers riverains, puis ont été récupérés comme sites pour des réservoirs d'essence ou pour l'entreposage de marchandises. L'implantation de ces infrastructures sur les berges a contribué à figer le partage du littoral, autrefois relativement souple, entre ses différents utilisateurs.

Depuis peu, la population de la région de Québec redécouvre le fleuve. L'événement initiateur a été Québec 1984, qui a incité le gouvernement fédéral à réserver une partie du bassin Louise et de la Pointe-à-Carcy à des fins récréo-touristiques. Toutefois, en dépit de ces interventions, la coupure entre les berges, les axes de communication et les quartiers riverains demeure forte sur une grande partie du littoral.

2.2 Un patrimoine collectif

La présence du fleuve est intimement liée au double statut de Québec, comme capitale et comme ville de patrimoine. Les remparts, la Citadelle et les vues panoramiques sur le fleuve et la falaise témoignent de l'emprise militaire et politique que Québec a eue sur le fleuve. À notre époque, ils ont joué un rôle crucial dans la reconnaissance du Vieux-Québec comme arrondissement historique par le gouvernement du Québec en 1963, puis comme site du patrimoine mondial par l'UNESCO en 1985.

Les rapports utilitaires qu'ont entretenus les citoyens de Québec avec le fleuve ont également laissé une somme considérable de témoins. Sur les deux rives, des quartiers sinueux établis au pied de la falaise, rappellent l'importance passée des industries navales et du bois. Dans l'estuaire de la Saint-Charles, l'importance traditionnelle des activités portuaires se lit dans l'échelle monumentale des silos à grains et de la jetée du bassin Louise. À l'échelle régionale, le rôle structurant du fleuve s'est traduit par une enfilade d'églises et de noyaux villageois le long des rives.

Enfin, le fleuve, les battures et les falaises abritent des écosystèmes naturels qui caractérisent à leur façon le littoral. Au même titre que les établissements humains traditionnels, ils constituent des éléments clés du paysage régional.

Malgré l'importance de ce patrimoine global, il faut souligner que seuls des secteurs restreints du littoral jouissent d'une reconnaissance officielle et de mécanismes de protection particuliers : il s'agit des arrondissements historiques de Sillery, du Vieux-Québec, de Beauport et de l'île d'Orléans.

2.3 Le littoral, un enjeu régional

Le Saint-Laurent transcende les découpages politiques et administratifs. Son paysage englobe les deux rives et l'île d'Orléans, de telle sorte que les décisions locales ont souvent un impact direct et visible sur toutes les autres communautés riveraines.

Il existe déjà sur les deux rives une conscience des grands enjeux régionaux que soulève l'aménagement du littoral : redonner à la population un accès au fleuve, et mettre en valeur les paysages fluviaux. À cet égard, les municipalités de la rive sud ont une longueur d'avance sur celles de la rive nord : en effet, une promenade littorale vouée aux piétons et aux cyclistes, y est déjà en voie d'être complétée.

Sur la rive nord, cette conscience régionale se traduit par l'intention de la CUQ d'aménager à moyen terme une piste cyclable et piétonne au bord du fleuve, entre Saint-Augustin et la chute Montmorency. La CUQ souhaite ainsi créer des liens entre des espaces publics existants tels que la plage de Cap-Rouge, la plage Jacques-Cartier et les quais de la Pointe-à-Carcy.

Pour sa part, le gouvernement du Québec a mis en réserve d'importantes propriétés situées entre la falaise et le fleuve. Son intention est de réaliser le long du boulevard Champlain le premier jalon d'un littoral accessible à la population et voué à des fins publiques et récréatives.

Notre perception globale du projet de la CCNQ et du Plan d'utilisation des sols du Port

3.1 Des acquis positifs

La Ville de Québec accueille très favorablement la proposition de la CCNQ pour la requalification du boulevard Champlain, entre le pont Pierre-Laporte et la place Royale. En autant qu'elle soit inscrite dans une vision globale du littoral, cette proposition annonce des gains importants.

L'aménagement actuel du boulevard Champlain constitue une barrière entre le fleuve et les quartiers riverains de Sainte-Foy, Sillery et Québec. L'élimination du caractère autoroutier du boulevard faciliterait l'accès à la rive et permettrait de réduire les nuisances associées au camionnage et à la circulation de transit dans le quartier du Cap-Blanc et dans le Vieux-Québec-Basse-Ville, où la Ville favorise le maintien d'une fonction résidentielle importante.

L'aménagement du boulevard Champlain a également bouleversé le paysage riverain traditionnel, en introduisant une rupture entre la falaise, l'ancien chemin de grève et la rive. De ce point de vue, certaines options évoquées par la CCNQ – la création d'un boulevard urbain, la réduction de l'emprise des voies, le dégagement de la berge, l'introduction d'aménagements paysagers – semblent promettre une meilleure intégration du boulevard Champlain au paysage.

Enfin, la création de nouveaux espaces publics sur les rives contribuerait à faire du littoral un véritable lieu civique pour la capitale. Elle permettrait notamment de rétablir un rapport plus convivial avec le fleuve, qu'une utilisation intensive - à des fins industrielles et de transport - a peu à peu écarté des pratiques quotidiennes de la population.

3.2 Notre questionnement

La Ville de Québec estime que le Plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire de Québec doit faire l'objet de révisions substantielles.

En effet, le Plan propose plusieurs orientations avec lesquelles la Ville est en désaccord. La Ville a toujours les mêmes réserves quant à l'implantation d'un terminal de croisières à la Pointe-à-Carcy, d'où l'importance de mettre rapidement sur pied un comité de travail pour identifier des sites alternatifs. Le projet d'extension de la zone portuaire à Beauport compromet la réalisation d'un équipement récréo-touristique régional. De plus, les orientations retenues par l'Administration portuaire de Québec pour ses terrains à l'anse Brown et à la tête du bassin Louise entrent en conflit avec les orientations énoncées en 1993 par la Ville de Québec pour le Vieux-Québec-Basse-Ville et le quartier du Cap-Blanc.

En ce qui concerne l'enlèvement de la voie ferrée littorale, la Ville est, dans l'ensemble, en accord avec la position du Port. L'enlèvement de la voie n'est souhaitable que s'il y a une alternative viable au camionnage en bordure du fleuve. De plus, avant de statuer sur son

avenir, il sera nécessaire d'évaluer si le tunnel ferroviaire peut être élargi et s'il répond aux normes environnementales concernant le transport des produits dangereux.

Pour leur part, les intentions énoncées par la CCNQ soulèvent certaines questions.

- Il est primordial que la requalification du boulevard Champlain soit étudiée dans un contexte plus global, celui du littoral de la région de Québec, rive sud et rive nord comprises. Il serait insensé de consentir des efforts importants pour améliorer un tronçon du littoral alors que la vocation d'autres secteurs est encore incertaine.
- La volonté de redonner un accès au fleuve à la population n'implique pas seulement la création d'espaces publics sur les rives. Des efforts considérables devront être consentis pour la dépollution de la rivière Saint-Charles, de la plage Jacques-Cartier et des battures de Beauport. Ces priorités régionales ne doivent pas être remises en question au profit d'une réalisation isolée.

De plus, plusieurs aspects du projet de requalification du boulevard Champlain mériteront d'être validés par des études approfondies.

- La création d'un boulevard urbain et un réalignement léger de l'emprise pourraient être envisagés comme des alternatives possibles à une modification plus importante du tracé. Un empiètement sur le parc Notre-Dame-de-la-Garde et une forte proximité au pied de la falaise devraient être évités.
- La promenade du littoral pourrait intégrer des tracés alternatifs, permettant de découvrir des attraits, tels que les boisés de la falaise et les quartiers anciens longeant la rive, à Sillery, Québec et Beauport.
- La revégétalisation des berges devrait être réalisée de manière à contrôler l'érosion du littoral.
- L'aménagement des espaces publics et récréatifs sur les rives devrait tenir compte des conditions climatiques rigoureuses propres à Québec et aux berges du Saint-Laurent.

Enfin, soulignons que toute occasion de développement sur le littoral ne doit pas être écartée d'emblée. En autant qu'il ne réduise pas l'accessibilité des berges, le développement de pôles d'activités à des emplacements stratégiques permettrait d'offrir services et équipements récréatifs aux usagers et aux résidents du littoral, et de partager avec le secteur privé une partie des coûts de la mise en valeur du littoral.

3.3 Des préalables à sa mise en œuvre

Pour atteindre l'objectif de redonner le fleuve aux Québécois, il est impératif que tous les acteurs actuellement associés à l'occupation du littoral statuent ensemble sur le développement futur du littoral. Les actions suivantes nous semblent être des conditions de succès.

Les points de divergence en matière d'occupation des sols, existants ou potentiels, doivent faire l'objet d'une entente entre les partenaires. Notons entre autres :

- la vocation de la Pointe-à-Carcy (terminal de croisières temporaire, accès public aux quais, aménagement d'une piste cyclable, création d'un comité de travail);
- la vocation de la tête du bassin Louise (hôtel ou bureaux);
- l'avenir de la plage des battures de Beauport (extension de la zone portuaire ou consolidation des équipements d'accostage);
- la vocation de la Gare maritime (terminal de croisières ou entreposage de marchandises);
- la vocation de l'anse Brown (parc ou réserve foncière pour le port, tracé actuel du boulevard ou déplacement);
- le Cap-Blanc (protection des acquis ou création d'un nouveau front bâti);
- la desserte routière (ralentissement et diminution du camionnage ou statu quo);
- la desserte ferroviaire (position à adopter sur les options possibles);
- l'emplacement de la piste cyclable du littoral (en bordure du boulevard ou dans un milieu plus dégagé).

Une commission tripartite doit être mise sur pied, composée de représentants des gouvernements fédéral et provincial, des municipalités (y compris la future Communauté métropolitaine de Québec) et de leurs partenaires dans l'aménagement du littoral. La CCNQ constitue un interlocuteur privilégié au niveau provincial.

Le mandat de la commission devrait être :

- de mener, de concert avec l'Administration portuaire de Québec et les compagnies ferroviaires, une réflexion au niveau régional sur la vocation d'avenir du port et sur les emplacements à privilégier pour ses installations futures;
- d'élaborer un concept de développement du littoral;
- d'élaborer un plan d'action identifiant les échéances et les priorités de réalisation;
- d'élaborer un concept financier global.

Enfin, il est essentiel que le concept de développement du littoral vise les deux rives, soit les municipalités qui seront comprises dans la future Communauté métropolitaine de Québec.

La démarche qu'entreprendront les partenaires de la région de la capitale devrait s'inspirer des nombreuses expériences étrangères de reconquête du littoral, réalisées tant dans des villes moyennes que dans des métropoles. Malgré des contextes fort différents, ces expériences partagent toutes certains objectifs :

- assurer un équilibre entre les fonctions urbaines, en tenant compte à la fois des besoins en zones portuaires et de la qualité de vie des quartiers riverains;
- rehausser la qualité des espaces publics riverains;
- consacrer une part importante des berges à la promenade;
- contribuer au développement économique de l'agglomération;
- assurer une coordination efficace de l'action des différents intervenants sur le littoral.

Ces interventions se fondent sur une vision des bords de mer et de fleuve comme un patrimoine collectif.

À **Lyon**, le réaménagement des berges de la Saône et du Rhône s'est inscrit, depuis 1989, dans une politique cohérente de reconquête des espaces publics de la ville, monopolisés en grande partie par des stationnements ou des voies de transport. La méthode consistait à promouvoir une concertation « horizontale » entre les différents services de la Ville, la Communauté urbaine de Lyon, les instances ayant une action sur l'espace public et le secteur privé, afin de s'assurer que tous partagent les mêmes objectifs de valorisation du domaine public.

Le « Plan Bleu » de Lyon (1994) proposait de faire des fleuves un « grand espace public ... ouvert à de multiples usages ». On a privilégié des interventions modestes mais continues le long des quais, respectant le caractère distinct des quartiers centraux et périphériques. L'aménagement des abords des fleuves s'appuyait sur trois grandes orientations :

- abîmées par la circulation automobile, les promenades des quais seront rendues progressivement aux piétons et aux cyclistes;
- des quais bas permettront un contact immédiat avec l'eau;
- à terme, les secteurs portuaires et industriels désaffectés céderont la place à des aménagements urbains ou de loisirs en contact avec les fleuves.

À **Nantes**, la fermeture des derniers chantiers navals en 1990 a libéré d'importants terrains sur les rives de la Loire, près du cœur de la ville. Les autorités municipales et régionales ont entrepris d'encadrer le développement de ces friches, dans une optique d'extension ordonnée du centre-ville et de reconquête des paysages de la Loire.

La clé du réaménagement de l'île de Nantes est l'établissement d'un « plan guide » (1999) qui établit le partage entre domaine public et privé, fixe l'emprise des nouveaux espaces publics et îlots fonciers, et assure la cohérence des réalisations publiques et privées sur une longue durée. De plus, un accord passé entre la Ville et le Port autonome a redonné à la municipalité la maîtrise des quais.

Les grandes orientations du projet de l'île de Nantes sont :

- ouvrir la ville sur le fleuve en rendant les quais accessibles au public, en vouant certains quais à la navigation de plaisance et en créant de nouvelles percées vers l'eau;
- intégrer les entreprises et l'habitat existants au développement futur du secteur;
- créer des lieux publics marquant les anciennes berges et le passé maritime de la région.

À **Bordeaux**, le déplacement des activités portuaires vers l'aval du fleuve a libéré d'immenses terrains en bordure de la Garonne. L'ambition de la Ville de Bordeaux est de constituer, à partir de ces friches, un centre d'agglomération dynamique. Dans cette optique, la mise en valeur des quais et des bassins à flots doit permettre de faire de la Garonne un axe de développement pour les quartiers riverains, et non plus une frontière entre le centre-ville et des quartiers périphériques en déclin.

La mise en valeur des berges de la Garonne est intégrée à un projet urbain global pour la Ville de Bordeaux, élaboré de concert avec le Port autonome et la Communauté urbaine de Bordeaux (1996). Ce projet, qui vise à reconquérir non seulement le fleuve, mais également le centre-ville, s'articule autour de quatre grands axes d'intervention :

- assurer un développement équilibré sur les deux rives;
- mettre en valeur le patrimoine, tant « ordinaire » que monumental;
- améliorer les espaces publics;
- mettre en place un système de transport en commun et des liens interrives efficaces.

Les interventions prévues sur les rives de la Garonne comprennent entre autres :

- la mise à propre des quais (démolition sélective de hangars et élimination du stationnement de surface);
- la réaffectation des espaces libérés à la promenade et aux activités de divertissement;
- la réaffectation des bassins à flots pour les activités nautiques;
- le ravalement et la mise en lumière de la façade des quais.

À **Paris**, une partie importante du segment urbain de la Seine est inscrite depuis 1991 sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Cette protection s'étend aussi aux ensembles monumentaux, aux perspectives et à l'ensemble des façades bordant le fleuve.

Les orientations de la Ville de Paris misent en premier lieu sur la vocation culturelle du fleuve et des berges, « l'espace public majeur de la capitale, offert aux promeneurs dans toute la traversée de Paris ». Au cœur de cette stratégie se trouve le redéploiement des activités industrielles vers l'amont et l'aval de Paris, entrepris depuis plus de vingt ans.

La mise en valeur de la Seine entraînera des actions sur les plans suivants :

- l'amélioration de la qualité de l'eau;
- l'embellissement des quais, par l'harmonie dans le traitement des espaces publics, l'éclairage urbain et l'élimination du stationnement sur les berges;
- la mise en place d'une promenade piétonne continue;
- le développement du transport fluvial des passagers;
- l'animation des berges, avec cafés, restaurants et théâtres;
- la création d'une « Mission Seine », lieu de concertation des nombreuses instances qui gèrent l'utilisation de la Seine.

À **Toronto**, l'échéance prévue des Jeux Olympiques de 2008 a donné une forte impulsion à la réhabilitation du littoral du lac Ontario, coupé du centre-ville par une voie rapide surélevée, des cours de triage et des installations portuaires désuètes.

L'intérêt de l'expérience torontoise tient entre autres à la mise sur pied en 1999 d'un comité de travail (*Toronto Waterfront Revitalization Task Force*), mandaté par le gouvernement du Canada, le gouvernement de l'Ontario et la Ville de Toronto. Le comité comprenait des représentants du milieu des affaires, des organismes de conservation du littoral, de la Ville de Toronto et du comité organisateur de la candidature de Toronto pour les Jeux de 2008.

Le mandat du comité était d'identifier les occasions de revitalisation sur le littoral en matière de tourisme, de développement, d'espaces publics, de parcs et d'infrastructures de transport, et de dresser un plan d'affaires stratégique énonçant les priorités, les échéances et les modes de réalisation possibles du concept de revitalisation.

Le comité a recommandé de faire de l'ensemble du littoral « un équipement collectif accessible à tous ». Le projet proposé comprend les interventions suivantes :

- la décontamination des sols, la dépollution de la rivière Don et la naturalisation de ses berges et de son embouchure;
- la création d'un réseau continu de parcs et de promenades sur le bord de l'eau;
- la reconversion de sites vacants entre le centre-ville et le lac en quartiers mixtes;
- l'enlèvement de la voie surélevée au profit d'un réseau routier à caractère urbain;
- la mise sur pied d'une corporation contrôlant le développement de tous les terrains sur le littoral, pour une durée de 25 ans.

Le comité de travail a estimé le coût des terrains et des infrastructures à 5 milliards \$ et la participation du secteur privé à 7 milliards \$.

À **Montréal**, le réaménagement du Vieux-Port a misé sur une combinaison d'activités portuaires et récréatives. Le maintien d'une voie ferrée (longeant la rue de la Commune) et de postes d'amarrage le long des quais a pu être réconcilié avec le libre accès du public à l'ensemble du site et avec la mise en place de promenades piétonnes et cyclables continues. Le mode de tenure des terrains, entièrement propriété de la Société du Vieux-Port, a facilité la réalisation d'un aménagement d'ensemble cohérent.

Dans la foulée de l'aménagement du Vieux-Port, la mise en valeur du canal de Lachine a été envisagée comme un moyen de relancer l'économie et l'emploi dans les quartiers industriels au sud-ouest de l'île. La possibilité de décontaminer le canal a été étudiée par une commission conjointe mise sur pied par les gouvernements fédéral et provincial; cette option n'a pas été retenue. Toutefois, un projet de mise en valeur de 82 millions \$ a été annoncé en 1997, prenant appui sur l'important patrimoine industriel du secteur et intégrant des actions du gouvernement fédéral, de la Ville de Montréal et des autres municipalités riveraines.

Conçu comme un projet intégré de développement, le projet mise à la fois sur :

- la restauration de structures historiques (murs, ponts et écluses, bâtiments industriels);
- la création d'équipements récréatifs (réouverture du canal à la navigation de plaisance);
- la réalisation de projets urbains susceptibles d'avoir un effet d'entraînement sur le développement privé dans les quartiers riverains.

Concentrés autour de cinq pôles d'intervention le long du canal, les aménagements visent à créer des liens de qualité entre le canal, les quartiers voisins et le centre-ville, et à intégrer les activités de la bande récréative à celle des quartiers. La nature des fonctions urbaines privilégiées aux abords du canal – commerce, habitation ou récréation – varie selon le caractère des lieux.

Notre vision de l'aménagement du littoral

5.1 Nos valeurs

La Ville de Québec propose le développement durable comme assise au projet « Redonner le fleuve aux Québécois ». La définition est celle proposée par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de 1987 : « *un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* ». Pour le projet du littoral du fleuve, cela peut signifier l'assurance que le développement se fera de façon à ce que la collectivité puisse jouir, à long terme, de ressources naturelles en quantité et en qualité et qu'elle bénéficie de milieux de vie où s'intègrent harmonieusement le naturel et le bâti, dans une économie prospère et diversifiée, où il fait bon vivre.

En fait, le développement durable est un concept intégrateur qui joint environnement et économie et qui nous amène à considérer les questions en relation les unes avec les autres. Il cherche à favoriser la pleine participation de tous et toutes au devenir de la société. Pour ce faire, le développement durable convie à la même table les intérêts des secteurs économique, social, écologique et politique. Ces grands principes doivent être à la base de notre réflexion sur l'aménagement du littoral du fleuve.

5.2 Nos orientations de développement

Le littoral est une des principales ressources naturelles, économiques, récréatives et culturelles de la région.

Le littoral constitue l'espace public majeur de la capitale.

Le littoral accueille aussi des usages multiples. Il constitue un milieu de vie et de loisir pour les citoyens et pour les visiteurs dans la région, et il est le lieu d'accueil d'un port qui joue un rôle économique de premier plan pour la région.

Le littoral a une capacité d'accueil limitée. La bande littorale, enserrée entre le fleuve et la falaise, est exiguë. De plus, les acquis naturels et construits doivent être maintenus.

Sur la base de ces constats, la Ville de Québec propose que les interventions futures sur le littoral, tant publiques que privées, tant sur la rive sud que sur la rive nord, respectent et mettent en œuvre les orientations de développement suivantes :

- L'accès au fleuve doit être redonné à la population. Pour ce faire, il sera nécessaire de maintenir les priorités régionales en matière d'assainissement de l'eau, d'éliminer le caractère autoroutier des voies longeant le fleuve, et d'aménager un réseau d'espaces publics en lien avec les milieux de vie riverains.

- L'aménagement du littoral doit favoriser un rapport convivial avec le fleuve. Pour ce faire, le littoral devrait accueillir des événements et des équipements récréo-touristiques adaptés aux différentes saisons et destinés à la fois aux résidents et aux visiteurs. De plus, des connexions aisées devraient être prévues entre les deux rives et vers le cœur des communautés riveraines.
- Les écosystèmes, les paysages et le patrimoine bâti du littoral doivent être préservés. Pour ce faire, des outils de connaissance et des mécanismes de protection efficaces et uniformes devraient être développés.
- L'aménagement des territoires riverains doit miser sur un développement prudent et équilibré des fonctions urbaines. Pour ce faire, le développement devrait privilégier la consolidation d'aménagements existants et la requalification des secteurs dont le bâti est peu structuré.
- Le développement des activités industrialo-portuaires doit prendre en compte les qualités environnementales des différents secteurs du littoral, minimiser les conflits d'usage, et viser une répartition plus équilibrée le long du littoral et entre les deux rives du fleuve.

Nos orientations sectorielles

Les sections suivantes énoncent les orientations retenues pour l'aménagement du littoral en fonction de six grands thèmes : l'aménagement urbain, l'environnement, le patrimoine, les loisirs, le développement économique et les transports. Ces orientations visent à la fois le territoire de la Ville de Québec et l'ensemble du littoral de la région de la capitale.

6.1 L'aménagement urbain

Orientations

- Reconnaître aux berges une vocation publique et récréative.
- Favoriser la fréquentation et l'appropriation des berges par les citoyens.
- Mettre en valeur les éléments de continuité du paysage littoral.

6.1.1. L'accès au fleuve

La volonté des citoyens de Québec de retrouver un contact intime avec le fleuve correspond à une tendance mondiale. Dans de nombreuses villes, la désuétude des sites industriels et des infrastructures de transport qui monopolisaient le littoral a amené la population à faire pression pour obtenir un accès libre aux bords de mer ou de fleuve.

Dans ce contexte, il est essentiel que l'occupation du littoral du Saint-Laurent par des espaces récréatifs, résidentiels ou industrialo-portuaires tienne compte de la vocation de certains sites en tant qu'accès privilégié au fleuve. Cette considération motive la prise de position de la Ville de Québec contre l'établissement d'un terminal de croisières à la Pointe-à-Carcy, et en faveur d'un site alternatif moins sollicité. De même, pour des raisons d'accessibilité publique, il est essentiel que la construction d'un hôtel soit privilégiée à la tête du bassin Louise, et non d'un édifice à bureaux comme l'envisage l'Administration portuaire de Québec.

La reconquête du fleuve passe par la reconnaissance d'une vocation publique et récréative des berges du Saint-Laurent. Cette vocation peut coexister avec les activités industrialo-portuaires et les équipements touristiques. Toutefois, dans la mesure du possible, ceux-ci doivent être répartis de façon plus équilibrée le long du littoral et sur les deux rives du fleuve.

6.1.2. Des aménagements conviviaux

L'habitude de fréquenter les abords du fleuve à l'année longue devrait être favorisée par des aménagements adaptés aux différentes saisons, par la tenue d'événements culturels et de manifestations nautiques, et en offrant aux usagers du littoral des services tels que restaurants, cafés et gîtes.

L'appropriation du littoral pour des activités de loisir variées (promenade, canotage, vélo) devrait être soutenue par l'assainissement de l'eau à des emplacements prioritaires, par la mise en valeur des nombreux témoins historiques de la vie maritime, et par la mise en place d'un réseau littoral d'espace verts, de quais publics et de promenades piétonnes et cyclistes.

La conception de ce réseau devrait permettre des connexions aisées entre les deux rives et vers le cœur des communautés riveraines.

Enfin, le littoral doit être maintenu comme un lieu à habiter. La vocation résidentielle des quartiers riverains, enserrés entre la falaise et le fleuve, est fragile. Ces quartiers doivent être dotés de services accrus, adaptés à la fois aux résidents et aux visiteurs. De plus, l'aménagement des voies riveraines doit favoriser les liens entre quartiers et fleuve et doit atténuer les nuisances dues à la circulation lourde et de transit.

6.1.3. La signature du littoral

De part et d'autre de l'estuaire de la Saint-Charles, le paysage des différents tronçons du littoral présente certains éléments de continuité : le fleuve, les escarpements, la végétation et la faune riveraine, les vestiges des anciens quais. Ces éléments de continuité devraient être mis en valeur pour créer, dans les solutions d'aménagement sur les berges, une signature propre au littoral. Une continuité de langage pourrait également être développée pour des éléments d'aménagement génériques, tels que le mobilier urbain, l'éclairage et le traitement des sols et surfaces.

La promenade littorale traverse à la fois des milieux urbains denses et des milieux naturels extensifs. Bien qu'il soit souhaitable que tous les segments de la promenade reflètent une parenté d'esprit, le respect et la poursuite du caractère des lieux doit demeurer une priorité.

6.2 L'environnement

Orientations

- Protéger la falaise, le fleuve Saint-Laurent et ses affluents, et mettre en valeur leurs écosystèmes.
- Faire en sorte que les problèmes de débordement de réseau soient corrigés.
- Privilégier les interventions d'assainissement au niveau régional en tenant compte du projet de dépollution de la rivière Saint-Charles.
- Assurer la stabilisation des berges et leur redonner un caractère naturel.
- Réhabiliter les terrains qui ont subi une contamination pour qu'ils soient compatibles avec l'usage projeté.

6.2.1. L'eau

L'assainissement de la Saint-Charles et du Saint-Laurent constitue un prérequis à toute appropriation réelle du fleuve par la population.

Tous s'entendent sur la nécessité d'assainir les cours d'eau dégradés par l'activité humaine. Toutefois, dans le contexte actuel, les budgets consacrés à ces programmes doivent être dosés de façon judicieuse, et les priorités doivent être identifiées de façon à rendre les investissements les plus productifs possible, autant par leur impact direct sur le milieu à assainir que par les retombées découlant des usages récupérés et à développer.

Tant que les affluents du fleuve Saint-Laurent n'auront pas été assainis, ils risquent de dégrader le fleuve et d'y limiter les activités, en particulier sur les plages. L'eau de la plage Jacques-Cartier peut être détériorée par l'eau de la rivière Cap-Rouge. Quant à la rivière Saint-Charles, qui figure parmi les rivières les plus contaminées du Québec, elle peut détériorer le fleuve Saint-Laurent.

La CUQ réalise actuellement une étude pour dresser le portrait complet de tous les ouvrages requis pour assurer le contrôle des débordements sur l'ensemble de son territoire. À ce jour, les coûts des ouvrages de débordement visant à récupérer les usages de la rivière Saint-Charles, de la plage des battures de Beauport et de la plage Jacques-Cartier sont évalués à 150 millions \$, auquel il faut ajouter 23 millions \$ en correctifs dans le secteur de l'Anse-au-Foulon. Trois autres zones situées dans le secteur visé par le projet de la CCNQ restent encore à évaluer.

Dans ce contexte, il est essentiel que l'intention de la CCNQ de redonner le fleuve aux Québécois tienne compte des priorités régionales en matière d'assainissement de l'eau, et que le coût des ouvrages d'assainissement requis soit évalué avant de consacrer de déterminer les usages des sites riverains.

6.2.2. Le sol

La problématique des terrains contaminés est un héritage du passé qui pose aujourd'hui la question fort complexe de la responsabilité environnementale et de la facture de restauration des sites. Le long du boulevard Champlain, le passé industriel de certains terrains, en bordure du fleuve Saint-Laurent, présente potentiellement un degré élevé de contamination du sol. Pour s'assurer que les terrains qui font l'objet de projet d'aménagement soient compatibles avec l'usage projeté, les autorités devraient procéder systématiquement à des études de la qualité des sols. Elles devraient se conformer à la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du ministère de l'Environnement.

Différentes approches sont possibles pour la réhabilitation des terrains contaminés ; la moins coûteuse est à privilégier.

6.2.3. La « revégétalisation » des berges

La restauration de l'équilibre biologique d'un cours d'eau contribue à sa mise en valeur comme élément naturel en ville. La reconstitution du lien naturel entre l'eau et la berge implique l'implantation de zones humides; celles-ci contribueront à améliorer la qualité de l'eau où s'implantera une nouvelle vie aquatique. L'aménagement de la bande riveraine devrait laisser une place prépondérante à la végétation qui pousse naturellement, à l'image du couvert végétal de la falaise. Cette approche réduit les coûts d'entretien, recrée une composition naturelle et favorise la diversité biologique.

Le choix de la technique de stabilisation de la berge du fleuve n'est pas simple. Il dépend de l'interaction d'un grand nombre de paramètres, dont les causes de l'érosion, les caractéristiques physiques du milieu et les particularités hydrodynamiques du plan d'eau.

Avant de sélectionner la ou les techniques de stabilisation, il faudra dresser le bilan des particularités des berges du littoral. Le végétal devra être prépondérant; toutefois, le milieu riverain et les particularités hydrodynamiques du fleuve Saint-Laurent imposeront certaines limites. La technique du génie végétal, qui utilise une composition des matériaux minéral et végétal, devra être étudiée pour répondre aux particularités difficiles de ce site.

6.2.4. La falaise du Cap-aux-Diamants

La falaise du Cap-aux-Diamants représente un écosystème fragile et un élément marquant dans le paysage de Québec. Sa préservation et sa mise en valeur sont primordiales.

La Ville de Québec a déjà adopté une politique de protection de la falaise et de ses abords, dont les objectifs fondamentaux consistent à assurer la sécurité du public et à maintenir l'équilibre précaire de la falaise. Dans le contexte d'un plan d'aménagement global du littoral, différentes mesures de protection devront être mises en place afin d'atteindre ces objectifs sur l'ensemble de l'escarpement.

Là où des interventions dans l'escarpement seraient nécessaires, celles-ci ne devraient pas affecter l'équilibre précaire de la falaise et devraient permettre la consolidation naturelle par éboulis.

6.3 Le patrimoine

Orientations

- Reconnaître l'ensemble du littoral comme une entité patrimoniale de grande valeur.
- Protéger le paysage naturel et bâti des deux côtés du fleuve.
- Fonder les interventions sur une connaissance approfondie du milieu.
- Mettre en valeur les différents aspects du patrimoine.

6.3.1. Connaissance et protection

Le littoral de Québec constitue une entité patrimoniale de grande valeur. Il tire sa richesse à la fois des ressources naturelles et paysagères et de son patrimoine bâti. Pourtant, seuls quelques arrondissements historiques reconnus, répartis de façon sporadique et discontinue en bordure de l'ancien chemin de grève, font l'objet de mesures de protection et de programmes de mise en valeur particuliers.

L'aménagement de la bordure fluviale créera sans aucun doute une pression accrue sur le développement des secteurs riverains. Il est essentiel de doter l'ensemble du littoral d'un cadre de protection uniforme et efficace. Ce cadre de protection devrait viser à conserver le bâti traditionnel, à poursuivre le patron de développement linéaire caractéristique du littoral, et à maintenir la qualité du paysage encadrant le fleuve.

Pour que l'aménagement du littoral soit une réussite, la conception des nouveaux espaces publics devrait s'appuyer sur une connaissance et une compréhension approfondies du patrimoine, tant naturel qu'historique. Il y aurait donc lieu de compléter rapidement les inventaires et les études qui nous permettront, en toute connaissance de cause, de mettre en valeur les ressources naturelles et culturelles du littoral.

6.3.2. Mise en valeur

La protection des caractéristiques patrimoniales du littoral doit être soutenue par des interventions paysagères cohérentes. L'ajout de nouvelles voies le long du littoral (parcours cérémoniel, piste multifonctionnelle) devrait respecter et poursuivre le patron de développement linéaire caractéristique du littoral. De plus, les aménagements futurs devraient chercher, là où c'est possible, à recréer la relation qui existait autrefois entre le fleuve et le bâti le long de l'ancien chemin de grève.

Les différents aspects du patrimoine doivent être mis à profit pour animer les composantes du corridor du littoral. Il y aurait lieu d'intégrer, sur certains tronçons, le tracé du parcours cérémoniel ou de la piste multifonctionnelle au chemin de grève sinueux reliant Québec et Sillery, ou, tout au moins, de faciliter le passage des uns à l'autre. Les zones portuaires peuvent elles aussi participer à l'expérience visuelle du littoral, notamment par la mise en valeur et la mise en lumière des structures industrielles.

6.4 *Les loisirs*

Orientations

- Consolider et étendre les espaces publics et récréatifs existants.
- Mettre en valeur le potentiel des sites sous-utilisés.
- Mettre en place des liens efficaces entre les deux rives et entre les différents réseaux.

6.4.1. Des espaces publics et récréatifs à consolider

Les espaces publics et récréatifs riverains contribuent à la fois à la qualité de vie des résidents et à l'expérience des nombreux visiteurs dans la région. La consolidation des espaces existants, limités en nombre et en envergure, devrait faire l'objet d'interventions prioritaires.

- Le développement des activités portuaires à la Pointe-à-Carcy et au bassin Louise doit garantir l'accès libre du public aux quais en tout temps. Les quais de ces deux secteurs constituent un lieu de promenade achalandé et un poste d'observation privilégié sur le fleuve et sur le Vieux-Québec.
- Au Cap-Blanc, les terrains inutilisés du Port à l'anse Brown devraient être voués en priorité à l'agrandissement du parc Notre-Dame-de-la-Garde et à la réalisation d'un accès public à l'eau. Ce parc constitue l'unique espace vert du secteur et est très fréquenté par la population.
- Située sur les terrains du port de Québec, la plage des battures de Beauport pourrait accueillir un important équipement récréo-touristique quatre-saisons. Dans cette optique, la Ville y privilégie l'implantation d'un parc régional. Elle s'oppose, tout comme la CUQ et la Ville de Beauport, à l'extension prévue du port dans la baie de Beauport. Par contre, la Ville et ses partenaires sont ouverts à une extension des équipements d'accostage qui n'affecterait pas la plage. Cette possibilité est illustrée dans le plan concept pour l'aménagement de la plage des battures de Beauport (Comité Ville de Beauport, Ville de Québec, Communauté urbaine de Québec, 1998).

Le développement de nouvelles installations industrialo-portuaires doit donc être envisagé sur des sites alternatifs, présentant des contraintes environnementales réduites. À titre d'exemple, les terrains de la cimenterie Saint-Laurent (Beauport) devraient faire l'objet d'une analyse de potentiel.

6.4.2. Des espaces publics et récréatifs à développer

À l'est et à l'ouest du centre-ville, plusieurs sites actuellement peu connus ou à l'abandon offrent pourtant un potentiel important comme espace récréatif :

- les étangs près du pont de l'île d'Orléans;
- l'anse Saint-Michel à Sillery;
- le Domaine des retraités du CN à Sainte-Foy.

Cernés par des axes routiers et ferroviaires, ces sites devraient être rendus accessibles par la mise en place de parcours piétonniers et cyclables, en lien avec les quartiers avoisinants et le réseau d'espaces verts du littoral. Leur mise en valeur favoriserait une offre d'espaces verts mieux répartie et plus équitable le long du littoral.

6.4.3. Les liens à compléter

La piste cyclable du corridor du Littoral, prévu par le schéma d'aménagement de la CUQ, doit assurer un lien entre les espaces publics et récréatifs le long du littoral, ainsi qu'avec les parcours de visite existants et en développement à travers la région :

- le corridor des Cheminots,
- les berges de la rivière Saint-Charles,
- l'île d'Orléans et la Chute Montmorency.

Toutefois, un lien régional efficace sur la rive nord du fleuve ne peut être assuré que si le maillon de la Pointe-à-Carcy est complété et les conflits d'usage sur le quai Chouinard résolus. De plus, comme les municipalités de la rive sud sont également en voie de compléter un corridor du littoral, il y aurait lieu d'établir des liens interrives, par les ponts ou par les traversiers.

Conçu en premier lieu pour les cyclistes, l'aménagement de ces liens régionaux doit néanmoins favoriser la pratique d'activités de plein air par différentes clientèles. À cet égard, la conception de la piste multifonctionnelle le long du boulevard Champlain devrait s'inspirer de celle longeant la Saint-Charles, en privilégiant les promenades piétonnes au bord de l'eau et en les maintenant séparées de la voie cyclable.

6.5 Le développement économique et touristique

Orientations

- Assurer un développement touristique durable et maintenir l'équilibre des fonctions urbaines.
- Privilégier l'implantation d'activités portuaires compatibles avec les qualités environnementales des différents secteurs.

6.5.1. Le tourisme

Les actions de la Ville de Québec en matière d'aménagement urbain visent en premier lieu à assurer aux citoyens une qualité de vie élevée. Dans ce contexte, le développement de l'industrie touristique sur le littoral doit se faire sur une base durable, en assurant sa coexistence avec les fonctions résidentielle, commerciale, récréative et portuaire des quartiers riverains. Cet équilibre est une condition essentielle au maintien d'un cadre de vie de qualité. Il permettra également de garantir la pérennité et l'authenticité des secteurs patrimoniaux du littoral, tels que le Vieux-Québec et l'île d'Orléans, qui constituent en soi un moteur important pour l'économie de la région.

À cet égard, la création d'un corridor récréo-touristique reliant les nombreux attraits disséminés le long du littoral est une intervention fortement souhaitable. Ce corridor contribuerait à mieux répartir les activités touristiques, actuellement concentrées dans le Vieux-Port, et à prolonger la durée de séjour des visiteurs dans la région.

Pour les mêmes raisons, l'implantation prévue d'un terminal de croisières à la Pointe-à-Carcy soulève des inquiétudes. La Ville reconnaît l'avantage et l'importance d'implanter un tel équipement à Québec. Toutefois, il nous semble essentiel que les conditions de mise en œuvre suivantes soient respectées.

- Québec doit maintenir ses activités de port d'escale en plus d'être reconnue comme port de destination et d'attache.
- La Pointe-à-Carcy ne doit pas être surexploitée. Elle doit conserver son accessibilité publique et son rôle portuaire pour les escales.
- Des sites alternatifs doivent être identifiés pour le terminal de croisières. À cette fin, le comité de travail recommandé par les commissaires aux audiences publiques sur le projet de terminal de croisières doit être mis sur pied le plus rapidement possible.

Bien que le Plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire de Québec fasse état de la possibilité d'implanter un terminal de croisières à la gare maritime Champlain, le Port semble en fait peu intéressé à cette option, comme en témoigne l'orientation en faveur de la manutention de vrac solides dans le secteur de l'Anse-au-Foulon.

6.5.2. Les activités portuaires

Dans les régions de Québec et de Chaudières-Appalaches, l'industrie maritime a généré en 1994, 351,5 millions \$ en retombées économiques et contribué à créer et à maintenir 6 455 emplois à temps plein. (réf. : CRAD, Université Laval). La Ville reconnaît l'importance de cette industrie pour la diversification de l'économie régionale et pour le développement de l'emploi, et, dans cet esprit, elle souhaite maintenir un dialogue soutenu avec l'Administration portuaire de Québec.

La Ville est donc consciente de la nécessité pour le port de développer et diversifier ses activités en lien avec les tendances mondiales. Cependant, dans un contexte où de nombreux utilisateurs doivent partager un littoral relativement exigu, il est impératif que les besoins d'expansion du port et les impacts potentiels sur les usages adjacents soient rigoureusement évalués.

Nous encourageons donc l'Administration portuaire de Québec à réaliser une étude d'optimisation des sites déjà exploités, à identifier et analyser des sites d'expansion alternatifs sur l'ensemble du littoral des deux rives, et à mener des consultations à ce sujet auprès de ses partenaires et du public.

Par ailleurs, il est essentiel que le Plan d'utilisation des sols du port privilégie l'implantation d'activités compatibles avec les qualités environnementales des différents secteurs.

- Dans les secteurs de l'Anse-au-Foulon et de l'Estuaire, la proximité de zones habitées et à vocation récréative milite en faveur d'une optimisation des sites déjà exploités plutôt que leur expansion.
- À l'Anse-au-Foulon, la manutention de marchandises générales et les activités reliées aux croisières nous semblent préférables aux vracs solides pour des raisons d'intégration au paysage.
- Dans le secteur de Beauport, le potentiel important de la plage comme site récréatif est lourdement hypothéqué par le projet d'extension du port. Seule une extension des équipements d'accostage qui n'affecterait pas la plage doit y être envisagée. À cet égard, le plan concept pour l'aménagement de la plage des battures de Beauport (Comité Ville de Beauport, Ville de Québec, Communauté urbaine de Québec, 1998) devrait constituer une référence.

6.6 Les infrastructures de transport

Orientations

- Maintenir une desserte routière et ferroviaire efficace pour le port de Québec.
- Réduire les nuisances associées à la circulation de transit et au camionnage dans les quartiers riverains.
- Favoriser l'accès au fleuve pour les piétons et cyclistes.

6.6.1. La desserte du port de Québec

L'aménagement des voies routières et ferroviaires du littoral doit assurer une desserte efficace pour le port de Québec, tout en permettant de réduire les nuisances associées à la circulation dans les quartiers riverains.

La réduction de la vitesse effective de la circulation sur le boulevard Champlain inciterait à l'utilisation de parcours alternatifs existants, à la fois pour la circulation de transit et pour les camions en direction des installations du port à l'estuaire et à Beauport. En effet, le Port dispose de plusieurs voies de desserte, dont le boulevard Henri-Bourassa et l'autoroute de la Capitale.

Tout en respectant les orientations énoncées dans le Plan directeur Vieux-Québec-Basse-Ville, Cap-Blanc (1993), une desserte efficace des installations portuaires dans le secteur de l'Anse-aux-Foulons doit être maintenue. À cet égard, il est essentiel que le camionnage soit autorisé et que la fluidité de la circulation soit maintenue sur le boulevard Champlain.

En ce qui a trait à un démantèlement éventuel de l'antenne ferroviaire Champlain, la Ville est, dans l'ensemble, en accord avec la position de l'Administration portuaire de Québec, position selon laquelle la reconversion du corridor ferroviaire à des fins récréatives doit respecter certaines conditions :

- la région doit se doter d'une vision globale et concertée face à l'avenir de la desserte ferroviaire sur son territoire;
- des ententes doivent être conclues sur une interconnexion viable pour toutes les entreprises ferroviaires;
- la sélection des couloirs ferroviaires doit tenir compte de leur performance face aux techniques de transport modernes et prévisibles;
- le schéma d'aménagement et les plans d'urbanisme de la région doivent permettre l'utilisation optimale des couloirs ferroviaires.

Ces conditions semblent requises pour assurer le positionnement concurrentiel actuel et futur du port et de l'ensemble de l'économie régionale. Par ailleurs, vu les impacts importants qu'a le camionnage sur les quartiers riverains, l'enlèvement de la voie ferrée n'est pas souhaitable tant qu'il n'y aura pas d'alternative viable au transport par route. En conséquence, toutes les mesures possibles doivent être prises pour assurer l'adaptation du tunnel aux besoins du port.

6.6.2. Le réaménagement des voies rapides sur les berges

Le littoral comprend une forte concentration d'équipements et d'infrastructures de transport (maritimes, ferroviaires et routières) générant une circulation intense sur les voies bordant le fleuve. De plus, la majeure partie des berges entre le pont Pierre-Laporte et le pont de l'île d'Orléans est occupée par des voies à caractère autoroutier. Dans les quartiers centraux, une grande partie des quais est consacrée au stationnement hors rue.

Ces conditions créent une barrière presque infranchissable entre la ville et le fleuve. Dans ce contexte, le réaménagement du boulevard Champlain et de l'autoroute Dufferin-Montmorency constitue un prérequis à tout projet de redonner à la population un accès réel au fleuve. Au cours des dernières années, la Ville de Québec s'est efforcée de « civiliser » la circulation sur le tronçon du littoral situé entre le quartier du Cap-Blanc et la place Royale. Une approche similaire devrait être adoptée pour les autres tronçons des voies littorales.

Les objectifs d'aménagement pour le boulevard Champlain devraient être :

- éliminer le caractère autoroutier du boulevard au profit d'un boulevard urbain à vitesse réduite;
- favoriser l'accès au fleuve pour les piétons et cyclistes;
- créer un environnement favorable aux déplacements piétonniers;
- atténuer les impacts sur les milieux de vie associés à la circulation automobile et au camionnage;
- maintenir l'accessibilité aux activités portuaires et commerciales.

Les objectifs d'aménagement pour l'autoroute Dufferin-Montmorency devraient être :

- atténuer le caractère autoroutier de l'autoroute Dufferin-Montmorency;
- maintenir l'accessibilité aux activités portuaires et commerciales;
- favoriser l'accessibilité au fleuve pour les piétons et cyclistes;
- améliorer l'aspect visuel de l'accès routier à la plage des battures de Beauport.

Enfin, le stationnement sur les quais devrait être progressivement éliminé, au profit de stationnements souterrains et de stationnements sur rue. Les seules exceptions sont les stationnements incitatifs qui pourraient être mis en place à des emplacements névralgiques, tel que la gare maritime Champlain.

Les facteurs de succès

La Ville de Québec accueille très favorablement la proposition de la CCNQ pour la requalification du boulevard Champlain, entre le pont Pierre-Laporte et la place Royale. En autant qu'elle soit inscrite dans une vision globale du littoral, cette proposition nous semble annoncer des gains importants.

La Ville de Québec estime par contre que le Plan d'utilisation des sols de l'Administration portuaire de Québec doit faire l'objet de révisions substantielles en ce qui a trait à l'extension prévue dans la baie de Beauport et la vocation de la Pointe-à-Carcy, de la tête du bassin Louise, de l'anse Brown et du secteur de l'Anse-au-Foulon.

Le succès d'un projet d'aménagement du littoral dépendra en premier lieu de la capacité des communautés concernées à développer de concert une vision régionale. Or, l'avenir du littoral dans son ensemble est loin d'être clair. Sur la seule rive nord, la responsabilité du littoral est éparpillée entre plusieurs ministères et organismes fédéraux ou provinciaux, la CUQ et de nombreuses villes et municipalités régionales de comté. En dépit de bonne volonté, le fractionnement des responsabilités et les divergences d'intérêt ne contribuent guère à une gestion cohérente de cette ressource unique, le Saint-Laurent et ses berges.

Pour qu'un véritable projet régional voit le jour, la Ville de Québec propose la mise sur pied d'une commission mixte, composée de représentants des gouvernements fédéral et provincial, des municipalités (y compris la future Communauté métropolitaine de Québec), des différents acteurs locaux - dont l'Administration portuaire de Québec - et du milieu des affaires. Le rôle de cette commission devrait être de mener une réflexion au niveau régional sur la vocation d'avenir du port et sur les emplacements à privilégier pour ses installations futures; d'élaborer un concept de développement du littoral, comprenant un plan d'action et un concept financier.

Cette concertation doit comprendre les organismes des deux rives afin d'assurer une protection adéquate du paysage fluvial et une répartition équitable des infrastructures portuaires et de transport.

Enfin, un projet régional pour la mise en valeur du littoral doit prévoir non seulement des occasions de développement économique, mais aussi des mesures efficaces pour la conservation des ressources naturelles et culturelles. La falaise, les battures, les eaux du fleuve et les quartiers anciens sont à la fois des milieux fragiles et des composantes essentielles de l'identité régionale. La garantie de leur pérennité doit être une visée fondamentale du projet.

Bibliographie

Administration portuaire de Québec, Plan d'utilisation des sols, version pour consultation, octobre 2000

Bravard, Jean-Paul, et al., Les paysages de l'eau aux portes de la ville : mise en valeur écologique et intégration sociale, Programme Rhône-Alpes de recherche en sciences humaines, 1993

Bureau des paysages - Alexandre Chemetoff et Jean-Louis Berthomieu, L'île de Nantes. Le plan guide en projet, Nantes : éditions MeMo, 1999

Chaire de paysage et environnement, Université de Montréal, Projet du Littoral. La Promenade Champlain. Énoncé d'une stratégie de mise en œuvre du projet de paysage. Rapport final, septembre 2000

Comité Ville de Beauport, Ville de Québec, Communauté urbaine de Québec, Parc de la baie de Beauport. Une porte grande ouverte sur le fleuve, sommaire exécutif, novembre 1998

Comité ZIP Québec, Actes du Forum - Consultation « Un fleuve en héritage » (24 et 25 novembre 1995) sur le bilan environnemental du fleuve Saint-Laurent dans le secteur Québec-Lévis et les priorités d'actions, mars 1996

Comité ZIP Québec / Saint-Laurent Vision 2000 / Dessau, Inventaire et caractérisation des accès publics au fleuve sur le territoire de la ZIP de Québec et de Chaudière-Appalaches, janvier 1997

Comité ZIP Québec, Plan d'actions et de réhabilitation écologique du secteur Québec-Lévis, version préliminaire pour la consultation publique du 21 mars 1998

Comité ZIP Québec, Plan global de restauration et de mise en valeur du milieu. Baie de Beauport, rapport préliminaire, septembre 2000

Commission de la capitale nationale du Québec / Consortium Fleuve et Falaise, Requalification du boulevard Champlain. Plan directeur d'aménagement, février 2000

Commission de la capitale nationale, Redonner le fleuve aux Québécois. Consultation publique, automne 2000

Communauté urbaine de Québec, Plage des battures de Beauport. Rapport d'étape, février 1997

Communauté urbaine de Québec, Schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec, février 2000

Desjardins Marketing stratégique, Le centre récréo-touristique des battures de Beauport : une porte ouverte sur le fleuve. Illustration d'un concept intégré d'aménagement. Rapport final, document présenté au Comité intermunicipal Ville de Beauport, Ville de Québec, Communauté urbaine de Québec, octobre 1998

« L'île de Nantes, le grand chantier du XXI^e siècle », in Nantes Passion, magazine d'information municipale, no. 100, décembre 1999

« Lyon, espaces publics », extrait du Moniteur Architecture no. 44, septembre 1993

Mairie de Bordeaux, Projet urbain pour la Ville de Bordeaux, 1996

Mairie de Lyon / Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon, Qualités de vie, qualités de ville. La révision du Plan d'Occupation des sols de Lyon, 1994

Mairie de Nantes, Direction générale Aménagement et développement / Espace public, Rives de Loire - Île de Nantes. Cahier des clauses techniques particulières, novembre 1998

Mairie de Paris, Communication sur la mise en valeur de la Seine dans toute la traversée de Paris, décembre 1997

Ministère des Transports du Québec, Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec, 2000

Ministère des Transports du Québec, Politique relative à la Capitale nationale. Plan d'action du ministère des Transports, 1999

Symposium international Paris-Québec, La réhabilitation des cours d'eau en milieu urbain, compte rendu, septembre 1998

Toronto Waterfront Revitalization Task Force, Our Toronto Waterfront, rapport, mars 2000

Tourisme Québec, Guide de mise en valeur des plans d'eau à des fins récréo-touristiques et de conservation du patrimoine, 2000

Ville de Montréal, La mise en valeur du canal de Lachine. Un projet intégré de développement, avril 1997

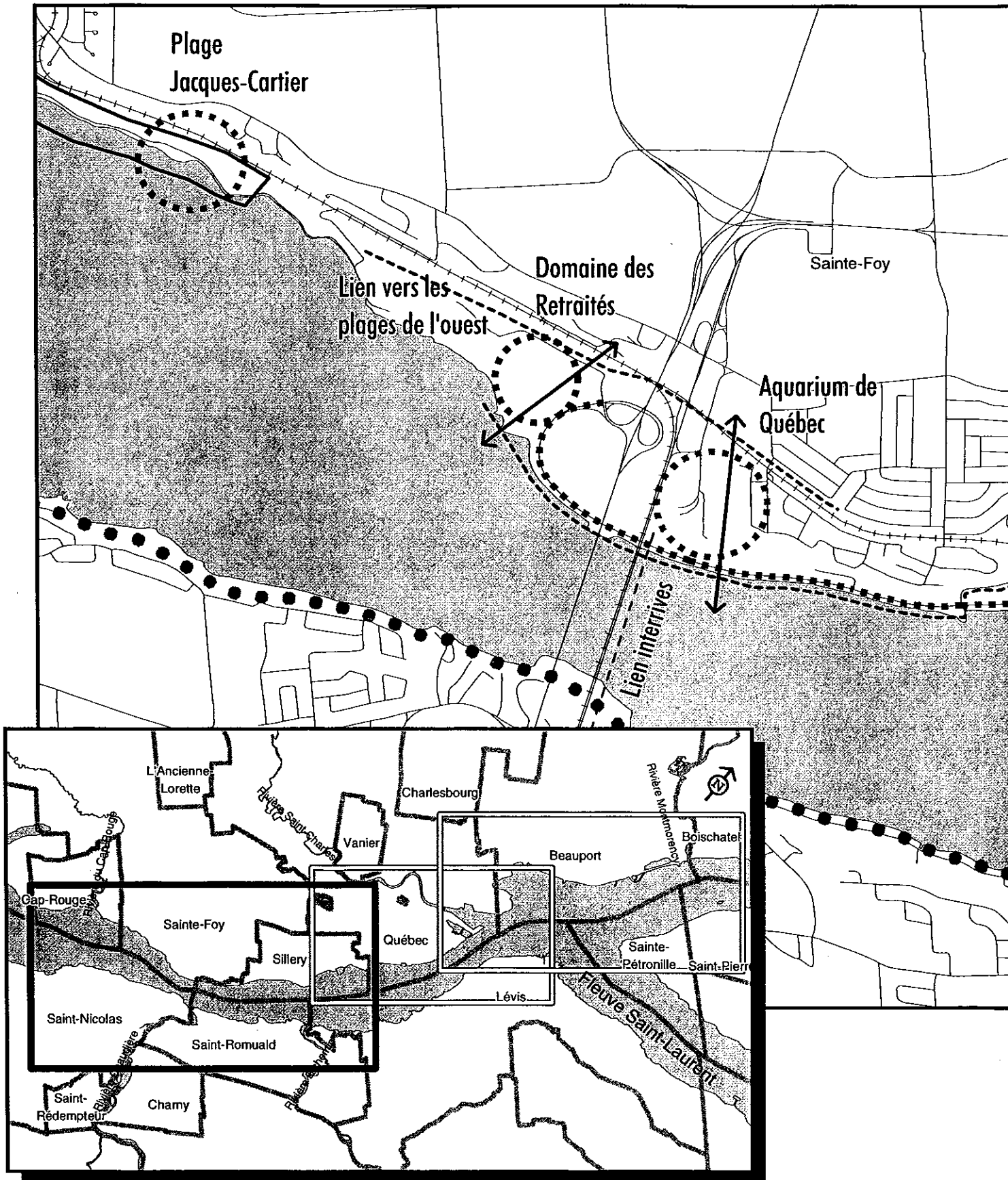
Ville de Québec, CDEU, Division de l'aménagement du territoire, Dossier terminal de croisière. Document de référence. Version définitive, 23 mars 2000

Ville de Québec, Plan directeur Vieux-Québec-Basse-Ville, Cap-Blanc. Entre la falaise et le fleuve, 1993

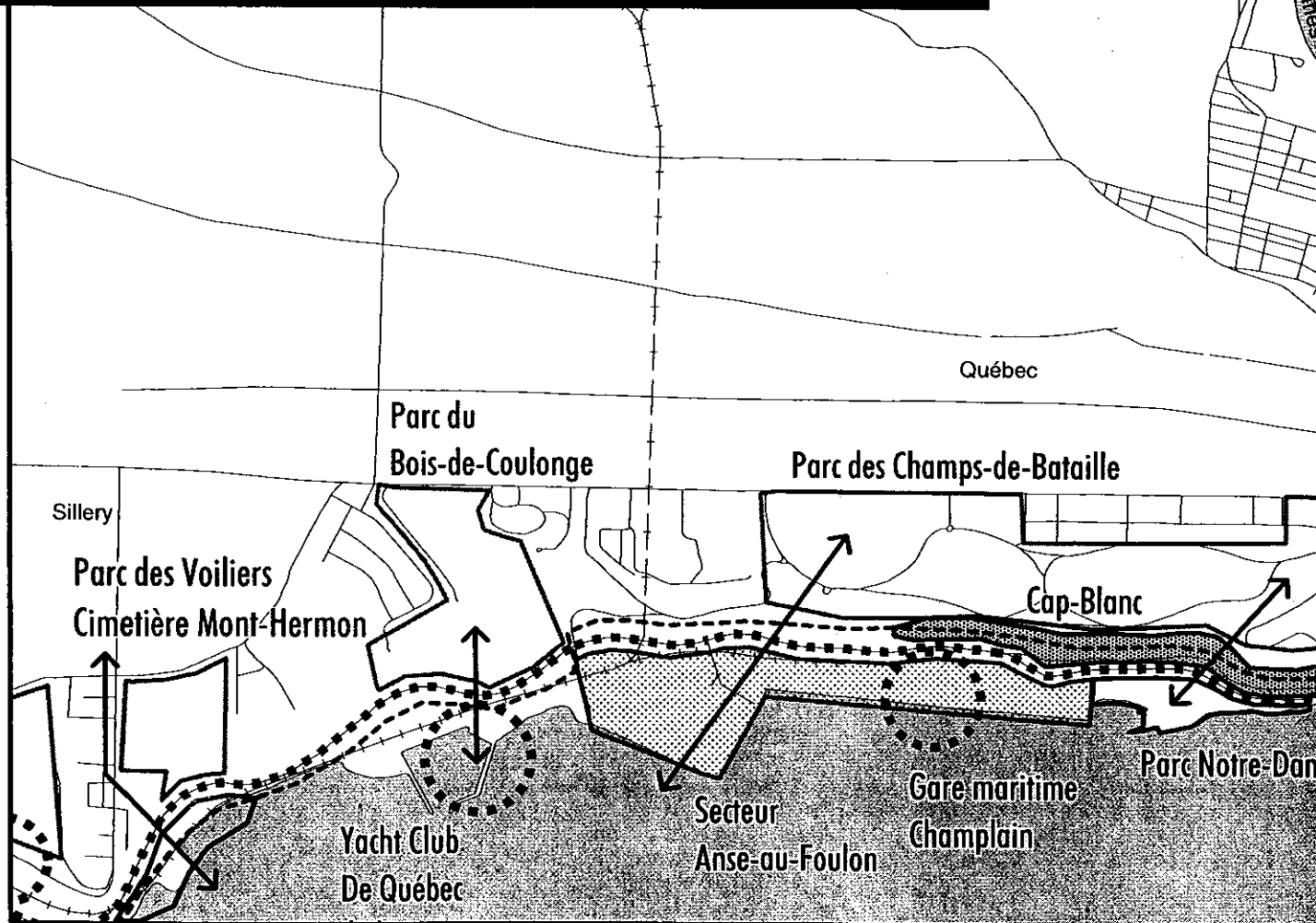
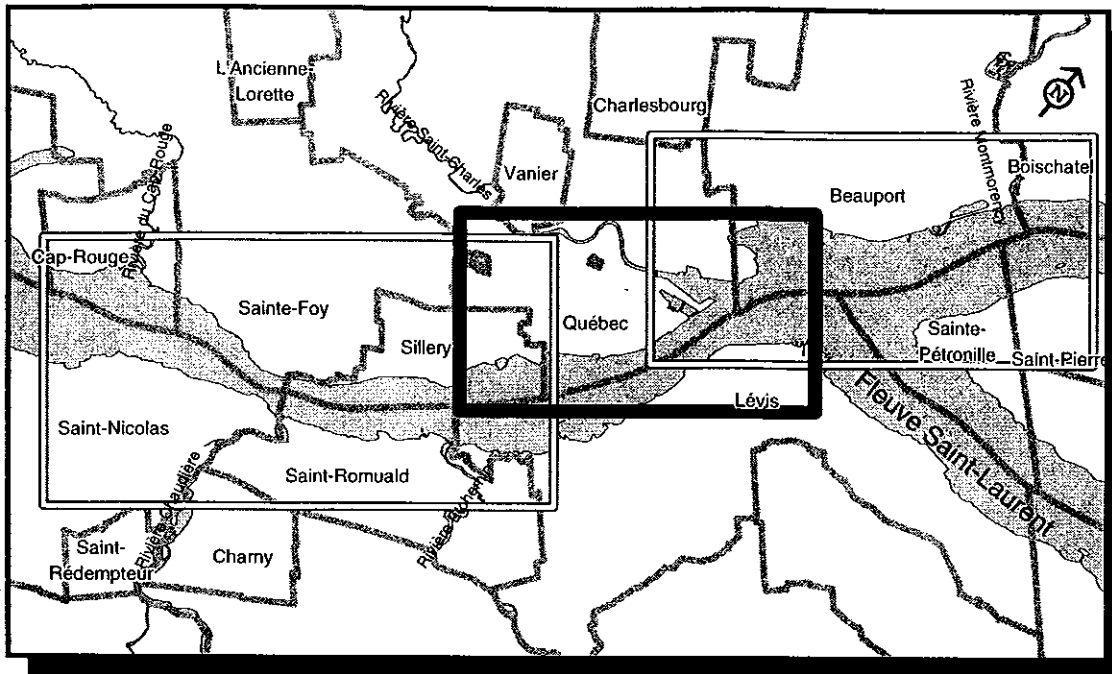
Ville de Québec, Une vision globale de l'aménagement du littoral. Un port d'escale à la Pointe-à-Carcy. Un terminal à la gare maritime Champlain, avril 2000

Ville de Québec, Vieux-Québec Cap-Blanc. Place forte et port de mer, 1989

Littoral Ouest



Littoral





Pôle d'activité existant



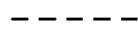
Parc ou espace public existant



Bâti peu structuré, à requalifier



Zone industrialo-portuaire potentielle



Transport collectif sur le fleuve



Axe routier à requalifier



Mise en valeur du littoral de la rive sud



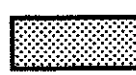
Pôle d'activité à proposer



Parc ou espace public à mettre en valeur



Bâti traditionnel à mettre en valeur ou à cons



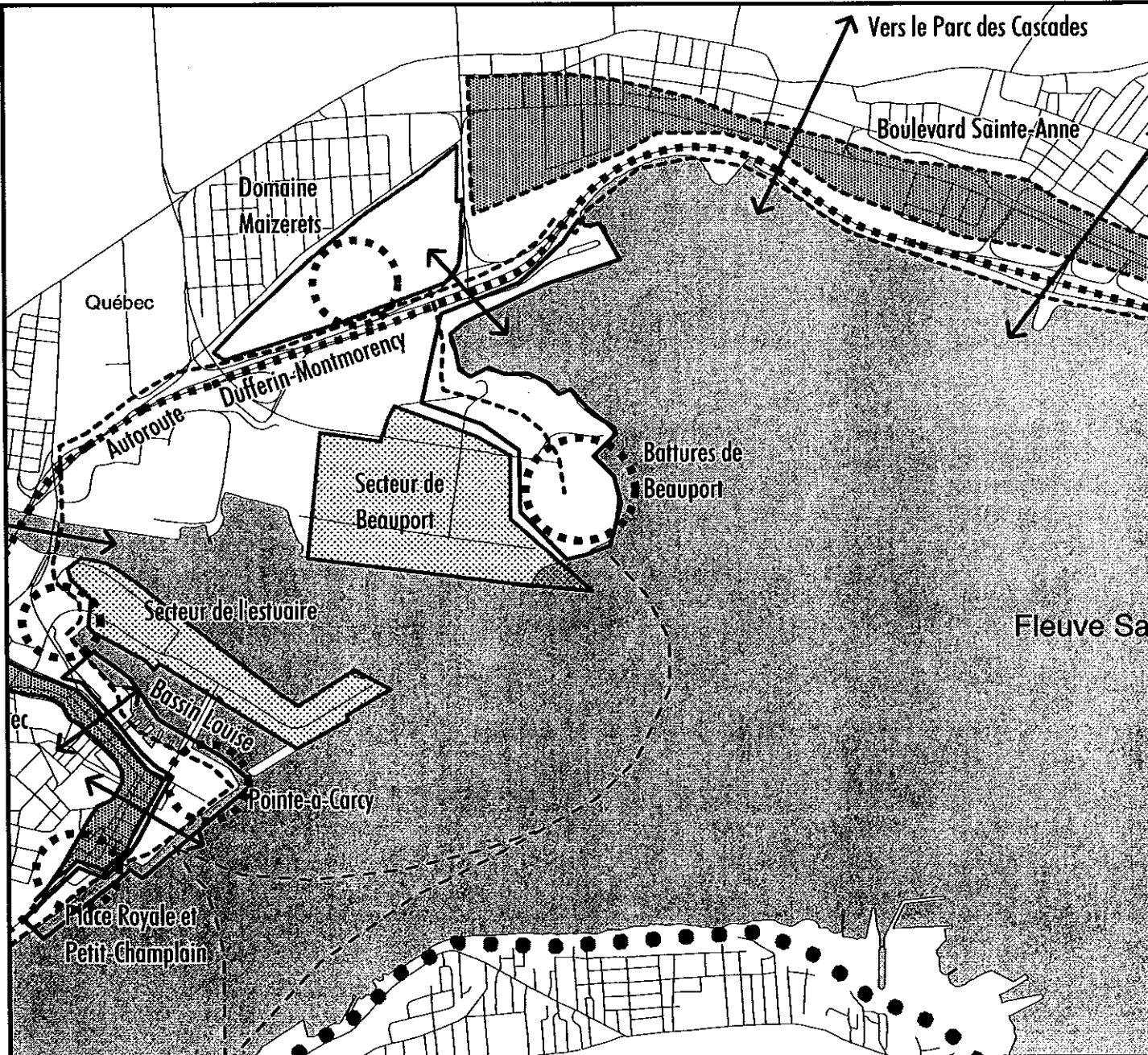
Zone industrielle-portuaire à consolider



Accessibilité accrue souhaitable



Promenade du littoral proposée



VILLE DE
québec

[illegible]