

Consultation publique de la Commission de la
Capitale nationale du Québec
Redonner le fleuve aux Québécois
Novembre 2000

Préambule

D'entrée de jeu, nous tenons à féliciter la Commission de la Capitale nationale du Québec (CCNQ) pour son initiative de consulter la population sur le projet de réaménagement du littoral. Il était urgent depuis longtemps de s'occuper de ce littoral, et pourtant, cela ne démarrait jamais vraiment. Il est encourageant de constater que le Gouvernement du Québec et la CCNQ placent l'accès au fleuve au premier rang des défis actuels et futurs d'aménagement de la capitale nationale. L'appui du gouvernement à cette initiative apparaît d'autant plus courageux qu'elle survient en pleine période difficile de fusion des municipalités de la région.

Nous considérons cette consultation publique comme un point de départ et aussi comme un atout majeur pour le développement de ce projet visant à *redonner le fleuve aux Québécois*. En ce sens, les organismes signataires du présent mémoire ont joint leurs efforts pour apporter des commentaires constructifs tout en étant succincts. Nous souhaitons poursuivre le travail amorcé, avec la Commission de la Capitale nationale du Québec, dans le but d'inaugurer, ensemble en 2008, un projet qui sera signé par la collectivité.

Démarche pour la rédaction du mémoire et suivi

Plusieurs organismes ont participé à la rédaction du présent mémoire soit *Vivre en ville, la Société linnéenne du Québec, les Amis de la vallée du Saint-Laurent, le Conseil régional de l'environnement de la région de Québec et le Comité régional des usagers du transport en commun*. Les délais serrés ne nous permettant pas de faire une revue exhaustive de la problématique et des propositions entourant le réaménagement de la bordure fluviale, nous avons choisi de concentrer nos efforts sur certains points nous préoccupant plus particulièrement :

- Quelques observations générales
- L'usage des terrains libres
- Le boulevard Champlain
- L'aménagement d'un parcours d'honneur
- La desserte du Port de Québec
- La renaturalisation du site
- L'accès au fleuve

Afin de contribuer à faire du littoral fluvial un modèle d'aménagement urbain viable, nous souhaitons poursuivre le travail avec la Commission de la Capitale Nationale du Québec et participer au suivi du dossier. De la même façon, nous croyons qu'il est primordial que la population soit impliquée dans ce processus, via des « charrettes de design » par exemple, afin que le résultat prenne vraiment en compte les besoins de la population de l'agglomération. Sans toutefois ralentir les travaux, l'association du public à la réflexion sur ce projet doit se continuer tout au long des étapes subséquentes de conception, de réalisation et d'évaluation, cela d'autant plus, dans les circonstances, que le temps alloué pour la présente consultation a été inhabituellement court et tout à fait insuffisant pour qu'on puisse en traiter de manière suffisante. Alors nous pourrions vraiment affirmer avoir redonné le fleuve aux Québécois.

Introduction

Depuis l'arrivée des premiers colons, le fleuve Saint-Laurent a toujours constitué une ressource vitale pour la population et il a également été largement utilisé comme vecteur de développement. Au fil des années, nous avons appris à l'aménager pour répondre aux besoins croissants de l'urbanisation : nous avons capté ses eaux pour nous alimenter en eau, y avons construit des barrages pour produire de l'énergie, l'avons aménagé pour la navigation et la récréation, l'avons remblayé pour le bénéfice des industries, des routes ou des constructions domiciliaires, et l'avons même utilisé comme vecteur d'élimination des déchets.

Aujourd'hui, la Commission de la Capitale Nationale du Québec tient des audiences publiques sur le réaménagement du littoral fluvial dans la région de Québec. L'enjeu majeur véhiculé par cet exercice est de redonner le fleuve aux citoyens. Depuis 50 ans, avec l'accroissement de la pollution et la construction du boulevard Champlain, la population a perdu ce lien naturel qu'elle avait avec le fleuve depuis toujours. Avec l'évolution des connaissances et des technologies, nous avons maintenant la capacité de remédier à ce qui s'est fait depuis 50 ans et de faire en sorte que le réaménagement du littoral du fleuve Saint-Laurent constitue un précédent au Québec et devienne un symbole de développement durable au Québec et dans le monde. À cet égard, il serait décevant que son réaménagement se limite aux seules considérations esthétiques.

Le projet de réaménagement se doit donc d'être optimal et de tenir compte, équitablement, des trois axes majeurs du développement durable soit la prise en compte des impacts environnementaux, sociaux et économiques. De la même façon, la restauration de la bordure fluviale devra également témoigner de notre riche héritage culturel et être faite pour le bénéfice des générations futures. La renaturalisation des berges, l'aménagement d'activités de loisirs, de sites d'intérêt touristique, et l'instauration d'un système de transport efficace sont au nombre des interventions qui permettraient d'atteindre ces objectifs.

Le réaménagement de la bordure fluviale doit également se faire dans une vision d'agglomération. Le boulevard Champlain constituant une voie d'accès et une porte d'entrée vers Québec, ville du Patrimoine mondial, il importe de ne pas sectoriser notre vision au seul réaménagement d'un tronçon mais plutôt de voir l'agglomération dans son ensemble et de prévoir des infrastructures de cette envergure et qui constitueront le premier pas vers l'ascension de Québec dans le giron des grandes *Capitales vertes*.

Le présent mémoire n'a pas la prétention de cerner l'ensemble des problématiques liées au réaménagement du littoral fluvial mais tentera cependant d'apporter des arguments et des pistes à suivre pour un aménagement et une gestion plus viable des berges de ce majestueux cours d'eau.

Observations générales

- Le sujet de la consultation apparaît être le littoral nord du fleuve Saint-Laurent entre les ponts et la traverse à Québec – Sillery – Sainte-Foy, du point de vue de sa mise en valeur au bénéfice de la population et en considération des responsabilités de la capitale nationale, dans une perspective d'intégration régionale et de développement durable.
- Nous apprécions beaucoup l'intention qui a été dite soutenir la démarche à l'œuvre dans ce projet, soit
 - le respect de la nature;
 - le respect de la pierre;
 - le respect de la population.
- Voici, selon nous, quelques paramètres généraux importants à prendre en considération:

- ✓ l'intégration dans l'aménagement d'ensemble de la région tel que proposé et mis en œuvre par les diverses instances responsables;
 - ✓ la prise en considération de l'ensemble des usages et des usagers à l'œuvre sur le fleuve et ses rives dans le secteur;
 - ✓ le désir général du *retour au fleuve* présent dans la population, avec son corollaire : l'accès physique facile et de qualité au fleuve;
 - ✓ la stimulation attachée à la préparation du 4^e centenaire de la fondation de Québec en 2008;
 - ✓ la dimension *nationale* de tout ce qui touche à la CCN, ce qui signifie ici que le projet doit être tel qu'il puisse bénéficier, d'une façon ou d'une autre, à tous les Québécois et qu'il puisse servir de modèle et d'inspiration pour tout projet analogue ailleurs sur le fleuve;
 - ✓ l'intérêt et l'attraction que ce projet peut exercer sur les touristes, notamment étrangers, dont les statistiques nous disent qu'au Québec, ils proviennent à 81% des États-Unis et à 14% de quatre pays européens (*Téoros*, automne 1999, vol.18, no.3, pages 14-15).
- Le projet soumis à la consultation souffre de certaines déficiences générales.
 - ✓ Il ne mérite pas son titre *Redonner le fleuve aux Québécois*. Il est plus proche, en effet, de ce que le Consortium Fleuve et Falaise désigne comme, seulement, une *Requalification du boulevard Champlain*, soit un réaménagement d'une voie de circulation, auquel s'ajoute quelques aménagements de l'environnement immédiat;
 - ✓ Tout en se voulant résolument *maritime*, il ne développe pas de quelle façon le réaménagement du littoral se fera en liaison avec les besoins des usages fluviaux de celui-ci : navigation commerciale et de loisir, pêche commerciale et sportive, loisirs aquatiques;
 - ✓ Dans sa considération des autres occupants du territoire visé, le portuaire et le résidentiel notamment, il s'exprime plus en termes de *contraintes* que ces occupants lui imposent qu'en termes de complémentarité et d'harmonisation à favoriser avec eux.

L'usage des terrains libres : publics ou privés

L'aménagement et le développement urbain sont des domaines privilégiés pour l'application des principes du développement durable et l'étude de leurs bénéfices, étant donné les impacts directs qu'exerce le développement urbain sur la santé de la biosphère et le développement durable global à l'échelle de la planète. Le domaine des collectivités viables fait donc l'objet de nombreuses études et d'expérimentations tant au niveau local qu'à l'échelle mondiale. Il se développe très rapidement et produit un nombre sans cesse grandissant d'informations.

Le développement durable appliqué à une agglomération urbaine favorise le maintien, voire l'amélioration, à court, moyen et long terme, de la qualité de vie qu'elle offre à ses résidents et visiteurs. Ce niveau de « qualité de vie » dépend de nombreux facteurs tels que :

- ✓ la diversité, l'accessibilité et la qualité des quartiers et des milieux de vie, de travail et de loisir offerts ;
- ✓ l'abordabilité, la diversité et la qualité des types d'habitation offerts ;
- ✓ l'accessibilité, le nombre suffisant et la qualité des espaces verts protégés ;
- ✓ l'accessibilité et l'efficacité du service de transport en commun ;
- ✓ l'accessibilité et la qualité des lieux publics, de rencontre et de socialisation ;
- ✓ le bas niveau de pollution et la qualité de l'environnement local (air, eau et sols) ;
- ✓ la diversité et la vitalité économique ;
- ✓ etc.

À l'époque de la mondialisation, où la concurrence se joue de plus en plus entre agglomérations (et grandes régions urbaines) plutôt qu'entre nations, cette même qualité de vie devient un facteur de plus en plus important et influent sur la compétitivité et l'image de chacune des agglomérations, comme le

mentionnait l'OCDE en 1996 dans son ouvrage intitulé *Politiques novatrices pour un développement urbain durable* :

« [...] compte tenu de la mobilité accrue des hommes et du capital, la concurrence entre les villes devrait reposer sur leur capacité d'offrir une meilleure qualité de vie, et non sur des taux d'imposition moins élevés. »

Par le réaménagement du littoral du fleuve Saint-Laurent et du boulevard Champlain, la Commission de la Capitale nationale du Québec et ses partenaires sont à même de faire de la région de Québec une référence mondiale en termes de développement urbain viable. Le processus de réaménagement du littoral passant tout d'abord par l'utilisation des terrains libres en bordure du fleuve, nous devons commencer par statuer sur le type d'utilisation que l'on compte y faire.

Dans son document d'orientation présenté lors de la première phase des consultations publiques, la Commission de la Capitale Nationale du Québec semble confirmer que les 550 000 mètres carrés de terrains mis en réserve par le gouvernement du Québec seront utilisés à des fins publiques et récréatives. Bien que nous soyons d'avis que la population se doit de retrouver cet accès au fleuve perdu il y a une cinquantaine d'années, nous croyons également en l'importance de la mixité des fonctions. De ce fait, **nous proposons la consolidation des zones résidentielles existantes et l'intégration de fonctions commerciales de faible à moyenne densité sur une partie des terrains libres. Biens conçus et réalisés, ces développements ne viendraient pas mettre en péril les possibilités d'aménager de nombreux accès au fleuve et le développement d'activités récréatives liées à celui-ci et permettraient la rentabilisation des infrastructures publiques et d'un système de transport en commun efficace, de même que l'amélioration des services offerts à la population.** Ce développement résidentiel et commercial ne doit cependant pas être destiné uniquement à une élite. On doit s'assurer de l'abordabilité, de la diversité et de la qualité des types d'habitation et de commerces offerts, tout en respectant le caractère unique du site et notre héritage naturel et culturel. Des investissements publics et des exigences gouvernementales en termes de zonage et d'utilisation du sol sont primordiaux pour parvenir à ces fins et assurer le développement d'un quartier « vivant » doté d'une qualité de vie exceptionnelle pour tous.

Par ailleurs, il est important de mentionner que toute planification ne doit pas avoir pour objectif de remplir la totalité des terrains disponibles. En ce sens, il est important que les terrains libres, qu'ils soient publics ou privés, puissent être aménagés en fonction d'objectifs à atteindre mais ceci, à travers le temps.

Le boulevard Champlain

Le réaménagement du boulevard Champlain doit être considéré comme une grande opportunité. Trois grands objectifs nous préoccupent particulièrement à savoir :

- 1) ne pas avoir d'augmentation du trafic de transit au cours des prochaines années ;
- 2) réduire la vitesse de la circulation ;
- 3) donner plus d'espace pour les usages linéaires (parc, sentier pédestre et sentier pour les cyclistes) et par conséquent, offrir un meilleur accès public au fleuve.

Revoir la capacité du boulevard

Pour atteindre ces trois objectifs, nous croyons qu'il est impératif de revoir la capacité du volume de circulation du boulevard Champlain. Le boulevard Champlain est un équipement de transport qui est, et a toujours été dans sa forme actuelle, surdimensionné. Le boulevard Champlain a ni plus ni moins le design d'une autoroute avec deux voies de circulation dans chaque sens, séparées d'un terre-plein et des voies d'accotement de chaque côté. Seuls les accès au boulevard, avec des intersections et feux de circulation à

l'occasion, différent d'une autoroute. Pas étonnant dans ces conditions de voir la circulation atteindre des vitesses de 120 km/h, malgré les restrictions à 80 km (déjà trop élevé).

Ce surdimensionnement est pour nous néfaste et doit être corrigé. Tant que les différents accès au centre de l'agglomération ne seront pas saturés, on verra augmenter le nombre de navetteurs en provenance de l'ouest et de la rive-sud. En laissant le boulevard Champlain dans sa configuration actuelle ou avec le même nombre de voies de circulation, il continuera de contribuer (dans une certaine mesure) à l'étalement urbain. La circulation risque donc d'augmenter au cours des prochaines années si rien n'est fait.

C'est ce surdimensionnement général des infrastructures de transports dans l'agglomération de Québec qui a causé la dispersion des lieux de résidence, de travail et de commerce auquel le gouvernement du Québec tente depuis maintenant vingt ans de mettre un frein, ce qu'il entreprend d'ailleurs actuellement avec courage dans le cadre de la réforme municipale.

Privilégier un boulevard à deux voies

Notre choix est clair. Deux voies de circulation (une dans chaque sens) suffisent. Des aménagements particuliers près des intersections sont tout à fait envisageables. Que le boulevard soit avec terre-plein ou pas nous importe peu pour l'instant. L'important est de diminuer la capacité routière pour envoyer un message clair à ceux qui utilisent ou voudrait utiliser le boulevard comme axe de transit quotidien. C'est selon nous la seule façon de réduire la vitesse et de s'assurer que ceux qui utilisent le boulevard comme point de destination, comme axe protocolaire, comme lien pour le transport des marchandises, ou pour les autres usages adjacents au boulevard, pourront continuer de le faire.

Au plan de la sécurité et de la vitesse de circulation, c'est sans aucun doute la seule façon de s'assurer qu'une limite de 50 km/h sera respecté. Un aménagement d'un boulevard selon les spécifications du boulevard René-Lévesque ou du chemin Saint-Louis entre Marguerite-Bourgeois et de Bougainville ne permettrait pas de réduire la vitesse de circulation compte tenu du peu de circulation observé sur le boulevard Champlain. Notons d'ailleurs que l'on observe fréquemment des vitesses de 75 à 90 km/h le jour ou le soir sur René-Lévesque et que cet important axe de transit ne dispose que d'une voie de circulation dans chaque sens aux heures de pointe du matin et de la fin d'après-midi.

Arguments qui appuient le choix d'un aménagement à deux voies

Lors de la réfection de la chaussée à l'été de 1997, la circulation se faisait que sur une voie dans chaque sens. Pour avoir emprunté à plusieurs reprises le boulevard durant l'été au moment des heures de pointe, jamais n'y a-t-on observé de congestion particulière. Le boulevard Champlain demeurait au contraire un choix intéressant pour se rendre sur la rive-sud. Le plus grand désagrément consistant à ne pas pouvoir circuler à plus de 60 km/h et à ne pas pouvoir dépasser. Par ailleurs, le caractère en partie saisonnier du boulevard Champlain qu'entraîne la fermeture de la côte Gilmore et le peu de circulation que l'on y observe en hiver prouve que l'on peut se passer de deux de ces quatre voies de circulation.

Combinaison avec l'offre en transport en commun

Par ailleurs, le réaménagement du boulevard Champlain doit s'inscrire en tenant compte de la problématique transport dans la région de Québec. Ainsi, M. Paul Villeneuve, dans un exposé de réflexion sur le projet de réaménagement du boulevard Champlain à l'Assemblée régionale de concertation 2000 du 17 novembre dernier, nous rappelait qu'il fallait tenir compte par exemple, du redéveloppement du quartier Saint-Roch et de l'étude de faisabilité pour l'implantation d'un Tramway à Québec. Dans le cas du quartier Saint-Roch, qui agit comme pôle d'attraction et génère une hausse de trafic, il s'agit d'un argument pour limiter l'offre routière sur Champlain et ne pas en faire une voie strictement de transit.

Pour ce qui est de la nouvelle offre en transport en commun, il est vrai qu'il faut tenir compte de projets structurants comme l'arrivée d'un tramway, d'abord dans l'axe est-ouest. Pour être efficace et favoriser progressivement le transfert des choix modaux de l'automobile vers les transports alternatifs, la nouvelle offre en transport en commun doit être combinée à une diminution progressive de la capacité routière. Comme ce fut le cas lors de l'instauration de parcours métro-bus sur voie réservée. Ce première axe de tramway devra être mis en service vers 2008, à l'occasion du 400^e.

Mais à court terme, la mise en œuvre du projet de lien inter-rive qui prévoit l'intégration tarifaire des sociétés de transport en commun, de nouveaux axes métro-bus en voie réservée, vers Beauport, vers le nord via DuVallon, et surtout les nouveaux liens vers la rive-sud, va faire augmenter l'offre en transport en commun. Cette augmentation sera de plus en plus appuyée et favorisée par le gouvernement du Québec, depuis le dévoilement du plan d'action québécois de lutte contre les changements climatiques (CC), où le secteur des transports a été identifié comme secteur clef dans la lutte aux CC et où on a annoncé un retour prochain du financement par le gouvernement du Québec non plus seulement d'infrastructures et d'immobilisations, mais aussi du fonctionnement des sociétés de transport.

La réduction du nombre de voies de circulation sur le boulevard Champlain serait donc des plus cohérentes avec la volonté du gouvernement du Québec en matière de transport, de lutte aux changements climatiques et de ne plus penser en fonction du *tout à l'auto*.

Le parcours d'honneur de la capitale nationale : *vitrine de notre savoir-faire la ville*

En 2008, la Ville de Québec fêtera le 400^e anniversaire de sa fondation. De cet événement, découle une volonté politique d'embellir la ville et d'améliorer l'image de l'agglomération à tous les niveaux. La renaturalisation des berges et la dépollution de la rivière Saint-Charles est entre autres motivée par cet événement, de même que le réaménagement du littoral fluvial. L'une des façon de donner une image positive de notre région est d'aménager un parcours d'honneur pour les dignitaires étrangers en visite dans la capitale, parcours qui constituerait une vitrine de notre savoir-faire la ville. Mais la première question que nous devons nous poser est : Qu'est-ce que savoir faire la ville ? Voulons nous simplement offrir aux dignitaires une façade esthétique réalisée à grands frais d'aménagements paysagers recherchés ou plutôt présenter à notre population et au monde entier une ville qui soit un modèle de développement urbain viable ?

Une agglomération urbaine viable est aménagée selon les grands principes du développement durable, principes qui prévoient l'intégration des aspects environnementaux, sociaux et économiques. Nous avons vu plus haut qu'une « collectivité viable » se doit notamment d'être un milieu vivant, diversifié, sécuritaire, et présentant une véritable mixité des fonctions et des personnes. De la même façon, une ville avec un système de transport désuet ne peut être viable à long terme.

Le secteur du boulevard Champlain est un endroit intéressant pour l'aménagement d'un transport moderne alternatif à la voiture. Combiné à des stationnements incitatifs sur la rive sud et sur la rive nord (par exemple à la gare de Sainte-Foy), un tramway ou encore un système de train léger sur rail pourrait devenir un vecteur de transport majeur pour les travailleurs, les habitants et les utilisateurs des commerces et des aménagements récréatifs.

Une étude pourrait par ailleurs être faite pour vérifier la compatibilité d'un tel système avec le système de rail existant et au besoin d'adapter les wagons aux rails déjà en place. En plus d'améliorer l'efficacité du système de transport existant, les transports sur rails modernes ont le mérite de diminuer la pollution et les émissions de gaz à effet de serre en utilisant des technologies plus propres et en se substituant à l'utilisation de l'automobile.

Par ailleurs, nous devons également nous demander à qui sera destiné ce parcours d'honneur. Le fait d'aménager à grands frais une artère stratégique au cœur de la ville et de l'agglomération avec premier objectif qu'il devienne le parcours protocolaire pour les dirigeants en visite officielle est certes louable pour l'amélioration de l'image mais **le réaménagement devrait avant tout être fait pour rencontrer les besoins de la population, assurer sa sécurité, assurer la mise en valeur du site et de notre héritage culturel de même que le respect des écosystème. Cette artère se doit d'être aménagée pour constituer un parcours d'honneur pour tous les citoyens, en tout temps, et accessoirement pour les dignitaires.**

De la même façon, les aménagements effectués et leur gestion doivent tenir compte de la période hivernale. Quand on sait qu'à cette saison, la vue qu'on aurait normalement sur le fleuve lorsqu'on circule sur le boulevard Champlain est souvent obstruée par des congères brunâtres, il serait important de prévoir un entretien approprié des nouveaux aménagements de même que des aménagements esthétiques et exploitables en période hivernale.

Savoir-faire la ville implique également d'aménager en regard d'une vision plus globale de l'aménagement. À ce propos, le projet devrait prendre en compte le contexte dans lequel il s'inscrit et ainsi favoriser un arrimage avec d'autres portions de territoire. On peut citer ici le projet de parc linéaire de la Rive-Sud, le traversier, les transports en commun de la ville de Québec, pour ne nommer que ceux-ci. Le but ultime est de s'assurer d'un développement intégré et cohérent.

La desserte du Port de Québec

D'entrée de jeu, nous souhaitons indiquer que nous ne souhaitons pas réduire l'accessibilité au Port de Québec par le réaménagement du boulevard Champlain, mais de permettre l'accès aux installations du Port par camion ou par train. Le trafic n'est pas suffisamment important pour constituer une nuisance par rapport aux usages à caractère récréatif, d'autant plus que ce trafic est dispersé sur une large plage horaire.¹ Nous souhaitons cependant que les autorités portuaires fassent le plus d'efforts possibles pour que la part du transport par train augmente progressivement au détriment du transport par camion.

De plus, tout en ne laissant qu'une voie de circulation dans chaque sens, il faudra que le design du boulevard ait une largeur adéquate pour que les camions (au même titre que les autobus) puissent circuler.

Enfin, il nous apparaît important non seulement de continuer de laisser le transport des marchandises par rail dans l'axe du boulevard Champlain, mais il serait même important de réserver une emprise suffisante pour que l'on puisse doubler le rail. **Il ne faut pas que les réaménagements proposés compromettent le potentiel important pour le transport des personnes par train léger qu'offre cet axe comme lien en provenance de l'ouest ou de la rive-sud. Il s'agit bien-sûr de projets sur un horizon de 15 à 50 ans, mais qui dit aménagement, dit prévoyance et pensée à long terme.**

La renaturalisation du site

Compte tenu de la façon dont se présentent ce projet et le site qu'il occupe, il convient d'y assurer une présence importante et de qualité de végétaux et de milieux naturels et des possibilités de contact avec

¹ Cette affirmation ne constitue pas une prise de position de notre part quand à l'impact du transport par camion dans le vieux-Québec où la Ville de Québec pourrait prendre les mesures qu'elle considère approprié face à la circulation par camion.

cette nature. Le projet fait plusieurs développements à ce sujet. Nous y ajoutons les observations suivantes :

- Nous trouvons essentiel d'adopter comme *image du paysage de référence* ce que le Plan directeur du Consortium Fleuve et Falaise propose et qui, est-il écrit page 42, *se caractérise par une falaise boisée au pied de laquelle s'amorce une plaine littorale où se succèdent d'abord un marécage arbustif, ensuite une prairie humide dominée par la spartine pectinée, et enfin, un marais intertidal où croît principalement une végétation de scirpes américains. À travers ces milieux, plusieurs variétés d'herbacées et de graminées colorent le paysage au gré des saisons.*

Le texte rappelle que cette image *caractérisait la berge du fleuve à l'époque coloniale* et que *ce paysage de référence est similaire à celui que nous retrouvons encore abondamment aujourd'hui sur certaines portions de la berge du fleuve dans la grande région de Québec (dont notamment à l'île d'Orléans et au Cap Tourmente).* Et, bien sûr, le texte précise, page 52, *qu'il ne s'agit pas de recréer les conditions de site d'une prairie littorale typique mais de bâtir un paysage qui puisse développer une image référant à l'esprit d'une plaine littorale.*

Nous appuyons donc fortement la proposition du consortium *que le traitement accordé à l'ensemble des espaces à paysager, à verdir et à planter, qu'ils soient riverains ou non, prenne l'aspect dominant d'un pré fleuri et herbacé à l'image de la plaine littorale typique du pied des falaises bordant le Saint-Laurent* (page 52). Nous ajoutons seulement que, pour qu'il y ait *pré fleuri* et même image, seulement, de *pré fleuri*, il faut une surface suffisante, qui ne peut se limiter à une bande étroite le long d'un boulevard.

- Pour offrir une expérience de qualité aux piétons et aux cyclistes, les aires de circulation des uns et des autres doivent être distinctes, en bordure d'un boulevard à deux voies seulement, sinueux et à circulation lente, encadrées par des écrans végétaux suffisamment fournis et de qualité, et constituant des écrans anti-bruit efficaces (Illustration tirée de *Urbanisme végétal, La ville prolongée*, page 189);
- Bien qu'il déclare vouloir *contribuer à recréer l'ambiance et la signature d'inspiration maritime* (c'est nous qui soulignons) *recherchées* (page 52), le consortium ne fait aucune allusion à l'intérêt, sinon à la nécessité, de recréer des milieux humides riverains ou, du moins, leur *image*. Nous suggérons que la possibilité en soit étudiée, à partir, par exemple, des virtualités offertes par la présence de l'ancienne ligne de rivage et par celle des écoulements d'eau signalés comme en provenance de la falaise.

(Il nous paraît d'ailleurs, d'une façon générale, qu'il y a beaucoup à tenir compte de cette présence de l'ancienne ligne de rivage. Elle doit être un élément majeur de référence pour les restaurations à envisager. Pour une bonne part sans doute, elle n'a cessé d'être ligne de rivage que depuis 60 ans environ, ce qui est peu en ce domaine et insuffisant pour consacrer une situation d'irréversibilité.)

- Le consortium fait une timide allusion à la possibilité de ramener une certaine richesse faunique sur le littoral, suite à une revégétalisation de celui-ci. *La richesse floristique, dit-il, amène une diversité d'insectes qui attirent à leur tour reptiles, amphibiens, petits mammifères et faune ailée* (pages 52-53). Cette possibilité mériterait plus d'investigation.

L'accès au fleuve

Bien qu'il s'agisse de la mise en valeur d'un littoral, le projet a peu de considérations et de propositions en matière d'accès physique au plan d'eau et à sa bordure immédiate. À moins de ne viser qu'une *requalification du boulevard Champlain* en un sens étroit du terme, le projet se doit de faire des

propositions importantes en matière d'accès au fleuve. Cela devrait toucher notamment les points suivants :

- ✓ Un plan général de développement des accès possibles et souhaitables au fleuve;
- ✓ Le traitement des accès effectifs et potentiels existants, en vue de les rendre accessibles, faciles et de qualité;
- ✓ Les possibilités d'accès offertes par les jetées prévues à titre de grandes perpendiculaires rythmant la progression de la circulation le long du fleuve (Voir Consortium Fleuve et Falaise, Plan directeur, page 51);
- ✓ Les liens pour piétons et cyclistes entre le haut et le bas de la falaise et conduisant aux accès au fleuve;
- ✓ L'aménagement de points de rassemblement au bord du fleuve pour des activités collectives d'observation, d'interprétation et d'animation;
- ✓ L'organisation d'activités collectives d'observation, d'interprétation et d'animation avec l'aide de personnel saisonnier éventuellement polyvalent (guides, gardiens, musiciens de rue, artistes, etc.), de façon à assurer un accueil et un service empathique, compétent et sûr aux passants et aux touristes.
- ✓ Un aménagement et une programmation permettant une fréquentation et des activités quatre-saisons, et particulièrement hivernales, réunissant la double vocation de Québec, ville fluviale et ville d'hiver.

Cette mise en valeur du littoral de la capitale nationale doit être, pour celui-ci, un développement durable, tant en matière de biodiversité que d'accès public, et donc être tel, aussi, qu'il soit irréversible et ouvre sur des développements postérieurs, dans les mêmes lignes, encore plus avancées.

Conclusion

La consultation de la population en amont d'un projet d'aménagement définitif relève d'une première étape. Malgré les très courts délais imposés, un grand intérêt de la population a été démontré lors de la première séance publique présentant le projet. Tant de considérations dans ce processus quant aux orientations et enjeux d'aménagement prouve qu'il mérite d'être prolongé dans la seconde phase du projet. Pour ce faire, nous proposons la mise sur pied d'un comité de suivi intégrant des citoyens. Ce comité participerait aux travaux de conceptualisation et veillerait à la pleine intégration des conclusions du rapport des commissaires au sein du travail des consultants. Il constituera un réel outil de travail et de participation du public à la finalisation du plan d'aménagement du littoral. Une telle implication en cours de création avec l'équipe de travail viendrait compléter la démarche actuelle de consultation en amont.

De plus, cette proposition s'inscrit dans le courant nord-américain de consultation et de participation du public qui l'implique du début du projet à son inauguration. À l'instar notamment des agglomérations de Seattle (wa) et de Portland (or), la CCNQ a amorcé un processus qui saura doter la Capitale nationale d'un réel projet collectif pour lequel l'ensemble de la population sera fière. Plus qu'un projet synonyme de fierté pour les citoyennes et citoyens de Québec et du Québec, la CCNQ doit saisir l'opportunité qui lui est donnée pour assumer l'implication totale du public aux différentes étapes d'avancement du projet et la prise en compte de leurs préoccupations. Le résultat de cette orientation permettra, comme vécu dans d'autres agglomérations, d'assurer l'appropriation du projet par la collectivité et de jeter les bases des sentiments de fierté et d'appartenance nécessaires à la pérennité et l'utilisation des équipements. Cette démarche ne devra cependant pas ralentir les travaux de réaménagement mais bien enrichir le projet et s'assurer des paramètres permettant une reconnaissance grandissante de sa valeur à travers le temps.

Textes d'appui

Dans *Dynamique et visions du paysage québécois*, Les États généraux du paysage québécois, Québec, 15-18 juin 1995, pages 43-45 :

- Sandra BARONE, *Écrans visuels : mesure d'atténuation ou source d'impact résiduel?*
 - «Un écran visuel peut être conçu tout simplement comme un écran de verdure et remplir sa fonction première d'élément dissimulateur. Mais il peut également être conçu comme un élément faisant partie intégrante de l'écosystème paysage, un système vivant en soi et en perpétuel changement.»
 -
- André DELISLE, *Le paysage : indicateur social de sensibilité environnementale*, page 45
 - «Dans une perspective constructive et dans l'esprit du développement durable, les attentes sociales quant à la préservation de la qualité des paysages peuvent avoir une utilité certaine pour l'amélioration de la qualité de vie. Ainsi, les perceptions visuelles pourraient être intégrées comme paramètres de conception de projets ou de choix des pratiques en vue d'atteindre des performances sans cesse accrues en termes de moindre impact environnementale et d'acceptation sociale des actions humaines.»
- Joshua WOLFE, *Les désavantages de faire table rase en design urbain*

OCDE (1996) : *Politiques novatrices pour un développement urbain durable*