



**cre-capitale  
nationale**

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE –  
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA PHASE 3  
DE LA PROMENADE SAMUEL-DE CHAMPLAIN  
ENTRE LA CÔTE DE SILLERY ET LA CÔTE GILMOUR À QUÉBEC

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR

LE CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT-  
RÉGION DE LA CAPITALE-NATIONALE

AU

AU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

14 juin 2013

Table des matières

**Présentation du CRE–Capitale nationale..... p.2**

**Intérêt porté au projet..... p.2**

**Position du CRE-Capitale nationale..... p.2**

*L'équilibre à atteindre entre les espaces construits  
et les espaces naturels..... p.3*

*La gestion de la mobilité..... p.5*

*La cohérence avec les différentes politiques et plans en vigueur.....p.6*

*Au regard de l'équilibre à atteindre entre les espaces construits  
et les espaces naturels .....p.6*

*Au regard de la gestion de la mobilité.....p.8*

**En résumé..... p.9**

## **Présentation du CRE–Capitale nationale**

Le Conseil régional de l’environnement – région de la Capitale-Nationale (CRE-Capitale nationale) est un organisme à but non lucratif créé en 1989 à la suite d’une série de rencontres entre groupes environnementaux, groupes socioéconomiques et intervenants publics. Il regroupe des associations, des institutions et des individus ayant à cœur la défense des droits collectifs pour un environnement de qualité, particulièrement dans la région de la Capitale-Nationale. Sa mission première consiste à promouvoir l’insertion des valeurs environnementales dans le développement régional en préconisant l’application du développement durable et la gestion intégrée des ressources. La stratégie du CRE-Capitale nationale privilégie la concertation régionale, les actions de sensibilisation, les projets concrets avec les intervenants du milieu et la conception d’instruments de diffusion.

## **Intérêt porté au projet**

Depuis plusieurs années, le CRE–Capitale nationale promeut des modèles d’aménagement du territoire propices aux déplacements actifs et collectifs. Il prône une densification douce, rimant avec qualité de vie, par le développement de quartiers à échelle humaine axés sur la mixité des usages et les services de proximité. Le CRE-Capitale nationale est aussi actif dans la protection des milieux humides, alliés essentiels à la gestion des eaux, par l’entremise d’actions de sensibilisation à l’intention des propriétaires de milieux humides.

## **Position du CRE-Capitale nationale**

Le fleuve Saint-Laurent est un élément incontournable du paysage québécois. La réalisation de la première phase de la promenade Samuel-De Champlain, legs du gouvernement du Québec pour le 400<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de la Ville de Québec, permettait de souligner le rôle de premier plan du Saint-Laurent dans le développement de la nation. La mise en valeur du fleuve s’est ensuite poursuivie, avec le prolongement vers l’ouest de la promenade par la construction du *Sentier des grèves*. L’actuelle phase vise un prolongement vers l’est, jusqu’à la côte Gilmour.

Vouloir redonner à la population l’accès à au fleuve est un objectif louable auquel souscrit entièrement le CRE–Capitale nationale. Le fleuve Saint-Laurent est l’une des principales richesses du Québec et se doit d’être considéré comme tel ; il doit constituer une source de fierté. Des actions permettant de découvrir ou redécouvrir sa magnificence doivent être encouragées et soutenues.

Le CRE–Capitale nationale pense toutefois que certains ajustements pourraient être apportés au projet afin de mieux répondre à l’objectif de redonner l’accès au fleuve Saint-Laurent. Nos commentaires sont regroupés en trois thèmes :

- L’équilibre à atteindre entre les espaces construits et les espaces naturels ;
- La gestion de la mobilité ;
- La cohérence avec les différentes politiques et plans en vigueur.

### ***L’équilibre à atteindre entre les espaces construits et les espaces naturels***

Afin d’illustrer notre propos sur l’équilibre à atteindre entre les espaces construits et les espaces naturels, nous présentons ici un résumé en points de forme du projet tel que présenté lors de la première partie des audiences, le 22 mai dernier.

Le projet d’aménagement de la phase de la promenade Samuel–De Champlain, pour redonner accès au fleuve se subdivise en trois sections :

#### *Le secteur Sillery*

- Ajout de 140 espaces de stationnement - phase subséquente pourrait ajouter 200 stationnements ;
- Aménagements complémentaires envisagés par la Ville : aménagement d’un espace événementiel, pavillon de service, escalier panoramique ;
- Le déplacement de la voie ferrée au pied de la falaise.

#### *Le secteur de la plage et du marais*

- Création d’une plage de sable fin (différent de la grève naturelle composée d’effleurement rocheux, de sable grossier, de vase, de zones de végétation) protégée par un enrochement ;
- Escalier de béton intégré à l’enrochement créant un lien entre la place construite et la rive naturelle du fleuve ;
- Construction d’un bassin de baignade ;
- Construction d’un miroir d’eau reposant sur une zone bétonnée ;
- Pavillon de services comprenant des boutiques, casse-croûte, services sanitaires ;
- Zone débarcadère et espaces de stationnement ;
- Aménagement du marais par la superposition de quais en bois en porte-à-faux sur l’enrochement.

#### *Le secteur de la famille et de la marina*

- Diverses activités sur surface gazonnée : tables à pique-nique, barbecues, terrains de volleyball de plage et modules de jeux pour enfants ;
- Pavillon avec services sanitaires ;
- Accès naturels à la place de sable qui borde le secteur ;
- Réfection de la digue et aménagement d’une promenade ;

- Zone débarcadère et stationnement de 175 espaces en-dessous duquel la Ville construira un bassin de rétention des eaux pluviales.

Comme vous pouvez le constater, on ne retrouve dans ce résumé aucune mention des actions de végétalisation que comporte pourtant le projet. En soi, cela est une démonstration que nous faisons d'abord et avant tout face à un projet récréotouristique axé sur une mise en valeur du fleuve plus qu'à un projet de restauration des berges du fleuve permettant le développement d'un projet récréotouristique.

La nuance est mince, mais elle est là. Une autre façon de l'illustrer est de rappeler que certaines variantes du projet prévoient la disparition du seul marais qui existe encore sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent entre les ponts de Québec et l'embouchure de la rivière Saint-Charles. Malgré l'unicité du marais Saint-Michel, la variante retenue propose un empiètement de 20 % sur celui-ci et une recharge périodique de la flèche de sable afin de protéger de l'érosion le nouveau marais aménagé. Sans avoir réalisé une analyse approfondie du marais, le CRE–Capitale nationale craint toutefois que les services écologiques rendus par ce marais aient été sous-estimés.

Le CRE–Capitale nationale constate aussi que l'enrochement demeure la technique privilégiée pour prévenir l'érosion des berges, bien que les promoteurs mentionnent eux-mêmes qu'un tel enrochement à l'aide de blocs de gros calibres impose une apparence artificielle et dénudée au paysage riverain du fleuve. Une certaine végétalisation des enrochements est prévue, mais nous souhaitons que la végétalisation des rives soit envisagée dans les endroits moins soumis aux mouvements du fleuve.

Pour le CRE–Capitale nationale, il est primordial que le projet de la promenade Samuel–De Champlain fasse une plus large place à la renaturalisation des lieux. De fait, il faut reconnaître que les milieux riverains ont été fortement malmenés aux cours des dernières décennies. Dans un tel contexte, il ne faut plus se limiter à chercher à minimiser les impacts sur l'environnement d'un projet d'envergure et à mettre en œuvre des mesures de compensation en contrepartie des impacts négatifs ; tout projet d'envergure, voire tout projet soumis à l'attention du BAPE, devrait s'accompagner d'un gain environnemental. Conséquemment, le CRE–Capitale nationale demande au BAPE d'être particulièrement réceptif à toute recommandation qui permettrait au projet de la promenade Samuel–De Champlain de présenter un meilleur équilibre entre les espaces construits et les espaces naturels.

Ce meilleur équilibre devrait aussi se refléter dans l'affectation des 100 millions de dollars dévolus au projet. Étant donné l'accent mis sur les espaces construits, le CRE–Capitale nationale a aussi certaines inquiétudes sur la capacité de bonifier le projet pour tenir compte des commentaires qui auront été émis lors des audiences publiques. Les coûts de relocalisation de la voie ferrée et le réaménagement du boulevard Champlain, éléments incontournables si l'on veut redonner à la population l'accès au fleuve, sont estimés à 23,1 M \$, soit 31 % du coût total du projet. Ces estimés, et plus spécifiquement ceux associés à la relocalisation de la voie ferrée, nous semblent

conservateurs et les réponses apportées par le représentant du CN lors de la première partie de l'audience, n'ont pas modifié notre perception. Sans avoir en main une ventilation plus précise des dépenses prévisibles, l'ensemble des autres dépenses semble nettement tourné vers la construction d'infrastructures imposantes. Il y a lieu de se questionner si un projet mettant plus l'accent sur les espaces naturels ne serait pas moins coûteux, tout en étant moins susceptible de générer des dépassements de coûts importants.

### ***La gestion de la mobilité***

Le CRE–Capitale nationale entretient des doutes sur l'atteinte d'un juste équilibre entre les espaces construits et les espaces naturels que comporte le projet de la Promenade Samuel–De Champlain. Du côté de la gestion de la mobilité, il est nettement plus affirmatif : il est inconcevable, alors que l'objectif visé est de redonner à la population l'accès à ce magnifique joyau qu'est le fleuve Saint-Laurent, de mettre la priorité sur un accès par automobile. Le projet projette quelque 600 espaces de stationnement, alors que la capacité du site de la plage se situe entre 1000 et 1500 personnes. Certes, les stationnements seront aussi utiles à ceux qui veulent se promener sur le site, mais il ressort clairement de la première partie de l'audience qu'aucune étude précise des besoins de stationnement n'a été effectuée.

De fait, l'approche utilisée en matière d'accès au site consiste essentiellement à identifier les espaces pouvant accueillir des stationnements et à quantifier le nombre de cases de stationnement pouvant être rendus disponibles, mais sans se questionner sur les façons d'amener les gens à se rendre sur le site par d'autres moyens que l'automobile.

A ce titre, le comparatif avec la Baie de Beauport déposé suite à la première partie de l'audience publique est incomplet. La fréquentation annuelle y serait du même ordre de grandeur que la Plage du Foulon à (100 000 à 150 000 personnes par année), mais la capacité d'accueil dudit site n'est pas indiquée. Selon l'information transmise au BAPE par la Ville de Québec, il y aurait 325 espaces de stationnement à la Baie de Beauport et, en vertu d'un comptage effectué sur une photo aérienne couvrant ce même secteur, plus de 150 voitures étaient stationnées à l'extérieur des aires prévues. L'information ne précise toutefois pas si, au même moment, les 325 cases de stationnements, payantes, étaient toutes occupées, pas plus qu'il ne précise si la photo aérienne a été prise une journée pouvant être considérée représentative d'une journée normale d'opération. Qui plus est, en dépit des commentaires pouvant être émis sur la nécessité d'améliorer l'accessibilité par transports actifs et par transports en commun de la promenade Samuel–De Champlain, force est d'admettre que par sa position géographique et de par les activités qui y seront proposées (baignade, promenade, volleyball de plage), la capacité de substituer un mode de déplacement durable à l'automobile y est plus grand. Rappelons que la baignade n'étant pas permise à la Baie de Beauport, les activités nautiques (canot, kayak, voile) y sont plus dominantes.

Le refus de se comparer à la situation prévalant à la plage de l'île Notre-Dame de Montréal, peu pourvue de stationnements à proximité, sous prétexte que l'endroit est bien desservi en transport en commun, étonne également. Ne doit-on pas, justement, profiter de l'occasion qui nous est offerte, à l'intérieur d'un projet rassembleur, afin de penser la mobilité autrement et améliorer la desserte en transports en commun dans le secteur de la promenade Samuel-De Champlain?

Il est donc pour nous décevant de constater que le projet prévoit l'aménagement d'aires tournebrides dans deux des stationnements projetés de façon à ce que des autobus puissent **éventuellement** y entrer, sans pour autant qu'une réflexion sur la desserte du secteur par le transport en commun n'ait été effectuée conjointement avec le RTC. De même, l'aménagement des trottoirs serait compatible avec une desserte du transport en commun, mais le projet d'ensemble met nettement l'accent sur les stationnements. Penser le transport en un deuxième temps constitue pourtant une erreur monumentale en terme d'aménagement du territoire puisque l'on sait très bien, qu'une fois que l'habitude est prise de se déplacer en automobile, malgré tous les avantages que comporte le transport en commun, il est difficile de modifier les comportements.

On ne peut aussi que souligner avec ironie que cette volonté affichée de fournir un maximum d'espaces de stationnement, tout en faisant il est vrai des efforts pour mieux les intégrer au paysage, s'accompagne d'un projet de construction, sous un espace de stationnement, d'un bassin de rétention. Les stationnements sont une cause importante de l'imperméabilisation des sols à l'origine des débordements que les bassins de rétention, fort coûteux, cherchent à limiter.

### ***La cohérence avec les différentes politiques et plans en vigueur***

Il est primordial qu'un projet qui se veut structurant et qui bénéficie d'un investissement public important soit en cohérence avec les grands objectifs dont se dotent les régions.

### ***Au regard de l'équilibre à atteindre entre les espaces construits et les espaces naturels***

Il est réconfortant de constater que le projet d'aménagement de la phase 3 la promenade Samuel-De Champlain, dans ses intentions, s'inscrit dans au moins 3 des 13 stratégies du Plan d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Québec<sup>1</sup>, à savoir :

- Attirer en faisant du fleuve Saint-Laurent un élément rassembleur ;
- Attirer en valorisant nos paysages identitaires ;
- Attirer en misant sur la qualité de nos espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques.

---

<sup>1</sup> Communauté métropolitaine de Québec, décembre 2011. Bâtir 2031 Structurer, attirer Durer. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, 187 pages.

À la lecture des propos émis lors de la première phase des audiences, le CRE–Capitale nationale craint toutefois que les moyens utilisés pour redonner l'accès au fleuve, qui recourent largement à la construction d'espaces et dans une moindre mesure à la renaturalisation d'espaces, nuisent à l'aspect rassembleur du projet.

De fait, le CRE-Capitale nationale, tout en rendant hommage à la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) pour les efforts consentis afin de faire reposer l'ensemble des phases de la promenade Samuel–De Champlain sur l'exploitation du « génie des lieux » se questionne à savoir si ce dernier est bien défini. Qu'est-ce qui motivait autrefois les gens à fréquenter la plage du Foulon ? Le goût d'un contact direct avec le fleuve Saint-Laurent ou le goût d'une bonne baignade ? La réponse apportée à cette question conditionne grandement le type d'aménagement souhaité.

Ici, nous ne pouvons nous empêcher de dresser un parallèle avec la rivière Saint-Charles. La bétonisation de ses abords, dans les années 70, visait aussi à effacer les traces d'une industrialisation qui avait coupé son accès à la population. L'intention était noble, mais c'est par la renaturalisation récente de ses berges que la rivière Saint-Charles a finalement retrouvé ses lettres de noblesses. De plus en plus fréquentée, la rivière Saint-Charles est maintenant une grande source de fierté pour la population de la ville de Québec.

Le CRE–Capitale nationale aimerait aussi souligner que la CCNQ s'est dotée d'un Plan d'action en développement durable<sup>2</sup> comportant cinq objectifs, dont celui de maintenir l'intégrité écologique dans ses parcs et espaces verts et de préserver et mettre en valeur les richesses patrimoniales qui lui sont confiés. Le projet de la promenade Samuel–De Champlain contribue indéniablement à la mise en valeur de la richesse patrimoniale qu'est le fleuve Saint-Laurent et, il faut le dire clairement, le statu quo dans ce secteur n'est tout simplement pas acceptable. La CCNQ a toutefois, selon nous, l'obligation morale de démontrer plus clairement pourquoi l'empiètement en milieu hydrique ne nuit pas à l'intégrité écologique du milieu, voire en quoi il contribue à améliorer cette intégrité écologique. La CCNQ indique d'ailleurs que le marais pourrait faire l'objet d'un suivi de son évolution ; un tel suivi est, pour le CRE–Capitale nationale une nécessité et devrait s'accompagner de mesures compensatoires si une détérioration de la vitalité du marais était relevée.

Le CRE–Capitale ne peut non plus passer sous silence la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables<sup>3</sup> qui préconise de limiter au maximum l'empiètement en milieu hydrique. Ce qui nous renvoie encore une fois, au « génie des lieux » : l'empiètement dans le milieu hydrique est-il nécessaire pour redonner l'accès au

---

<sup>2</sup> Commission de la capitale nationale, Plan d'action de développement durable 2008-2013, 10 pages.

<sup>3</sup> Éditeur officiel du Québec, Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.



fleuve à la population ? Le CRE – Capitale nationale n’a pas la prétention de détenir la réponse à cette question. Il soulignera cependant que l’élément principal qui permet de redonner l’accès est le déplacement de la voie ferrée. Tout le reste est une question de vision et d’interprétation.

### *Au regard de la gestion de la mobilité*

Les préoccupations entourant les changements climatiques ont entraîné une prise de conscience sur l’importance de développer la mobilité durable, le secteur des transports étant la principale source des émissions de gaz à effets de serre au Québec.

Or, dans un contexte de mobilité durable, aménagement du territoire et transports se doivent d’être pensés simultanément. Cela est clairement inscrit dans le Plan de mobilité durable de la ville de Québec dont la finalité « est de contribuer à faire une région attrayante, prospère et durable qui s’illustre notamment par une forte intégration de l’aménagement du territoire et des transports et dont la population privilégie les modes de déplacements actifs et collectifs.»<sup>4</sup> Cela est aussi au cœur de l’une des 13 stratégies du PMAD de la CMQ : Structurer en misant sur la mobilité durable des personnes et des marchandises comme un élément fondamental de l’organisation du territoire.

La mobilité durable, c’est en premier lieu penser l’organisation du territoire de manière à diminuer les besoins de transport. La mobilité durable, c’est aussi penser l’aménagement urbain de manière à favoriser les transports actifs, en créant des milieux conviviaux où la circulation piétonnière et la circulation à vélo s’avèrent sécuritaires. La mobilité durable, c’est miser sur la complémentarité des modes de transport afin que l’automobile devienne un choix parmi tant d’autres, et non l’unique choix.

Pour le CRE–Capitale nationale, il est donc décevant qu’un projet d’envergure tel que la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain ne comporte pas une analyse globale des besoins de transport qu’il génère et qu’il ne cherche pas à s’inscrire dans une logique de mobilité durable. Côté transport par automobile, les questions d’espaces de stationnement additionnels sont à l’avant-plan : l’emplacement de ces espaces et leur nombre sont clairement identifiés. Mais, pour les transports collectifs, il n’est fait état que de discussions avec le RTC, sans plus de précisions. Quant aux aménagements pour les transports actifs, ils ne font pas partie prenante du projet et sont considérés comme des aménagements complémentaires qui seront réalisés par la Ville.

Dans une logique de mobilité durable, l’ajout d’espaces de stationnement ne devrait être envisagé pour répondre à l’achalandage créé par la promenade Samuel-De Champlain qu’après qu’aient été planifiées les mesures permettant une bonne desserte du secteur en transports actifs et collectifs.

---

<sup>4</sup> Ville de Québec, janvier 2011. Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement, 145 pages. (Citation : page 27)

## **En résumé**

La mise en valeur du fleuve Saint-Laurent par l'entremise de la création de la promenade Samuel-De Champlain à l'occasion du 400<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de la ville de Québec est une réalisation dont la population est particulièrement fière. Le prolongement de cette promenade est hautement souhaitable.

Le CRE – Capitale nationale croit cependant que le projet pourrait être bonifié en faisant une plus large place à la renaturalisation des lieux et en s'intégrant dans une démarche de mobilité durable.