PLAN DIRECTEUR

DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET DE MISE EN VALEUR DU LITTORAL EST ET DE SES ABORDS

DÉCEMBRE 2015

Toute diffusion ou reproduction de ce document ne peut être faite sans le consentement de la Commission de la capitale nationale du Québec.

Transports Québec

Ville de Québec

Commission de la capitale nationale

Québec

CRÉDITS

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC
Direction de l'aménagement et de l'architecture

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Direction de la Capitale-Nationale et Direction des projets routiers stratégiques

VILLE DE QUÉBEC
Services du module Développement durable et Arrondissement de Beauport

* Les sources des photos sont indiquées uniquement lorsqu'elles ne proviennent pas du groupe lemay+CHA+DAA ou WSP Canada.

PRÉAMBULE

Une portion du territoire du Littoral Est (MTQ, 2012)

La promenade Samuel-De Champlain (CCNQ, 2012)

Fondateurs de l'identité de ce territoire qu'ils traversent d'est en ouest, le fleuve Saint-Laurent et son littoral représentent, sans contredit, l'une des entités géographiques, paysagères et urbaines les plus symboliques, mais aussi, les plus sensibles de la région. C'est, en effet, il y a plus de 400 ans que le rétrécissement du fleuve permet l'établissement de fonctions politiques, religieuses, commerciales, et la fondation de la ville de Québec. Porte d'entrée pour la découverte d'un nouveau monde, le fleuve et son littoral ont joué un rôle majeur dans la vie et le développement de la région, jusqu'à ce que d'autres voies de déplacement, d'autres lieux d'activités, d'autres espaces de vie prennent progressivement le pas.

Ainsi, conformément à sa mission d'embellissement de la capitale et suivant les efforts consentis depuis la réalisation de la promenade Samuel-De Champlain (phase 1) livrée en 2008, la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) s'est associée au ministère des Transports du Québec (MTQ) et à la Ville de Québec afin de poursuivre leur réflexion sur la réappropriation, la réhabilitation et la valorisation du littoral du Saint-Laurent à travers l'élaboration du Plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral Est et de ses abords, dans l'axe de l'autoroute Dufferin-Montmorency et du boulevard Sainte-Anne à l'entrée Est de la ville.

La mise en valeur du littoral Est et de ses abords s'inscrit dans une démarche régionale de requalification des paysages riverains et des portes d'entrée de la Capitale nationale. L'objectif est à terme de créer un territoire fluvial reconquis et réhabilité, de part et d'autre du cœur de la ville, de bonifier l'accès et les relations au fleuve, tout en optimisant son potentiel récréatif, naturel et économique. Il s'agit de favoriser la libre appropriation des rives, la préservation des écosystèmes remarquables, et plus largement, la mise en valeur de ce territoire d'exception et des liens qu'il entretient avec les quartiers environnants.

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le Plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral Est et de ses abords est un document de planification qui permet à la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), au ministère des Transports du Québec (MTQ) et à la Ville de Québec de se doter d'une vision partagée sur le devenir de ce territoire d'exception. Cette démarche vise entre autres à rétablir une meilleure connectivité entre le fleuve Saint-Laurent et les quartiers environnants, à favoriser une plus grande appropriation des rives, à restaurer le caractère naturel des berges et, plus largement, à orienter le développement des milieux de vie traversés pour en faire un territoire unifié, réhabilité et dynamique, tout en maintenant la fonction de desserte du pôle économique de la colline Parlementaire..

MISE EN CONTEXTE

S'étendant dans l'axe Est-Ouest entre le domaine de Maizerets et le parc de la Chute-Montmorency, le territoire est composé de plusieurs strates paysagères naturelles (falaise, littoral) et urbaines (autoroute, boulevard Sainte-Anne, chemin de fer) qui contribuent à fragmenter le territoire et à limiter l'accessibilité et l'appropriation des rives du fleuve. Il comporte néanmoins un fort potentiel de développement, de consolidation et de requalification et on lui attribue une haute valeur écologique, étant composé d'habitats fauniques naturels à protéger et à revaloriser.

CONCEPT GÉNÉRAL

Le Plan directeur propose des orientations et principes d'aménagement afin de retisser les liens entre la ville et le fleuve. Dans un souci d'opérationnalisation, il mise sur une vision réaliste qui peut être mise en oeuvre sans intervention majeure sur l'autoroute Dufferin-Montmorency, proposant d'intervenir sur deux volets plus spécifiques : le renforcement de six axes nord-sud structurants, à travers une série d'interventions ponctuelles stratégiques entre les quartiers et le littoral, ainsi que la mise en valeur et la restauration des habitats naturels et des berges le long du littoral. Le concept général repose sur les principes d'intervention suivants :

- à court et moyen terme, la création des six axes et de liens longitudinaux entre eux ;
- à long terme, un questionnement sur l'axe autoroutier en fonction du développement urbain et dans un contexte de mobilité durable.

PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT

Secteur D'Estimauville et rivière Beauport

Parmi les interventions proposées dans ce secteur, l'aménagement d'un parc thématique des battures de Beauport met en valeur la faune et la flore du marais dans un parcours ludique et éducatif. À la pointe du Moulin, une passerelle signature est entre autres proposée pour franchir l'autoroute, menant à une nouvelle tour belvédère, élément repère dans le paysage du fleuve. Sur la pointe de la rivière Beauport, des structures d'observation rappelant les anciennes caches de chasse et pêche permettent aussi de contempler les milieux naturels. Diverses interventions sur les infrastructures viaires (avenue D'Estimauville, entrée à la baie de Beauport, etc.) améliorent la qualité des parcours.

Secteur Everell et de la Cimenterie

À l'est du secteur, la pointe des Chutes est réaménagée comme lieu de rencontre et d'événements en bordure du fleuve, conçue sur plusieurs niveaux pour offrir une diversité d'appropriations et de perspectives sur le paysage. En plus de la modification du viaduc des Chutes, la construction d'un escalier public facilite les cheminements piétons vers ce lieu et bonifie le paysage autoroutier d'un nouvel ouvrage architectural. Du côté ouest du secteur, sur la pointe du quai de la Cimenterie, une promenade en bois offre un autre type de contact avec le littoral, notamment pour la population riveraine attendue avec le développement proposé d'un ensemble résidentiel sur le terrain des anciennes cimenterie et briqueterie.

Secteur Saint-Grégoire-de-Montmorency et Parc de la Chute-Montmorency

Les gestes apportés dans ce secteur visent principalement à favoriser la revitalisation de ce secteur isolé entre la falaise et l'autoroute et à créer des circuits d'interprétation. D'une part, un nouveau pôle récréosportif est créé, renforçant la dynamique socioculturelle du secteur du quai Boily. D'autre part, quelques interventions sont effectuées à l'entrée du parc de la Chute-Montmorency, notamment pour améliorer sa connectivité avec le quartier limitrophe. Entre les deux, une promenade de type « boardwalk » longe l'étang de la Côte, ponctuée d'éléments de mobilier urbain qui favorisent son appropriation et l'observation du paysage.

ENJEUX DE MISE EN OEUVRE

Suivant le dépôt du Plan directeur, une phase d'études complémentaires et de validation des propositions seront nécessaires avant de voir se concrétiser la mise en œuvre des interventions proposées. Notamment, la contamination de plusieurs terrains, ainsi que les impacts anticipés sur la structure urbaine en matière de transport et de circulation sont deux enjeux qui devront être considérés avec attention.

En somme, tout en laissant une saine marge de manœuvre pour les projets spécifiques à venir, le Plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral Est et de ses abords supporte une lecture et une planification cohérente de ce vaste territoire. La CCNQ, le MTQ et la Ville de Québec proposent ainsi une vision forte et partagée de la mise en valeur des abords du fleuve Saint-Laurent.

La pointe des Chutes, état existant (MTQ, 2012)

1 MISE EN CONTEXTE

1.1 MANDAT DE L'ÉTUDE

MANDAT

Le Plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral Est et de ses abords est un document d'orientation et de planification visant à doter la CCNQ et ses partenaires d'une vision d'aménagement partagée de cette portion du territoire de la capitale québécoise, particulièrement dans l'axe du boulevard Sainte-Anne et de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Cette vision s'inscrit en amont de la planification urbaine fine, dont la responsabilité revient à la Ville de Québec, et permettra de nourrir les plans et les règlements qui seront adoptés par cette dernière dans les prochaines années. En parallèle, le Plan directeur devient un guide pour les interventions du MTQ sur son réseau et celles de la CCNQ dans ses travaux visant notamment à redonner accès au fleuve Saint-Laurent à tous les Québécois.

S'appuyant sur les réflexions et les différentes démarches réalisées précédemment par la CCNQ et ses partenaires, le mandat d'élaboration du Plan directeur consistait plus précisément à caractériser le littoral Est et ses abords, analyser ses potentiels et contraintes, et définir une vision, des orientations et des principes d'aménagement devant guider les interventions à mettre en œuvre pour en faire un territoire unifié et réhabilité. Le document définit également les propositions d'aménagement concrètes des différents secteurs couverts, ainsi que les concepts de restauration des habitats fauniques.

L'élaboration et la mise en œuvre du Plan directeur répond à un processus de travail multidisciplinaire (design urbain, urbanisme, architecture de paysage, architecture, ingénierie et biophysique), selon une démarche intégrée et basée sur les principes du développement durable. Reprenant et bonifiant l'empreinte du milieu écologique existant, il propose plus largement une organisation paysagère ancrée dans une vision contemporaine d'un développement respectueux de l'environnement social, économique et écologique du territoire.

Ainsi, il définit des balises réalistes et souhaitables du projet de société que constitue la mise en valeur du littoral du fleuve Saint-Laurent ; un projet qui concernera, à terme, une série d'acteurs institutionnels, privés et issus de la société civile. Les lignes directrices proposées dans le document expliquent les fondements du projet, établissent la qualité attendue et définissent les niveaux d'efforts et les bénéfices visés, tout en laissant une saine marge de créativité pour les projets urbains à venir.

LIMITES DE L'ÉTUDE

En raison de sa portée et de son impact sur les environnements autoroutier, urbain et fluvial, la réalisation de la vision à long terme pourra s'étendre sur un grand nombre d'années, en plusieurs phases, et selon les opportunités qui se présenteront, notamment en relation avec le vieillissement des infrastructures ou en accompagnement de nouveaux projets de développement urbain. Néanmoins, le Plan directeur élaboré pour le littoral Est et ses abords met aussi de l'avant une vision à court et moyen terme, de façon à mettre progressivement en œuvre le développement et la mise en valeur du territoire indépendamment des enjeux les plus complexes.

Par ailleurs, le dépôt du Plan directeur, en tant qu'outil de planification visant à orienter le développement du territoire, ne garantit pas la réalisation des interventions proposées. Chaque intervention devra faire l'objet d'acceptation par les autorités compétentes. Leur mise en œuvre effective nécessitera la réalisation d'études additionnelles (études de caractérisation, de réhabilitation, de faisabilité, etc.) ainsi que la mobilisation d'outils complémentaires (budgets annuels, plans de mise en œuvre, plans et devis détaillés, etc.), afin de guider l'opérationnalisation des projets et les encadrer dans le respect de la vision définie par le Plan, selon les moyens disponibles.

Le littoral Est et la promenade Samuel-De Champlain (phases 1-3)

1.2 TERRITOIRE D'INTERVENTION

Le territoire visé par le plan directeur couvre plus de huit kilomètres linéaires entre le domaine de Maizerets et le Parc de la Chute-Montmorency. Il comprend l'ensemble des terrains situés entre les berges du fleuve Saint-Laurent et le pied du promontoire de Beauport.

Les abords du littoral Est forment un territoire complexe, se composant de plusieurs strates paysagères est-ouest, qu'elles soient naturelles (falaise et littoral) ou urbaines (chemin de fer, boulevard Sainte-Anne, autoroute Dufferin-Montmorency), qui conditionnent la lecture qu'on peut avoir du paysage et des milieux bâtis, de même que l'appropriation qui en est faite.

UN TERRITOIRE EXCEPTIONNEL FRAGMENTÉ

Parcours majeur d'entrée à la capitale, l'autoroute Dufferin-Montmorency offre des panoramas et perspectives visuelles d'exception. Ses larges infrastructures ont toutefois un impact majeur sur le paysage et la vue du fleuve Saint-Laurent à partir des quartiers qui les bordent. Elles créent aussi une importante barrière physique dans le tissu urbain, qui éloigne les milieux de vie des bords de l'eau, limite l'accès au littoral et rend les parcours pour y accéder difficiles et souvent peu agréables.

Le littoral Est est par ailleurs prisé pour la pratique d'activités récréotouristiques, qu'elles soient formelles ou informelles, concentrées surtout dans trois grands pôles régionaux reliés par la piste cyclable du Corridor du Littoral : la baie de Beauport, le domaine de Maizerets et le Parc de la Chute-Montmorency. Cependant, l'expérience cyclable le long de ce parcours dédié est teintée par sa localisation entre l'autoroute Dufferin-Montmorency et le boulevard Sainte-Anne, sur un axe isolé physiquement et visuellement de la rive et des quartiers limitrophes.

UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT À CONSOLIDER

L'occupation du territoire du littoral Est et ses abords a été façonnée au fil du temps par l'implantation et la transformation des voies est-ouest qui le traversent : le chemin Royal d'abord, le chemin de fer et le boulevard Sainte-Anne ensuite, puis l'autoroute. Le cadre bâti le long des voies plus récentes se distingue par son caractère généralement hétérogène et discontinu, contrastant avec les établissements plus anciens le long

Plan du territoire à l'étude

du chemin Royal ou dans le noyau villageois de Saint-Grégoire-de-Montmorency.

S'y côtoient des îlots typiquement résidentiels et des parcelles de plus grande dimension accueillant des bâtiments industriels et commerciaux, souvent implantés sans relation avec les voies qui les bordent. Plusieurs terrains industriels aujourd'hui désaffectés offrent d'importantes opportunités de redéveloppement, comme par exemple le site de la cimenterie et de la briqueterie et le site devant accueillir le futur écoquartier D'Estimauville.

DES HABITATS NATURELS ET DES BERGES À REVALORISER

Traversé par quatre cours d'eau qui se jettent dans le fleuve Saint-Laurent (le ruisseau du Moulin, la rivière Beauport, le ruisseau de la Dame Blanche et la rivière Montmorency), le territoire du littoral Est est composé d'habitats à haute valeur écologique, tant pour la faune ichtyenne (poissons) que pour la faune aviaire. Localisés au niveau de la zone intertidale, des berges, des pointes, de l'embouchure des rivières et de leur plaine inondable, ces habitats naturels ont toutefois été profondément transformés et dégradés par les travaux d'infrastructures réalisés depuis le siècle dernier, particulièrement depuis l'implantation de l'autoroute. Malgré les rives artificielles rectilignes et constituées d'enrochements, ces habitats tendent à se développer et montrent même un équilibre avec cet environnement plus ou moins favorable. Il convient donc de les restaurer ou de les revaloriser.

[1] *Portion du Littoral Est vers 1930 (V. de Québec)*
[2] *Site du projet d'écoquartier (MTQ)*
[3] *Site des anciennes briqueterie et cimenterie et corridor de l'autoroute Dufferin-Montmorency*
[4] *Le boulevard Sainte-Anne*
[5] *Piste cyclable du Corridor du Littoral*
[6] *Vue vers le Parc de la Chute-Montmorency*
[7] *Baie de Beauport*
[8] *Les battures de Beauport*
[9] *La rivière Beauport*

1

2

3

4

5

6

7

8

9

1.3 POTENTIEL, CONTRAINTES ET ENJEUX

Suivant la caractérisation du littoral Est et de ses abords, une analyse des potentiels, contraintes et enjeux a été réalisée à l'égard du développement et de la mise en valeur de ce morceau de territoire.

Dans cette étape de l'analyse, le territoire à l'étude a été découpé en secteurs distincts afin d'apporter une lecture plus approfondie des qualités propres à chacun des quartiers et d'identifier leurs défis spécifiques.

Cette analyse sectorielle, dont les résultats détaillés pour chaque secteur sont présentés dans le document de référence du Plan directeur, a permis de relever les potentiels, contraintes et enjeux qui sont communs à l'ensemble du territoire à l'étude, tels que présentés dans la synthèse suivante :

POTENTIELS

- Proximité du fleuve et de paysages exceptionnels ;
- Existence de trois pôles récréotouristiques régionaux majeurs : domaine de Maizerets, baie de Beauport et parc de la Chute-Montmorency ;
- Présence de sites vacants ou sous-utilisés à proximité des axes à valoriser, principalement à vocation résidentielle si on vise la réappropriation du littoral par les résidants ;
- Existence de différents pôles commerciaux isolés ;
- Présence de lieux historiques et patrimoniaux à proximité ;
- Présence des affluents : ruisseau du Moulin, rivière Beauport, ruisseau de la Dame Blanche, rivière Montmorency ;
- Dimensions importantes des emprises routières.

CONTRAINTES

- Accessibilité au fleuve très difficile ou impossible ;
- Présence de nombreux viaducs, bretelles d'accès et éléments d'infrastructure autoroutière ;
- Concentration et multiplication de structures urbaines dans l'axe est-ouest ;
- Présence, bien que peu utilisée, de l'emprise ferroviaire ;
- Hauteur de la voie routière de l'axe Dufferin-Montmorency par rapport aux quartiers riverains ;
- Accessibilité limitée entre le plateau et les quartiers riverains ;
- Peu d'espaces verts aménagés le long du boulevard Sainte-Anne ;
- Plusieurs terrains potentiellement contaminés ;
- Zone de fortes pentes ;
- Plusieurs autorisations environnementales nécessaires en raison de la présence des milieux humides, des aires protégées et des espèces fauniques et floristiques à statut particulier.

ENJEUX

- Améliorer l'accessibilité au littoral tout en préservant la fonctionnalité de l'axe routier Dufferin-Montmorency ;
- Créer des pôles qui articulent des liens entre le littoral et les quartiers riverains ;
- Préserver et appuyer la scénographie ou l'expérience du parcours d'entrée de ville ;
- Préserver la sécurité, la fluidité et la fonctionnalité de l'autoroute et le maintien des fonctions de desserte Est du pôle économique de la colline Parlementaire tout en tenant compte de la gestion globale des déplacements dans la région de Québec ;
- Optimiser les espaces verts existants actuellement inaccessibles et enclavés ;
- Redéfinir la complémentarité et l'identité des deux grands axes est-ouest (l'autoroute Dufferin-Montmorency et le boulevard Sainte-Anne) dans la requalification de leurs fonctions ;
- Valoriser les sites et les bâtiments d'intérêt patrimonial ;
- Consolider les pôles commerciaux existants ;
- Mettre en valeur les milieux naturels tout en permettant l'aménagement public des rives ;
- Lier les différents parcs et leurs cours d'eau au littoral et au fleuve ainsi qu'entre eux (vélos, piétons, etc.) ;
- Restaurer l'écosystème riverain (principalement le haut marais).
- Tenir compte des infrastrctures actuelles du MTQ, toujours en bon état, dans une optique de saine gestion du patrimoine routier ;
- Conserver la fonction de transit (90 km/h) pour la desserte de la Côte-de-Beaupré, de Charlevoix et de la Côte-Nord à l'est de l'échangeur de l'autoroute Félix-Leclerc ;
- Ternir compte de la localisation du nouveau pont vers l'Île d'Orléans.

La pointe des Chutes (MTQ, 2012)

Échangeur Félix-Leclerc / Dufferin-Montmorency (MTQ, 2012)

Pointe de la rivière Beauport, quartier Giffard (MTQ, 2012)

2 CONCEPT GÉNÉRAL

2.1 CONCEPT D'INTERVENTION

OBJECTIFS

Le Plan directeur présente une vision renouvelée du développement urbain et de la mise en valeur du littoral Est et de ses abords, plus particulièrement dans l'axe du boulevard Sainte-Anne et de l'autoroute Dufferin-Montmorency. S'appuyant sur la caractérisation du territoire et l'analyse des potentiels, contraintes et enjeux, les objectifs généraux poursuivis dans cette démarche sont :

- Retisser les liens entre les quartiers bordant le boulevard Sainte-Anne et l'autoroute Dufferin-Montmorency et le littoral du fleuve Saint-Laurent ;
- Établir les paramètres qui encadrent et favorisent le développement urbain sur le territoire à l'étude ;
- Donner accès à des aménagements publics en bordure du fleuve en toutes saisons ;
- Relier entre eux les divers équipements publics et de loisirs ;
- Établir des interventions pour une mise en valeur et un embellissement des lieux ;
- Redonner un caractère naturel aux berges et restaurer la stratigraphie originale du marais intertidal dans les secteurs offrant des possibilités, afin de leur redonner un rôle écologique au sein de l'estuaire du Saint-Laurent.

VISION D'AMÉNAGEMENT

Essentiellement, deux stratégies sont envisagées pour rétablir les liens de part et d'autre de l'autoroute entre les quartiers et le littoral, et cheminer vers une réponse concrète aux grands objectifs formulés :

- La construction de passages piétonniers et cyclistes aériens à l'aide de passerelles ou par l'intégration de parcours sécuritaires aux viaducs existants ;
- Le réaménagement de tunnels existants.

À la lumière des besoins, enjeux et objectifs définis précédemment, une vision opérationnelle a été privilégiée pour assurer une bonification optimale et relativement rapide du territoire. Considérant les importants investissements consentis pour la construction de l'autoroute et l'impératif d'attendre la fin de vie utile de cette infrastructure, la requalification des parcours nord-sud et certaines modifications mineures à la géométrie de l'autoroute sont, dans un premier temps, favorisées. Cette approche permettra de :

- Minimiser les modifications sur l'infrastructure autoroutière ;
- Renforcer les liens des quartiers en créant différents accès ponctuels au littoral ;
- Mettre en valeur les qualités naturelles du site par la création de nouveaux espaces publics ;
- Créer des éléments d'interventions qui peuvent facilement être mis en œuvre par phases, indépendamment les uns des autres.

De cette façon, le Plan directeur prend le parti d'exploiter certains axes stratégiques nord-sud franchissant l'autoroute pour relier les quartiers au littoral et redécouvrir le fleuve et ses attraits, retissant les liens entre la ville et le Saint-Laurent. À partir des infrastructures en place, des potentiels d'accès, ainsi que des qualités de chacun des lieux considérés, la stratégie élaborée cherche à créer des moments forts et des liens structurants qui viendront aussi bonifier et mettre en valeur les milieux naturels et urbains. Dans le même esprit, l'ajout éventuel de liens est-ouest en bordure du littoral permettrait de de relier les nouveaux espaces publics entre eux.

L'autoroute Dufferin-Montmorency cessera alors d'être un frein ou un obstacle et sera intégrée comme élément à part entière, participant à l'histoire de ce paysage progressivement façonné. Les interventions visent à la fois le réaménagement et le verdissement des axes routiers et parcours piétonniers, ainsi que l'aménagement de lieux uniques bordant le littoral. Les propositions s'inspirent des particularités des sites dans lesquels elles prennent place et permettent, dans l'ensemble, de composer un discours cohérent et unifié du littoral Est.

Ce geste fonctionnel et esthétique, basé sur l'expression à la fois vernaculaire et contemporaine du territoire, donne naissance à un nouveau paysage mettant en valeur le passé et le présent du littoral Est de la capitale nationale et de l'arrondissement de Beauport.

Vue sur le littoral vers l'Île d'Orléans (Pierre Lahoud, 2012)

Corridor du Littoral, Beauport

2.2 GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

MISE EN CONTEXTE

La succession des voies et infrastructures qui ont structuré les abords du littoral dans l'axe est-ouest génère aujourd'hui différentes conditions propres aux secteurs traversés. Les milieux bâtis sont marqués par les morphologies typiques de la colonisation et du développement urbain de la région ; les villages et quartiers de Beauport sont en effet des lieux à redécouvrir. Le littoral présente, quant à lui, des points d'intérêt et des entités vertes et bleues (marais, quais, pointes, panoramas) à restaurer ou à mettre en valeur.

Les grands principes d'aménagement du plan directeur misent ainsi sur la complémentarité de ces différentes composantes pour améliorer les liens entre les quartiers et le littoral. Tous ces attraits bâtis et naturels deviennent les points d'ancrage pour définir et renforcer **six axes nord-sud structurants**, perpendiculaires à la lecture linéaire traditionnelle des axes est-ouest du territoire. Ceux-ci ont été définis en fonction de leurs qualités intrinsèques, du potentiel d'ouverture des quartiers vers le fleuve et de la possibilité de créer des pôles riverains structurants.

L'approche préconisée opère, le long de ces axes nord-sud, une série d'interventions ponctuelles et stratégiques dont les qualités permettront de stimuler un changement, tant pour l'appropriation des lieux que pour la revitalisation des quartiers à proximité. Suite à la mise en oeuvre, un lien en rive du fleuve qui relierait ces axes est à prévoir. Des liens pour usagers actifs nécessitant un minimum d'intervention sur l'infrastructure autoroutière devront donc être évalués afin de lier les axes entre eux dès les premières phases.

AXES TRADITIONNELS LIÉS

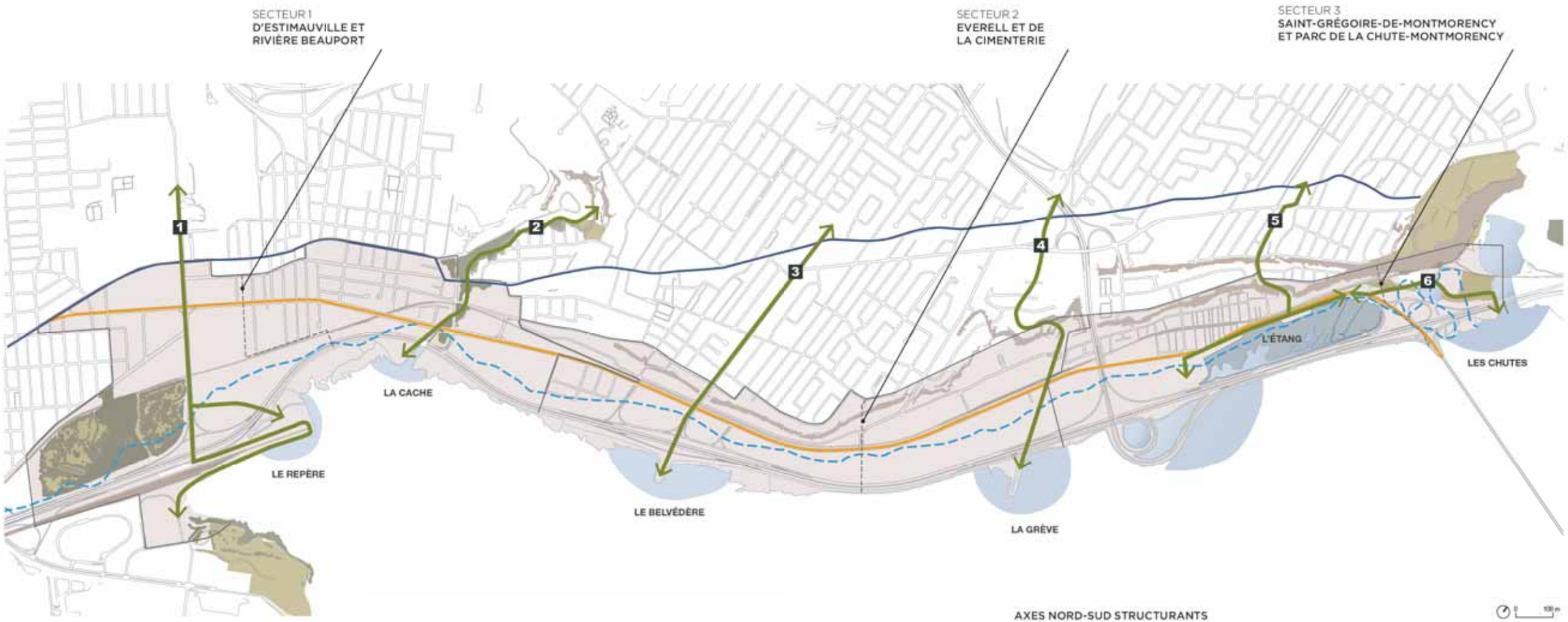
[1] Le chemin d'eau et ses vestiges
[2] L'avenue Royale
[3] Le chemin de fer
[4] Le boulevard Sainte-Anne
[5] Axe scénique Dufferin-Montmorency

ENTITÉS VERTES ET BLEUES À METTRE EN VALEUR

[1] Le ruissau du moulin (en partie canalisé)
[2] Le domaine de Maizerets
[3] La rivière Beauport
[4] Le parcours de l'ancienne rive à évoquer
[5] Le quai de la Cimenterie
[6] Le quai Boily
[7] L'Étang de la Côte
[8] L'embouchure de la Chute Montmorency
[9] La chute de la Dame Blanche
[10] Les marais intertidaux et les espaces fauniques

QUARTIERS ET LIEUX À REDÉCOUVRIR

[1] Le secteur D'Estimauville et son écoquartier
[2] Entrée de l'arrondissement historique de Beauport
[3] Le secteur Everell
[4] Le nouveau développement de la Cimenterie
[5] Le futur quartier riverain
[6] L'ancien quai Boily
[7] Le village Saint-Grégoire-de-Montmorency



Connexions entre les quartiers et le littoral

GRANDS PRINCIPES

Le réaménagement stratégique de certaines portions du réseau viaire :

- Verdissement des axes sélectionnés afin qu'ils se démarquent des autres rues transversales ;
- Réaménagement de certaines voies et bretelles favorisant un meilleur partage entre les différents modes de circulation (piétons, vélos, autos) ;
- Intégration de traverses sécurisées ;
- Aménagement de stationnements (voitures et vélos) à proximité des pôles de destination.

La bonification du réseau piétonnier et cyclable suivant les orientations du Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Québec :

- Créer un système de parcours récréotouristiques (400 à 800 mètres ou 5 à 10 minutes de marche) ;
- Connecter le réseau aux quartiers périphériques ;
- Ajouter des sections aux parcours existants pour découvrir les nouveaux aménagements ;
- Aménager des passerelles permettant de connecter les différents circuits existants ;
- Sécuriser les parcours existants, le cas échéant.

La création de parcs et d'espaces de découverte :

- Ajouter des espaces d'interprétation du littoral et de l'histoire des lieux ;
- Profiter des terrains disponibles et accessibles sur le littoral pour aménager des lieux significatifs à l'échelle des quartiers ;
- Créer des lieux de destination pour susciter la curiosité et l'intérêt des usagers ;
- Élaborer un langage architectural unificateur entre chacun des lieux de destination.

La mise en place de belvédères, de passerelles et de quais:

- Aménager des belvédères pour permettre la contemplation du paysage ;
- Utiliser la construction de passerelles pour traverser l'autoroute, les rivières et les bandes riveraines pour rejoindre le littoral là où aucun autre accès n'est possible ;
- Profiter de points d'eau intéressants et de bandes riveraines stratégiques pour aménager des quais et des promenades en bois de type « boardwalk » enrichissant l'expérience des parcours.

La restauration et la mise en valeur des milieux naturels :

- Réaménager les marais intertidaux pour bonifier l'habitat de la faune et de la flore ;
- Installer des épis et des seuils brise-lame pour favoriser le développement de la végétation et bonifier les zones de grèves à galets ;
- Aménager des paliers végétalisés dans les enrochements pour y recréer le haut marais ;
- Aménager des marais filtrants.

Malgré l'étendue et la variété des expériences proposées, il est important que l'expression conceptuelle de chacune soit unificatrice à l'échelle du territoire. Ainsi, les matériaux utilisés s'harmonisent aux textures existantes, privilégiant le bois, l'acier Corten et la pierre. L'aspect curviligne, souple et organique des marais et du rivage est également mis en valeur par l'ensemble des interventions riveraines, qui s'insèrent en respectant les éléments identitaires du paysage.

En fonction de leurs caractères similaires et pour faciliter la présentation des propositions d'aménagement, les différents secteurs du littoral Est ont été regroupés pour former trois grandes entités paysagères, à l'intérieur desquelles se retrouvent les interventions ponctuelles stratégiques associées aux six axes nord-sud structurants, soit :

- Le secteur D'Estimauville et rivière Beauport (axes 1 et 2) ;
- Le secteur Everell et de la Cimenterie (axes 3 et 4) ;
- Le secteur Saint-Grégoire-de-Montmorency et Parc de la Chute-Montmorency (axes 5 et 6).

Le chapitre suivant expose donc, pour chacun de ces secteurs, la nature des interventions proposées dans le cadre du Plan directeur.

Paysage de l'axe 1 : le repère

Paysage de l'axe 2 : la cache

Paysage de l'axe 3 : le belvédère

Paysage de l'axe 4 : la grève

Paysage de l'axe 5 : l'étang

Paysage de l'axe 6 : les chutes

3 PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT

PLAN D'ENSEMBLE

Vue d'ensemble des trois secteurs d'intervention

0
500M

3.1 SECTEUR D'ESTIMAUVILLE ET RIVIÈRE BEAUPORT

MISE EN CONTEXTE

Situé à la limite ouest du territoire à l'étude, entre la baie de Beauport et la rivière Beauport, le secteur D'Estimauville et rivière Beauport est caractérisé par la présence des battures, du domaine de Maizerets, de secteurs commerciaux en transformation, ainsi que par la confluence d'importants axes de circulation.

Offrant un fort potentiel de redéveloppement et de mise en valeur du littoral et de son patrimoine, il est également caractérisé par la relative sobriété des aménagements riverains existants, tant par leur nature que leur qualité. En effet, le paysage riverain est banalisé et se fond à l'aménagement des talus autoroutiers.

Alors que de nombreuses transformations ont marqué ce territoire au fil de l'histoire, différents projets d'envergure sont aujourd'hui en cours de planification ou de réalisation, incluant notamment le futur écoquartier D'Estimauville et le réaménagement récent de l'avenue D'Estimauville entre le boulevard Sainte-Anne et la voie ferrée.

AVANT | Condition existante

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Relier l'axe D'Estimauville à la baie de Beauport et joindre l'écoquartier au fleuve par des liens pédestres et cyclables structurants ;
- Créer une expérience sensorielle de découverte du littoral ;
- Établir une continuité verte du domaine de Maizerets vers le fleuve ;
- Favoriser la liaison entre les quartiers traversés, le Parc de la rivière Beauport et le littoral ;
- Créer des lieux d'interprétation des battures, de la rivière Beauport, de l'embouchure de la rivière du Moulin et du fleuve ;
- Concevoir des lieux de contemplation sur l'habitat naturel ;
- Créer un lien est-ouest continu entre le secteur D'Estimauville et celui de la rivière Beauport.

APRÈS | Propositions d'aménagement du secteur D'Estimauville et rivière Beauport

AMÉNAGEMENT DU PARC THÉMATIQUE DES BATTURES DE BEAUPORT

Implanté sur un vaste espace composé de remblais provenant de la construction de l'autoroute et s'inscrivant dans la continuité du Domaine de Maizerets, le parc thématique des battures de Beauport agit comme nouveau lieu de convergence dans le secteur, fortement connecté à son contexte.

Rappelant la présence historique de l'eau, le parc écologique met ainsi en valeur les caractéristiques de la faune et de la flore des marais intertidaux de manière ludique et éducative et vient alimenter l'expérience récréotouristique du secteur.

Des sentiers sur pilotis reliant des observatoires et des passerelles sillonnent le parc, offrant un parcours unique de découverte des milieux naturels. Un pavillon d'accueil pour l'interprétation du site est envisagé et un stationnement est aménagé le long de l'emprise de la voie ferrée pour répondre à l'achalandage généré par cette nouvelle destination.

L'espace aride laisse ainsi place à un espace vivant, représentatif du milieu dans lequel il s'inscrit.

1

2

3

4

5

6

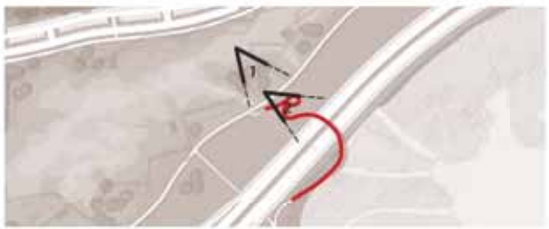
PRÉCÉDENTS | Parc thématique et passerelle aérienne

[1] *Qunli Stormwater Wetland Park, Turenscape | Chine*
[2] *Qunli Stormwater Wetland Park, Turenscape | Chine*
[3] *Qunli Stormwater Wetland Park, Turenscape | Chine*
[4] *Qunli Stormwater Wetland Park, Turenscape | Chine*
[5] *Qunli Stormwater Wetland Park, Turenscape | Chine*
[6] *Forest stair, Saunders architecture | Stokke, Norvège*

AMÉNAGEMENT DE LA POINTE DU RUISSEAU DU MOULIN

Plusieurs efforts ont récemment été consentis quant à l'aménagement de la Pointe du ruisseau du Moulin. L'agrandissement du marais intertidal dans le prolongement du ruisseau a grandement amélioré l'aspect général du site. Long et étroit, celui-ci contourne la cour de triage du CN et s'avance entre la baie de Beauport et le marais. Les accès au site demeurent toutefois limités et peu conviviaux. Les principales interventions visent donc à améliorer l'accessibilité et la convivialité des parcours vers la pointe.

En plus du réaménagement de la voie véhiculaire et du tunnel qui permettent de cheminer vers le site, une passerelle signature est notamment proposée, créant un élément architectural fort dans le paysage. Près de l'eau, elle offre un contact privilégié avec le marais. Le paysage se découvre par ailleurs davantage une fois l'autoroute franchie. La composition paysagère du site marque la présence du ruisseau depuis le domaine de Maizerets vers le littoral. À l'extrémité de la pointe, une nouvelle tour belvédère s'élèvera devant le fleuve, ajoutant un repère à l'échelle du littoral.



Plan clé des perspectives 1 et 2

1 | Vue vers les Battures de Beauport

2 | Vue de la passerelle vers le fleuve

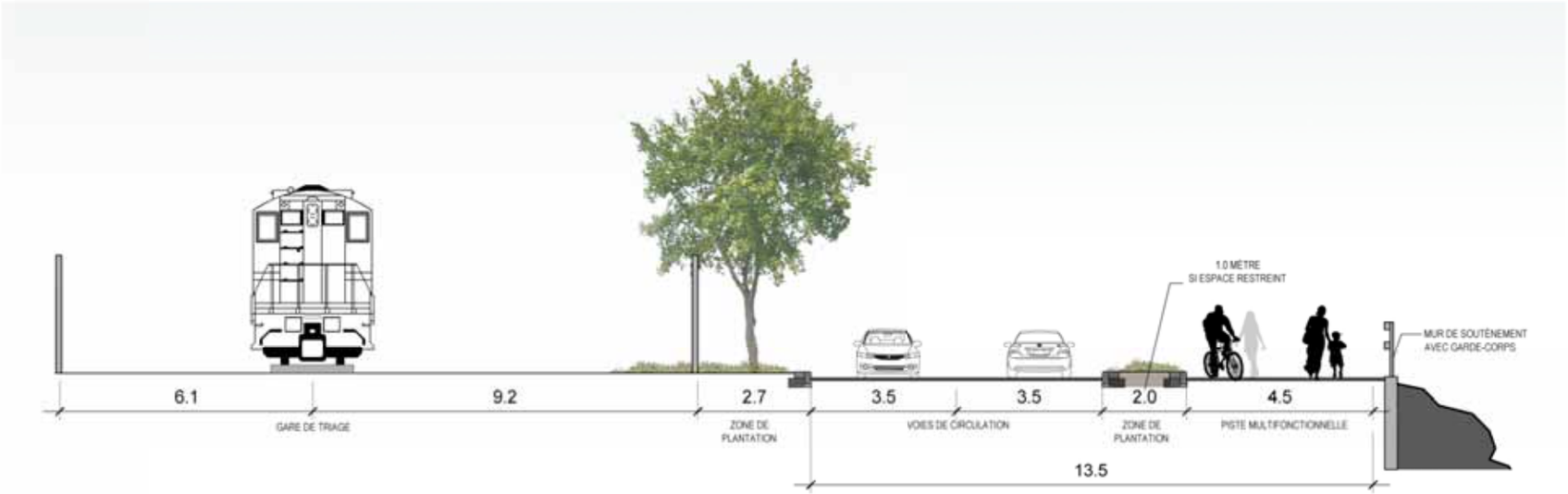
NOUVELLE ENTRÉE À LA BAIE DE BEAUPORT

Un nouveau chemin d'accès à la Baie de Beauport vient renforcer l'axe nord-sud de l'avenue D'Estimauville vers la rue du Ressac. En effet, l'espace étroit est actuellement traversé par plusieurs éléments linéaires qui se succèdent et s'étendent d'est en ouest, formant une barrière physique difficile à franchir.

Plusieurs études ont déjà été réalisées pour étudier la possibilité d'implanter un chemin d'accès sur le site. En 2008, le MTQ a présenté un concept d'aménagement dans le but de créer une porte d'entrée formelle à la baie de Beauport en complément aux aménagements réalisés pour le 400e de la Ville de Québec.

La proposition de nouvelle entrée à la baie de Beauport reprend ainsi le concept du MTQ. Le chemin d'accès proposé permet aux visiteurs de longer la berge et assure l'utilisation optimale de cet espace restreint.

En collaboration avec le CN, cette intervention nécessite aussi la modification du tracé actuel des voies de chemin de fer, afin de permettre un aménagement sécuritaire pour tous (véhicules, cyclistes et piétons).



Coupe de la voie partagée

PRÉCÉDENT | Overhoeks Iepenarboretum, Landlab | Pays-Bas

PRÉCÉDENT | Promenade Samuel-De Champlain | Québec

RÉAMÉNAGEMENT DE L'AVENUE D'ESTIMAUVILLE

Le réaménagement de l'avenue D'Estimauville est poursuivi en continuité avec le tronçon nord de l'avenue récemment transformé (2012-2013), requalifiant ainsi cette section en boulevard urbain verdoyant.

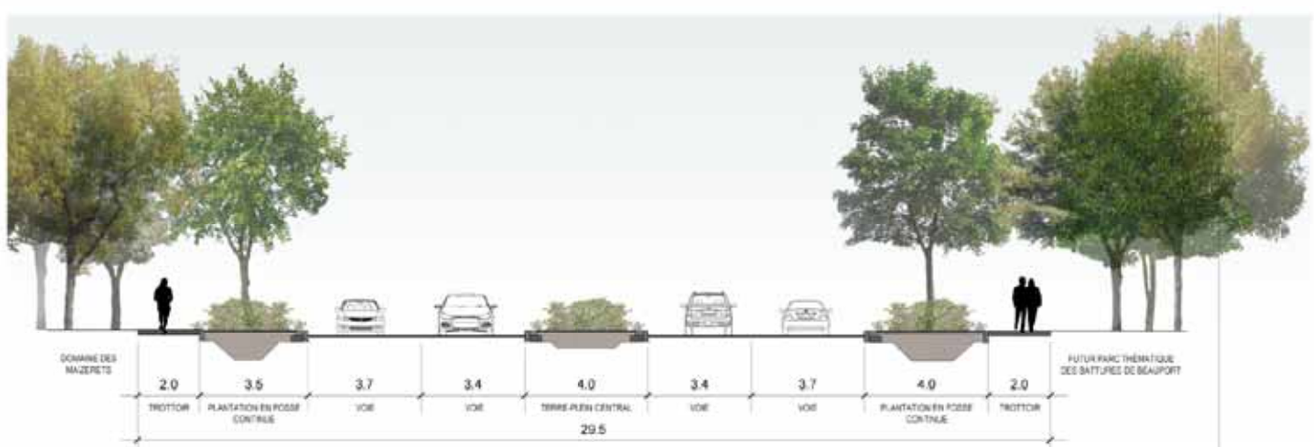
L'ajout de plantations, les nouveaux alignements d'arbres, la réduction du nombre de voies, la requalification des bretelles d'accès à l'autoroute en intersections urbaines et l'ajout de trottoirs contribuent à atténuer l'effet de barrière physique et visuelle des aménagements existants. L'ensemble de ces propositions favorise, de plus, la création d'une liaison invitante entre le site du domaine de Maizerets et le littoral.

Tronçon déjà réaménagé de l'avenue D'Estimauville, 2014

Contre-allée du tronçon réaménagé, 2014

Terre-plein central du tronçon réaménagé, 2014

Plan clé | Avenue D'Estimauville au sud de la voie ferrée



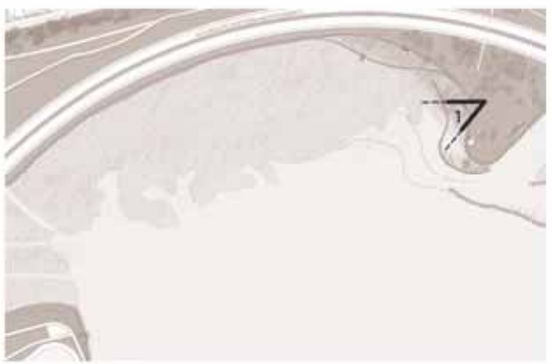
Coupe transversale proposée

AMÉNAGEMENT DE LA POINTE DE LA RIVIÈRE BEAUPORT

Afin de mettre en valeur les battures, la forme et l'esthétique des composantes proposées sur la pointe de la rivière Beauport s'inspirent d'objets significatifs du site, les fascines et les caches, pour signifier dans un vocabulaire contemporain la présence passée de ce haut lieu de chasse et de pêche.

Les fascines utilisées pour la pêche, la stabilisation des berges et la fabrication de clôtures et autres constructions organiques côtières composent le langage architectural des différents éléments construits. Des lattes de bois ajourées, notamment, apportent une transparence et une figuration moderne de ces objets vernaculaires ayant marqué les lieux.

Présentes dans les battures, les caches (structures d'observations au sol ou suspendues) invitent quant à elles à la contemplation des habitats naturels retrouvés.



Plan clé de la perspective 1

1 | Vue vers les battures de Beauport

PRÉCÉDENTS | Passages et interprétation

[1] *Route nationale touristique Atlanterhavsvegen | Norvège*
[2] *Prince Arthur's Landing, Brook McIlroy | Thunder Bay, Ontario*
[3] *Riverside Park South, Thomas Balsley Associates | New York*
[4] *Campus universitaire | Shenyang, Chine*

PRÉCÉDENTS | Caches et structures d'observation

[5] *Seljord Watch Tower, Rintala Eggertsson Architects | Norvège*
[6] *Jinhua Architecture Park | Chine*
[7] *Castles in The Air, GORA Art & Landscape | Suède*
[8] *Bottle Sail | Vietnam*

RÉAMÉNAGEMENT DES PASSAGES SOUS LES INFRASTRUCTURES ET TUNNELS PIÉTONNIERS

Deux tunnels permettent actuellement de traverser l'autoroute pour accéder au littoral. Ces tunnels sont étroits, sombres et peu invitants. Par ailleurs, le viaduc du boulevard Sainte-Anne traversant les voies de chemin de fer est sous-exploité. Un effort particulier permettra de rendre plus conviviales et sécuritaires ces infrastructures, témoins d'un aménagement aujourd'hui daté, en prenant davantage en compte le confort et la sécurité des piétons et cyclistes.

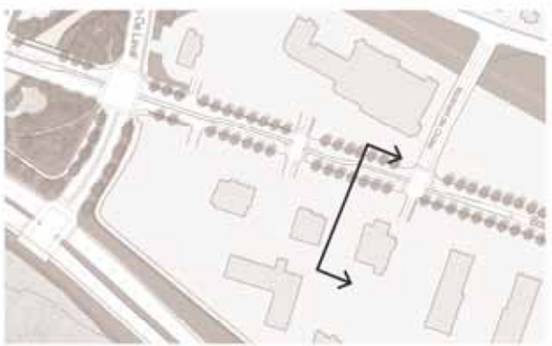
PRÉCÉDENT | Passage souterrain Craiglinn | Cumbernauld, Écosse

PRÉCÉDENT | Buffalo Bayou Promenade, SWA group | Houston, Texas

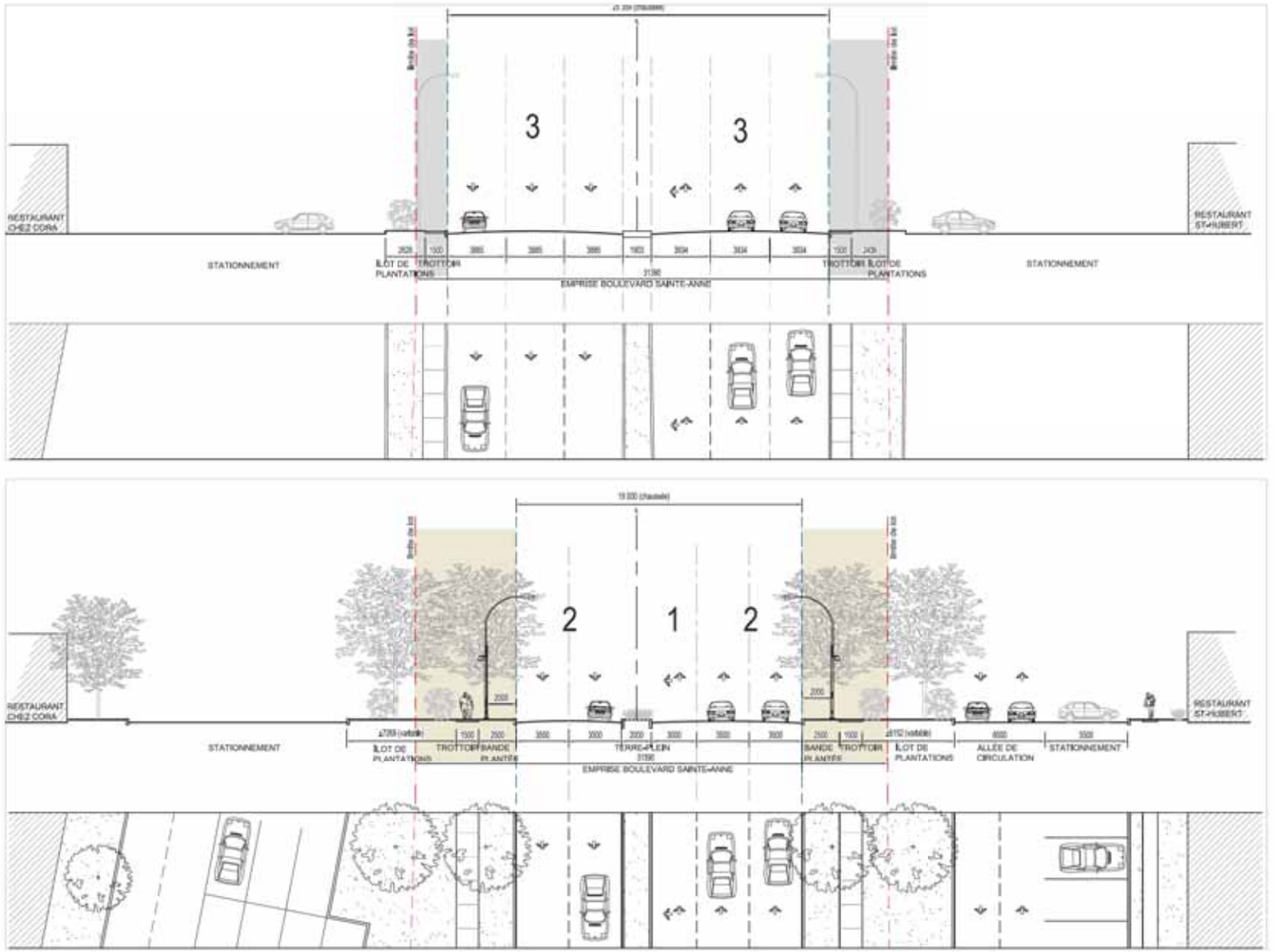
PRÉCÉDENT | Lakeshore Drive | Chicago

RÉAMÉNAGEMENT DU BOULEVARD SAINTE-ANNE

Bordée de bâtiments commerciaux généralement implantés en recul avec aires de stationnement en façade, la portion du boulevard Sainte-Anne dans le secteur D'Estimauville et rivière Beauport présente un potentiel de densification et de requalification significatif. À court ou moyen terme, une bonification du caractère urbain et paysager du tracé historique est envisagée. La densification intensive du couvert végétal de part et d'autre de la voie, ainsi que sur l'îlot central, en plus du retrait d'une voie de circulation en direction ouest, permet d'offrir un environnement propice à la marche et à la découverte. Le boulevard Sainte-Anne étant une route où peuvent circuler les véhicules hors norme qui ne peuvent emprunter les autres axes, les aménagements paysagers doivent permettre la libre circulation de ces véhicules. La majorité des interventions se trouvant dans l'emprise publique, la mise en œuvre du réaménagement est ainsi facilitée.



Plan clé de la coupe



Coupe de la condition existante (haut) et de la condition à l'étude (bas) dans le secteur D'Estimauville et rivière Beauport

3.2 SECTEUR EVERELL ET DE LA CIMENTERIE

MISE EN CONTEXTE

Situé au cœur du territoire couvert par le Plan directeur, le secteur Everell et de la Cimenterie a grandement été transformé avec la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency, qui participe aujourd'hui à scinder son paysage et restreindre l'accès au littoral. Les deux pointes qu'on retrouve sur le littoral offrent toutefois de grandes opportunités d'interventions riveraines et d'implantation de nouvelles activités récréotouristiques. Le démantèlement d'industries représente également une occasion de redévelopper et densifier le secteur. Des projets de développement domiciliaire sont d'ailleurs déjà en cours de réalisation, au nord de la voie ferrée et à flanc de falaise.

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Améliorer les liens entre le village Everell, les quartiers situés au nord de la falaise et le fleuve ;
- Procéder à un partage plus équilibré des différents modes de circulation sur le boulevard Sainte-Anne et le viaduc des Chutes ;
- Développer et densifier les terrains vacants bordant le littoral ;
- Augmenter le potentiel d'activités sur les rives ;
- Créer de nouveaux espaces pouvant accueillir une programmation diversifiée ;
- Aménager des lieux de rencontre ;
- Créer un lieu phare, un point de repère, au centre du parcours du littoral Est ;
- Mettre en valeur les habitats naturels ;
- Mettre en place un lien piétonnier est-ouest entre les espaces aménagés sur le littoral.

AVANT | Condition existante

APRÈS | Propositions d'aménagement du secteur Everell et de la Cimenterie

RÉAMÉNAGEMENT DU VIADUC DES CHUTES

L'affirmation de la pointe des Chutes comme destination urbaine nécessite certaines modifications à la configuration des voies véhiculaires et des parcours actifs sur le boulevard des Chutes et son viaduc, afin d'offrir une expérience sécuritaire et conviviale sur l'ensemble du parcours nord-sud, du boulevard Sainte-Anne et de la rue Sauriol jusqu'aux berges.

Intégré au talus existant, un escalier public permettra ainsi de faciliter l'accès au viaduc. La présence de cet ouvrage architectural est soulignée par une traverse sécuritaire du boulevard Sainte-Anne. L'intégration d'un trottoir et d'une piste multifonctionnelle de part et d'autre du viaduc vient également affirmer le caractère urbain souhaité.

Enfin, la traversée de l'autoroute sur le viaduc est améliorée par l'ajout d'un terre-plein central végétalisé et d'éléments verticaux qui rythment le parcours. À une autre échelle, ce geste signalétique permet de cadencer la linéarité du parcours autoroutier.

1

2

3

4

5

6

7

PRÉCÉDENTS | Parc thématique et passerelle aérienne

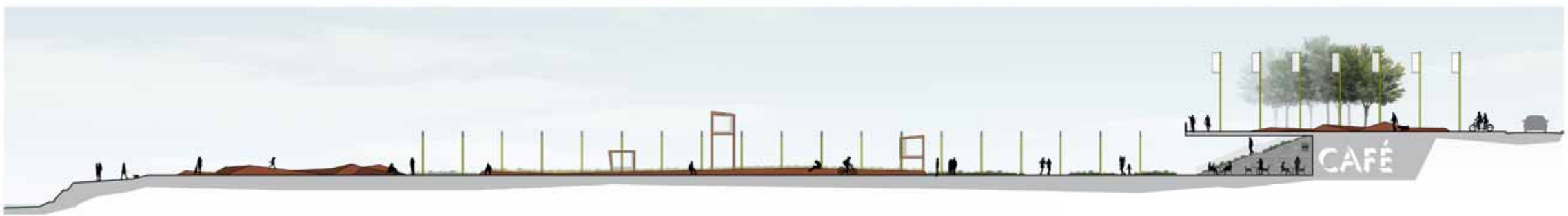
[1] *Pont Morand | Lyon, France*
[2] *Pont Moncalme | Sherbrooke, Qc*
[3] *Buffalo Bayou Promenade, SWA group | Houston, Texas*
[4] *Terrasse Dufferin | Québec, Qc*
[5] *Le sentier des Grèves | Québec, Qc*
[6] *Pont Drouin | Québec, Qc*
[7] *I-35W Bridge Memorial Rememberance Garden | Minneapolis, MN*

AMÉNAGEMENT DE LA POINTE DES CHUTES

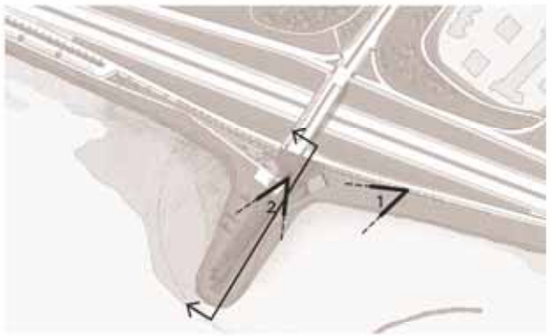
Déjà reconnue comme lieu de rencontre informel (feux, cerf-volant, promenade) et s'avançant sur le fleuve sur plus de cinq mètres en contrebas du viaduc, la longue pointe des Chutes est préservée du bruit de la circulation et offre une immersion totale sur le Saint-Laurent, avec une plage naturelle et un marais riche en biodiversité.

À l'arrivée, des éléments verticaux visibles de loin annoncent l'entrée et une placette belvédère surplombe le site. Un emmarchement monumental descend vers la pointe et permet d'observer le paysage et les événements qui y prennent place. Sous le belvédère, un point de services et une terrasse accueillent les visiteurs à l'abri des intempéries. Au bas du site, une plateforme de bois s'avance jusqu'à l'extrémité de la pointe, où une alcôve est aménagée pour les rassemblements. Des fûts d'éclairage accentuent cette linéarité et ajoutent à l'ambiance festive le soir. De plus, des structures figurant les caches de pêche encadrent stratégiquement des vues vers la ville et le littoral.

1 | Vue sur la pointe des Chutes



Coupe longitudinale de la pointe réaménagée



Plan clé des perspectives 1 et 2

2 | Vue sur la pointe des Chutes

[1] *Race Street Pier | Philadelphie, PA*
[2] *Berges du Rhône | Lyon, France*
[3] *Réaménagement du Nouveau Quai | Thessalonique, Grèce*
[4] *Prince Arthur's Landing | Thunder Bay, Ontario*

PRÉCÉDENTS | Aménagements en bordure de l'eau

AMÉNAGEMENT DE LA POINTE DU QUAI DE LA CIMENTERIE

Coupée de la trame urbaine lors de la construction de l'autoroute, la pointe du quai de la Cimenterie est étroite et accueille une friche. Malgré sa faible accessibilité, des traces dévoilent la présence répétée de visiteurs, qui accèdent au site dans des conditions peu sécuritaires, voire dangereuses. Une plage de sable et de gravier s'étend par ailleurs à l'est du site.

Connectée au quartier par la construction d'une passerelle piétonne au-dessus de l'autoroute, une nouvelle promenade en bois traverse la pointe sur toute sa longueur. Ainsi, une descente aménagée invite les visiteurs vers la grève et conduit à un emmarchement, qui est intégré à l'enrochement pour rejoindre l'eau et le marais. Ce geste simple et fort offre une expérience intime avec le littoral et rappelle l'expérience d'une promenade sur un quai.

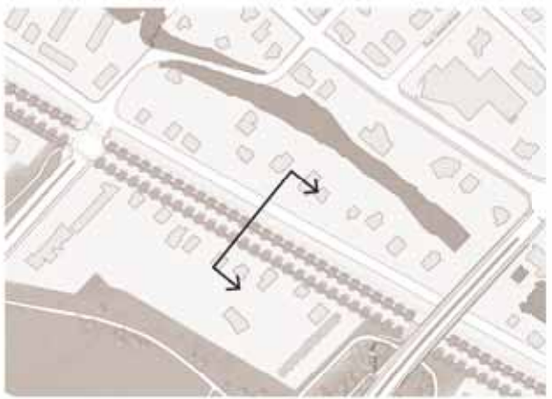
Avec le réaménagement de la pointe, le développement à long terme d'un ensemble résidentiel est aussi proposé sur le terrain adjacent (anciennes cimenterie et briqueterie), apportant éventuellement un nouveau front bâti qui intègrera des perspectives sur le fleuve et surtout une population riveraine qui bénéficiera d'un accès privilégié à la pointe du quai de la Cimenterie et au littoral.

PRÉCÉDENTS | Aménagement de quai

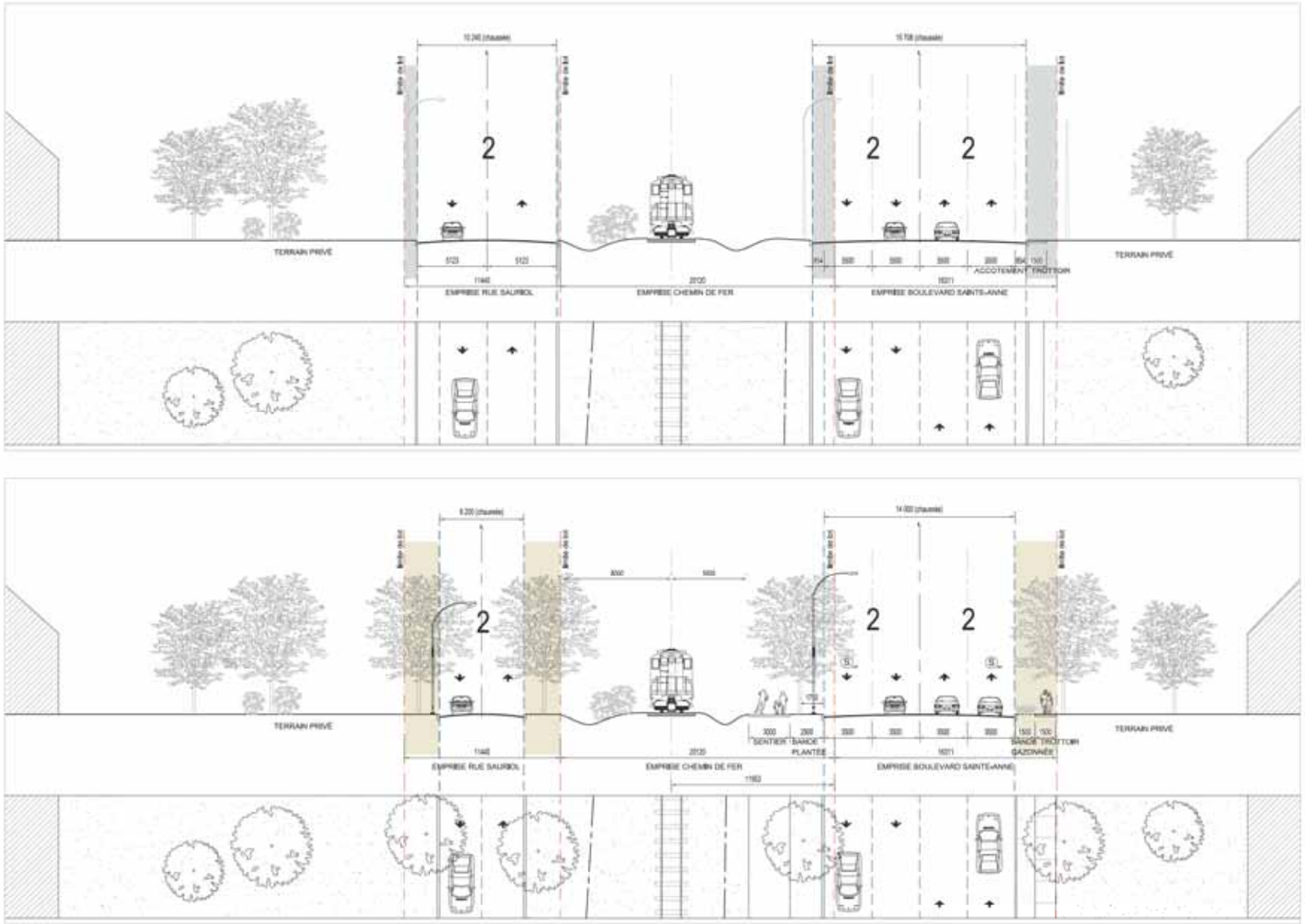
[1] *Jack Evans Boat Harbour, Aspect Studios | Australie*
[2] *Jack Evans Boat Harbour, Aspect Studios | Australie*
[3] *Prince Arthur's Landing | Thunder Bay, Ontario*
[4] *Elwood Coastal Foreshore, Aspect Studios | Australie*
[5] *Darwin Waterfront, Hassell | Australie*
[6] *General Maister Memorial Park, Bruto Landscape Architecture | Slovénie*
[7] *Quai de Bordeaux | France*

RÉAMÉNAGEMENT DU BOULEVARD SAINTE-ANNE

Longeant la voie ferrée sur l'ensemble de son tracé dans le secteur Everell et de la Cimenterie, le boulevard Sainte-Anne est repensé afin de rééquilibrer l'espace dédié aux véhicules motorisés et aux modes de transport actifs. La mise en valeur du caractère de villégiature est recherchée ici par la densification du couvert végétal et la réduction de l'emprise de la chaussée. L'aménagement d'un trottoir et d'une piste multifonctionnelle séparés des voies de circulation par une bande végétalisée vise également à bonifier le confort des usagers.



Plan clé de la coupe



Coupe de la condition existante (haut) et de la condition à l'étude (bas) dans le secteur Everell et de la Cimenterie

3.3 SECTEUR SAINT-GRÉGOIRE-DE-MONTMORENCY ET PARC DE LA

MISE EN CONTEXTE

Le secteur Saint-Grégoire-de-Montmorency et Parc de la Chute-Montmorency est situé à l'extrémité est du territoire du Plan directeur. Il est compris entre l'autoroute Félix-Leclerc et la rivière Montmorency, site touristique internationalement reconnu et point d'aboutissement du corridor du Littoral. Contenu entre ces deux éléments, le quartier Saint-Grégoire-de-Montmorency borde l'étang de la Côte, artéfact de la ligne littorale d'avant la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency.

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

- Améliorer les liens entre le cœur du quartier et les quartiers situés en haut de la falaise ;
- Reconnecter le quartier au site de la chute Montmorency et de la chute de la Dame Blanche ;
- Réaménager le boulevard Sainte-Anne en voie riveraine structurante ;
- Faciliter les accès à l'étang de la Côte ;
- Intégrer le projet du nouveau pont de l'Île d'Orléans ;
- Intégrer la voie de chemin de fer au réaménagement du cœur de quartier ;
- Proposer l'acquisition de terrains pour la consolidation des espaces récréatifs ;
- Augmenter le potentiel d'activités sur les rives de l'étang de la Côte ;
- Bonifier les aménagements de l'entrée et du site du Parc de la Chute-Montmorency ;
- Mettre en valeur les habitats naturels par la création d'un haut marais.

AVANT | Condition existante

CHUTE-MONTMORENCY

APRÈS | Propositions d'aménagement du secteur Saint-Grégoire-de-Montmorency et Parc de la Chute-Montmorency

RÉAMÉNAGEMENT DU SECTEUR DU QUAI BOILY

Le réaménagement du secteur du quai Boily vise principalement à ramener l'axe de l'ancien quai Boily dans le paysage et à créer un pôle regroupant des activités sportives et récréatives de grande envergure, générant une animation tout au long de l'année.

Le quai est aménagé à l'est du site, à son emplacement original, ajoutant un lieu dédié au repos, à la pêche et à l'observation du marais. L'étang de la Côte est par ailleurs agrandi afin de connecter le nouveau pôle au marais intertidal et, plus largement, au cœur de Saint-Grégoire-de-Montmorency.

Actuellement occupés par de petits commerces et quelques industries légères, les terrains sont requalifiés pour mettre en forme le nouveau parc. En lien avec les activités du Centre communautaire Le Pivot, l'offre est bonifiée pour créer une nouvelle destination sportive à l'échelle de l'arrondissement : relocalisation des terrains de soccer du secteur des anciennes cimenterie et briqueterie, parc de planches à roulettes, sentiers de patin et ski de fond, butte de glissade sur neige sur le remblai de la bretelle autoroutière, etc.

1

2

3

4

5

6

PRÉCÉDENTS | Aménagements récréosportifs pour le secteur du quai Boily

[1] *Peres Center for peace par Tema | Israel*
[2] *Clos Layat Park par Base | Lyon, France*
[3] *Keast park par Site Office | Frankston, Australie*
[4] *Glissade sur neige | Québec, Qc*
[5] *Terrain de soccer | Qc*
[6] *Lemvig Skatepark par Effekt | Lemvig, Denmark*

AMÉNAGEMENT DES ABORDS DE L'ÉTANG DE LA CÔTE

Localisé entre le nouveau pôle sportif et le Parc de la Chute-Montmorency, le quartier Saint-Grégoire-de-Montmorency doit tirer profit de l'achalandage de ces attraits pour regagner en vitalité. En créant une promenade riveraine le long de l'étang de la Côte, il est possible d'envisager une complémentarité dans l'offre d'activités et de créer un arrêt, voire une nouvelle destination, le long de ce parcours.

Ainsi, un fil en bois continu traverse le secteur, rappelant la « pitoune » flottant autrefois sur l'eau au pied du quartier. La promenade est ponctuée d'éléments ludiques et emblématiques : des chaises de sauveteur réinventées, qui servent à la fois de promontoire pour apercevoir le fleuve au-dessus de l'autoroute et de plateforme d'observation du marais intertidal.

La promenade est aussi animée par des aires de restauration, du mobilier urbain et des espaces plantés. Une passerelle sur pilotis permet de descendre ponctuellement sur le marais où différentes activités se déroulent toute l'année (pêche, bain de soleil, cabane de sauna et de massage, douches extérieures). À l'extrémité est, l'étang et la passerelle existante sont agrandis et une placette est aménagée, invitant les gens à découvrir le quartier.

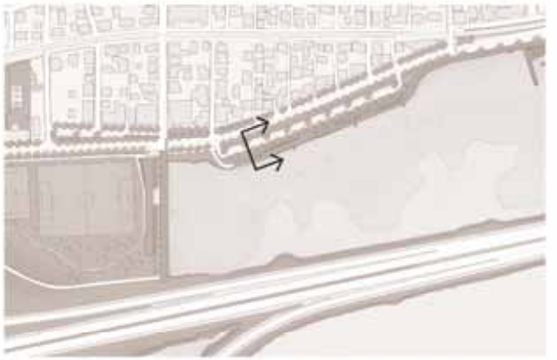
Plan clé de la perspective 1

1 | Vue sur la promenade riveraine de type « boardwalk »

PRÉCÉDENTS | Aménagements pour les abords de l'étang

[1] *Punggol Promenade | Singapour*
[2] *Floating Sauna, goCstudio | Seattle, WA*
[3] *Quai dans un marais | Lieu inconnu*
[4] *Resto Müvbox | Montréal*

Coupe longitudinale des abords de l'étang de la Côte



Plan clé de la coupe

RÉAMÉNAGEMENT DE L'ENTRÉE AU PARC DE LA CHUTE-MONTMORENCY

Site récréotouristique géré par la Sépaq, le parc de la Chute-Montmorency renferme des attraits historiques et paysagers encore méconnus. Bien que la chute soit elle-même mise en valeur, le parc possède en effet d'autres vestiges et points d'intérêt à révéler et bonifier.

Les traces des fondations de l'ancienne industrie Dominion Textile étant toujours visibles dans le paysage, l'aménagement d'un parc thématique est proposé pour témoigner de la naissance de Saint-Grégoire et l'évolution du site ; de l'époque de la scierie à la première centrale hydroélectrique, de la fabrique de coton à l'usine de textile. La chute de la Dame Blanche et l'étang du Moulin sont également mis en valeur, ponctuant le parcours. De plus, une nouvelle passerelle est installée le long du mur de béton de la rivière Montmorency et passe sous l'autoroute, créant un lien avec le fleuve Saint-Laurent. À travers ces aménagements reliant la falaise, les quartiers limitrophes, les chutes, l'étang et le littoral, la programmation d'activités est bonifiée tout au long des quatre saisons.

Il serait aussi intéressant de procéder à des études supplémentaires visant à réduire l'emprise des bretelles d'accès à l'autoroute et au nouveau pont de l'Île d'Orléans, permettant potentiellement de créer un étang lié à la chute de la Dame Blanche et d'agrandir l'étang de la Côte.

1

2

3

4

5

6

7

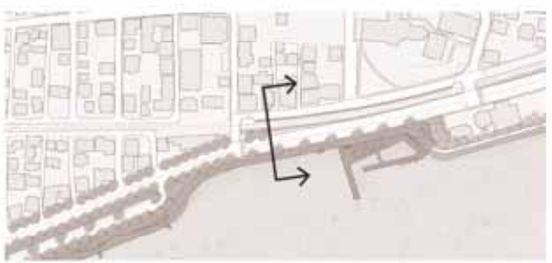
PRÉCÉDENTS | Aménagements pour le secteur de la Chute-Montmorency

[1] *Pavillion Gulpwald Forest | Willisau, Suisse*
[2] *Hôtel de glace | Québec*
[3] *Traîneau à chiens | Québec*
[4] *Passerelle piétonne et cycliste du Mont-Blanc | Genève, Suisse*
[5] *The Brick Pit Ring | Sydney, Australie*
[6] *Amplify the Forest | Oregon*
[7] *Jardin des Vestiges, Musée d'Histoire de Marseille | France*

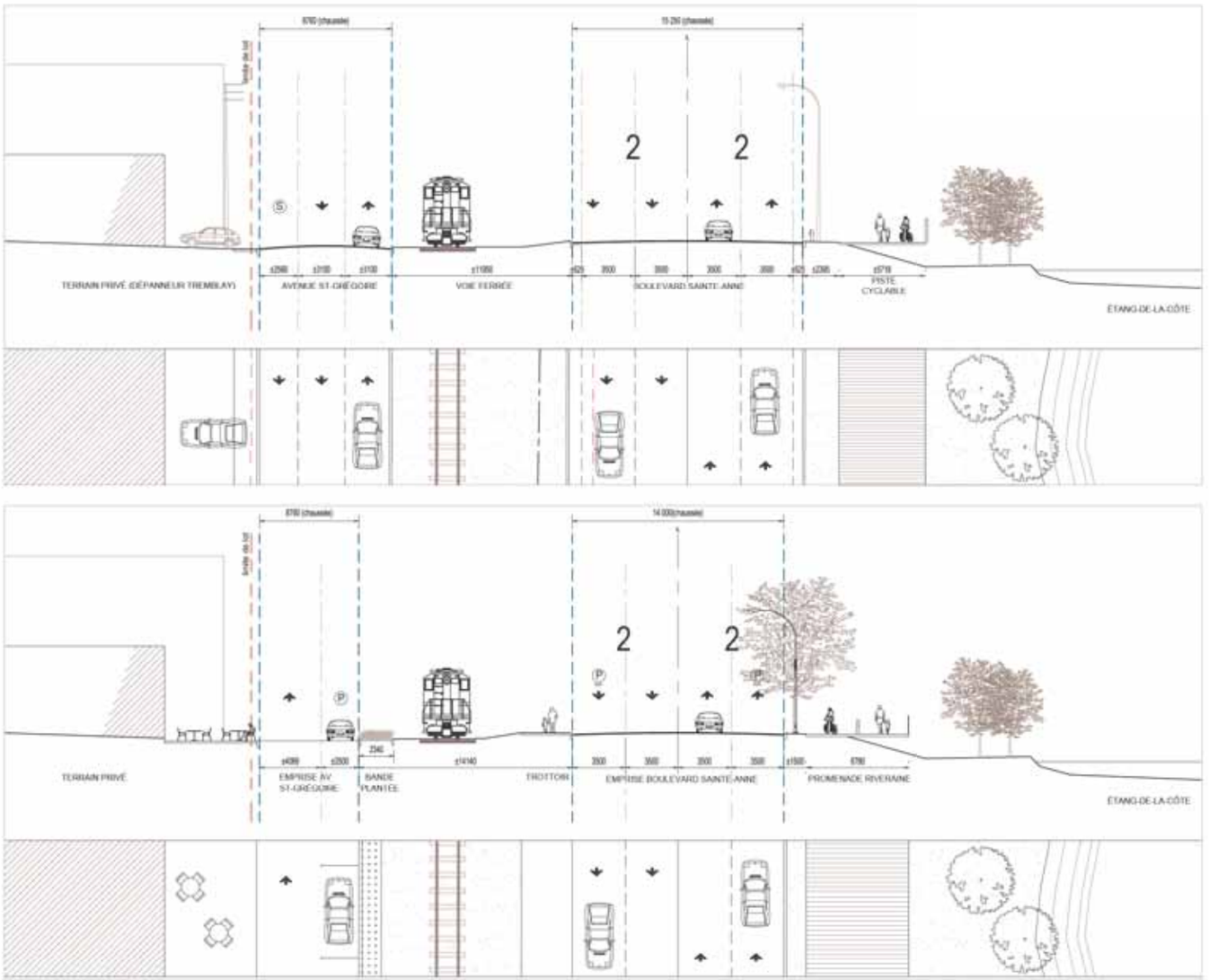
RÉAMÉNAGEMENT DU BOULEVARD SAINTE-ANNE

Dans le secteur Saint-Grégoire-de-Montmorency et Parc de la Chute-Montmorency, le boulevard Sainte-Anne et l'avenue Saint-Grégoire concentrent plusieurs équipements et commerces de proximité. Longeant la voie ferrée sur une portion de leur tracé, les deux voies parallèles sont repensées afin de mettre en valeur le parcours riverain et optimiser l'espace dédié aux piétons. La surlargeur créée par la multiplication des voies véhiculaires, combinée à l'emprise ferroviaire, est atténuée par l'aménagement de cases de stationnement sur rue en période hors pointe, la plantation d'arbres et le retrait des aires de stationnement en cour avant.

Une portion de Saint-Grégoire peut également permettre une utilisation en mode partagé, de façon à encourager l'intensification des activités commerciales, réduire les vitesses et optimiser le confort des piétons. De façon plus générale, la mise en valeur du caractère de villégiature est recherchée par la densification du couvert végétal, la réduction de la chaussée et l'aménagement d'un trottoir du côté de l'emprise ferroviaire, lorsque possible.



Plan clé de la coupe



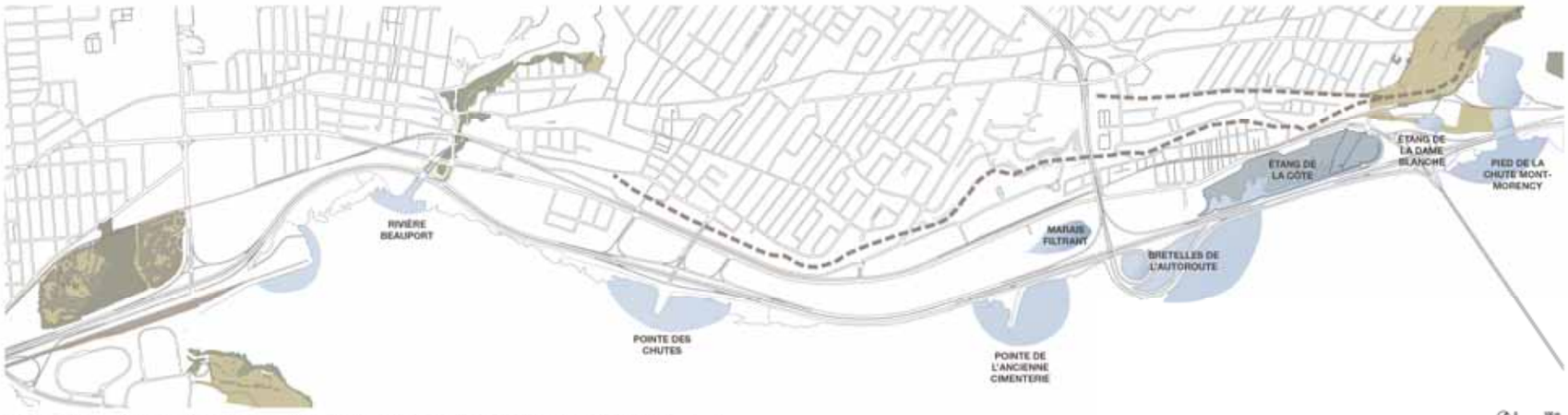
Coupe de la condition existante (haut) et de la condition à l'étude (bas) dans le secteur Saint-Grégoire-de-Montmorency et Parc de la Chute-Montmorency

3.4 RESTAURATION DES MILIEUX NATURELS

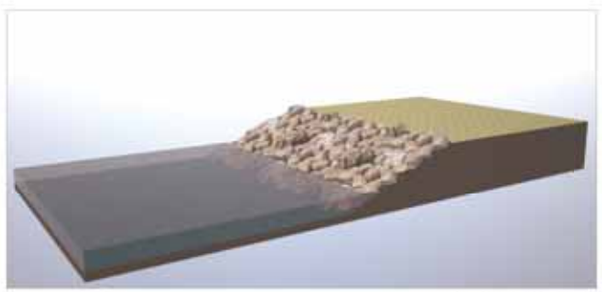
MISE EN CONTEXTE

Sur l'ensemble du territoire couvert par le plan directeur, le littoral est caractérisé par un marais intertidal dont les étages supérieurs ont en majeure partie été détruits par le développement autoroutier. Les aménagement sont sélectionnés dans une perspective de restauration de la stratigraphie naturel de ce milieu unique au monde et de réhabilitation de ses fonctions écologiques. Tout en consolidant les habitats existants, ils favoriseront le retour d'une biodiversité riche et typique, tant sur le plan végétal que faunique. Contrairement au paysage de la promenade Samuel-De Champlain, où les interventions sont très urbaines et soignées, le réaménagement du littoral Est prendra des allures plus naturelles et bucoliques. La végétation des battures et l'aspect aléatoire, souple et organique des marais intertidaux sont mis en valeur.

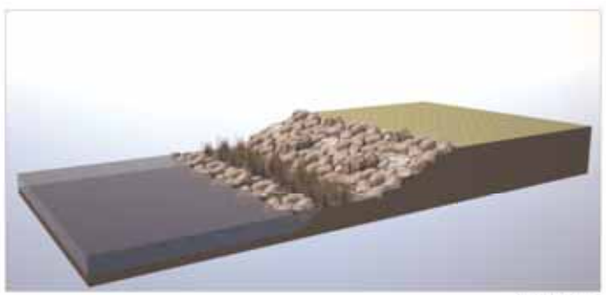
Ainsi, les différentes variétés de scirpes, la faune aviaire typique du secteur, de même que le cortège floristique disparu des strates supérieures du marais et les grèves à galets inspirent les interventions proposées, dans le respect des spécificités de chacun des sites. Ces interventions prennent appui sur deux techniques : la création de brise-lames pour permettre le développement et la consolidation de la végétation ou de protéger le marais ainsi que la création de paliers végétalisés dans l'enrochement afin de reconstituer la strate du haut-marais.



Milieux présentant un potentiel de naturalisation ou de mise en valeur sur le territoire à l'étude



berges existantes



brise-lame

haut-marais

brise-lame/haut-marais

EXEMPLES | Types d'aménagement des berges

D'ESTIMAUVILLE ET RIVIÈRE BEAUPORT

En 2005, un Plan directeur d'aménagement et de développement de la rivière Beauport a été déposé par le Comité de valorisation de la rivière Beauport (CVRB), puis revu en 2012, en visant notamment à « protéger les écosystèmes aquatique et riverain ainsi que les versants de la vallée pour préserver les habitats naturels, la biodiversité et les paysages ». Les interventions réalisées dans le secteur de la rivière Beauport dans le cadre de la mise en valeur du littoral Est répondent aux objectifs formulés par le CVRB à cet égard.

Le plan directeur propose ainsi, pour ce secteur, la restauration de l'habitat du poisson à l'embouchure de la rivière Beauport de même que la consolidation du marais inférieur par l'implantation d'un brise-lame et le rétablissement du haut marais par la reconfiguration des enrochements en paliers végétalisés.

EVERELL ET DE LA CIMENTERIE

Avec le réaménagement proposé de la pointe des Chutes et de la pointe du quai de la Cimenterie, l'accès aux grèves est possible, pour ce secteur, dans les zones situées à la jonction des pointes et des berges. Pour améliorer la qualité de l'aménagement des grèves, les enrochements sont reprofilés en pentes plus douces et des paliers végétalisés sont intégrés créant des espaces supplémentaires dans la zone intertidale supérieure. Compte tenu de l'énergie des courants et des vagues à marée haute, ces grèves pourraient être constituées de galets, de cailloux et de gravier.
Au devant de ces grèves, les marais intertidaux existants seront consolidés par l'implantation de jetées ou de brise-lames, configurés perpendiculairement ou parallèlement aux pointes, bonifiant grandement l'habitat du poisson. L'aspect des brise-lames pourrait prendre la forme d'alignements de blocs glaciels, un élément du paysage typique du fleuve Saint-Laurent. À l'approche de l'échangeur de l'autoroute Félix-Leclerc, un marais filtrant les eaux pluviales est aménagé.

SAINT-GRÉGOIRE-DE-MONTMORENCY ET PARC DE LA CHUTE-MONTMORENCY

Dans ce secteur, la superficie occupée par l'échangeur des autoroutes Félix-Leclerc et Dufferin-Montmorency offre un fort potentiel de naturalisation des berges et de bonification des marais. L'aménagement d'un îlot arbustif au coeur du marais circulaire de concert avec l'adoucissement de la pente des rives améliorent l'habitat du canard et des oiseaux nicheurs. Dans le marais adjacent, le reprofilage des berges favorise également la venue d'oiseaux nicheurs et de la sauvagine. Une barrière physique (tranchée) peut empêcher les prédateurs d'atteindre l'espace. Sur la côte, une aire de repos sans accès public accueille la faune aviaire (oiseaux).

Le marais contenu dans l'Étang de la Côte possède dans sa forme actuelle une dynamique hydrosédimentaire très calme, maintenant des échanges avec l'eau du fleuve seulement par un ponceau. Afin de conserver cette dynamique, éviter des problèmes d'érosion et augmenter la capacité de production biologique du marais, il est proposé qu'il soit agrandi à ses extrémités est et ouest. À l'est du secteur, un bassin est créé au pied de la chute Montmorency et de l'étang de la Dame Blanche, avec l'aménagement d'un seuil favorisant le rehaussement du niveau de l'eau. De l'autre côté de l'autoroute, un brise-lames vient consolider les marais près de la côte.

PRÉCÉDENTS | Grève à galets en Gaspésie (gauche) et grève bordée d'un marais dans la baie de Chesapeake, É-U (droite)

PRÉCÉDENTS | Brise-lames favorisant le développement de végétation intertidale

La création d'épis et de seuils brise-lames au devant des structures de protection côtières peut permettre de favoriser le développement de la végétation, de consolider la végétation existante ou de protéger les marais.

PRÉCÉDENTS | Création artificielle de trait de côte sinueux et formation de petites anses

La reconfiguration du tracé de la berge en réaménageant certains tronçons d'enrochement vise entre autres à retenir les sédiments fins le long des berges du site en créant des zones à l'intérieur desquelles les conditions hydrodynamiques sont suffisamment calmes pour favoriser leur décantation.

PRÉCÉDENTS | Exemple de végétation diversifiée typique à aménager dans un schorre supérieur

[1] *Source : eyeonannapolis.net*
[2] *Source : shorelinedesign.us*
[3] *Source : bayrestoration.org*
[4] *Chesapeake, USA*
[5] *Source : Juneau et al., 2012*
[6] *Source : Juneau et al., 2012*

4 ENJEUX DE MISE EN OEUVRE

4.1 TRANSPORT ET CIRCULATION

Autoroute Dufferin-Montmorency

En matière de transport, plusieurs questions restent en suspens, notamment l'impact sur la circulation. Étant donné l'envergure des travaux envisagés, plusieurs analyses détaillées en circulation, sécurité et géométrie routière sont requises avant d'envisager la mise en œuvre des mesures proposées. De plus, les conclusions du projet du pont de l'île d'Orléans actuellement en cours au MTQ devront être prises en compte dans l'élaboration détaillée des aménagements.

Par ailleurs, bien que le plan directeur ne prévoit pas d'intervention majeure sur l'autoroute Dufferin-Montmorency à moyen terme, une remise en question de la nature autoroutière de cet axe permettrait d'anticiper, dans une perspective à long terme, une relation optimale des quartiers avec le littoral tout en préservant la fonctionnalité du lien routier. L'infrastructure cristallise en effet, dans sa forme actuelle, une relation contradictoire entre les enjeux de circulation routière et les objectifs d'aménagement du territoire, générant une division nette entre le fleuve et la ville.

Anticipant le vieillissement des infrastructures, il est donc suggéré, à plus long terme, une transformation de l'axe qui permettrait de répondre à la volonté d'accessibilité au littoral. Des études supplémentaires seront toutefois nécessaires afin d'identifier les transformations possibles. La nouvelle infrastructure pourrait ainsi permettre d'intégrer l'infrastructure au paysage du littoral, d'optimiser l'accessibilité aux berges, de bonifier ou créer des liens en bordure du littoral pour les modes actifs, d'améliorer le potentiel de développement des milieux traversés et d'offrir de nouvelles possibilités pour une plus large cohabitation des usages.

4.2 CONTAMINATION DES SOLS

En raison du passé industriel du secteur, plusieurs propriétés publiques et privées longeant le littoral Est présentent une contamination de leur sol, principalement causée par des activités industrielles et commerciales. Des études de caractérisation et de réhabilitation des sols ont été conduites sur plusieurs de ces propriétés, conformément à la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Concentrés le long des principaux axes de circulation, les sites contaminés accueillent ou ont déjà accueilli industries, commerces, dépôts à neige et stationnements. C'est le cas du secteur D'Estimauville et du site des anciennes cimenterie et briqueterie, désaffectés depuis plusieurs années, qui font aujourd'hui l'objet de projets de redéveloppement et de travaux de réhabilitation. Les remblais utilisés lors de la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency, sur lesquels prend place une grande part des interventions proposées dans le Plan directeur, sont aussi susceptibles de renfermer divers niveaux de contamination.

Dans le cadre de la mise en œuvre des propositions du Plan directeur, des études préalables devront systématiquement être conduites pour analyser plus finement l'état des sols et définir les conditions de leur réhabilitation (par exemple, traitement ex ou in situ), selon le niveau et le type de contamination et au regard des vocations futures anticipées.

A priori, comme l'indique la Politique de protection des sols et de réhabilitation des sols contaminés, les méthodes de réhabilitation visant la valorisation des sols et leur maintien in situ sont aujourd'hui favorisées.

Dans l'optique d'un rétablissement optimal de la connectivité des quartiers avec le fleuve et malgré les contraintes que peuvent induire les remblais créés par le traitement in situ des sols contaminés, la réhabilitation des terrains situés dans le secteur du littoral Est ne devrait, en aucun cas, compromettre la mise en valeur de ce territoire d'exception.

Afin de concilier les enjeux généraux de revalorisation du littoral et les enjeux de réhabilitation des sites contaminés conformément aux exigences gouvernementales, il convient de prendre en compte les principes suivants lors de toutes interventions envisagés dans ce secteur :

- Réaliser les études complémentaires nécessaires quant à la caractérisation et la gestion des sols contaminés, de façon à mettre en œuvre la méthode de traitement la mieux adaptée aux caractéristiques du site (localisation, niveau et type de contamination, usage futur envisagé) ;
- Préserver les vues existantes sur le fleuve ;
- Minimiser les obstacles physiques entre les quartiers riverains et les bords de l'eau ;
- Privilégier les végétaux usuellement présents dans le paysage littoral lors de toutes plantations (traitement et/ou aménagement paysager des terrains);
- Réaliser toutes études complémentaires (topographique, paysagère, etc.) afin de s'assurer de la préservation et mise en valeur du paysage littoral dans le respect des caractéristiques du milieu.

Ancienne usine Ciment du Saint-Laurent, fermée en 1997 (Le Soleil, Patrice Laroche)

Quai de la Cimenterie, construction des remblais en 1973 (Archives, Ville de Québec)

Travaux de réhabilitation en bordure de l'avenue D'Estimauville et de l'autoroute Dufferin-Montmorency

Travaux de décontaminnation et gestion des sols contaminés dans le secteur du ruisseau du Moulin par le MTQ

CONCLUSION

Malgré la présence de la piste cyclable du Corridor du Littoral permettant ponctuellement de s'approcher ou d'apprécier le Saint-Laurent, les berges du fleuve Saint-Laurent sur l'est du littoral de la capitale nationale sont actuellement dénuées d'espaces appropriables et d'aménagements attribuant une qualité publique aux lieux. Les vastes zones de remblais inutilisées et la banalisation du paysage en marge de l'autoroute Dufferin-Montmorency ont pour conséquence la perte identitaire de ce territoire, dont l'histoire est grandement liée au fleuve.

Afin d'engager rapidement la mise en valeur du littoral de Beauport, une approche réaliste et responsable a été privilégiée et formalisée dans le cadre du Plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral Est et de ses abords. Répondant à un processus multidisciplinaire, intégré et concerté, la vision proposée est à la fois adaptée aux milieux naturels et urbains et adaptable, dans la mesure où les différentes interventions sont indépendantes les unes des autres, assurant une mise en œuvre progressive et appropriée face aux enjeux économiques, environnementaux et sociaux actuels et à venir.

Tout en laissant une saine marge de manœuvre pour les projets à venir, ce document-cadre supporte une lecture et une planification cohérente du vaste territoire que constitue le littoral Est de la capitale. La vision du Plan directeur représente un geste fort pour la Ville de Québec et la CCNQ, affirmant la valeur symbolique et la dimension publique du fleuve Saint-Laurent et du littoral de Beauport, ainsi que la valeur économique des grands projets urbains. Pour le MTQ, la vision se présente comme une occasion de participer à la création d'un nouveau paysage d'entrée à la capitale et, ainsi, être à l'avant-scène des grands projets publics de la société québécoise.

Perçue comme la contrepartie Est du parcours riverain de la promenade Samuel-De Champlain, la mise en valeur du Littoral Est permet d'établir, entre le Pont Pierre-Laporte et l'Île d'Orléans, un territoire fluvial réhabilité et reconquit, de part et d'autre du cœur de la capitale. L'ensemble forme, à terme, une structure d'accueil et un paysage public qui marque positivement le visage et l'image internationale de la ville et de sa région. Il est désormais souhaité que la démarche demeure collective et partagée, aspirant à la mise en œuvre de la vision présentée.