

Vision Littoral Est



Promenade Samuel-De Champlain phase 4

•	Introduction	03
	Grands principes d'aménagement	08
	Territoire d'intervention	11
	Secteurs d'intervention	18
	Secteur D'Estimauville / Baie de Beauport	20
	Secteur de la Rivière Beauport	35
	Secteur Everell / Boulevard des Chutes	50
	Secteur Anciennes Cimenterie et Briqueterie	63
	Secteur de l'Étang de la Côte	78
	• Boîte à outils	92
	• Conclusion	101
	• Annexes	103
	Annexe A – Propositions du concours d'idées	104
	Annexe B – Passerelle du secteur D'Estimauville	106
	Annexe C – Coupes schématiques	110
	Annexe D – Commentaires consolidés	115

Introduction

Table des partenaires

Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ)

Ville de Québec

Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)

Port de Québec

En collaboration avec

Table Citoyenne Littoral Est

Chemin de fer Charlevoix

CN (Canadian National Railway Company)

Jérôme Lapierre, conseiller professionnel (CCNQ)

Les sources sont indiquées uniquement lorsque les images ne proviennent pas du groupe Atelier L'Abri + Pelletier de Fontenay + Ghost + Le Picbois + Enclume + Écoterritoire + Nouveaux Voisins.

Équipe

Atelier L'Abri
277 rue Saint-Zotique O
Montréal (QC) H2V 1A4

Pelletier de Fontenay
100-6630 rue Hutchison
Montréal (QC) H2V 4E1

Ghost Landscape
1600 S 1st Street Apt 202
Austin (TX) 78704

Le Picbois
5392 avenue du Parc
Montréal (QC) H2V 4G7

Enclume
4529 rue Clark
Montréal (QC) H2T 2T3

Écoterritoire
190 rue Dorchester
Québec (QC) G1K 5Y9

Nouveaux Voisins
5812 boulevard Saint-Laurent
Montréal (QC) H2T 1T3

Consultants

WSP
1135 boulevard Lebourgneuf
Québec (QC) G2K 0M5

Latéral
6610 rue Hutchison
Montréal (QC) H2V 4E1

Artelia (anciennement FNX-Innov)
4805 boulevard de l'Ornière
Québec (QC) G1P 1K6



Image issue de la proposition de concours *Le fleuve est tiède sur les battures*
Atelier L'Abri + Écoterritoire + Ghost + Le Picbois

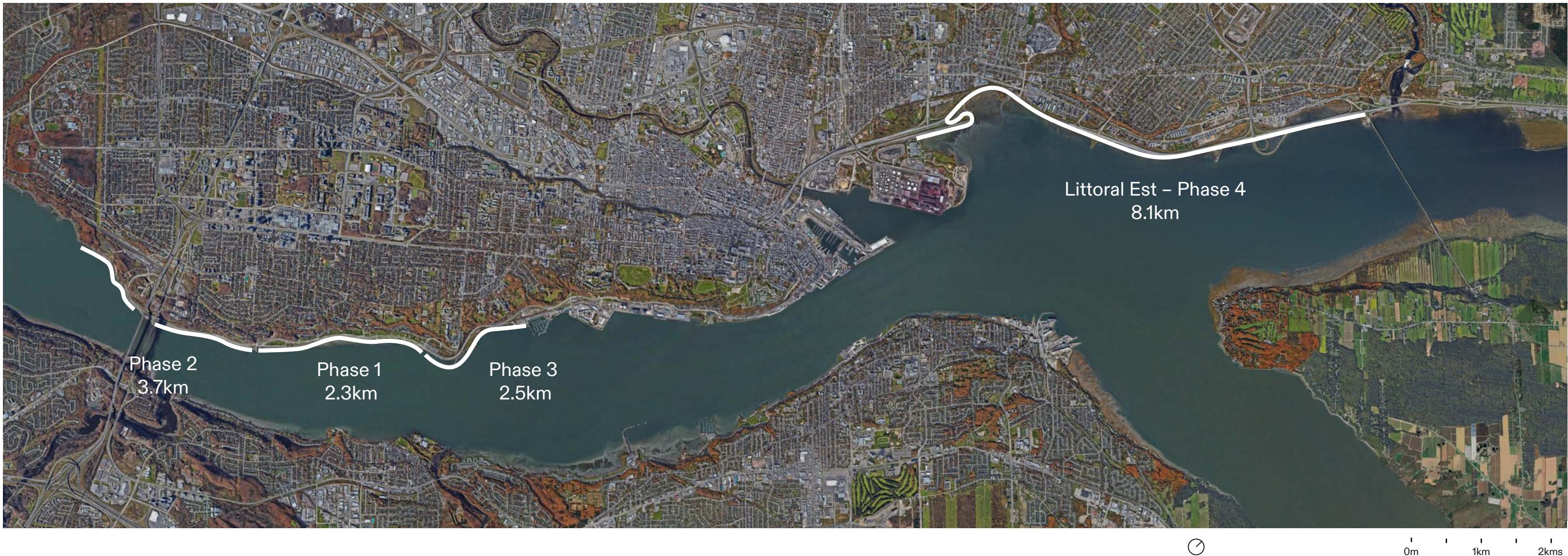
Les réalisations d'aménagements publics de la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), notamment les trois phases de la promenade Samuel-De Champlain, témoignent de la grande appréciation citoyenne envers l'excellence en aménagement du territoire et la mise en valeur de la Capitale-Nationale. Le projet du Littoral Est représente ainsi une occasion unique d'étendre cette reconnaissance à un nouvel aménagement riverain ambitieux pour l'ensemble des citoyens de Québec.

Dans cette optique, la CCNQ a lancé en 2024 un concours d'idées international et pluridisciplinaire visant à imaginer le plein potentiel du dernier secteur du littoral à Québec. Les participants devaient proposer des concepts audacieux s'inscrivant dans une vision de valorisation à long terme des berges et des quartiers riverains dans l'est de la ville. Des enjeux incontournables propres au secteur du Littoral Est devaient être pris en compte, notamment la mise en valeur et l'accessibilité du littoral, la connexion des quartiers au fleuve, la réévaluation des infrastructures de transit et la préservation des milieux naturels.

À l'issue du concours, trois propositions d'aménagement se sont démarquées et ont été désignées lauréates, dont deux québécoises. Parmi elles, les équipes des projets *Le fleuve est tiède sur les battures* et *Littoral Vivant* ont été retenues pour mener la réalisation de la présente étude.



Image issue de la proposition de concours *Littoral Vivant*
Pelletier de Fontenay + l'Enclume + Nouveaux Voisins



0m 1km 2kms

Sur la base des propositions lauréates dans le cadre du concours d'idées pour la phase 4 du réaménagement du littoral du Saint-Laurent, la CCNQ, en étroite collaboration avec le gouvernement et la Ville de Québec, a mandaté un consortium composés des deux équipes lauréates nommées ci-haut pour élaborer un document de planification pour rallier tous les acteurs impliqués et la population autour d'une vision partagée sur l'avenir de ce territoire d'exception.

À terme, cette vision d'aménagement fournira au gouvernement du Québec des lignes directrices et des outils essentiels pour encadrer le développement de la dernière phase d'aménagement du littoral à Québec, tout en préservant et mettant en valeur les particularités du site. Ce document servira de base pour la mise en œuvre des meilleures idées et pour l'identification des conditions de succès du développement futur.

L'élaboration de cette vision a impliqué plusieurs parties prenantes et intervenants clés dans la réflexion et la mise en œuvre du projet, parmi lesquels nous comptons :

- Commission de la capitale nationale du Québec
- Ville de Québec
- Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec
- Port de Québec
- Citoyens, représentés par la Table citoyenne Littoral Est

* Note : Dans le cadre du développement de ce document, le mandat original confié à l'équipe de conception ne tient pas compte du projet de transport du 3e lien. Dans l'éventualité que le 3e lien aille de l'avant, des études plus poussées devront avoir lieu afin de valider les impacts sur le projet du réaménagement du Littoral Est.

Parallèlement à la construction de l'énoncé de Vision, certains mandats d'étude technique ont été octroyés par la CCNQ afin de valider la faisabilité d'aspects spécifiques du projet. Parmi eux :

Préparé par WSP :

- Avis technique
- Tracé du boulevard urbain

Préparé par Latéral + Artélia :

- Littoral Est
- Passerelle de la Pointe du Moulin
- Rapport d'avant-projet préliminaire

Grands principes d'aménagement

Grands principes d'aménagement :

- ① Réclamer le littoral et équilibrer les mobilités
- ② Préserver la biodiversité et les milieux naturels existants
- ③ Régénérer et ensauvager le littoral
- ④ Reconnecter les quartiers au littoral
- ⑤ Créer un laboratoire de résilience en développement urbain

La transformation du Littoral Est a comme ambition de réaménager ce secteur à fort potentiel et de faire émerger des aménagements publics de qualité le long du fleuve Saint-Laurent, en plus d'améliorer l'accès aux berges et contribuer à la qualité de vie des citoyens, particulièrement pour l'est de la ville de Québec. En ce sens, la vision présentée repose sur cinq grands principes d'aménagement, dont le déploiement et l'intensité varient en fonction des particularités de chaque secteur d'intervention. Ces principes servent de guides pour orienter et concrétiser les ambitions du projet.

① Réclamer le littoral et équilibrer les mobilités

Ce principe fondateur vise à restituer le littoral à la population et à repenser le rôle des infrastructures de transport qui entravent l'accès continu aux rives du fleuve Saint-Laurent. L'objectif est de favoriser une occupation publique du littoral qui encourage la mobilité active avant tout.

② Préserver la biodiversité et les milieux naturels existants

Le littoral est déjà un site habité par une grande variété d'espèces végétales et animales. Partout où il est possible de le faire, il faut protéger ces acquis et miser sur leur préservation comme base stratégique à partir de laquelle déployer de nouveaux habitats qui viendront enrichir les milieux naturels existants. Comprendre, protéger, maintenir en place, amplifier tout ce qui a une valeur écologique sont les premiers gestes à poser avant d'aller plus loin.

③ Régénérer et ensauvager le littoral

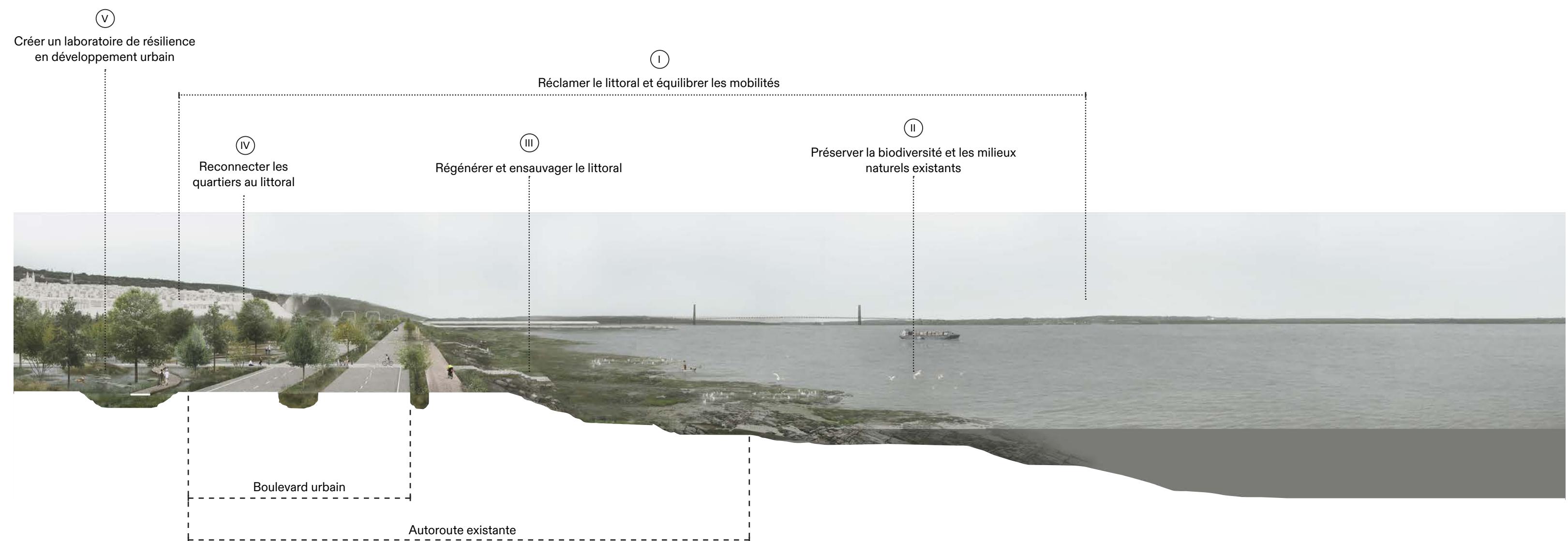
La régénération et l'ensauvagement du littoral ont pour but d'enrichir la biodiversité et d'accroître la résilience écologique des espaces fortement modifiés, afin de mieux faire face aux bouleversements climatiques actuels et futurs. Ces actions valorisent et révèlent des interrelations écologiques présentement atténuées par les infrastructures existantes.

④ Reconnecter les quartiers au littoral

Reconnecter les quartiers au littoral implique de renforcer les liens physiques entre les milieux de vie périphériques et le fleuve, en valorisant les connexions naturelles et historiques existantes. Cette démarche vise à améliorer l'accessibilité entre la ville et le fleuve.

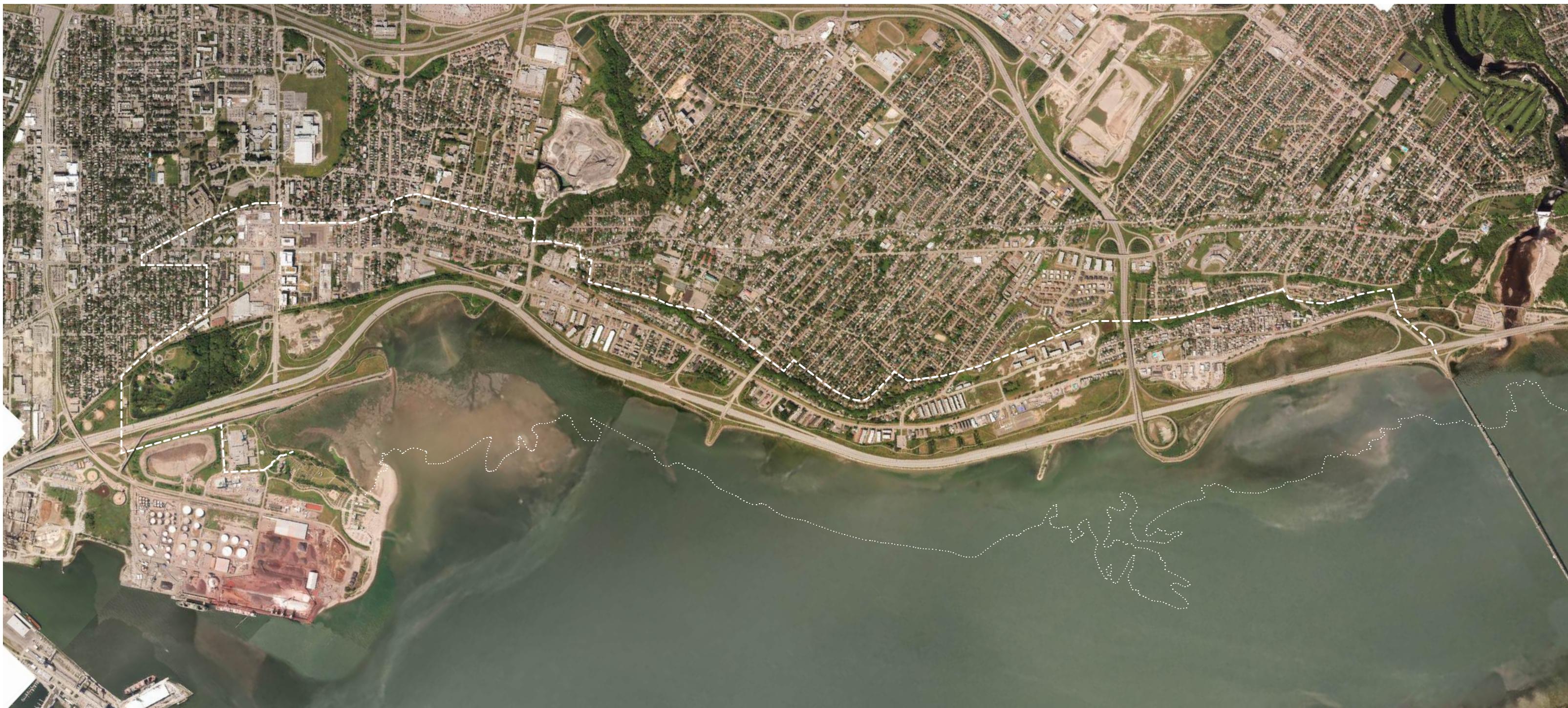
⑤ Créer un laboratoire de résilience en développement urbain

Expérimenter et mettre en œuvre des stratégies d'aménagement adaptées aux zones littorales urbaines afin d'identifier et de promouvoir les meilleures pratiques en matière de résilience et de développement urbain durable. Utiliser le phasage du projet comme une opportunité d'apprentissage séquentiel dans le temps.



Coupe type schématique issue de la proposition de concours "Le fleuve est tiède sur les battures" (Concours International du réaménagement du Littoral – Phase 4)

Territoire d'intervention



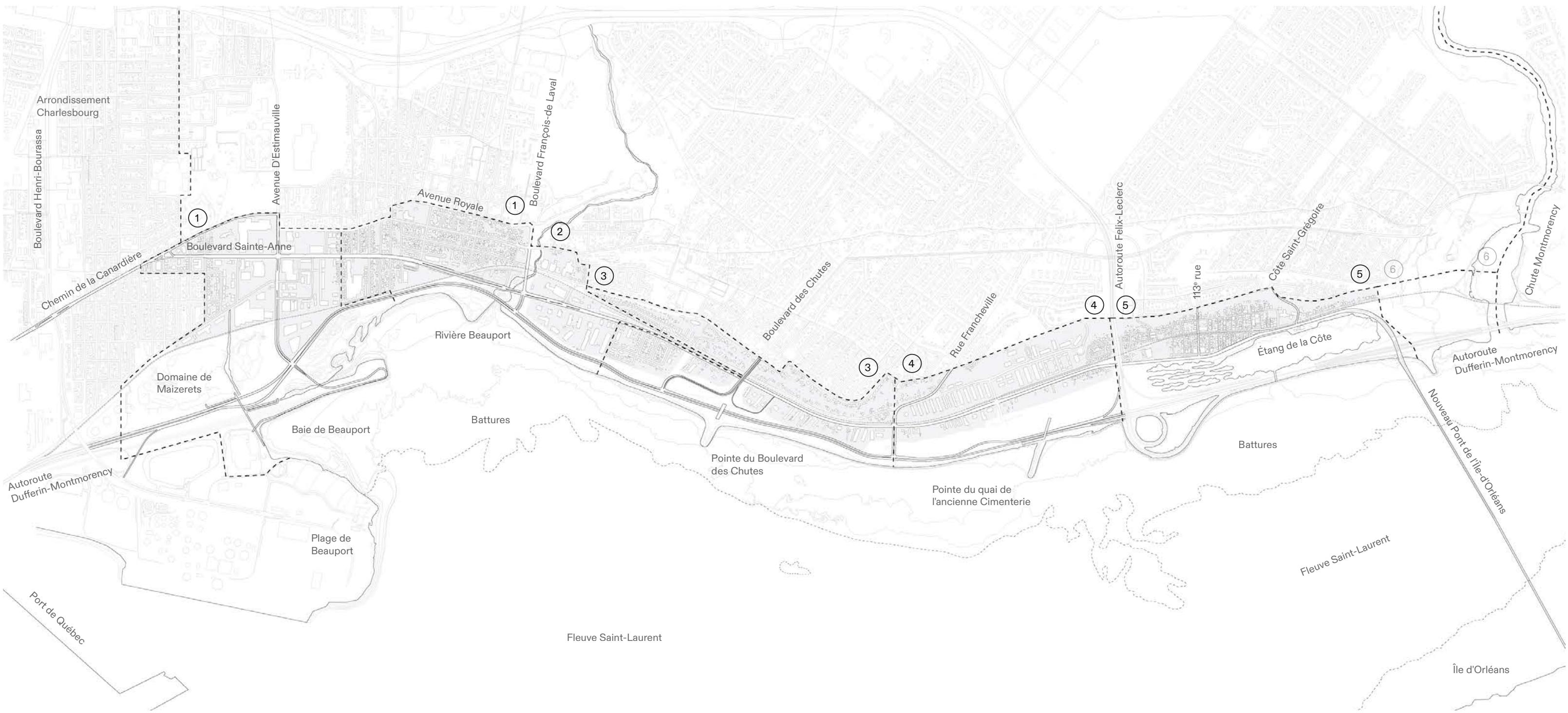
Littoral Est – Territoire d'intervention de la phase 4



0m
500m
1km

Les autoroutes longeant les rives des métropoles nord-américaines sont nées de la volonté de faciliter l'accès aux centres-villes et de soutenir la croissance automobile du milieu du 20^e siècle. Pensée dans l'optimisme de l'après-guerre, elles visaient un transport rapide, reliant les quartiers urbains et industriels. Cependant, ces infrastructures ont fragmenté les paysages riverains, limitant l'accès public à l'eau et dégradant les écosystèmes côtiers. Aujourd'hui, la plupart des villes questionnent et repensent ces axes pour redonner des espaces aux piétons et réhabiliter les milieux naturels, conciliant mobilité urbaine et résilience écologique.

Inaugurée en 1976, l'autoroute Dufferin-Montmorency reliant le centre-ville aux quartiers et au pont de l'Île d'Orléans a été pensée dans cette logique d'expansion urbaine enthousiaste et de transit suburbain. Comme d'autres autoroutes riveraines, sa construction a profondément transformé le paysage en coupant l'accès au fleuve pour les citoyens et en détruisant des écosystèmes parmi les plus précieux que compte la Ville de Québec. Le territoire d'intervention du projet vise donc l'autoroute spécifiquement, mais aussi l'emprise plus large que l'infrastructure a sur la ville et les battures.



Contexte urbain

Le territoire concerné s'étend sur plus de huit kilomètres linéaires, entre le secteur D'Estimauville et le parc de la Chute-Montmorency. Il englobe l'ensemble des terrains situés entre les berges du fleuve Saint-Laurent et le pied du promontoire de Beauport. Le Littoral Est et ses abords forment un territoire complexe composé de plusieurs strates paysagères, tant naturelles qu'urbaines.

La trame urbaine du Littoral Est est principalement structurée autour de l'autoroute Dufferin-Montmorency (A-440) et du boulevard Sainte-Anne (138), qui longent tous deux le fleuve sur toute sa longueur. L'autoroute 440 joue un rôle d'axe de transit

rapide, tandis que le boulevard Sainte-Anne constitue davantage un axe de services, desservant les zones riveraines. À partir de ces axes, plusieurs connexions nord-sud, dont les boulevards D'Estimauville, François-De-Laval et des Chutes, relient le littoral aux quartiers situés plus au nord, notamment le tronçon historique de l'avenue Royale. Le relief accidenté du promontoire, combiné à la présence du chemin de fer, impose la présence de nombreux viaducs, ponts et bretelles d'accès, renforçant le caractère autoroutier du secteur et accentuant l'effet de barrière entre le fleuve et les quartiers environnants. À l'est, l'autoroute 40 se raccorde à l'autoroute Dufferin-Montmorency au niveau du fleuve, complétant ainsi le maillage du réseau routier supérieur.

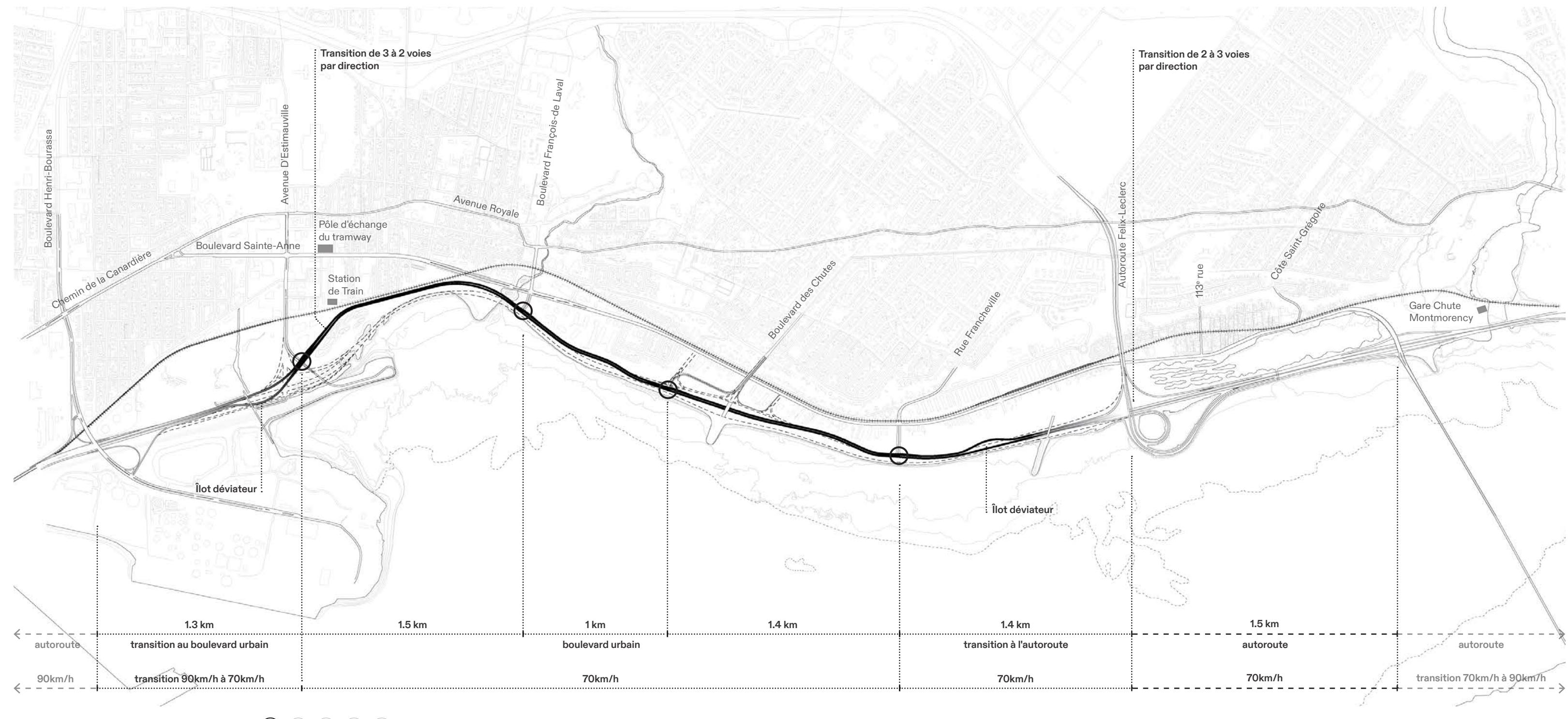
Le littoral Est est divisé en cinq grands secteurs possédant des caractéristiques qui leur sont propres du point de vue spatial, paysager et historique. Chaque secteur fait l'objet d'un plan d'aménagement détaillé.

* Note: Le secteur du Parc de la Chute Montmorency est inclus dans le projet du nouveau pont de l'Île-d'Orléans.



0m
500m
1km

- 1 Secteur D'Estimauville / Baie de Beauport
- 2 Secteur de la Rivière Beauport
- 3 Secteur Everell / Boulevard des Chutes
- 4 Secteur Anciennes Cimenterie et Briqueterie
- 5 Secteur de l'Étang de la Côte
- 6 Secteur Parc de la Chute Montmorency *



Nouveau boulevard urbain



L'autoroute Dufferin-Montmorency est démantelée afin de mieux relier physiquement et visuellement les quartiers au fleuve. Transformée en boulevard urbain, ce nouveau corridor de mobilité intègre plusieurs intersections à feux, garantissant une accessibilité accrue et une sécurité renforcée pour l'accès au littoral. L'emprise linéaire résiduelle de l'ancienne autoroute est donc réclamée pour générer une nouvelle vie publique sur le bord de l'eau. La réduction du nombre de voies et le changement du type de voie offrent plusieurs avantages :

- Aménagement mieux adapté aux débits en dehors des périodes de pointe (conçu pour répondre à la demande plus de 95% du temps)

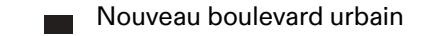
- Aménagement plus cohérent avec la vocation souhaitée du milieu
- Réduis les largeurs de traversée pour les piétons aux intersections
- Augmente l'espace dédié aux autres vocations (mobilité active, verdure, etc.)
- Offre une sécurité globale plus grande vu le gabarit moins autoroutier
- Meilleur respect de la vitesse affichée
- Axé vers le développement durable par une maîtrise de la capacité véhiculaire arrimé avec l'objectif de diminuer de 20% la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle

nationale (Plan d'action de la Politique de mobilité durable – 2030 du gouvernement du Québec)

Le nouveau boulevard urbain présente une largeur totale minimale de 17 m et comprend un terre-plein paysager central séparant, au minimum, deux voies de circulation de chaque côté sur la majorité du tracé. La vitesse privilégiée sur la majeure partie du tronçon est de 70 km/h. À partir de l'ouest, la transition entre l'autoroute Dufferin-Montmorency et le boulevard urbain s'amorce à partir du boulevard Henri-Bourassa, tandis qu'à l'est, le boulevard reprend progressivement son caractère autoroutier en direction du nouveau pont de l'Île-d'Orléans.



Nouvelles intersections à feu



Nouveau boulevard urbain



Emprise de l'ancienne autoroute

**Mobilités douces**

Les quartiers avoisinants sont désormais connectés au littoral par un réseau de mobilité active, incluant des pistes cyclables et des sentiers piétons. La sinuosité de ce réseau permet de créer des moments privilégiés de connexion avec le fleuve, offrant des vues panoramiques et des espaces de détente. Les aménagements viennent ainsi enrichir la relation entre le tissu urbain et le littoral, en favorisant l'intégration de la nature dans l'environnement urbain.

Par ailleurs, l'extension du réseau de transport de l'est de Québec viendra améliorer l'accessibilité aux différents pôles d'activités proposés, créant un espace dynamique et interconnecté. Autrefois

coupés du littoral par une autoroute infranchissable, les quartiers de l'est pourront maintenant circuler sur une trame poreuse donnant un accès au littoral du Saint-Laurent.



- Réseau cyclopéton
- Sentier piéton
- Réseau de transport de la Capitale (RTC)
- Pôle d'échange du tramway et Stations de Train
- Tramway et Train de banlieue



Milieux naturels

I II III IV V

Le réaménagement du littoral présente tout le sérieux de la Ville de Québec envers la lutte aux changements climatiques et, par le fait même, la protection ainsi que l'épanouissement de la biodiversité sur son territoire. Ce projet ambitieux reconnaît qu'il est nécessaire de protéger les milieux naturels préservés. Il reconnaît également l'importance d'ensauvager nos milieux de vie et assurer que nos projets urbains soutiennent une grande diversité biologique; qu'ils incluent la création de corridors écologiques et de réseaux d'habitats écologiques.

Le projet libère le littoral en ensauvageant les berges présentement minéralisées. Cette libération se matérialise

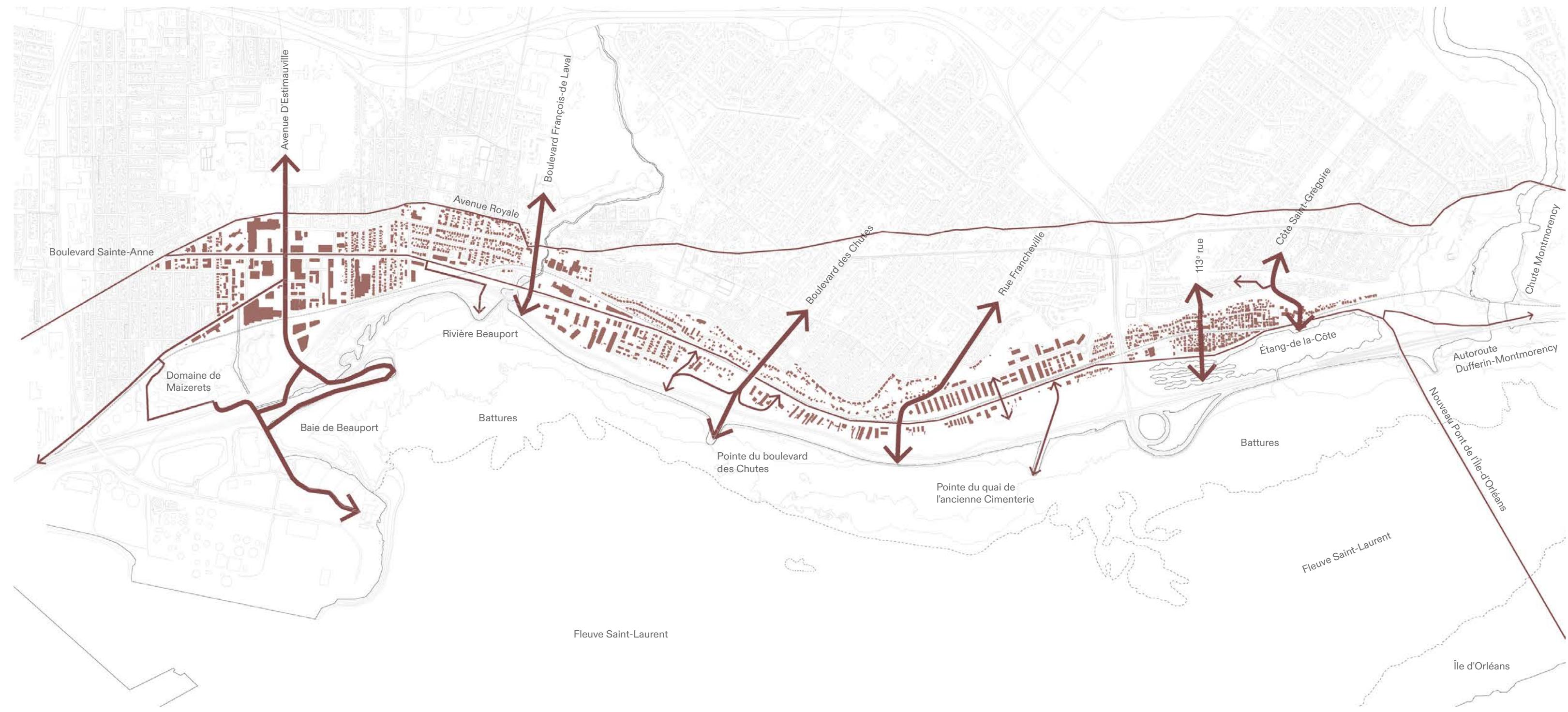
par la valorisation de dynamiques et interactions écologiques présentement limitées par les infrastructures (p.ex. Le cycle des marées). Ce projet se présente alors comme la mise sur pied d'un corridor écologique qui relie à l'ouest le Domaine Maizerets, le ruisseau du Moulin et la Baie de Beauport à l'est vers l'embouchure de la rivière Montmorency et l'Île d'Orléans (pour la faune ailée). Ce corridor écologique, qui accompagne le Fleuve, se connecte également à la rivière Beauport, vers le nord. Les aménagements proposés sont le plus souvent continus, dans un souci de connectivité écologique, mais se présentent parfois comme des réseaux d'habitats écologiques stratégiques (p.ex. Des lieux plus généreux entrecoupés d'infrastructures de mobilité douce).

Concrètement ce corridor écologique et ces habitats stratégiques prennent vie par la création d'un système de marais intertidaux qui sont en mesure d'accueillir l'eau du fleuve et traiter le ruissellement des quartiers au nord. Ce système de marais devient alors une infrastructure écologique de traitement des eaux, une barrière résiliente avec le fleuve en vue d'événement climatique, une série d'habitats écologiques pour la flore indigène et la faune et des lieux de rencontre et d'émerveillement pour les citoyens et citoyennes.

Ces interventions contribuent directement aux cibles du Gouvernement du Québec quant à la restauration et création de

milieux humides et hydriques. Plus encore cet ensauvagement du littoral permettra de contribuer à la matérialisation de différents chantiers de planification importants pour la Ville de Québec :

- Stratégie de biodiversité (en rédaction);
- Stratégie de résilience climatique ;
- Plans régionaux des milieux humides et hydriques ;
- Candidature de la Ville de Québec comme région de la biosphère de l'UNESCO.



Milieux urbains



0m 500m 1km

Le projet de réaménagement du littoral met l'accent sur des axes clés reliant le nord et le sud, afin de connecter les quartiers situés plus au nord, séparés par la topographie et l'autoroute existante, au littoral. Ce réseau de mobilité douce permet d'intégrer les quartiers à l'espace riverain en favorisant des déplacements piétonniers et cyclistes. L'aménagement de ces parcours fluidifie l'accès à la rive tout en respectant le paysage et la nature environnante.

Parallèlement, le réaménagement des axes est-ouest, tel que le boulevard Sainte-Anne et l'autoroute Dufferin-Montmorency, contribue à renforcer la connectivité des quartiers autrefois enclavés. Ces nouvelles voies de circulation viennent compléter

le réseau existant, facilitant les déplacements entre les différentes zones et réduisant l'isolement de certains secteurs. Des mesures d'apaisement de la circulation ont également été mises en place, avec des traversées piétonnes et cyclistes adaptées, ainsi que des infrastructures destinées à éliminer les obstacles et garantir la fluidité des parcours. Ces aménagements permettent ainsi aux citoyens de se déplacer en toute sécurité, tout en favorisant une relation harmonieuse entre le tissu urbain et le littoral, et de profiter d'un environnement plus accessible.

Secteurs d'intervention



- ① Secteur D'Estimauville / Baie de Beauport
- ② Secteur de la Rivière Beauport
- ③ Secteur Everell / Boulevard des Chutes
- ④ Secteur Anciennes Cimenterie et Briqueterie
- ⑤ Secteur Saint-Grégoire-de-Montmorency / Étang de la Côte



0m 500m 1km

1 2 3 4 5

Secteur d'intervention D'Estimauville / Baie de Beauport



Photo aérienne de la Baie de Beauport et de la pointe du Ruisseau du Moulin. Source : CCNQ, 2002.



1 Secteur D'Estimauville / Baie de Beauport – Introduction

Le secteur de la Baie de Beauport occupe une place stratégique dans la renaturalisation du littoral. Le vaste terrain laissé en friche par la désaffection de l'ancien dépôt à neige offre des opportunités exceptionnelles de reconnexion avec le fleuve. Même dans sa forme actuelle, la baie de Beauport constitue déjà une attraction importante pour les ornithologues amateurs qui viennent y observer les nombreux oiseaux qui s'y rassemblent. Juste à côté, la présence de Maizeret comme pôle forestier constitue un milieu naturel riche et invitant pour la promenade. Le projet vise à créer cette interface productive, cette continuité spatiale et écologique entre Maizeret et la Baie de Beauport, un trait d'union entre la forêt et le fleuve.



1 Secteur D'Estimauville / Baie de Beauport – Concept

En transformant l'autoroute en boulevard urbain et en déplaçant le tracé vers l'intérieur des terres, le projet dégage la plus importante bande de terrain directement connectée avec le fleuve de toute la ville de Québec. La proposition vient consolider en un pôle cohérent la présence déjà forte de la nature de Maizeret et de la pointe du Moulin. L'aménagement d'une série de marais intertidaux le long de la berge donne un caractère unique au nouveau parc. Au fil des sentiers de promenade, ce morceau de paysage devient pour le visiteur un lieu de rencontre privilégié avec l'eau et les marées de la baie ainsi qu'avec biodiversité qui l'habite.



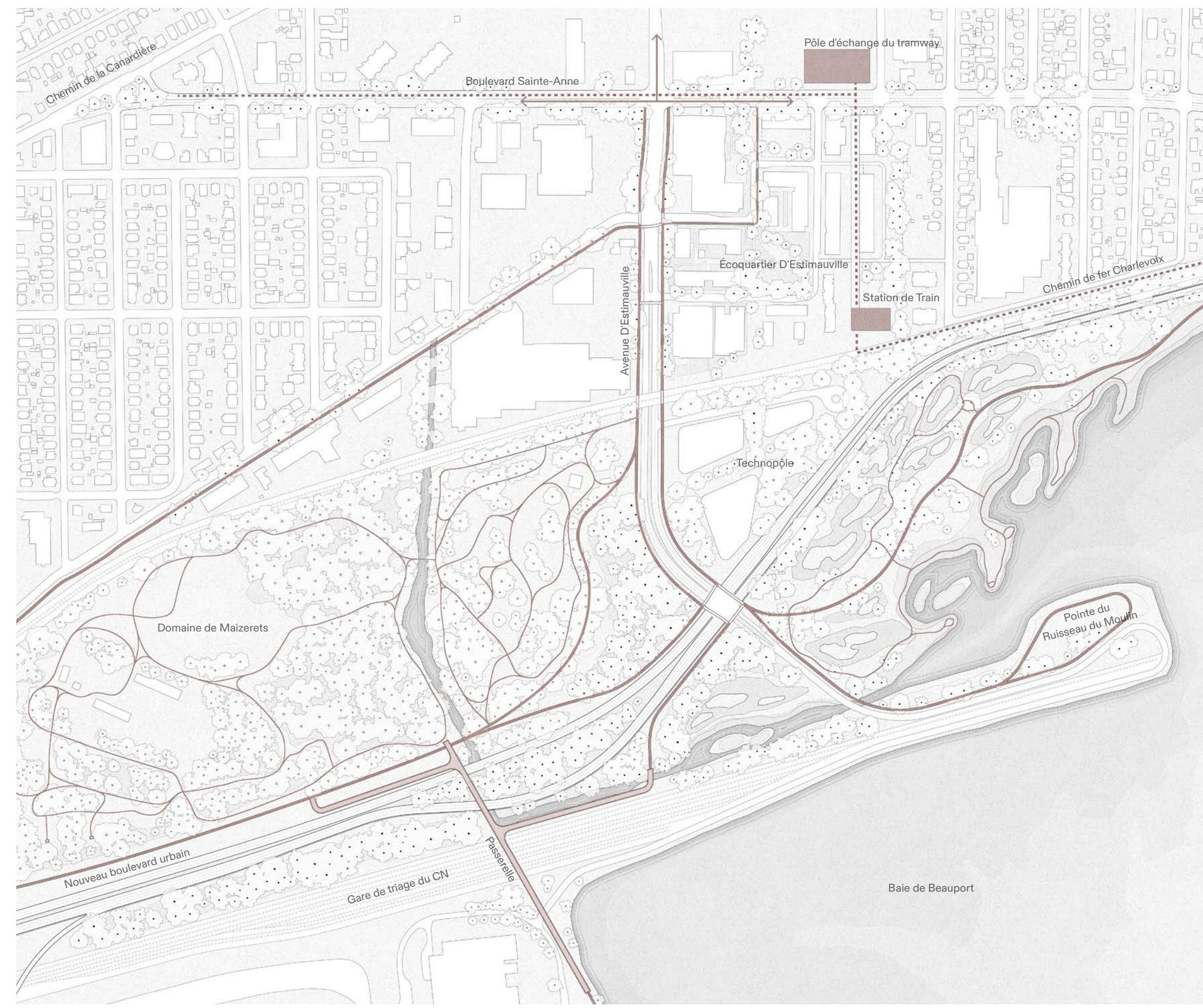
1.1 Transformation de l'autoroute en boulevard urbain

Corridor de mobilité

Dans la Baie de Beauport, le tracé du nouveau boulevard urbain est déplacé plus au nord afin de libérer un maximum d'espace en bordure du littoral pour des aménagements publics et écologiques, tout en préservant des terrains développables dans le quadrant nord. À partir de l'axe Henri-Bourassa, la transition entre l'autoroute et le boulevard urbain s'opère progressivement, avec une réduction de trois à deux voies par direction et une diminution de la vitesse de circulation. L'ajout d'un îlot déviateur facilitera par ailleurs une transition fluide et sécurisée pour les automobilistes. Une première intersection avec feux de circulation est aménagée à la hauteur de l'avenue D'Estimauville. Cette intersection favorise à la fois le passage sécurisé des usagers de la mobilité active vers le littoral et l'extension du domaine Maizeret.

Voie de contournement

Pour des raisons de sécurité et d'accessibilité, une voie de contournement est aménagée sur une partie de la pointe du Moulin afin d'assurer un accès rapide et alternatif entre la ville et les installations situées du côté de Beauport. Cette voie d'urgence débute à l'intersection du boulevard urbain et de l'avenue D'Estimauville, contourne la gare de triage au niveau de la pointe, puis se raccorde au chemin menant à l'usine de traitement des eaux. La faisabilité de cette implantation nécessitera des discussions et des négociations avec les parties prenantes concernées.



1.2

Déploiement d'un nouveau réseau de mobilité douce

Avec le littoral désormais dégagé, un nouveau réseau de mobilité douce est aménagé le long du rivage. Ce réseau cyclopiéton riverain relie divers attraits tant à l'intérieur du nouveau parc éponge qu'à l'extérieur du site, notamment vers l'Écoquartier D'Estimauville, le domaine Maizeret et la Baie de Beauport. Une diversité d'expériences paysagères est mise en valeur grâce à des parcours variés et des ramifications qui sillonnent l'ensemble du grand parc.

Passerelle

La phase 1 de la passerelle, qui a pour objectif de créer un lien cyclopiéton rapide entre la Baie de Beauport et les quartiers Maizeret et Vieux-Moulin, est pensée comme une infrastructure pouvant être réalisée en amont du grand projet. Son implantation est possible sans aucune modification aux emprises actuelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency et de l'avenue D'Estimauville. La rampe d'accès, accessible universellement, longe le ruisseau du Moulin et offre une vue sur une version réaménagée et renaturalisée de celui-ci. Tout en hauteur, la traversée de la cour de triage offre des vues prenantes surplombant la Baie. Du côté sud, une seconde rampe permet de reconnecter avec le réseau piéton et cyclable qui circule près de la berge.

La phase 2 du projet permet de franchir le nouveau boulevard urbain et de reconnecter de manière plus fluide le domaine de Maizerets au reste du grand projet. La phase 2 poursuit le langage et les méthodes constructives de la phase 1 pour former un ouvrage cohérent et uniforme.

Pour plus d'informations concernant la future passerelle, des documents complémentaires situés en annexe présentent le projet de manière plus exhaustive.



1.3 Création d'un nouveau grand parc éponge

Le secteur prévu pour l'aménagement du parc éponge présente des sols contaminés sur une vaste superficie. L'aménagement de marais filtrant de phytoremédiation permet non seulement de décontaminer les eaux, mais également les sols dans un horizon à long terme. Cette approche de phytoremédiation offre donc une triple vocation au parc soit la filtration des contaminants, la gestion durable des eaux de ruissellement ainsi que le loisir.

Contrairement aux marais qui sont directement connectés au fleuve, ces marais filtrants seront quant à eux essentiellement alimentés par les eaux de ruissellement provenant des infrastructures routières environnantes et du futur technopôle. Vu les impacts des changements climatiques qui se font de plus en plus fréquents et intenses, ces infrastructures vertes représentent un outil clé en ce qui a trait à la résilience et la pérennité des infrastructures et des aménagements. Ce parc devient donc une infrastructure écologique qui assainit non seulement nos eaux au quotidien, mais également nos actions du passé.

Infrastructure verte

Ce secteur, par sa proximité au fleuve, est parsemé de zones inondables vulnérables aux fluctuations du niveau d'eau. La création d'une digue multifonctionnelle à la hauteur du boulevard urbain permet d'augmenter la résilience face aux événements climatiques tout en maximisant l'utilisation de l'espace.

L'ajout de noues paysagères permettra également de récolter les eaux et contaminants et représente une barrière importante entre le milieu bâti et la santé des eaux du fleuve. On retrouve au sein des noues des espèces végétales tolérantes au sel et ayant un bon pouvoir de filtration. La noue centrale pourra accueillir toutes les strates végétales. L'implantation d'arbres (saule noir et chêne rouge) et d'arbustes (myrique baumier, saule disc) sera privilégiée en périphérie de la noue alors que les herbacées (jonc épars, glycérie du Canada, iris versicolore) au centre.



1.4 Renaturalisation du Littoral

Les interventions proposées afin de renaturaliser le littoral dans le secteur de la Baie de Beauport se font en deux temps: le réaménagement de la rive sur l'ensemble du secteur et la transformation du ruisseau du Moulin.

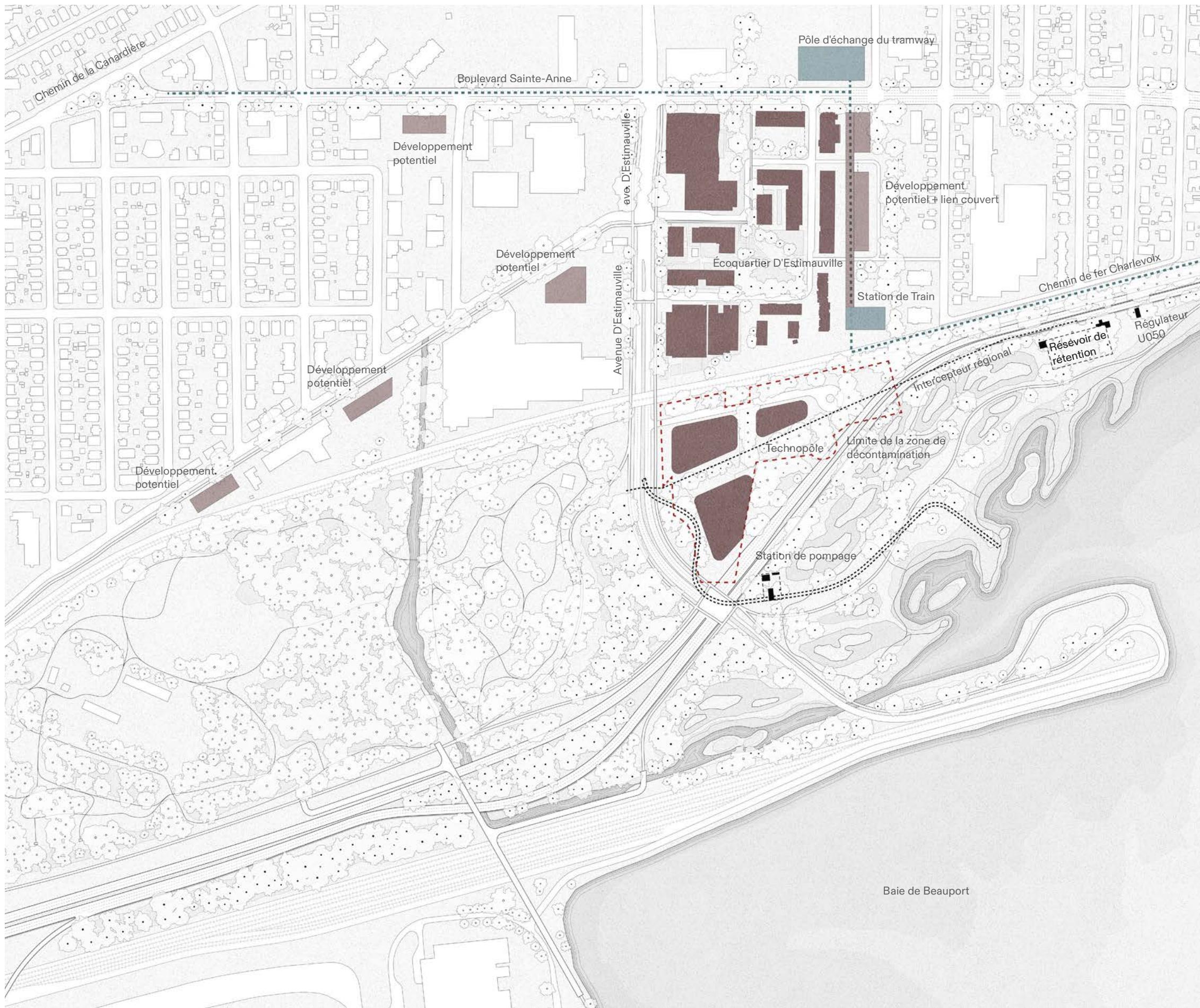
Réaménagement de la rive

Le réaménagement du rivage prévoit tout d'abord une ouverture sur le fleuve en créant une série de marais, chacun connectés à celui-ci. Ces milieux naturels seront principalement alimentés par les eaux du fleuve et donc grandement influencés par le cycle naturel des marées. Cet espace dynamique, changeant au gré des journées, représente un lieu clé où la limite entre la rive et le Littoral Est adoucie, voire complètement brouillée. Il s'agit d'un lieu propice à la création d'interactions intertidales et écologiques au sein des communautés fauniques et floristiques, et ce, par la création de nouveaux habitats qui pourront abriter une biodiversité riche. À noter qu'afin d'offrir une barrière de sécurité supplémentaire et de protéger la qualité des eaux du fleuve, ces marais sont ceinturés d'une végétation adaptée qui permet la phytoremediation.

Transformation du ruisseau du Moulin

Ensuite, le reprofilage et le désenclavement du ruisseau du Moulin proposé visent à redonner plus d'espace au lit d'écoulement du cours d'eau et ainsi laisser place au mouvement naturel du ruisseau qui a fortement été anthropisé au fil des années. Cette transformation douce permet la renaturalisation des berges et le retour des dynamiques naturelles des lieux tout en favorisant la création de nouveaux habitats fauniques et floristiques. Ce retour aux sources vise donc non seulement la valorisation de la biodiversité locale, mais également la mise en valeur des caractéristiques naturelles du site. Il est à noter que la section du ruisseau située en amont du domaine Maizeret restera toutefois canalisée.

- Arbres conservés
- Arbres ajoutés



1.5 Intégration des projets de développement et d'infrastructure municipaux

Le secteur de la Baie de Beauport bénéficie d'une proximité stratégique avec plusieurs projets de développement et infrastructures municipales. Les aménagements prévus sur le littoral sont conçus de manière à maximiser les retombées positives et créer des bénéfices mutuels avec l'ensemble des initiatives de la Ville en cours.

Technopôle

Lancé en 2019 à la suite d'un partenariat entre la Ville et le gouvernement du Québec pour la requalification de terrains stratégiques à des fins de développement économique, le projet du technopôle a été ajusté afin de s'adapter aux nouvelles considérations d'aménagement de la phase 4, notamment le tracé du boulevard urbain. Ainsi, trois bâtiments totalisant une superficie de 10 000 m² seront construits à l'angle du boulevard urbain et de l'avenue D'Estimauville, constituant une porte d'entrée vers le nouveau littoral.

Écoquartier D'Estimauville

La phase 4 du Littoral Est est une opportunité pour consolider la zone urbaine autour du projet de l'Écoquartier D'Estimauville, en constituant un levier de développement pour optimiser l'occupation urbaine sur des terrains stratégiques en périphérie du secteur de la Baie de Beauport.

Pôle d'échange du tramway

Afin de tirer profit de la présence du pôle d'échange du tramway à proximité du Littoral Est et du réseau ferroviaire susceptible d'être réactivé pour le transport en commun, une zone potentielle est réaménagée afin de mieux relier les deux réseaux. Cette interface comprend l'insertion d'un passage couvert et d'une bande végétalisée pour assurer une intégration harmonieuse avec le contexte immédiat.



- 1 Secteur D'Estimauville / Baie de Beauport – Récapitulatif
 - 1.1 Transformation de l'autoroute en boulevard urbain
 - 1.2 Déploiement d'un nouveau réseau de mobilité douce
 - 1.3 Création d'un nouveau grand parc éponge
 - 1.4 Renaturalisation du littoral
 - 1.5 Intégration des projets de développement et d'infrastructure municipaux







Condition actuelle – Positionnement du point de vue page 33



Vision – Positionnement du point de vue page 34



Baie de Beauport vue depuis l'autoroute Dufferin-Montmorency. À gauche sur l'image, l'ancien dépôt à neige de Beauport. Source : Google, 2023.



1 2 3 4 5

Secteur d'intervention Rivière Beauport



Photo aérienne de la Baie de Beauport et de la pointe de la rivière Beauport. Source : CCNQ, 2002.

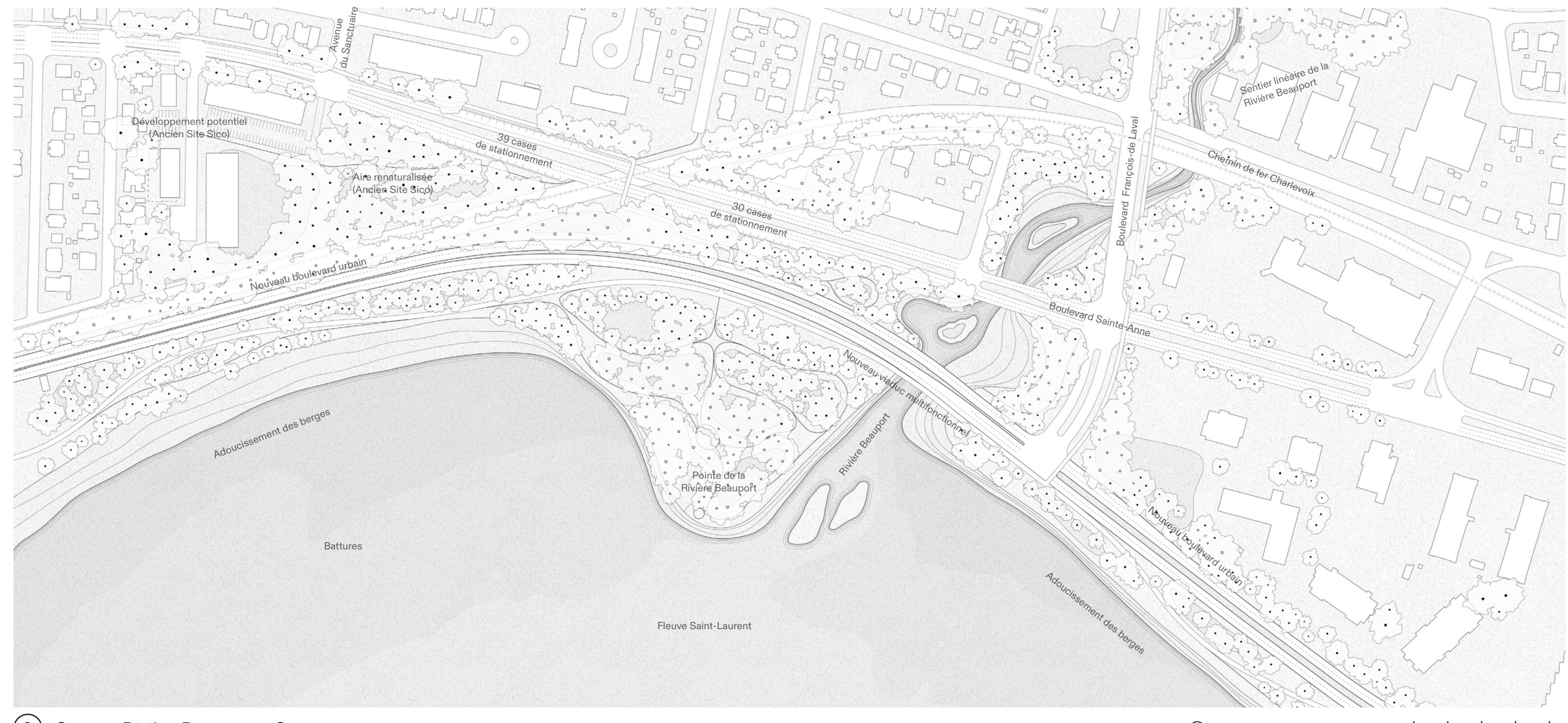


2 Secteur Rivière Beauport – Introduction



0m 50m 100m

Avec la rivière Beauport comme colonne vertébrale, le secteur François-de-Laval est un lieu stratégique pour connecter les quartiers riverains, la rivière et le fleuve. Bien que la superposition de plusieurs infrastructures de transport limite actuellement l'accès au littoral, la consolidation et la mise en valeur des espaces naturels existants offrent une occasion d'améliorer les relations entre les milieux habités et l'eau.

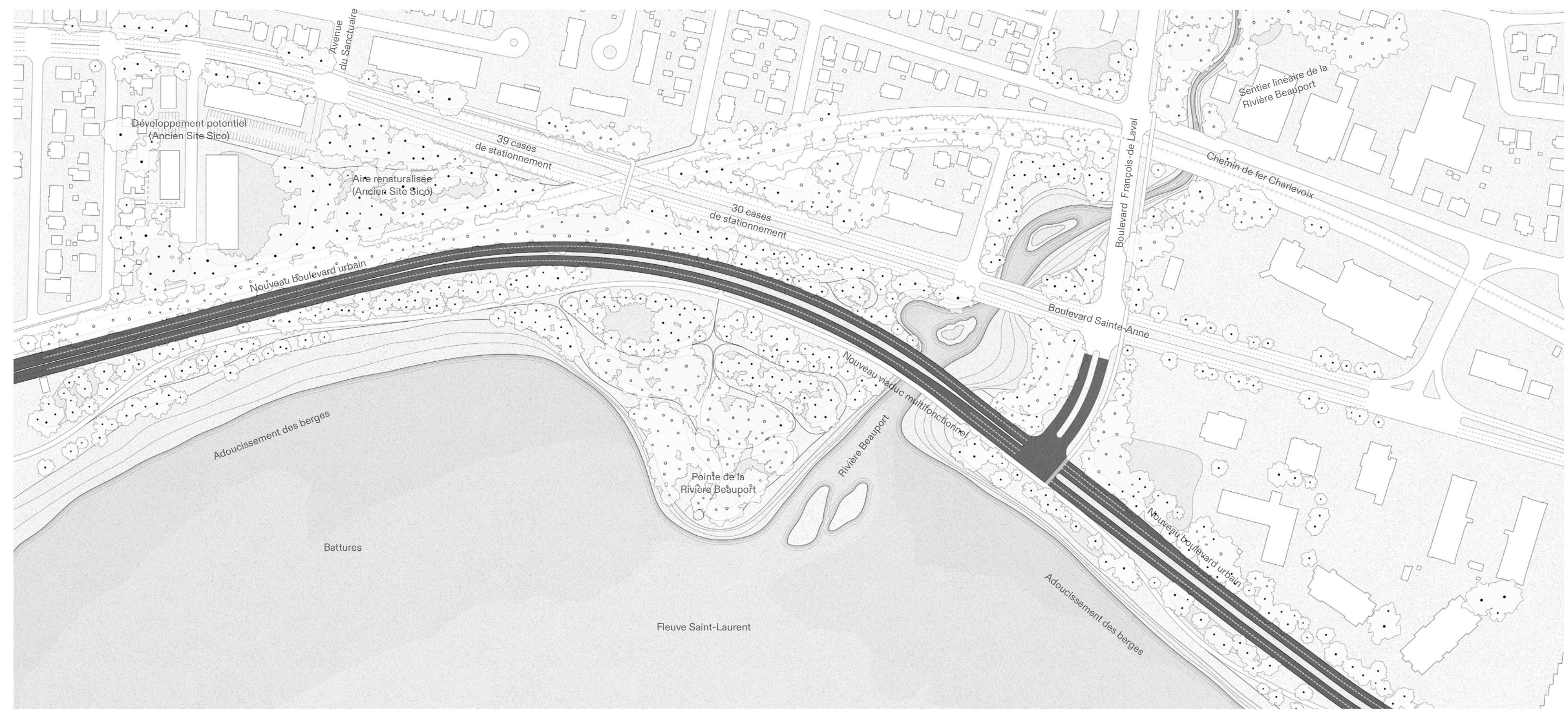


2 Secteur Rivière Beauport – Concept

En écologie, les espaces de rencontre où convergent des milieux différents sont souvent les plus riches du point de vue de la biodiversité. La rencontre de la rivière Beauport et du fleuve forme un point névralgique qui connecte deux grands systèmes écologiques se déployant à l'échelle territoriale. Les interventions dans ce secteur visent à élargir ce point de rencontre, le renaturiser et le libérer du maximum d'entraves infrastructurales possibles.



0m
50m
100m

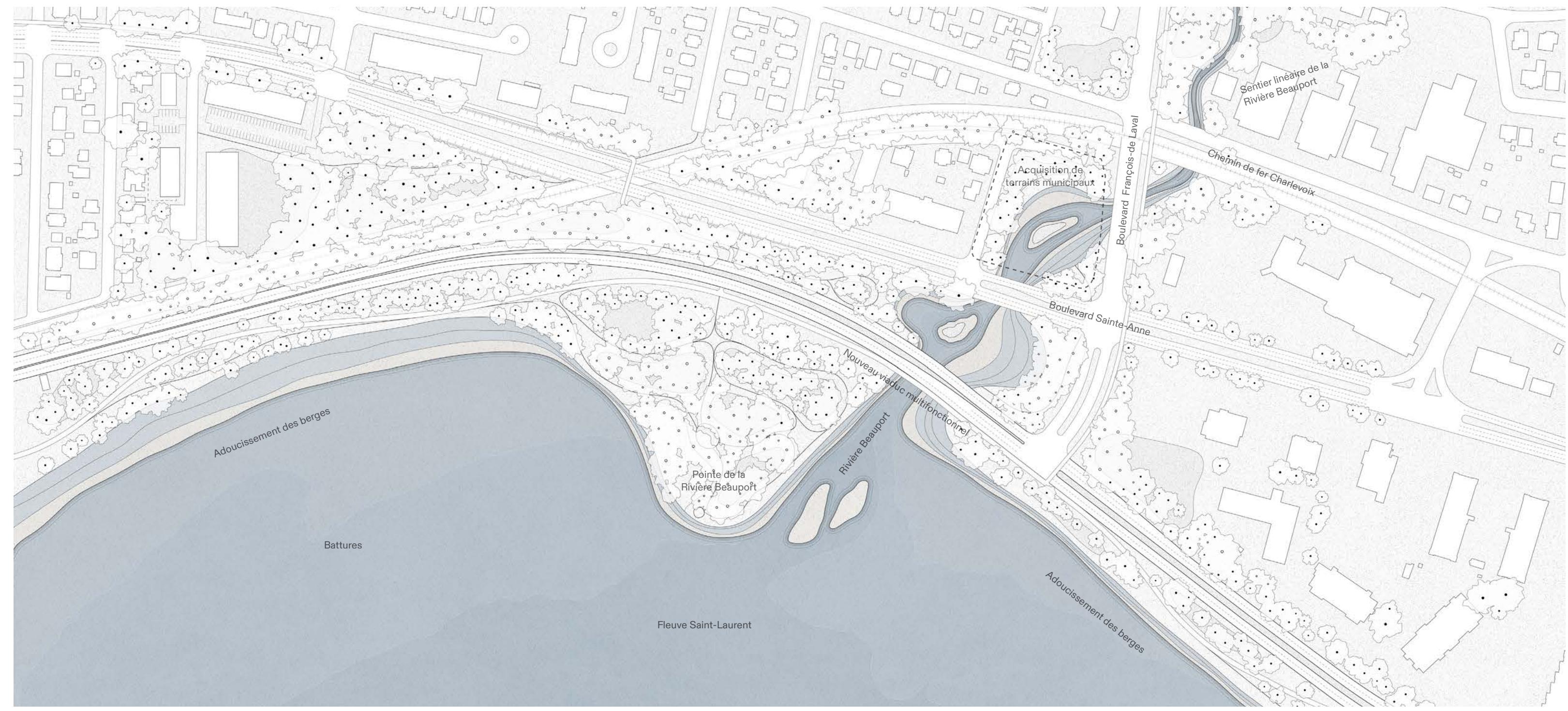


2.1 Transformation de l'autoroute en boulevard urbain



0m 50m 100m

La transformation de l'autoroute Dufferin-Montmorency en boulevard urbain offre l'opportunité de reconfigurer le viaduc surplombant la rivière Beauport. Ce nouveau lien multifonctionnel intègre un espace dédié à la mobilité douce, aménagé côté fleuve pour prolonger la relation avec le paysage. La concentration de toutes les fonctions dans une seule infrastructure évite la multiplication des structures au-dessus de la rivière. De plus, la révision du tracé libère une bande riveraine destinée à enrichir la biodiversité et à offrir aux citoyens un accès amélioré au littoral, renforçant ainsi le lien entre les quartiers et le cadre naturel du fleuve.



2.2 Renaturalisation du littoral et de la Rivière Beauport



0m 50m 100m

L'élargissement de l'aire de liberté de la rivière Beauport contribue à enrichir son espace naturel. Le reprofilage des berges, comprenant des surlargeurs, des îlots et de petites baies, vise à rétablir les dynamiques naturelles de la rivière, favorisant ainsi la biodiversité et le maintien des habitats pour les espèces aquatiques. Cette opération se déroule principalement sur des terrains résiduels appartenant aux multiples infrastructures de transport traversant le secteur. Toutefois, l'acquisition de certaines propriétés à faible valeur ajoutée dans le quadrant nord-ouest est requise pour maximiser les aménagements écologiques en lien avec la rivière.



2.3 Préservation, ensauvagement et croissance des zones écologiques

La mise en valeur de la rivière Beauport et de ses environs repose également sur la préservation et l'ensauvagement des zones écologiques existantes. De part et d'autre de la rivière, plusieurs espaces naturels résiduels sont transformés et connectés de manière à renforcer la valeur écologique du secteur, créant ainsi un corridor vert reliant le littoral au parc de la Rivière-Beauport situé plus au nord. Des portions de terrains vagues et non développés sont également verdies afin de soutenir l'effort de renaturalisation dans le secteur.

- Arbres conservés
- Arbres ajoutés



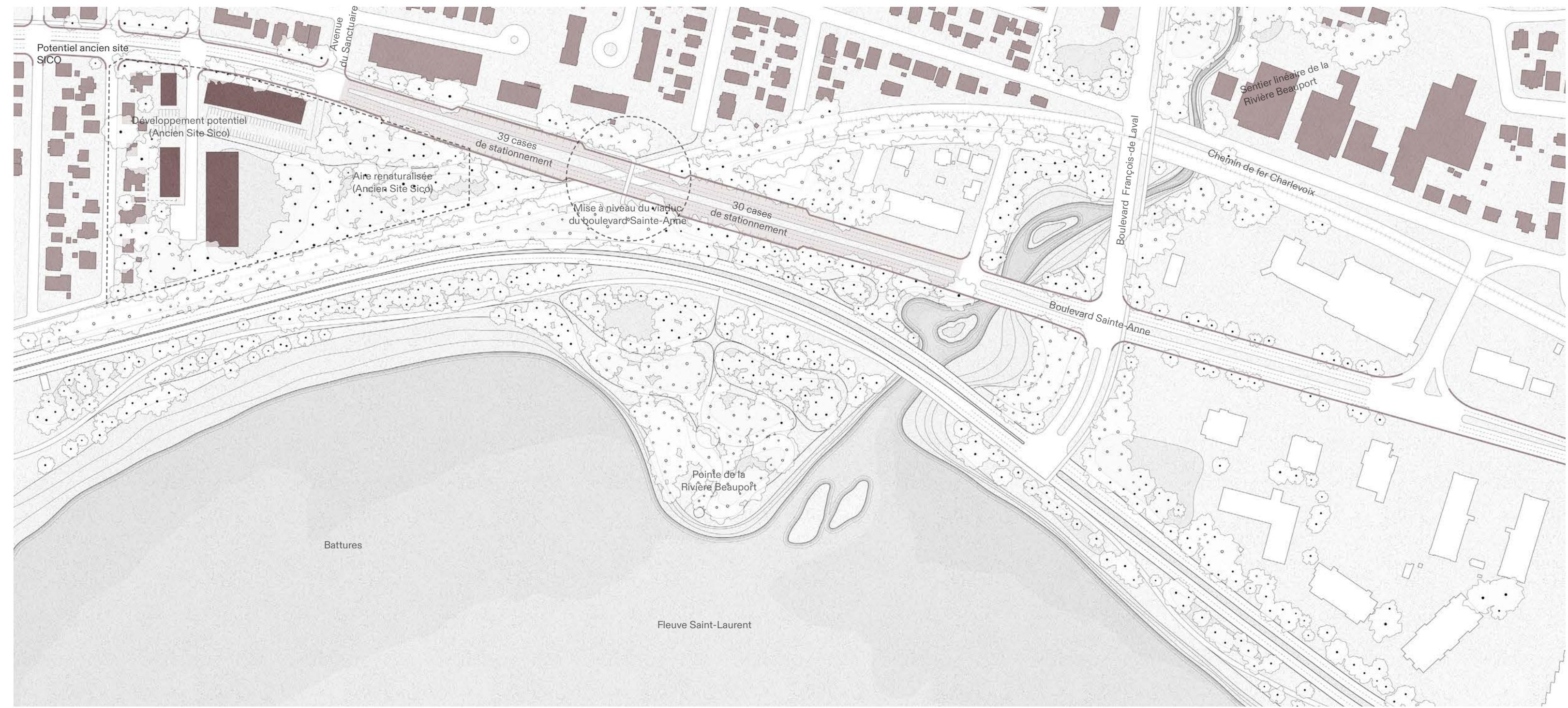
2.4 Reconnexion citoyenne au fleuve et à la Rivière Beauport



0m 50m 100m

L'élargissement de la rivière devient une opportunité pour créer et bonifier des points de contact avec la rivière, autrefois peu accessible et isolée. Un réseau de sentiers piétonniers est alors déployé aux abords de la rivière et permet de révéler des perspectives uniques sur les paysages façonnés par la nouvelle hydromorphologie du cours d'eau. Ce réseau est complété par une piste cyclable orientée dans l'axe nord-sud, favorisant une mobilité active et efficace entre la rivière et le fleuve. En parallèle, ces aménagements mettent en valeur la proximité de l'arrondissement historique de Beauport, un site patrimonial renfermant des vestiges archéologiques témoignant de l'histoire et de l'occupation humaine liées à la rivière.

Au niveau de la pointe de la rivière Beauport, des espaces de stationnement sont aménagés le long du boulevard Sainte-Anne pour desservir cette zone et faciliter l'accès aux aménagements riverains. Ces stationnements devront être planifiés de concert avec le corridor VivaCité (CVC) prévu sur le boulevard Sainte-Anne.



2.5 Mise à niveau du viaduc du boulevard Sainte-Anne et désenclavement des quartiers



0m 50m 100m

Le viaduc du boulevard Sainte-Anne, une barrière physique majeure entre le littoral et le quartier Giffard, pourrait faire l'objet d'une mise à niveau afin de désenclaver les milieux résidentiels et d'améliorer l'accès au fleuve. Parallèlement, l'emprise publique du boulevard Sainte-Anne serait réaménagée pour bonifier la convivialité du parcours et atténuer l'effet de frontière généré par cette voie de circulation. Par ailleurs, la reconfiguration du boulevard Sainte-Anne devra inclure les projets d'aménagement cyclable proposés dans le corridor VivaCité (CVC).

L'ancien site SICO, quant à lui, offre des potentiels de développement sur la portion Est de l'avenue du Sanctuaire,

permettant la consolidation des zones urbaines. Sur la portion Ouest, un potentiel de renaturalisation et d'ensauvagement du site est possible en continuité avec les corridors verts existants.

*Note: La proposition de mise à niveau du viaduc du boulevard Sainte-Anne devra être validée par des études ultérieures.



2 Secteur François-de Laval – Récapitulatif

- 2.1 Transformation de l'autoroute en boulevard urbain
- 2.2 Renaturalisation du littoral et de la Rivière Beauport
- 2.3 Préservation et ensauvagement des zones écologiques existantes
- 2.4 Reconnection citoyenne à la Rivière Beauport

- 2.5 Mise-à-niveau du viaduc du boulevard Sainte-Anne et désenclavement des quartiers



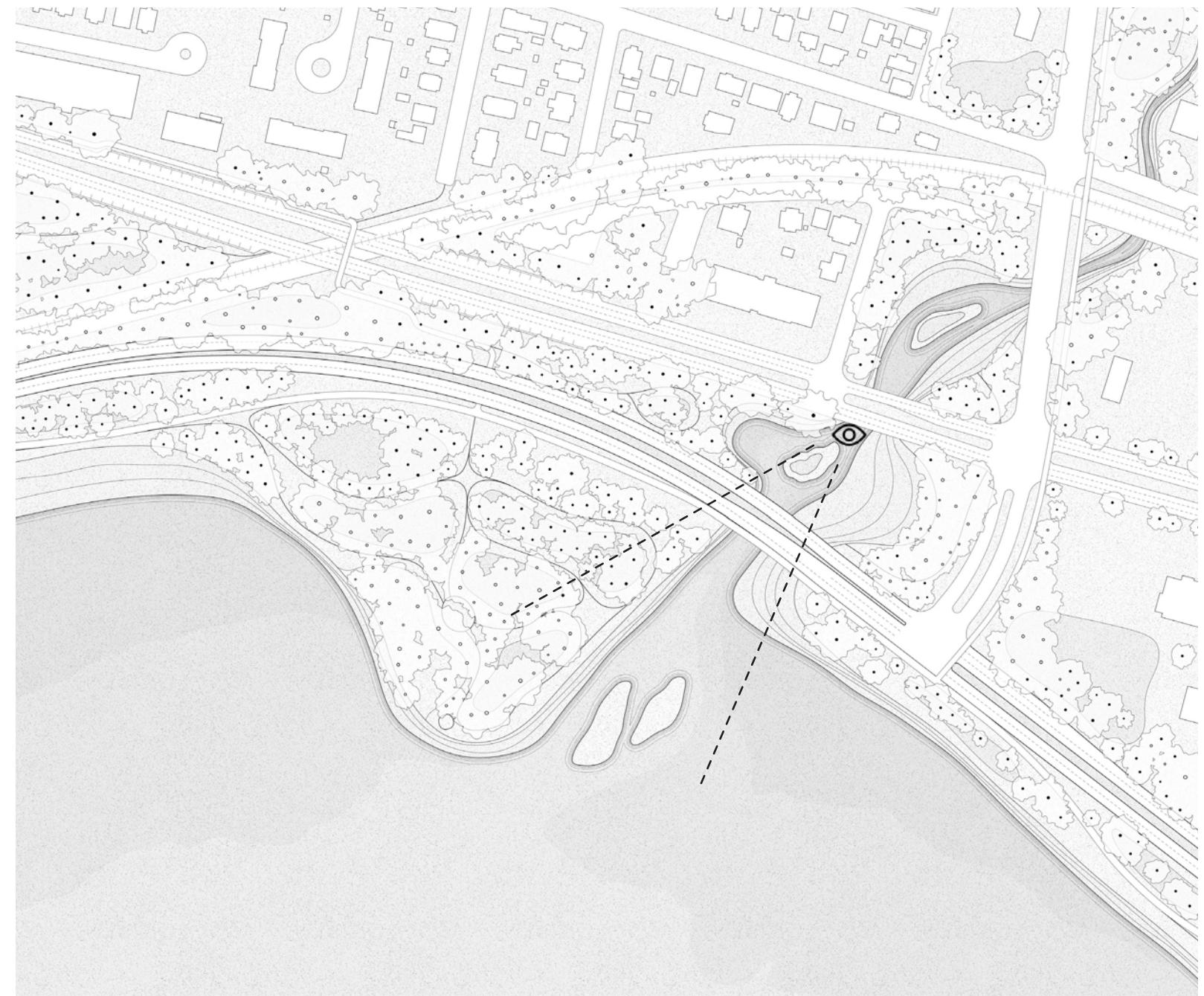
0m 50m 100m







Condition actuelle – Positionnement du point de vue page 48



Vision – Positionnement du point de vue page 49



Les deux viaducs successifs de la pointe de la rivière Beauport (celui au premier plan dédié à l'autoroute Dufferin-Montmorency et celui en arrière-plan dédié au boulevard Sainte-Anne). Source : CCNQ.



1 2 3 4 5

Secteur d'intervention Everell / Boulevard des Chutes



Photo aérienne du belvédère et du quai de la pointe des chutes. Source : CCNQ, 2002.



3 Secteur Everell / Boulevard des Chutes – Introduction



0m 100m 200m

Bien qu'elle occupe une position centrale sur le littoral, l'accessibilité à la pointe du boulevard des Chutes reste extrêmement limitée. L'enchevêtrement de bretelles et de voies à haute vitesse en font un environnement hostile pour le piéton qui tenterait d'accéder à ce belvédère naturel sur l'eau. La présence de la falaise a exigé un reprofilage significatif du terrain et des talus proéminents accentuent l'effet de barrière entre les quartiers et le fleuve.



3 Secteur Everell / Boulevard des Chutes – Concept

Le réaménagement des accès et l'interface entre le fleuve et le boulevard des Chutes, en lien avec le nouveau boulevard urbain, visent à créer une transition plus fluide et sécuritaire pour les citoyens désirant accéder au fleuve. Parallèlement, la zone du Littoral Est réaménagée pour mettre en valeur la jetée qui s'avance dans l'axe du boulevard des Chutes. La pointe devient un espace rassembleur où peuvent prendre place des activités variées pour les citoyens, et ce, dans un cadre convivial et proche de l'eau. C'est le lieu où se concentrent les services ainsi que la programmation sportive, culturelle et éducative du secteur.

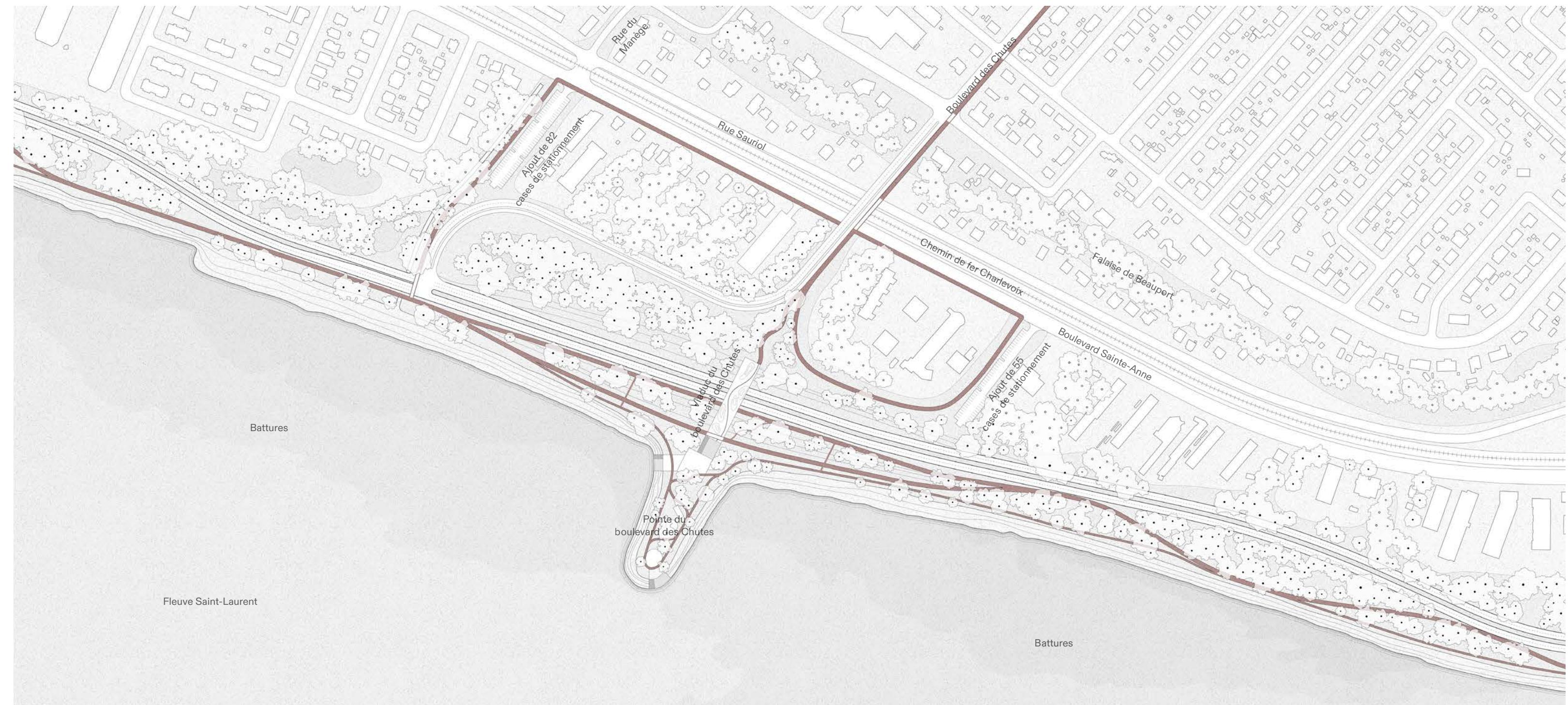


3.1 Connexion du boulevard des Chutes au boulevard urbain

L'opportunité offerte par la transformation de l'autoroute en boulevard urbain permet de reconfigurer le boulevard des Chutes et de créer une nouvelle intersection plus conviviale. La suppression et la réduction de l'envergure des bretelles d'accès et de sortie contribuent non seulement à formaliser et sécuriser les liens entre les quartiers situés au nord et au sud de la falaise, mais aussi à mieux intégrer le viaduc piétonnisé dans le paysage tout en facilitant les nouveaux usages du littoral.

La reconfiguration des rues dans le cadre du nouveau boulevard urbain nécessite une réflexion plus large sur la circulation au sein du réseau local. Certaines voies de circulation sont

repensées, d'une part pour améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements, et d'autre part pour limiter le transit sur le tronçon accidentogène de la rue du Manège. L'intersection des rues du Manège et Sauriol est donc maintenue, tandis que le lien véhiculaire avec le boulevard Sainte-Anne permet uniquement l'accès local. Pour accéder au littoral, les véhicules de la rue Sauriol seront redirigés vers le boulevard des Chutes à l'ouest et la rue Francheville à l'est. Tandis que les citoyens qui utilisent les mobilités douces peuvent emprunter le viaduc.



3.2 Transformation du viaduc en parc et nouveau réseau cyclopiéton

Les connexions entre le parcours cyclable le long du littoral et le quartier Everell, au nord, sont simplifiées et rendues plus sécuritaires à l'approche du boulevard des Chutes. Le tablier du viaduc du boulevard est préservé et mis en valeur comme un artefact urbain intégré au paysage. Cet ouvrage de transport est réinterprété à travers une fonction paysagère favorisant la mobilité active.

L'extrémité de son tablier devient une plateforme qui permet une transition vers la Pointe en contrebas, tout en offrant des vues spectaculaires sur le fleuve et enrichissant l'expérience visuelle du site. L'aménagement de sentiers sur les talus compris

entre la Pointe et le boulevard urbain permettent une meilleure perméabilité pour la mobilité douce.

* Note: Une entente préalable entre la Ville de Québec et le Ministère devra être établie pour confirmer la rétrocession du viaduc.

0m
100m
200m



3.3 Création d'un pôle d'activités humaines sur la pointe du boulevard des Chutes

La jetée de la Pointe du boulevard des Chutes, située à proximité des milieux habités et de pôles récréo-touristiques régionaux majeurs, se positionne comme un point de jonction au cœur du littoral. Cet avantage stratégique permet de mettre en valeur un lieu où se concentrent des équipements et des installations destinés aux citoyens, en plus d'augmenter la résilience du site face aux changements climatiques par l'ajout d'espaces verts.

Avec un accès amélioré et convivial, le site est requalifié et offre des espaces récréatifs et de loisirs. Un équilibre harmonieux entre les surfaces végétales et minérales permet de déployer un programme varié destiné aux activités sportives et ludiques.

L'enrochement est percé à certains endroits par des paliers qui descendent progressivement dans l'eau. Cet accès à l'eau permet une nouvelle zone de mise à l'eau pour les embarcations non-motorisées. Le réaménagement du secteur prévoit également l'implantation d'espaces de stationnement afin d'augmenter la capacité d'accueil du secteur et de répondre aux besoins de la nouvelle programmation.

- Arbres conservés
- Arbres ajoutés



3 Secteur Everell / Boulevard des Chutes – Récapitulatif



0m 100m 200m

3.1 Connexion du boulevard des Chutes au boulevard urbain et
requalification de la rue du Manège

3.2 Nouveau réseau de pistes cyclables et piétonnes et transformation
du viaduc en parc

3.3 Création d'un pôle d'activités humaines sur la Pointe du boulevard
des Chutes







Condition actuelle – Positionnement du point de vue page 61



Vision – Positionnement du point de vue page 62



Viaduc du boulevard des Chutes vu depuis l'Autoroute Dufferin-Montmorency. Source : Google, 2023.



1 2 3 4 5

Secteur d'intervention Anciennes Cimenterie et Briqueterie



Photo aérienne de l'ancienne usine Ciment du Saint-Laurent fermée en 1997. Source : CCNQ, 2002.



④ Secteur des anciennes Cimenterie et Briqueterie – Introduction



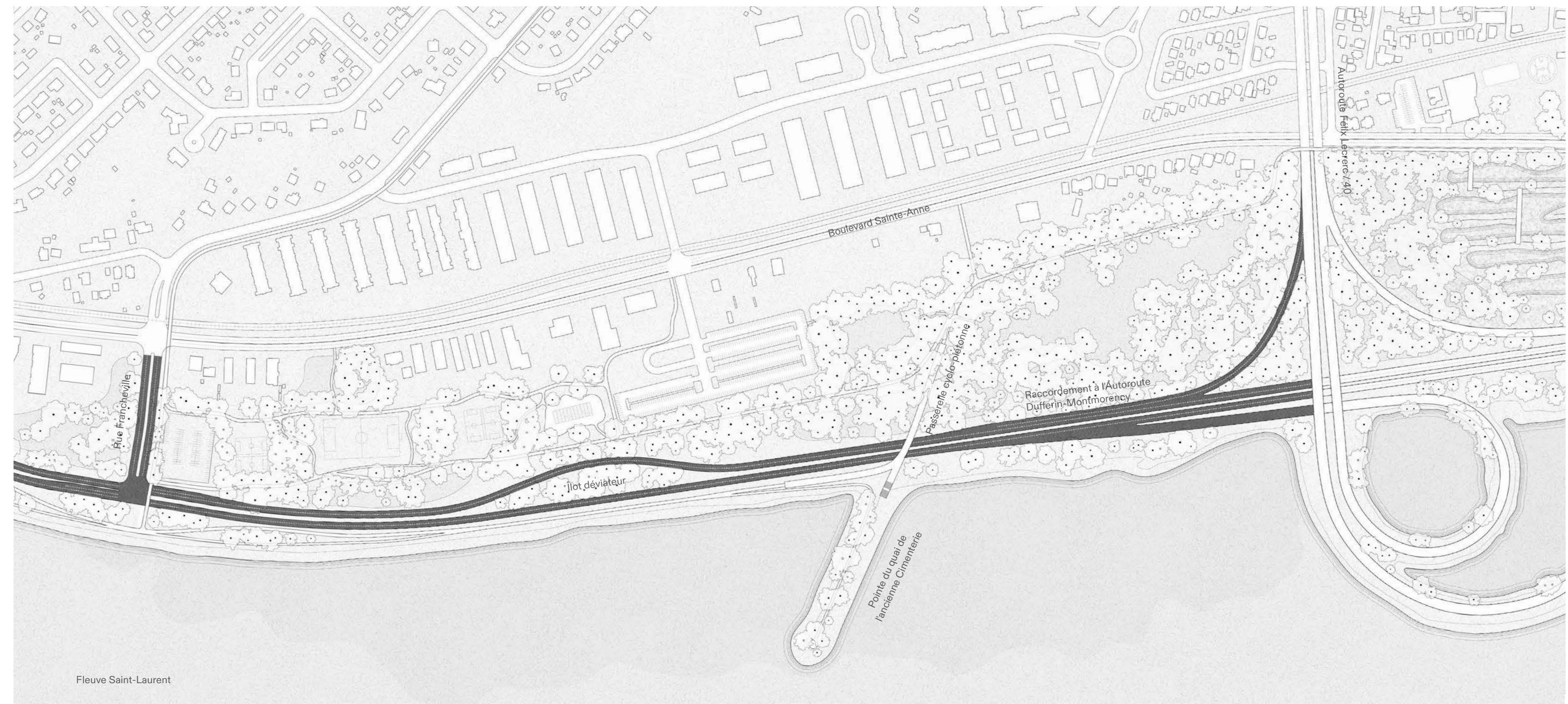
0m 100m 200m

Le secteur de l'ancienne cimenterie et briqueterie symbolise la transition qui s'opère sur le littoral. Autrefois un site de fabrication important, les lieux ont été profondément marqués par la succession d'infrastructures industrielles (quai, rails, usines, etc.) reliées aux opérations de la cimenterie, puis par l'infrastructure de transport qu'est l'autoroute. Longtemps utilisée comme dépôt à neige, la portion est du site est considérée comme vraisemblablement contaminée. À l'étroit et coincés entre des lots à vocation industrielle et une autoroute à haute vitesse, les terrains du secteur sont en grand besoin de revalorisation.



4 Secteur des anciennes Cimenterie et Briqueterie – Concept

Le passé industriel du secteur laisse désormais place à un renouveau où les relations entre les citoyens et le fleuve sont réintroduites et se présentent désormais à une échelle qu'il est possible d'apprécier. Les interventions prévues à la fois sur les infrastructures de transport que sur le littoral participent à la création d'un nouveau narratif et d'une nouvelle page d'histoire pour ce secteur. La réappropriation de cette friche industrielle sera de plus l'occasion de déployer une stratégie de phytoremédiation s'attaquant au passif environnemental laissé dans les sols. Symbole de la réappropriation du secteur, le quai de l'ancienne cimenterie sera également rendu accessible et offrira un point d'avancé inédit et une expérience paysagère immersive au cœur de la zone intertidale.



4.1 Fin du boulevard urbain et raccordement aux autoroutes Dufferin-Montmorency et Félix-Leclerc



0m 100m 200m

L'intersection dans l'axe de la rue Francheville et l'autoroute Dufferin-Montmorency est le point de départ d'une nouvelle expérience de transit marquant le passage d'une ambiance autoroutière à celle d'un boulevard urbain. Cette transition se situe au cœur de la proposition d'intervention et souhaite redonner un caractère paysager convivial à cette interface entre la berge et le fleuve. Elle est agrémentée d'un îlot déviateur végétalisé comme approche de transition entre l'autoroute et le boulevard, permettant une décélération douce en direction ouest.

Réduisant à la fois l'emprise et le nombre de voies de cette infrastructure routière, cette intervention s'inscrit en cohérence

avec les besoins et les ambitions quant à la mobilité de transit dans cet axe. Rappelons que cette transition doit également être accompagnée d'une nouvelle infrastructure de transport en commun structurant empruntant l'emprise ferroviaire au nord du boulevard Sainte-Anne.

Dans la foulée du réaménagement de cette intersection, le stationnement présentement aménagé en bout de rue est déplacé et réaménagé vers l'est tout en conservant sa capacité d'accueil. L'aire de stationnement sert de point d'accès pour l'ensemble du parc et des équipements qui font partie de la programmation de l'espace littoral situé entre la rue Francheville et

l'échangeur de l'autoroute 40. Elle intègre également des principes d'aménagement favorisant une continuité avec les efforts de biodiversification déployés sur l'ensemble du littoral.



4.2 Connexion du réseau cyclopiéton au boulevard Sainte-Anne et à la pointe de l'ancienne Cimenterie



0m 100m 200m

Dans un esprit de convivialité et d'accessibilité, le réseau cyclable du secteur se voit substantiellement bonifié. Quittant la rive à l'intersection entre la rue Francheville et l'autoroute Dufferin-Montmorency pour poursuivre son parcours à travers les différents équipements de loisir et de sport, le réseau cyclable participe à la consolidation des chemins d'accès pour ce secteur à vocation citoyenne.

Il est pensé de manière à offrir deux expériences distinctes: une piste récréative offrant une expérience paysagère sinuueuse et une piste permettant des déplacements efficaces de transit sur un

axe est-ouest régional. Ces pistes participent à compléter l'offre modale en matière de mobilité pour les citoyens et les visiteurs.

Le réseau cyclable permet également de désenclaver la pointe de l'ancienne cimenterie en la rendant accessible par la rive du littoral. Une proposition de passerelle qui enjambe le boulevard urbain peut être aménagée de manière à connecter la pointe de l'ancienne cimenterie et la voie cyclable au boulevard Sainte-Anne, améliorant ainsi la connexion entre le boulevard Sainte-Anne et le fleuve. Sa faisabilité doit être validée et étudiée par les personnes concernées de la Table des Partenaires.

*Note: La proposition d'intégration d'une nouvelle passerelle dans le secteur des anciennes cimenterie et briqueterie est conceptuelle, et doit suivre des études plus approfondies afin de valider sa faisabilité avec les parties impliquées.



4.3 Création d'un nouveau sanctuaire forestier et consolidation des infrastructures récréosportives



0m 100m 200m

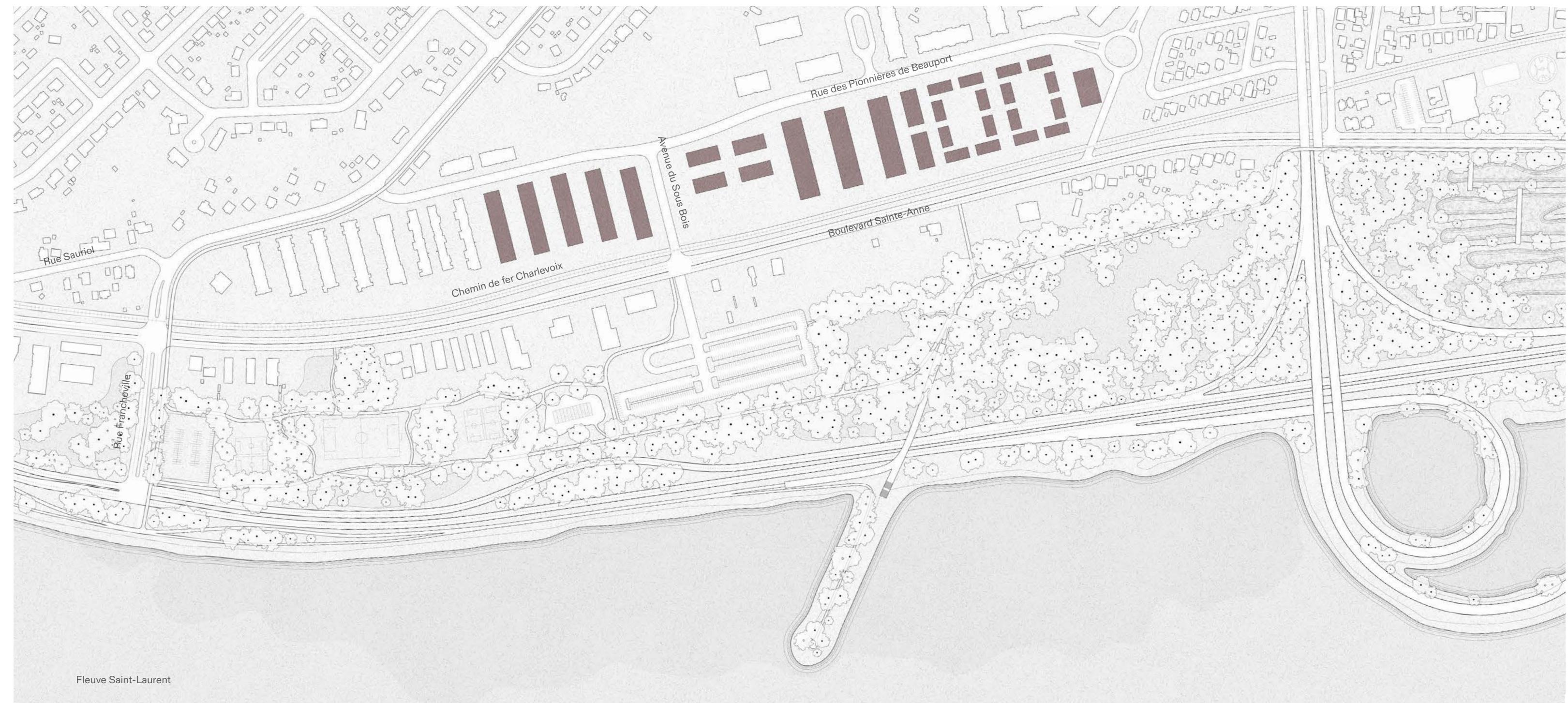
En continuité avec les gestes paysagers qui composent les aménagements du littoral, les espaces publics et équipements sportifs du secteur profitent d'une bonification du couvert végétal, notamment par la plantation d'arbres. Ils servent à la fois de brise-vent pour protéger des vents du fleuve, mais contribuent aussi à prolonger l'ambiance naturelle malgré la transformation du boulevard urbain en autoroute.

Tout en servant de barrière aux nuisances sonores et visuelles, ce nouveau sanctuaire forestier s'arrime avec les aménagements paysagers du littoral en offrant un espace naturel riche et productif en biodiversité pour les espèces qui fréquentent le site. Il sert

également comme zone tampon entre les espaces publics du secteur et les bretelles de l'autoroute qui borde ce secteur.

En plus des interventions paysagères et afin de diversifier la programmation et bonifier l'offre en équipements publics, le réaménagement du secteur prévoit d'ajouter divers terrains de sport ainsi qu'un parc canin. Ces nouveaux équipements permettent de consolider la programmation déjà existante et de créer un véritable pôle d'espaces publics sur le littoral.

- Arbres conservés
- Arbres ajoutés



4.4 Densification du tissu urbain aux abords du littoral

Les lots vacants ou sous-utilisés le long du littoral présentent une opportunité de développement de la ville en adéquation avec ses objectifs de densification. Ne faisant pas exception, le site de la cimenterie permettrait l'aménagement de plusieurs unités d'habitation. En connexion avec le littoral, ce nouveau développement serait connecté au réseau cyclable et piéton projeté afin de favoriser les déplacements actifs de ceux qui y résident. Des aménagements publics au sein de ce développement permettent de créer des liens entre les quartiers plus au nord (via la rue des Pionnières-de-Beauport).



0m 100m 200m

■ Développements municipaux projetés

**4 Secteur des anciennes Cimenterie et Briqueterie – Récapitulatif**

0m 100m 200m

- 4.1** Fin du boulevard urbain et raccordement aux autoroutes Dufferin-Montmorency et Félix-Leclerc
- 4.2** Connexion du réseau cyclopiéton au boulevard Sainte-Anne et à la pointe de l'ancienne cimenterie
- 4.3** Création d'un nouveau sanctuaire forestier et consolidation des infrastructures récréosportives
- 4.4** Densification du tissu urbain aux abords du littoral







Condition actuelle – Positionnement du point de vue page 75



Vision – Positionnement du point de vue page 76



Site de l'ancienne usine Ciment du Saint-Laurent vu depuis le stationnement et Parc-O-Bus Sainte-Anne. Source : Google, 2022.





1 2 3 4 5

Secteur d'intervention Étang de la Côte



Photo aérienne de l'échangeur Félix-leclerc / Dufferin-Montmorency et Étang de la Côte. Source : CCNQ, 2002.

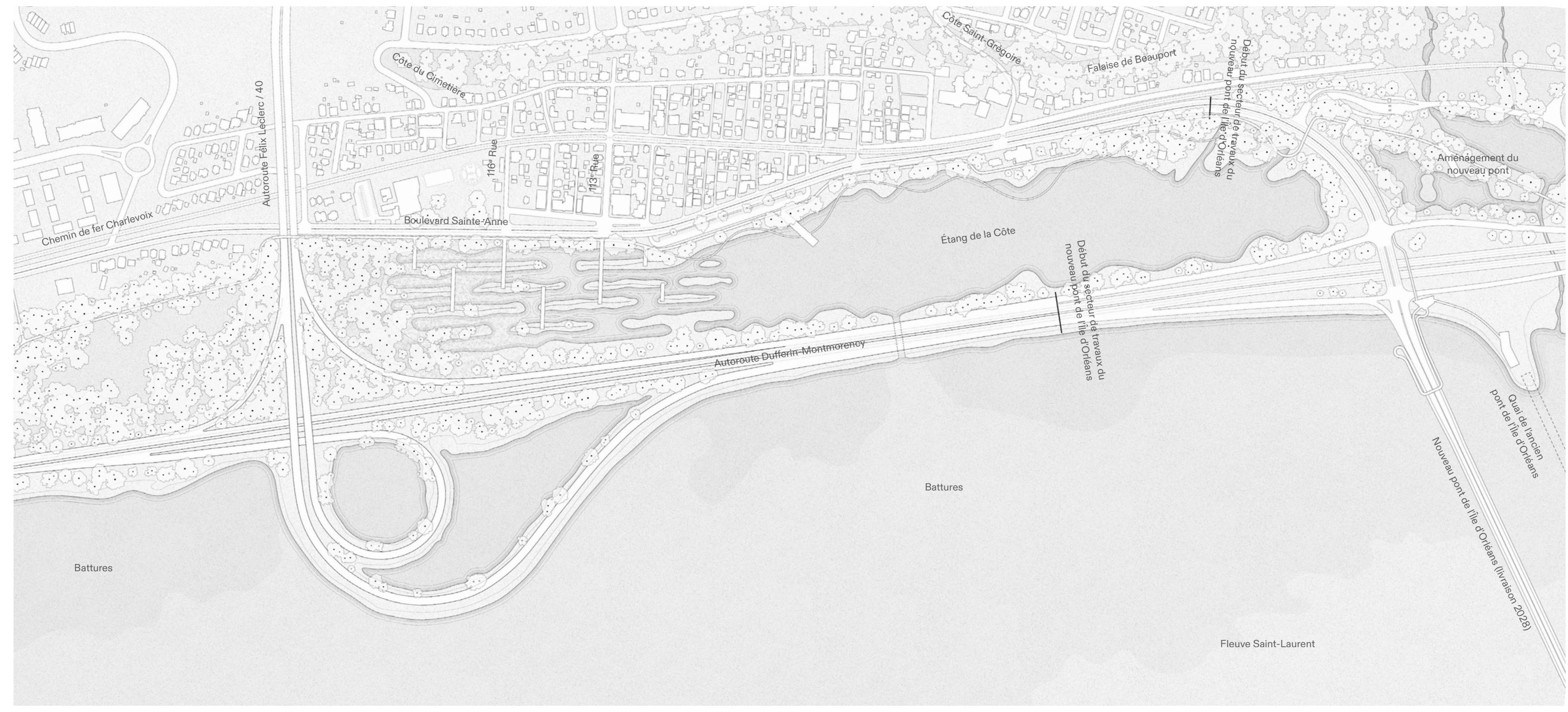


5 Secteur de l'Étang de la Côte – Introduction



0m 100m 200m

Si ce secteur présente un grand intérêt patrimonial et environnemental en raison de la présence du quartier historique Saint-Grégoire-de-Montmorency, de la rive originale et des habitats écologiques de l'étang, il demeure isolé, coupé par des infrastructures de transport et des fonctions peu structurantes, limitant ainsi son accessibilité et son intégration au reste du territoire. La proximité immédiate du quartier, en contact direct avec l'eau, en fait un moment au potentiel unique dans cette rencontre souhaitée entre la ville et du fleuve.

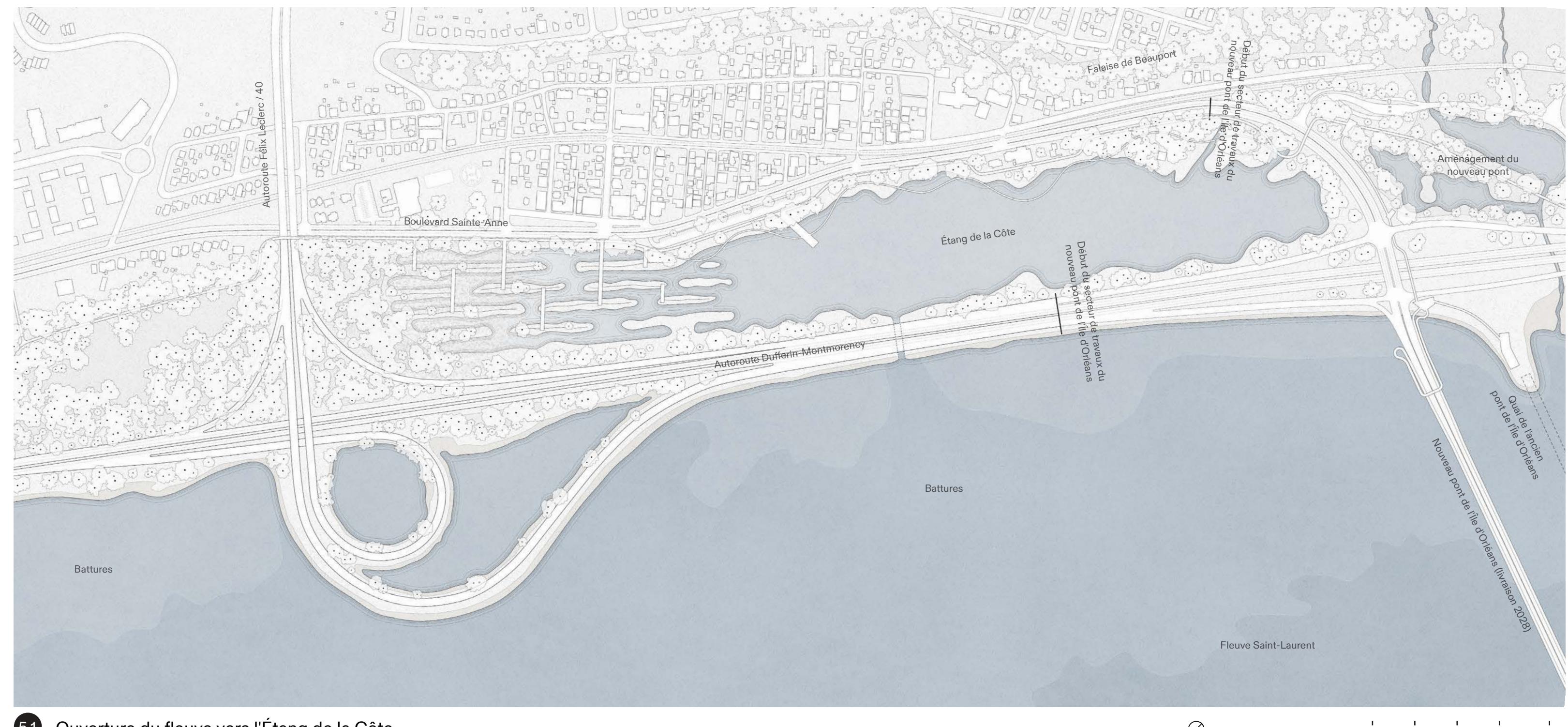


5 Secteur de l'Etang de la Côte – Concept

Les aménagements proposés ont pour objectif de redonner une place centrale aux milieux naturels et à l'appropriation des lieux par la communauté. Un soin particulier est accordé à la réduction des nuisances sonores et à l'intégration harmonieuse des infrastructures dans le paysage, afin de créer un environnement à la fois fonctionnel et respectueux du cadre naturel. L'Etang de la Côte devient un lieu de promenade, un oasis de vie et de nature offert aux citoyens d'un quartier par le passé souvent négligé.



0m 100m 200m



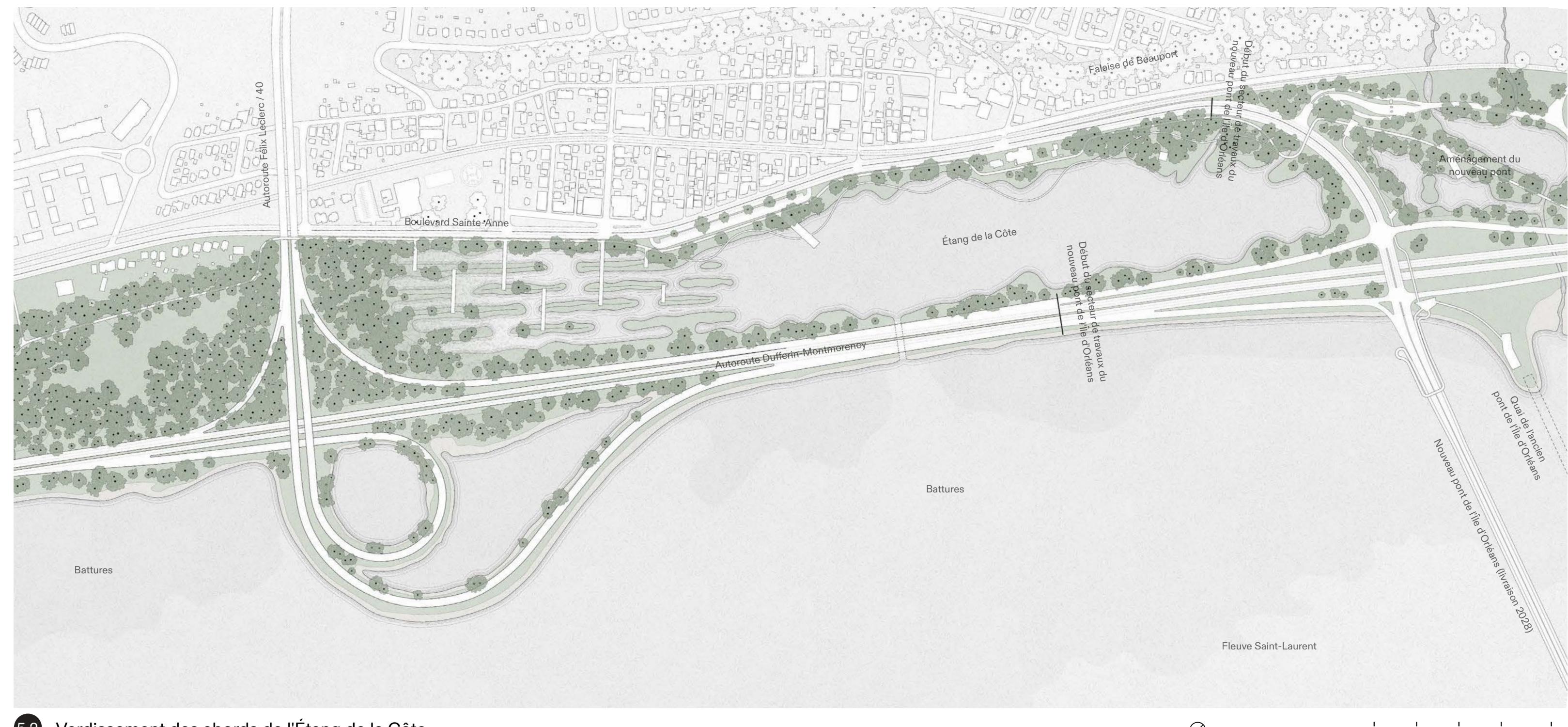
5.1 Ouverture du fleuve vers l'Étang de la Côte

La création d'un marais intertidal dans une zone fortement minéralisée actuellement occupée par de l'activité commerciale et des aires de stationnement permet de redonner l'espace au fleuve Saint-Laurent dont les rives ont été fortement anthroposées au cours des dernières décennies. Ce marais connecté à l'étang de la Côte sera essentiellement alimenté en eau par le mouvement des marées. Ce milieu naturel représente un lieu propice à l'implantation d'une biodiversité riche et diversifiée, et ce, par la création d'habitats variés changeant au gré des marées.

Le nouveau lien hydrologique prévu entre les deux étendues d'eau permet une amélioration des deux écosystèmes qui sont, à ce

jour, enclavés à travers les bretelles autoroutières. Cette ouverture permet le retour d'une dynamique hydrologique plus naturelle favorisant les échanges et une diversité écologique plus élevée.

0m 100m 200m



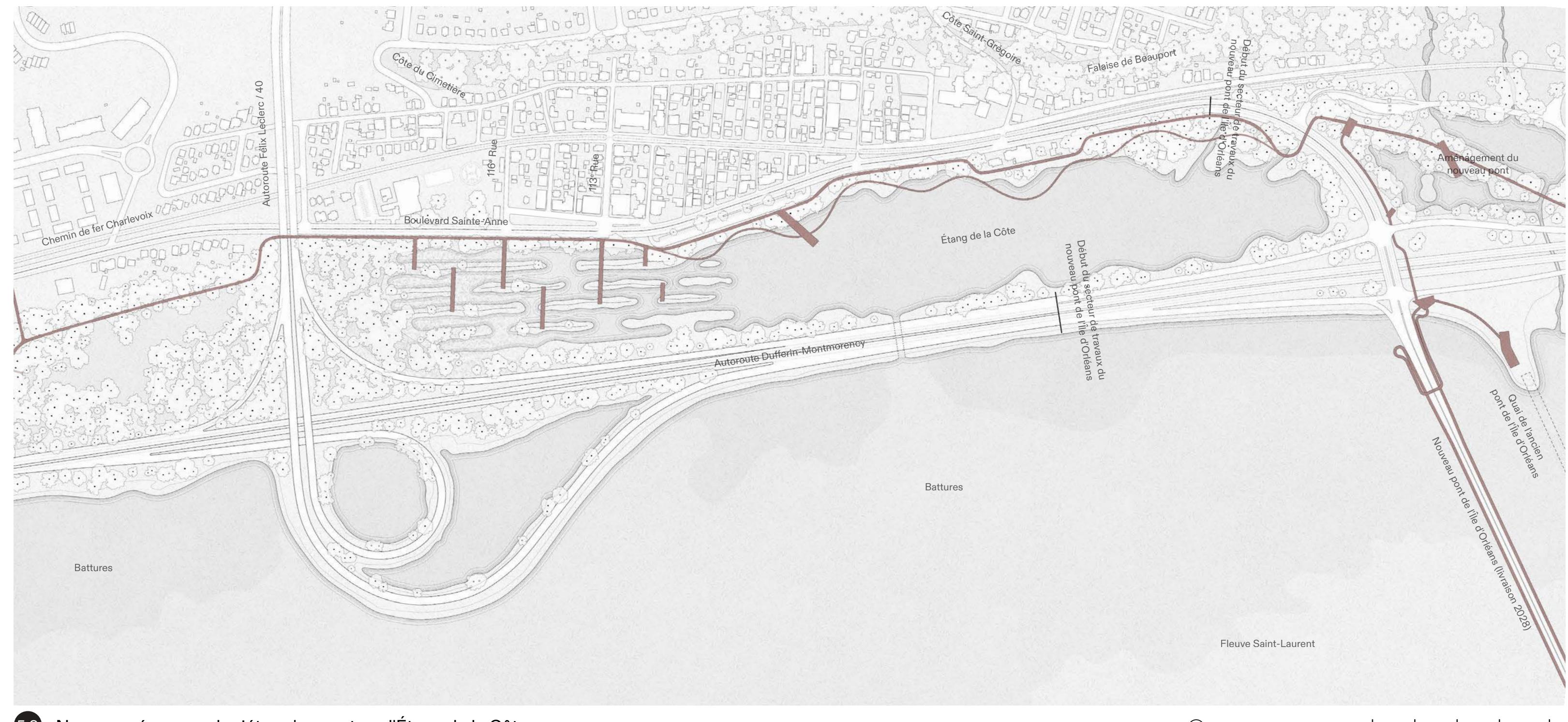
5.2 Verdissement des abords de l'Étang de la Côte



0m 100m 200m

La conservation des infrastructures autoroutières sur une portion du boulevard urbain dans le secteur de l'étang de la côte nécessite d'élaborer une stratégie visant à réduire les enjeux de cohabitation entre le quartier environnant, les milieux naturels sensibles et le trafic automobile. Afin d'encadrer convenablement les interventions, de conserver au maximum la quiétude des cadres de vie existants et de limiter l'impact du trafic autoroutier dans le secteur, la plantation dense d'arbres et d'arbustes est mise de l'avant (particulièrement à l'intérieur des bretelles d'autoroute) afin de créer un écran visuel et sonore.

- Arbres conservés
- Arbres ajoutés



5.3 Nouveau réseau cyclopiéton s'ouvrant sur l'Etang de la Côte

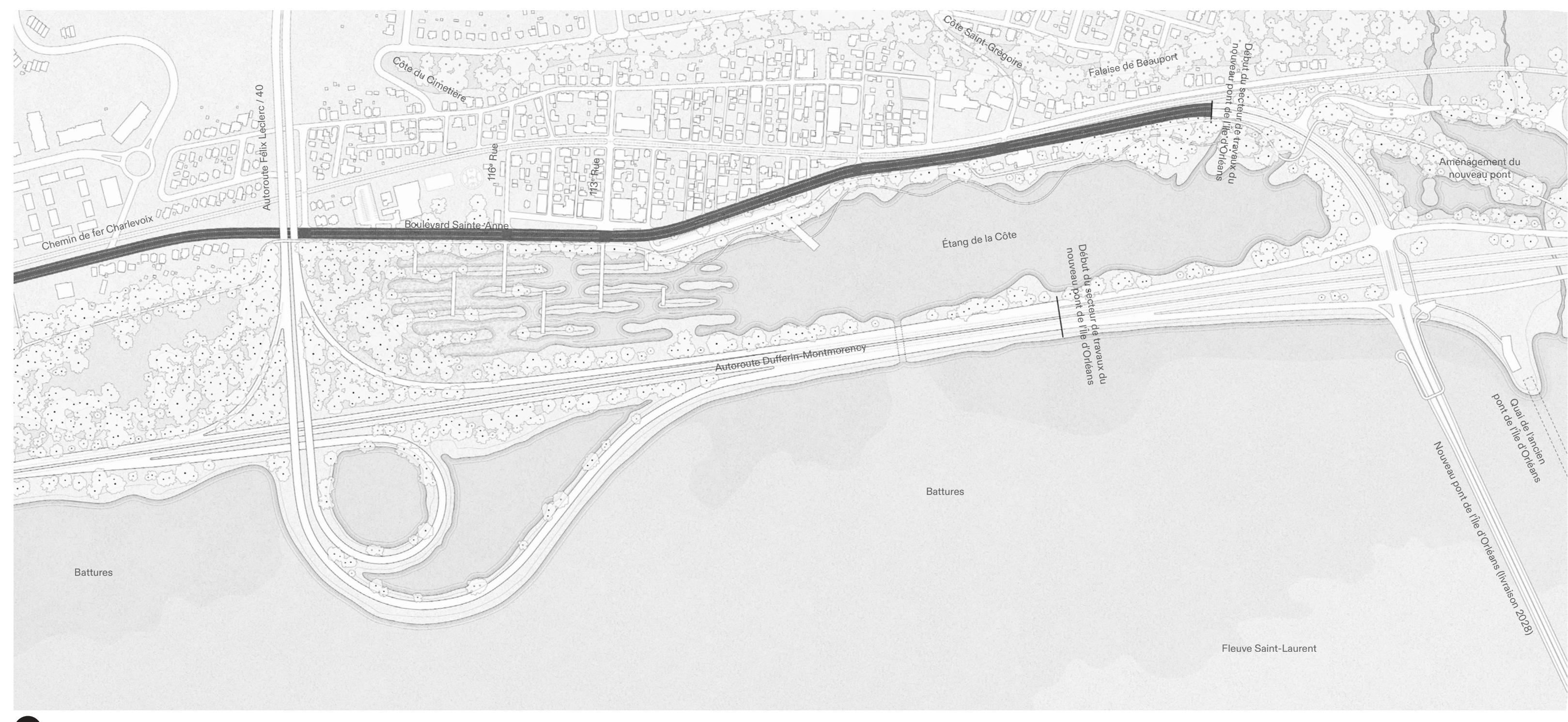


0m 100m 200m

L'Etang de la Côte renferme un potentiel intéressant quant à la mise en valeur des milieux naturels offrant une biodiversité riche et sensible dans un contexte urbain. Sa localisation stratégique en bordure du fleuve et du quartier Saint-Grégoire-de-Montmorency fait de ce secteur un lieu de choix pour l'implantation d'infrastructures légères de déambulation piétonnes et cyclistes longeant l'étang et les marais.

Ces aménagements favorisent une cohabitation harmonieuse entre la faune, le fleuve, les usagers des sentiers et le quartier Saint-Grégoire-de-Montmorency. De nouvelles infrastructures exclusivement réservées aux piétons, telle qu'une jetée en bois

se prolongeant dans l'étang de la Côte et une tour d'observation, permettront de mettre en lumière les caractéristiques naturelles exceptionnelles du site tout en limitant l'impact de celles-ci sur l'intégrité du milieu naturel.



5.4 Revitalisation du boulevard Sainte-Anne

Bordé par le littoral, le quartier Saint-Grégoire-de-Montmorency est un milieu de vie fortement influencé par les interventions sur l'Étang de la Côte. Le boulevard Sainte-Anne, en tant qu'interface entre le quartier et la zone écologique de l'étang, pourrait faire l'objet d'un projet de revitalisation. Parmi les transformations possibles, le réaménagement du domaine public permettrait d'embellir le boulevard et créer un environnement plus convivial et sécuritaire, tout en mettant en valeur le quartier et l'étang. Plusieurs interfaces stratégiques pourraient être également ciblées, notamment le front bâti de manière générale et la zone sous l'autoroute 40, actuellement perçue comme un environnement peu attrayant et peu sécuritaire.



5 Secteur de l'Étang de la Côte – Récapitulatif



0m 100m 200m

5.1 Extension de l'Étang de la côte

5.2 Verdissement des abords de l'Étang de la Côte

5.3 Nouveau réseau cyclopiéton s'ouvrant sur l'Étang de la Côte

5.4 Revitalisation du boulevard Sainte-Anne







Condition actuelle – Positionnement du point de vue page 90



Vision – Positionnement du point de vue page 91



Quartier Saint-Grégoire-de-Montmorency (en arrière-plan) vu depuis l'Autoroute Dufferin-Montmorency. Source : Google, 2022.



Boîte à outils

Conçue pour accompagner les acteurs dans la mise en œuvre de la vision du Littoral Est, cette boîte à outils propose des exemples concrets pour guider le réaménagement du littoral et de ses abords. Structurée autour de sept thématiques clés, elle met en avant des projets inspirants issus d'expériences réussies dans des contextes comparables.

Chaque thématique est déclinée en lignes directrices d'aménagement, présentées sous forme de fiches composées de figures ou d'images.

- A. Apaiser et sécuriser la circulation en valorisant la mobilité durable**
- B. Créer un réseau de corridors écologiques à partir des infrastructures urbaines résiduelles et du réseau hydrographique existant**
- C. Rétablir un écosystème naturel en santé**
- D. Planifier un territoire résilient et innovant, qui puisse s'adapter aux changements climatiques**
- E. Réduire les nuisances d'origine anthropique**
- F. Concevoir un milieu polyvalent qui valorise les qualités de l'environnement**
- G. Connecter l'humain et le fleuve, par des éléments concrets et symboliques**

A. Apaiser et sécuriser la circulation en valorisant la mobilité durable



Fig. 1 – Promenade Samuel-de-Champlain - Phase 3, Québec. © Adrien Williams



Fig. 2 – Transformation de l'autoroute Bonaventure et implantation d'infrastructures de mobilité active, Montréal. © Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée



Fig. 3 – Parc linéaire de la rivière Saint-Charles, Québec
© Ville de Québec



Fig. 4 – Projet du Tramway de Québec, Québec. © Ville de Québec



Fig. 5 – Pôle d'échanges D'Estimauville, Québec. © Ville de Québec

A.3. Mettre en place des parcours de transports collectifs efficaces et accommodants

B. Créer un réseau de corridors écologiques à partir des infrastructures urbaines résiduelles et du réseau hydrographique existant



Fig. 6 – Pend Oreille River, Idaho



Fig. 7 – East Browmont Park, Calgary. © AECOM



Fig. 8 – Plan directeur des rivières Saint-Charles et du Berger
© National Trust Canada



Fig. 11 – Enrochement des berges et stabilisation végétale. © AUBIER environnement

B.3. Végétaliser et stabiliser les berges



Fig. 9 – Don River Valley Park, Toronto. © Evergreen Bricks Work



Fig. 10 – Corridor du grand Sud-Ouest, Montréal
© Ville de Montréal

B.2. Connecter les espaces verts pour créer des corridors verts continus

C. Rétablir un écosystème naturel en santé



Fig. 12 – Exemple de sélection de plantes et d'arbres indigènes

C.3. Favoriser la plantation d'espèces indigènes et lutter contre les espèces envahissantes



Fig. 13 – Promenade Samuel de Champlain - Phase 3 - Secteur du marais. © Adrien Williams

C.1. Établir des interfaces entre le milieu urbain et les milieux naturels, pouvant prendre la forme de zones protégées et d'exclusion humaine

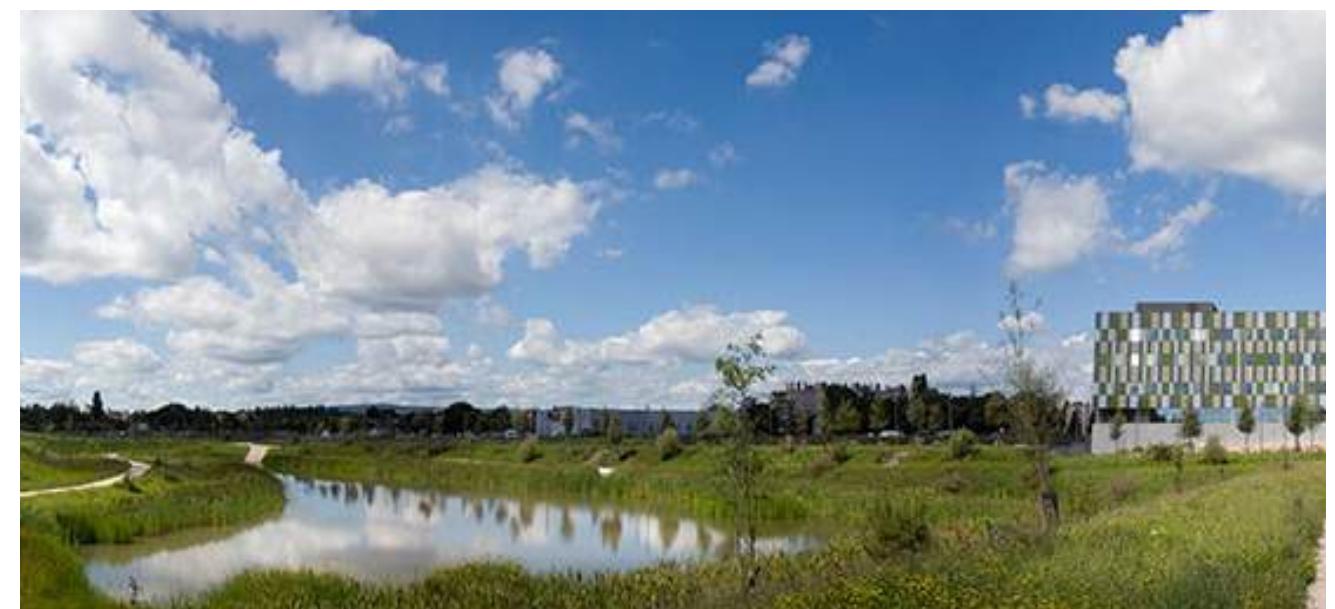


Fig. 14 – Thalie Park, URBICUS. © URBICUS

C.2. Dépolluer et décontaminer les sols par l'intermédiaire de stratégie de phytoremédiation

D. Planifier un territoire résilient et innovant, qui puisse s'adapter aux changements climatiques



Fig. 15 – Réaménagement de la voie Camillien-Houde, Montréal.
© Ville de Montréal

**D.1. Verdir les sols imperméables
(réduction des îlots de chaleur)**



Fig. 16 – Calvados-Honfleur Business Park, France.
© La Compagnie du Paysage



Fig. 19 – Projets Expérience Chute, Québec. © Maxime Brouillet

D.3. Privilégier le choix de matériaux naturels, locaux ou à faible impact carbone



Fig. 17 – Thalie Park, France. © URBICUS

D.2. Intégrer des aménagements et infrastructures vertes résilients face aux inondations



Fig. 18 – Parc Pierre-Dansereau, Montréal. © Ville de Montréal



Fig. 20 – Loures Riverfront, Lisbonne. © Topiaris

E. Réduire les nuisances d'origine anthropique



Fig. 21 – Écoquartier Arkadien Asperg, Allemagne. © Dreiseitl Consulting



Fig. 22 – Fælledby masterplan, Copenhague. © Vivid Vision



Fig. 23 – Boisé Benmore, Québec. © BGLA

E.1. Densifier de façon sensible, pérenne et adaptée au contexte naturel et patrimonial en assurant l'intégration paysagère et fonctionnelle des nouvelles infrastructures et équipements



Fig. 24 – Écran acoustique, France. © Éric Salliet

E.2. Intégrer des écrans visuels et acoustiques dans les corridors problématiques à proximité des milieux de vie



Fig. 25 – Mur antibruit végétalisé. © RAU.de



Fig. 26 – Écran acoustique végétal, Laval. © Beaupré & Associés Experts Conseils Inc.

F. Concevoir un milieu polyvalent qui valorise les qualités de l'environnement



Fig. 28 – Sentier pédestre. © Tourisme Cantons-de-l'Est



Fig. 29 – Ski de fond.
© Virée Nordique Charlevoix

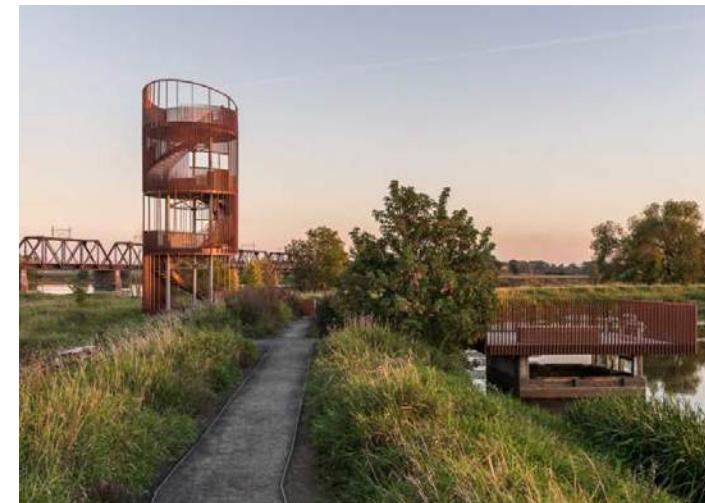


Fig. 31 – Parc de conservation du Ruisseau de Feu, Terrebonne.
© Vincent Brilland



Fig. 30 – Aménagements propices à l'observation



Fig. 27 – Kitesurf. © Kitesurf Québec

F.1. Prévoir des infrastructures et des activités qui s'adaptent à la saisonnalité, permettant de profiter du littoral toute l'année

F.2. Aménager des lieux d'observation et d'interprétation de la biodiversité, incluant des installations éducatives à propos des écosystèmes et infrastructures vertes et bleues présentes sur le site



Fig. 32 – High Line at the Rail Yards, New York.
© Field Operations, Diller Scofidio + Renfro and Piet Oudolf



Fig. 33 – MVRDV's Skygarden, Seoul.
© Ossip Van Duivenbode

F.3. Transformer et sublimer les ruines industrielles

G. Connecter l'humain et le fleuve, par des éléments concrets et symboliques



Fig. 35 – Promenade Samuel-de-Champlain. © Daoust Lestage



Fig. 37 – Promenade Samuel-de-Champlain - Phase 3, Québec.
© Maxime Brouillet



Fig. 34 – Quai Sainte-Anne, Sainte-Anne-de-Beaupré. © Groupe A

G.1. Attribuer un caractère identitaire à chaque espace de transition entre le littoral et les milieux de vie et l'expression artistique.



Fig. 36 – Réserve naturelle régionale du Grand Voyeux, Congis sur Thérouane.
© Réserve Naturelle Grand-Voyeux

G.2. Diversifier les mises en valeur du littoral pour apprécier le paysage sous différentes formes, avec des points de vue et percées visuelles et par des équipements et infrastructures dédiés à l'interprétation et l'expression artistique.



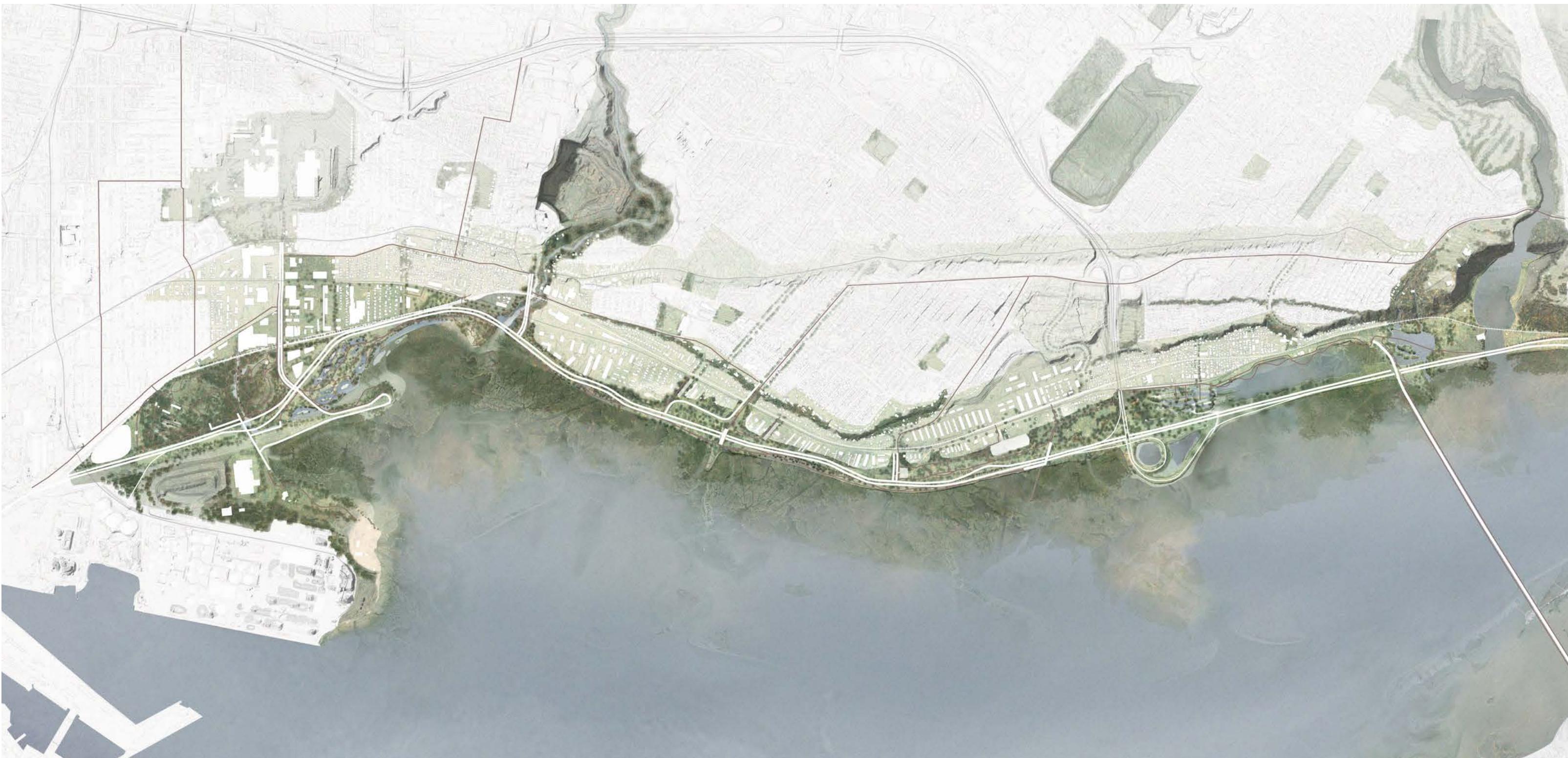
Fig. 39 – Halte découverte des Îles-de-Boucherville, Boucherville.
© Guilbeault & Giasson



Fig. 38 – Plage de l'Est, Montréal. © GUEPE

G.3. Prévoir une programmation nautique et des infrastructures permettant d'accéder au fleuve.

Conclusion



Au fil des années, de nombreuses études, propositions de réaménagement et plans directeurs pour le secteur Littoral Est ont vu le jour. Des projets d'aussi grande envergure émergent toujours d'une intelligence collective. Ils sont portés dans le temps par de multiples acteurs qui adoptent des points de vue différents et des visions parfois concurrentes. Ces travaux ont à leur manière tous contribué à pousser la réflexion sur l'avenir du Littoral Est et à faire avancer l'idée que la transformation de l'autoroute en boulevard urbain est impérative si on veut redonner aux Citoyens

de Québec un accès à leur Fleuve Saint-Laurent. Aujourd'hui, forts de l'expérience et du succès retentissant des trois premières phases de la promenade Samuel-de-Champlain, les conditions sont rassemblées pour poursuivre le travail colossal qui se termine à l'ouest.

La force du présent énoncé de vision est cette capacité à synthétiser les visions les plus inspirantes des études passées et du concours Littoral Est et de réconcilier ces grands concepts

avec les contraintes réelles et souvent éminemment pragmatiques des conditions actuelles des différents secteurs. Grâce à une participation soutenue de tous les membres de la table des partenaires, un travail de coordination multidisciplinaire intense a été fait afin d'intégrer tous les paramètres issus du contexte existant : transports, infrastructures souterraines, chemins de fer, hydrographie, projets de développements immobiliers, règles environnementales, etc. Ce souci de réalisme ancre un projet conceptuellement ambitieux dans une ville bien réelle,

existante, actuelle. Une ville qui a déjà ses projets en cours et ses orientations de développement spécifiques.

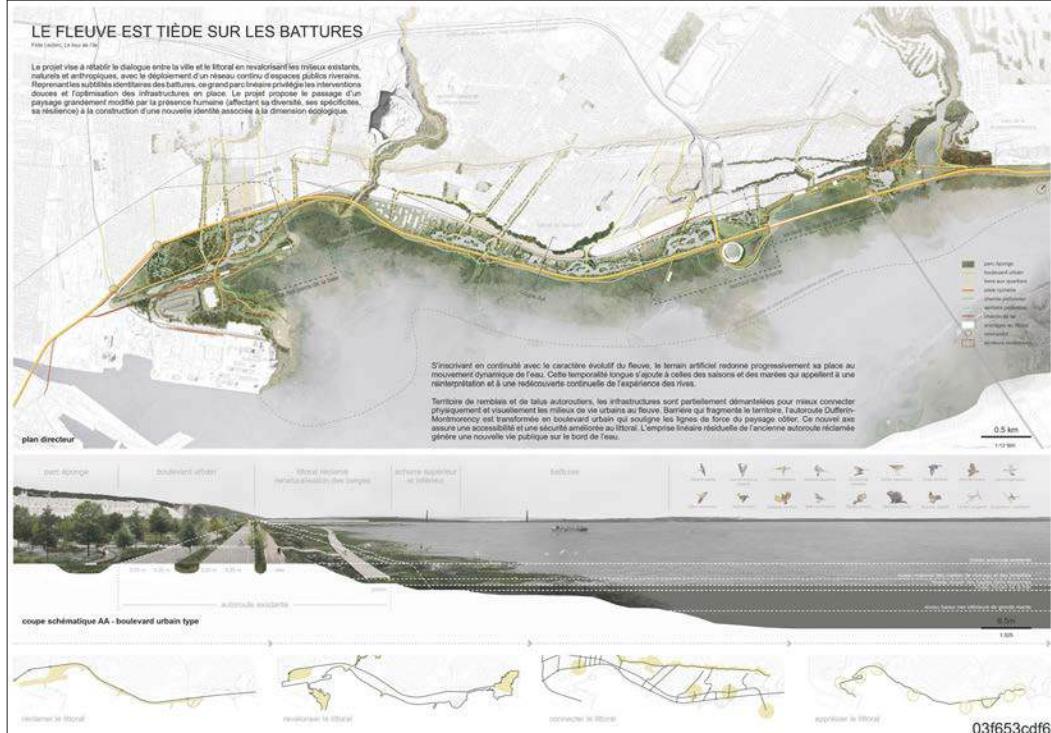
Redonner le fleuve aux citoyens dans la portion Est de la ville est un projet qui prendra vraisemblablement plusieurs décennies à déployer. Notre travail vise ici à donner une impulsion de départ forte, une orientation claire qui permettra d'orienter le travail de celles et ceux qui vont y œuvrer dans le futur.

Annexes

Annexe A

Propositions du concours d'idées

Proposition de l'équipe Atelier L'Abri + Écoterritoire + Ghost + Le Picbois



Panneau 1 sur 3

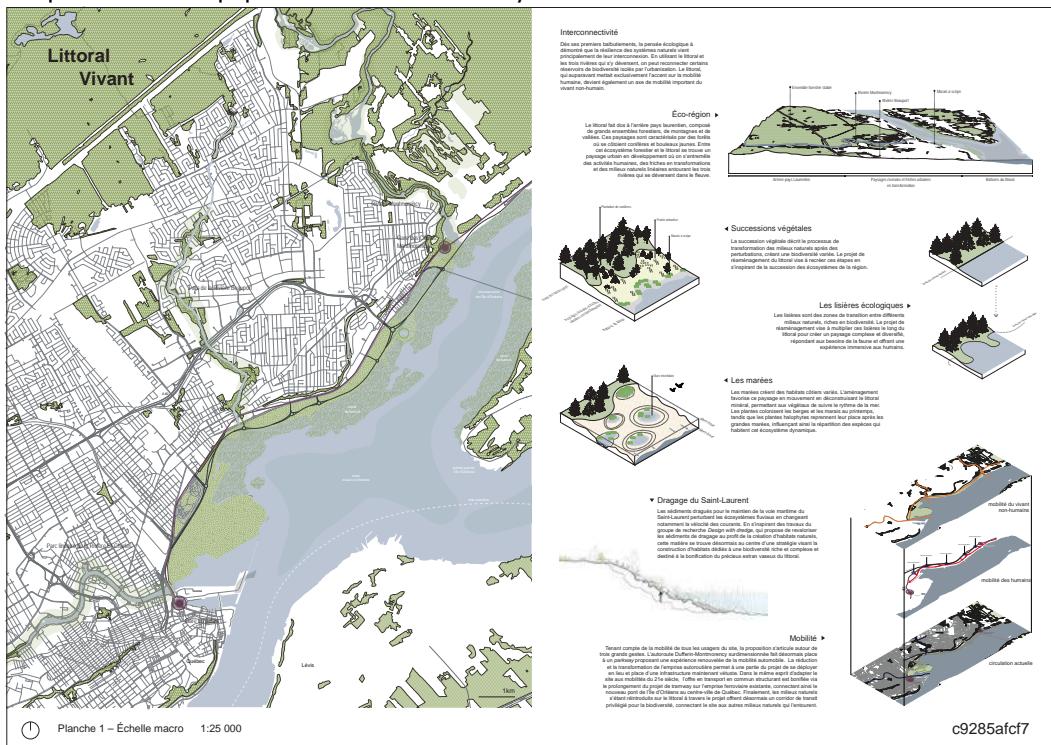


Panneau 2 sur 3

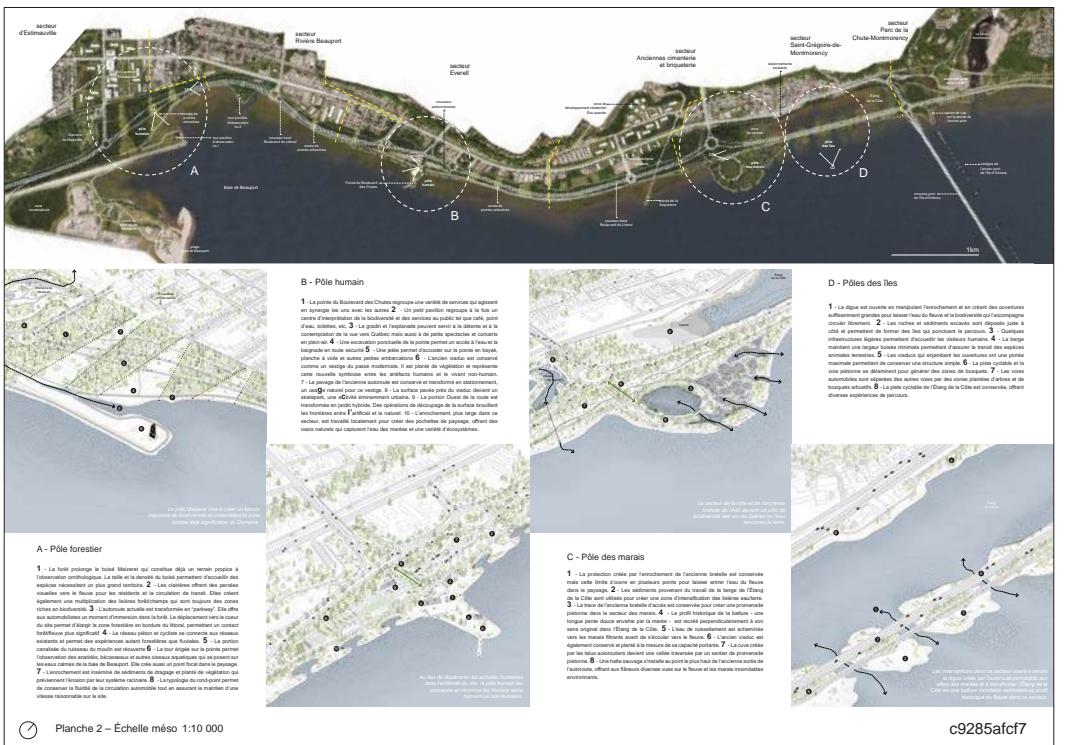


Panneau 3 sur 3

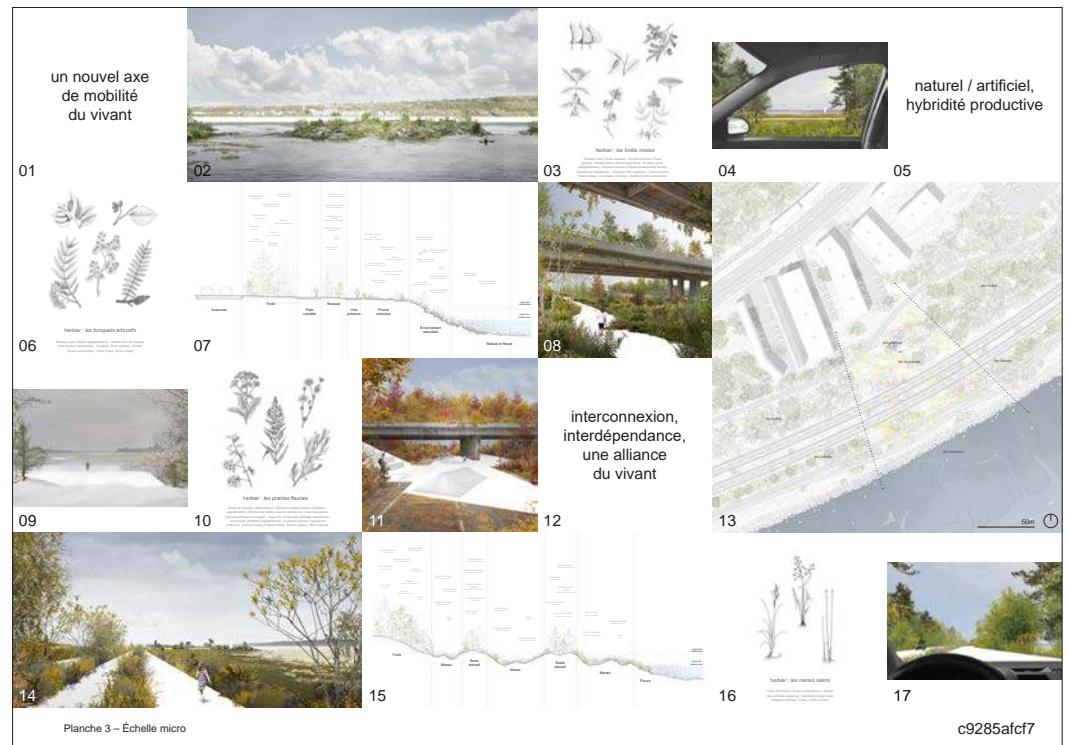
Proposition de l'équipe Pelletier de Fontenay + Enclume + Nouveaux Voisins



Panneau 1 sur 3



Panneau 2 sur 3



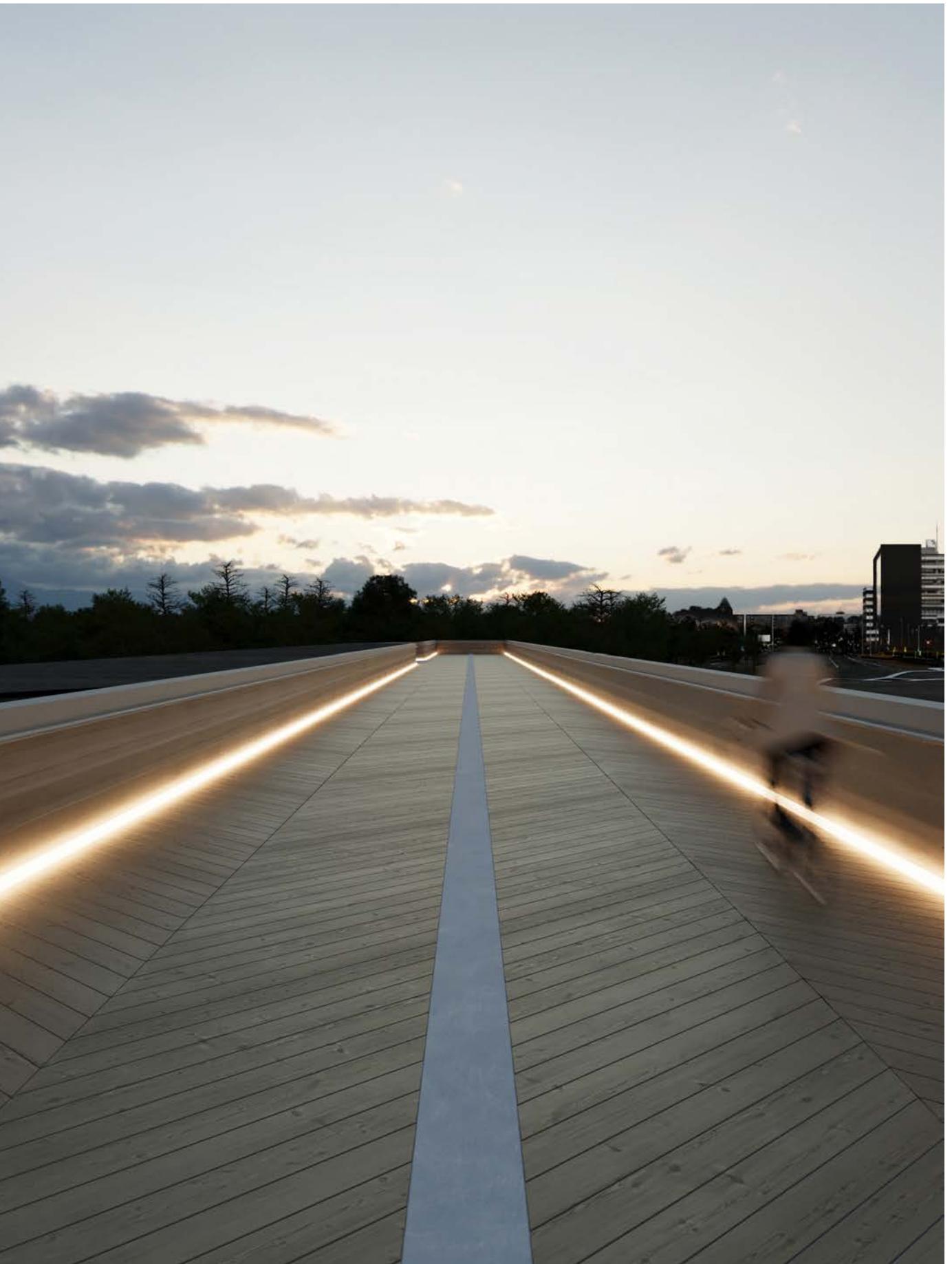
Panneau 3 sur 3

Le concours International Littoral Est a donné l'occasion à 32 équipes provenant de 9 pays différents de développer leur vision d'avenir pour la revitalisation des berges du fleuve Saint-Laurent à l'est de Québec. Parmi cet ensemble de propositions, celles d'Atelier L'Abri et de Pelletier de Fontenay se sont distinguées par l'accent important qu'elles ont mis sur la renaturalisation des berges et la création de milieux naturels importants. Alors que la proposition d'Atelier L'Abri se développait principalement en un

système de marais et de milieux humides, celle de Pelletier de Fontenay travaillait davantage la reforestation des grands terrains ouverts laissés vacants. Bien qu'adoptant des stratégies de renaturalisation légèrement différentes, les deux propositions se rejoignaient parfaitement dans leur logique post-infrastructurelle et dans leur volonté de redonner le fleuve à la nature et aux citoyens.

Annexe B

Passerelle du secteur D'Estimauville



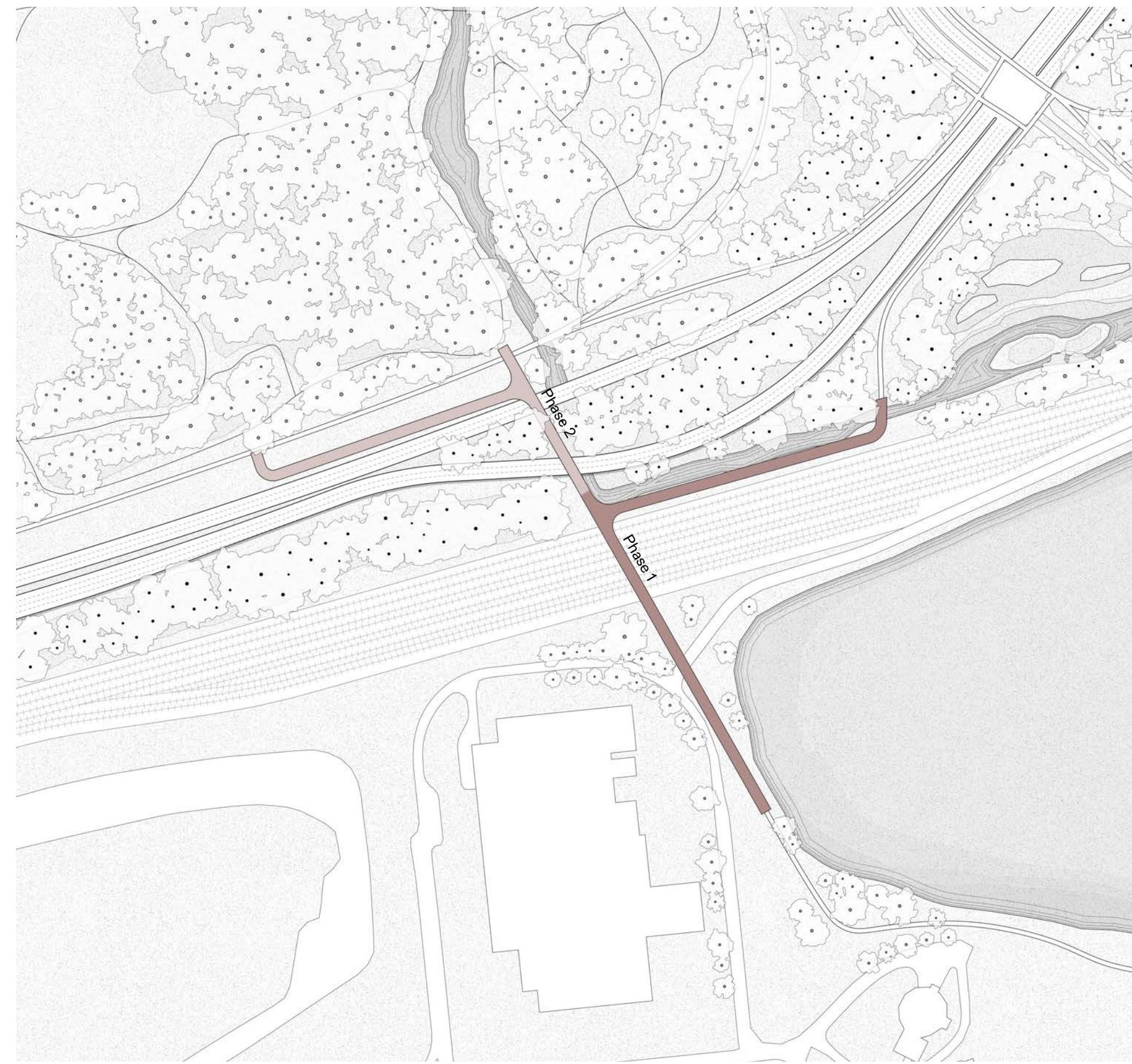
Le projet du Littoral Est du secteur de la Baie de Beauport, Québec, est un projet qui vise à rétablir le dialogue entre la ville et le littoral en valorisant les milieux existants naturels et anthropiques, avec le déploiement d'un réseau continu d'espaces publics riverains. Ce grand parc linéaire privilégiera les interventions douces et l'optimisation des infrastructures en place.

Issue d'un concours d'architecture et design, une équipe de conception composée des membres ci-dessous a été mandatée par la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) pour préparer une étude préliminaire. L'équipe de conception est la suivante : Atelier L'Abri, Pelletier de Fontenay, Ghost Landscape, Le Picbois, Enclume, Écoterritoire et Nouveaux Voisins.

Durant l'étape de conception de l'aménagement du Littoral Est, il s'est avéré nécessaire d'étudier la possibilité de réaliser dans une première étape une passerelle piétonne franchissant la gare de triage du CN. Le regroupement Latéral + Artelia a été mandaté afin de réaliser une étude d'avant-projet préliminaire pour la conception de cette passerelle.

Le mandat prévoyait la prise de connaissance des intrants disponibles, une coordination avec le CN afin d'intégrer leurs contraintes à la conception, une collaboration avec les architectes afin de développer une conception signature, le prédimensionnement de la passerelle pour fin d'estimation de classe D et la préparation d'un rapport sommaire.

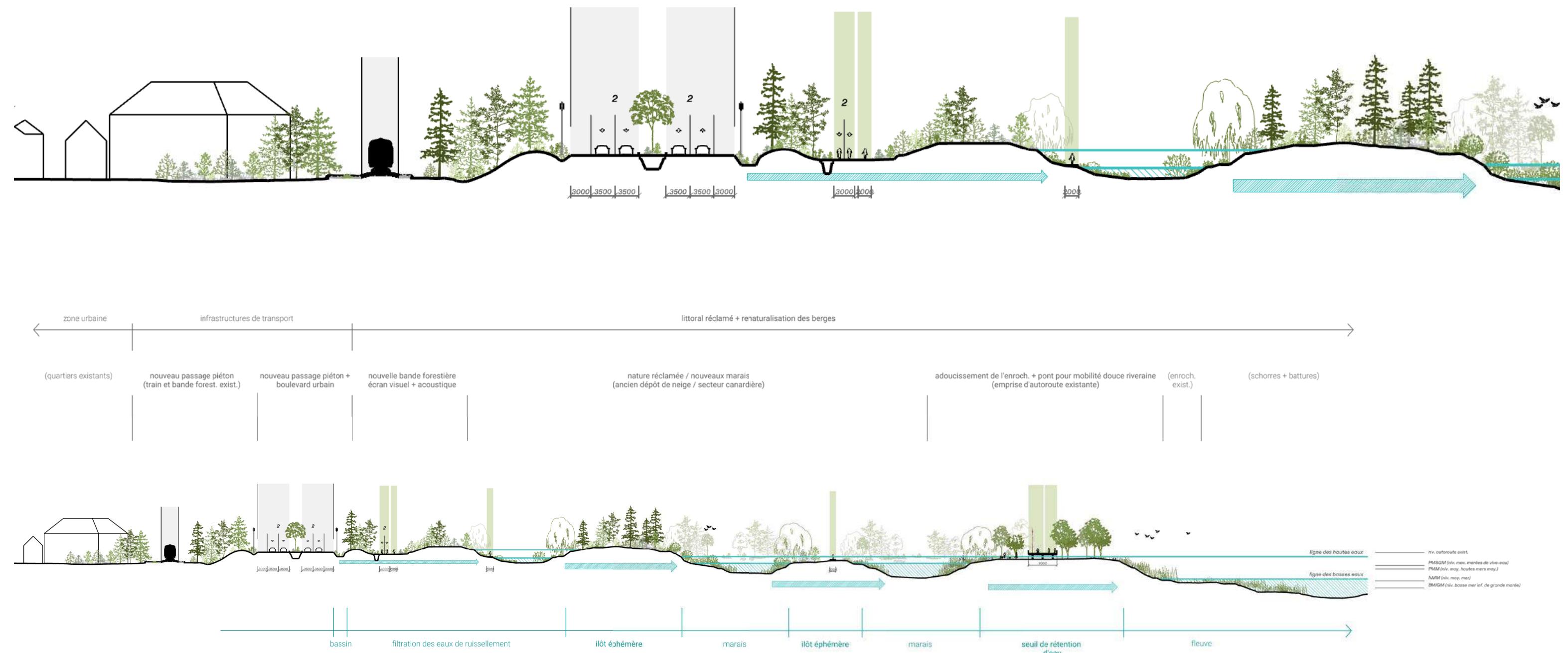
Note: Se référer au document de la Passerelle de la Pointe du Moulin - Rapport d'avant-projet préliminaire préparé par Latéral et Artelia (anciennement FNX-Innov).





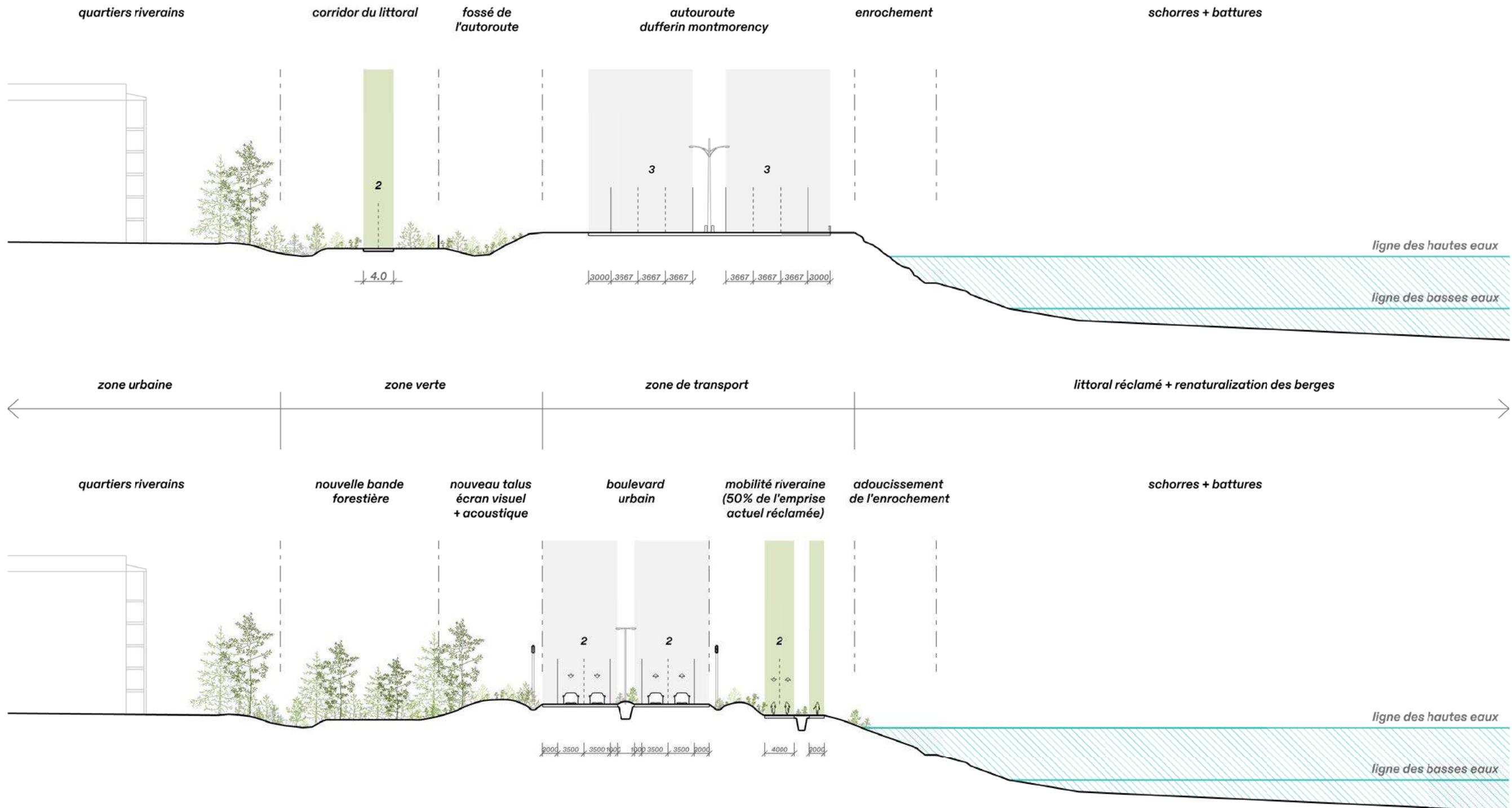
Annexe C

Coupes schématiques



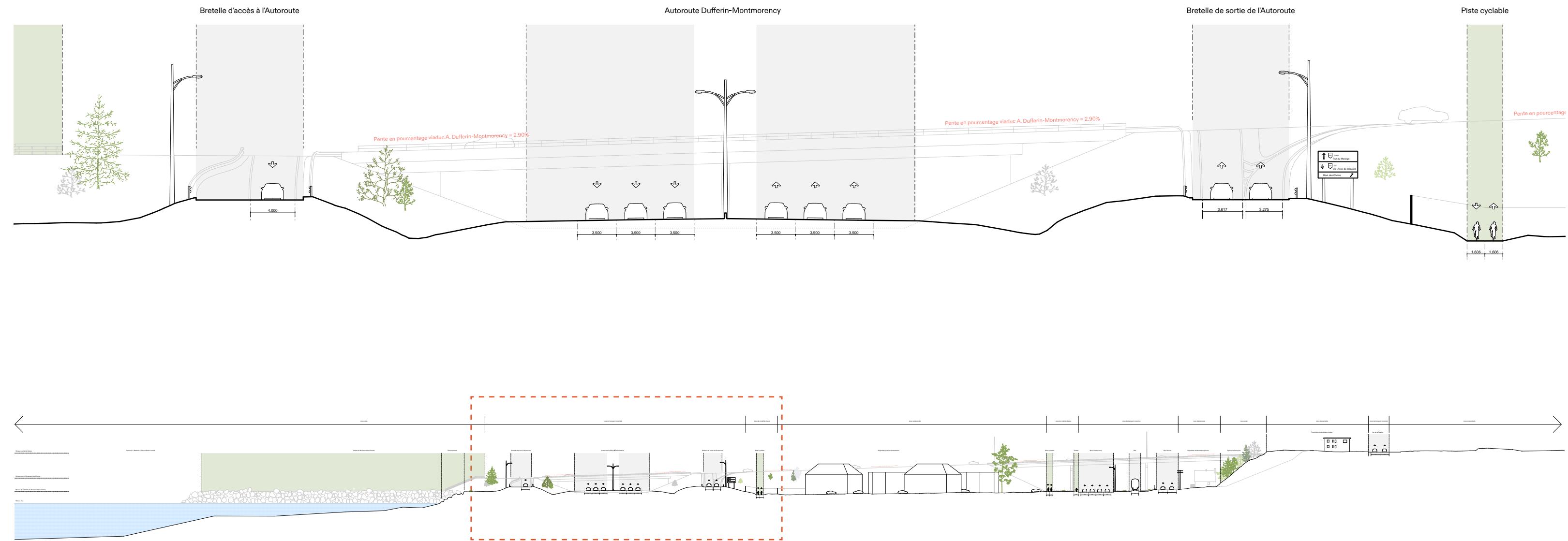
Coupe schématique du parc éponge du secteur D'Estimauville
(image datant de Septembre 2024)

Cette coupe schématique a été produite au cours du mandat de l'équipe de conception afin d'illustrer les relations entre la zone urbaine, le parc éponge et le littoral.



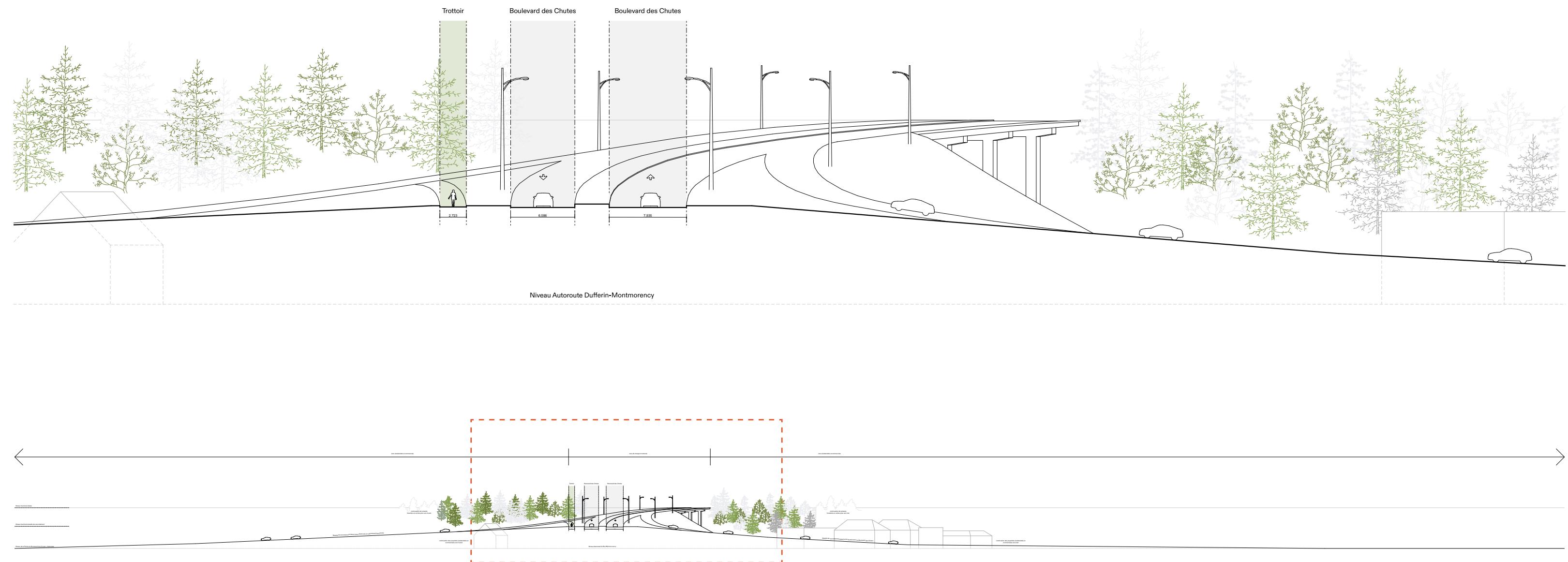
Haut: Coupe schématique de la condition existante de l'autoroute Dufferin-Montmorency
 Bas: Coupe schématique de la condition type du nouveau boulevard urbain
 (image datant de Septembre 2024)

Cette coupe schématique a été produite au cours du mandat de l'équipe de conception afin de comparer la condition typique de l'ancienne autoroute et le nouveau boulevard urbain



Coupe schématique de la condition existante du viaduc du boulevard des Chutes
(image datant de Septembre 2024)

Cette coupe schématique a été produite au cours du mandat de l'équipe de conception afin d'illustrer les conditions existantes du secteur du boulevard des Chutes.



Coupe schématique de la condition existante de la bretelle du boulevard des Chutes
(image datant de Septembre 2024)

Cette coupe schématique a été produite au cours du mandat de l'équipe de conception afin d'illustrer les conditions existantes du secteur du boulevard des Chutes.

Annexe D

Commentaires consolidés

Certains aspects du projet demandent une coordination étroite avec l'ensemble des parties prenantes afin de mener à bien le projet :

1. Commentaires Secteur D'Estimauville / Baie de Beauport

- Dans sa proposition actuelle, la voie de contournement nécessite des études, validations et négociations futures plus poussées avec les parties impliquées.
- Une attention particulière devra être portée à la géométrie de l'îlot déviateur afin d'atteindre l'objectif de réduction de vitesse sans affecter la sécurité (MTMD, février 2025).

2. Commentaires Secteur Rivière Beauport

- La proposition de l'aplatissement du viaduc du boulevard Sainte-Anne nécessite des études, validations et négociations futures plus poussées avec les parties impliquées.
- L'ouverture de l'embouchure de la rivière Beauport est conditionnelle à l'acquisition de terrains municipaux – des validations sont nécessaires.
- Le projet de développement dans l'ancien site SICO nécessite des études et validations futures plus poussées avec les parties impliquées.
- La proposition du nouveau viaduc multifonctionnel est conceptuelle. Elle nécessite des études futures plus poussées.

3. Commentaires Secteur Everell / Boulevard des Chutes

- La proposition du réaménagement du viaduc du boulevard des Chutes est conceptuelle. Une entente préalable entre la Ville de Québec et le Ministère devra être établie pour confirmer la rétrocession du viaduc (MTMD, février 2025).

4. Commentaires Secteur des anciennes Cimenterie et Briqueterie

- La proposition de la passerelle de l'ancien quai de la cimenterie permettra l'accès à l'ancien quai depuis le boulevard Sainte-Anne. Elle nécessite des études et validations futures plus poussées avec les parties impliquées afin de valider sa conception et faisabilité dans le secteur.
- Une attention particulière devra être portée à la géométrie de l'îlot déviateur afin d'atteindre l'objectif de réduction de vitesse sans affecter la sécurité (MTMD, février 2025).

5. Commentaires Secteur de l'Étang de la Côte

- La proposition de l'extension de l'Étang de la Côte est conceptuelle et suppose l'acquisition de terrains municipaux et/ou privés. Elle nécessite des études, validations et négociations futures plus poussées avec les parties impliquées.

6. Commentaires généraux

- Compte tenu de la volonté de réaliser le projet du 3e lien, il serait pertinent d'en tenir compte avec l'hypothèse qu'il s'interroge dans le territoire d'intervention de la Vision Littoral Est (MTMD, février 2025).
- Compte tenu des multiples projets municipaux existants, en cours et projetés, il faudrait assurer une coordination étroite avec la Ville de Québec et les autres parties impliquées au cours du développement de la Vision Littoral Est.

