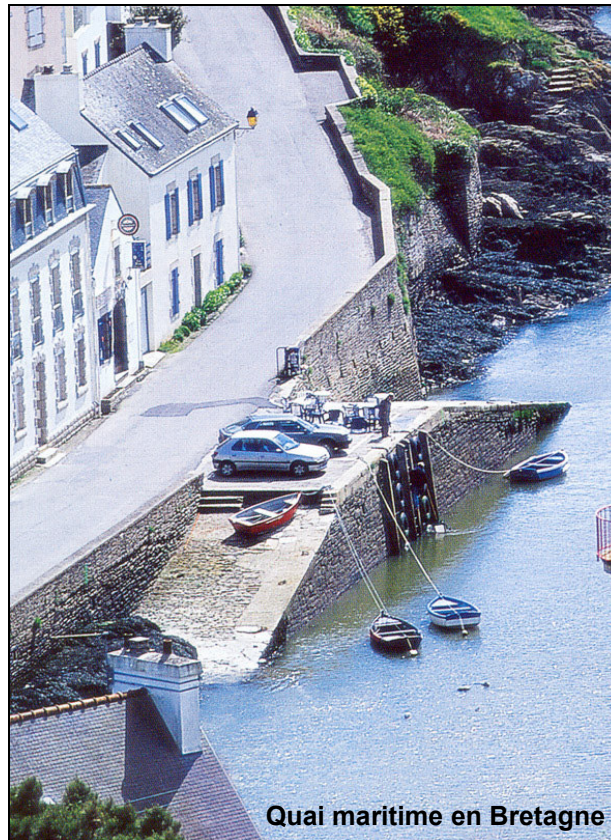


# UN QUAÏ DOIT DONNER ACCÈS À L'EAU

*ou fin de partie pour le quai Irving*



Réflexion présentée au BAPE en janvier 2006 lors des audiences relatives au projet de Promenade Samuel-de-Champlain. Les « architectes de paysage » en charge du projet l'ignorèrent et choisirent plutôt de transformer le quai Irving en simple plate-forme d'observation du fleuve. Ce quai a donc cessé d'exister en tant qu'outil et moyen privilégié d'accès au fleuve.

Pourtant, dans son Rapport daté du 6 mars 2006, le président du BAPE William Cosgrove avait servi un avertissement au gouvernement : la réussite du projet de Promenade Samuel-de-Champlain « repose, à l'évidence, sur le développement d'activités liées à l'usage du fleuve et de l'eau. C'est pourquoi les ressources devraient être investies prioritairement dans des interventions favorisant de telles activités. » À l'évidence, obnubilée par la mode actuelle de « l'architecture de paysage », la Commission de la capitale nationale (CCNQ) a fait le contraire.

*Note ajoutée en mars 2009*

## Le réaménagement du quai Irving: usages à prévoir.

Les programmes entrepris visant à restaurer les habitats ou les lieux de fraie d'espèces telles l'éperlan et le bar rayé conduiront probablement dans un avenir pas si lointain à un retour significatif dans les eaux fluviales de ces deux espèces particulièrement prisées par les pêcheurs. D'autres espèces halieutiques suivront au fur et à mesure de l'amélioration de la qualité de l'eau du fleuve et de la restauration d'habitats naturels ou artificiels.<sup>10</sup> C'est donc dès maintenant qu'on doit envisager un retour graduel de la pêche récréative et d'opérations commerciales de pêche touristique – comme sur les Grands lacs – soit à partir de structures fixes au fond du fleuve, soit à partir de quais tels le quai Irving ou autres types d'infrastructures, soit avec des bateaux d'excursions de pêche, des chaloupes, toutes activités commerciales ou non de type récréo-touristiques appelées à se développer dans l'avenir.

Par conséquent, il serait souhaitable que ces navires de pêche disposent d'endroits convenables pour s'amarrer et aussi de l'espace à quai pour desservir leurs clientèles. Il faut prévoir des stationnements pour ces futurs usagers du fleuve ou pour la clientèle des armateurs en tourisme fluvial (navettes, croisières-excursions, etc).

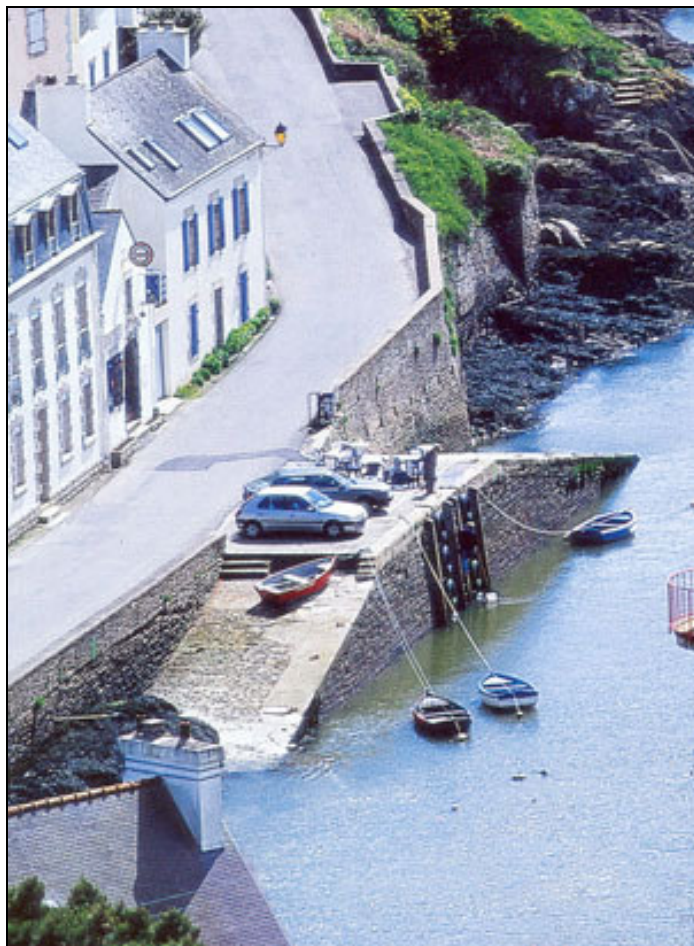
Compte tenu que la configuration actuelle des quais devant le Vieux-Québec ne permet guère le développement de quelque pêche récréative embarquée que ce soit, il faut s'attendre à ce que le quai Irving soit sollicité par plus d'un armateur privé qui voudra l'utiliser au départ et à l'arrivée de voyages de pêche sur le fleuve, en sus de la navette dont il est actuellement question. De fait, le quai réaménagé pourrait bien trouver son utilité surtout pour des excursions de pêche commerciale ainsi que pour l'accostage de kayaks, chaloupes, hors-bords et autres embarcations analogues.

L'aménagement de ce quai ainsi que celui de ses abords aura ainsi intérêt à tenir compte de l'augmentation du transit de passagers (entre autres des cyclistes clients d'une navette), de marchandises, d'esquifs variés, de chaloupes, etc. Donc, au quai Irving, donner priorité à la fonction transport et transbordement avant tout le reste, notamment par rapport à des activités dites « *d'interprétation* ». Pour cela, il faut que le dessus du quai soit dégagé et plat, et surtout non « *paysagé* » !

---

<sup>10</sup> Pêche sportive dans le Saint-Laurent : [www.qc.ec.gc.ca/csl/inf/inf021\\_f.html](http://www.qc.ec.gc.ca/csl/inf/inf021_f.html). Les nostalgiques de l'époque où des centaines de pêcheurs d'éperlans envahissaient les quais de Québec à l'automne prendront note que toute activité de pêche à partir des quais est maintenant interdite: [lesoleil.cyberpresse.ca/journal/2004/05/22/quebec\\_dimanche/01310\\_l\\_homme\\_qui\\_a\\_la\\_peche\\_au\\_bassin\\_louise.php](http://lesoleil.cyberpresse.ca/journal/2004/05/22/quebec_dimanche/01310_l_homme_qui_a_la_peche_au_bassin_louise.php)  
Voir le film de Claude Léveillé : « Les éperlans » : <http://www.cam.org/~lever/Films/Eperlans.html>

## La fonction d'un quai : donner accès à l'eau



### En Bretagne : sur un quai, pas de « centre d'interprétation »

Il n'y a pas ici de *Centre d'interprétation*, invention des nouveaux « *curés du sens* », qui s'arrogent le pouvoir de dire aux gens ce qu'ils *doivent* penser d'une réalité maritime par ailleurs inaccessible.

**En Bretagne, personne n'a encore eu cette idée détestable de séparer les gens de la mer et « d'interpréter » de loin cette dernière.**

Situé dans une baie soumise aux marées, le quai ci-contre, quoique de taille modeste, permet plusieurs usages. Un restaurant y allonge ses tables, on peut y stationner et prendre le lunch à côté de sa voiture, des rampes (avec anneaux) permettent d'y amarrer des chaloupes à diverses élévations de la marée et une paroi verticale permet d'accueillir des bateaux de plus grande taille.

### Le quai Irving et le développement du « *boating* »

L'auteur n'ayant pas trouvé d'équivalent en français pour la réalité décrite par le mot anglais « *boating* », c'est-à-dire une pléthore de petites embarcations et d'esquifs de taille inférieure aux yachts de taille marina (*yachting*), il utilisera ici le mot anglais.

La principale cause de l'état anémique de l'industrie du *boating* dans l'ensemble de la grande région de Québec reste l'absence quasi totale de rampes de mises à l'eau dignes de ce nom pour les chaloupes, kayaks et autres petites embarcations analogues. Ne serait-ce pas là une vocation à privilégier au futur quai Irving ?

Donald Tremblay, citoyen de Beauport, a bien décrit l'état dans lequel se trouve l'accès au fleuve à Québec :

*« Je suis propriétaire d'une petite embarcation (18 pieds) pour la pêche que je garde chez moi. Je suis très insatisfait de l'accès au fleuve offert par la Ville de Québec. Nous sommes le 5 octobre et il fait près de 20 degrés centigrades. Aussi, j'ai pris congé en après-midi pour aller pêcher. Je me suis rendu à la seule rampe de mise à l'eau de la Ville de Québec accessible au grand public (coût de 20.00 \$ plus 4.00 \$ pour le service de valet). Quelle ne fut pas ma surprise de constater que le préposé au service de valet n'était pas là ! La dernière fois, celui-ci m'avait pourtant assuré qu'il serait là jusqu'au 15 octobre. J'étais seul, donc je ne pouvais mettre à l'eau parce qu'il n'y a pas de quai à cet endroit. Qu'attend la Ville pour installer un quai flottant à cet endroit ?*

*« La Ville se targue de vouloir redonner l'accès au fleuve à la population. J'aimerais savoir ce que la Ville a prévu dans ses nombreux projets (promenade Champlain, baie de Beauport, etc.) pour donner accès gratuitement aux propriétaires de petites embarcations comme moi. Je vous signale que les marinas ne veulent pas de nous. Au Vieux-Port de Québec, il faut être membre pour mettre à l'eau. Au Yacht Club, il en coûte 30.00 \$ plus taxes et on n'est jamais sûr de pouvoir mettre à l'eau en saison car les membres ont priorité (je me suis déjà fait refuser l'accès). La seule rampe gratuite munie d'un quai dans la région de Québec est à Château-Richer, mais elle n'est pas accessible à marée basse (c'était le cas cet après-midi). Pour une ville portuaire avec un plan d'eau magnifique comme le fleuve, cette situation est aberrante. » Donald Tremblay, Le Soleil, 26 octobre 2005.*

Quelques mois auparavant, la même réalité avait été dénoncée par Denis Tessier. Ce dernier y mentionnait explicitement le projet de la Promenade Samuel-de-Champlain :

*« Concernant le projet de la promenade Samuel-de-Champlain, les responsables politiques tant municipaux que provinciaux ou fédéraux semblent oublier que le but est d'améliorer l'accès au fleuve. On pense uniquement aux piétons et cyclistes. Le projet ne tient aucunement compte des plaisanciers et des amateurs de sports nautiques. Les dirigeants semblent oublier que le logo de la Ville de Québec représente un bateau toutes voiles dehors.*

*« En Ontario – eh oui, chez nos voisins – depuis bon nombre d'années, chaque ville et village le long du Saint-Laurent possède une rampe de mise à l'eau pour donner accès au fleuve. Ces rampes sont conçues pour faciliter la mise à l'eau de chaloupes, motomarines et bateaux de plaisance pouvant aller jusqu'à plus de 35 pieds. Souvent, elles sont doubles et leur coût d'utilisation sont minimales (de 5 à dix dollars et, parfois, l'accès est gratuit.*

*« À Québec, les rampes de mise à l'eau sont la propriété de marinas privées et les coûts sont d'un minimum de 20 \$. Même la marina du Vieux-Port ne pêche pas par l'exemple puisque, pour utiliser la descente, il est obligatoire de louer un quai pour la nuit. À Sillery, en bas de la côte Gilmour, il existe une descente qui est soi-disant de propriété fédérale, gérée par la ville de Sillery et un gardien qui obtient le contrat de surveillance réclame 20 \$ pour chaque mise à l'eau. Les infrastructures telles un quai d'accostage ou d'attente sont inexistantes et cette situation oblige le plaisancier à faire appel au gardien pour reculer la remorque à*

*un coût additionnel de 2 \$. L'autre solution est d'échouer le bateau sur la rive rocailleuse et de courir chercher le véhicule afin de déjouer les effets de la marée. En plus d'avoir des frais de mise à l'eau, il n'y a même pas de quai !*

*« Quand on clame 'Redonnons le fleuve aux citoyens', les décideurs devraient considérer le fait que les sports nautiques ont déjà fait partie du quotidien des Québécois. Pensez aux anciennes photos montrant Québec vue de Lévis. Une multitude d'embarcations y apparaissent. N'oublions pas que nos fondateurs sont arrivés par la voie des eaux. Plusieurs commerces de la région vivent du marché des produits nautiques. Combien de gens, qui envisagent l'achat d'une embarcation, renoncent en raison des problèmes et coûts d'accès au fleuve ? »*  
Denis Tessier, Le Journal de Québec, 11 mai 2005.

La situation dénoncée plus haut n'est pas particulière à la grande région de Québec mais intéresse l'ensemble du Québec. Durant le dernier demi-siècle, des centaines de millions de dollars provenant des fonds publics ont été consacrés à aménager des marinas privées accessibles à un très faible pourcentage de la population. Pendant la même période, un nombre bien plus élevé d'utilisateurs potentiels des plans d'eau publics est resté privé de tous moyens ou presque de mettre à l'eau une embarcation de taille plus modeste dans des conditions décentes. Quant à l'aménagement, l'entretien et la gestion de plages publiques, le concept même semble inconnu à bon nombre d'administrations municipales québécoises, ce qui n'est pas le cas chez nos voisins (Nouveau-Brunswick, Ontario, Maine, Vermont...).

Tout ceci contraste fort avec les politiques publiques en vigueur aux États-Unis, où ce sont en général les ministères des Ressources naturelles qui sont impliqués directement dans l'accès aux plans d'eau publics au profit de la majorité de la population, notamment quant au développement des activités de chasse et pêche et autres types d'expéditions légères. La qualité des rampes publiques de mise à l'eau, leur localisation judicieuse par rapport aux ressources joue un rôle crucial, les États américains se sachant en concurrence les uns avec les autres pour attirer et fidéliser les clientèles.<sup>11</sup>

### **Réaménager le quai en fonction des usages à venir**

Par conséquent, dans le cadre d'un réaménagement éventuel du quai Irving et compte tenu du manque flagrant de rampes de mises à l'eau dignes de ce nom dans la grande région de Québec (un marché de plus d'un demi-million de personnes), il serait raisonnable que si l'on veut effectivement *redonner le fleuve aux Québécois*, on réaménage au moins le quai Irving en conséquence. Quelle allure pourrait alors prendre le quai Irving ?

---

<sup>11</sup> On consultera là-dessus la *States Organization for Boating Access* ([www.sobaus.org](http://www.sobaus.org)) ou encore le *Center for Geographic Information* au Michigan : [www.mcgi.state.mi.us/mrbis](http://www.mcgi.state.mi.us/mrbis). Pour une analyse comparative entre le Québec et les États-Unis sur le sujet, voir : [http://gensdebaignade.org/DiscoursdeGaspé\\_2004.pdf](http://gensdebaignade.org/DiscoursdeGaspé_2004.pdf).

## Réaménagement du quai Irving : éléments de réflexion



- 1) L'accès physique à un plan d'eau peut soit résulter d'une structure qui s'avance dans l'eau (en haut à gauche, le quai des Éboulements autrefois), soit par une brèche aménagée dans une rive rocheuse naturelle ou artificielle (à droite : rampe de mise à l'eau aménagée dans un enrochement en région métropolitaine de Montréal).
- 2) La surface du quai doit être solide, plane et libre d'embaras ou de trous. Ce n'est pas un endroit à « paysager ». Suffisant pour y décharger des hydrocarbures, le quai Irving n'est pas vraiment aménagé à l'heure actuelle pour quelques autres usages que ce soit. À l'ouest du quai se trouve cependant un vaste espace susceptible de favoriser de multiples usages du fleuve à cet endroit, à condition que les fonctions *transports* et *déplacements* priment sur absolument tout le reste et que cette surface providentielle soit conçue comme faisant partie intégrante du nouveau quai Irving, surtout quant à la fonction de stationnement.
- 3) On pourrait examiner la possibilité d'aménager (du côté est du quai, à cause des marées descendantes) une large rampe de mise à l'eau de type « quai de halage » ou échouerie (inclinaison plus douce que les habituelles rampes de mise à l'eau), utilisable même à marée extrêmement basse. De cette façon, il deviendrait vite connu que les petites embarcations peuvent accéder au fleuve à cet endroit. Des anneaux d'amarrages seraient fixés à différentes hauteurs le long de la rampe de mise à l'eau, vu l'amplitude des marées à Québec.
- 4) Côté ouest du quai (le plus ensoleillé...), un large escalier à pente *très* modérée pourrait s'enfoncer profondément dans l'eau, de sorte qu'il soit également utilisable à marée extrêmement basse. Il pourrait s'agir d'une structure mi-escalier, mi-pente de halage. De ce côté pourrait aussi prendre place une rampe de mise à l'eau classique.

- 5) Côté route, il faudrait dégager le plus possible l'accès du quai, de sorte à ce que le boulevard s'ouvre sur la plus grande longueur faisable vis-à-vis du fleuve et du quai. Le passant remarquerait ainsi davantage le dégagement vers le quai et vers le fleuve, et ce dégagement autant visuel que physique porterait à s'arrêter, surtout lorsqu'il y aurait animation sur le quai (pêcheurs, bateaux amarrés, kayaks, etc).
- 6) Le coût d'utilisation des rampes de mise à l'eau. Un tarif nominal en saison ou une gratuité complète pourrait certainement être envisagée pour plusieurs années, question de favoriser le développement des activités économiques de *boating*. Compte tenu que les membres des marinas ne défraient pas les coûts de construction de leurs dispendieux stationnements liquides, laissant ce soin à des payeurs de taxes dont l'immense majorité ne posséderont jamais de yachts, on voit mal pourquoi les coûts d'utilisation des quais de halage ou rampes de mise à l'eau resteraient prohibitifs lorsqu'on les compare à ceux pratiqués dans les juridictions voisines.<sup>12</sup>

Faute de quais, concevoir des structures flottantes pour utiliser un fleuve aux rives malencontreusement enrochées ?

Ailleurs dans le monde, lorsqu'on veut utiliser de quelque façon des rivières ou des fleuves dont les rives ont été enrochées ou se trouvent naturellement escarpées, ou bien encore des plans d'eau portuaires entourés de hauts quais, on utilise divers équipements flottants solidement maintenus en place et qui servent à la fois de quais, de lieux de pêche, de plate-formes tout usage, etc.

À Québec, un hangar construit sur une plate-forme flottante a déjà trôné au beau milieu du bassin de la Douane (aujourd'hui les deux Agoras). Souvent, une vieille barge retapée et peinte de couleurs vives fait très bien l'affaire ou encore une péniche hors d'usage, autrement destinée au ferrailleur.



<sup>12</sup> En matière de techniques de construction de quais pour petites embarcations, consulter Keith Wilson, *Design Handbook for Recreational Boating and Fishing Facilities*, States Organization for Boating Access (SOBA), Washington, 1996, 133 p. [www.sobaus.org](http://www.sobaus.org)



**En haut, à gauche** : sur le Danube entre Budapest et Vienne, un quai flottant sert aux navettes fluviales. Une passerelle le relie à la terre ferme.

**En haut, à droite** : quand un enrochement prévient l'usage d'un plan d'eau, on peut toujours passer par-dessus et accéder à l'eau au moyen d'un équipement flottant (vieux barge servant de quai, par exemple). Au Québec, des telles structures devraient être remises dans quelque anse protégée durant la période hivernale, à cause des glaces. Il faut aussi prévoir le fait qu'à marée basse, tout l'équipement reposera sur le lit du fleuve. À Québec, le type de structures flottantes qui pourraient effectivement donner accès à un plan d'eau protégé vis-à-vis de telles rives lourdement enrochées et jouxtant un important boulevard routier devraient être amarrées plus près du centre-ville pour maximiser leurs retombées sociales et économiques.



Une symbiose perdue entre ville et fleuve à Québec :  
le bassin de la Douane vers la fin du 19<sup>e</sup> siècle.





## Importance de la configuration des quais pour une ville

Au 19<sup>e</sup> siècle, les quais du Vieux-Québec étaient conçus de sorte à favoriser le commerce des armateurs locaux et régionaux car ils étaient bien adaptés à leurs navires et à leurs besoins en accostage et en déchargement.

Les quais que nous connaissons aujourd'hui devant le quartier maritime historique de Québec ont été conçus par des architectes en fonction de construire, entre le Vieux-Québec et le fleuve, un « quartier urbain modèle fédéral »\* sans vocation portuaire.

Des millions de dollars de retombées économiques s'évanouissent ainsi à chaque année et plusieurs centaines d'emplois ne voient jamais le jour.

### Quai Irving

Les mêmes exigences s'appliquent au réaménagement souhaitable du quai Irving.

\* Le Devoir, 19 avril 1974.

[www.gensdebaignade.org/NICE.doc](http://www.gensdebaignade.org/NICE.doc)