



À qui le fleuve? À nous le fleuve!

Mémoire déposé à la Commission de la Capitale-Nationale

Dans le cadre du concours d'idéation pour l'aménagement du littoral (phase IV de la Promenade-Samuel-de-Champlain)

Rédigé par Annie-Pierre Bélanger, avec la contribution de Mathieu Vallet pour l'atelier « Enjeux », le Comité électoral 2022 et le comité de coordination de l'Association Québec solidaire Montmorency

28 février 2024

Qui sommes-nous?

L'association de Québec solidaire Montmorency regroupe actuellement 124 membres à Beauport et Sainte-Brigitte-de-Laval entre la rivière Montmorency et la rivière Beauport. Son comité de coordination est composé de 5 membres autour desquels gravitent une dizaine de bénévoles.

Nos démarches de consultation en vue de se réappropriier l'accès au fleuve

En 2022, dans le cadre de la préparation à la campagne électorale, nous avons réuni nos membres lors d'une soirée « Enjeux » au cours de laquelle nous avons fait un atelier sur l'utilisation actuelle et l'utilisation souhaitée des abords du fleuve, le tout à l'aide de cartes détaillées du littoral Est. Une douzaine de personnes ont participé à cette activité. La description de l'atelier et les cartes se trouvent en annexe.

Le 20 février dernier, nous avons participé à « l'Atelier participatif sur la phase IV de la promenade Samuel-de-Champlain » organisé par la Table citoyenne du Littoral Est et Accès transports viables. Environ 40 personnes ont participé à cet atelier et leurs idées ont inspiré les nôtres.

Les principes qui guident nos propositions

Un aménagement sous le signe de la résilience face aux changements climatiques et à leurs impacts

La conversation sur les impacts des changements climatiques ne fait que commencer. Dans notre secteur, les scientifiques prédisent, en ce qui concerne les abords du fleuve, la montée des eaux, l'érosion des berges et l'augmentation des crues, ce qui entraînera davantage d'inondations, l'augmentation de la fréquence et de la durée des canicules, la diminution de la qualité de l'air, etc.

L'aménagement de la phase IV doit donc inévitablement se faire autour du concept de « résilience », soit la capacité d'un écosystème et d'un environnement à retrouver son état à la suite d'une perturbation (Holling, 1973). La hauteur du remblaiement agit actuellement comme une digue en cas de montée des eaux. Or, il est arrivé que les eaux montent au-delà lors des crues hivernales, notamment en 2023 (Carmichael, 2023). Les aménagements doivent donc prévoir ces possibilités et y être parés. Ces aménagements protégeront les habitations des quartiers limitrophes qui, autrement, se trouveraient éventuellement inondées.

La résilience, cela signifie aussi de poursuivre notre lutte contre les changements climatiques, de ne pas s'avouer vaincu·e·s par l'inertie des personnes les plus puissantes du monde et de nos gouvernements, et d'agir localement sur nos environnements. La présence de quantité d'arbres, d'arbustes et de plantes de la flore laurentienne est essentielle dans cette lutte. Des espaces protégés pour la faune également.

La résilience appelle à s'adapter aux désormais inévitables changements climatiques. La création de parcs urbains linéaires qui relient plusieurs quartiers et assurent une connexion à la nature, une amélioration de la qualité de l'air et une réduction de la chaleur lors des canicules est une condition vitale à Québec. Le littoral, avec sa forme linéaire et sa connexion avec les quartiers les plus défavorisés ou historiquement occupés par des groupes à la croisée des oppressions de Québec (Montmorency, du Moulin, Maizerets, Vieux-Limoilou, Basse-ville de Québec) se place au premier rang des parcs linéaires à aménager en priorité. Ces quartiers – du moins, ceux pour lesquels on dispose actuellement de données – sont aussi ceux où la qualité de l'air est la plus mauvaise à Québec (Martin, 2019) pour différentes raisons, dont la présence du port, de l'activité industrielle, de l'incinérateur, de la circulation et des chauffages au bois (Gagné, 2023). Assainir l'air de ces quartiers est un devoir de santé publique et de justice environnementale.

La résilience nous interdit de travailler en vase clos dans le cadre de cet aménagement. Ce travail doit être fait de concert avec toutes les instances concernées : ville de Québec, gouvernement du Québec, gouvernement du Canada, et surtout, surtout, les personnes résidant dans le secteur. De fait, tout quartier dont l'environnement est amélioré entraîne une gentrification, c'est-à-dire une augmentation des loyers et de la valeur des propriétés,

ce qui entraîne la spéculation, les rénovictions, les augmentations importantes de loyer et, tranquillement, le départ des résident·e·s originels qui se déplacent vers de nouvelles zones défavorisées. Ces zones sont souvent plus éloignées des services communautaires, de santé et de proximité que les quartiers populaires ou historiquement défavorisés. Ainsi, la qualité de vie, de l'air, de l'environnement, les nouveaux services et les investissements profitent à une classe de personnes plus aisées, qui s'installent dans le quartier, tandis que les promoteurs et propriétaires immobiliers capitalisent sur ces investissements publics et profitent abondamment de la spéculation. Un non-sens sur lequel on peut agir en amont : par exemple, en collaborant avec la ville de Québec pour le rachat de propriétés immobilières et leurs réfections en coopératives ou en OBNL d'habitation; en collaborant avec le gouvernement provincial afin d'offrir des subventions gouvernementales pour l'achat des propriétés louées par les organismes communautaires de services, ce qui permettra de contrer l'augmentation de leur loyer et leur départ forcé du quartier qu'ils desservent; etc.

L'accès au fleuve, sous tous ses angles, pour tous et toutes

L'accès au fleuve doit être physique, gratuit et centré sur les personnes aux marges de la société, selon un nouveau principe d'universalité.

L'accès au fleuve doit être physique, au sens où toute personne, peu importe son moyen de déplacement, qu'elle soit à mobilité réduite ou non, à pied, à vélo, en autobus ou en auto, puisse avoir accès au fleuve.

L'accès au fleuve doit être gratuit, c'est-à-dire que son aménagement et son entretien sont payés par tous les contribuables. La nature doit être préservée des fins mercantiles, qui entrent en conflit d'intérêts avec la qualité de vie et le droit de jouir de cette qualité de vie, puisque, par définition, la tarification de l'accès entraîne l'exclusion.

Une façon de penser l'accès au fleuve est de centrer notre attention sur les besoins des personnes les plus marginalisées (« recentrer les marges », hooks, 1984) : les personnes itinérantes qui installent leur campement entre le fleuve et l'autoroute; les personnes à mobilité réduite qui n'ont pas accès à plusieurs espaces naturels pourtant essentiels à leur santé; les familles immigrantes qui habitent la coopérative Everell située juste au pied de l'autoroute Dufferin-Montmorency, ou celles qui fréquentent l'organisme Kif Kif Planet: Familles Mobilisées en Action, ou les hommes et les femmes en situation de dépendance de la Fraternité St-Alphonse située sur le boulevard Ste-Anne, les personnes et les familles défavorisées qui habitent le secteur Montmorency et du Moulin, ou toute autre personne ou groupes sociaux aux marges de la société ou à la croisée des systèmes d'oppression que l'on pourrait identifier en cours de projet. Comme l'a souligné la militante féministe et antiraciste Angela Davis, cette approche est une nouvelle façon d'atteindre l'universalité. Au lieu d'utiliser les besoins de la majorité comme point de départ, ce sont les besoins des minorités aux marges de la société qui constituent l'angle d'approche : « If the most oppressed are free, the chances are that the entire country will be free. It is a way of achieving another kind of universality. The assumption is that universality is related to the majority. Maybe it is the other way around. » (Traduction libre : Si les personnes les plus

opprimées sont libres, il y a de bonnes chances que l'ensemble du pays devienne libre. C'est une manière d'atteindre un autre genre d'universalité. On présuppose que l'universalité est liée à la majorité. Peut-être que c'est l'inverse.). C'est ce qu'on appelle aussi l'approche intersectionnelle; approche essentielle pour l'aménagement d'espaces inclusifs et universellement accessibles.

Le paradigme de la qualité de vie plutôt que de l'efficacité automobile

L'argument le plus fréquemment brandi lorsqu'on parle de transformer l'autoroute Dufferin-Montmorency en boulevard urbain est celui de l'efficacité. Tous les automobilistes apprécient d'arriver au centre-ville en 10 minutes pratiquement sans trafic, y compris les personnes les plus à gauche sur le spectre politique.

Or, quand on leur explique qu'en acceptant d'augmenter de quelques minutes ce déplacement, elles pourraient considérablement améliorer leur qualité de vie et leur environnement, en plus de rendre possibles de nombreuses activités simples et gratuites qui amélioreront à leur tour la santé mentale et physique, il se passe quelque chose. Les yeux s'illuminent.

Pendant ces quelques secondes, on constate à quel point on a intériorisé une vision centrée sur le « tout-à-l'auto », qui fait en sorte que l'on réfléchit immédiatement toute forme d'aménagement urbain en termes de déplacement automobile « du point A au point B », plutôt qu'en termes globaux de qualité de vie, d'environnement, de santé globale, d'équité, de droits ou toute autre considération pertinente. Pour plusieurs, le déplacement vers le centre-ville n'est même pas un déplacement fréquent ou quotidien!

Et soudain, une autre voie est possible pour penser et habiter notre territoire... C'est ce que nous avons tenté de faire de notre côté dans la section suivante.

Utilisation actuelle du littoral et du fleuve par les résident·e·s du secteur

Voici les activités actuellement pratiquées le long du littoral Est, par secteur (voir la carte à l'annexe 2) :

- ❖ Ensemble du littoral
 - Actuellement non accessible et non connecté. Plusieurs sites ne sont pas sécuritaires. Sentiers tapés par l'usage dans certaines sections aux abords de l'autoroute
 - Habitat et source de nourriture des oies dans des conditions misérables
 - Grande frustration exprimée par plusieurs résident·e·s face à cet état de fait : vivre à un jet de pierre du fleuve, mais collé·e·s sur une autoroute
 - Présence et lieu d'habitation de personnes en situation d'itinérance, surtout en été
- ❖ La Baie de Beauport
 - Activités nautiques diverses
 - Plage
 - Baignade dans le fleuve
 - Jeux d'eaux
 - Évitement des frais de stationnement en accédant à vélo
 - Difficulté d'accès, sur les plans physique et financier
 - Présence de musique forte nommée comme un irritant pour plusieurs utilisateurs et utilisatrices
 - Importance de l'événementiel dans la programmation qui réduit l'accès par l'augmentation des coûts et dont les événements sont peu fréquentés par les résident·e·s
- ❖ La pointe de la Rivière Beauport
 - Secteur jugé moins sécuritaire en raison du passage sous le viaduc
 - Jogging, marche, vélo et ressourcement
- ❖ La pointe du Boulevard des Chutes (Intersection Boul. des Chutes et autoroute Dufferin-Montmorency)
 - Marche et ressourcement
 - Jogging autour de l'anneau de gravier
 - Feux de joie (surtout les adolescent·e·s et jeunes adultes)
 - Pêche
 - Plage
 - Baignade
 - Observation des oiseaux et de la faune
 - Marche à marée basse dans la glaise, recherche de coquillage et de pierres (surtout les enfants)
 - Observation des feux d'artifices Loto-Québec
 - Nudisme et exhibitionnisme (sentier entre la pointe et le bord de l'autoroute du côté ouest et secteur du parc Boisvert en partant du stationnement)

- Difficulté d'accès physique : il faut traverser une bretelle d'autoroute sans aménagement sécuritaire pour les piétons et les cyclistes (iels sont mêmes interdits par des panneaux de signalisation, bien que la pointe soit aménagée pour être accessible seulement à pied), puis il faut traverser une sortie d'autoroute entre les voitures en mouvement et enjamber le parapet. Très dangereux
- ❖ Étang de la côte (Boul. Sainte-Anne près de la 105^e rue)
 - Halte-vélo et halte-jogging
 - Ressourcement (panorama pont de l'Île-d'Orléans) sur les chaises addirondack
 - Pique-nique
- ❖ La piste cyclable du littoral
 - Vélo loisir, car il s'agit d'un détour de pratiquement 2 kilomètres, donc moins de cyclistes utilitaires la fréquente, très achalandée tout de même
 - Accès le moins coûteux à la Baie de Beauport (le détour du chemin de fer est nommé comme un irritant important)
 - Marche, jogging
 - Balade en quadriporteur et triporteur
 - Patins à roue alignées
 - Autre véhicule électrique (ex. trottinette)



Secteur de la pointe du Boul. des Chutes

Utilisation souhaitée du littoral et du fleuve par les résident·e·s du secteur

En plus des activités actuelles, voici les activités souhaitées le long du littoral Est, par secteur :

- ❖ Ensemble du littoral
 - Transformation de l'autoroute Dufferin-Montmorency en boulevard urbain avec des intersections régulières reliant tous les quartiers, des feux piétons
OU
Retrait de l'autoroute et aménagement d'un parc protégé et renaturalisé, déviation du trafic par le boulevard Ste-Anne et réduction du trafic par la multiplication des modes de transports collectifs et actifs et des incitatifs
 - Promenade linéaire, entièrement connectée et accessible par tous les quartiers limitrophes
 - Secteur protégé (en particulier les battures et les espaces pour la faune et la flore laurentienne) et renaturalisé
 - Accessibilité en toute saison, avec des activités pour les 4 saisons (ex. ski de fond, raquette)
 - Accessibilité pour des personnes à mobilité réduite pour la promenade, mais aussi pour les accès aux différents sites
 - Connexion des divers modes de mobilité avec les grands parcs urbains (Domaine Maizerets, Chute Montmorency, Parc de la Rivière Beauport) et les parcs pour enfants à proximité (ex. Parc Boisvert)
- ❖ La Baie de Beauport
 - Gratuité du stationnement, de l'accès à la plage et de la mise à l'eau d'embarcation
 - Accès piéton par d'Estimauville et Henri-Bourrassa
 - Connexion des divers modes de mobilité et avec les quartiers limitrophes
 - Retrait du détour du chemin de fer (ex. par un passage à niveau)
- ❖ La pointe de la Rivière Beauport
 - Aménagement pour faire halte, pique-niquer ou observer la faune
 - Aménagement pour améliorer le sentiment de sécurité
 - Aménagement d'une mise à l'eau pour les embarcations
 - Aménagement pour les personnes à mobilité réduite (ex. par un sentier bien pavé et un autre plus naturel, tous deux menant au même endroit)
 - Ajout d'une salle de bain (ou toilette chimique) et d'une fontaine d'eau potable (abreuvoir)
- ❖ La pointe du Boulevard des Chutes (Intersection Boul. des Chutes et l'autoroute Dufferin-Montmorency)
 - Accès sécuritaire pour les piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite via le boulevard des Chutes et les pistes cyclables passant en-dessous
 - Réparation de l'escalier de bois menant à la pointe
 - Aménagement d'une mise à l'eau pour les embarcations

- Aménagement de quelques espaces pour les feux de joie
 - Aménagement d'un escalier pour accéder à la plage
 - Aménagement d'un escalier ou d'une descente au bout de la pointe pour la baignade (sans surveillance)
 - Aménagement permettant la détente et le pique-nique (bancs, table de pique-nique)
 - Ajout d'une salle de bain (ou toilette chimique) et d'une fontaine d'eau potable (abreuvoir)
- ❖ Étang de la côte (Boul. Sainte-Anne près de la 105^e rue)
- Réinstallation de l'escalier qui descendait dans l'étang de la côte (ou marais de Montmorency) ainsi que du quai flottant (Bussières, 2017)
 - Ajout des chaises adirondack, des bancs et des tables à pique-nique
 - Aménagement d'un accès pour les personnes à mobilité réduite
 - Ajout d'une salle de bain (ou toilette chimique) et d'une fontaine d'eau potable (abreuvoir)
 - Accès direct au fleuve par la renaturation de l'étang en battures ou aménagement d'un étang en bordure du fleuve à la suite de la transformation de l'autoroute Dufferin-Montmorency ou de son démantèlement
- ❖ La piste cyclable du littoral
- Réaménagement de la piste cyclable aux abords du littoral, à la suite de la transformation de l'autoroute ou de son démantèlement
- OU
- Aménagement d'une seconde piste cyclable aux abords du littoral (davantage près du fleuve)
- Ajout de connexions avec les quartiers limitrophes
 - Connexion avec le secteur de l'Île-d'Orléans via l'aménagement du nouveau pont de l'Île
 - Borne de recharge pour les petits véhicules électrique (vélo, trottinette, quadriporteur et triporteur)



Ancien aménagement à l'étang de la côte

L'atelier se déroule en 2 sous-groupes répartis chacun autour d'une grande carte du littoral Est du fleuve Saint-Laurent formée par les cartes détaillées en annexe 2.

La discussion est conviviale, permet de collectiviser et de renchérir.

Questions demandées aux personnes participantes :

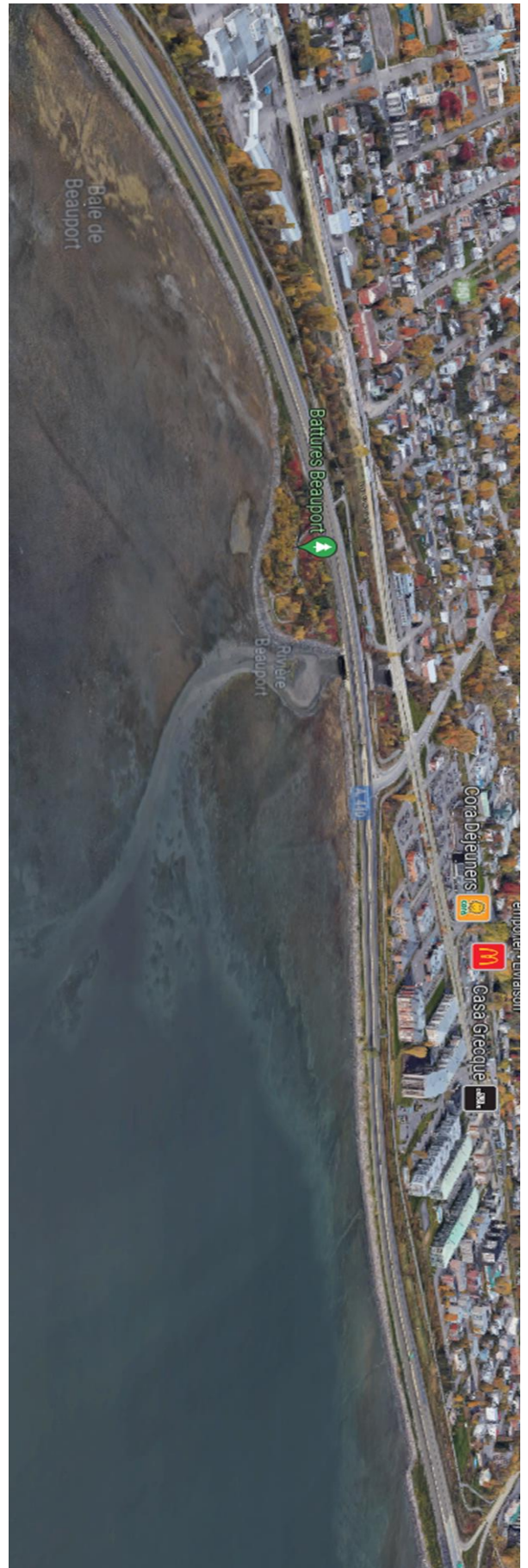
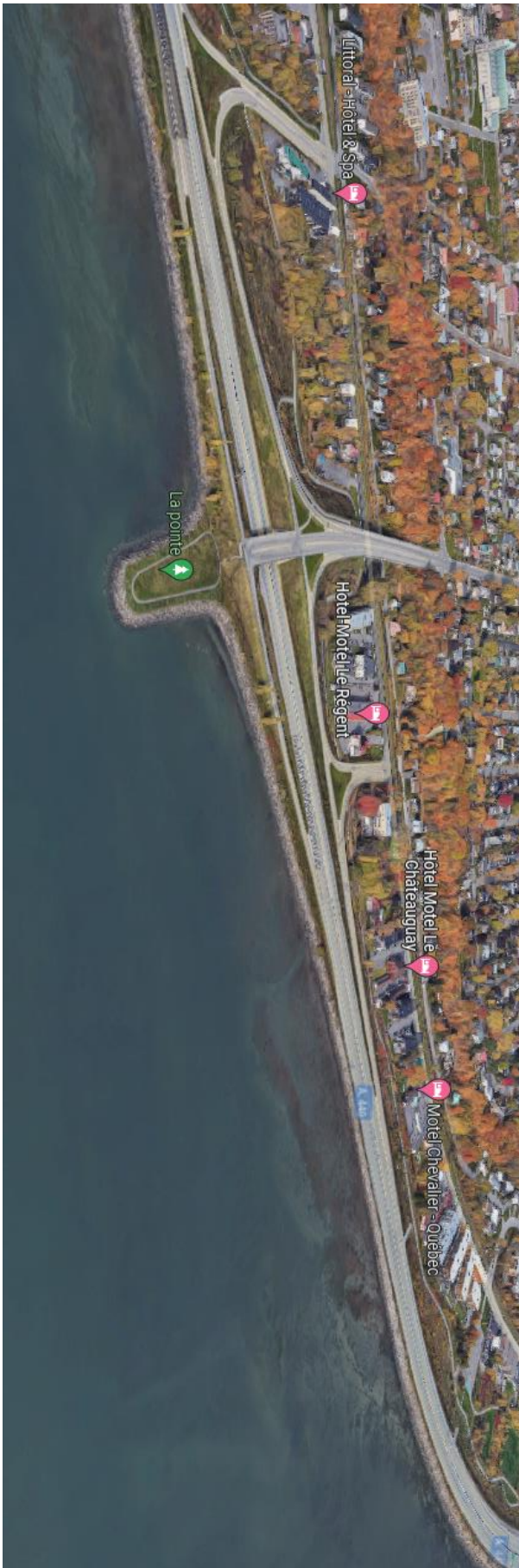
- ❖ Comment et pourquoi accédez-vous actuellement au fleuve, dans votre quotidien ?
- ❖ Comment et pourquoi aimeriez-vous pouvoir accéder au fleuve ?

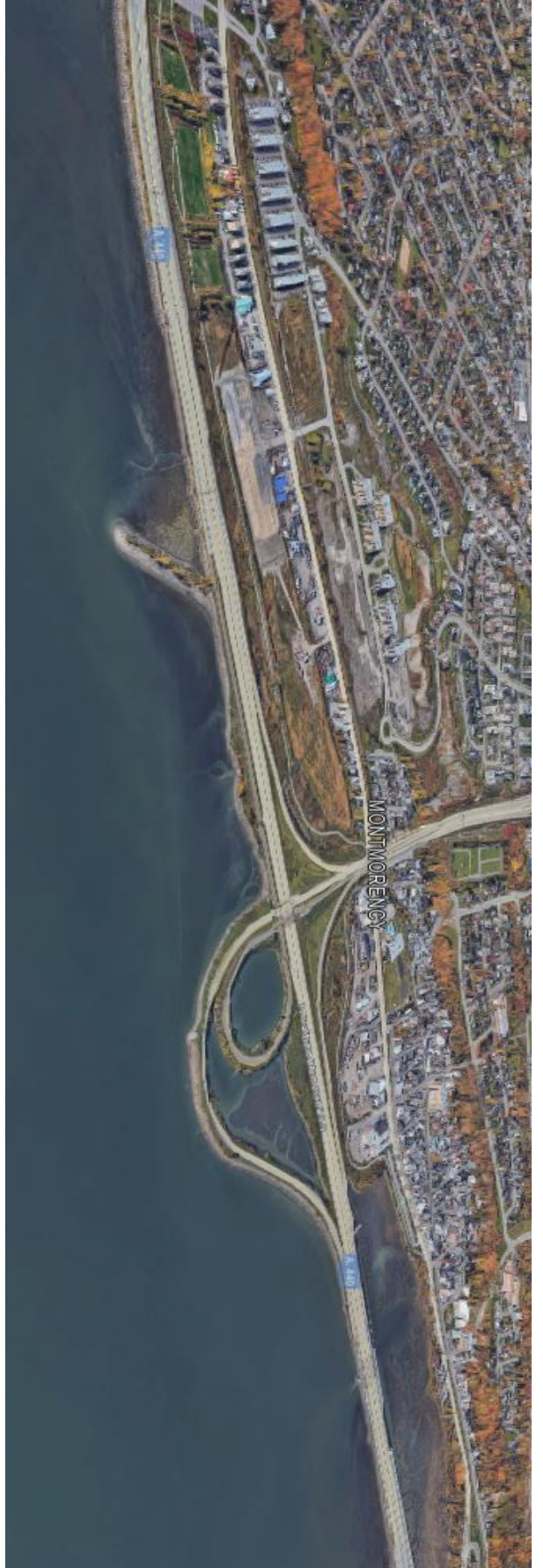
Sur la carte :

- *Indiquer les émotions que provoque le fleuve en vous (en jaune).*
- *Identifier les usages actuels qui en sont faits par vous et les gens de Beauport et des environs (en bleu).*
- *Nommer les usages souhaités si on pouvait réaménager les rives du fleuve et son accès (en vert).*

ANNEXE 2 – Carte du Littoral Est, secteur Beauport







Bibliographie

Bussière, Ian, « Du nouveau sur l'étang de la côte », Le Soleil, 13 juillet 2017.

<https://www.lesoleil.com/2017/07/14/du-nouveau-sur-letang-de-la-cote-d9cf589b42030f79e76d1da5b5e8a51d/>

Carmichael, Simon, « La nature se déchaîne et le fleuve déborde à Québec », Le Soleil, 23 décembre 2023. <https://www.lesoleil.com/2022/12/23/la-nature-se-dechaine-et-le-fleuve-deborde-a-quebec-a1eaa172e0b2097a33c89348b4765775/>

Davis, Angela, Conférence à l'Université Concordia, septembre 2018.

Gagné, Louis, « Après un énième rapport sur la qualité de l'air, Limoilou exige des actions », Radio-Canada, 14 mars 2023. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1963072/reactions-citoyens-limoilou-rapport-sante-publique-qualite-air-quebec>

Holling, C.S. « Resilience and Stability of Ecological Systems », Annual Review of Ecology and Systematics, Vol. 4 (1973), p. 1-23.

https://archive.wikiwix.com/cache/?url=http%3A%2F%2Fwww.zoology.ubc.ca%2Fbdg%2Fpdfs_bdg%2F2013%2FHolling%25201973.pdf

hooks, bell, De la marge au centre : Théorie féministe (Feminist Theory: From Margin to Center), 1984.

Martin, Stéphanie, « L'air de Limoilou parmi les plus pollués », Journal de Québec, 26 février 2019. <https://www.journaldequebec.com/2019/02/26/lair-de-quebec-parmi-le-plus-pollue-de-la-province>

Table citoyenne Littoral Est, Plaidoyer pour un Littoral Citoyen (version 2), avril 2021, 44 p. <https://www.littoralcitoyen.org/dossiers-prioritaires>

