

10 LES ENSEMBLES PARTICULIERS D'INTERVENTION

À cause de leur importance sur les plans géographique, symbolique, économique et culturel et du fait qu'on doit les aborder selon divers angles et expertises pour s'en faire une idée complète, il a été choisi de considérer le fleuve et la capitale comme des ensembles particuliers d'intervention. Ainsi, une approche transversale a été adoptée afin d'offrir une connaissance complète et intégrée de ces sujets vastes et complexes.

La première section de ce chapitre aborde le fleuve et ses rives selon, dans l'ordre, les thèmes de l'industrie maritime, de la récréation, de l'usage des rives, des milieux naturels et des paysages. La deuxième section, vouée à la capitale, s'attarde à la colline Parlementaire et à son aménagement, ensuite aux entrées et voies d'accès à la capitale et enfin, à la localisation des édifices gouvernementaux sur le territoire de la région métropolitaine de Québec. Pour chacun de ces ensembles particuliers d'intervention, des constats et des enjeux sont énoncés.

10.1 Le fleuve et ses rives

L'objet de la présente section est le fleuve Saint-Laurent et ses rives. Lors du Forum métropolitain 2004 de la CMQ, il fut souhaité qu'il fasse l'objet d'une attention particulière étant donné son importance géographique et son omniprésence dans la vie des citoyens de la CMQ, notamment en matière de paysage, de récréation et de développement économique. Ainsi, en vue de faire du fleuve et de ses rives un chapitre spécifique du schéma métropolitain d'aménagement et de développement, il s'est avéré essentiel d'en parfaire la connaissance. L'essentiel du contenu de la présente section résulte d'une étude réalisée par un consultant externe mandaté pour poser un diagnostic stratégique, élaborer une vision et suggérer un concept d'aménagement du fleuve et de ses rives.

Après en avoir décrit les caractéristiques générales, le diagnostic qui suit aborde le fleuve selon cinq grands thèmes, soit le transport maritime et les activités portuaires, la récréation, l'usage des rives, les milieux naturels et en dernier lieu les paysages. Bien que des constats soient dégagés au fur et à mesure de la description, la troisième partie de la section regroupe les constats considérés comme étant les plus importants et stratégiques. Enfin, les enjeux les plus pertinents en termes d'aménagement et de développement du fleuve et de ses rives sont regroupés dans la quatrième et dernière partie.

10.1.1 Les caractéristiques générales du fleuve

Corridor fluvial d'importance majeure en Amérique du Nord, le fleuve Saint-Laurent a façonné notre histoire, notre culture et notre mode d'usage des rives et du littoral. Tôt, les activités portuaires et l'industrie maritime ont joué un rôle capital dans l'organisation du territoire et le développement économique de la région. La Voie maritime du Saint-Laurent, ouverte en 1959, a permis de hausser de façon vertigineuse le tonnage transporté, manutentionné en provenance et en direction des Grands Lacs. Les activités portuaires font partie des activités urbaines, lesquelles transforment les rives, non sans susciter des problèmes environnementaux et d'intégration avec le milieu. Le défi est de taille pour favoriser leur harmonisation et pour trouver des solutions en ce qui concerne les zones de conflits. Les fonctions urbaines doivent être intégrées au corridor fluvial pour que cet ensemble puisse attribuer à la région une signature particulière et une vocation distinctive se démarquant des autres régions au Québec et au Canada.

Les principales caractéristiques naturelles du fleuve sont :

- Le tronçon du Saint-Laurent dans la région de Québec constitue la limite ouest de l'écosystème de l'estuaire fluvial ;
- Très étroit (900 m) aux ponts et profond (60 m) entre Québec et Lévis ;
- Chenal étroit et peu profond au nord de l'île d'Orléans (chenal de l'île d'Orléans), chenal plus large, plus profond et maintenu à 15 mètres au sud (Chenal des Grands Voiliers) ;
- Marées fortes en eaux douces : marnage de 4,0 m à 8,4 m, traces de salinité à l'est de l'île d'Orléans ;
- Débit annuel moyen de 12 600 m³/s fourni à 98 % par les Grands Lacs et les tributaires en amont, 90 % passant par le Chenal des Grands Voiliers ;
- Principaux tributaires : les rivières Cap-Rouge, Saint-Charles, Montmorency et Sainte-Anne-du-Nord sur la Rive-Nord, Chaudière et Etchemin sur la Rive-Sud ;
- 6,5 millions de tonnes de matières en suspension, peu de sédimentation permanente dans la région à cause de l'importance du débit et de la vitesse de l'écoulement ;
- Habitats riverains associés aux estrans à forte sédimentation (battures de Beauport, chenal de l'île d'Orléans et les anses de la Rive-Sud) ;
- Habitats en eau libre et sur le fond marin peu productifs ;
- Voie de migration pour plusieurs espèces de poissons (alose, anguille, poulamon, éperlan), peu de frayères ;
- Présence des glaces sur le fleuve durant la période hivernale (entre décembre et avril).

Les principales caractéristiques de l'occupation des rives sont :

- Longueur des berges : Rive-Nord : 79 km, Rive-Sud : 42 km, île d'Orléans : 74 km ;
- Occupation urbaine et portuaire au centre, rurale et agricole sur l'île d'Orléans et ses rives, périurbaine sur les rives ouest et est avec des secteurs agricoles et de conservation ;
- Prises d'eau municipales sur la Rive-Nord (Sainte-Foy) et la Rive-Sud (Saint-Romuald, Lévis), prises d'eau industrielle (Stadacona, Abitibi-Consolidated, Ultramar) ;
- Lieux de passage important pour la migration d'oiseaux ainsi que pour leur observation : sur la Rive-Nord (pont de l'île d'Orléans, baie de Beauport et cap Tourmente), sur la Rive-Sud (anse Gilmour, Saint-Romuald, anse Saint-Vallier) ;
- Chasse à la sauvagine : Côte-de-Beauport, Rive-Nord de l'île d'Orléans, portion est de la Rive-Sud ;
- Baignade et pêche sportive peu pratiquée ;
- Six marinas, 14 rampes de mise à l'eau et 6 quais publics permettent d'accéder au fleuve pour des activités nautiques. La plage de la batture de Beauport et celle du parc nautique de Cap-Rouge accueillent les amateurs de planche à voile, de surf cerf-volant (kitesurf), de kayak de mer et de motomarine. Le centre communautaire Sainte-Anne à Sainte-Anne-de-Beauport accueille également les véliplanchistes et les kitesurfers sur la rive du fleuve ;
- Plusieurs navires de croisières océaniques et de croisières-excursions accostent dans le secteur du Vieux-Port. Le port de Québec est le deuxième port en importance en matière de tonnage transbordé sur le Saint-Laurent ;
- Les rives du fleuve accueillent plusieurs endroits dédiés au public où on peut se rendre pour se détendre et se promener :
 - Rive-Nord : plage Jacques-Cartier, Baie de Beauport, terrasse Dufferin, etc. ;
 - Île d'Orléans : les battures du pont et du nord, la falaise boisée, l'Espace Félix-Leclerc, le parc maritime de Saint-Laurent, etc. ;

- Rive-Sud : les battures et les anses de Saint-Nicolas à Lévis, les points de vue panoramiques de la falaise de Saint-Nicolas, le parc de la Chaudière, les parcs riverains, la terrasse de Lévis, le secteur de la traverse et ses abords, le parcours des Anses, etc. ;
- Sites de peuplement ancien : présence amérindienne remontant à plus de 8 000 ans à l'embouchure de la Chaudière, premier lieu d'urbanisation à la pointe de Québec (embouchure de la rivière Saint-Charles), premiers établissements de colonisation (Côte-de-Beaupré et île d'Orléans), chantiers navals en rive, sites industriels à l'embouchure des rivières ;
- Remblayage important (700 ha entre 1861 et 1981) sur les rives de Québec et de Lévis (66 %), notamment entre le pont de Québec et Boischatel (35 km : boulevard Champlain, port de Québec, autoroute Dufferin-Montmorency). Important remblayage de zones humides sur la Côte-de-Beaupré.

10.1.2 Le diagnostic du fleuve et de ses rives

10.1.2.1 Le fleuve : axe de transport

De tout temps, donc bien avant la colonisation européenne, le fleuve Saint-Laurent a servi de voie de transport vers l'intérieur du continent. Il en a favorisé le peuplement et facilité les déplacements et les échanges entre les populations et avec le monde extérieur. Le Saint-Laurent est devenu, à plusieurs égards, l'épine dorsale du transport des marchandises et, par conséquent, de l'économie du nord-est du continent. Le développement des moyens de transport terrestres et aériens a certes érodé la place du transport par voie d'eau. Toutefois, le fleuve conserve toujours une place stratégique dans l'économie du continent et de la région de Québec en particulier. Cependant, cette place doit être défendue, car, entre autres, la concurrence de la part des ports de la côte est du continent est très vive.

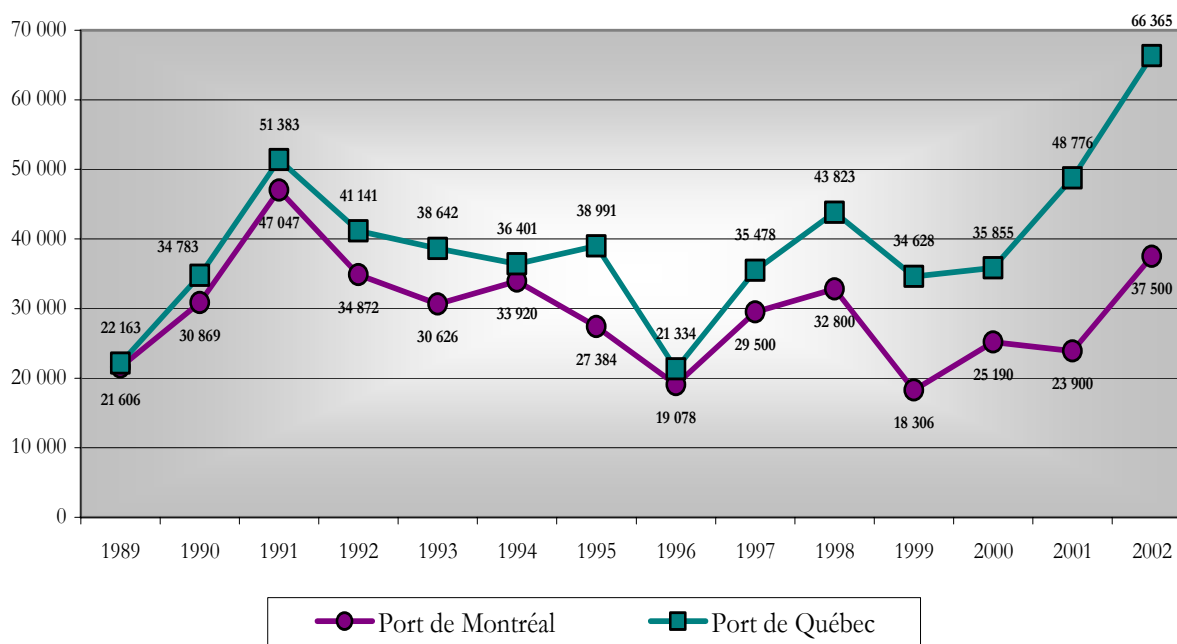
10.1.2.1.1 Le Saint-Laurent est au cœur de l'histoire de la région de Québec et du Québec en entier

À l'origine, le fleuve a permis les échanges commerciaux avec les populations autochtones et l'exploration du continent. Il a été le point de chute des colons français et des immigrants. Les installations portuaires permirent l'expédition de la ressource forestière et la région fut le principal centre de construction navale du Québec. Le port de Québec est toujours un des ports clés de transbordement et d'échanges du système de transport fluvial Saint-Laurent-Grands Lacs et un des dix-huit ports jugés stratégiques pour l'économie canadienne.

10.1.2.1.2 Les tendances mondiales confirment l'importance du transport maritime et fluvial

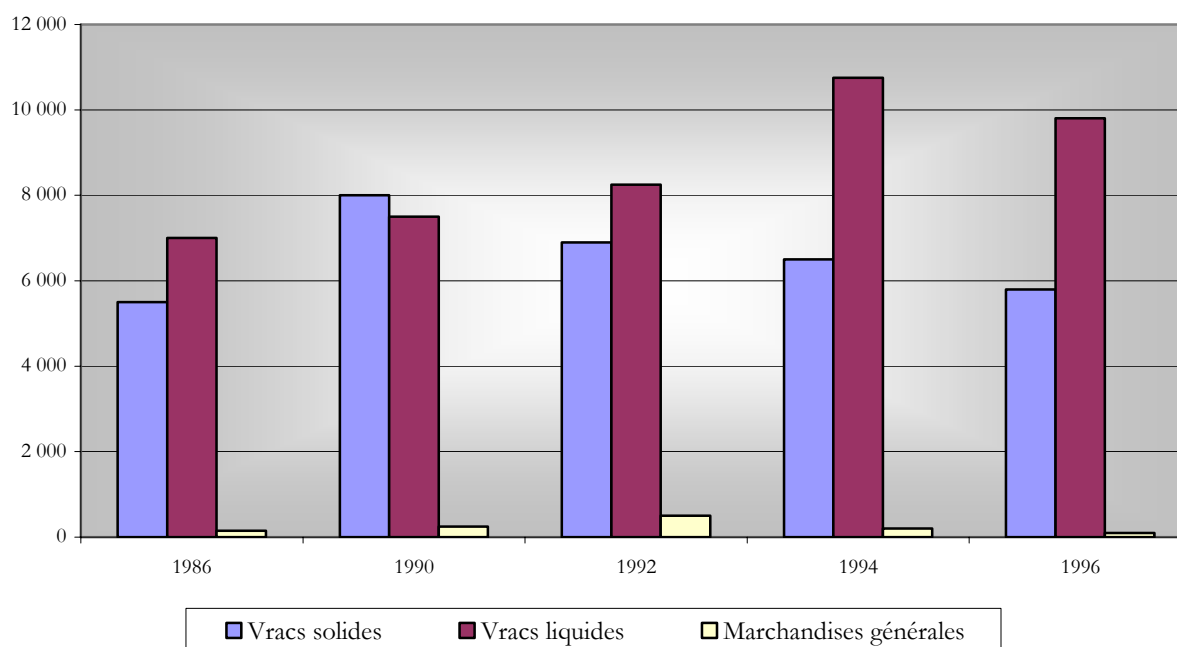
Les perspectives de croissance soutenue de la demande renforcent la vocation historique de Québec comme port intérieur maritime et fluvial pour les marchandises en vrac et les passagers (figures 10.1.1 et 10.1.2). L'avenir de cette vocation n'est pas menacé puisque la mondialisation de l'économie et la globalisation des marchés favorisent la croissance des échanges internationaux et du trafic maritime. À l'échelle mondiale, on assiste à une hausse du commerce maritime pour les marchandises générales, les produits en vrac liquides et solides. Le Canada, grand pays exportateur, n'échappe pas à cette tendance.

Figure 10.1.1 : Évolution du nombre de croisiéristes aux ports de Québec et de Montréal depuis 1989



Source : CENTRE D'EXPERTISE EN TRANSPORT, COLLÈGE FRANÇOIS-XAVIER-GARNEAU. *État de la situation du transport maritime dans la région de Québec, printemps 2003*, p. 10.

Figure 10.1.2 : Évolution selon le type de marchandises en milliers de tonnes au port de Québec, 1986 à 1996



Source : ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC. *Plan d'utilisation des sols, février 2001*, p.18.

Le système de transport fluvial Saint-Laurent-Grands Lacs, long de 4 000 kilomètres, dessert le coeur industriel de l'Amérique du Nord et une concentration de 90 millions de consommateurs. Le transport maritime étant considéré comme le mode le moins polluant, son importance stratégique est renforcée en regard des préoccupations croissantes concernant la contribution des modes de transport terrestres aux problèmes environnementaux visés par le protocole de Kyoto.

La présence de la voie maritime sur le territoire de la CMQ, la profondeur de son chenal et sa navigabilité en toutes saisons confèrent à la région des avantages concurrentiels indéniables de localisation industrielle. Ces avantages sont d'autant plus pertinents que des espaces industriels de grands gabarits susceptibles d'utiliser le transport maritime sont disponibles sur le territoire.

10.1.2.1.3 Le port de Québec est un port généraliste essentiel à l'économie de la région

Deuxième port de la province après Montréal, il a manutentionné 22,5 M de tonnes en 2005 si on inclut le quai d'Ultramar. Sa vocation spécifique est le transbordement de vrac solides et liquides et de marchandises générales. Toujours en 2005, 66 000 passagers ont fait escale dans le Vieux-Québec dans le cadre de croisières océaniques et fluviales. Des croisières-excursions sont aussi offertes à partir du Vieux-Port.

De nombreuses entreprises de services aux transporteurs maritimes sont présentes dans le port (GCC, pilotage, arrimage, agences maritimes, remorqueurs, réparation, approvisionnement, etc.). Les installations portuaires de Québec comprennent également les quais privés de la papetière Stadacona dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles et de la pétrolière Ultramar à Lévis-Saint-Romuald, deux des plus grosses entreprises industrielles de la région.

10.1.2.1.4 Les installations portuaires sont fortement imbriquées dans le tissu urbain de la région

Les installations portuaires occupent la rive du fleuve depuis les débuts de la colonisation. Le quartier historique du Vieux-Québec s'est développé en relation étroite avec le port. L'affirmation de cet attrait touristique unique en Amérique exerce depuis de nombreuses années des pressions sur l'intégrité du territoire portuaire et des voies d'accès terrestres qui lui sont essentielles. Ainsi, l'aménagement de voies cyclables sur les quais ou la requalification du boulevard Champlain, voie importante d'accès au port, doivent être effectués dans le respect de la vocation et des activités portuaires.

Les installations portuaires sont réparties des deux côtés du fleuve : les trois principaux secteurs de l'Administration portuaire de Québec sont situés du côté nord tandis que le quai de la raffinerie Ultramar est localisé sur la rive sud. Mentionnons que le chantier naval des Industries Davie constitue une installation au service du transport sur le fleuve, donc apparentée au portuaire.

Le service de traversiers qui relie les parties centrales de Québec et de Lévis est une composante vitale du système de transport routier et de transport en commun de la région. Il offre aussi, en prime, à de nombreux visiteurs une croisière économique sur le fleuve en toutes saisons.

10.1.2.2 Le fleuve : espace récréatif

Le fleuve est aussi un espace récréatif pour les résidents de la région de Québec et les visiteurs de passage. On y navigue pour le plaisir et pour la découverte. Par contre, on y pêche et on s'y baigne très peu. Les berges offrent aussi des activités de découverte de la nature sans pareil.

10.1.2.2.1 Le fleuve est un plan d'eau attrayant, mais contraignant pour le nautisme

La navigation de plaisance sur le fleuve Saint-Laurent aux abords de Québec n'est pas une activité pour tout le monde. Les forts courants (4 nœuds), l'amplitude des marées (4 à 8 mètres), le trafic maritime et l'étroitesse du chenal navigable à certains endroits exigent une certaine maîtrise, en particulier pour ceux naviguant à voile. La région métropolitaine compte six marinas : la Marina du Port de Québec (425/150 places à quai¹), le Yacht-Club de Québec (360/200 places à quai et 35 places au mouillage), le Parc nautique Lévy (250/12 places), la Marina de la Chaudière (20/5 places à quai et 55 au mouillage), le Parc nautique de Cap-Rouge (plage pour dériveurs seulement) et le Club nautique de l'île Bacchus (118/4 places à quai). Malheureusement, la saison de navigation à des fins de loisirs est courte à cause des conditions climatiques. En été, la région reçoit aussi des touristes plaisanciers expérimentés provenant de toutes les régions reliées au système de transport fluvial Saint-Laurent-Grands Lacs. Mentionnons enfin qu'un projet d'implantation d'un tronçon du Sentier maritime du Saint-Laurent est en cours d'élaboration sur le territoire de la CMQ pour desservir les randonneurs en canot et en kayak.

Le fort achalandage touristique à Québec fait vivre une industrie locale qui offre des croisières-excursions sur le fleuve depuis le Vieux-Port et le quai de Sainte-Anne-de-Beaupré, de jour comme de soir, de même que de nombreuses possibilités de nolisement pour toutes occasions.

Enfin, mentionnons que les rampes de mise à l'eau d'embarcations sur remorques sont rares et offrent peu de commodités sur le territoire de la CMQ.

10.1.2.2.2 Les activités de contacts avec l'eau sont confinées à des secteurs protégés et en nombre limité

La planche à voile, le dériveur et le kitesurf se pratiquent essentiellement dans la baie de Beauport, au centre Sainte-Anne (à Sainte-Anne-de-Beaupré) et à la plage Saint-Laurent. Plusieurs des anciennes plages de baignade de la région de Québec ont disparu à l'occasion d'opérations de remplissage. Les grandes variations dans la qualité bactériologique de l'eau du fleuve interdisent toujours l'exploitation de plages de baignade. Certains projets à l'étude visent à faire revivre certaines des plages d'autrefois. C'est le cas, notamment, de la plage de l'Anse-au-Foulon prévue dans le cadre du plan de réaménagement du boulevard Champlain.

Malgré des efforts consentis sur certaines tributaires (réintroduction du saumon dans la rivière Etchemin et de la truite dans la rivière Beauport), la pêche sportive a presque disparu du fleuve et de ses tributaires.

10.1.2.2.3 Côtoyer le fleuve est un plaisir, en été comme en hiver

Les points de vue spectaculaires sont nombreux. Les paysages marqués par la présence du fleuve sont variés : de l'urbain dramatique accroché au rocher aux étendues rurales et bucoliques, en passant par quelques témoins survivants d'un milieu naturel d'estrans animés par le mouvement des marées. Les expériences de contact avec le fleuve sont multiples : de près, de loin, à vélo, à pied, en ville, en milieu rural, etc. Le paysage change constamment au gré des marées, des saisons et des conditions météorologiques. L'accès aux rives est facile dans la partie centrale de la région, mais plus

¹ Le nombre à gauche correspond au nombre de places à quai louées pour la saison (long séjour) et le nombre à droite correspond au nombre de postes à quai disponibles pour les navigants itinérants (court séjour).

rare et plus difficile en dehors des zones urbanisées. La morphologie de la rive explique cette situation en grande partie.

La plupart des attraits touristiques de la région sont situés dans la zone d'influence du fleuve : haute-ville, basse-ville, corridor Montmorency, Sainte-Anne, sur la Rive-Nord, le Vieux-Lévis et le parcours des Anses à Lévis ainsi qu'à l'île d'Orléans. Ils forment le substrat d'une destination récréotouristique de calibre international, originale et largement reconnue de par le monde.

Plusieurs aménagements ont été réalisés au cours des dernières années pour faciliter le contact avec le fleuve de près ou de loin sur la Rive-Nord et sur la Rive-Sud comme des promenades et des équipements en rives de diverses natures (piéton, vélo, observation, interprétation). Cependant, le réseau de sentiers et d'espaces verts est encore incomplet. Des projets visant à le compléter sont en gestation, notamment sur la Côte-de-Beaupré.

10.1.2.2.4 L'occupation récréative des rives se structure progressivement

Certains pôles récréotouristiques se distinguent sur la Rive-Nord : le Vieux-Port/Bassin Louise, le Parc Aquarium du Québec, la plage Jacques-Cartier/marina de Cap-Rouge, la chute Montmorency, la basilique de Sainte-Anne-de-Beaupré et les infrastructures d'accueil et de services aux pèlerins, etc. D'autres sont en émergence comme la promenade Samuel-de-Champlain.

La Rive-Sud ne compte actuellement aucun pôle récréotouristique véritable. Le secteur du débarcadère du traversier à Lévis n'a pas encore trouvé une vocation susceptible d'en assurer la revitalisation permanente. Cependant, il est un carrefour cycliste et cet usage recèle un fort potentiel de mise en valeur. Enfin, certaines grandes zones extensives axées sur le milieu naturel sont des attraits forts, notamment la réserve nationale de faune du cap Tourmente.

10.1.2.3 L'occupation des rives du fleuve

Le fleuve constitue une fracture entre les rives nord et sud et entre celles-ci et l'île d'Orléans. Il ne peut être traversé qu'à deux endroits (les ponts entre Sainte-Foy et Saint-Romuald et le traversier entre Québec et Lévis). Les rives ne constituent qu'une faible portion du territoire régional. Elles sont délimitées par la topographie accidentée des abords du fleuve :

- Une bande riveraine étroite, délimitée par de hautes falaises sur la Rive-Sud et une bonne partie de la Rive-Nord ;
- Des falaises sur un large pourtour de l'île d'Orléans ;
- Une terrasse basse entre la vallée de la rivière Saint-Charles et le cap Tourmente ;
- Des affluents aux caractéristiques variées qui brisent la continuité de la berge et ouvrent des corridors naturels vers l'hinterland.

L'occupation des rives est le reflet de quatre dynamiques :

- L'urbanisation plus ou moins dense qui domine le cœur du territoire, des ponts à la pointe sud-ouest de l'île d'Orléans (sur la Rive-Nord, la ville de Québec, capitale historique et portuaire ; sur la Rive-Sud, Lévis, ville industrielle et de services) ;
- La suburbanisation, qui colonise progressivement les extrémités nord et sud (dans le secteur des ponts et plus à l'ouest sur les deux rives, le long de la Côte-de-Beaupré sur la Rive-Nord) ;
- L'agriculture qui se maintient sur l'île d'Orléans grâce, notamment, au statut patrimonial et à la politique de protection du territoire agricole du gouvernement du Québec ;

- La récréation extensive sur le cap et les falaises dans le TNO Sault-au-Cochon à l'extrême est de la zone d'influence.

Les empiètements de l'urbanisation sur le fleuve sont nombreux sur la Rive-Nord, notamment dans la zone centrale. Ils sont moins nombreux sur la Rive-Sud. Le plus souvent, ces empiètements se sont faits au détriment du milieu naturel. Hormis pour les installations portuaires existantes, ils sont de plus en plus fortement contestés en faveur de projets de renaturation ou d'accès public au fleuve.

La plus grande partie des rives du fleuve est dans le domaine public (APQ, MTQ, MRNF, municipalités). Cette situation permet de réaliser diverses opérations d'aménagement d'intérêt public. Ce n'est cependant pas le cas de toutes les rives, notamment dans les parties est et ouest du territoire. Les falaises dominant le fleuve et délimitant les parties basse et haute des zones urbanisées sont de plus en plus menacées par les pressions du développement.

10.1.2.4 Le fleuve : milieu naturel

Le fleuve et ses tributaires sont une constituante clé de l'environnement naturel de la région de Québec, au même titre que les espaces boisés, les milieux humides ou le piémont des Laurentides. La capacité d'intervention de la CMQ sur le milieu aquatique n'est pas entière certes, mais une grande partie des enjeux qui concernent les écosystèmes aquatiques et riverains ont leur source dans l'aménagement des berges et, plus largement, dans la gestion de l'occupation humaine des bassins versants.

10.1.2.4.1 L'écosystème hydrographique du fleuve est fortement perturbé

Malgré des programmes de dépollution et des investissements importants dans la mise en œuvre de mesures de gestion des rejets, la qualité de l'eau demeure problématique pour les habitats naturels et pour les activités humaines. Le secteur possède dix sites aquatiques contaminés reconnus (dans le secteur du port de Québec, de la marina de Sillery et du quai d'Ultramar, ainsi qu'aux abords des grandes industries installées en rives) dont les sédiments affectent la faune ichthyenne et aviaire.

Le chenal artificiel et les activités de dragage annuelles perturbent les conditions hydrauliques et fauniques. 147 000 m³ de substrat sont dragués annuellement. Tous ces matériaux sont relâchés dans des sites de dépôt en eau profonde. L'ensemble des activités liées au transport maritime est responsable d'une importante mise en suspension de particules, d'un ensablement massif des fonds vaseux naturels et d'une destruction potentielle d'habitats du poisson.

L'érosion naturelle (marées et glaces) et celle causée par l'action de l'homme sont responsables d'une charge sédimentaire considérable dans le fleuve. Les apports sédimentaires, principalement anthropiques, sont multiples : apports urbains, industriels, agricoles, additionnés des travaux de dragage et du pouvoir érosif récurrent des vagues créées par le transport maritime. Notons que des 6,5 millions de tonnes de sédiments que le fleuve charrie à la hauteur de Québec, 5,8 millions (89 %) proviennent de l'amont. Les mesures de protection mises en place pour lutter contre l'érosion entraînent une artificialisation croissante des berges.

10.1.2.4.2 L'occupation urbaine des berges a largement contribué à la dégradation du milieu naturel riverain du fleuve et à la limitation des activités de contact

Les multiples empiètements sur le fleuve et les mesures de protection contre l'érosion en zone urbaine ont entraîné l'artificialisation d'une large proportion des berges en rive nord et en rive sud. La proportion est de l'ordre de 95 % dans la partie centrale et diminue vers les deux extrémités. La côte nord de l'île d'Orléans et les secteurs ruraux ont été moins affectés par ce phénomène : l'artificialisation se limite à quelques aménagements conçus pour faciliter l'accès au fleuve. Cependant, sa côte sud est presque entièrement artificialisée en vue de la prémunir des effets du batillage. Sur l'ensemble du territoire, les empiètements dans les estrans, notamment, ont fortement réduit les habitats naturels aquatiques et riverains.

Malgré les programmes de dépollution et les investissements importants dans la gestion des rejets, la qualité de l'eau demeure problématique pour les habitats naturels et pour les activités humaines. Le rejet des effluents urbains combinés et pluviaux de l'agglomération de Québec demeure une source importante de pollution. La qualité de l'eau interdit toujours la baignade et limite les activités de contact, notamment à la suite de fortes précipitations.

10.1.2.4.3 Les habitats naturels aquatiques, riverains et terrestres sont rares sur le territoire de la CMQ

D'importantes zones de fraie et d'alevinage ont été détruites par les activités et les travaux d'empiètement dans le fleuve, notamment à l'embouchure des rivières et dans les zones intertidales (exemple : les estrans du chenal de l'île d'Orléans)². Entre 1971 et 1994, on a observé une baisse considérable des prises annuelles totales au site de pêche de l'Aquarium de Québec à Saint-Nicolas, bien qu'une stabilisation, voire une faible hausse, ait été observée ces dernières années.

Autrefois populaire, la pêche sportive est aujourd'hui limitée au doré jaune et au poulamon de l'Atlantique. La pêche à l'éperlan arc-en-ciel et au bar rayé est aujourd'hui interdite (espèces décimées ou en danger). En dépit de ce déclin, des efforts de réintroduction d'espèces sont effectués comme pour le saumon dans la rivière Etchemin et pour la truite dans la rivière Beauport.

La pêche commerciale (principalement à l'anguille et à l'esturgeon) a aussi connu un important déclin, attribuable à l'urbanisation du territoire, à la diminution de la ressource et à la contamination de la chair du poisson.

Les habitats riverains associés aux estrans à forte sédimentation (battures de Beauport et du chenal nord de l'île d'Orléans) sont des lieux de repos pour la sauvagine en migration. Bien que

² À titre d'exemple, la disparition du bar rayé est attribuable à la perte d'habitats de reproduction, à une réduction de l'accessibilité aux aires de fraie, à une mortalité accrue des géniteurs, des œufs ou des larves par l'altération du régime thermique de l'habitat du bar et à l'exposition aux produits toxiques.

L'importante aire de fraie de l'éperlan arc-en-ciel de la rivière Boyer (2 km de fraie) est inutilisée par les géniteurs depuis le milieu des années 1980. Des projets de restauration de la frayère sont en cours.

Les études récentes démontrent que plusieurs des aires de fraie et d'alevinage sont situées dans les secteurs non perturbés du territoire à l'étude, soit principalement de part et d'autre du chenal de l'île d'Orléans et de part et d'autre du chenal du Sud.

Quel que soit le milieu considéré, les aires d'alevinage sont situées dans la zone intertidale (entre la marée basse et la marée haute), la zone benthique (fonds marin) ou la zone pélagique (eau libre). Or, toutes ces zones, particulières au centre de l'aire d'étude, ont été hautement altérées par le remblai en rive, les activités de dragage, l'augmentation des vitesses, la sédimentation, la contamination de l'eau et la contamination des sédiments.

d'importants habitats aient été détruits, il ne semble pas y avoir d'impact sur les populations qui utilisent abondamment les sites encore disponibles³. De plus, l'établissement de la ligne des hautes eaux sur la Côte-de-Beaupré y assure davantage la protection des habitats riverains.

10.1.2.5 Le fleuve, un paysage

La notion actuelle de paysage réfère à plus que de beaux points de vue ou des environnements naturels vierges. En somme, le paysage est beaucoup plus que les caractéristiques visibles d'un territoire. Il comprend l'interaction entre l'activité humaine et l'environnement. Ainsi, les éléments biophysiques, anthropiques, socioculturels, visuels et économiques s'inscrivent dans la notion de paysage.

Le paysage du fleuve, fondé sur des caractéristiques naturelles fortes (entre autres le cap Diamant), est à l'origine du lieu (défense et contrôle de la navigation) et en constitue encore aujourd'hui le caractère fondamental. Ce paysage a une valeur patrimoniale. Il constitue un décor très présent dans la vie et dans l'imaginaire des Québécois. Il joue aussi un rôle de premier plan dans l'attrait touristique de la région.

10.1.2.5.1 Le fleuve est devenu un élément identitaire aux yeux de la collectivité régionale

Le fleuve offre une combinaison rare d'attraits : forêts, ville, eau, falaises, campagnes... Mais il se dégrade et il ne semble pas compris et reconnu comme un tout. Il est peu inventorié et il paraît faiblement protégé.

Les paysages naturels et humanisés prédominent, avec un caractère agricole très présent. Le tout exerce un effet scénique puissant lié à la proximité visuelle d'un caractère patrimonial unique en Amérique du Nord (Québec et son vis-à-vis Lévis), à un caractère portuaire et industriel très exposé visuellement, en raison de la localisation et de l'ampleur.

Les points de vue sont multiples. L'observateur peut se situer dans le paysage au niveau de l'eau et au niveau du haut de l'escarpement, offrant ainsi deux expériences : de proximité et panoramique. Enfin, mentionnons que le fleuve se caractérise par sa force visuelle et cinétique (caractère spectaculaire qui varie selon les saisons et les activités sur le fleuve).

Le corridor fluvial peut être découpé en quatre paysages régionaux :

- en amont de Québec, les escarpements, anses et bandes côtières dominent ;
- en aval de Québec, les deux bras créent deux paysages distincts par le relief, l'occupation du sol et l'activité maritime ;
- au cœur du territoire, la présence des centres urbains et de leurs activités prédomine.

Le paysage côtier des deux rives a un profil très linéaire, dans lequel l'existence d'immeubles massifs ou de haute taille se démarque et tranche fortement avec les lignes de force du paysage.

L'utilisation de la rive de la Côte-de-Beaupré, dominée par le boulevard Sainte-Anne, tourne le dos au fleuve, avec comme résultat un paysage fermé sur lui-même sans rapport avec le paysage fluvial.

Le paysage industriel est un élément marquant du caractère fluvial par ses usages, ses installations, ses accès, la configuration de ses emplacements, l'ancienneté de son existence.

³ MOUSSEAU, Pierre et Alain ARMELLIN. *Synthèse des connaissances sur les communautés biologiques du secteur d'étude Québec-Lévis*, Environnement Canada – région du Québec, Conservation de l'environnement, Centre Saint-Laurent, Rapport technique, Zone d'intervention prioritaire 14, 1995, 220 pages.

10.1.2.5.2 Le fleuve, comme paysage, subit des menaces

Il y a risques de disparition de points de vue par la privatisation de la côte et des crêtes, par la perte d'accessibilité (l'appropriation des points de vue par l'usage privé est un problème déjà perceptible).

La banalisation et l'anarchie dans l'aménagement menacent le paysage urbain. Chaque ensemble du paysage fluvial a ses caractéristiques propres et celles des composantes qu'on y introduit. Si l'on ne porte pas attention au type et à la forme d'aménagement dans le but de donner une personnalité au paysage, on perd la diversité première du paysage fluvial.

On dénote une perte d'intégrité des grandes lignes du paysage. L'absence de contrôle de la hauteur du bâti est un facteur majeur de transformation du paysage, par l'insertion d'ensembles résidentiels qui brisent la continuité du profil côtier. Les églises ont été conçues pour dominer le paysage et véhiculaient à leur époque une valeur symbolique. La démocratisation de l'accès à la propriété et le développement technique de la construction produisent de grands ensembles qui créent une surenchère de masses bâties. Dans ce contexte, l'absence de contrôle de la qualité architecturale devient problématique si des mesures d'intégration ne sont pas prises.

Certains secteurs subissent une urbanisation plutôt désordonnée. La dégradation du corridor routier reliant Québec au cap Tourmente est l'illustration du scénario du pire en matière de gaspillage de paysage. Dans de nombreux cas, la situation prendra plusieurs décennies de transformation pour réhabiliter un paysage cohérent et attrayant.

Le retrait ou le rejet progressif de l'activité maritime serait déplorable. Alors que l'activité industrielle contribue largement à l'animation du fleuve, plusieurs sites et activités sont à l'abandon ou en voie de l'être. Le maintien d'une activité industrielle est souvent dévalorisé au profit de la récupération d'une berge naturelle à vocation saisonnière, alors que l'activité industrielle est annuelle.

En somme, le fleuve fait l'objet de toutes les convoitises. Que ce soit pour les vues ou l'accès direct à la rive, le paysage fluvial est un ensemble très vulnérable, car il abrite une grande diversité d'usages riverains.

Le paysage est souvent soumis aux décisions gouvernementales. La préservation de la qualité du paysage n'est appuyée par aucune imputabilité gouvernementale dans le cadre de lois, directives ou règlements (exemple : exploitation minière, infrastructures, transport d'énergie, etc.). À titre d'exemple, la loi sur les Mines permet le jalonnement et l'exploitation de carrières, sablières et gravières sur des parties de la Côte-de-Beaupré et de l'île d'Orléans constituant des paysages de grande valeur.

Enfin, le caractère agricole est fragile sur l'ensemble du territoire. En raison de la diminution des propriétés agricoles, la réaffectation des terres (foresterie, agrotourisme, etc.) peut amener une transformation profonde du paysage rural.

10.1.3 Les constats

10.1.3.1 Le fleuve est un atout majeur en termes de potentiel récréatif, de ressource visuelle et panoramique et de développement économique

Ce cours d'eau majeur à l'échelle continentale confère à la région métropolitaine des avantages et des qualités indéniables.

10.1.3.2 L'ensemble du corridor fluvial est un milieu fortement anthropique et artificialisé

L'urbanisation domine le cœur du territoire, des ponts à la pointe sud de l'île d'Orléans. La suburbanisation caractérise les rives de la Côte-de-Beaupré et les rives sud et nord à l'ouest des ponts. Les secteurs les moins artificialisés sont les rives de l'île d'Orléans et celles du territoire non organisé de Sault-au-Cochon.

10.1.3.3 Le fleuve comme milieu naturel a subi des dégradations importantes sous l'effet du développement de la région et de celui du bassin Grands Lacs-Saint-Laurent

L'urbanisation, la dégradation de la qualité de l'eau et l'artificialisation des rives ont fortement perturbé l'écosystème hydrographique du fleuve. Conséquemment, les habitats naturels aquatiques, riverains et terrestres associés au fleuve sont devenus rares sur le territoire de la CMQ.

10.1.4 Les enjeux

10.1.4.1 Une approche et une mise en valeur intégrées du fleuve et de ses rives

La pluralité des intervenants, des projets et des enjeux à l'égard du fleuve appelle une vision et une approche de planification intégrant l'ensemble des domaines de préoccupation stratégique que sont le paysage, les milieux naturels, l'industrie maritime, l'urbanisation et l'aménagement des rives et la récréation.

10.1.4.2 L'affirmation du fleuve comme un des fondements de l'identité régionale

Le fleuve doit être un élément unificateur et de convergence de la région métropolitaine de Québec. C'est son image de marque à laquelle adhèrent et contribuent toutes les composantes riveraines de la CMQ.

10.1.4.3 La prise en compte des variables environnementales externes

La CMQ a une place à occuper et un rôle à jouer pour influencer les décisions sur le système hydrologique Grands Lacs-Saint-Laurent. Certains enjeux mentionnés ci-dessus sont tributaires des variations futures des niveaux et de la qualité de l'eau de ce système.

10.2 La capitale

« Le fait que la ville de Québec soit le siège de la capitale nationale confère à la région métropolitaine un avantage indéniable, mais ajoute à l'exigence d'une planification harmonieuse du territoire, d'une vigilance et de la recherche d'exemplarité et d'excellence. »⁴

Lors de l'élaboration de la Vision stratégique de développement et du Plan des grands enjeux de développement économique, la CMQ a accordé une grande importance au statut de capitale de la région métropolitaine. Dans ces deux documents, il est essentiellement résolu de préserver, d'affirmer et de consolider le statut et le rôle de la région métropolitaine comme siège de la capitale nationale. Posons-nous la question fondamentale : qu'est-ce qu'une capitale ? C'est :

- Un centre **POLITIQUE**, le siège du gouvernement ;
- Un centre **ADMINISTRATIF**, où la fonction publique offre des services ;
- Un centre **ÉCONOMIQUE** ;
- Un lieu aux multiples **SYMBOLES**, dont les monuments, les édifices du gouvernement, les collections d'art et les lieux publics nous révèlent notre identité.

Au-delà de cette définition générale qui caractérise bien la capitale, la région métropolitaine de Québec possède des attributs particuliers qui s'ajoutent à ses symboles et qui enrichissent son rôle de pôle culturel :

- Un site remarquable dont les éléments composent un cadre de vie diversifié et unique ;
- Des paysages uniques issus d'un agencement d'éléments naturels et humains ;
- Le lieu fondateur de l'Amérique française riche de sites et de bâtiments mémorables lui ayant valu d'être désignée site du patrimoine mondial.

Dans les pages qui suivent, nous nous pencherons sur certains aspects qui font l'objet de préoccupations particulières en regard de ce qui rend la région de la capitale du Québec si unique et lui confère une valeur symbolique si importante. D'abord, nous examinerons les lacunes quant à la nature peu inclusive de la capitale nationale. En effet, à ce jour, les efforts de mise en valeur du statut de capitale ont surtout été consentis sur le territoire de la ville de Québec. La colline Parlementaire et les voies d'accès à la capitale sont les deux sujets suivants et réfèrent aux aménagements physiques. Enfin, nous aborderons le sujet de la localisation des édifices gouvernementaux.

10.2.1 L'état de situation

La région métropolitaine de Québec compte près de 400 ans d'histoire et est le berceau de l'Amérique française. La présence des institutions de l'État ainsi que d'aménagements de qualité et un environnement naturel très présent en font une région unique. Les citoyens l'apprécient et les visiteurs tombent généralement sous le charme.

10.2.1.1 La colline Parlementaire

La colline Parlementaire est à la fois le symbole et le lieu du pouvoir du gouvernement provincial. Elle exige donc une planification harmonieuse de son territoire tant sur le plan urbanistique

⁴ DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT LOCAL DU MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLÉ, *Orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*, Québec, [En ligne], décembre 2002, p. 9.
[<http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/amenagement/CMQOrientationsRapport.pdf>].

qu'architectural. La carte 10.2.1 en montre le périmètre constitué à l'est des fortifications du Vieux-Québec, au sud du parc des Champs-de-Bataille, à l'ouest de la rue Turnbull et au nord des rues Saint-Joachim et Saint-Gabriel et du boulevard René-Lévesque Est.

La colline Parlementaire est le résultat de visions et d'interventions architecturales et urbanistiques durant une période de près de 130 ans jusqu'à nos jours. Elle a connu des bouleversements massifs au cours des quatre dernières décennies avec pour résultats des espaces déstructurés et une dégradation du paysage urbain. Des efforts et des ressources ont été alloués au cours de la dernière décennie pour mettre en valeur et embellir ce lieu, symbole du pouvoir, et d'autres doivent l'être encore dans l'avenir. Afin que tous les acteurs puissent contribuer de manière convergente à cette mise en valeur et à cet embellissement, la CCNQ a élaboré le guide d'intervention *Parachever et mettre en valeur la colline Parlementaire*. Il énonce les critères de design et d'aménagement de la colline Parlementaire qui serviront à baliser les futures interventions tant architecturales qu'urbanistiques⁵. Préalablement, il pose le diagnostic suivant à l'égard de la colline Parlementaire.

En matière de silhouette urbaine, lorsqu'on perçoit Québec de loin, on constate que ce sont les édifices modernes de la colline Parlementaire qui dominent à cause de leur hauteur dont l'édifice Marie-Guyart est le principal repère.

L'organisation spatiale de la colline Parlementaire est caractérisée par différents secteurs ayant chacun ses fonctions : l'Hôtel du Parlement, ses bâtiments annexes et les édifices gouvernementaux pour les fonctions législatives et administratives, le secteur commercial le long de la Grande Allée Est, le secteur touristique constitué de Place Québec, des hôtels Delta et Hilton et du Centre des congrès de Québec, deux secteurs résidentiels, soit une partie du Faubourg Saint-Jean-Baptiste et une section de la Grande Allée Est. On constate que les transitions entre ces fonctions sont parfois brutales à cause des contrastes entre leurs caractéristiques fonctionnelles et architecturales. Ensuite, on identifie des terrains vacants à développer, des sites à redévelopper ou à réaménager ainsi que des édifices religieux à protéger en vue de parachever la colline Parlementaire et de lui conférer une intégrité architecturale et urbaine. Enfin, on mentionne que l'aménagement de la colline Parlementaire exige un partenariat entre la CCNQ, la Ville de Québec et la Société immobilière du Québec (et éventuellement avec la CMQ) dans un cadre de gestion qui fasse appel aux informations géographiques et aux méthodes de simulation pour visualiser les impacts des projets.

L'architecture et le patrimoine de la colline Parlementaire témoignent des étapes d'aménagement par lesquelles elle est passée sur plus d'un siècle. Les édifices de la Cité parlementaire (Hôtel du Parlement et édifices annexes) utilisent des matériaux nobles et s'harmonisent les uns par rapport aux autres. Les édifices administratifs des années 60 et 70 (ex. : Jean-Talon et Marie-Guyart) ont des enveloppes de béton et des volumes conformes aux souhaits de l'époque de moderniser l'aspect de la colline. Il en est de même des édifices privés à vocation touristique comme Place Québec et les hôtels. L'ancienne vocation de lieu de résidence de prestige de la Grande Allée Est marque encore l'apparence des commerces qui y font affaire malgré l'affichage et les terrasses qui y foisonnent. Ces demeures bourgeoises créent une ambiance propice à l'attraction de la clientèle. Il ne reste que peu de vestiges de l'architecture du faubourg Saint-Louis, si ce n'est quelques résidences, les ensembles conventuels des sœurs du Bon-Pasteur et des Franciscaines et l'ancien hôpital Jeffrey Hale. En contrepartie, leur état de conservation est remarquable.

⁵ COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC, *Parachever et mettre en valeur la colline Parlementaire*, décembre 2003.

Cliquer sur le lien pour accéder à la carte 10.2.1 : « La colline Parlementaire »

L'aménagement de la colline Parlementaire a fait l'objet d'une attention particulière de la part de la CCNQ au cours des dix dernières années. En matière de végétation, des plantations sur rues ont été réalisées et des parcs ont été aménagés et d'autres le seront. Il en est de même pour le mobilier urbain et l'affichage dont la signature sera uniformisée sur l'ensemble du territoire de la colline. Il est souhaité d'éliminer les espaces de stationnement à ciel ouvert afin d'améliorer la qualité du paysage urbain

En définitive, il s'avère que les fonctions et édifices parlementaires, gouvernementaux et administratifs constituent l'ossature de la colline Parlementaire en regard de sa visibilité, de son accessibilité et de son caractère institutionnel. Second volet tout aussi important, la mixité de la colline Parlementaire en termes de diversité de styles architecturaux et de fonctions urbaines constitue une richesse. Enfin, des espaces sans vocation, d'autres à réaménager et des édifices religieux constituent des défis à son parachèvement.

10.2.1.2 Les voies d'accès à la capitale et ses portes d'entrée

La première impression qu'a un visiteur d'une agglomération est fortement tributaire de la qualité des paysages visibles aux entrées du territoire et le long des voies d'accès à ce dernier. Les paysages si caractéristiques de l'agglomération métropolitaine s'offrent généralement aux visiteurs dès leur arrivée sur le territoire. En effet, les accès routiers parcourent souvent des promontoires ou des falaises offrant une vue sur une partie de la région ainsi que sur le fleuve. Prenons la descente de la côte de la Miche à Saint-Joachim, celle du massif Laurentien sur l'autoroute Laurentienne ou l'autoroute Robert-Cliche à la hauteur de Charny qui offrent une vue spectaculaire sur les ponts.

Les accès routiers au territoire de la capitale sont des boulevards urbains et des autoroutes qui pénètrent profondément dans le tissu urbain central (par exemple, les boulevards Charest et Alphonse-Desjardins) ou qui le scindent comme l'autoroute Jean-Lesage à Lévis ou l'autoroute Laurentienne dans l'agglomération de Québec. Les accès routiers sont les suivants (carte 10.2.2) :

Sur la Rive-Nord :

- l'autoroute Félix-Leclerc, l'autoroute Charest et le boulevard Charest ;
- l'autoroute Laurentienne ;
- la route 138, le boulevard Sainte-Anne et l'autoroute Dufferin-Montmorency ;
- le boulevard Champlain ;
- le boulevard Laurier.

Sur la Rive-Sud :

- l'autoroute Jean-Lesage Ouest ;
- l'autoroute Jean-Lesage Est ;
- l'autoroute Robert-Cliche ;
- le boulevard Alphonse-Desjardins et la traverse.

Cliquer sur le lien pour accéder à la carte 10.2.2 : « Les voies d'accès à la capitale et ses portes d'entrée »

Les autoroutes contribuent peu à l'amélioration de la qualité de l'environnement urbain. Elles « sont des équipements lourds, hyperspécialisés, sévèrement protégés et qui excluent toute perméabilité par rapport à leur contexte, et ce, sur des kilomètres, y compris autour des échangeurs et des bretelles d'accès. Il est donc exclu, en raison même de cette étanchéité, que l'autoroute soit le lieu d'appartenance du bâti qui lui est limitrophe, ou encore le « support » d'un programme urbain qui lui serait associé en propre »⁶.

En milieu agroforestier, aux lieux d'entrée sur le territoire de la CMQ, les autoroutes Jean-Lesage Est, Félix-Leclerc Ouest, Robert-Cliche et Laurentienne ainsi que la route 138 Est offrent des points de vue spectaculaires sur le fleuve, l'île d'Orléans ou les Laurentides. En majorité, ce sont des scènes rurales typiques sans relief particulier. Par contre, le long de l'autoroute Jean-Lesage Ouest, les activités commerciales et industrielles à Saint-Nicolas tranchent par rapport au contexte rural et peuvent être considérées comme des impuretés dans la « belle campagne ».

En milieu urbain, le long des autoroutes et des boulevards urbains, le contact visuel avec les grandes formations naturelles, les plaines et le couvert forestier du milieu rural est remplacé progressivement par un rapport de proximité avec les espaces urbanisés. La densification du bâti provoque un resserrement et un encombrement notables du champ visuel de part et d'autre des routes et autoroutes jusqu'à atteindre la saturation perceptuelle⁷.

La trame de fond de toutes les voies d'accès à la capitale et au territoire de la CMQ est une somme d'éléments disparates dont voici les principaux :

- Des ouvrages routiers tels que les viaducs, bretelles, échangeurs ;
- Des panneaux routiers de signalisation à distance et de sortie ;
- Des croisements ou la proximité des réseaux et des équipements d'utilité publique comme des voies ferroviaires et des lignes de transport d'électricité ;
- Des panneaux publicitaires et des bannières commerciales ;
- Un espace urbanisé présentant des discontinuités fortement contrastées et bigarrées.

Il en résulte que les paysages urbains sont hétérogènes et n'ont aucune cohérence et que les modèles de développement du tout à l'auto (vastes stationnements et nombreuses voies d'accès) attirés par les voies routières créent un tissu urbain discontinu et difficile de compréhension.

À ce jour, il n'existe aucune vision globale sur l'ensemble du territoire de la CMQ pour renverser la situation précédemment décrite. Cependant, des actions sont en cours ou projetées. Le boulevard Champlain sera en partie requalifié dans le cadre de l'aménagement de la promenade Samuel-de-Champlain. Le boulevard Laurier sera rénové et amélioré. Un projet de requalification de l'autoroute Dufferin-Montmorency est à l'étude dans le cadre de la revitalisation de l'axe Maizerets-Montmorency.

10.2.1.3 La localisation des édifices gouvernementaux

On trouve sur le territoire de la CMQ plus du tiers du parc immobilier de la Société immobilière du Québec, soit un peu plus de 1 million de mètres carrés d'édifices à bureaux. Ils accueillent 40 000

⁶ SAINT-DENIS, Bernard. *Cadrage des entrées à la Capitale nationale du Québec*, Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal, janvier 2003, p. 48.

⁷ Idem, p. 33.

employés sur les 118 000 que compte le gouvernement du Québec⁸. Ce parc a des effets structurants sur l'urbanisation, les transports, les paysages et la structure socioéconomique de la CMQ.

Sur la seule colline Parlementaire se trouvent neuf édifices propriétés de la SIQ totalisant 240 000 mètres carrés.

Comme le montre la carte 10.2.3, les superficies dont la SIQ est propriétaire ou qu'elle loue se trouvent en majeure partie sur le territoire de l'agglomération de Québec. En 2005, les superficies étaient réparties de la manière suivante.

Tableau 10.2.1

Superficies des édifices gouvernementaux (en m²) sous gestion par la Société immobilière sur le territoire de la CMQ (2005)			
Composantes de la CMQ	Louées	Possédées	Total
Agglomération de Québec	449 860 m ²	558 620 m ²	1 008 480 m ²
Ville de Lévis	21 360 m ²	3 450 m ²	24 810 m ²
MRC de La Côte-de-Beaupré	940 m ²	3 270 m ²	4 210 m ²
MRC de La Jacques-Cartier	0	0	0
MRC de L'Île-d'Orléans	350 m ²	0	350 m ²
Total	472 510 m²	565 340 m²	1 037 850 m²

Source : SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU QUÉBEC, octobre 2005.

Malgré qu'elle reconnaisse contribuer activement à façonner le paysage urbain et architectural des villes du Québec et qu'elle se sente responsable d'intégrer de manière sensible les édifices qu'elle construit ou fait construire⁹, la SIQ ne possède pas de politique ou de stratégie globale à l'égard de l'intégration et de la localisation de son parc immobilier sur le territoire de la région métropolitaine de Québec.

En matière de directions et de bureaux régionaux des ministères et organismes gouvernementaux, leur répartition entre les régions administratives de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches est décrite au tableau 10.2.2.

⁸ Cette superficie totale n'inclut par l'Assemblée nationale, les édifices du réseau de la santé et de l'éducation ni ceux du secteur parapublic.

⁹ SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU QUÉBEC. *Plan stratégique 2006-2009*, [En ligne], septembre 2005, 20 p. [http://www.siq.gouv.qc.ca/publications/plan_strat_2006-2009.pdf].

Cliquer sur le lien pour accéder à la carte 10.2.3 : « La localisation des édifices du gouvernement du Québec »

Tableau 10.2.2

Directions et bureaux régionaux du gouvernement du Québec dans les régions administratives de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches	
Régions administratives	Nombre
Capitale-Nationale, bureaux localisés dans l'agglomération de Québec	10
Chaudière-Appalaches, bureaux localisés à Lévis	8
Chaudière-Appalaches, bureaux localisés à Sainte-Marie-de-Beauce	2
Regroupement des régions Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches, bureaux localisés dans l'agglomération de Québec	7
Total	27

Source : Compilation de la CMQ, 2006.

Sur 27 directions et bureaux régionaux du gouvernement et de ses organismes, sept (7) desservent les deux régions administratives et sont situés dans celle de la Capitale-Nationale. Dix (10) ministères et organismes possèdent des bureaux dans chacune des régions administratives. En ce qui concerne les bureaux de la région Chaudière-Appalaches, huit (8) sont situés à Lévis et deux (2) sont à Sainte-Marie-de-Beauce. Si on appliquait la logique que chaque région administrative doit posséder une direction ou un bureau régional de chacun des ministères et organismes gouvernementaux, la région de Chaudière-Appalaches serait en mesure d'accueillir sept (7) nouveaux établissements.

La CMQ, en vertu des orientations gouvernementales, doit cibler à l'échelle métropolitaine les lieux pouvant accueillir les bureaux centraux et les sièges des organismes gouvernementaux, dans l'optique d'en faire profiter les milieux d'accueil par la consolidation de la structure urbaine et du transport en commun. La CMQ ne peut effectuer cet exercice seule et doit s'adjoindre l'ensemble de ses constituantes, la CCNQ et la SIQ de manière à dégager une vision commune des interventions à venir dans le développement et l'aménagement du parc immobilier gouvernemental dans la capitale.

10.2.2 Les constats

10.2.2.1 L'aménagement de la colline Parlementaire doit être parachevé sur les plans de l'intégration des fonctions et de l'architecture

La colline Parlementaire présente un aspect et une fonctionnalité qui ont connu de nettes améliorations au cours de la dernière décennie. Des choses restent à accomplir de sorte que l'aménagement de la colline Parlementaire nécessite une attention constante de la part de la Commission de la capitale nationale du Québec, de la Ville de Québec, du gouvernement du Québec, de la SIQ et de la CMQ.

10.2.2.2 Des portes d'entrée et des voies d'accès peu invitantes

La région de la capitale nationale est réputée comprendre une des plus belles villes d'Amérique et cela est dû à la qualité de ses quartiers centraux et de ses noyaux villageois qui sont à l'échelle humaine. Toutefois, force est d'admettre que certaines portes d'entrée et la majorité des corridors routiers et autoroutiers d'accès à la capitale traversent des secteurs (banlieues de deuxième et troisième couronnes) qui présentent des paysages désordonnés, inintelligibles et sans continuité.

10.2.2.3 Une présence limitée d'édifices gouvernementaux sur la rive sud

En plus d'accueillir peu de directions et de bureaux régionaux des organismes et ministères gouvernementaux, la ville de Lévis ne possède aucun édifice gouvernemental d'envergure sur son territoire.

10.2.3 L'enjeu

Un aménagement exemplaire sur tout le territoire de la région métropolitaine

Le territoire de la région métropolitaine étant le siège de la capitale nationale, la qualité de son aménagement est primordiale. La CMQ est en mesure de contribuer à concilier les intérêts et les actions de l'ensemble des acteurs en vue d'une réussite exemplaire de cet aménagement. Il en va du rayonnement du territoire de la CMQ et de la qualité de l'image qu'elle projette.