

Création d'une plage publique à l'anse au Foulon

220

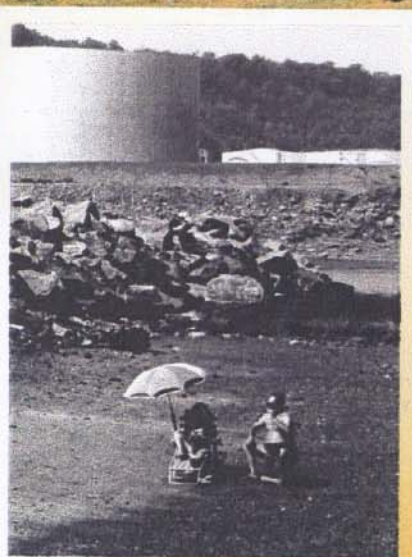
DB4

Projet d'aménagement de la promenade Samuel-De
Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de
l'Église à Québec

Québec

6211-23-005

ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ DE PROCESSUS D'ENSABLEMENT



Produit et publié par :

**LE COMITÉ ZIP DE QUÉBEC
ET CHAUDIÈRE-APPALACHES**



**ENVIRONNEMENT
ET FAUNE
QUÉBEC**

Mars 1998

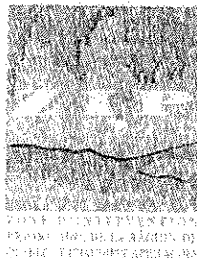
Création d'une plage publique à l'anse au Foulon

**ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ
DE PROCESSUS D'ENSABLEMENT**

Produit et publié par :

**LE COMITÉ ZIP DE QUÉBEC
ET CHAUDIÈRE-APPALACHES**

Mars 1998



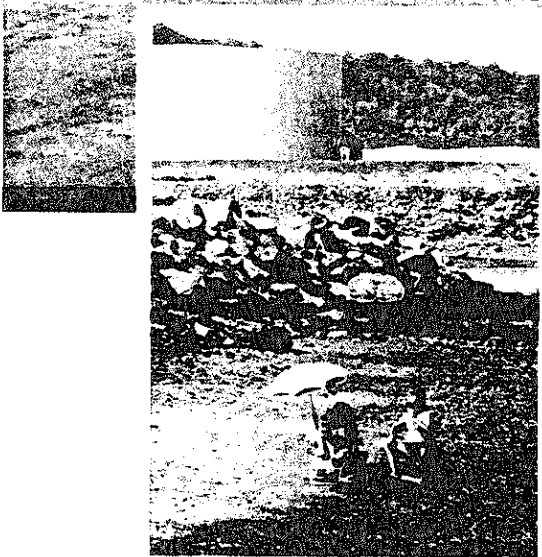
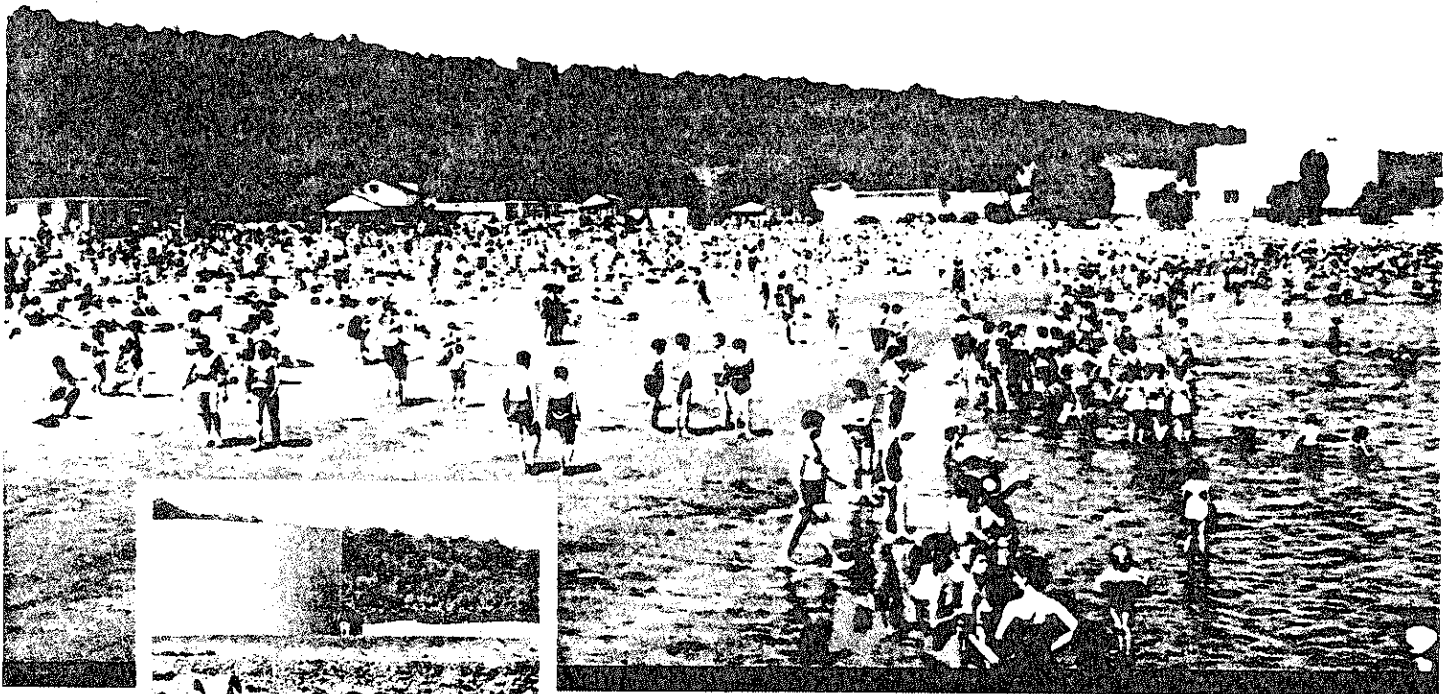
**ENVIRONNEMENT
ET FAUNE
QUÉBEC**

ISBN
2-922283-01-1

184, Fraser Québec (Québec) G1R 2B8
Téléphone : (418) 522-7213 – Télécopieur : (418) 648-1934

Création d'une plage publique à l'anse au Foulon

ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ
DE PROCESSUS D'ENSABLEMENT



Produit et publié par :

**LE COMITÉ ZIP DE QUÉBEC
ET CHAUDIÈRE-APPALACHES**



ENVIRONNEMENT
ET FAUNE
QUÉBEC

Mars 1998

PARTICIPANTS À LA RÉALISATION DE L'ÉTUDE

Chargé de projet

- . Georges Pelletier, géographe

Conseillers

- . Monique Béland, biologiste, Les consultants Jacques Bérubé Inc.
- . Guy Desmarais, géomorphologue, ministère de l'Environnement et de la Faune
- . André Nadeau, architecte paysagiste, Option Aménagement
- . Yvon Ouellet, ingénieur, professeur titulaire, Département de génie civil, Université Laval
- . Yvan Pouliot, biologiste, Biogénie
- . Yann Ropars, ingénieur, Direction des Services immobiliers, Travaux publics, Canada

Graphiste, plans et cartographie

- . Marie-Drolet, technicienne en architecture, Option Aménagement

Secrétaires

- . Monic Lépinay, ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches
- . Ginette Lévesque, Option Aménagement

Membres du comité aviseur

- . Hamida Hassen-Bey, coordonnatrice, ZIP de Québec et Chaudière-Appalache
- . Pierre Larochelle, architecte, professeur titulaire, école d'Architecture, Université Laval
- . Guy Le Rouzès, géographe, représentant du ministère de l'Environnement et de la Faune
- . Marie-France Loiseau, urbaniste, adjointe technique à la direction générale, Ville de Sillery (observatrice)
- . André Marchand, représentant du Club de Yacht de Québec

TABLE DES MATIÈRES

	page
PRÉSENTATION	2
1. INTRODUCTION.....	4
1.1 Objectif de l'étude.....	4
1.2 Justification de l'étude	4
1.3 Actualité du projet.....	5
2. TERRITOIRE ÉTUDIÉ.....	7
2.1 Délimitation.....	7
2.2 Évolution historique.....	7
2.2.1 Le chemin du Foulon	7
2.2.2 Le commerce du bois.....	7
2.2.3 Le quai Frontenac	10
2.2.4 Le chemin de fer	10
2.2.5 Les installations portuaires et les réservoirs pétroliers	10
2.2.6 La baignade	11
2.2.7 Apogée et déclin de la plage.....	11
2.3 Aspect esthétique	17
2.4 Composantes récréotouristiques	20
2.5 Réseaux de services	22
3. EMPLACEMENTS CONSIDÉRÉS	25
3.1 Identification des emplacements.....	25
3.2 Description du milieu.....	25
3.2.1 Délimitation.....	25
3.2.2. État de propriété et d'occupation.....	25
3.3 État général des sols.....	28
3.3.1 La berge.....	28
3.3.1.1 Nature du sol et degré de contamination	28
3.3.2 L'estran.....	29
3.3.2.1 Nature du sol et présence de contaminants.....	29
3.4 Qualité de l'eau.....	31
3.5 Description des emplacements d'intervention.....	31
3.5.1 Emplacement ouest	31
3.5.1.1 Limites	31
3.5.1.2 Occupation	31
3.5.1.3 Matériaux de surface	32
3.5.1.4 Topographie	32
3.5.1.5 Végétation.....	33
3.5.1.6 Faune.....	36

3.5.2	Emplacement est.....	37
3.5.2.1	Limites.....	37
3.5.2.2	Remblai.....	37
3.5.2.3	Matériaux de surface.....	37
3.5.2.4	Topographie.....	37
3.5.2.5	Végétation.....	38
3.5.2.6	Faune.....	38
4.	MODALITÉS D'ENSABLEMENT.....	42
4.1	Identification des modes.....	42
4.2	Facteurs de choix.....	42
4.2.1	Évolution de l'ancienne plage.....	42
4.2.2	Origine et quantité des sédiments.....	43
4.2.3	Processus de sédimentation.....	46
4.3.	Conclusion.....	46
5.	MODE D'ENSABLEMENT PROPOSÉ.....	48
5.1	Options étudiées.....	48
5.1.1	Choix d'option.....	48
5.1.2	Fondements du choix.....	49
5.1.2.1	Gain environnemental.....	49
5.1.2.2	Réalisations probantes.....	49
5.2	Description des modalités d'ensablement.....	52
5.2.1	Extraction des sédiments.....	52
5.2.2	Transport des sédiments.....	52
5.2.3	Mise en place du sable.....	52
5.2.4	Implications techniques.....	53
6.	OPTIONS D'AMÉNAGEMENT DE LA PLAGE.....	55
6.1	Distribution des options.....	55
6.2	Emplacement Ouest.....	55
6.2.1	Option 1 : plage parallèle à la rive.....	55
6.2.1.1	Variante.....	55
6.2.2	Option 2 : plage appuyée sur la jetée.....	60
6.3	Emplacement est.....	60
6.3.1	Option 1 : plage parallèle à la rive.....	60
7.	MODES DE RÉALISATION.....	64
7.1	Considérations préliminaires.....	64
7.1.1	Décisions externes au projet d'ensablement.....	64
7.1.2	Connaissances internes au projet d'ensablement.....	64

8.	ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE DES COÛTS	67
8.1	Portée et limites	67
8.2	Coûts estimatifs des études.....	67
8.3	Coûts du transport de sable.....	67
8.4	Coût du prolongement de la jetée	68
8.5	Autres coûts	68
8.6	Coût global	68
9.	CONCLUSION	70

BIBLIOGRAPHIE

CRÉDIT DES PHOTOGRAPHIES

ANNEXE 1 Analyse comparée des sédiments de la traverse nord de l'Île d'Orléans et de ceux du secteur de la marina du Club de Yacht de Québec

ANNEXE 2 Qualité de l'eau

2.1 Analyse de l'eau à l'est de la marina
(Rapport préliminaire du Centre de Santé publique de Québec)

2.2 Analyse de l'eau à l'ouest de la marina
(Rapport préliminaire à partir d'échantillons prélevés par le ministère de l'Environnement et de la Faune)

PRÉSENTATION

PRÉSENTATION

L'étude présentée dans ce document a été initiée par le Comité de la Zip de Québec et Chaudière-Appalaches, organisme de concertation voué à la mise en valeur et à la réhabilitation du fleuve Saint-Laurent.

Ce comité regroupe des intervenants et des citoyens de tous les milieux et il se présente ainsi comme un interlocuteur représentatif des volontés et des intérêts de la population de même qu'un acteur important dans un processus démocratique de consultation et de prise de décision.

Ainsi, cette étude fait suite au désir exprimé lors de la séance de consultation publique tenue en novembre 1995 et portant sur les recommandations issues d'un rapport d'inventaire des accès publics au fleuve publié en janvier 1997. Parmi les recommandations soumises aux participants, la priorité fut accordée à l'étude de processus d'ensablement en vue de la création d'une plage de baignade à l'anse au Foulon.

Le démarrage de l'étude a été assuré par une subvention de base du ministère de l'Environnement et de la Faune qui a de plus autorisé la participation d'un membre de son personnel aux travaux de l'équipe mise sur pied en vue de la réalisation. C'est grâce au bénévolat de cette équipe et de ses collaborateurs, enthousiastes à l'idée de redonner au fleuve ses fonctions perdues et de faire passer rapidement le slogan « retour au fleuve » du discours politique à la réalité concrète, que ce rapport a été en majeure partie réalisé.

Le présent document expose un éventail des attraits et des possibilités de mise en valeur de l'anse au Foulon, en grande partie assainie et libérée des structures et fonctions qui en interdisaient depuis longtemps l'accès. Il fait aussi état de diverses modalités suivant lesquelles il serait techniquement possible d'y créer une nouvelle plage de baignade, composante récréotouristique actuellement absente de notre région.

Ainsi ce document se présente comme un précieux outil à la disposition de ceux qui ont charge de planifier l'aménagement du territoire. Puissent-ils y trouver les renseignements qui les aideront à exercer les choix qui s'imposent entre la rentabilité financière à court terme et les besoins de la population.

Merci à tous ceux et celles qui ont collaboré à l'exécution de l'étude pour leur grande part de bénévolat en tant que membres de l'équipe, collaborateurs ou conseillers. Merci aussi aux fournisseurs de biens et services qui, à leur tour enthousiasmés par ce projet, y ont contribué par le manque à gagner qu'ils ont consenti pour la réalisation de l'étude.

1. INTRODUCTION

1. INTRODUCTION

1.1 Objectif de l'étude

La présente étude de préfaisabilité a pour unique objet d'explorer les possibilités techniques d'aménager une nouvelle plage de baignade et de détente dans le secteur actuellement non occupé de l'anse au Foulon, sur le territoire de la ville de Sillery. Une telle plage, souhaitée par une très large partie de la population de la grande région de Québec, remplacerait ainsi celle qui a été affectée à d'autres usages depuis le milieu des années 60 en raison surtout de la qualité alors inadéquate des eaux.

1.2 Justification de l'étude

Durant au moins quatre décennies, soit de 1928 à 1969, la population de la région avait un libre accès à de nombreuses plages alors toutes fréquentées. On en comptait au moins une vingtaine en rive du fleuve entre Grondines et Berthier-sur-mer.¹ De toutes ces plages, celle de l'anse au Foulon était de loin la plus populaire en raison de son accessibilité, de sa vaste étendue et de la qualité de son sable. Son achalandage était tel que de nombreux visiteurs s'y voyaient parfois refuser l'accès faute d'espace.

La plupart des plages de la région sont aujourd'hui disparues ou irrécupérables étant, soit enfouies sous le béton ou l'asphalte, soit occupées par des ports de plaisance à accès limité ou simplement privatisées. Aussi, l'aménagement d'une nouvelle plage à l'anse au Foulon pourrait combler une importante lacune dans les équipements récréotouristiques de la région même si elle ne peut remplacer à elle seule toutes celles qui sont disparues ou sont désaffectées.

De nombreux autres motifs pourraient être invoqués pour justifier l'étude des possibilités de créer une nouvelle plage. Un tel aménagement contribuerait à améliorer, tout au moins ponctuellement, l'aspect monotone et peu esthétique des rives du fleuve en grande partie constituées de remblais de roche alternant avec des dépôts de matériaux de démolition.

De même, le projet de plage s'inscrit dans cette nouvelle tendance qui consiste à n'affecter les espaces riverains qu'aux seules formes d'utilisation qui exigent une relation avec le milieu aquatique. Il s'ensuit que de nombreuses villes aménagent ou reconvertissent de larges portions de leurs emplacements riverains en espaces publics. Il s'agit d'un mouvement aujourd'hui généralisé auquel notre région a trop fréquemment réussi à échapper jusqu'à maintenant.

¹ Parmi les plages les mieux connues à l'époque, notons celle du quai de Sillery (quai Frontenac), la plage Jacques-Cartier, la plage Saint-Laurent, la plage Garneau (longtemps desservie par le tramway), les plages de l'anse Gilmour, de l'anse Windsor, de l'anse Fréchette, de l'anse Ross et de l'anse Gingras.

Au-delà de ces considérations, il en est une qui s'impose manifestement, soit celle d'assurer une finalité aux lourds efforts monétaires consentis par l'ensemble des contribuables pour l'assainissement des eaux de leur fleuve. Interdire encore une fois l'accès général au fleuve par l'installation d'usines, d'entrepôts, d'édifices à bureaux ou commerciaux serait une aberration révoltante pour le public tout autant que de réserver l'espace à l'habitation des mieux nantis. C'est d'ailleurs particulièrement pour cette raison qu'en 1989, le Communauté urbaine de Québec proposait, avec l'accord des autorités de l'ensemble des municipalités riveraines du fleuve, d'entreprendre l'étude des possibilités de créer une nouvelle plage à l'anse au Foulon.²

1.3 Actualité du projet

Le projet de création d'une nouvelle plage prend aujourd'hui une grande actualité en raison d'un ensemble de circonstances favorables dont les principales sont:

- . la disponibilité des terrains adjacents à la rive, qui récemment libérés des réservoirs de produits pétroliers, sont aussi en voie d'être décontaminés;
- . des opérations de dragage sont actuellement exécutées dans le fleuve à une distance convenable pour l'apport de matériaux de déblai dont la nature, les qualités et le volume sont parfaitement appropriés à constitution de la plage;
- . une enquête, menée en 1995 par le Centre de santé publique de Québec³ auprès de 18 236 riverains pour le compte du Centre Saint-Laurent, Vision 2000, démontre que 37% de ceux qui ne se baignent actuellement pas dans le fleuve seraient désormais prêts à le faire si l'eau y était de bonne qualité;
- . la création d'une plage serait l'occasion de mettre en valeur deux structures importantes récemment réalisées à grands frais, soit à l'ouest le quai Frontenac reconstitué mais toujours inaccessible et en proie au vandalisme ainsi que la rampe de mise à l'eau, à l'est, dont l'existence demeure peu connue du grand public.

Enfin, l'anse au Foulon présente les derniers vastes emplacements riverains du fleuve situés à proximité de la principale concentration de population de l'estuaire fluvial pouvant offrir un accueil massif aux résidents et aux visiteurs. L'abandon de ces espaces au profit d'intérêts privés en dépit de son aptitude à l'accessibilité publique serait un geste regrettable, particulièrement dans une capitale nationale qui cherche à s'affirmer.

² CUQ, 1989, projet no 22

³ Saint-Laurent, Vision 2000, Volet Santé, 1996

2. TERRITOIRE ÉTUDIÉ

2. TERRITOIRE ÉTUDIÉ

2.1 Délimitation

Dans un premier temps, l'étude considère l'entité riveraine constituée par l'anse Saint-Michel et la demie sud-ouest de l'anse au Foulon. Cette étendue de quelque 2 kilomètres est limitée au sud-ouest par la pointe à Puiseaux et au nord-est par les installations portuaires supportant les silos à grains, soit l'espace compris entre le prolongement vers le fleuve de l'axe de la côte de l'Église, d'une part, et de l'axe de la côte Gilmour, d'autre part. Transversalement, l'espace considéré correspond à l'estran originel, soit sensiblement la largeur très variable comprise entre le boulevard Champlain et la limite des basses eaux. (figure 1)

Dans un second temps, l'étude scrute de façon plus approfondie les emplacements situés de part et d'autre des installations du Club de Yacht de Québec.

2.2 Évolution historique⁴

Le territoire considéré comporte une grande valeur historique bien que peu d'éléments soient demeurés en place pour en témoigner. Aussi, un bref rappel des principaux événements paraît opportun, ne fût-ce que pour éviter que de malencontreuses interventions ne viennent s'ajouter à celles déjà accomplies.

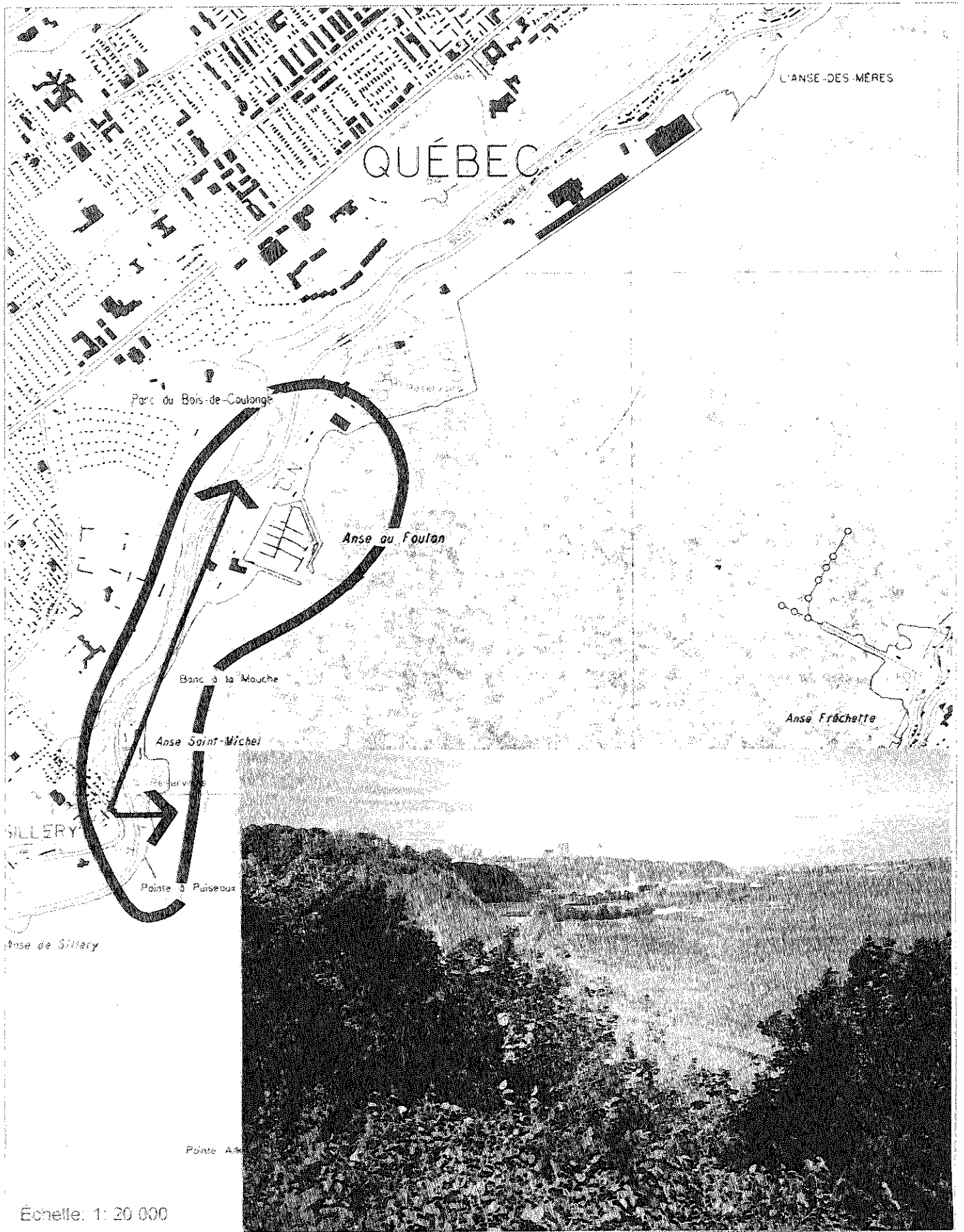
2.2.1 Le chemin du Foulon

Les premiers pôles de croissance de Sillery se sont établis en rive du fleuve, au contact de trois ruisseaux, aujourd'hui canalisés. Ainsi, sur le ruisseau Saint-Denys, les prêtres du Séminaire de Québec établirent en 1710 un moulin à fouler l'étoffe qui, durant son demi-siècle d'existence, entraîna la construction de quelques maisons d'ouvriers et contribua à l'aménagement du "chemin des foulons" qui assura durant deux siècles et demi la circulation sur l'ensemble du littoral de Sillery et sa liaison avec la ville de Québec.

2.2.2 Le commerce du bois

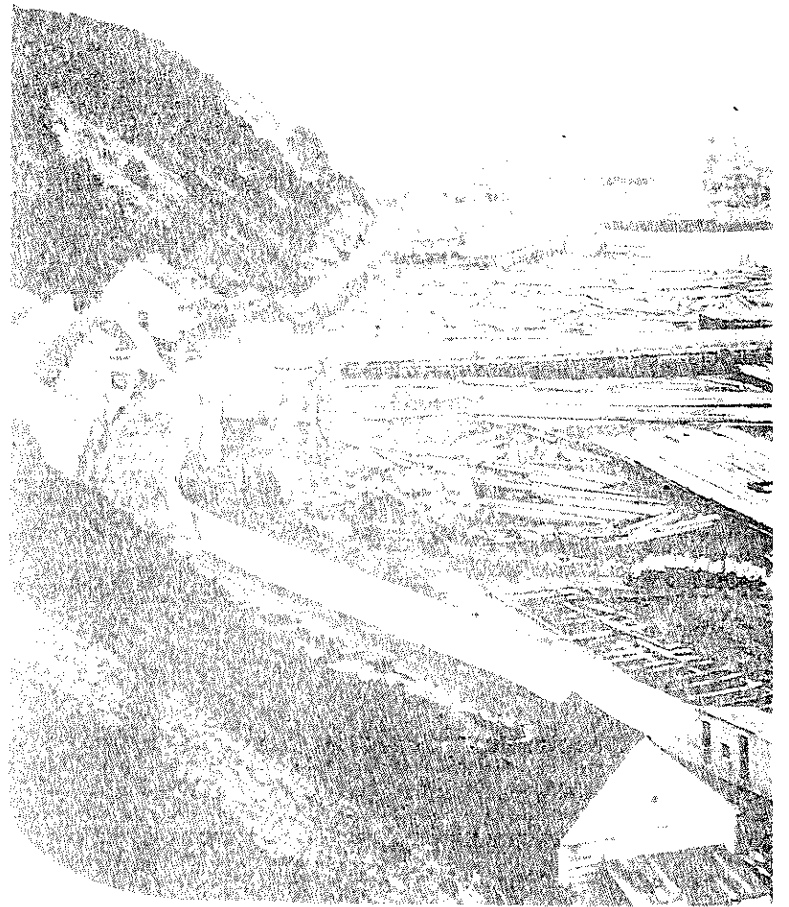
Au tout début de XIX^e siècle, les anses sont toutes accaparées par le commerce du bois pour répondre aux besoins de la construction navale de l'Angleterre alors soumise au blocus de Napoléon 1^{er}. Les premiers "trains de bois" arrivent en 1807; les anses sont divisées en estacades entre lesquelles le bois est équarri et entreposé pour l'expédition. Les quais s'allongent dans le fleuve jusqu'à la limite de la marée basse. Plus au large, flottent les "blocs" de forme carrée auxquels s'amarrent les voiliers pour être chargés de bois. (photos 1 et 2)

⁴ Synthèse des ouvrages de BERNIER, André, 1977, DION-MCKINNON, Danielle 1987, , DUSSAULT Clément T (non datée), LAMONTAGNE P.A, 1952, VERRET, Robert 1996, et les rapports des commissaires du Port de Québec, années 1925 à 1934

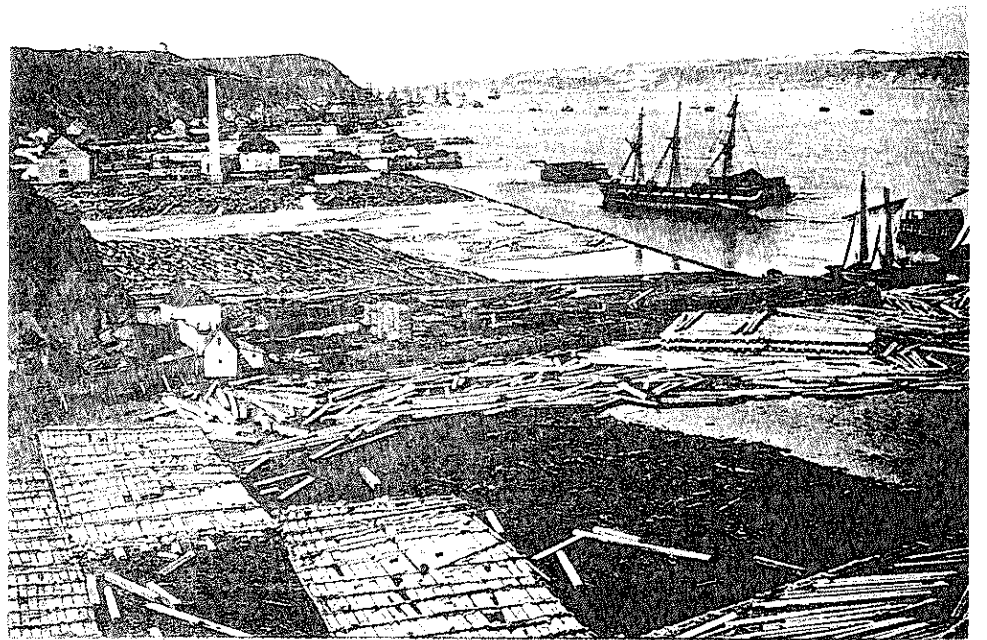


TERRITOIRE ÉTUDIÉ

Figure 1



1



2

2.2.3 Le quai Frontenac

Le début du XX^e siècle marque la fin de l'époque du transport de bois. Les quais et les « blocs » sont démantelés pour servir de bois de chauffage durant la crise économique des années 30. Construit en 1847, le quai Frontenac est probablement le seul témoin résiduel de cette époque. De 1878 à 1910, il est affecté au service du traversier reliant Sillery à New-Liverpool et prend alors le nom du dernier navire assurant cette liaison. Le quai et le terrain adjacent, saisis par le gouvernement provincial pour dette en 1898, sont cédés à la municipalité qui, l'année suivante, les cède au fédéral de qui relève la navigation.

2.2.4 Le chemin de fer

Entre temps, soit en 1909, la ville de Sillery autorise la coupe du « Cap-à-Pizeaux » ainsi que la démolition des maisons sur la pointe en vue de la construction du chemin de fer du Transcontinental Railway.⁵ Dans l'anse Saint-Michel et l'anse au Foulon, la voie ferrée est en majeure partie établie au milieu de l'estran, sur un remblai pourvu de ponceaux, créant ainsi de vastes étangs alimentés par le jeu des marées.

La population de Sillery voit s'atténuer le contact intime qu'elle avait jusque là conservé avec le fleuve.

2.2.5 Les installations portuaires et les réservoirs pétroliers

Au milieu des années 20 s'amorcent de grands travaux qui modifient profondément le littoral du territoire étudié.

Les installations portuaires

En 1925, la Commission du Port de Québec entreprend la construction de grands quais dans la partie de l'anse au Foulon alors dénommée anse Wolfe afin d'y accueillir les navires à fort tirant d'eau. Les principaux travaux de dragage débutent en 1926 et le sable de déblai est en majeure partie disposé au moyen d'un tuyau déversoir dans l'étang laissé entre la voie ferrée (désormais propriété du Canadien National) et la rue Champlain qui borde la falaise.

⁵ Un second recul de la falaise aurait été exécuté lors de la construction, à la pointe à Puisseaux, de la travée centrale du pont de Québec en 1916.

Par la suite, il sera disposé dans le terrain à l'arrière du quai (aujourd'hui les quais 101 à 106) puis à l'intérieur de la digue de roche aménagée plus à l'ouest en vue de la construction du quai 107. Il semble que la plage de l'anse au Foulon ait été en majeure partie créée à cette occasion, soit très probablement entre 1927 et 1929.⁶

Les réservoirs pétroliers

En 1931, les réservoirs de pétrole commencent à surgir au quai Frontenac et au port de l'anse Wolfe, puis sur les remblais qui recouvrent de plus en plus l'estran, de part et d'autre de la voie ferrée. En 1958, s'ajoute le quai 108 dont la construction ajoute une importante quantité de sable à la plage du Foulon. (photos 3 et 4)

2.2.6 La baignade

La création de la plage entre 1927 et 1929 attire déjà de nombreux baigneurs. On y accède massivement par le chemin du Foulon, la rue Champlain, la côte Gilmour et même, à partir de 1930, par le tunnel ferroviaire long de 1,6 kilomètres que le Canadien Pacifique vient de percer sous le promontoire. En 1931, le conseil de ville de Sillery se voit dans l'obligation d'adopter un règlement "pour le maintien du bon ordre et des règles de la morale sur la plage de Sillery". Le rapport des commissaires du Port de Québec pour l'année 1933 note que des milliers de personnes ont utilisé la plage de Sillery qui vient d'être prise en charge par la Ligue de sécurité de la province de Québec laquelle a ajouté un poste de sécurité aux cabanons déjà aménagés par la ville. (photos 5, 6, 7)

2.2.7 Apogée et déclin de la plage

La ville de Sillery prend l'entière responsabilité de la plage en 1952 et l'aménage totalement. Son achalandage ne cesse de croître en dépit des remontrances du clergé qui, du haut de la chaire, condamne l'impudicité de ceux et celles qui osent s'exposer en maillot de bain. Les photographies du début des années soixante illustrent la densité de l'occupation de la plage alors au sommet de sa popularité. (photos 8 et 9)

Le déclin s'amorce au milieu des années 60; un ensemble de facteurs se conjuguent alors pour contribuer progressivement à la fermeture de la plage. (photo 10)

⁶

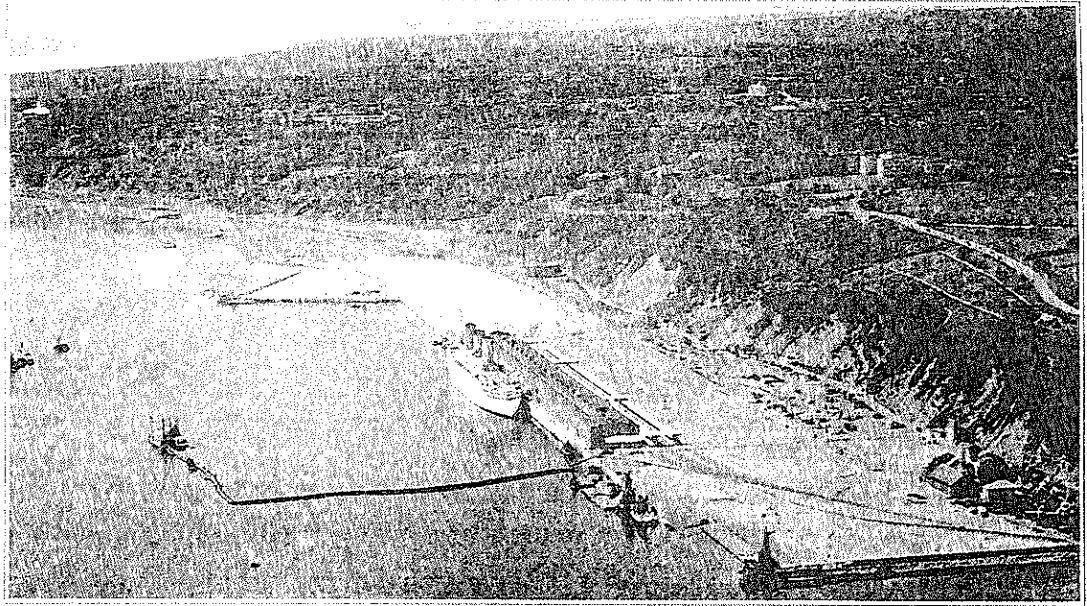
Les surplus de déblai étaient déposés à l'ouest afin de niveler l'estran en vue de futures installations portuaires devant occuper l'ensemble du littoral depuis la pointe à Carcy jusqu'à la pointe à Puiseaux. La plage aurait ainsi été construite fortuitement.

Le club de Yacht de Québec

Le club de Yacht de Québec obtient en 1964 une subvention pour construire un premier brise-lames qui marquera le début de la marina qui accapare aujourd'hui près de la moitié ouest de l'emplacement de la plage.

Le boulevard Champlain

Présenté comme une agréable voie de promenade riveraine, le projet se réalise sous la forme d'une mini-autoroute qui consolide la barrière entre Sillery et son littoral, rasant au passage la plupart des vestiges témoignant de l'histoire du lieu.



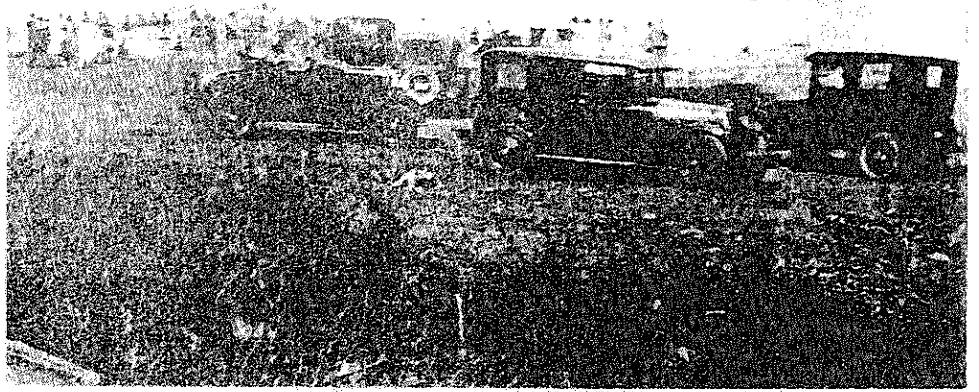
3

Vue en amont du quai de l'Anse Wolfe, avec l'"Empress of Britain" accostée devant le nouveau hangar de la Commission du Havre, à la date du 1er juin 1931.

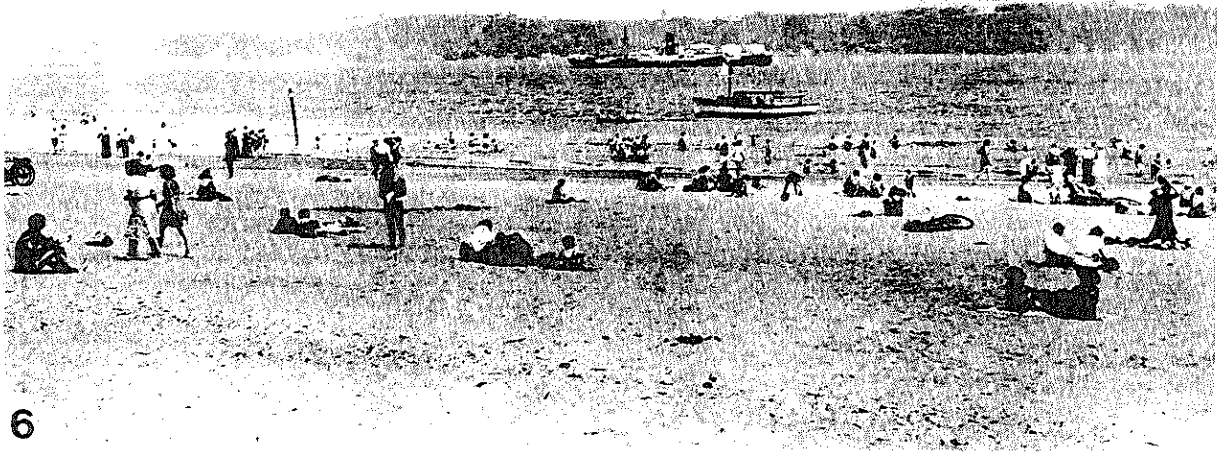


4

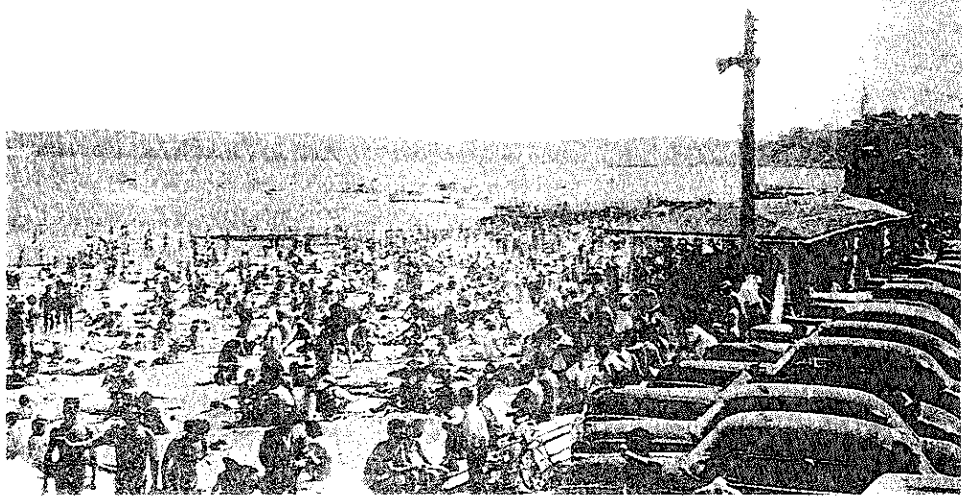
View showing Wolfe's Cove Terminal with S.S. "Empress of Britain" at berth, and C.P.R. passenger train westward bound. Also fuel oil bunkering point of the St. Lawrence Tankers Ltd.



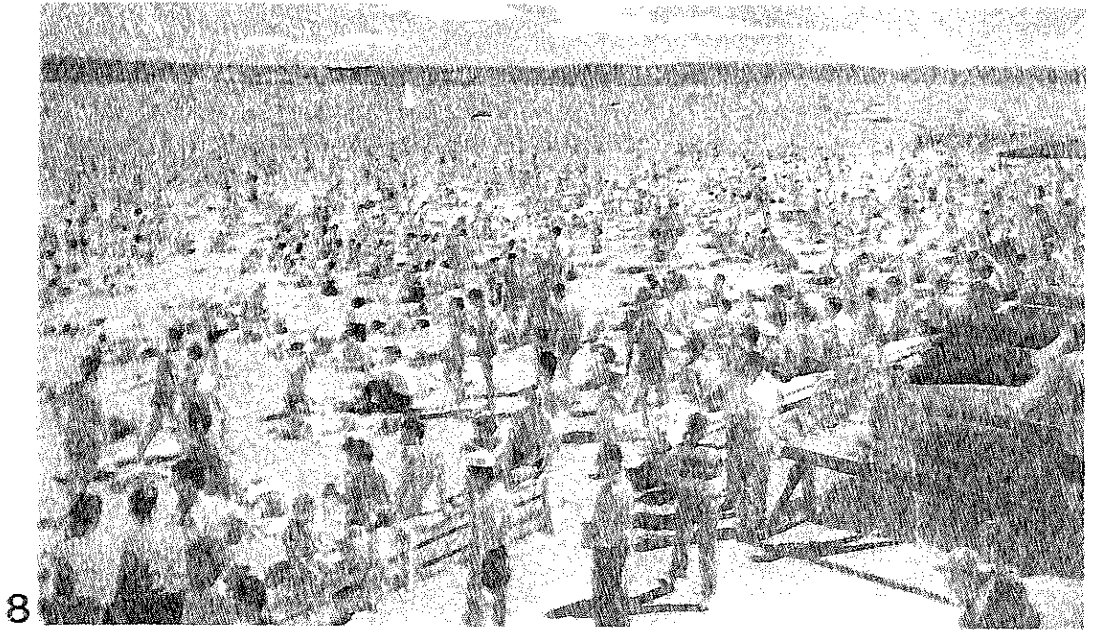
5



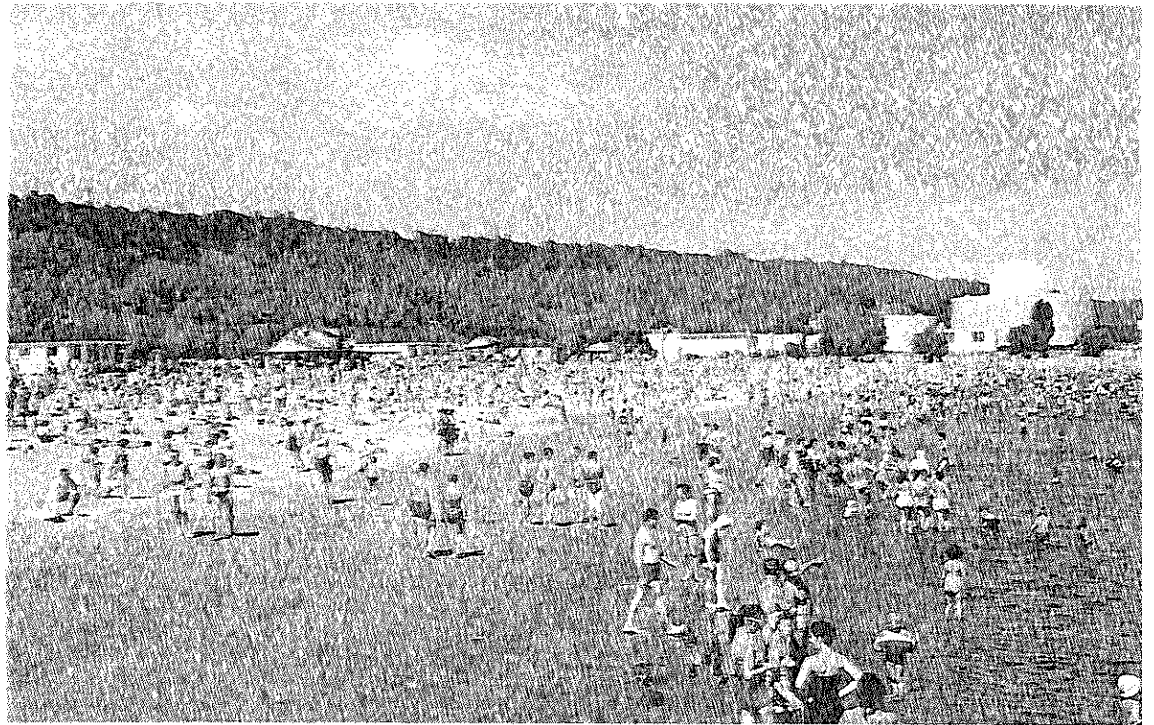
6



7



8



9



La pollution des eaux

C'est surtout la dégradation de la qualité des eaux du fleuve qui vient mettre un terme à l'utilisation officielle de la plage. Malgré les interdictions gouvernementales, les baigneurs continuent d'affluer mais en nombre décroissant.

Le Club de tennis Montcalm

Le Club de tennis Montcalm remblaie entièrement l'arrière-plage et une partie de la plage humide de la moitié résiduelle déjà fortement amputée. L'année 1969 marque la fin de l'accès public à ce qui fut de loin la plus belle plage de la région de Québec.

2.3 Aspect esthétique

Du point de vue physiographique, le territoire présente d'incontestables qualités en dépit des lourdes interventions qui en ont altéré l'aspect. Le promontoire de la pointe à Puiseaux semble depuis longtemps utilisé comme point d'observation sur les anses qui offraient la vision spectaculaire de la falaise abrupte plongeant dans les eaux du fleuve. Très tôt, des artistes y découvrent un panorama exceptionnel qu'ils illustrent abondamment. En 1831, James Patterson Cockburn écrit: *«à la Pointe-à-Pizeau, au dessus de l'anse de Sillery, d'un endroit sur la gauche partiellement dégagé, la vue sur le Cap Diamant avec le Saint-Laurent et ses navires forme une composition aussi parfaite que puisse le désirer n'importe quel peintre paysagiste.»*⁷ Par la suite s'ajoutent les premiers photographes dont Notman, Vallée et Thompson. Il est peu de lieux qui aient fait l'objet d'une production iconographique aussi importante. (photos 11 et 12)

En dépit des transformations opérées depuis le début du siècle, le paysage a conservé dans son ensemble d'incontestables qualités. Vus sous une perspective positive, les remblais libérés de leurs réservoirs offrent de vastes espaces riverains à fort potentiel d'accueil et de contact avec l'eau. Aménagées avec un souci esthétique, ces friches industrielles pourraient contribuer à recréer un paysage attrayant.

⁷

Christine Cameron et Jean Trudel, 1976

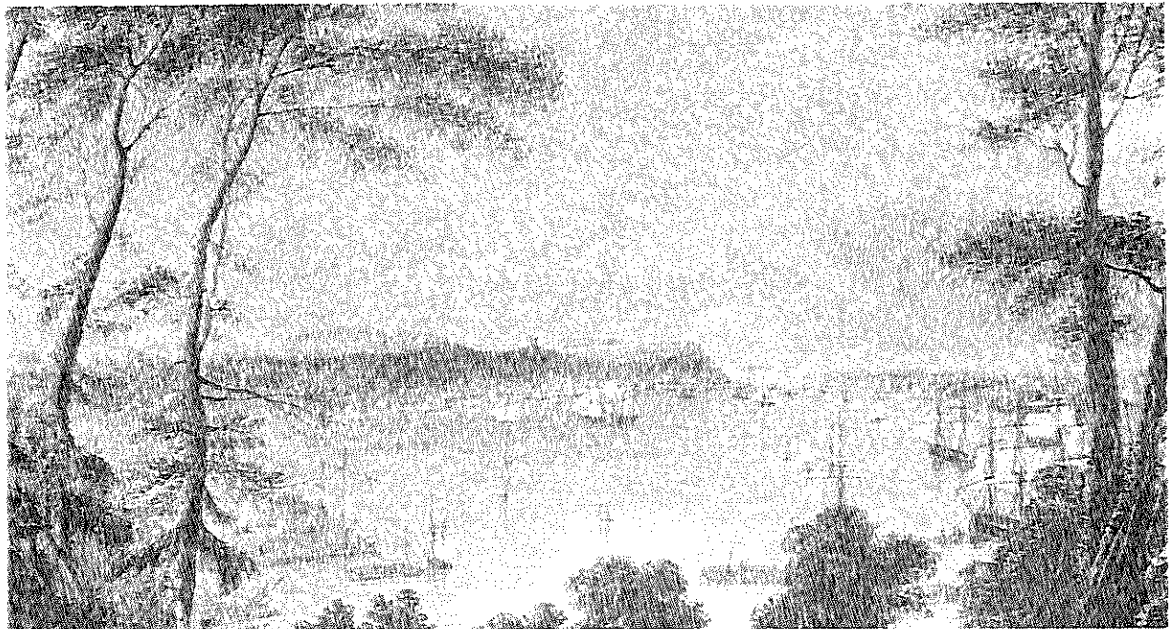
Ponctuellement se rencontrent cependant quelques éléments d'aspect visuel discutable dont les bers du Club de Yacht de Québec qui s'étendent sur quelque 700 mètres et le bâtiment d'acier galvanisé du Club de tennis et squash Montcalm (dont la relation avec le fleuve ne paraît pas très évidente).

Depuis le fleuve, la vue sur les anses offre une ligne de rivage monotone et artificielle due à son enrochement continu, ceinturant même le quai Frontenac. Seule la falaise, jusqu'ici négligée par les promoteurs, offre un élément visuel d'intérêt.



11

Cornelius Krieghoff
1859



2.4 Composantes récréotouristiques

Le territoire comporte trois équipements récréotouristiques dont la nature ou les fonctions justifient leur présence sur le littoral.

Le quai Frontenac

À l'extrême sud-ouest, la portion non ensevelie du quai Frontenac récemment reconstituée se présente comme un équipement de grand intérêt en dépit de l'enrochement qui le ceinture et le rend inapte à l'accostage. Son avancée dans l'eau favorise l'observation du fleuve alors que sa seule présence le rend apte à témoigner d'une longue période de l'histoire de Sillery et de la région. (photos 13, 14)

La marina

Élément central, la marina du Club de Yacht de Québec est incontestablement l'élément récréo-touristique majeur du territoire tant par sa visibilité que sa dimension. Ses jetées ainsi que le chemin qui les relie s'avèrent des espaces de promenade et d'observation de grand intérêt. L'accessibilité du grand public à la marina demeure cependant pour le moins confuse. (photo 15)

La rampe de mise à l'eau

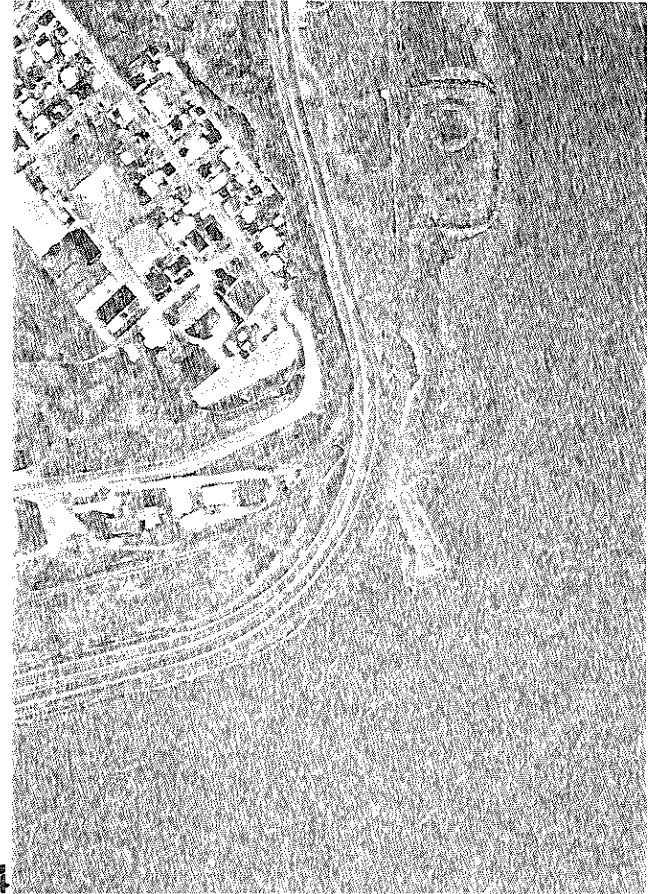
Située à l'extrémité nord-ouest du territoire, soit dans le prolongement de la Côte Gilmour, cette rampe est l'une des rares de la région qui permette la mise à l'eau en période de basse marée. Pourvue d'un espace de stationnement et facilement accessible, elle est cependant si peu signalée que sa présence demeure inconnue du grand public.

En dépit de leur dispersion, ces trois équipements auxquels pourra s'ajouter une plage de baignade, sont de nature à constituer la base d'un éventuel parc riverain régional d'une qualité et d'une diversité exceptionnelles.



13

Quai Frontenac, 1947



14

Quai Frontenac, 1997



15

Bienvue au Yacht-Club!

2.5 Réseaux de services

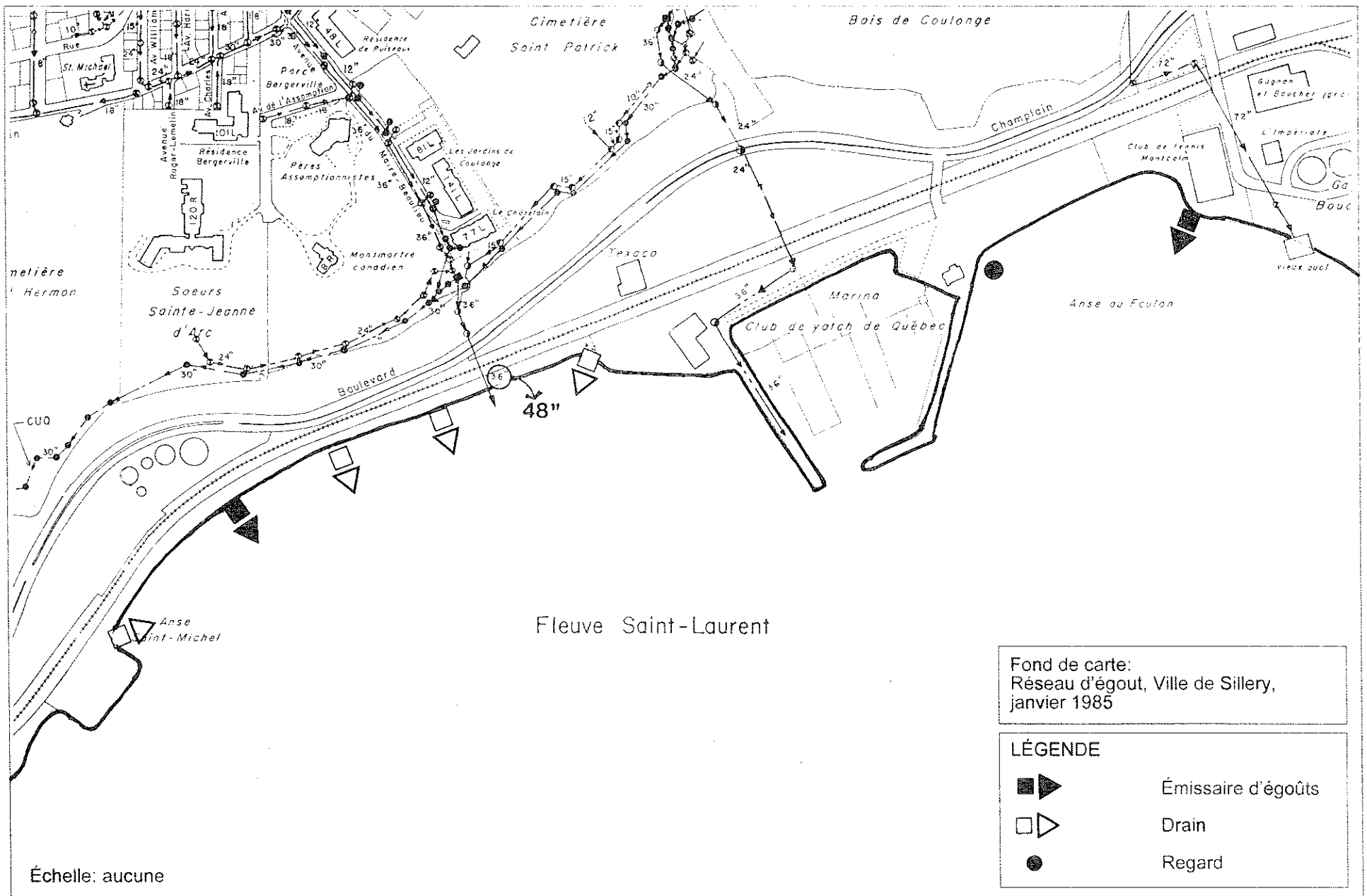
Les réseaux qui affectent l'estran sont ceux de drainage du boulevard Champlain et ceux de débordements des eaux de surface et des eaux usées domestiques combinées.

Les tuyaux de drainage du boulevard Champlain débouchent sur l'estran à travers le remblai de la voie ferrée. On en compte 4 d'acier galvanisé dont le diamètre varie entre 18 et 24 pouces du côté ouest de la marina. À l'est, l'écoulement constant d'eau sur le centre de la plage laisse deviner la présence d'un drain enfoui sous le remblai. (figure 2)

Les émissaires de débordement des eaux de surface et des égouts domestiques affectent l'estran en trois endroits. Un premier se situe à quelque 300 mètres à l'ouest de la marina ; d'un diamètre de parcours de 36 pouces, il déborde sur la plage avec un diamètre de 48 pouces. Un second de 24 puis 36 pouces est enfoui sous la jetée ouest de la marina. Un troisième de 72 pouces déborde légèrement la limite est du territoire, à proximité de la rampe de mise à l'eau.

Outre ceux-ci, deux tuyaux de béton d'origine inconnue débouchent sur l'estran. L'un de 18 pouces dans l'anse Saint-Michel est actif alors que l'autre de 24 pouces, propriété de la Ville de Sillery et situé à l'ouest de la rampe de mise à l'eau, semble inactif.

Enfin, dans le sable de la plage, à proximité de la capitainerie de la marina, se situe un regard, soit possiblement celui de la fosse septique du club.



**RÉSEAU D'ÉGOUT
INVENTAIRE DES ÉQUIPEMENTS EXISTANTS**

Figure 2