

## 06.05.24 LETTRE À M. PETER MURPHY, VILLE DE QUÉBEC



Écrit par Yvon Lefebvre  
24-05-2006

Lévis, le 24 mai 2006  
Monsieur Peter Murphy  
Architecte-Coordonnateur  
Ville de Québec  
Direction de l'Aménagement du Territoire  
Division design, architecture et patrimoine  
295 Charest est, 1er étage, bureau 144  
Québec, Qc G1K 3G8  
Objet : Réaménagement de la Baie de Beauport  
Zone des véliplanchistes et cerfs-volistes

Monsieur Murphy,  
Nous avons beaucoup apprécié notre rencontre avec vous et vos collègues, M Camille Deschênes et M. Jean-Guy Pagé vendredi le 19 mai dernier et tenons à vous en remercier. À cette étape, nous constatons qu'il nous est cependant impossible de se faire une opinion éclairée sur le concept d'aménagement qui s'appliquera aux usagers que nous représentons, soit les véliplanchistes et les cerfs-volistes, tant que nous n'aurons pas eu la possibilité de discuter de nouvelles hypothèses de travail avec les principaux intervenants concernés.  
Nous tenons à vous rappeler que le concept présenté le 18 avril 2006 ne tenait aucunement compte de nos besoins et que le bâtiment prévu était tout à fait inapproprié. Opinion faisant largement consensus lors du Comité technique élargi du 11 mai dernier. Suite à la rencontre d'information / consultation du 18 avril, nous avons fait plusieurs représentations au niveau du Port de Québec, à votre niveau ainsi que par la présentation d'un mémoire le 4 mai.  
En conséquence de ce qui précède, nous sommes très favorable à la démarche en cours voulant réviser le concept, notamment au niveau du bâtiment multifonctionnel et de la zone des véliplanchistes / cerfs-volistes. Cependant, comme l'approbation du plan « final » doit se faire très prochainement, en juin probablement selon les informations obtenues, nous ne pouvons nous permettre une autre version d'aménagement qui mettrait encore la pratique de notre activité à risque comme ce fut le cas pour le concept précédent. Nous considérons qu'une telle situation serait inacceptable pour les utilisateurs du site que nous représentons.  
C'est ainsi que nous tenons à vous formuler par écrit, nos réserves quant à l'idée exprimée de la construction d'un promontoire/belvédère comme aboutissement du sentier piétonnier, lequel serait dans l'axe de la voie ferrée désaffectée en direction de l'est. Nos arguments sont les suivants :

- Le promontoire ou la fin du chemin piétonnier devrait se situer à une distance très significative à l'ouest de la zone gazonnée et du stationnement actuel des véliplanchistes et cerfs-volistes. C'est une question de sécurité pour les cerfs-volistes qui pourraient se blesser sérieusement sur cette infrastructure lors d'une perte de contrôle dans un coup de vent enrovenance de l'est. Il en est de même pour toute forme d'infrastructure en hauteur dans ce secteur, dont l'indicateur de marée mentionné lors de cette même rencontre.
- Il a été convenu, au sein du Comité technique élargi, de situer les bâtiments le plus au sud ouest possible. Cette approche à l'avantage de dégager la partie nord du site avec la possibilité de laisser intacte la zone qui nous concerne (aire gazonnée et stationnement) qui est essentielle à la pratique de notre activité, puisque l'on ne retrouve son équivalent nulle part ailleurs dans la région. Cette zone actuelle ne peut être déplacée ou diminuée de quelque façon que ce soit, sans nuire de façon très significative à la pratique de nos activités. Au contraire, il faut y prévoir une augmentation de la capacité de stationnements de proximité, due à l'explosion du nombre de cerfs-volistes.
- Une infrastructure de béton ou de métal érigée dans cette zone dégagée<sup>1</sup> ne peut qu'en affecter la beauté naturelle. Il n'est qu'à penser à l'ancienne Agora, parmi plusieurs exemples, pour laquelle on a dû défaire des infrastructures devenues tout à fait inesthétiques et inutiles, et plus récemment à la Rivière St-Charles que l'on tente maintenant de renaturaliser à coup de millions de dollars.
- Nous sommes loin d'être convaincu de l'utilité d'une telle structure, alors que des impacts

négatifs sont anticipés sous plusieurs aspects en ce qui a trait à la pratique de nos activités, dont : risque d'accidents déjà mentionné; difficulté de contrôler les enfants et adolescents qui auraient l'idée de lancer des objets à partir du promontoire/belvédère avec les effets négatifs anticipés sur les personnes et l'équipement en dessous; nuisance au plan visuel et au niveau de l'impact éolien; empiètement et réduction de notre espace « vital » (aire gazonnée et stationnement), etc.

• Finalement, l'utilité même d'un promontoire nous apparaît discutable. La vue qui sera disponible sur les différentes terrasses qui seront aménagées permettra de profiter pleinement de la beauté du fleuve. De plus, l'accès à la plage par la population (partie ensablée au sud de notre zone) nous apparaît la meilleure façon de jouir et d'apprécier la beauté naturelle du paysage et du plan d'eau. En fait, une bonne partie de la solution concernant la zone des véliplanchistes/cerfs-volistes consiste à trouver une façon originale de dévier le sentier piétonnier hors de cette zone.<sup>2</sup>  
De façon pratique et pour faciliter l'élaboration d'un plan d'aménagement qui réponde de façon réaliste à nos besoins, nous réitérons l'énoncé de nos principales préoccupations<sup>3</sup> :

• La conservation de la zone actuelle, l'aire gazonnée et le stationnement, telle qu'illustrée à l'annexe ci-joint, et identifiée à l'usage prioritaire des véliplanchistes/cerfs-volistes<sup>4</sup>.

• L'aménagement d'environ 75 casiers (76 x 106 x 305 cm) installés exactement à l'endroit où ils sont actuellement<sup>5</sup>, accompagnés d'un bloc sanitaire, de douches et de cabines

1 Il en est de même de l'indicateur de marée pour lequel nous émettons des réserves selon le concept présenté. Une alternative serait un affichage original des tables de marée ainsi que des conditions de vent actualisées.

2 De la même façon, il y a lieu de s'assurer que la piste multifonctionnelle (piétons, patins et vélo) soit déviée de façon à ne pas favoriser l'accès à cette zone.

3 Il y a lieu de garder à l'esprit qu'il s'agit ici d'usagers dont le nombre de jours/usage est parmi le plus élevé, soit de la mi-avril à la fin octobre et de janvier à mars (soit 9 mois/an), qui ont été les pionniers du site au niveau de la voile légère et une clientèle assidue depuis plus de 20 ans. Dans les faits, une des clientèles principales du site.

4 Cette zone se compare à l'enclos et aux services de remorquage offerts aux propriétaires de catamarans et de dériveurs. Dans les deux cas, des frais spécifiques sont exigés des utilisateurs pour bénéficier de ces services. Frais qui ne sont pas demandés aux autres utilisateurs du site, approche avec laquelle nous sommes d'accord.

Lettre Peter Murphy BDB Page 3 de 4

d'habillage suffisamment spacieuses pour les habits spécialisés utilisés. Un toit plat et une hauteur maximum de un étage sont à privilégier pour un impact éolien minimum.

• L'aménagement au centre de notre zone actuelle, de chaque côté du chemin de fer désaffecté, d'un espace qui permette d'augmenter la capacité du stationnement de proximité.

Les espaces de stationnement doivent avoir une largeur de 3,05 mètres pour laisser suffisamment d'espace permettant de se déplacer avec l'équipement entre les véhicules.

• Des douches extérieures avec de l'eau potable pour se désaltérer et nettoyer l'habillement ou l'équipement.

• Une amélioration de l'aire gazonnée et l'usage d'un matériau pour le stationnement favorisant un meilleur égouttement. Il est à noter que nous avons régulièrement les pieds dans l'eau ou la boue longtemps après une précipitation.

• Les bornes actuelles du stationnement sont très pratiques. Elles pourraient servir d'exemple pour le nouveau système retenu.

Comme vous le constatez, nos besoins sont très simples. Ils ne requièrent que de l'espace dédié (aire gazonnée et stationnement contigu) et un minimum d'infrastructure (casiers et bloc sanitaire). Un aménagement paysager léger d'environ un mètre de haut pourrait aider à minimiser l'impact visuel du stationnement de proximité qui nous est indispensable. Par ailleurs, il est bon de noter que la planche à voile comme le cerf-volant de traction, constituent des attractions sur l'eau très prisées de la population sur la plage.

Nous réitérons notre entière disponibilité pour discuter du concept révisé, aux étapes intermédiaires de son élaboration que vous jugerez à propos, tel qu'il en a été fait mention à notre dernière rencontre. Cette façon de faire devrait permettre d'en arriver à un résultat qui répondra de façon satisfaisante à nos besoins tout en s'intégrant au concept souhaité pour le site dans son ensemble, et ce, dans les délais prévus. Nous vous offrons notre collaboration pour faire de ce projet un projet gagnant pour la région.

Veillez agréer, M. Murphy, l'expression de mes sentiments distingués

Yvon Lefebvre  
Président RVRQ  
2882 Terrasse du Fleuve  
Lévis, Qc G6V 9W6  
(418) 834-2580

PJ. : Annexe

cc : M. Marcel Labrecque, M. Georges Amyot, Port de Québec  
M Camille Deschênes, M. Jean-Guy Pagé, Ville de Québec  
Membres du Comité technique élargi

Dernière mise à jour : ( 06-04-2008 )

**Fermer la fenêtre**