



Fiche technique

Réaménagement de la côte Gilmour en vue d'une ouverture hivernale et réalisation d'un sentier d'interprétation multifonctionnel

Contexte historique

La Commission des champs de bataille nationaux (CCBN) a été créée en 1908 par la Loi sur les champs de bataille nationaux à Québec. La Commission gère le parc des Champs-de-Bataille, premier parc historique nationaux au Canada, qui regroupe, entre autres, les plaines d'Abraham (quatre-vingt-dix-huit hectares) et le parc des Braves (cinq hectares).

Lieu d'affrontement des Empires français et britannique, les plaines d'Abraham furent le théâtre de la célèbre bataille de 1759. Les troupes du général James Wolfe réussissent à escalader le promontoire de Québec, via ce qui deviendra la côte Gilmour, lors de la bataille de 1759, après avoir débarqué à l'Anse-au-Foulon. Quelques mois plus tard, en 1760, le combat se poursuivit entre les deux puissances lors de la bataille de Sainte-Foy, à l'emplacement notamment de l'actuel parc des Braves.

En dehors de ces deux parcs (où figure la côte Gilmour), trois grands axes de circulation relèvent de la compétence de la Commission, à savoir les avenues des Braves, De Laune et De Bernières.

De nos jours, la Commission des champs de bataille nationaux veille à la conservation et à la mise en valeur de ce majestueux parc urbain qui figure parmi les plus prestigieux au monde. Véritable poumon en pleine ville, ce site rassembleur par excellence accueille annuellement quatre millions de visiteurs d'ici et d'ailleurs. Le mandat de la Commission est d'ailleurs de préserver et de promouvoir le riche patrimoine du site et de le développer afin que la population en bénéficie pleinement et en apprennent davantage sur les principaux événements historiques associés au site.

La côte

La côte Gilmour est une route de 1,1 kilomètre, traversant le parc des Champs-de-Bataille (secteur des plaines d'Abraham). La vitesse permise est limitée à 30 km/h, comme partout sur le parc, afin de conserver une circulation sécuritaire et de limiter les impacts sur les usagers du parc. Un segment de cette route présente une déclivité de

12 % combinée à une géométrie prononcée et un devers inversé. La côte Gilmour constitue un lien routier important entre le boulevard Champlain et la Haute-Ville de Québec. Les liens vers la Haute-Ville depuis le bord du fleuve sont peu nombreux et très distants. Par son accès direct au centre-ville, la côte Gilmour est un trajet privilégié par les automobilistes. Selon une étude réalisée en 2011, les données de circulation sur la côte Gilmour font état des chiffres suivants : 4300 véhicules en moyenne pour une journée en fin de semaine et 9000 véhicules pour une journée de semaine.

La route a été aménagée en 1931, elle n'a pas été conçue pour être exploitée en saison hivernale. Cette côte n'a jamais été ouverte de novembre à avril et ce, pour des raisons de sécurité et de protection du site.

Les études

En décembre 2010, les autorités de la ville de Québec ont demandé que la Commission examine la possibilité de garder la côte Gilmour ouverte à l'année afin de faciliter la circulation automobile aux pôles d'emplois de la ville. Suite à cette demande, la Commission, en collaboration avec TPSGC, a entrepris une série d'études portant sur la faisabilité, les impacts environnementaux et les coûts associés à la reconstruction de la route pour permettre l'accès d'hiver pour voitures.

Ces études décrivent les travaux d'infrastructure nécessaires pour rendre la route sécuritaire et utilisable pour les voitures en hiver, en minimisant les impacts environnementaux et en améliorant l'expérience du visiteur pour tous les utilisateurs du parc, y compris les piétons et les cyclistes.

Le rapport final conclut que, suite à des travaux majeurs, il était faisable de réaménager la côte en améliorant la sécurité des usagers, en minimisant les impacts environnementaux et en préservant l'intégrité paysagère et commémorative du site.

La Commission a mis au point le projet de manière à améliorer l'expérience du visiteur, pour tous les utilisateurs du parc (automobilistes, piétons et cyclistes); une optimisation en vue d'assurer la cohabitation des différents usagers, tout en maximisant la sécurité de ceux-ci. Pour cette raison, le projet comporte deux volets : routier et sentier.

Volet routier

Ce volet consiste à réaménager l'axe routier côte Gilmour–avenue George VI, compris entre le boulevard Champlain et l'avenue Montcalm, afin d'améliorer la fluidité de la circulation urbaine du secteur et de permettre l'ouverture de cet axe routier en saison hivernale, dans un contexte de protection et de préservation des valeurs de la Commission.

Les travaux majeurs d'infrastructure requis sont les suivants :

- uniformisation de la géométrie routière et réfection des intersections De Laune-George VI et Montcalm-George VI;

- reconstruction complète de la structure de la chaussée;
- remplacement du mur existant par un mur de soutènement structural de type berlinois;
- construction d'un réseau d'égout pluvial afin de minimiser les impacts environnementaux.

Dans le but d'uniformiser la géométrie routière, la largeur de chaussée sera maintenue à 7,6 m sur toute la longueur. Quelques espaces de stationnement seront aménagés en retrait de la route qui présentera alors une surlargeur, mesurant ainsi 9,8 m au total.

Afin de maximiser la sécurité de la route, les intersections De Laune-George VI et Montcalm-George VI seront refaites en « T » et le trafic véhiculaire de la côte Gilmour transitera désormais via l'avenue Montcalm pour rejoindre la Grande Allée, été comme hiver, au lieu de passer devant le Musée national des beaux-arts du Québec.

Le mur de maçonnerie existant ne peut assurer un soutènement avec une nouvelle configuration de la route. Un mur de soutènement structural de type berlinois est requis. De plus, puisque le mur actuel est considéré comme étant une ressource paysagère, un parement en maçonnerie sera ajouté sur la façade exposée du nouveau mur.

Afin de minimiser les impacts environnementaux, la construction d'un réseau d'égout pluvial est requise. Pour l'ensemble du tronçon, le système de drainage retenu est un réseau de regards-puisards/puisards implantés hors chaussée de part et d'autre de la route en déviant localement les bordures.

Des orientations liées au développement durable seront intégrées au projet tel que la récupération du pavage, la réutilisation des bordures et des lampadaires et la réduction de l'abattage d'arbres.

Volet sentier

Ce volet consiste à intégrer un sentier d'interprétation multifonctionnel à la falaise permettant une voie sécuritaire aux piétons et aux cyclistes entre le boulevard Champlain et les plaines d'Abraham et évitera aux piétons et cyclistes de devoir partager la route avec les voitures. Le sentier sera éclairé et comprendra, entre autres, une piste cyclable et piétonnière, des aires de repos, des traverses sécurisées ainsi qu'un segment de sentier proposant un raccourci pour les piétons. Le sentier d'interprétation multifonctionnel facilitera la circulation récréative et le développement du transport actif. Il remplacera l'escalier initialement prévu au projet.

Rappelant le mandat de préservation et de mise en valeur de la Commission, cette piste multifonctionnelle deviendra aussi un sentier d'interprétation, permettant ainsi aux usagers du parc d'accéder et de découvrir le riche volet historique des lieux avoisinants via des panneaux d'interprétation installés tout au long du sentier. L'interprétation historique représente une valeur ajoutée pour le parc et ses usagers et contribuera à assurer la préservation du cachet patrimonial et historique de la côte Gilmour. Le choix

de construire le sentier dans la falaise a pour objectif de ne pas dénaturer l'aspect de la côte et de la garder le plus près possible de son origine, de sa nature patrimoniale.

Le sentier aura les caractéristiques suivantes :

Usage	Mixte, circulation piétonne et cyclable
Fréquentation	Inférieure à 1500 usagers/jour/moyen/estival
Vitesse de conception	10 km
Longueur	1480 m
Distance verticale	83 m
Largeur	3 m
Dégagement latéral	1 m de part et d'autre
Pente moyenne	5,6 % (10 % sur deux segments de 50 m)
Éclairage	65 % indépendant du réseau de rue (35 %)
Revêtement	Bitumineux
Affichage	Signalisation requise, panneaux d'interprétation
Entretien hivernal	Décision à venir
Travaux	Abattage de certains arbres (priorité aux arbres malades ou présentant des problèmes structuraux majeurs), compensé par un reboisement; tous les arbres de qualité seront conservés
Autres	Un ponceau, quatre aires de repos (avec bancs et belvédères), trois traverses piétonnes sécurisées permettant la liaison au réseau de circulation récréative existant, un segment de sentier comme raccourci aux piétons (marches)

Calendrier de mise en œuvre

Étant donné les stades d'avancement différents des deux volets, routier et sentier, ainsi que pour des raisons d'expertise professionnelle spécialisée, deux chantiers distincts mèneront à la réalisation du projet d'ensemble. La portée de ce projet a été scindée en deux volets afin de répondre efficacement aux objectifs poursuivis pour chaque volet. Ainsi, cette approche facilitera l'atteinte des objectifs de la Commission et de son principal partenaire, soit de la Ville de Québec, quant au calendrier d'ouverture à la circulation routière.

Étant donné la réfection actuelle de la côte de Sillery, la Ville de Québec pourra ajuster le calendrier de travail de celle-ci en regard du réaménagement de la côte Gilmour.

Volet routier	
Finalisation des plans et devis	Automne 2013
Appel d'offres	Hiver 2013-14
Octroi de contrat	Printemps 2014
Début des travaux	Printemps 2014
Fermeture de la côte durant les travaux	Printemps-automne 2014
Ouverture au public	Automne 2014

Volet sentier	
Définition de l'énoncé de besoins	Été 2013
Relevé de terrain	Automne 2013
Réalisation des plans et devis	Automne 2014
Appel d'offres	Automne 2014
Octroi de contrat	Hiver 2014-15
Début des travaux	Hiver 2014-15
Ouverture au public	Automne 2015

Sous réserve de l'octroi des sommes dans les délais et sous réserve du calendrier d'adoption d'un décret du gouvernement du Québec autorisant la Ville de Québec à transiger avec la Commission pour une entente à long terme quant à l'entretien et au déneigement. Le calendrier pourrait connaître des variations compte tenu du potentiel archéologique du lieu, des conditions climatiques ainsi que des problématiques géologiques ou structurelles que n'auraient pas révélés les forages.

Coûts du projet

Les études, plans et devis totalisent à ce jour 363 411 \$, incluant une somme de 260 000 \$ payée par la Ville de Québec pour la terminaison des études de faisabilité et une part de la confection des plans et devis.

Les coûts du projet (routier et sentier) s'échelonnent sur plusieurs années et incluent les imprévus, les frais contingents, la conception détaillée et les risques.

L'entretien lié au volet hivernal et le déneigement seront assurés par la Ville de Québec. Les coûts ne sont donc pas inclus dans ce tableau.

Catégorie	Coût du projet
Volet routier	5 810 000 \$
Volet sentier	2 390 000 \$
Total (avant taxes)	8 200 000 \$

Pour consulter le rapport synthèse final : www.lesplainedabraham.ca

- 30 -

Pour information : Joanne Laurin
Directrice des communications et
de la production culturelle et patrimoniale
418 649-6251, joanne.laurin@cbbn-nbc.gc.ca

