

La mise en valeur des
portes d'entrée

et des principales

voies d'accès

à la capitale

*Parce que l'on n'a qu'une occasion
de faire bonne impression.*

LA SITUATION

Québec est réputée être l'une des plus belles villes d'Amérique, essentiellement en raison de la qualité des paysages culturels dans son centre historique. En outre, sa situation géographique en surplomb du majestueux fleuve Saint-Laurent et la variété des milieux naturels à proximité viennent soutenir cette notoriété. La richesse des paysages de la capitale devrait se refléter aux entrées de la ville pour annoncer la qualité urbaine de l'agglomération.

D'abord, Lévis, sa voisine fluviale, mérite qu'on lui porte une attention particulière, notamment parce qu'elle constitue elle aussi une porte d'entrée de la capitale. Par ailleurs, les principales voies d'accès à la capitale sont essentiellement des autoroutes traversant la zone périurbaine jusqu'au centre-ville⁶. Le phénomène autoroutier a donc un impact déterminant sur l'espace urbain qui borde les grandes voies d'accès.

Sur les deux rives, les portes d'entrée de la capitale présentent une qualité paysagère médiocre, sans structure et surtout conflictuelle avec l'aménagement et l'accessibilité des services, des commerces, des usines et des quartiers résidentiels avoisinants⁷. La réflexion récemment faite sur la caractérisation des paysages conclut que les politiques d'aménagement actuelles, découlant de l'usage de l'automobile depuis les 50 dernières années, ont rendu les paysages autoroutiers insatisfaisants sur ces trois plans :

- l'hétérogénéité poussée à l'extrême, provenant particulièrement d'un affichage tape-à-l'œil, omniprésent et hétéroclite, a affecté la cohérence des paysages;
- les tissus urbains souvent lâches de part et d'autre des voies d'accès (stationnements, centres d'achats et parcs industriels) entraînent un gaspillage d'espace et nuisent à la compréhension des lieux;
- les nombreux conflits entre les fonctions privées et publiques ainsi que les disparités d'échelle entraînent une détérioration des paysages aux abords des autoroutes.

Cette situation s'explique par le fait que les autoroutes sont des voies de transit tout à fait autonomes et non des voies urbaines d'une espèce particulière, tel le boulevard urbain, par exemple. Ainsi chaque segment du réseau autoroutier devient la frontière étanche entre plusieurs entités urbaines qui se trouvent ainsi confinées et dissociées les unes des autres. Il apparaît donc illusoire de miser sur la proximité des commerces, des industries ou des quartiers résidentiels avec les autoroutes pour assurer leur développement ou même leur bonne accessibilité.

En milieu urbain, le réseau des autoroutes comme voies de transit autonomes et barrières artificielles contribue à la fragmentation du territoire et à la diminution de la qualité de vie de la population. Ce réseau tend à faire de l'agglomération un territoire « tout à l'auto » reflétant l'aménagement urbain nord-américain.

6. Ce sont notamment les autoroutes Laurentienne, Duplessis et Henri-IV au nord, l'autoroute Dufferin-Montmorency à l'est, les autoroutes Félix-Leclerc et Charest à l'ouest, le boulevard Champlain et l'autoroute Robert-Cliche au sud et l'autoroute Jean-Lesage sur la Rive-Sud.

7. Les observations suivantes sont tirées d'une étude réalisée par la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal pour le compte du ministère des Transports du Québec (MTQ) et de la Commission de la capitale nationale du Québec.

LES OBJECTIFS ET LES ORIENTATIONS

Pour remédier du moins en partie à cette problématique, la Commission s'est associée au ministère des Transports du Québec et aux autorités locales pour élaborer des projets de réaménagement routier qui tiennent compte de la sécurité et de la fluidité du réseau routier comme des aspects esthétique et emblématique caractéristiques des paysages de la capitale⁸. Une méthode de travail novatrice a été élaborée par le ministère des Transports du Québec et la Commission afin de s'assurer que les travaux de voirie prendront en considération la conception et la planification reliées aux abords et à l'usage des parcours.

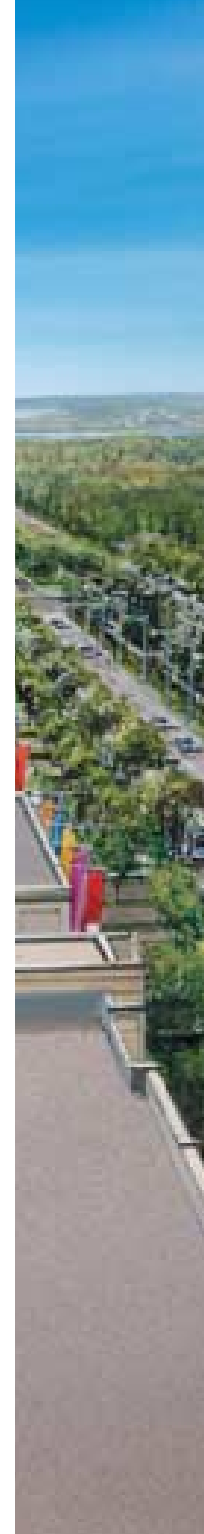
La Commission poursuit les objectifs suivants en ce qui concerne l'aménagement des voies d'accès :

- améliorer leur qualité visuelle, de jour comme de nuit;
- améliorer leur cadre bâti et le contrôle de l'occupation du sol des corridors autoroutiers;
- favoriser la qualité de vie et la sécurité des citoyens tout en maintenant la fluidité du transport;
- renforcer et diversifier le couvert végétal;
- diminuer les éblouissements provenant des luminaires autoroutiers pour réduire l'impact négatif sur le paysage de la capitale tout en contribuant aux programmes d'économie d'énergie;
- caractériser certaines voies par la lumière et le mobilier urbain (parcours cérémoniel de la Grande Allée, parcours panoramique du Saint-Laurent, parcours patrimoniaux des voies secondaires, etc.).

8. Ainsi, le parc routier de Saint-Nicolas et la Grande Allée ont été réaménagés et une nouvelle signalisation touristique entre l'aéroport international Jean-Lesage et l'Hôtel du Parlement marque à présent le parcours cérémoniel de la capitale nationale. En outre, le concept de requalification de l'emprise de l'autoroute Duplessis, entre l'autoroute Félix-Leclerc et les ponts, sera établi dans le cadre d'un partenariat entre une firme d'ingénieurs mandatée par le MTQ et une firme d'architectes paysagistes mandatée par la Commission.



© Chaire en paysage et
environnement de
l'Université de Montréal, 2002





LES ATTENTES À L'ENDROIT DE LA CMQ ET DE SES CONSTITUANTES

La Commission souhaite que les constats précédents soient pris en compte et que les méthodes actuelles d'aménagement du territoire soient revues à la lumière des objectifs poursuivis. La cohabitation du réseau autoroutier et de l'espace urbanisé soulève la question de la coordination entre les instances responsables du réseau (le MTQ) et celles qui sont responsables de la planification et de l'aménagement du territoire (les municipalités). Ainsi, la Commission souhaite que la Communauté métropolitaine de Québec et ses constituantes instaurent une gestion concertée et intégrée de l'urbanisation de part et d'autre des principales voies d'accès à la capitale.






Cette gestion concertée avec tous les partenaires devra permettre :

- de déterminer les zones à restructurer à l'intérieur des corridors visés, à consolider autour de noyaux de services ou alors bénéficiant d'un potentiel de développement;
- de mettre en place un cadre normatif régissant l'aménagement, le développement et l'embellissement du territoire;
- de prévoir la requalification de certains segments d'autoroute en voies urbaines, dans les secteurs proches du centre-ville, en concertation avec les municipalités touchées et le ministère des Transports du Québec;
- de préparer des critères d'urbanisation relatifs à l'accès aux autoroutes, ainsi qu'au lotissement, aux usages autorisés et aux nouvelles constructions afin de mieux contrôler le développement et l'aménagement urbain dans les corridors autoroutiers et de corriger les problèmes actuels par des programmes d'intervention.

Il faut nécessairement chercher à optimiser et requalifier les infrastructures existantes; la qualité des paysages des voies d'accès à la capitale en dépend. En outre, pour tous les projets entraînant des déplacements de personnes, il devient nécessaire de prévoir les impacts relatifs aux modes de transport à privilégier afin de favoriser l'utilisation des réseaux de services publics. Bien sûr, la requalification des voies d'accès à la capitale ne peut se réaliser sans une politique efficace de recomposition du cadre bâti traversé et desservi par ces artères urbaines majeures.

MISE EN VALEUR DES PRINCIPALES VOIES D'ACCÈS ET DES PORTES D'ENTRÉE DE LA CAPITALE



INTERVENTIONS RECOMMANDÉES SUR LES PRINCIPALES VOIES D'ACCÈS

-  Nœud de circulation majeur à restructurer
-  Zone d'intervention connexe
-  Requalification
-  Consolidation
-  Protection








INTERVENTIONS DE MISE EN VALEUR DES PORTES D'ENTRÉE

-  Panneaux de signalisation marquant les entrées de Québec, capitale nationale
-  Premier contact visuel avec Québec la capitale nationale

LIMITES

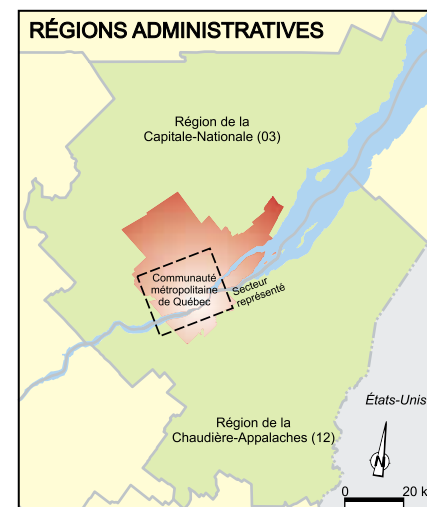
-  Numéro d'arrondissement
-  Municipalités / arrondissements de Québec et de Lévis

RÉSEAU DE TRANSPORT

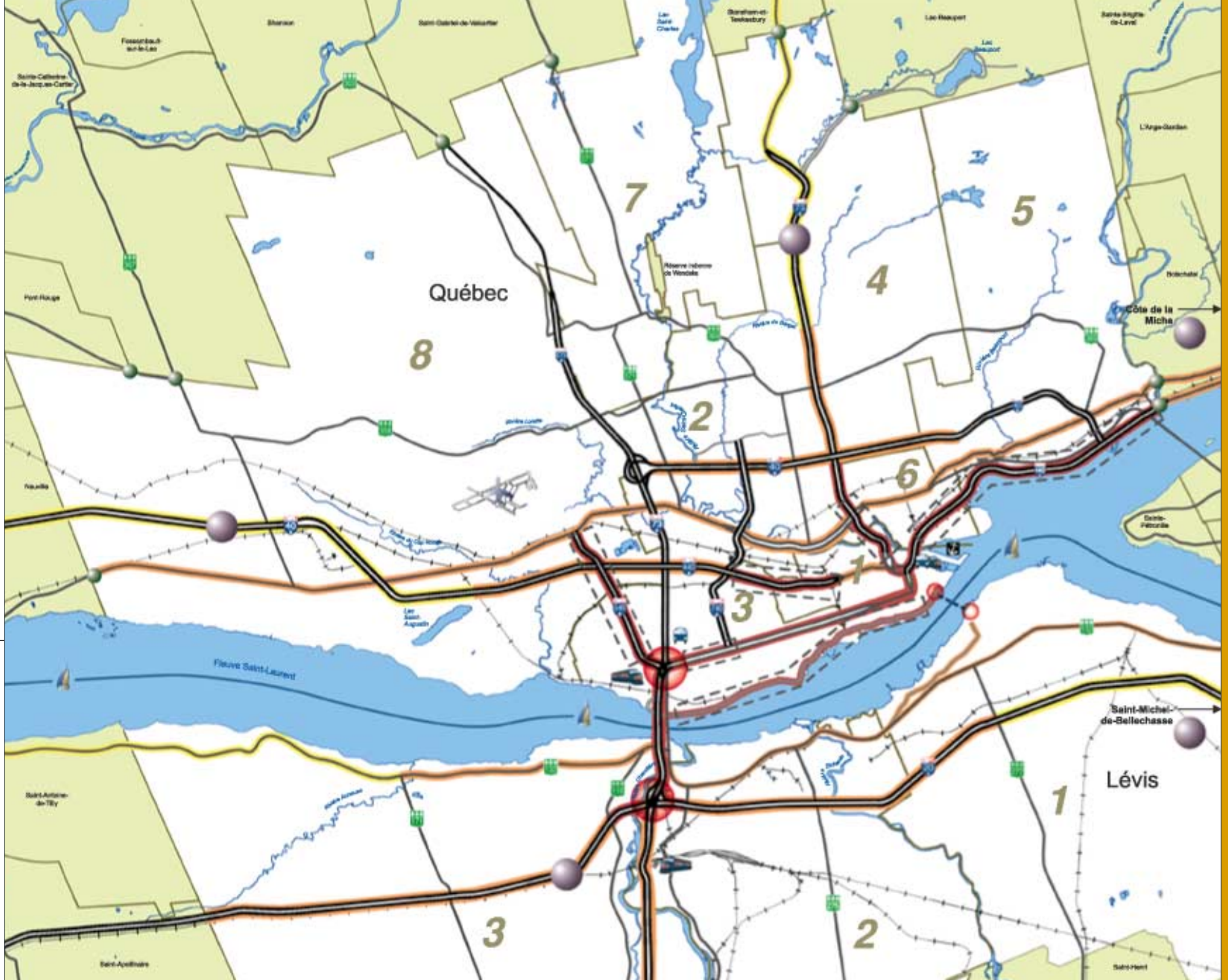
-  Port de Québec
-  Aéroport international Jean-Lesage
-  Gare d'autobus
-  Gare ferroviaire
-  Gare intermodale
-  Voie navigable
-  Traverse Québec-Lévis
-  Autoroute (chaussées séparées / chaussées contiguës)
-  Route nationale (chaussées séparées / chaussées contiguës)
-  Route secondaire
-  Chemin de fer



Production :
Commission de la capitale
nationale du Québec,
Direction de l'aménagement
et de l'architecture,
septembre 2002.



Carte 4



Québec

Lévis

8

7

5

4

2

6

1

3

1

3

2



LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DES PAYSAGES NATURELS CARACTÉRISTIQUES DE LA CAPITALE NATIONALE

« Les fonctions multiples se côtoient, les paysages urbains et naturels se chevauchent, les architectures anciennes et modernes s'entrecroisent, et les espaces verts et aménagés parsèment le territoire. [...] C'est donc la présence et la grande valeur de la végétation qui contribuent à intégrer les éléments discordants et à en amoindrir les effets négatifs dans le paysage urbain⁹. »

⁹. Commission de la capitale nationale du Québec, *Guide de gestion des ensembles urbains de la capitale nationale du Québec*, Québec, Direction de l'aménagement et de l'architecture, juin 1999, p.15.