

URBANITÉ

Revue de l'Ordre des urbanistes du Québec et de l'Institut canadien des urbanistes

Automne 2008

Québec, 400 ans plus tard



La requalification pour les parcours d'accès à la capitale nationale

Philippe Plante, urbaniste



Une proposition d'encadrement visuel du parcours.

DOSSIER

Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal

Les parcours d'accès à la Capitale en milieu urbain sont constitués d'un réseau de voies de transit autonomes, essentiellement autoroutières, qui forment des barrières artificielles contribuant ainsi à la fragmentation du tissu urbain en poches enclavées et à faire d'une partie importante de l'agglomération de la capitale nationale un territoire où l'automobile est reine et où les transports alternatifs n'arrivent pas à s'imposer.

Les parcours urbains sont situés à l'intérieur de champs visuels restreints. Cet état découle du contingentement créé par le bâti déployé de part et d'autre des emprises autoroutières et dont la densité augmente au fur et à mesure que l'on approche du centre. On note aussi la succession des ouvrages d'art, la prolifération des panneaux publicitaires et les discontinuités dans l'espace urbanisé créent une saturation des perceptions des usagers. L'état des paysages autoroutiers de la Capitale peut aussi être expliqué par l'absence de bandes de pertinence (les façades bâties qui entretiennent un lien fonctionnel avec l'espace public) le long des parcours, par l'hétérogénéité du bâti bordant les voies de circulation et par l'absence de perméabilité créée par le passage de la voie à l'intérieur du tissu urbain. Ainsi, dans le but d'améliorer la relation du

parcours avec le milieu qu'il traverse, certaines actions doivent être posées.

Convertir des segments d'autoroutes en voies urbaines

Puisque c'est le propre des autoroutes de générer les formes urbaines qui les bordent, c'est donc sur la nature même des voies de circulation que doit porter la première intervention. En effet, l'autoroute répond à un impératif de circulation rapide, ininterrompue, et il n'est possible de la traverser qu'à l'aide de ponts ou de tunnels. Les activités qui sont implantées sur ses abords lui tournent le dos, elles n'y ont pas d'adresse, et profitent de la visibilité et de l'accessibilité qu'elle offre surtout aux alentours des carrefours principaux. C'est d'ailleurs à ces endroits que l'on retrouve la majorité des grandes surfaces commerciales.

La requalification des corridors routiers passe donc par une modification du statut de certains segments de voies autoroutières en voies urbaines (boulevard, avenue, etc.). Ainsi, les activités qui s'implanteront de part et d'autre de la voie auront une relation fonctionnelle avec celle-ci et créeront un véritable cadre urbain qui donnera le décorum nécessaire à la voie.

Prévenir

Plutôt que d'agir en réaction ou, pire, d'avoir à réparer nos erreurs, il est proposé d'établir à l'avance des règles générales et particulières de développement le long des corridors routiers. Un dialogue doit donc intervenir entre le ministère des Transports du Québec, les municipalités, les MRC et la Commission de la capitale nationale du Québec, afin de définir une vision commune de l'aménagement et du développement des abords des parcours. Ces règles pourraient préciser, entre autres, la nature des relations entre les nouveaux développements et les autoroutes, les principes gouvernant le traitement des emprises et des bandes résiduelles ainsi que le partage des responsabilités dans la mise en place de ces règles.

Cadrer les parcours autoroutiers

À court terme et face aux difficultés envisageables dans l'atteinte des deux autres objectifs, il est proposé d'élaborer un programme d'aménagement des emprises et des voies attenantes, afin de cadrer de manière soute-

Fondée en 1995, la Commission de la capitale nationale du Québec a pour mission de veiller à ce que la Capitale soit aménagée et développée en mettant en valeur ses attributs de lieu central d'exercice du pouvoir politique et administratif et de symbole national de rassemblement de tous les citoyens du Québec. Parmi ses pouvoirs, elle peut notamment contribuer à la réalisation de travaux destinés à améliorer l'accès à la Capitale. C'est dans cet esprit que la Commission s'est associée à plusieurs partenaires, dont le ministère des Transports du Québec et la Ville de Québec, afin d'élaborer sa stratégie de cadrage des voies d'accès et des entrées à la capitale du Québec.

nue les parcours. En effet, certains de ces parcours sont et resteront des parcours autonomes, sans réciprocité face aux ensembles urbains qu'ils traversent. Il est donc souhaitable de poser des gestes, afin de réduire les conflits d'échelle en créant une interface qui pourrait prendre la forme, par exemple, de

L'exercice de la promenade Samuel-De Champlain illustre bien l'approche de requalification des parcours d'accès à la Capitale en témoignant d'une volonté politique forte et d'un contexte favorable à la réalisation d'un projet d'envergure, soit les fêtes du 400^e anniversaire de la fondation de

la ville de Québec. La consécration de la promenade aux dépens de l'autoroute, sous-jacente à une transformation réelle du paysage, telle qu'acceptée sur Champlain le sera-t-elle aussi dans le cas d'autres autoroutes qui divisent la ville comme de véritables barrières? Le consensus des parties impliquées autour d'une vision commune du développement des abords des parcours est-il envisageable? L'état de délabrement de certaines infrastructures favorisera-t-il l'émergence de nouvelles façons de faire? Ce sont là des questions qui appellent les urbanistes à se positionner, en collaboration avec l'ensemble des acteurs intervenant sur le territoire, et à influencer les décisions politiques qui seront prises au cours des prochaines années. C'est l'image projetée par nos voies d'accès qui en bénéficiera le plus. ■

Philippe Plante est urbaniste à la Direction de l'aménagement et de l'architecture de la Commission de la capitale nationale du Québec



Les impacts de l'autoroute en milieu urbain : une surconsommation d'espace et un tissu urbain qui tourne le dos à la voie.

Passer de l'entreposage de matériaux à une signature visuelle encadrée.

bandes de plantations denses dans les emprises ou de nivellement des abords, et qui pourrait améliorer les conditions de vie en bordure des corridors routiers, entre autres, par la réduction des nuisances environnementales.

Un projet de démonstration

La Commission de la capitale nationale du Québec applique actuellement certains des principes énumérés précédemment dans le cadre du projet de la promenade Samuel-De Champlain. Ainsi, le concept élaboré modifie le caractère de l'ancien boulevard en réduisant la largeur des voies, en déplaçant la route pour libérer des espaces verts appropriables par la population le long du fleuve Saint-Laurent et en mettant en place une stratégie de cadrage basée sur un jeu de plantations d'arbres et d'arbustes.



La promenade Samuel-De-Champlain en chantier : un premier pas dans la bonne direction.