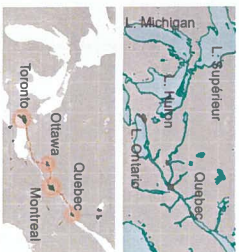


LITTORAL EST

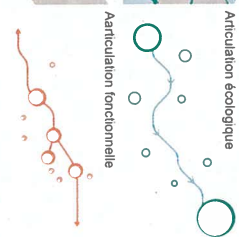
Récupérer et mettre en valeur le Saint-Laurent

Bord de rivière à Québec

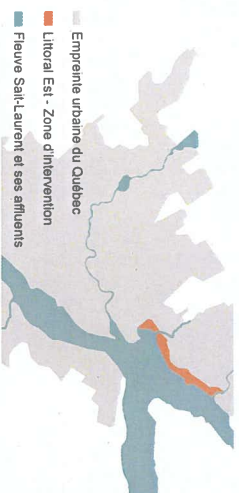
Afin d'envisager une transformation qui développera le territoire à son plein potentiel, il est essentiel de comprendre le rôle du territoire dans les systèmes régionaux de villes articulés le long du fleuve Saint-Laurent. La proposition vise à améliorer l'accessibilité au rivage et la connectivité des quartiers environnants à la rivière, tout en évaluant la disposition actuelle des infrastructures routières assurant la préservation et la mise en valeur des espaces et systèmes naturels.



Articulation écologique et fonctionnelle



STRATÉGIES CONCEPTUELLES À L'ÉCHELLE MACRO



PROBLÉMATIQUE SPÉCIFIQUE

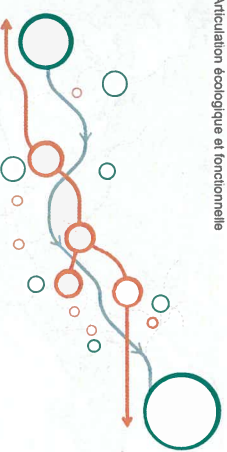
Actuellement, l'autoroute Dufferin-Montmorency crée une barrière physique majeure, une frontière hydrophobe qui empêche toute relation spatiale entre le bord du fleuve et le tissu urbain. Conceptuellement, il y a trois fils : 1. La ville, 2. L'autoroute et 3. La rivière. Les fils doivent être réorganisés afin de connecter les fils 1 et 2.



VUE AÉRIENNE DE LA PROPOSITION

STRATÉGIES SPATIALES D'INTERVENTION À L'ÉCHELLE MACRO

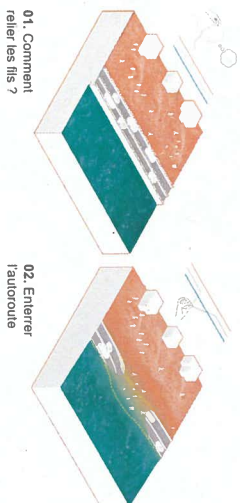
SYSTÈMES STRUCTURANTS DE LA PROPOSITION



SCHEMA DES CONNEXIONS RÉGIONALES

La ville de Québec fait partie d'un axe écologique qui constitue l'épine dorsale du circuit des villes de la côte est du Canada. L'eau est le protagoniste de cet axe qui commence dans le système des grands lacs d'Amérique du Nord et se termine à l'embouchure du fleuve San Lorenzo dans l'Atlantique Nord.

Dans cet ordre d'idées, la ville de Québec est la porte d'entrée vers le Canada et vers un système régional de villes qui comprend également Toronto, Ottawa et Montréal.



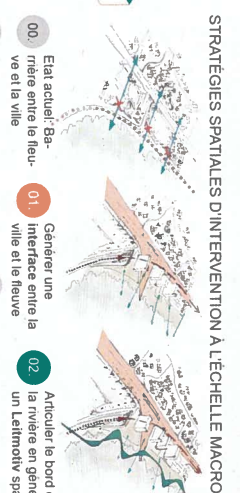
01. Comment relier les fils ?

02. Enterrer l'autoroute



03. Entrer dans la rivière avec l'espace public.

04. Entrer dans le tissu urbain avec le fleuve.



00. État actuel: Barrière entre le fleuve et la ville

01. Générer une interface entre la ville et le fleuve

02. Articuler le bord de la rivière en générant un leitmotiv spatial

Trajet de surface pacifié

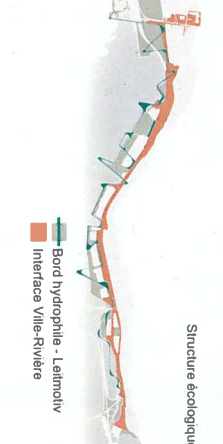
Autoroute enterrée

Train touristique de surface



01. Proposition d'axe d'interface (Boulevard Sainte-Anne)

02. Proposition de leitmotiv hydrophobe le au bord de la rivière



État actuel de l'axe d'interface (Boulevard Sainte-Anne)

État actuel du Riverside « hydrophobe » (Autoroute Dufferin-Montmorency).

Trajet de surface pacifié

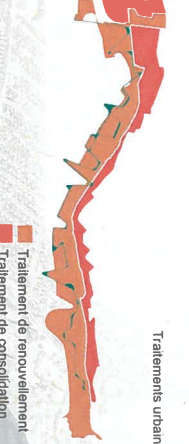
Autoroute enterrée

Train touristique de surface



01. Proposition d'axe d'interface (Boulevard Sainte-Anne)

02. Proposition de leitmotiv hydrophobe le au bord de la rivière



État actuel de l'axe d'interface (Boulevard Sainte-Anne)

État actuel du Riverside « hydrophobe » (Autoroute Dufferin-Montmorency).

Trajet de surface pacifié

Autoroute enterrée

Train touristique de surface



PLAN DU SITE DE LA PROPOSITION

ÉCHELLE DU DESSIN 1:10,000



Unité paysagère 01



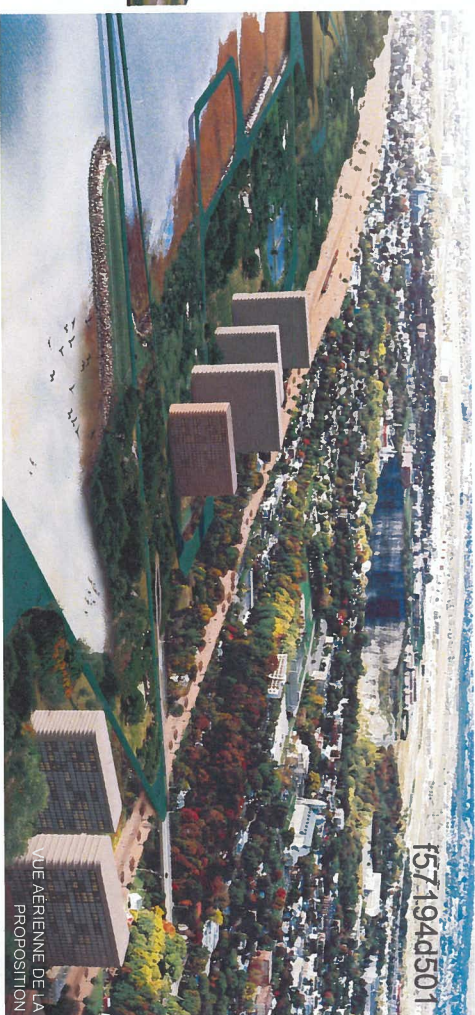
Unité paysagère 02



Unité paysagère 03



Section A-A Échelle de dessin sur le plan de coupe 1_1:250

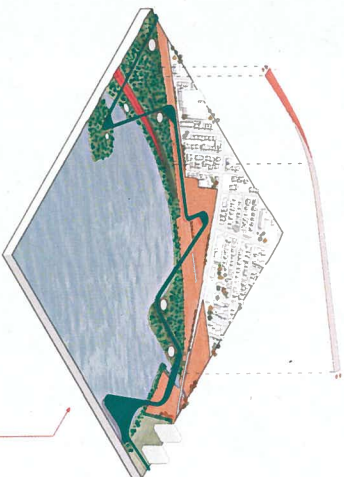


CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT VOLUMÉTRIQUE DES BÂTIMENTS:

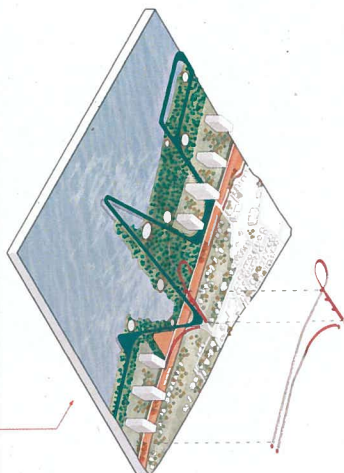
Les portions de terrain autorisées au développement immobilier sont pour la plupart situées devant le linéaire spatial le long de la bordure hydrophile proposée de la rivière. Certaines zones sont laissées libres pour former le système d'espaces verts proposé.

L'orientation des bâtiments doit être perpendiculaire au boulevard Sainte-Arme. Si ces aménagements se faisaient en hauteur limités, les espaces verts seraient très peu nombreux, ce qui n'est pas souhaitable pour atteindre le type d'objectif d'espace public de la proposition.

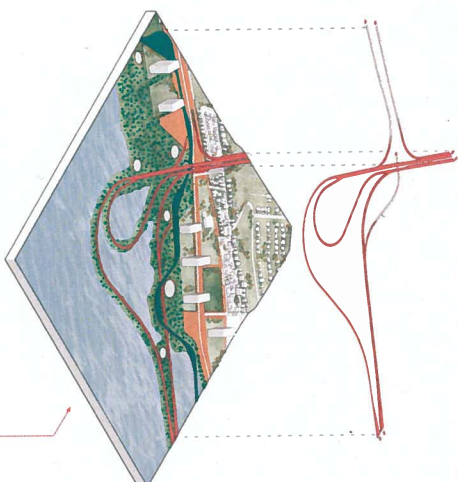
L'orientation des bâtiments et leur développement en hauteur permettrait la formation d'un système d'espaces verts robustes le long du fleuve, tout en assurant un contact visuel entre les tissus urbains existants et le fleuve Saint-Laurent.



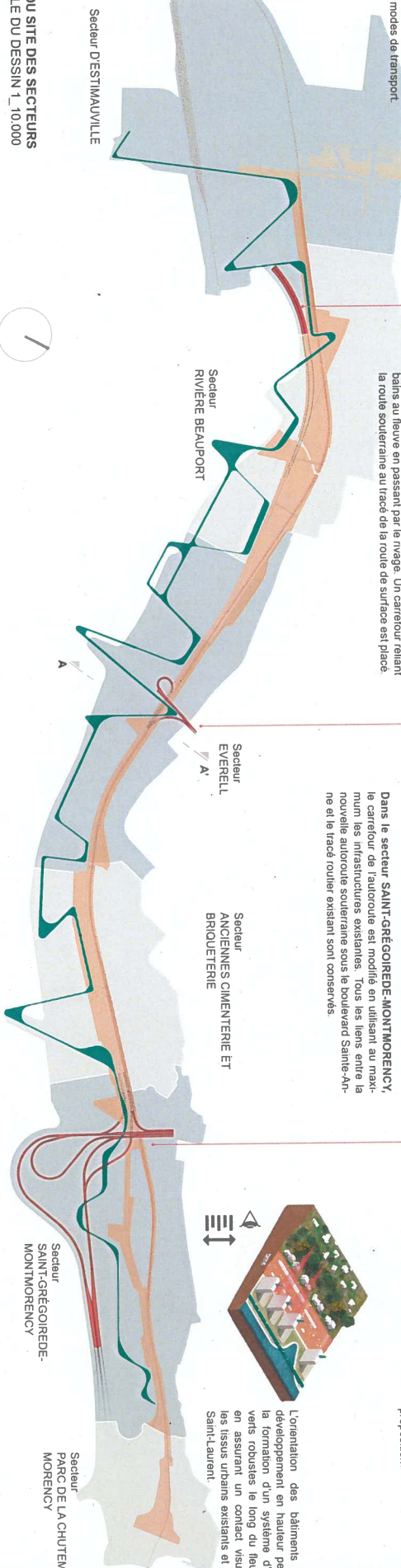
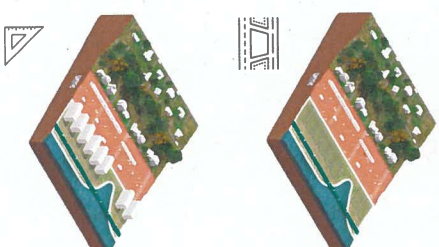
Au secteur DESTIMAUVILLE, l'autoroute passe sous terre, libérant ainsi les berges du fleuve. À l'espace compris entre l'autoroute DuRoi-Montmorency et le boulevard Sainte-Arme, un espace public dynamique est généré, où convergent différents modes de transport.

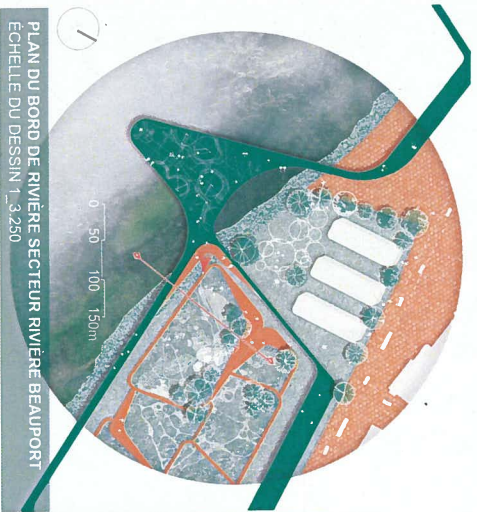


Dans le secteur EVERELL, le littoral est réaménagé générant des poches inondables qui agissent comme dispositifs de contrôle du niveau d'eau. De l'autre, le linéaire spatial s'étend, configurant une promenade qui va des tissus urbains au fleuve en passant par le rivage. Un carrefour reliant la route souterraine au tracé de la route de surface est placé.

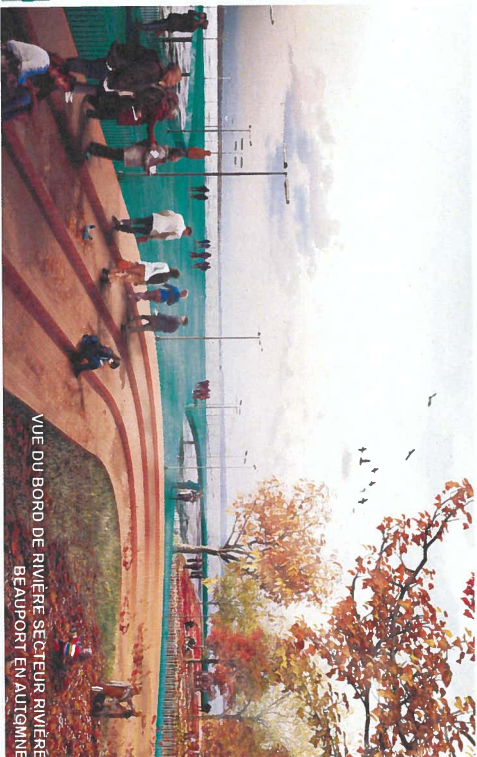


Dans le secteur SAINT-GRÉGOIRE-MONTMORENCY, le carrefour de l'autoroute est modifié en utilisant au maximum les infrastructures existantes. Tous les liens entre la nouvelle autoroute souterraine sous le boulevard Sainte-Arme et le tracé routier existant sont conservés.

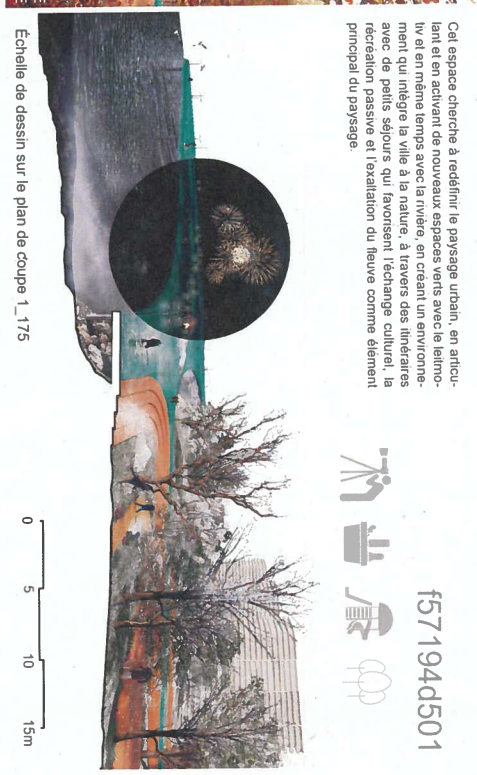




PLAN DU BORD DE RIVIERE SECTEUR RIVIERE BEAUPORT
ÉCHELLE DU DESSIN 1_3,250



VUE DU BORD DE RIVIERE SECTEUR RIVIERE
BEAUPORT EN AUTOMNE



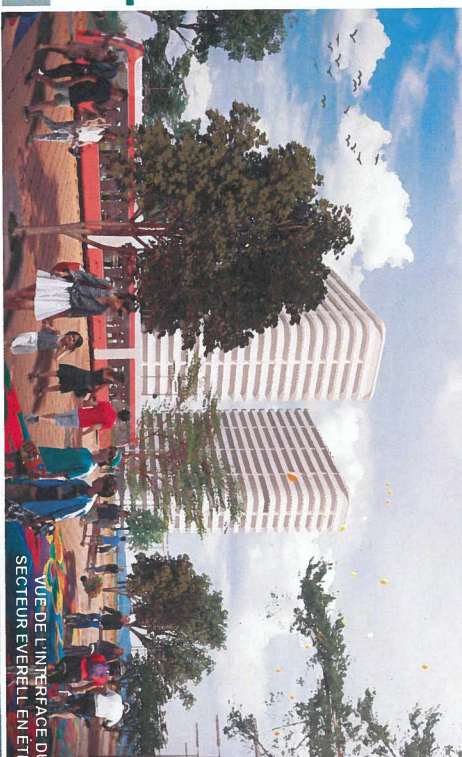
Cet espace cherche à redéfinir le paysage urbain, en articulant et en activant de nouveaux espaces verts avec le littoral et en même temps avec la rivière, en créant un environnement qui intègre la ville à la nature, à travers des itinéraires avec de petits séjours qui favorisent l'échange culturel, la récréation passive et l'exaltation du fleuve comme élément principal du paysage.



f57194d501



PLAN DU BORD DE RIVIERE SECTEUR EVERELL
ÉCHELLE DU DESSIN 1_3,250



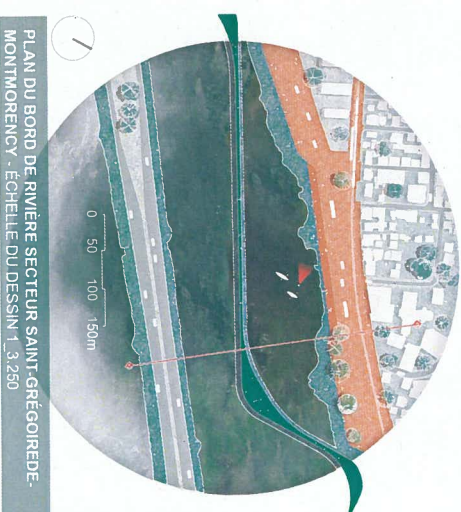
VUE DE L'INTERFACE DU
SECTEUR EVERELL EN ETE



À ce moment-là, l'importance de l'interface est évidente, en tant qu'élément qui articule la ville avec l'intervention sur la rive du fleuve. Cette composante, dont la priorité sera la mobilité des piétons et la circulation lente des véhicules, gère une coexistence respectueuse et polyvalente, où la communauté peut se l'approprier de différentes manières.

Échelle de dessin sur le plan de coupe 1_300

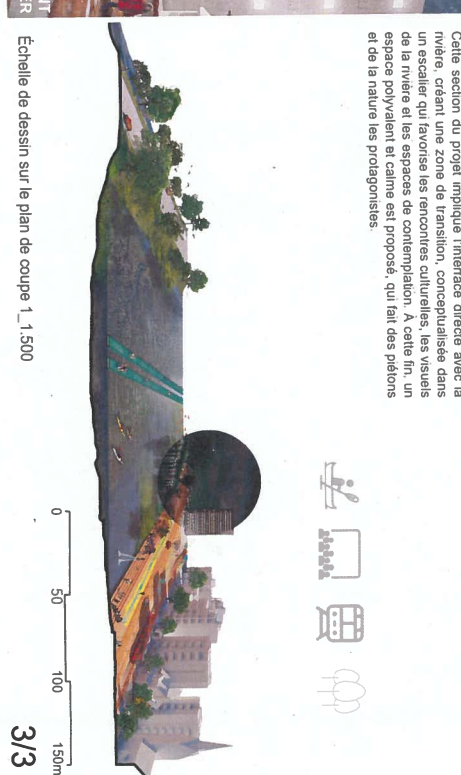
Cette section du projet implique l'interface directe avec la rivière, créant une zone de transition, conceptualisée dans un escalier qui favorise les rencontres culturelles, les visuels de la rivière et les espaces de contemplation. À cette fin, un espace polyvalent et calme est proposé, qui fait des piétons et de la nature les protagonistes.



PLAN DU BORD DE RIVIERE SECTEUR SAINT-GREGOIRE-DE-MONTMORENCY - ÉCHELLE DU DESSIN 1_3,250



VUE DE L'INTERFACE DU SECTEUR SAINT-GREGOIRE-DE-MONTMORENCY EN HIVER



Échelle de dessin sur le plan de coupe 1_1500

SCHEMA TERRITORIAL

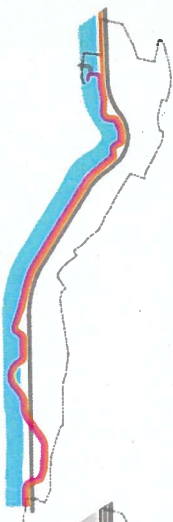


STRATEGIE GENERALE



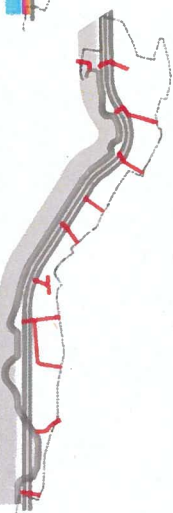
CONCEPT : PAYSAGES POREUX

AMELIORER LA Colonne Vertébrale DE LA RIVIERE



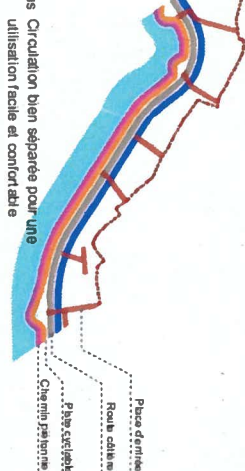
Une colonne vertébrale est créée pour relier différents nœuds de l'expérience fluviale tout au long du tronçon de 8 km.

RENFORCER LA CONNECTIVITE



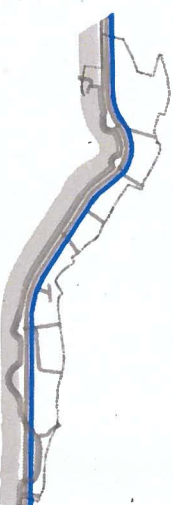
Plusieurs liaisons transversales comme indique ci-dessus, au-dessus et sous le pont (en surélevant le pont) ont été réalisées pour le rendre le plus accessible possible à la population locale.

SCHEMA DE SEGREGATION DU TRAFIC



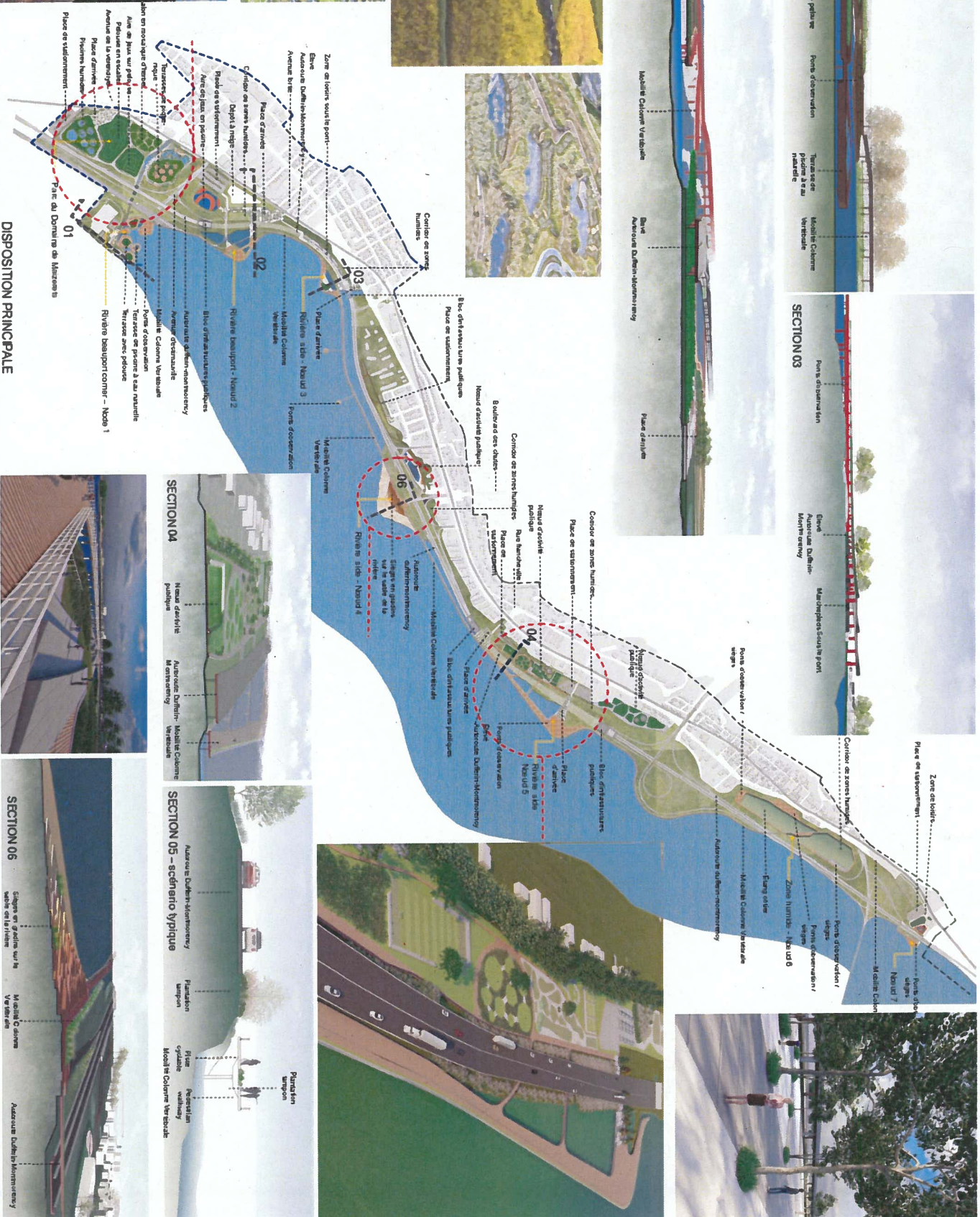
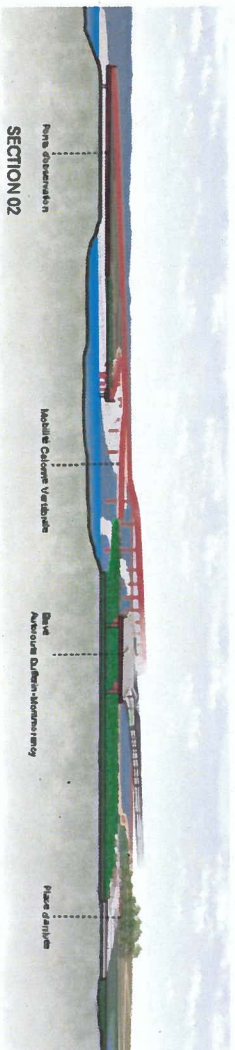
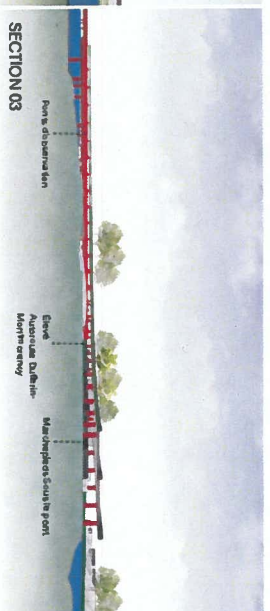
Circulation bien séparée pour une utilisation facile et confortable

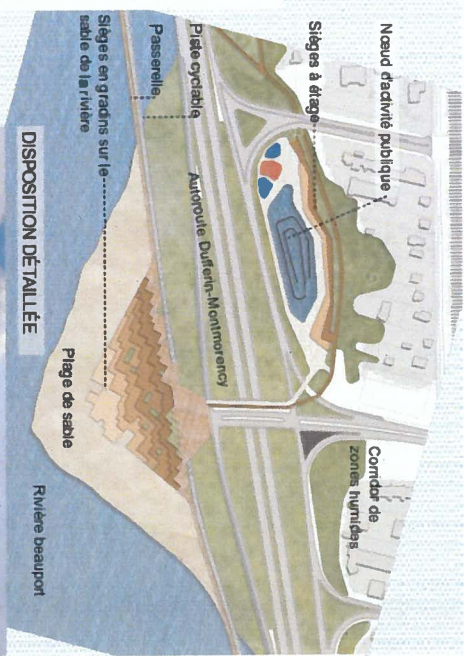
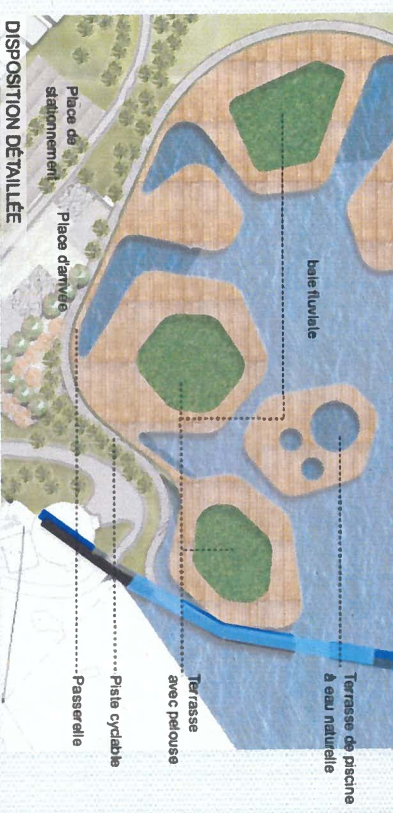
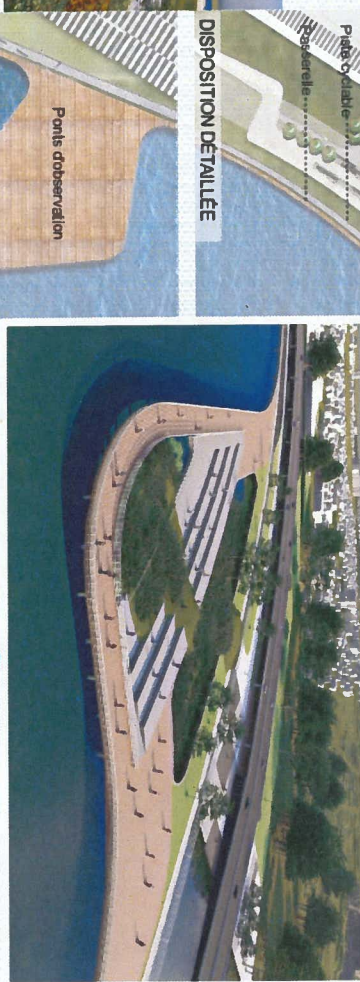
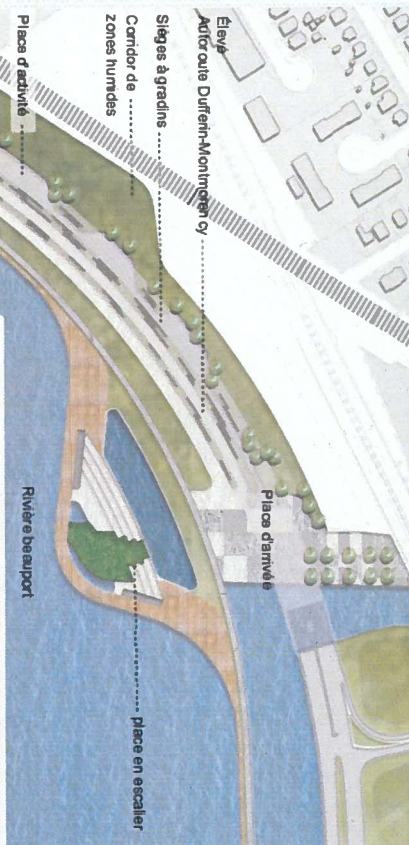
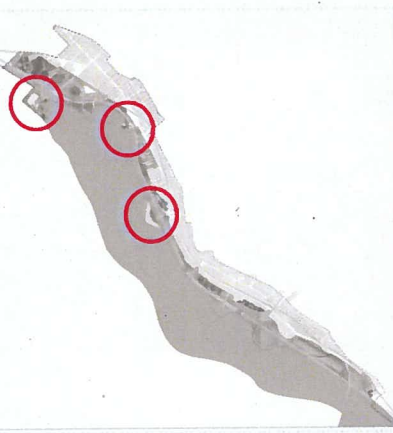
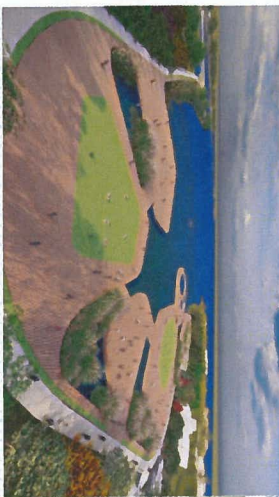
RÉCUPÉRATION DES ÉCOSYSTÈMES



Une ceinture de zones humides a été réinventée pour créer un corridor d'écosystèmes, ce qui contribue également à atténuer la pollution et l'érosion des sols.







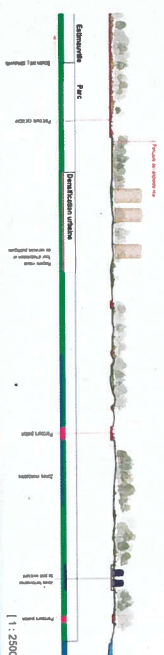
FASCINER LE LITTORAL

Ces logements sociaux à haute densité sont intégrés de manière ponctuelle dans trois secteurs clés : La Baie, Les Fascines et Les Éclairs, l'empreinte au sol et de favoriser une occupation soutenable et équilibrée du littoral. Le caractère paysager resté résolument sauvage et naturel ; les plantes indigènes y représentent une évasion du littoral de la première ligne de la mer.

A la manière d'un rite, qu'avaient les Premiers Peuples et les colons européens de leur part, des générations ressources du littoral, notamment avec la pêche à la sardine et la récolte de glace, nous proposons l'installation de nouvelles structures appelées "Les Facines". Perpendiculaires au littoral, ces structures reconnectent nouvelles constructions et bassins typhiques entre d'anciennes et il faut à travers un parcours de phytoformation écologique, tactile et sensoriel. La facine, par ses bricoles savant, matérialise le chemin retrouvé de la goutte d'eau, l'équilibre écologique, la revitalisation de l'écosystème et la libération de l'envahissement de la rivière Beaupré, tout en consolidant et en encourageant la vie.



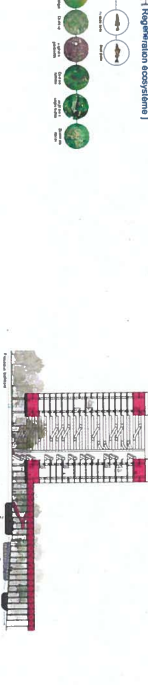
Coupe urbaine : La bale



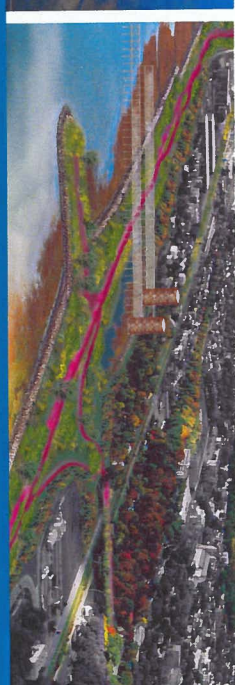
Secteur les fascines



ne : Secteur des fascines



Coupe urbaine : Les fascines



Secteur les étangs



Coupe urbaine : Les étangs

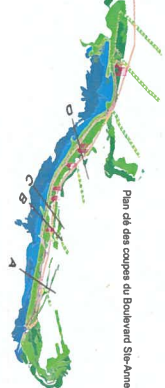


Coupe urbaine : Les élans

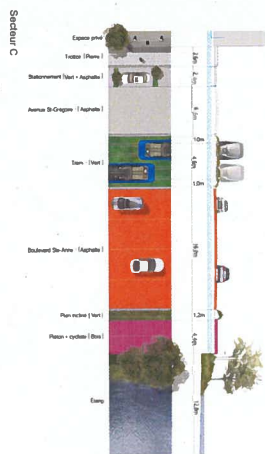


FASCINER LE LITTORAL

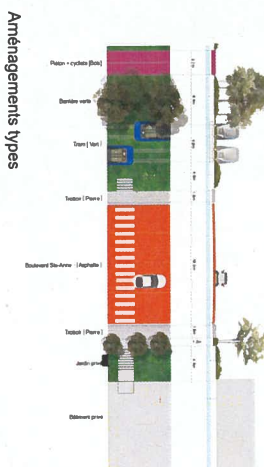
Typologies urbaines du Boulevard Sainte-Anne



Secteur A

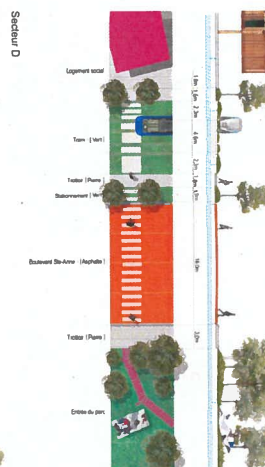


Secteur C

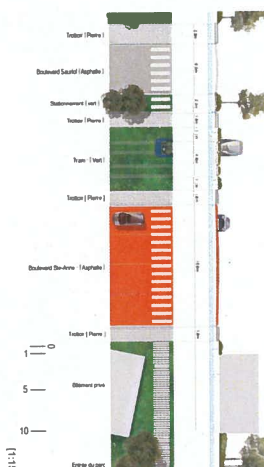


Aménagements types

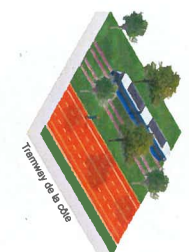
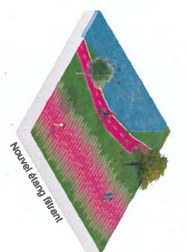
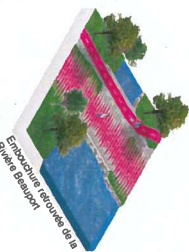
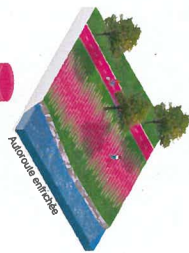
Secteur B



Secteur D



0 5 10 15 (1:150)



La fascine et la rive de glace



Littoral hivernal et sports d'hiver



La nature sauvage de la saignée



Revitalisation du littoral - Macro-échelle

Le trésor historique et les défis...



Un plan d'action pour les générations à venir...



Pour éliminer les barrières...

Pour renouer avec la nature...

Pour débloquer les opportunités...



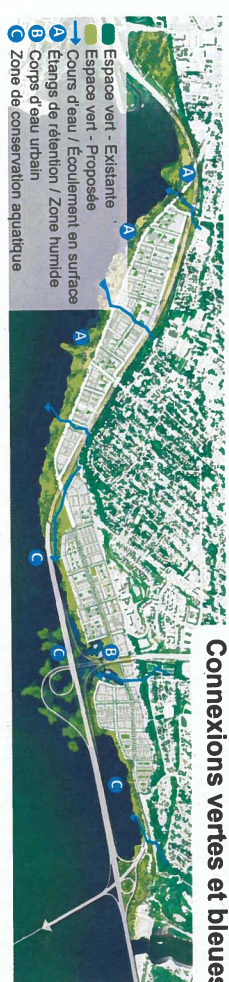
Réseau de rues et de routes



Utilisation des terres



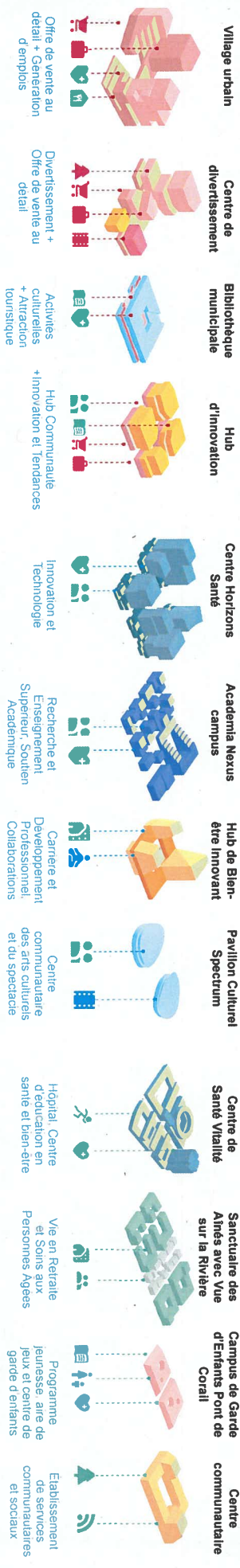
Connexions vertes et bleues



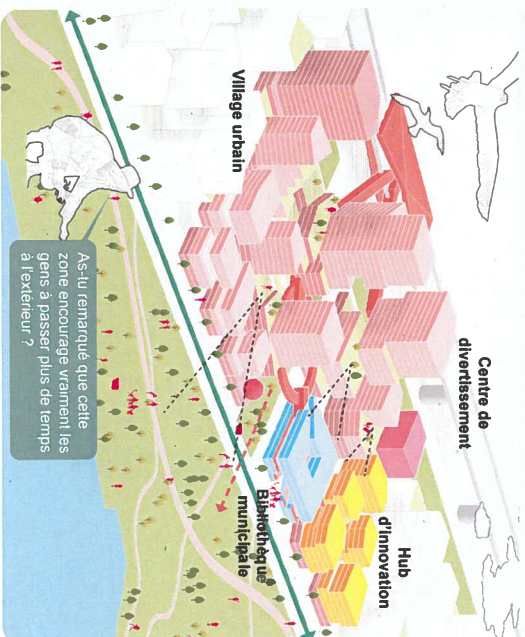
Expériences et Programmes



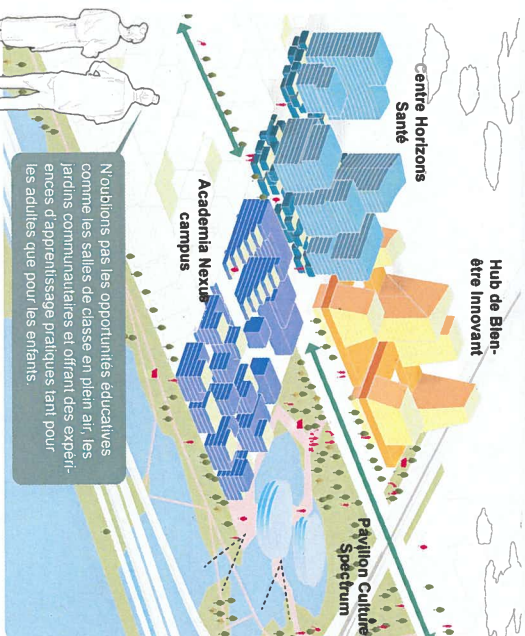
Revitalisation du littoral - Miso Scale



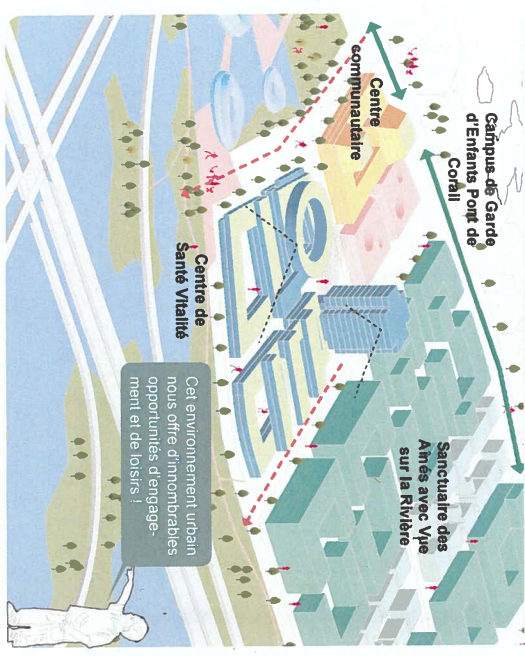
01. Quartier de l'Économie Innovante



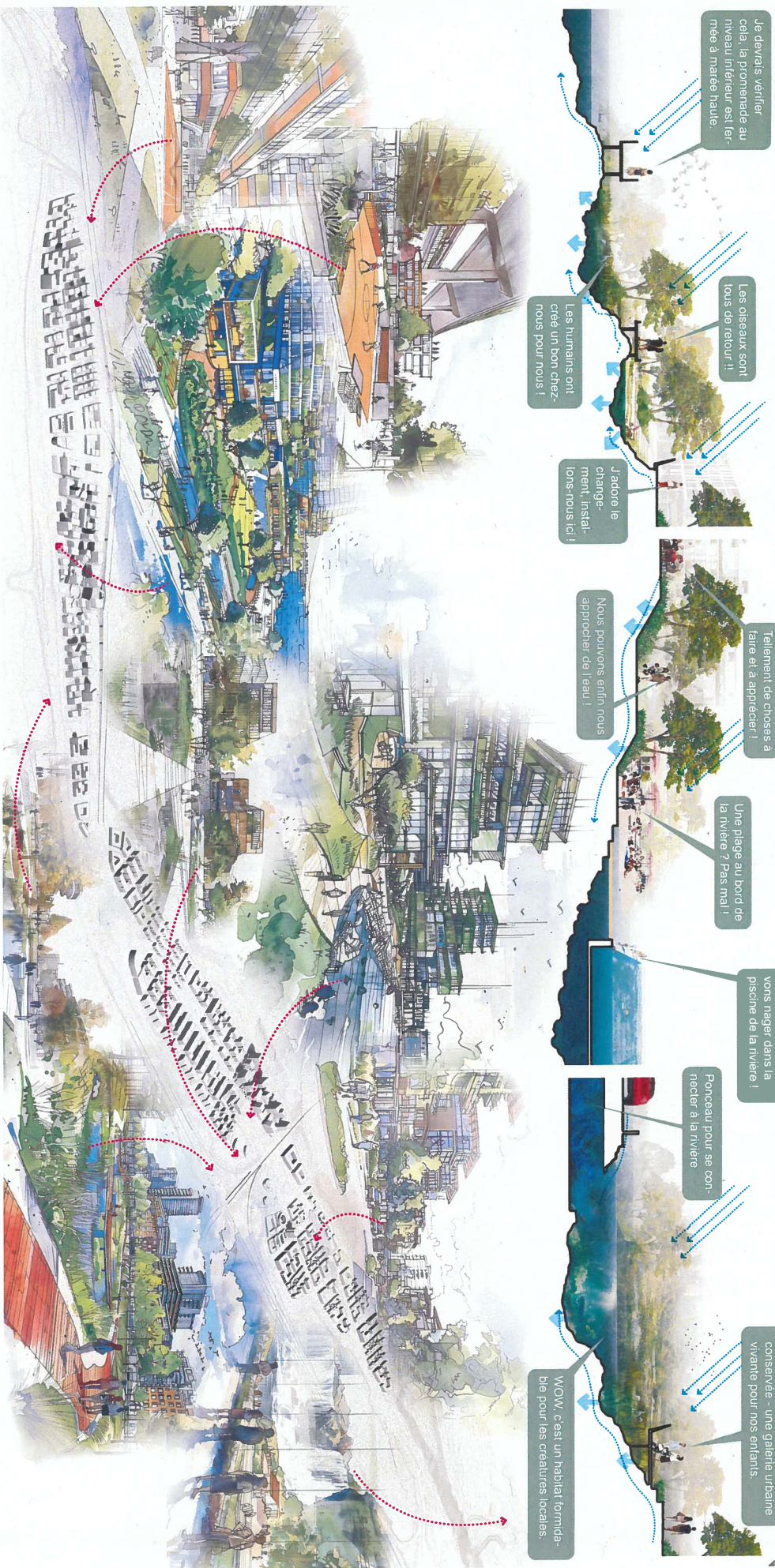
02. Quartier de l'Éducation et de la Culture



03. Secteur Santé et Loisirs



Revitalisation du littoral - Micro-échelle



Je devrais vérifier cela, la promenade au niveau inférieur est fermée à marée haute.

Les oiseaux sont tous de retour !

Les humains ont créé un bon chez-nous pour nous !

J'adore le changement, installons-nous ici !

Tellement de choses à faire et à apprécier !

Une plage au bord de la rivière ? Pas mal !

maintenant, nous pouvons nager dans la piscine de la rivière !

Porceau pour se connecter à la rivière

Regardez ! Une partie de l'ancien tracé de l'autoroute a été conservée - une galerie urbaine vivante pour nos enfants.

WOW, c'est un habitat formidable pour les créatures locales.

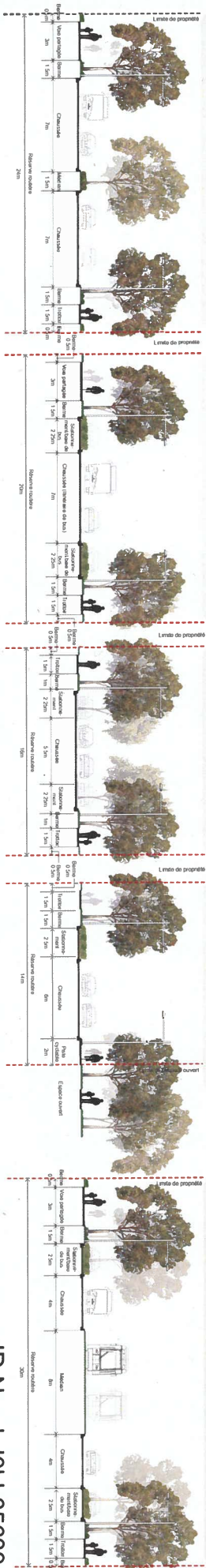
Boulevard

Voie de collecte

Route locale

Route périphérique

Couloir de tramway léger



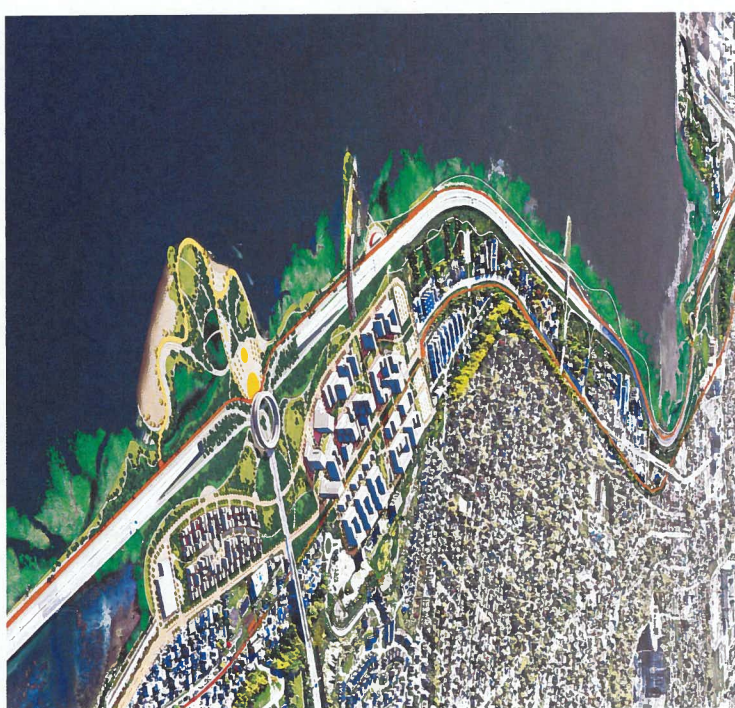
Notre vision tend à sensibiliser la bourse grise des habitants. Nous visons une participation citoyenne et un dialogue continu avec les citoyens pour assurer la réussite de nos projets. Nous visons une participation globale pour assurer le changement.

1 NOUVEAU TRANSPORT - L'INFRASTRUCTURE
 L'infrastructure de transport est un élément clé de notre vision. Elle doit être conçue pour répondre aux besoins de la communauté et être intégrée à l'environnement urbain. Nous visons une infrastructure de transport qui soit durable, sûre et accessible à tous.

2 NOUVEL ESPACE VERT RIVERAIN - INVITE A L'APPRENTISSAGE
 L'espace vert riverain est un élément clé de notre vision. Il doit être conçu pour répondre aux besoins de la communauté et être intégré à l'environnement urbain. Nous visons un espace vert riverain qui soit durable, sûr et accessible à tous.

3 NOUVEAU CADRE DE DEVELOPPEMENT URBAIN - UN
 Le cadre de développement urbain est un élément clé de notre vision. Il doit être conçu pour répondre aux besoins de la communauté et être intégré à l'environnement urbain. Nous visons un cadre de développement urbain qui soit durable, sûr et accessible à tous.

4 NOUVEAU CADRE DE DEVELOPPEMENT URBAIN - UN
 Le cadre de développement urbain est un élément clé de notre vision. Il doit être conçu pour répondre aux besoins de la communauté et être intégré à l'environnement urbain. Nous visons un cadre de développement urbain qui soit durable, sûr et accessible à tous.



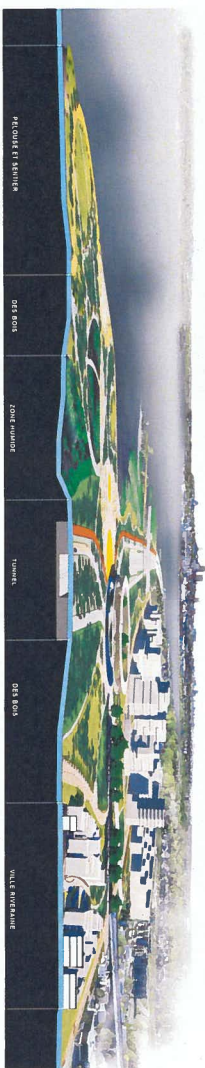
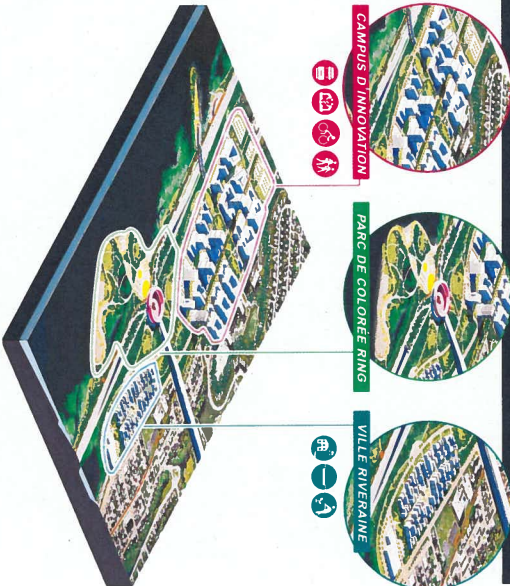
01 _PARC DE VERTIE RING-ÉCO-CAMPUS



CAMPUS D'BATIMENT VERT ET INTELLIGENT



02 _PARC DE COLOREE RING-CAMPUS D'INNOVATION



[illegible]

La création du parc des Berges constituera un élément unificateur pour les quartiers riverains, mais notre stratégie va au-delà de ce parc et englobe les actions suivantes pour renforcer les liens entre les quartiers :

- Restructuration du Boulevard Sainte-Anne : du Pont de l'île d'Orléans jusqu'à Estimauville. Cet axe sera transformé en un véritable boulevard urbain, doté de trottoirs larges, de pistes cyclables et d'un front bâti composé de bâtiments résidentiels et commerciaux.

- Valorisation de l'Avenue Royale grâce à l'introduction du tramway. Ce nouveau système de transport permettra de relier tous les quartiers du plateau jusqu'aux chutes de Montmorency.

- Mise en place d'un réseau de pistes cyclables et de rues apaisées.

- Construction de nouvelles parcelles et densification des zones peu développées. Les zones identifiées en rouge sur schéma seront aménagées pour utiliser une zone encore largement industrielle, dont la valeur sera considérablement accrue par l'aménagement de nouveaux espaces publics. Ces parcelles accueilliront des logements mixtes (accessibilité, logement social) ainsi que des commerces. Un fort bâti de densité modérée sera créé en bordure du fleuve, créant ainsi une nouvelle façade pour ce quartier en transformation.

A drawing of a monument, possibly a bridge or a large structure, with a sign that reads "I AM A MONUMENT". The drawing is simple, with a yellow sign and black lines for the structure. The background is a light blue circle.

Comme chaque époque, le XX^e siècle laissera également sa marque dans l'histoire. Malgré les répugnances négatives de l'industrialisation et de la dépendance à l'automobile que nous connaissons aujourd'hui, il est primordial de ne pas effacer cette page de notre passé. Nous proposons plutôt de la considérer comme une stratégie additionnelle et d'en célébrer les témoignages, à l'instar de Venturi et Brown qui ont célébré le paysage populaire du Strip dans leur ouvrage "Learning From Las Vegas".

Strip dans leur ouvrage "Learning From Las Vegas".

[illegible]

Avenue Royale

détail rue

2 voies + parking lateral

Boulevard Saint-Arne

4 voies + parking lateral

1 rue partielles

2 rue partielles + voirie + vélo

3 rue partielles + voirie + vélo

4 rue partielles + voirie + vélo

5 rue partielles + voirie + vélo

6 rue partielles + voirie + vélo

7 rue partielles + voirie + vélo

8 rue partielles + voirie + vélo

9 rue partielles + voirie + vélo

10 rue partielles + voirie + vélo

Les nœuds agiles, nouvellement aménagés, seront principalement réservés aux pêcheurs et aux cyclistes, avec une circulation automobile limitée à une vitesse réduite et un sens unique. Elles pourront un rôle crucial en tant que liaisons transversales entre le plateau et la fleuve, traversant ainsi les principaux parcs et jardins de la région. Constituant une véritable oïse de mobilité douce, ces nœuds offrent des connexions améliorées entre les quartiers et servent d'axes de tranquillité pour les résidents.

Actuellement, lors des heures de pointe, 20

Nous pouvons prévoir que, conformément à la tendance actuelle et aux politiques mises en œuvre par le gouvernement canadien, la majeure partie des déplacements devrait être prise en charge des transports en commun. Le train et le tramway proposés devraient avoir une capacité suffisante pour l'aborder.

Par conséquent, une diminution globale (intensité du trafic devrait être constatée. Méthodes en leur compte, une partie du trafic pourrait être absorbée par l'autoroute Félix Leclerc (500 véhicules), tandis qu'une autre partie devrait être dirigée vers le Boulevard de Saint-Artemèrge en boulevard urbain, mais dont les 2 voies sont converties.

La restructuration du réseau de mobilité sera modélisée en quatre phases. Les premières phases touchent à la transformation du périmètre. Celle-ci se décline en quatre phases. Les premières phases touchent aux infrastructures routières et à l'emplacement en commun pour permettre de compenser la suppression d'autocars qui viendrait dans un second temps. Le tunnel sera réalisé en phase 4, et permettra de supprimer le dernier tronçon d'autocars. Le développement des parcelles disponibles se fera en amont, pour permettre le financement des infrastructures et des espaces publics des phases suivantes.

[illegible]

