Le POST HIGHWAY CITY est un guide pratique offrant des solutions concrètes aux villes ayant subies depuis les années 60 des politiques d'aménagement privilégiant l'automobile au détriment de l'échelle urbaine et piétonne.

Le guide s'applique spécifiquement au littoral est de la ville de Québec, proposant d'en faire une ville pionnière en aménagement urbain durable. Il promet la restitution d'un paysage invisibilisé et appauvrit au fil des années par un mode de développement urbain caractérisé par la prédominance de l'automobile et des industries. S'étendant sur une distance de 8 km, le projet vise à régénérer le paysage écologique des berges, tout en en permettant l'accès aux Québécois, et créer un nouveau littoral qualitatif, à la fois comme entrée de ville de Québec, et comme espace public majeur et dynamique, fédérateur et générateur d'une nouvelle identité commune pour les quartiers littoraux de l'est.

Au cœur du projet se trouve la suppression de l'autoroute Dufferin-Montmorency, une barrière physique et visuelle majeure qui fragmente le territoire et entrave l'accès aux berges du fleuve. Autrefois barrière, l'emprise de l'autoroute deviendra un vrai couloir écologique, qui permettra la régénération des écosystèmes fluviaux, favorisera la biodiversité et renforcera la résilience aux changements climatiques. Les zones naturelles existantes, telles que les marais et les étangs, seront préservées et transformées en vastes parcs naturels.

Les emprises laissées libre par l'autoroute, seront transformées en espaces publics où les résidents pourront profiter d'une variété d'activités récréatives telles que le cyclisme, la promenade, le ski de fond et l'accès à l'eau. De plus, des interventions artistiques transformeront les vestiges autoroutiers en éléments esthétiques et ludiques, contribuant ainsi à la valorisation du patrimoine local et faisant du nouveau parc une attraction touristique, prônant l'écologie et le développement urbain durable.

La suppression de l'autoroute sera permise par la réorganisation complète du schéma de mobilité. Cela comprend la redistribution des flux de circulation vers d'autres axes routiers, la création d'un tunnel, ainsi que l'introduction de nouveaux modes de transport en commun, tels qu'un tramway et un train urbain, pour offrir des alternatives efficaces à la voiture individuelle. Les infrastructures routières seront réaménagées pour favoriser la mobilité douce et relier les quartiers entre eux, contribuant ainsi à créer un environnement urbain plus convivial et durable.

La hausse de valeur immobilière de la zone sera régulée par un plan urbain strict, donnant la priorité à la construction de logements sociaux. Le plan comprendra la construction front bâti sur l'eau, une nouvelle façade pour ce quartier en transformation.

Le projet POST HIGHWAY CITY s'inscrit dans une vision plus large de développement urbain durable, qui vise à mettre en valeur l'histoire du site tout en favorisant la création d'un environnement urbain de qualité, répondant aux attentes des citoyens. En intégrant des principes de régénération écologique, de mobilité douce et de valorisation du patrimoine, ce projet offre un modèle innovant de réaménagement urbain qui pourrait servir de référence à d'autres villes confrontées à des défis similaires, instaurant ainsi la ville de Québec comme un exemple à suivre.

POST HIGHWAY CITY

MODE D'EMPLOI POUR LA RECONQUETE D'UN PAYSAGE POST-AUTOROUTIER

Le POST HIGHWAY CITY est un projet de restitution d'un paysage invisibilisé et appauvrit au fil des années par un mode de développement urbain caractérisé par la prédominance de l'automobile et des industries. Le projet vise à régénérer le paysage écologique des berges, tout en en permettant l'accès aux Québécois, et créer un nouveau littoral qualitatif, à la fois comme entrée de ville de Québec, et comme espace public majeur et dynamique, fédérateur et générateur d'une nouvelle identité commune pour les quartiers littoraux de l'est.

L'analyse de ce territoire complexe de 8 km de long nous a permis de nous rendre compte de sa richesse et de sa beauté, d'un point de vue écologique, géographique et culturel, et de la nécessité absolue de faire valoir ce potentiel, aujourd'hui gommé par les infrastructures lourdes qui l'écrasent.

Cette même analyse a mis en évidence la présence de l'autoroute Dufferin-Montmorency comme élément perturbateur majeur de ce territoire. L'autoroute représentant une infrastructure entravante aujourd'hui, et porteuse de risque pour demain :

- Cette autoroute de 2 x 3 voies, qui commence au niveau du pont d'Orléans et se poursuit jusqu'aux portes du Vieux Quebec, longe le Saint Laurent et fragmente le territoire. Dans le sens longitudinal, elle représente une barrière physique qui isole les berges et le fleuve des quartiers littoraux. Transversalement, les échangeurs, ponts et bretelles d'autoroute sont autant de barrières qui fragmentent les quartiers Everell, Montmorency, Estimauville et Beauport.

- Cette barrière physique est aussi une barrière visuelle. Alors que le tissu urbain ancien s'orientait vers le fleuve, les infrastructure modernes construites depuis les années 50 le mettent à distance. D'abord dans les années 50, par la construction du Boulevard Saint Anne, dont le bâti tourne le dos au fleuve, et ensuite dans les années 70 par la construction de l'autoroute, qui signe une coupure franche et radicale avec le Saint Laurent.

- L'aménagement de l'autoroute représente une artificialisation des sols et artificialisation des berges sur 8 km.

- La présence de l'autoroute génère un appauvrissement des milieux, même si la faune et la flore semblent avoir trouvé un certain équilibre, l'autoroute représente une barrière écologique et réduit la biodiversité.

- La présence de l'autoroute écrase physiquement et mentalement le paysage du littoral, son identité s'en trouve fortement altérée.

- Enfin, dans le contexte du changement climatique, sa présence si près du fleuve représente un risque lié à la montée des eaux. Dès 2100, elle deviendrait inutilisable.

Une infrastructure telle que celle de l'autoroute Dufferin-Montmorency, pensée dans les années 70, dans une logique de ville-automobile, et sans aucun égard pour les enjeux écologiques et urbains, n'a plus sa place dans la ville de demain. De plus, sa capacité semble aujourd'hui démesurée. Elle permet un accès immédiat au centre-ville, à un important flot de véhicules à grande vitesse, peu qualitatif et défigurant une entrée de ville autrement caractérisée par un paysage exceptionnel.

Le retrait pur et simple de l'autoroute nous apparaît alors comme une évidence, et une action essentielle permettant de répondre aux nombreux enjeux identifiés sur ce territoire. Plus qu'une solution, la suppression de l'autoroute aura un effet levier, catalyseur de transformation pour tout le littoral est:

- La libération des berges et le retour au fleuve pour les québécois. Sur les 8 km de long de l'ancienne autoroute, un nouveau rapport au fleuve est à imaginer, un nouveau paysage, de nouveaux usages, tournés vers le Saint Laurent.

- Unification du paysage : plateau, coteau et berges. La fédération d'un territoire fragmenté, autour d'une identité retrouvée, celle du littoral et de son paysage spectaculaire.

- La re-naturalisation des sols et des berges, création de continuité écologiques, le long du fleuve mais aussi des ruisseaux et embouchures, permettant le développement d'une biodiversité accrue et une résilience face au changement climatique.

La décision de supprimer l'autoroute Dufferin-Montmorency s'inscrit en parfaite cohérence avec la politique actuelle du gouvernement canadien, qui vise à cesser de subventionner les grands projets d'infrastructures routières au profit des transports publics et de la mobilité douce. Cette orientation reflète non seulement la vision du Canada, mais aussi une tendance générale observée dans les villes occidentales, où l'objectif est de réduire la dépendance à l'égard des voitures en milieu urbain. Cette transition devrait s'intensifier dans les années à venir.

Dans cette optique, le projet du Littoral Est représente un exemple concret et pourrait servir de modèle à suivre, voire de cas d'école, pour de nombreuses villes, particulièrement les villes nord-américaines, entravées d'infrastcutures routières souvent hors d'échelle . Nous avons donc décidé de présenter notre stratégie comme un guide pratique pour les villes de demain, en l'appliquant spécifiquement à la ville de Québec.

Notre stratégie s'illustre en 5 étapes:

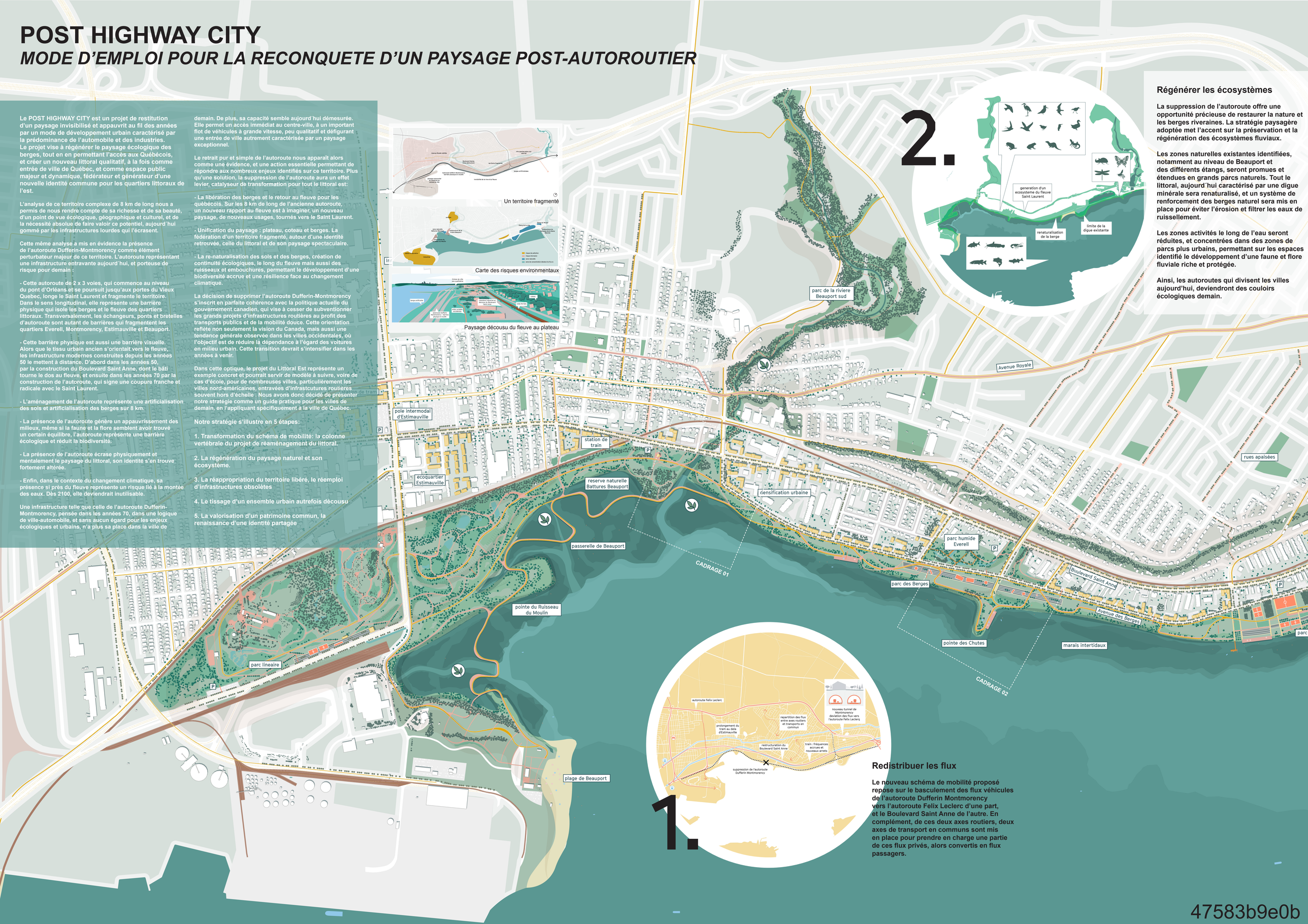
1. Transformation du schéma de mobilité: la colonne vertébrale du projet de réaménagement du littoral.

2. La régénération du paysage naturel et son écosystème.

3. La réappropriation du territoire libéré, le réemploi d'infrastructures obsolètes

4. Le tissage d'un ensemble urbain autrefois décousu

5. La valorisation d'un patrimoine commun, la renaissance d'une identité partagée



2.

Régénérer les écosystèmes

La suppression de l'autoroute offre une opportunité précieuse de restaurer la nature et les berges riveraines. La stratégie paysagère adoptée met l'accent sur la préservation et la régénération des écosystèmes fluviaux.

Les zones naturelles existantes identifiées, notamment au niveau de Beauport et des différents étangs, seront promues et étendues en grands parcs naturels. Tout le littoral, aujourd'hui caractérisé par une digue minérale sera renaturalisé, et un système de renforcement des berges naturel sera mis en place pour éviter l'érosion et filtrer les eaux de ruissellement.

Les zones activités le long de l'eau seront réduites, et concentrées dans des zones de parcs plus urbains, permettant sur les espaces identifié le développement d'une faune et flore fluviale riche et protégée.

Ainsi, les autoroutes qui divisent les villes aujourd'hui, deviendront des couloirs écologiques demain.

1.

Redistribuer les flux

Le nouveau schéma de mobilité proposé repose sur le basculement des flux véhicules de l'autoroute Dufferin Montmorency vers l'autoroute Felix Leclerc d'une part, et le Boulevard Saint Anne de l'autre. En complément, de ces deux axes routiers, deux axes de transport en communs sont mis en place pour prendre en charge une partie de ces flux privés, alors convertis en flux passagers.

47583b9e0b

4.

Tisser des liens

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 :

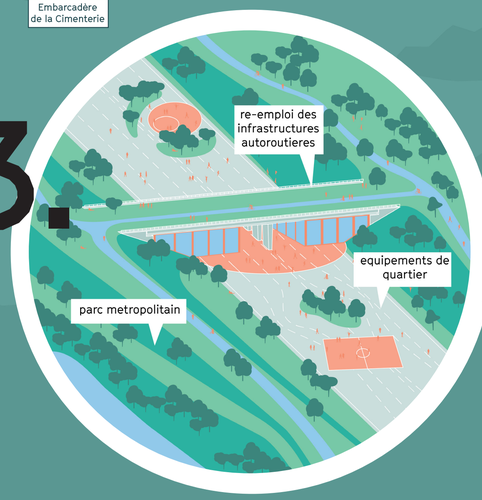
- Restructuration du Boulevard Sainte-Anne : du Pont de l'Île d'Orléans jusqu'à Estimauville. Cet axe sera transformé en un véritable boulevard urbain, doté de trottoirs larges, de pistes cyclables et d'un front bâti composé de bâtiments résidentiels et commerciaux.

- 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 le schéma seront aménagées pour urbaniser une zone encore largement industrielle, dont la valeur sera considérablement accrue par l'aménagement de nouveaux espaces publics. Ces parcelles accueilleront des logements mixtes (accession, location, logement social) ainsi que des commerces. Un front bâti de densité modérée sera érigé en bordure du fleuve, créant ainsi une nouvelle façade pour ce quartier en transformation.

3.



Ré-investir un no man's land

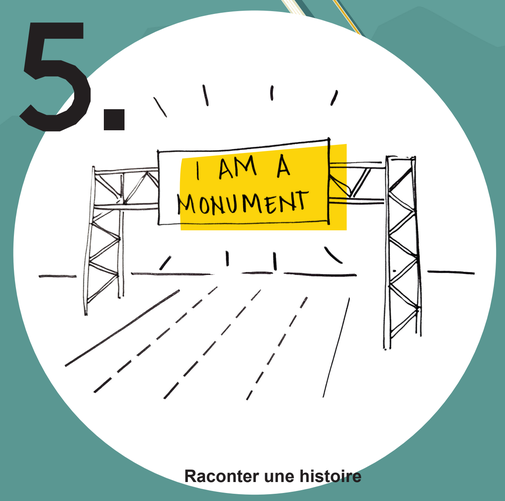
La disparition de l'autoroute laisse la voie libre aux riverains et visiteurs pour réinvestir ce site spectaculaire du Saint Laurent. Nous projet propose de transformer l'intégralité de l'emprise laissée libre par l'autoroute en espace public : promenades, parcs urbains et parcs naturels.

La programmation de ce nouvel espace public majeur devra faire l'objet d'une concertation citoyenne, mais nous proposons ici quelques pistes, inspirées du forum citoyen déjà constitué pour ce concours.

Notre parti-pris, est aussi celui de ne pas faire une tabula rasa du paysage laissé par l'autoroute, mais bien de tirer profit et trouver des manières ludiques et intelligentes de transformer les ponts, talus, bretelles d'autoroutes et kilomètres d'asphalte qui seront abandonnés demain.

A la manière du parc de Tempelhof à Berlin, nous voulons détourner l'usage de ces infrastructures dans une logique d'économie et de réemploi.

5.



Raconter une histoire

Comme chaque époque, le XXIe siècle laissera également sa marque dans l'histoire. Malgré les répercussions 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 strate 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".

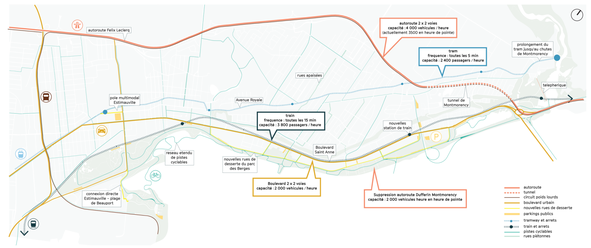
N

0 50 150 300 500

1.

Le nouveau schéma de mobilité proposé passe par les transformations suivantes :

- La suppression de l'autoroute Dufferin Montmorency et de ses échangeurs
- La restructuration du Boulevard Saint Anne en Boulevard urbain
- Le prolongement du tram jusqu'aux Chutes de Montmorency à travers l'Avenue Royale
- L'adaptation des voies ferrées des chutes pour accueillir un train urbain et deux arrêts intermédiaires entre le centre de Québec et les Chutes Montmorency
- Aménagements de sorties pour fluidifier la jonction entre l'autoroute Felix Leclerc et le Boulevard Henri Bourrassa
- Construction d'un tunnel, pour relier directement l'autoroute Felix Leclerc au Boulevard Saint Anne au niveau du Pont de l'Ile d'Orléans actuel
- L'échangeur actuel sera transformé en intersection giratoire à la sortie de ce tunnel sur le fleuve, connectant la Boulevard Saint Anne, le tunnel et le nouveau pont de l'Ile d'Orléans.
- Une voie de desserte sera aménagée le long du fleuve, entre le Boulevard François Laval et l'Etang de la côte.
- Dans les quartiers du plateau, un maillage de rues apaisées permettrons des connexions piétonnes et cyclistes sécurisées entre quartier et vers le fleuve.

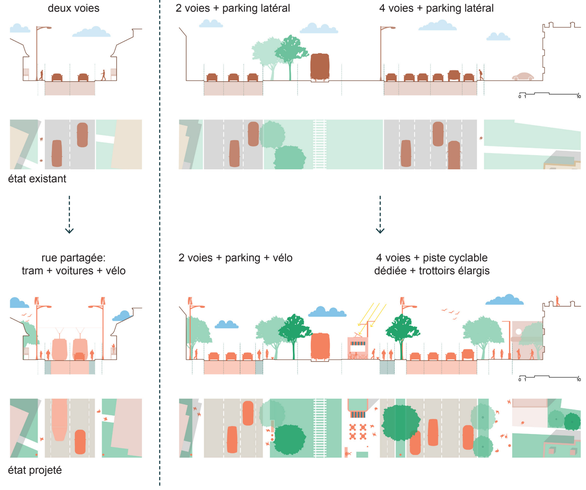


Actuellement, lors des heures de pointe, 2000 véhicules circulent sur la section de l'autoroute Dufferin Montmorency supprimée.

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 par les transports en commun. Le train et le tramway proposé devraient avoir une capacité suffisante pour l'absorber.

Par conséquent, une diminution globale de l'intensité du trafic devrait être constatée. Même sans en tenir compte, une partie du trafic actuel pourrait être absorbée par l'autoroute Félix Leclerc (500 véhicules), tandis qu'une autre partie devrait être dirigée vers le Boulevard de Sainte-Anne réaménagé en boulevard urbain, mais dont les 2 x 2 voies sont conservées.

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



Le réaménagement du Boulevard Saint Anne et de l'Avenue Royale entre dans le schéma global de mobilité et permet de redynamiser ces deux axes, ainsi que le tissu urbain qui les bordent.

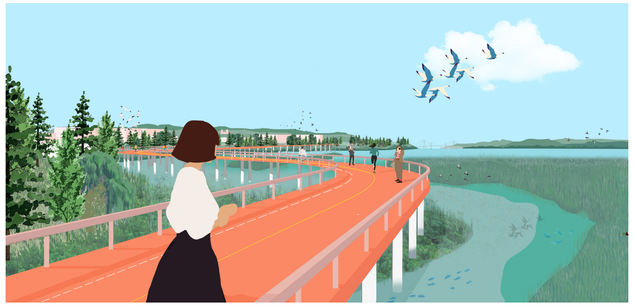
Nous proposons de rendre son rôle d'axe majeur à l'axe historique de l'avenue Royale en y prolongeant le tramway, aujourd'hui seulement prévu jusqu'à Estimauville. L'Avenue Royale deviendra un espace partagé, vivant, où se croisent tramway, voitures et vélos, à allure réduite. Des trottoirs continus seront réaménagés pour assurer une continuité piétonne tout le long de cet axe patrimonial.

L'avenue Saint Anne sera réaménagée pour donner plus de place aux piétons et aux cyclistes, tout en maintenant les 2 x 2 voies existantes. Les allées de parking latérales seront supprimées pour élargir les trottoirs, planter deux rangées d'arbres et aménager une piste cyclable dédiée. Même si la capacité de véhicules est maintenue, la vitesse sera réduite par le caractère plus urbain du Boulevard. Les transformations toucheront aussi aux parcelles bordant le boulevard. Celles-ci seront densifiées avec pour objectif la création d'un front bâti sur la rue, remplaçant les aires de parkings surdimensionnées présentes actuellement.

4.

Les rues apaisées nouvellement aménagées seront principalement réservées aux piétons et aux cyclistes, avec une circulation automobile limitée à une vitesse réduite et un sens unique. Elles joueront un rôle crucial en tant que liaisons transversales entre le plateau et le fleuve, traversant ainsi les principaux parcs et jardins de la région. Constituant une véritable toile de mobilité douce, ces rues offriront des connexions améliorées entre les quartiers et serviront d'oasis de tranquillité pour les résidents.

47583b9e0b



2.

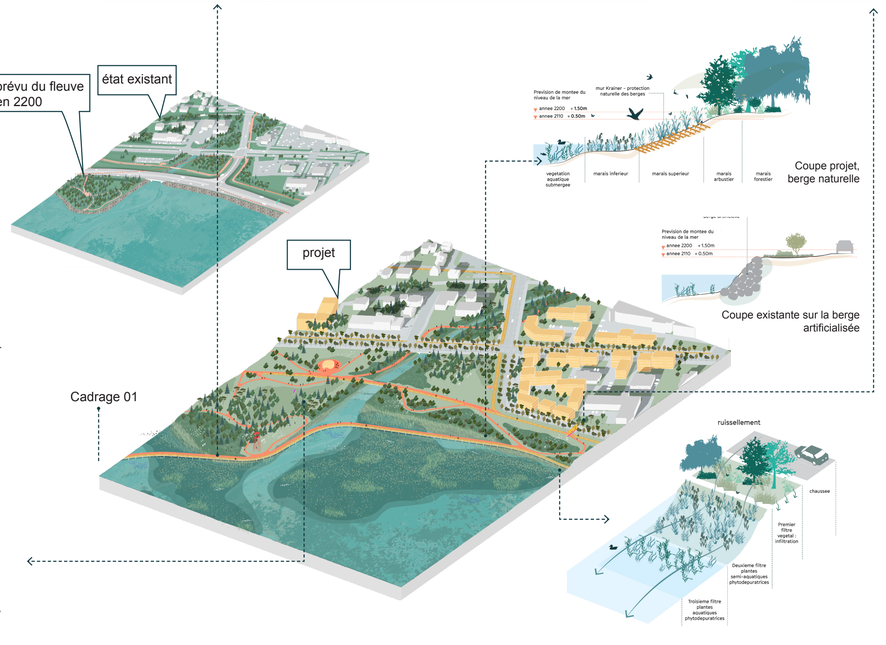
La régénération du paysage naturel passe par une stratégie en 4 temps:

a. Conservation des écosystèmes fluviaux
- Éviter l'occupation des habitats protégés existants
- Promouvoir l'expansion des zones naturelles d'intérêt.
- Éviter l'impact sur les zones d'intérêt écologique.

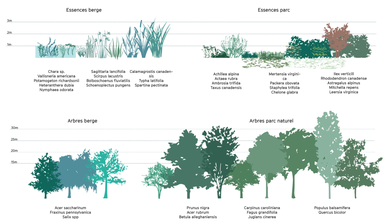
b. Adaptation au changement climatique
- Déplacer les infrastructures et les services face à la montée du niveau de la mer
- Utilisation de la végétation selon les scénarios climatiques futurs.
- Utilisations récréatives adaptées à la montée future du niveau de la mer

c. Promotion de la mobilité durable
- Promotion de l'utilisation des transports publics collectifs
- Promouvoir la mobilité à vélo et similaire
- Promouvoir les sports nautiques avec des bateaux non motorisés (voile et aviron).

d. Utilisation durable des ressources
- Utilisation de matériaux naturels locaux pour la protection des rives
- Réutilisation des matériaux d'excavation et des agrégats routiers
- Incorporer la production d'énergie renouvelable (solaire et éolienne)
- Améliorer la qualité des eaux intérieures rejetées dans le fleuve Saint-Laurent



Fitration naturelle des eaux de ruissellement, et des eaux contaminées de la rivière Beauport

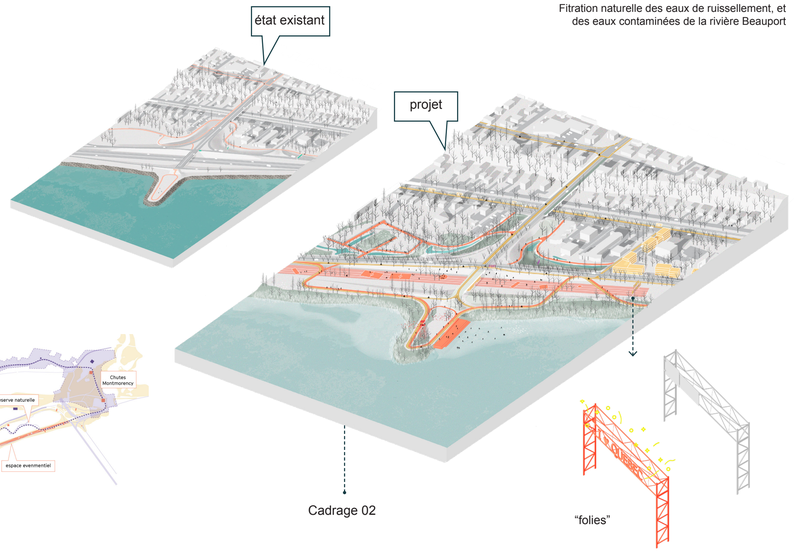


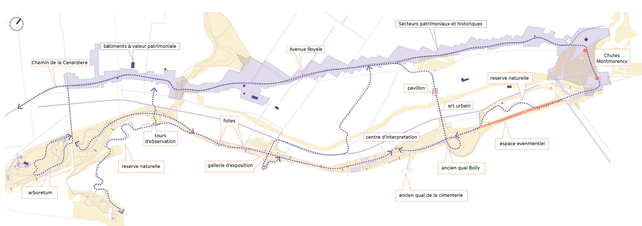
5.

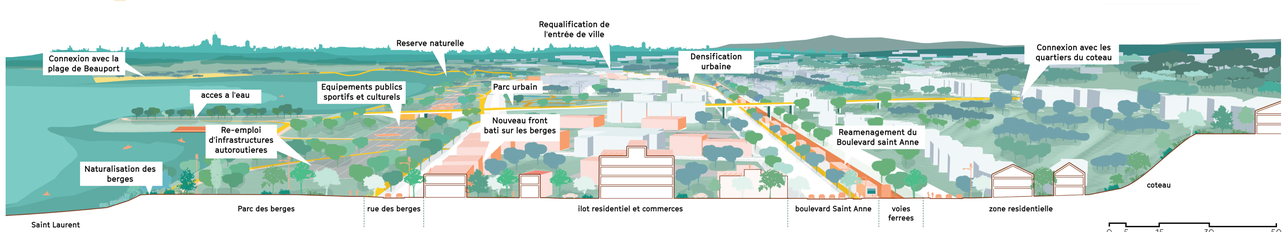
Tout comme certaines ruines industrielles peuvent être des objets de fascination, nous souhaitons mettre en valeur ici les vestiges autoroutiers à travers des interventions artistiques qui redonnent vie à ces structures obsolètes, les transformant en "folies" modernes.

Un parcours culturel reliera ainsi les différentes époques, du chemin Royal du XVIIIe siècle aux anciens quais de la cimenterie, en passant par l'arboretum du domaine Maizeret et un nouveau centre d'interprétation des milieux fluviaux.

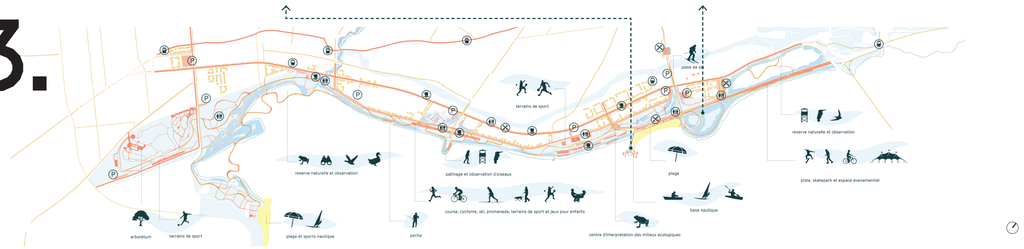
Les "folies", seront autant d'emblèmes témoignant du début d'une nouvelle aire, celle de la ville durable et engagée envers les défis écologiques et sociaux. Québec pourrait ainsi se positionner comme un exemple inspirant pour les années à venir.





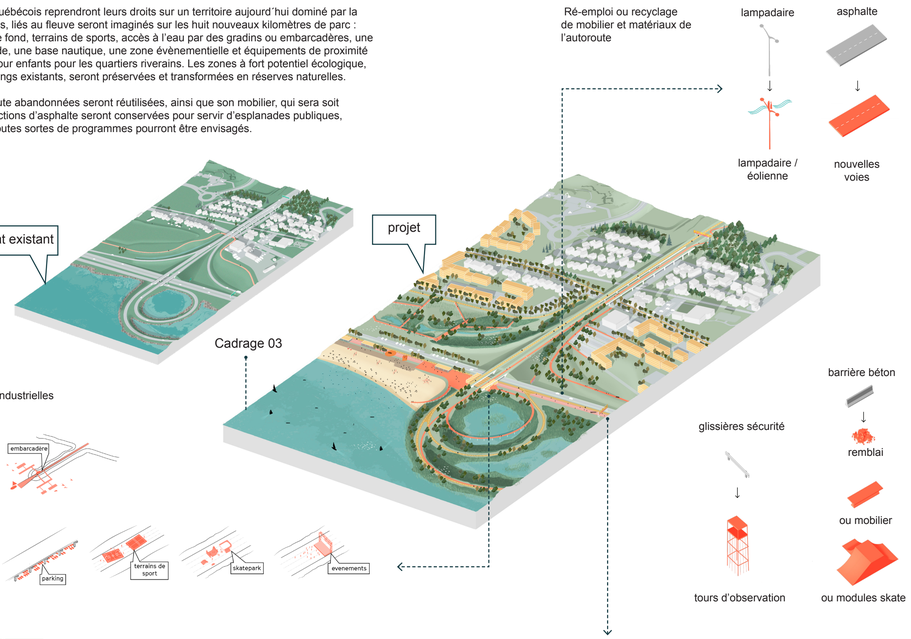


3.



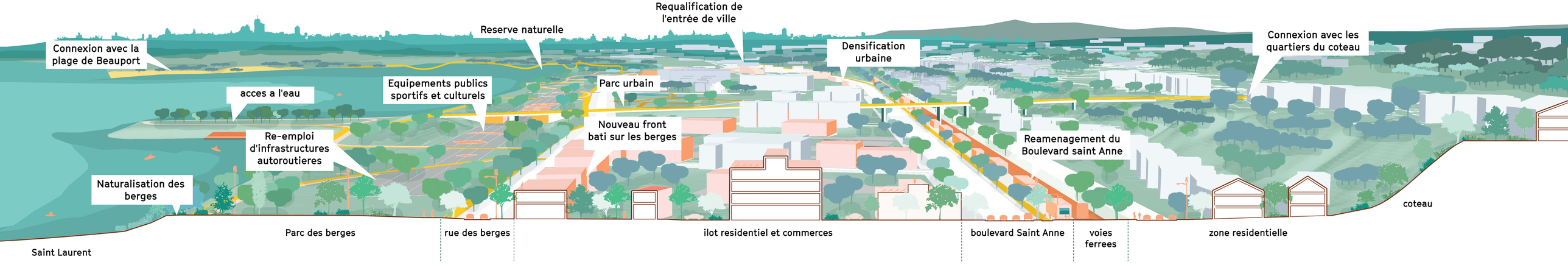
Tout comme la nature, les québécois reprendront leurs droits sur un territoire aujourd'hui dominé par la voiture. De nouveaux usages, liés au fleuve seront imaginés sur les huit nouveaux kilomètres de parc : cyclisme, promenade, ski de fond, terrains de sports, accès à l'eau par des gradins ou embarcadères, une zone de plage et de baignade, une base nautique, une zone évènementielle et équipements de proximité tels que des aires de jeux pour enfants pour les quartiers riverains. Les zones à fort potentiel écologique, comme les marais et les étangs existants, seront préservées et transformées en réserves naturelles.

Les infrastructures d'autoroute abandonnées seront réutilisées, ainsi que son mobilier, qui sera soit réutilisé, ou recyclé. Des sections d'asphalte seront conservées pour servir d'esplanades publiques, offrant ainsi un espace où toutes sortes de programmes pourront être envisagés.



47583b9e0b

Innovitam
station de tram
pôle intermodal d'Estimauville
station de train
écoquartier Estimauville
reserve naturelle Battures Beauport
passerelle de Beauport
pointe du Ruisseau du Moulin
parc lineaire
plage de Beauport
parc de la riviere Beauport sud
densification urbaine
parc humide Everell
parc des Berges
pointe des Chutes
Boulevard Saint Ange
Avenue des Chutes
marais intertidaux
Avenue Royale
rues apaisées
parc sportif
aire de sports d'hiver
station de train
ecoquartier Montmorency
centre d'interpretation
marais filtrants
plage Montmorency
base nautique
Embarcadère de la Cimenterie
tunnel des Chutes
protection et renforcement de zones naturelles
Etang de la cote reserve naturelle
nouveau pont
Pont de l'Ile d'Orleans
Boulevard Saint Anne
telepherique
Chutes de Montmorency
Terminus tram


Connexion avec la plage de Beauport
Reserve naturelle
Requalification de l'entrée de ville
Densification urbaine
Connexion avec les quartiers du coteau
acces a l'eau
Equipements publics sportifs et culturels
Parc urbain
Nouveau front bati sur les berges
Re-emploi d'infrastructures autoroutieres
Reamenagement du Boulevard saint Anne
Naturalisation des berges
coteau
Saint Laurent
Parc des berges
rue des berges
ilot residentiel et commerces
boulevard Saint Anne
voies ferrees
zone residentielle

PRINTEMPS