



Portes d'entrée et voies d'accès à la capitale

Étude préparée par Claude BELZILE.

© 1997

Table des matières

PRÉAMBULE	1
INTRODUCTION	4
CHAPITRE 1 - LA PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE	8
La problématique quantitative.....	10
Limites de la région de la capitale.....	10
Identification des portes du réseau.....	11
Tendances.....	13
La problématique qualitative.....	14
Usage des routes.....	14
Qualification du réseau routier.....	16
CHAPITRE 2 - PRIORISATION DES ACTIONS À ENTREPRENDRE	18
Actions à long terme.....	19
Actions à court terme.....	20
Planification.....	21
Opérations.....	21
La trame économique : partenaires et commandites.....	24
CHAPITRE 3 - PLAN STRATÉGIQUE DE MISE EN ŒUVRE	26
Proposition d'un concept.....	27
Évaluation.....	29
Montage financier.....	30
CHAPITRE 4 - PISTE DE RÉFLEXION POUR PROJETS PILOTES	31
ANNEXES	34
BIBLIOGRAPHIE	45

PRÉAMBULE



LA VILLE ANCIENNE AVAIT SES PORTES ET SES ACCÈS BIEN DÉFINIS ET FACILEMENT RECONNAISSABLES. LES PORTES ÉTAIENT SOUVENT DES MONUMENTS QUI TÉMOIGNAIENT DE LA RICHESSE D'UNE VILLE ET DE SA CULTURE. AINSI, LA PORTE SAINT-JEAN TÉMOIGNE-T-ELLE AVEC ÉLOQUENCE DU CARACTÈRE ROMANTIQUE DE LA VIEILLE VILLE DE QUÉBEC.

PHOTO : VILLE DE QUÉBEC

Préambule

Permettez-nous d'abord de bien identifier ce mandat et de l'arrimer avec la mission de la CCNQ.

Le mandat consiste à exposer la notion de *PORTES D'ENTRÉE ET VOIES D'ACCÈS À LA CAPITALE*, à en saisir la nature ainsi que toute la portée facilitant ainsi une franche réceptivité des recommandations et du calendrier de leur mise en oeuvre. Ces dernières viseront à développer le sentiment d'appartenance à la capitale et favoriser son accueil.

Plus spécifiquement notre démarche consistera:

- à diagnostiquer le problème;
- à établir les priorités quant aux actions à entreprendre;
- à proposer une stratégie de mise en oeuvre;
- à soumettre des pistes pour des projets pilotes.

De la même façon que le rôle de CCNQ n'est pas d'entreprendre des projets à la place des organismes existants mais de les initier et de les provoquer, ce devis devra être interprété comme un tremplin à l'action et à la mise en oeuvre auprès desdits organismes.

Portes d'entrée et voies d'accès à la capitale
De la sensibilisation à la mise en oeuvre

Le devis découle donc naturellement du projet de loi 94 (1995, chapitre 44) qui donne à la CCNQ la mission et les pouvoirs :

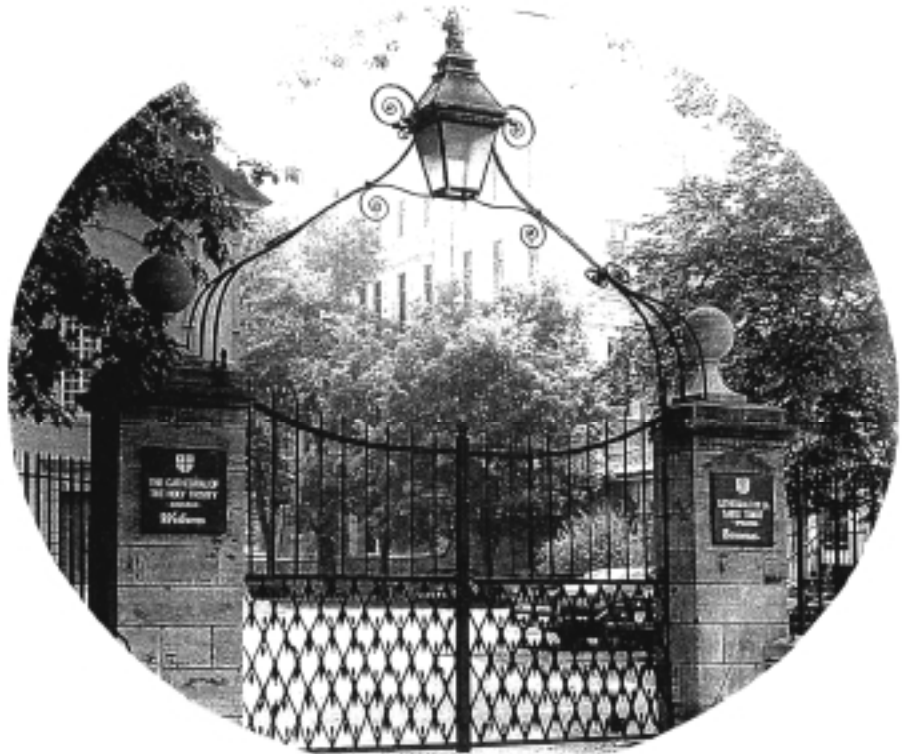
- « - de contribuer à l'embellissement des places, des parcs, des promenades et **des voies publiques** dans la capitale ;
- de contribuer à la réalisation de travaux destinés à améliorer **l'accès à la capitale** ;
- de conseiller le gouvernement sur les infrastructures de transport et de communication qui donnent **accès à la capitale**. »

Il répond également et d'une façon plus spécifique aux objectifs de mise en valeur et de bonification que s'est donnés la direction de l'aménagement et de l'architecture.

Enfin, il fait écho au défi que le président et directeur général, monsieur Pierre Boucher, lançait dans son message préfaçant le premier rapport annuel de la Commission:

«...faire de ce lieu de mémoire un modèle d'excellence urbaine, architecturale et esthétique...».

INTRODUCTION



LA PORTE N'EST PAS NÉCESSAIREMENT MATÉRIELLE : DE BOIS, DE BRONZE OU DE FER, ELLE N'EST PAS NON PLUS OBLIGATOIREMENT OPAQUE ; LES PLUS EXTRAORDINAIRES SONT SOUVENT EN FER FORGÉ. ELLES PEUVENT ÊTRE ÉGALEMENT VÉGÉTALES ET, POURQUOI PAS, IMMATÉRIELLES. QUOI QU'IL EN SOIT, LA PORTE SERA TOUJOURS PORTEUSE DE CULTURE.

PHOTO : REVUE CONTINUITÉ AUTOMNE 96

Introduction

LES PORTES

Inexorablement, quand on parle d'accès urbains, de corridors ou de passages, on pense à leurs extrémités qui en détermine la distance.

Ces notions servent aussi bien à décrire des lieux intérieurs – comme dans nos résidences – que des lieux extérieurs, comme on en retrouve dans les villes et leurs banlieues.

Fatalement aussi, quand on parcourt ces corridors ou ces rues, on aboutit à des cul-de-sac, à des rues, à des parcs, à des carrefours mais rien ne traduit mieux la fin d'un tel trajet que le mot porte.

C'est pourquoi la notion de la porte devrait être prise en considération dans l'expression et la concrétisation de la mise en valeur des principales voies d'accès et de parcours cérémoniels.

Aussi, nous vous référons à quelques extraits de l'exposition « La Différence » tenue au Musée de la Civilisation qui souligne l'importance de la Porte dans l'histoire de l'humanité et qui pourrait devenir le mot le plus significatif et inspirant du projet; tout accès débouche sur une porte et toute porte ouvre sur un espace.

Portes d'entrée et voies d'accès à la capitale

De la sensibilisation à la mise en oeuvre

Il est dans les vieilles villes de bien vieilles portes, toutes témoins d'un temps passé, portes de jardin, portes d'anciennes écuries, d'anciens clos à bois ou à charbon, portes devant lesquelles on a assassiné, exécuté, comploté, pendu, volé, attendu et pleuré. Portes derrière lesquelles on a aimé, travaillé, menti, trahi et espéré. Dans le coeur de bien des villes d'Europe, ces portes remontent parfois jusqu'au Moyen-Âge et racontent à leur façon une histoire qui ne s'écrit jamais, celle qui se fait entre deux portes, sous les porches, l'empilade et l'enfilade des affaires intimes et éphémères dont on sait qu'elles tricotent par derrière le tissu serré de la vraie vie. »

Serge Bouchard

En traversant le territoire de la CCNQ, on finira bien par sentir les zones qui la composent; cette différence pourra justement être marquée par une porte.

Il y a sur terre beaucoup plus de portes que d'êtres humains. Vu de loin, on dirait que nous aimons l'ordre, le bon ordre des choses bien casées, et que nous tolérons la contrainte au point de trouver plaisir à nous enfermer. Ou peut-être avons-nous toujours eu un peu peur du vent et du froid, des animaux sauvages comme des étrangers, des voisins, des voleurs et même des indiscrets.

En tout cas, nous tenons pour certain que, de l'autre côté, cela ne peut être pareil. Le seuil de la porte est une frontière, et la porte marque la différence. Parfois, nous hésitons à la franchir, parfois elle nous invite à l'ouvrir. Mais nous le savons bien, les portes ouvrent toutes sur l'autrement.

Bernard Arcand

De plus, la porte n'est pas nécessairement matérielle : de bois, de bronze ou de fer, elle n'est pas non plus obligatoirement opaque ; les plus extraordinaires sont souvent en fer forgé. Elle peuvent être également végétales et, pourquoi pas immatérielles. Quoiqu'il en soit, la porte sera toujours porteuse de culture.

Portes d'entrée et voies d'accès à la capitale
De la sensibilisation à la mise en oeuvre

Les portes sont des visages. Des visages sculptés par le vent, par le temps, par les mains qui n'ont jamais cessé de les ouvrir et de les refermer. Plus encore, les portes sont des masques. Dis-moi ce que tu caches derrière ces portes finement ouvrées? Les visages, les masques et les portes cachent nos vies intérieures, sources de la considérable différence qui sépare les êtres. Une géographie culturelle de la porte ferait le tour de nos idées.

L'universalité de la porte montre bien à quel point nous sommes tous semblables. L'originalité de sa facture illustre au contraire notre très grande diversité. Sur le fond, nous sommes un; sur la forme, nous sommes des milliards. La porte nous unit, les portes nous séparent. Ce sont des porte-drapeaux, de véritables armoires.

Serge Bouchard

La capitale, c'est la maison de tous les québécois et québécoises, lieu de leurs plus intimes projets. Elle est à la fois invitante et signifiante de leur mode de vie.

LA PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE



ELLE : C'EST ENCORE LOIN LA COLLINE PARLEMENTAIRE ?

LUI : NON, ON Y EST PRESQUE, L'HÔTEL DU PARLEMENT EST JUSTE AU PIED DE CETTE GRANDE TOUR QUE TU VOIS LÀ-BAS DANS L'AXE DU BOULEVARD.

ELLE : POUR S'Y RENDRE, DOIT-ON OBLIGATOIREMENT PASSER PAR TOUT CE BRIC-À-BRAC DE POTEAUX ET DE FILS, DE LAMPADAIRES, D'ENSEIGNES ET DE BÂTISSSES DISPARATES ?

LUI : J'EN AI BIEN PEUR. TU SAIS, TOUTES LES VOIES D'ACCÈS À NOS VILLES POST-INDUSTRIELLES SE RESSEMBLENT ET, DEPUIS LA MORT DE JULES-CÉSAR - DIEU AIT SON ÂME - IL FAUT BIEN ADMETTRE QUE LA QUALITÉ DES PAYSAGES URBAINS DES VOIES D'ACCÈS ET DES ENTRÉES DE VILLE N'ONT JAMAIS CESSÉ DE SE DÉGRADER !

PHOTO : VILLE DE QUÉBEC

La problématique générale

Quelques pays renommés pour leur préoccupation de l'environnement visuel reconnaissent avoir laissé dégrader leurs entrées de ville au profit d'un développement rapide des agglomérations,. En France, entre autres, une prise de conscience alliée à des actions concrètes permettent de croire à « une reconquête paysagère » à court terme.

C'est dans cette foulée de récupération et de prévention que la CCNQ doit s'inscrire et rédiger dès maintenant une méthodologie qui lui permettra par un plan global d'intervention d'empêcher, d'une part, d'initier des gestes déplorables et trop coûteux à solutionner par la suite et, d'autre part, des activités apparentes et de qualité qui donnent le goût de poursuivre.

Comme nous le constaterons, l'expression « entrée de ville » peut avoir une portée relativement différente ; pour les fins de notre exposé, nous retiendrons son sens premier : *porte d'un cheminement progressif vers la cité*. À l'occasion, ce tracé prendra le nom d'autoroute, de boulevard urbain, de rue ou d'avenue, de gare, d'aérogare, etc.

Il faudra toujours avoir à l'esprit que la clientèle cible est le touriste (le visiteur qui vient du Québec et de l'étranger) et les résidents chez qui il faut favoriser le sentiment d'appartenance : le piéton, le cycliste, l'automobiliste, les usagers du train, du bateau et de l'avion.

Portes d'entrée et voies d'accès à la capitale
De la sensibilisation à la mise en oeuvre

Chacun de ces segments routiers a son importance et mérite un traitement équitable ; il faudra donc disposer ultérieurement d'outils nous guidant dans la sélection des interventions. Un choix difficile, en raison des budgets modestes, mais nécessaire à l'atteinte des objectifs de la Commission de faire école, de donner des exemples dignes d'être répétés ailleurs.

La capitale ne doit pas appartenir seulement à ses résidants actuels ; tous les citoyens du Québec, indépendamment de leur région d'origine, doivent se sentir chez eux quand ils visitent la capitale, leur capitale.

LA PROBLÉMATIQUE

QUANTITATIVE

Limites de la région

de la capitale

En 1992, le ministère des Transports décidait de réaliser dans un délai raisonnable le plan de transport de l'agglomération de Québec, en étroite collaboration avec le milieu. Une proposition de ce plan de transport sur un horizon de 20 ans sera déposée bientôt. Il deviendra l'outil de planification stratégique et un guide pour les décisions et les actions à prendre pour les prochaines décennies. La dernière étape sera celle de la consultation publique et du dépôt du plan de transport.

À l'énoncé de la problématique, le Ministère reconnaît que l'agglomération de Québec « possède une caractéristique unique et exclusive dans la province ». Québec est la capitale, et elle est appelée à jouer un rôle important, tant sur le plan national qu'international. Enfin, il reconnaît que la prise en compte de ce rôle doit être une préoccupation constante mais qu'actuellement, **aucune signalisation spécifique n'indique aux visiteurs qu'ils se trouvent dans la région de la capitale.** Ce constat est stimulant pour la CCNQ et confirme l'assurance de la collaboration de cet intervenant majeur dans ses projets d'avenir.

Portes d'entrée et voies d'accès à la capitale
De la sensibilisation à la mise en oeuvre

Nous ne saurons pas, sans une analyse plus exhaustive, si les limites de la capitale doivent être administratives ou géographiques. Quoiqu'il en soit, pour les fins de notre étude, nous proposons dans un premier temps que la zone s'inscrive à l'intérieur des trois cercles concentriques (figure #1).

- le premier cercle engloberait le noyau parlementaire administratif de la capitale, c'est-à-dire la colline Parlementaire ;
- le deuxième cercle correspondrait aux limites actuelles des quartiers centraux de la capitale, où des gestes d'identification sont en cours, en collaboration avec la Ville de Québec;
- le troisième cercle s'étendrait aux limites des secteurs périphériques composant essentiellement la région métropolitaine de recensement de Québec : la grande région de la capitale.

LA PROBLÉMATIQUE

QUANTITATIVE

Identification des
portes du réseau

Nos suggestions à ce chapitre consisteraient à marquer de façon toute spéciale les points d'interstice entre ces cercles concentriques et ces grandes voies d'accès dans le but d'accueillir les visiteurs et de les diriger vers le coeur de la cité parlementaire de Québec.

En traversant cette région et en superposant la circonférence du cercle extérieur, nous avons le profil suivant.

Les réseaux routiers et autoroutiers qui nous amènent sur le territoire de la capitale génèrent 13 accès majeurs périphériques (entre parenthèses, le nombre de portes potentielles) :

- **les voies est-ouest**
 - * sur la rive nord:
l'autoroute 40 (1)

Portes d'entrée et voies d'accès à la capitale
De la sensibilisation à la mise en oeuvre

la route 138 (2)

* sur la rive sud:

l'autoroute 20 (2)

la route 132 (2)

pour un total de (7) portes potentielles.

- **les voies nord - sud**
 - * sur la rive nord
l'autoroute 73 et la route 175 (1)

 - * sur la rive sud
l'autoroute 73 (1)
la route 175 (1)
la route 173 (1)

pour un total de (4) portes potentielles.

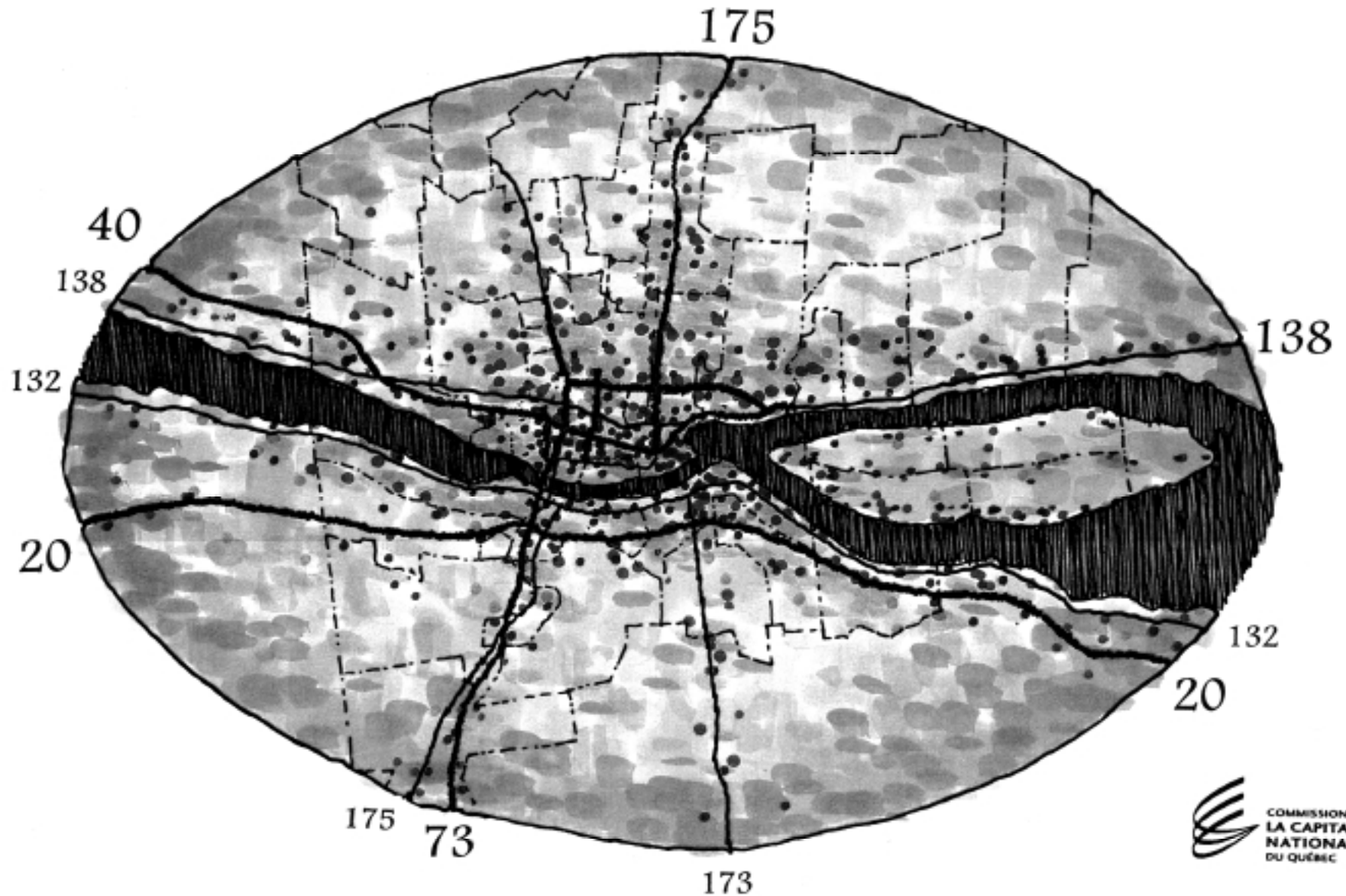
Toutes ces grandes voies d'accès débouchent sur la colline Parlementaire par un prolongement urbain, notamment les boulevards Charest, Laurier, Champlain, l'avenue Dufferin et la rue Dorchester.

Le réseau aérien (1 porte) : l'aéroport international Jean-Lesage où les installations et les services d'accueil sont en cours d'amélioration.

Le réseau ferroviaire (3 portes) : les gares de Sainte-Foy, de Québec et de Lévis.

Le réseau fluvial (2 portes) : le Port de Québec, tant pour les navires commerçants que pour les croisiéristes où les équipements d'accueil sont déficients/ Gare maritime de Québec.

LES PRINCIPALES VOIES D'ACCÈS VERS LA CAPITALE



20 : VOIES D'ACCÈS MAJEURES
voies d'accès à grand débit vers la capitale

173 : VOIES D'ACCÈS SECONDAIRES
anciennes voies ou routes de campagne

figure 1

Portes d'entrée et voies d'accès à la capitale
De la sensibilisation à la mise en oeuvre

LA PROGLÉMATIQUE

QUANTITATIVE

Tendances

Prévoir la situation en se basant sur des données tendanciennes des dernières années reste fort délicat. Les changements brusques qui secouent présentement toutes les sphères de l'activité socio-économique doivent solliciter la plus grande prudence dans l'interprétation qu'on en fait.

Démographie. En 1991, on dénombrait près de 675 000 personnes dans l'agglomération de Québec. Le rythme de croissance devrait se situer sous la barre de 1% annuellement d'ici 2001 où nous devrions compter 725 000 personnes.

Urbanisation. On peut penser également que l'urbanisation des dernières décennies, qui a eu pour corollaire la modification des milieux naturels et agricoles, soit moins expansionniste à moyen terme en raison entre autres de la lutte menée contre l'étalement urbain et de la contraction du marché résidentiel, sans compter les coûts excessifs de capitalisation et de maintenance d'un tel comportement.

Transport urbain: tendances lourdes. Le nombre total de déplacements pendant la période de pointe du matin n'augmenterait pas de façon significative ; au contraire, le nombre grandissant de retraités et autres facteurs comme le télé-travail lance l'hypothèse d'un redéploiement des déplacements à l'intérieur des plages de temps moins concentrées dans la journée. Alors que l'automobile restera le moyen de transport le plus populaire, le trafic des camions, vu les conditions économiques présentes, connaîtra une croissance modérée.

L'avenir du port de Québec est lié à des facteurs de nature conjoncturelle. On pourrait s'attendre à une hausse du nombre de passagers (croisiéristes) si les infrastructures d'accueil s'amélioraient de même que la mise en marché à l'étranger.

Les services ferroviaires de marchandises subissant une concurrence importante de la part du camionnage sont en perte de vitesse. Leur avenir est lié, entre autres, à l'intermodalité. Quant au trafic aéroportuaire, on croit à une baisse du transport domestique mais à une hausse des vols nolisés.

Enfin, dans un autre ordre d'idée et sans en négliger la portée, il faudra ajouter l'inforoute comme nouvelle porte d'entrée de la capitale.

Voilà un constat sommaire de la situation et de son évolution prévisible dans l'agglomération de Québec. Il pourra être un guide dans la priorisation des interventions à privilégier que nous traiterons au chapitre 2.

D'autres critères de sélection, entre autres le débit détaillé de circulation, pourront être mis au profit de notre réflexion ; ces données sont déjà disponibles.

En conclusion, une situation de stabilité et de consolidation des acquis. Pas d'investissements spectaculaires requis, ni dans la poursuite, ni dans la mise en place de nouvelles autoroutes. L'étalement injustifié au niveau de la demande quantitative continuera cependant de progresser légèrement en raison des forces d'inerties en place.

La stratégie qui est proposée est de consolider les infrastructures actuelles en les entretenant et en les améliorant si requis. L'embellissement généralisé du cadre bâti entourant ces infrastructures demeure un objectif hautement souhaitable, de même que la protection des terres agricoles et des écosystèmes. La rentabilisation du transport en commun et l'examen de la clause

« utilisateur-payeur » constituent des pistes à envisager (cf. rapport de la Commission sur la fiscalité et le financement des services publics, 1996).

LA PROBLÉMATIQUE

QUALITATIVE

Usage des routes

Rapidement, nous pourrions catégoriser le réseau routier ainsi :

- 1) **le réseau autoroutier** (ex. : la 20 ; Québec – Montréal) tracé périphérique pour desservir à haute vitesse des points de services relativement éloignés entre eux;
- 2) **le réseau national** (ex. : la 138 ; Québec – Charlevoix), le réseau régional (ex. : la 368 ; tour de l'Île d'Orléans) desservant les points de service des agglomérations à circulation réduite;
- 3) **le réseau collecteur** (ex. : la 275 ; Saint-Isidore) alimentant les ou les villages à circulation lente.

Bien sûr, plus on s'approche du centre d'un développement, plus le réseau donne lieu à des ramifications : nous y découvrons le boulevard, l'avenue, la rue et la ruelle.

Le plan d'intervention devra s'intéresser à toute artère principale constituant un axe structurant dans l'organisation spatiale de l'agglomération en vertu des rôles qu'elle peut jouer

sur le plan strictement de transit,
sur le plan économique en alimentant les centres commerciaux, majeurs ou les institutions de prestige,
et, sur le plan social, en favorisant des lieux d'échanges et de vie.

Portes d'entrée et voies d'accès à la capitale
De la sensibilisation à la mise en oeuvre

Dans le cadre des voies d'accès, les solutions envisagées pour chacun des tronçons tiendront rigoureusement compte des usages, des paysages actuels et souhaitables, et du couvert végétal. Les solutions proposées devront éviter de rouvrir la guerre des pancartes et constituer un embellissement certain.

LA PROBLÉMATIQUE

QUALITATIVE

Qualification du
réseau routier

On doit aborder les accès, non plus en deux dimensions, mais d'une façon tridimensionnelle ; reconnaître le plancher, les murs et le plafond qui constituent en soi le paysage à l'intérieur duquel l'usager circule de façon séquentielle. Nous devons donc apporter une attention aux caractéristiques suivantes en dressant le diagnostic qualitatif s'inscrivant dans l'inventaire visuel:

1) le plancher ou le tracé :

la morphologie : le relief plat, ondulé ou montagneux ;

la qualité, la nature et la facilité d'entretien du revêtement, de la route, des abords, des trottoirs ;

la sécurité et l'efficacité du réseau.

2) les murs ou le paysage en élévations latérales :

la végétation : hauteur, forme, maturité et densité du couvert végétal ;

le milieu bâti, résidentiel, commercial et institutionnel ;

les éléments périphériques : poteaux, fils, mobilier urbain, affichage, signalisation.

3) le plafond ou la perspective générale :

percée visuelle, point de repère, noeud visuel.

Il faudra ainsi considérer pour chacun des types de tronçons des voies d'accès :

- voies résidentielles,
- rubans commerciaux,
- grandes avenues,
- promenade,
- parcours cérémoniel,

leur caractère propre, afin de proposer des solutions adaptées. De plus, il faudra rechercher l'équilibre en fonction des usagers et créer cette impression de franchir graduellement les différents seuils qui nous mènent au coeur de la cité, un peu comme lorsqu'on entre dans une maison, d'abord par l'allée extérieure, puis le seuil de la porte et enfin le vestibule qui nous conduit aux pièces intérieures. C'est ce que nous appellerons le découpage scénique lors des déplacements sur l'autoroute, le boulevard et l'avenue, tous des axes nous menant progressivement et avec hiérarchie à la colline Parlementaire.

De la même façon que nous parcourons un roman, de l'introduction au dénouement, nous vivons l'aventure routière comme un scénario dont le climax sera la colline. Les concepts proposés pour les portes d'entrée et les voies d'accès devront prendre en compte cette graduation temporelle et spatiale.

PRIORISATION DES ACTIONS À ENTREPRENDRE



« BIEN TRAITÉES, UNE ZONE COMMERCIALE ET SA VOIRIE PEUVENT PRODUIRE UN SENTIMENT DE MODERNITÉ, SANS FAIRE DÉSORDONNÉ POUR AUTANT. »

COMME POUR UNE ŒUVRE SYMPHONIQUE DONT LA QUALITÉ D'EXÉCUTION DÉPEND DE LA VALEUR INDIVIDUELLE DE CHACUN DE SES EXÉCUTANTS ET DES RAPPORTS D'ÉQUILIBRE DE JUSTESSE ET D'HARMONIE QUI DOIVENT OBLIGATOIREMENT S'ÉTABLIR ENTRE EUX, UN PAYSAGE COHÉRENT ET ESTHÉTIQUE NE PEUT ÊTRE PRODUIT QUE PAR LA COLLABORATION ÉTROITE ET LA CONCERTATION VOLONTAIRE DE TOUS LES INTERVENANTS QUI PARTICIPENT À SON ÉDIFICATION ; INGÉNIEURS CIVILS, ARCHITECTES, PAYSAGISTES, DÉVELOPPEURS ET POLITIENS.

PHOTO : C.É.T.U.R.

Priorisation des actions à entreprendre

La dégradation et la banalisation des paysages en périphérie urbaine est un phénomène préoccupant qui se généralise, qui n'épargne ni les grandes métropoles, ni les villes d'art, ni même les villages les mieux préservés. Les entrées de ville sont indissociables de la ville-centre dont elles projettent une image dégradée, tout en contribuant parfois à sa désertification par la pratique de l'étalement commercial. Or, la qualité de l'environnement et du cadre de vie aux lieux de travail répond à une forte attente sociale.

ACTIONS

À LONG TERME

Partant de ce constat^{*}, les ministères français de l'Environnement et de l'Équipement ont confié en 1994 à une mission de réflexion le mandat de dresser un bilan de la situation et de proposer toute mesure susceptible d'améliorer ces espaces et de mieux maîtriser l'avenir.

Comme on le voit, les entrées de villes constituent un enjeu majeur universel sans distinction de frontière parce qu'elles ont des impacts sur la qualité des paysages et aussi sur le cadre de vie des citoyens, un enjeu global parce qu'elles interpellent beaucoup de monde, spécialistes ou pas :

- les architectes, les architectes du paysage ;

^{*} Annexe : Ambroise Dupont ; Albert Jacquard

- les urbanistes, les géographes ;
- les historiens; les ingénieurs civils ;
- les élus de tous les paliers ;
- les maisons de publicité ;
- tous les organismes défenseurs du patrimoine et du paysage;
- les résidents et les touristes.

Tous ont un mot à dire et, surtout, voudront prendre position quand ils apprendront que des projets sont initiés pour l'amélioration des entrées de villes.

Aussi il nous semble intéressant, pour ne pas dire primordial, de reconnaître l'avance que semble détenir la France dans l'énoncé des solutions et de les faire nôtres, au moins pour les interventions qui relèvent du moyen et du long terme.

Les solutions nées des suites de la mission de réflexion amorcée en 1994 à Paris s'articulent donc autour de 3 recommandations principales. Nous avons cru bon de soumettre, en annexe, les quelques extraits les plus pertinents à notre étude.

ACTIONS

À COURT TERME

Nous favorisons une intervention concrétisante maintenant tout en étant respectueuse du contexte budgétaire. Une intervention qui s'inscrit dans la politique de toute nouvelle société qui doit d'abord se faire connaître, se rendre visible en posant des gestes simples mais de qualité.

À cette fin, nous proposons un concept que nous présentons au chapitre 3.

PRIORISATION

DES ACTIONS

À ENTREPRENDRE

Planification

Un article paru dans *Le Devoir* et signé par Madame Sophie Gironnay le 27 octobre 1996, intitulé « L'entrée des villes », concluait à l'urgence de réunir une équipe de designers pour coordonner l'ensemble de l'affichage.

Ainsi, au risque d'emprunter un vieux cliché du domaine de la planification, nous insisterons sur l'importance de réaliser une étude de caractérisation des différents tronçons d'accès pour en déterminer les critères d'aménagement en fonction de leurs rôles.

Et si cette précaution est nécessaire pour l'ensemble du territoire, elle demeure toute aussi vraie pour toute intervention ponctuelle sur un accès donné.

L'itinéraire qui nous fait passer de la campagne au coeur de la ville constitue en soi une suite logique d'activités visuelles dans le temps et le lieu,. L'aventure que nous vivons en pénétrant progressivement vers le noyau urbain doit être harmonieuse, identifiable et rassurante. Il est donc primordial de rédiger un plan d'intervention préalable qui conjugue ces différentes qualités.

PRIORISATION

DES ACTIONS

À ENTREPRENDRE

Opérations

Nous avons constaté lors de nos différentes consultations et lectures, qu'une sensibilisation spontanée pour la qualité du paysage urbain et périurbain, tant en Europe qu'en Amérique, amène les décideurs à passer vivement à l'action.

À Lyon, en fin d'octobre dernier, se tenait un Salon international sur « le réaménagement des entrées de ville ».

Plus près de nous débutait en juin 1996 un projet de recherche étalé sur environ 18 mois, portant précisément sur les concepts d'aménagement d'entrées d'agglomération (CAFA) qui a été confié à la chaire « Paysage et environnement » de la Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal par le ministère des Transports du Québec. Le projet comporte quatre activités principales :

- 1- production d'une bibliographie décrivant les types d'aménagement réalisables (délai 12 mois) ;
- 2- développement un outil permettant d'établir le diagnostic sur les problèmes d'aménagement reliés à une entrée d'agglomération ;
- 3- expérimentation des concepts dans le cadre de projets-pilotes ; la CCNQ pourrait être un de ceux-là ;
- 4- production d'un guide des techniques applicables.

Ainsi, la CCNQ devra prendre en considération ces études en cours pour ne pas dédoubler les énergies afin de profiter de cette réflexion enrichissante. Mais en même temps, elle devra rester maître des décisions qu'elle juge pertinentes de prendre à court terme. Ses actions devront être à la fois exemplaires et universelles tout en portant la signature originale de la capitale.

Nous proposons donc une table de concertation avec les intervenants déjà identifiés à l'objectif que nous poursuivons, soit celui de valoriser le territoire de la capitale. Le ministère des Transports du Québec, Tourisme Québec, la Communauté urbaine de Québec, les municipalités régionales de comté, la Ville de Québec et les autres municipalités constituent des partenaires dans la réflexion ainsi que dans l'action.

À cette table, il serait primordial pour ces partenaires:

- de signifier leur intention d'agir à court terme ;
- de solliciter des représentants, des partenaires concernés pour guider leur choix d'interventions-types en harmonie, si possible, avec leurs priorités, leurs calendriers et leur volonté d'agir ;
- d'exprimer leur intention d'affirmer leur leadership tout au moins pour le lancement des opérations.

« Pour un pragmatisme avoué : une réflexion profonde des actions à court terme. »

Il est intéressant de rappeler que devant des choix difficiles à prendre, la théorie de l'utilitarisme reste souvent la meilleure, soit faire une intervention qui rend :

*« le plus grand service,
au plus grand nombre de personnes,
et pendant le plus de temps,
le tout au meilleur coût possible. »*

Il nous apparaît primordial de présider le plus rapidement possible (1997) à la rédaction de l'acte de naissance de la grande région de la capitale, en rappelant l'existence de la capitale du Québec aux limites mêmes de l'agglomération par un affichage directionnel approprié sur les grandes voies d'accès.

PRIORISATION

DES ACTIONS

À ENTREPRENDRE

La trame économique :

Partenaires et

commandites

La CCNQ, consciente des nouvelles tendances des formules « **utilisateur-payeur** » et « **internalisation des coûts** », adoptera une attitude soucieuse de la rentabilité et imprégnée d'esprit d'entreprise pour tous ses projets.

De plus, comme elle a un rôle d'exemplarité à jouer, elle ne pourra donc pas se soustraire entre autres, aux recommandations que l'Ordre des Urbanistes du Québec soumettait à la Commission sur la fiscalité et le financement des services publics en août dernier ; elle devra s'en inspirer, voire les adopter dans l'aménagement des accès. Ces recommandations deviendront une grille-guide :

1. Rechercher de l'autofinancement :

- S'assurer au préalable du support des différents intervenants ; les trois paliers gouvernementaux, le parapublic et le privé : asseoir autour d'une même table des partenaires financiers (commanditaires) qui partagent des objectifs communs.

2. Favoriser les entrées de ville et voies d'accès existantes :

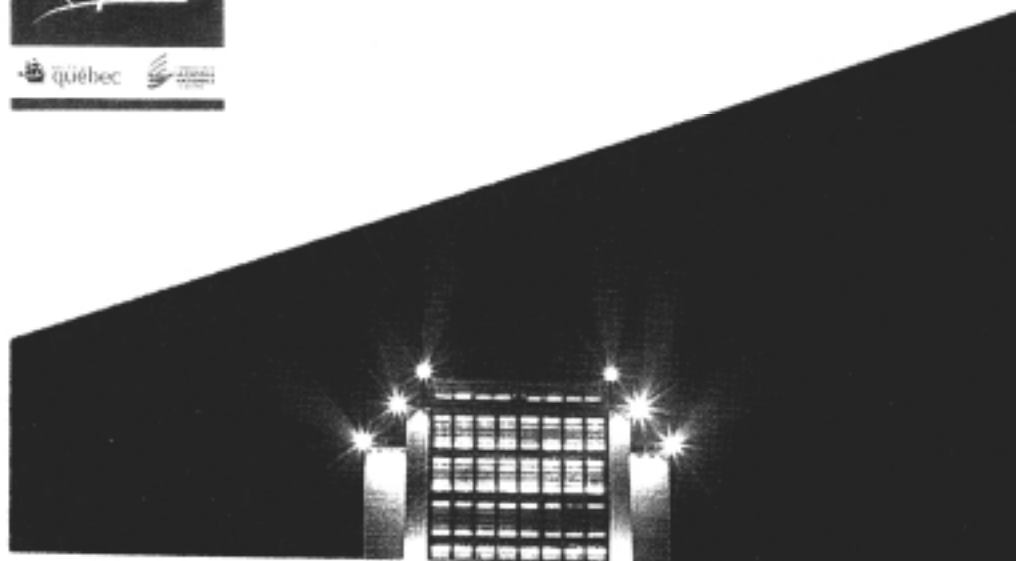
- Puisque au Québec, dans le contexte démographique économique et fiscal actuel, la priorité va à la consolidation des acquis comme les infrastructures existantes, il faudra établir la priorité des interventions de restauration et de recyclage tout en favorisant clairement le paiement de 100 p. 100 des coûts directs reliés aux nouveaux projets à ceux qui en bénéficieront. Nous entrons dans l'ère du parachèvement.

3. Avoir un impact positif sur la qualité générale des paysages :

- Contrôler les évaluations d'impact sur l'environnement et les paysages : proposer des modèles d'aménagement appropriés au

respect de l'environnement et à la rationalisation des dépenses publiques d'investissement et de maintenance. Soumettre des concepts simples témoins de nos valeurs en tenant compte des difficultés engendrées par les quatre saisons du Québec. À ce chapitre, la CCNQ favorisera le maillage des connaissances en s'assurant de la coopération des institutions de recherches les plus compétentes.

PLAN STRATÉGIQUE DE MISE EN ŒUVRE



PANNEAU SIGNALÉTIQUE DE BIENVENUE PLACÉ SUR LES GRANDES VOIES DONNANT ACCÈS AU CŒUR DE LA VILLE ABOUTISSANT À UN RÉFÉRENTIEL MONUMENTAL À CARACTÈRE RÉGIONAL...

PLANTÉE AU CŒUR DE LA COLLINE PARLEMENTAIRE, MAL AIMÉE MAIS VUE DE PARTOUT, LA TOUR DE L'ÉDIFICE MARIE-GUYART, AVEC UN PEU D'IMAGINATION ET DE BON VOULOIR, POURRAIT BIEN DEVENIR CE RÉFÉRENTIEL RASSEMBLEUR

PHOTO : YANN KERSALÉ

Plan stratégique de mise en oeuvre

PLAN STRATÉGIQUE

DE MISE EN OEUVRE

Proposition d'un

concept

Comme annoncé précédemment, nous vous proposons un concept dont les modalités de réalisation nous apparaissent suffisamment simples pour pouvoir amorcer cette intervention dès maintenant.

Il s'agit d'indiquer, par des éléments signalétiques de « Bienvenue », les portes d'entrée du territoire de la capitale.

Dans un premier temps, ces projets respectueux de la politique avancée par les organismes responsables de l'affichage, notamment le ministère des Transports du Québec, Tourisme Québec et la Communauté urbaine de Québec, seront de facture simple.

Dans un second temps, à ces ouvrages, on pourrait donner le caractère d'une porte. Comme mentionné dans le texte qui apparaît en préface, la porte peut prendre différentes formes, de la plus simple à la plus complexe et passer de la matérialité à l'immatérialité: à titre d'exemple, un regroupement d'arbres et autres arbustes peuvent créer l'esprit d'une porte par leurs dispositions, leurs essences, leurs couleurs.

Nous pourrions ainsi déjà suggérer que les premières portes marquant l'entrée de la capitale (aux limites de l'agglomération) soient plutôt informelles, et à mesure de la progression vers le coeur de la capitale, qu'elles gagnent en dureté, comme c'est déjà le cas avec les 6 portes du Vieux-Québec.

Le kilomètre zéro (0) du territoire français se trouve sur le parvis de la cathédrale de Notre-Dame de Paris. S'inspirant de cette méthode astucieuse de confirmer l'autorité et l'importance de la capitale, le « kilomètre zéro » (0) pourrait être localisé à l'entrée du Parlement. Il aurait comme avantage de donner des premières limites au territoire de la capitale en dehors de toute polémique administrative ou politique, l'implantation des panneaux indicateurs se fondant strictement sur la distance : 50 km, 25 km, ... km.

À Ottawa, le kilomètre « 50 » correspond approximativement à la limite extérieure de la ceinture verte. « À 50 km » devrait être considéré comme un ordre de grandeur et non un emplacement obligatoire. On devra plutôt privilégier les percées visuelles qui nous font découvrir la silhouette de la capitale. À titre d'exemple, citons l'autoroute 440 à la hauteur de Saint-Augustin où, par le jeu de la topographie, la découverte du profil de Québec après avoir roulé si longtemps en milieu plutôt rural constitue une surprise visuelle fort agréable. Il en est ainsi à notre arrivée par le boulevard Laurentien à Charlesbourg de même que sur la 138 en haut de la Côte de la Miche à Beauré. Rappelons que l'édifice Marie-Guyart est parfaitement visible à partir de chacune de ces portes et marque ainsi la destination ultime des visiteurs de la capitale.

Le premier panneau (50 km) serait donc pour souhaiter la bienvenue aux portes de la région de la capitale tandis que les autres éléments signalétiques implantés aux intersections stratégiques confirmeraient aux usagers la route à suivre pour se rendre à la colline Parlementaire (balises).

Le design justifiera une étude plus exhaustive par un groupe multidisciplinaire où seront pris en compte le graphisme, l'éclairage, le respect de l'environnement, la structure, la pérennité, la

Portes d'entrée et voies d'accès à la capitale
De la sensibilisation à la mise en oeuvre

personnalité de l'ensemble et la signature distinctive de la capitale, toujours en conformité avec la réglementation d'affichage en vigueur.

De plus, nous nous permettons de suggérer que cette première intervention puisse connaître son aboutissement par la conception sur l'édifice Marie-Guyart d'un point référentiel identifiant la capitale. Cet élément signal sera vu de la périphérie métropolitaine de Québec à partir de toutes les portes d'entrée.

ÉVALUATION

Le concept qui vise à identifier la capitale et à souhaiter la bienvenue aux portes de l'agglomération de Québec est sûrement la moins coûteuse des interventions tout en assurant l'objectif de départ, soit celui de développer le sentiment d'appartenance et d'offrir une grande visibilité à très court terme.

Une estimation approximative pourra nous être soumise d'ici peu par les responsables de ce dossier à Ottawa qui, après avoir élaboré un concept d'affichage, attendent l'aval pour procéder à des soumissions, ainsi que par le ministère des Transports du Québec qui a une expérience pertinente de ce genre de réalisations ; enfin, de la Ville de Québec, présentement à la concrétisation de son plan de signalisation.

Bien sûr, il faudra ajouter à ces prévisions budgétaires tous les items qui distingueront, le cas échéant, le panneau : éclairage, ornement végétal, etc. Il est bon de souligner qu'il est moins coûteux de profiter des infrastructures déjà en place (poteaux de signalisation, réverbères existants) mais qu'il s'avère plus intéressant d'acquérir son autonomie en conservant et possédant sa propre infrastructure.

Comme déjà mentionné, les travaux pourraient se limiter d'abord à l'érection d'environ six des quatorze panneaux « 50 km », puis graduellement s'ajoutent les panneaux « 25 km » dans le but de baliser le parcours.

Le plan de caractérisation des tronçons et les études portant sur l'embellissement général des paysages sur les autoroutes et les boulevards urbains conduisant à la colline pourraient être entrepris à très court terme.

Enfin, certains tronçons prioritaires pourraient même à long terme faire l'objet d'une recomposition profonde de leurs abords.

MONTAGE

FINANCIER

Il nous apparaît important de proposer la recherche de partenaires intéressés à participer à la réalisation du projet sélectionné. Ainsi, tous les organismes publics et privés qui pourraient trouver un intérêt à la démarche, devraient être invités à une table commune pour échauffer une stratégie financière gagnante. Nous pensons ici à différents promoteurs publicitaires, à des maisons de pépiniéristes désireux de s'associer à un projet de prestige.

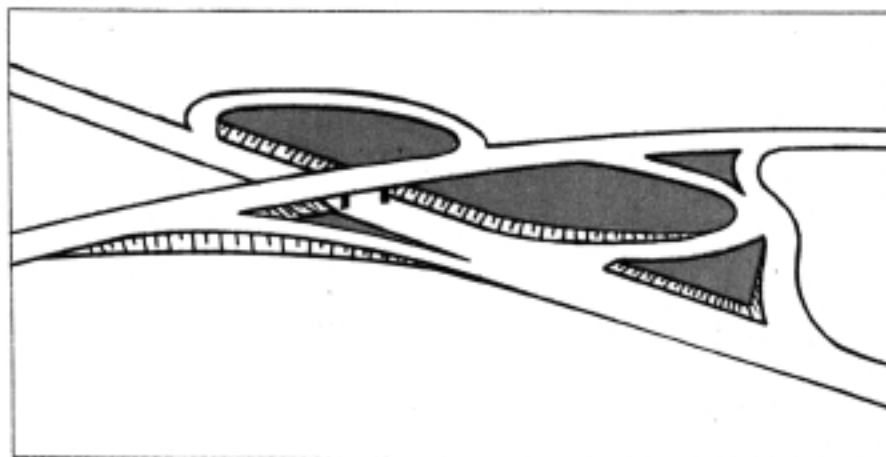
Nous identifions également comme partenaires potentiels intéressants la Société Immobilière du Québec, la Ville de Québec, le ministère de la Culture et des Communications ainsi que l'École d'architecture.

Pour les projets à long terme, des concours d'idées pourraient être lancés auprès des écoles d'urbanisme, d'architecture, de designers, les meilleurs concepts faisant l'objet d'une exposition itinérante provinciale en collaboration avec le réseau muséologique québécois.

Portes d'entrée et voies d'accès à la capitale
De la sensibilisation à la mise en oeuvre

Il s'ensuivrait des retombées promotionnelles intéressantes pour la CCNQ, attestant de son leadership et le tout à des coûts fort modestes.

PISTE DE RÉFLEXION POUR PROJETS PILOTES



LES BRETelles D'AUTOROUTE, UN EXEMPLE D'ESPACES LIBRES À CONQUÉRIR
POUR LE PAYSAGEMENT

PHOTO : C.É.T.U.R.

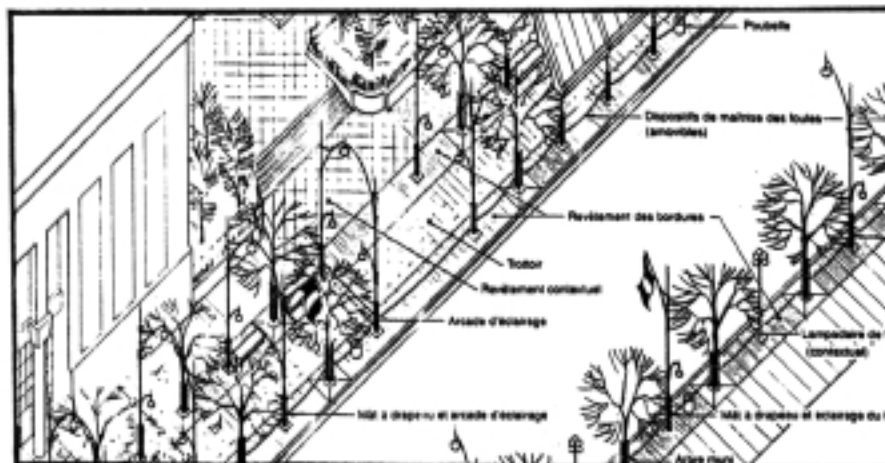


IMAGE D'UNE VOIE CÉRÉMONIELLE OÙ LES ÉLÉMENTS DE PAYSAGE COMPOSENT
ET S'ORDONNENT AVEC CEUX DU MOBILIER URBAIN AFIN DE CONFÉRER
ÉLÉGANCE ET PRESTIGE À LA VOIE DE CIRCULATION.

PHOTO : COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU CANADA

Piste de réflexion pour projets pilotes

L'un des accès à la capitale parmi les plus indigestes est sans contredit celui qui mène de la rive sud à la rive nord par les deux ponts. Il est également l'un des plus fréquentés.

Il faut admettre qu'initialement, l'objectif premier de la construction de l'infrastructure routière bétonnée accompagnant l'érection du pont Pierre-Laporte n'était pas d'amener nécessairement les gens vers la colline Parlementaire, mais bien de diriger la majorité des transitaires à contourner la ville pour des raisons évidentes de sécurité et de rapidité. C'est pourquoi en arrivant de la rive sud, le virage à droite est de présentation peu naturelle et relativement confondant.

Il y aurait donc lieu d'entreprendre immédiatement la bonification de l'affichage de ce carrefour en incitant les visiteurs de la capitale à emprunter une voie privilégiée que l'on appelle normalement « voie de promenade »; nous pouvons, sans trop se tromper, déjà identifier le « Boulevard Laurier – Grande-Allée ».

Les visiteurs provenant de la rive nord, de la rive sud et de l'aéroport seront invités par un affichage adéquat à emprunter la même promenade, de parcours agréable pour un premier contact qui marque la mémoire visuelle. Comme dans certaines villes, il faut laisser aux résidants les voies d'accès rapides pour atteindre le coeur de la ville mais diriger les visiteurs sur une voie pavoisée, verte et bien éclairée.

Dans ce contexte, pourquoi ne pas mettre à profit l'approche qu'un architecte de Québec a développé lors d'un concours sur les entrées de ville, concours promu par la Ville d'Ottawa et dont il s'est mérité le 1^{er} prix. Le sujet traité, « Comment habiter l'autoroute » a débouché sur des solutions qui pourraient être considérées pour les échangeurs des ponts et le début de la « Promenade Laurier », près des centres commerciaux de Sainte-Foy.

Enfin, est-il nécessaire d'ajouter que des projets sont déjà souhaités pour ce secteur; l'un par la Ville de Sainte-Foy pour transformer le boulevard Duplessis en boulevard urbain et le second par un comité de sauvegarde du Pont de Québec pour en éclairer la structure présentement en cours de rafraîchissement.

Nous en concluons qu'un concours de circonstances veut que des efforts pour améliorer ce secteur – porte importante – viennent de différents milieux et permettent de croire qu'une bonne stratégie de concertation nous permettrait de passer à l'action rapidement.

À cette fin, nous suggérons à la CCNQ de signifier à ses partenaires potentiels que sont le ministère des Transports du Québec, les villes de Québec, de Sainte-Foy et de Sillery son intention de s'impliquer dans un partenariat pour caractériser ce réseau et y réaliser les premières actions de signalisation et d'aménagement d'un accès majeur à la capitale.

ANNEXES



POUR PEU QU'ON S'Y ARRÊTE, IL NOUS APPARAÎTRA VITE NÉCESSAIRE DE ROMPRE AVEC LE LAISSER-ALLER ACTUEL QUI NE PEUT ABOUTIR QU'AU NIVELLEMENT ET À LA BANALISATION DES PAYSAGES URBAINS LESQUELS, AVEC LE TEMPS, SE DÉGRADERONT ET S'ENLAIDIRONT AVILISSANT AINSI NOTRE PATRIMOINE URBAIN. IL EST URGENT DE NOUS REDONNER COLLECTIVEMENT LE GOÛT DE L'URBANISME ET DE L'ORDONNANCE, DE L'ÉLÉGANCE ET LA RECHERCHE DE LA BEAUTÉ POUR TOUT CE QUI COMPOSE NOS PAYSAGES LESQUELS, AINSI FAÇONNÉS, IMPOSERONT LE RESPECT ET NE POURRONT QUE S'APPRÉCIER AU FIL DES ANS, CONTRIBUANT AINSI À L'ENRICHISSEMENT COLLECTIF DE L'HÉRITAGE QUE NOUS LÉGUERONS AUX GÉNÉRATIONS QUI NOUS SUIVRONT.

PHOTOS : VILLE DE QUÉBEC ET C.É.T.U.R.

ANNEXE 1 - RECOMMANDATIONS SUITE À LA MISSION DE RÉFLEXION, PARIS (1994).

**1. ÉTABLIR une STRATÉGIE
pour rompre avec le laisser-faire actuel:**

- **Faire de la voie un lieu public** : ne plus la réduire à sa fonction de transit, de desserte ou de vitrine, mais la considérer comme un espace public.

Édifier une zone d'insertion paysagère (inconstructibilité sur une profondeur à déterminer selon la nature de la voie aux abords des grands axes nationaux). Il ne s'agit pas de stériliser ces espaces, mais d'inciter à la définition d'un véritable **projet urbain**, d'une part en ménageant des coupures d'urbanisation et d'autre part, en réinventant, en continuation du tissu existant, le boulevard urbain (large voie bordée de centre-allée avec des terre-pleins plantés).

En se réappropriant l'espace :

Contrats d'entretien avec les riverains (agriculteurs, parcs industriels) ;

En étendant le 1% paysager défrayé par le maître de l'ouvrage pour la préservation et l'entretien notamment de la zone d'insertion paysagée ;

2. REDONNER LE GOÛT DE L'URBANISME

- **En passant de logiques techniques ou commerciales à une démarche urbanistique et reconquérir un espace dégradé.**

En rendant obligatoire la confection d'un plan d'ordonnancement lors de l'élaboration, de la révision du plan d'occupation du sol, ou de la levée de l'inconstructibilité ;

En assortissant les schémas directeurs d'une annexe « entrées de ville » ;

En instituant un régime d'autorisation préalable pour la publicité ; les abords des routes vers les villes sont devenus une soupape devant le contrôle serré et parfois l'interdit d'afficher dans les centres urbains ;

En expérimentant sur crédits d'état des essais de visualisation de simulation informatisée afin de mieux mesurer l'impact des travaux ;

En veillant au contrôle de la légalité ;

En renforçant la participation de tous les acteurs concernés dans des démarches contractuelles.

3. CONTINUER LA VILLE

- **Ces espaces sont indissociables de la ville, à laquelle ils doivent se raccorder et participer.**

En appliquant aux entrées de villes des procédures identiques à celles des quartiers en difficulté (réflexion globale, financements, prêts bonifiés) ;

En traitant les espaces publics de ces parcours.

Toutes ces actions exigent du temps, concertation et des budgets importants. C'est pourquoi nous croyons que, bien qu'elles soient incontournables, elles appartiennent à un calendrier de moyen à long terme.

La Commission devrait cependant prendre dès maintenant le leadership de mener à bien ces recommandations ; si les fonds font défaut pour pallier à tous les problèmes, au moins ne restons pas impuissants mais mettons sur pied des formules simples de prévention pour éviter « la dislocation du paysage et, partant, de notre culture ».

Bibliographie

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC, *Plan d'intervention pour la mise en valeur de la colline Parlementaire*, 1996, 54 p.

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC, *Plan de transport de l'agglomération de Québec et la capitale - Document d'orientation de la Commission de la capitale nationale du Québec*, 1997, 8 p.

DUPONT Ambroise, *Les entrées de ville ou redonner le goût de l'urbanisme*, Paris, novembre 1996, 67 p.

DU TOIT R., R. ALLSOPP., J. HILLIER, W. DASCHKO, *Le secteur central de la capitale nationale, les parcours d'honneur*, Ontario, novembre 1983, 117 p.

GALLETY Jean-Claude, « Entrées de ville : vers une américanisation des villes françaises ? », *Revue Tec*, n° 112, mai/juin 1992.

LES ÉTATS GÉNÉRAUX DU PAYSAGE QUÉBÉCOIS, *Dynamique et visions du paysage québécois, bilan et suivi des états généraux*, Québec, Les Éditions Continuité, 1996, 86 p.

ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC, *Mémoire*, août 1996, 30 p.

PRATS Michèle, *Entrées de ville, rapport Dupont et ses suites*, Paris, novembre 1996, 6 p.

QUÉBEC (GOUVERNEMENT), MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Analyse des tendances*, Québec, 1995, 34 p.

QUÉBEC (GOUVERNEMENT), MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plan de transport, Vision d'ensemble*, Québec, 51 p.

QUÉBEC (GOUVERNEMENT), MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Méthode d'analyse visuelle pour l'intégration des infrastructures de transport*, Service de l'environnement, Québec, décembre 1986, 124 p.

QUÉBEC (GOUVERNEMENT), MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Les aménagements routiers dans la traversée des agglomérations*, Québec, , Service des politiques d'exploitation, mars 1996, 177 p.

QUÉBEC (GOUVERNEMENT), MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Concepts d'aménagement d'entrées d'agglomérations en vue d'une amélioration de la sécurité routière et de leurs qualités visuelles*, Service de l'environnement, 21 juin 1996, 13 p.

Végétal Entrées de villes, France, Centre d'études des transports urbains (CETUR), mai 1993, 127 p.