

Rapport déposé au ministère des Transports du Québec  
et à la Commission de la capitale nationale du Québec

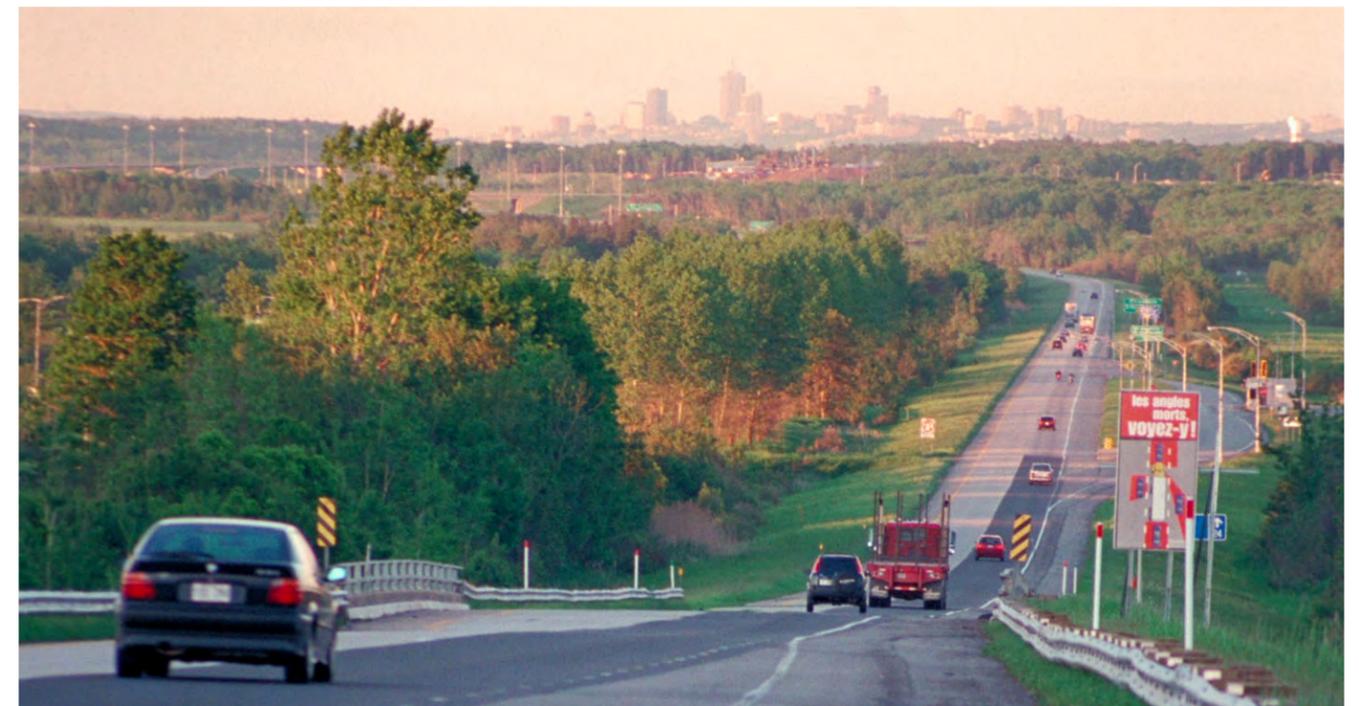
# Cadrage des entrées à la capitale nationale du Québec

## Rapport final

Bernard St-Denis

Chaire en paysage et environnement  
Université de Montréal

Janvier 2003



# Cadrage des entrées à la capitale nationale du Québec

Ce rapport a été réalisé par BERNARD ST-DENIS, responsable de la recherche, chercheur à la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal et professeur adjoint à l'École d'architecture de paysage de l'Université de Montréal

Un rapport complémentaire a été réalisé à la demande de la Chaire par Pierre Larochelle, de l'Université Laval et Pierre Gauthier, de l'Université Concordia; voir LAROCHELLE, P., GAUTHIER, P., 2003, **Les voies d'accès à la capitale nationale du Québec et la qualité de la forme urbaine**, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal / Faculté de l'aménagement, de l'architecture et des arts visuels, Université Laval

## Cartographie et photos aériennes

Les cartes et les figures montées sur orthophotos contenues dans ce rapport comportent de l'information géographique de référence provenant de la Base de données topographiques du Québec (1/20 000) du ministère des Ressources naturelles et de la Base géographique multiéchelle du ministère des Transports.

Bases de données topographiques et orthophotos, ministère des Ressources naturelles, et Base géographique numérique, ministère des Transports © Gouvernement du Québec.

## Photographie

Toutes les photos © Bernard St-Denis, sauf : 1.4 , 1.7, 1.8, 1.9, 1.20, 1.40, 1.41, 1.55, 2.1, 2.5, 2.31, 2.39, 3.4, 3.2 © Claude Marcoux; 1.5, 1.6 © Christelle Stacchetti.

## Remerciements

Merci à Pierre Larochelle et Pierre Gauthier pour la qualité de leur collaboration.

Merci à Denis Stonehouse et au comité de suivi pour leur support.

Merci à Peter Fianu pour ses suggestions.

Cette activité de recherche a été financée conjointement par le ministère des Transports du Québec et par la Commission de la capitale nationale du Québec. Un comité conjoint du ministère des Transports du Québec et de la Commission de la capitale nationale du Québec en a effectué le suivi. Ce comité est formé de :

Denis Stonehouse chargé de projet	Ministère des Transports Direction de la recherche et de l'environnement Service de l'environnement et des études d'intégration
au milieu	
Marie-Josée Deschênes	Commission de la capitale nationale du Québec Direction de l'aménagement et de l'architecture
Serge Filion	Commission de la capitale nationale du Québec Directeur de l'aménagement et de l'architecture
Éric Archambault	Ministère des Transports Direction Chaudière-Appalaches Service des inventaires et du Plan
Josée Gagnon	Ministère des Transports Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures Service des technologies d'exploitation
Daniel Trottier	Ministère des Transports Direction de Québec Service des inventaires et du Plan

Les personnes suivantes ont également collaboré au fonctionnement du comité de suivi :

Marc Bertrand	Commission de la capitale nationale du Québec Direction de l'aménagement et de l'architecture
Jean-Laval Gagné	Commission de la capitale nationale du Québec Direction de l'aménagement et de l'architecture
Sophie Jackson	Ministère des Transports Direction de Québec Service des inventaires et du Plan
Pascal Lacasse	Ministère des Transports Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures Service des technologies d'exploitation
Madeleine Lindsay	Ministère des Transports Direction Chaudière-Appalaches Service des inventaires et du Plan
Philippe Plante	Commission de la capitale nationale du Québec Direction de l'aménagement et de l'architecture

Les opinions exprimées dans le présent rapport sont celles de l'équipe de recherche et ne reflètent pas nécessairement les positions du ministère des Transports du Québec et de la Commission de la capitale nationale du Québec.

## Bernard St-Denis

Chercheur,  
Chaire en paysage et environnement  
Université de Montréal  
Professeur adjoint  
École d'architecture de paysage  
Université de Montréal

## RAPPORT DE RECHERCHE

Janvier 2003

## Équipe de recherche

Responsable de la recherche

**Bernard St-Denis**

Assistant(e)s de recherche:

**Marie-Claude Paradis**, étudiante à la M. Sc. A en aménagement, Faculté des études supérieures de l'Université de Montréal

**David Paradis**, étudiant au baccalauréat en urbanisme, Institut d'urbanisme, Faculté de l'aménagement, Université de Montréal

**Caroline Gagnon**, étudiante au Ph. D. en aménagement, Faculté des études supérieures de l'Université de Montréal  
**Kim Desjardins**, étudiante à la M. Sc. A en aménagement, option paysage, Faculté des études supérieures de l'Université de Montréal

**Ulysse Girard**, étudiant à la M. Sc. A en aménagement, option paysage, Faculté des études supérieures de l'Université de Montréal

Consultant:

**Claude Marcoux**, chargé de cours, École d'architecture de paysage, Université de Montréal

Stagiaires:

**Christelle Stacchetti**  
**Marie Courdouan**  
**Élodie Fichart**

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction</b>	
3	Chapitre 1 <b>Le contexte biophysique régional et les portions rurales des parcours d'entrée à la capitale</b>	
3	Le contexte biophysique	
4	Québec aux portes d'un pays de nature	
6	Ensembles physiographiques, utilisation du sol et séquences d'approche à Québec	
8	Le contact avec l'habitat rural et le passage du rural à l'urbain	
15	Du massif laurentien aux terrasses	
17	Une frontière floue entre les territoires agroforestiers et l'urbain	
<b>19</b>	<b>Chapitre 2</b> <b>Les portions agroforestières des parcours dans une perspective de « requalification » : synthèses et principes d'intervention</b>	
19	La « belle campagne » et les motivations du regard	
20	La réalité contre les attentes paysagères	
20	Les visées d'un projet de requalification	
21	Les principes d'intervention	
22	Le parcours témoin de l'autoroute Jean-Lesage est	
25	Dispositions particulières : l'autoroute Jean-Lesage ouest	
26	Dispositions particulières : les parcours laurentiens	
27	Théâtraliser les approches à Québec	
<b>33</b>	<b>Chapitre 3</b> <b>Les portions « urbaines » des parcours d'entrée à la capitale</b>	
35	Les secteurs industriels et commerciaux	
35	<i>L'autoroute accueille l'hétérogène</i>	
36	<i>Des espaces dilatés</i>	
39	<i>Le bâti commercial et industriel : entre le racolage et l'indifférence</i>	
40	<i>L'espace autoroutier insaisissable</i>	
40	Les secteurs résidentiels	
41	<i>Des conflits d'échelle...</i>	
42	<i>...aux nuisances environnementales</i>	
43	Les relations entre les autoroutes et leurs franges en général	
43	<i>L'autoroute en marge des lieux d'habitation</i>	
43	<i>L'autoroute et ses franges commerciales et industrielles : quelle réciprocité?</i>	
<b>49</b>	<b>Chapitre 4</b> <b>Les portions urbaines des parcours dans une perspective de « requalification » : synthèse et principes d'intervention</b>	
49	Les autoroutes comme vecteurs du paysage autoroutier	
49	Première priorité de requalification : convertir des segments d'autoroutes en voies urbaines	
51	Deuxième priorité de requalification : prévenir	
52	Troisième priorité de requalification : cadrer les parcours autoroutiers	
55	L'approche de végétalisation : vers une gestion écologique	
56	Les principes de cadrage	
56	<i>Première figure : trois strates végétales</i>	
59	<i>Deuxième figure : les voies de service comme cadre intermédiaire</i>	
60	<i>Troisième figure : des parois végétales</i>	
64	<i>Quatrième figure : des parois minérales</i>	
66	<i>Quatre figures, un répertoire de possibilités</i>	
67	Marquer les échangeurs	
72	Marquer le statut particulier des voies historiques	
72	Notes complémentaires	
72	<i>Le pont Pierre-Laporte</i>	
74	<i>Le boulevard Charest</i>	
78	<i>L'autoroute Dufferin-Montmorency</i>	
<b>82</b>	<b>Conclusion</b> <b>Au-delà des parcours d'entrée à la capitale, un enjeu : la forme de la ville</b>	
85	Références	

# Introduction

Le présent document est le fruit d'une étude réalisée pour le compte du Ministère des transports du Québec et de la Commission de la capitale nationale du Québec. Le mandat donné à la Chaire en paysage et environnement visait quatre objectifs :

- a) caractériser les paysages des principaux parcours d'entrée à la capitale nationale;
- b) formuler les termes d'un projet de requalification pour l'ensemble des parcours d'entrée, y compris les principes d'intervention s'appliquant aux emprises autoroutières et aux voies publiques;
- c) illustrer ces principes d'intervention;
- d) définir le cadre de gestion stratégique (orientation et priorisation des actions) du projet de requalification.

Les axes routiers abordés dans la présente étude sont les principales voies d'entrée à la capitale qui mènent directement de l'extérieur vers le centre-ville ou qui donnent accès au pont Pierre-Laporte, soit :

- sur la rive nord :
  - l'autoroute Félix-Leclerc, l'autoroute Charest et le boulevard Charest;
  - l'autoroute Laurentienne;
  - l'autoroute Dufferin-Montmorency;
- sur la rive sud :
  - l'autoroute Jean-Lesage ouest;
  - l'autoroute Jean-Lesage est;
  - l'autoroute Robert-Cliche.

Afin de limiter le corpus à un nombre de parcours et à des distances totales abordables, les voies d'accès de niveaux inférieurs (ex : route 132, route 138, chemin du Roy) et les autres accès (ex : la traverse de Lévis) n'ont pas été considérées. La couverture des axes sélectionnés est suffisamment étendue pour inclure des portions « rurales » (ou agroforestières) en amont des portions « urbaines » des parcours.

Trois raisons justifient une telle couverture. Premièrement, la frontière entre le rural et l'urbain étant plutôt étalée, il faut pouvoir analyser chacun des parcours d'entrée comme un continuum, faire ressortir, du rural à l'urbain, la différenciation progressive des affectations du sol et identifier les autres phénomènes qui marquent l'aire d'influence de la ville.

Deuxièmement, certains parcours ruraux (ou parcours d'approche) donnent accès au paysage régional par le biais de panoramas parfois spectaculaires, lesquels témoignent de manière éloquente de la situation unique de Québec aux portes d'un « pays de nature ». C'est pourquoi les parcours d'approche ne peuvent être exclus d'un projet général de « requalification » des entrées à la capitale ou encore de « mise en valeur » de la capitale et de sa région le long de ses parcours d'entrée.

Troisièmement, les parcours d'approche recèlent des points de vue sur Québec – et notamment sur la Haute-Ville – qui signalent de manière saisissante l'arrivée imminente à la capitale. Ces points de vue – que nous avons appelés des « seuils » – doivent être exploités dans le cadre des « stratégies paysagères » applicables aux parcours d'approche.

## Structure et contenu du rapport

Cela étant, les lecteurs(trices) constateront que les portions rurales et les portions urbaines des parcours sélectionnés sont traitées séparément. Ainsi, les deux premiers chapitres sont consacrés à la description des principaux traits du contexte régional et à l'analyse de leurs « propriétés paysagères », à l'analyse plus détaillée des spécificités paysagères des portions rurales des parcours sélectionnés, à la formulation d'une problématique de « requalification » de ces parcours dans une perspective d'approche à la capitale et finalement à la formulation des principes d'intervention qui en découlent relativement aux emprises autoroutières. Ces principes d'intervention visent deux choses : exploiter diverses stratégies de « mise en relief » des séquences paysagères auxquels donnent accès les parcours et « théâtraliser » les approches à la capitale, notamment à la hauteur des « seuils ».

Le troisième chapitre est consacré à la description des principaux traits des contextes des parcours « urbains », à l'analyse de leurs incidences sur la « perception paysagère » et, plus particulièrement, à l'analyse des facteurs dont dépendent la formation et la forme de l'espace urbain en bordure des autoroutes de la capitale. Or, il y est montré que les paysages des entrées autoroutières urbaines sont déficitaires au niveau de la cohérence, de la lisibilité et de ce qu'on pourrait appeler le décorum urbain.

Reprenant ce diagnostic à la lumière de l'analyse des rapports que les autoroutes et la ville entretiennent réciproquement, le quatrième chapitre établit d'entrée de jeu que les paysages des autoroutes dites « urbaines » sont imputables, entre autres, à la nature des voies autoroutières. Les autoroutes sont des instruments indispensables de la mobilité régionale. Cependant, elles sont aussi pour leurs contextes urbains des infrastructures lourdes et sévèrement confinées qui génèrent d'importantes nuisances environnementales. La combinaison de ces avantages et de ces inconvénients détermine en bonne partie – du moins si l'on en juge au cas de Québec – la nature des fonctions qui sont appelées à « migrer » vers les corridors autoroutiers, la forme des tissus qui en résultent et les relations qui s'établissent entre ces tissus et les voies autoroutières.

Un tel constat n'est pas sans effet sur nos recommandations. Dans les secteurs déjà urbanisés, une véritable « requalification » des paysages des autoroutes urbaines requerrait la transformation des tissus adjacents. Cela serait possible, selon l'optique dégagée par notre analyse, sous une condition : remettre en question les voies autoroutières.

La première priorité de requalification consiste donc à envisager la conversion des segments d'autoroutes qui s'y prêteraient – à proximité du centre-ville – en voies urbaines et à encadrer la transformation des tissus à moyen terme.

La deuxième priorité de requalification concerne les secteurs en voie d'urbanisation : elle consiste à planifier la forme des tissus et leurs relations avec les emprises autoroutières pour prévenir les conflits ou pour assurer une certaine forme de réciprocité.

La troisième priorité de requalification consiste à intervenir sur les emprises autoroutières dont les bordures sont déjà édifiées – et à intervenir, dans le cas du boulevard Charest, sur la voie publique – de manière à instaurer un niveau optimal d'autonomie et de cohérence paysagères le long des parcours. Sur ce dernier point, nous recommandons la mise au point d'une typologie de dispositifs de « cadrage » adaptée à la géométrie variable des emprises.

## Les parcours ruraux et les parcours urbains : deux échelles d'analyse

Il nous est apparu nécessaire de distinguer les parcours ruraux des parcours urbains pour deux raisons. D'abord, les échelles de perception ne sont pas les mêmes. Sur les premiers, l'expérience visuelle est modulée en fonction de cinq grands paramètres : le relief, l'hydrographie, l'occupation du sol typique des régions agroforestières (le partage entre la couverture forestière et les terres agricoles), le système parcellaire et la localisation des voies habitées (les rangs). Par conséquent, le paysage y est appréhendé comme une séquence lente de motifs territoriaux rendus lisibles par le battement incessant entre le proche et le lointain<sup>1</sup>.

Sur les seconds, le champ visuel est fortement contingenté par le bâti déployé de manière inégale sur les marges et dont la densité croît avec la proximité du centre. L'expérience visuelle y gagne en complexité et ce, d'autant plus que l'hétérogénéité du bâti et le caractère décousu de l'organisation spatiale sont exacerbés par la vitesse. Sur le plan méthodologique, ces deux échelles de perception devaient nécessairement correspondre à deux échelles d'analyse, lesquelles exigeaient forcément des outils différents.

La première échelle d'analyse devait porter sur des formes territoriales mises en place dans la longue durée et dotées, du moins à cette échelle, d'un certain degré de permanence. La seconde, beaucoup plus fine devait porter sur des tissus urbains ou des espaces quasi-urbains complexes, constitués depuis peu ou encore en mutation.

## L'analyse paysagère: visées et outils

Signalons malgré tout que, dans les deux cas, l'analyse paysagère visait la même chose : comprendre comment les faits en présence – à l'échelle du territoire ou à l'échelle de la ville – jouent sur l'expérience visuelle d'un parcours donné (volet descriptif) et comment, en retour, l'expérience visuelle s'ouvre à des interprétations et des jugements de nature paysagère en fonction des motivations, des attentes, des impératifs – par exemple l'impératif de lisibilité – et des *a priori* qui gouvernent la perception (volet interprétatif). Dans les deux cas, le volet interprétatif devait donc pouvoir s'appuyer sur une description des contextes et de l'expérience des parcours étroitement adaptée à l'échelle considérée.

Au premier niveau de lecture, les parcours ruraux et les parcours urbains ont été abordés de la même manière,

c'est-à-dire par des relevés exhaustifs et répétés sur le terrain, accompagné de prises de photo systématiques, afin de documenter les faits et surtout afin de reconstituer, pour analyse, l'expérience qui découle de ces faits (lecture expérientielle).

Le deuxième niveau de lecture exigeait par contre une différenciation des méthodes afin d'ouvrir les deux catégories de parcours (ruraux et urbains) à une description plus générale de leurs contextes, de leurs composantes et des structures que ces dernières forment entre elles ou auxquelles elles appartiennent. L'objectif poursuivi était de comprendre les ressorts de l'expérience visuelle. Dans le cas des parcours agroforestiers, il fallait traiter l'information cartographique propre à couvrir de larges portions de territoire de part et d'autre des parcours. Cette opération (extraction et analyse des informations pertinentes) a été effectuée sur le logiciel MapInfo à partir de la cartographie numérique (éch. 1 : 20 000) du ministère des Ressources naturelles. Les résultats ont été traités sur Photoshop.

Dans le cas des parcours « urbains », le même genre d'opération devait porter sur une organisation spatiale et des objets beaucoup plus détaillés. Nous avons utilisé pour ce faire des assemblages linéaires d'orthophotos provenant de la Photocartothèque québécoise. À partir de ces assemblages, nous avons traité sur Photoshop (surlignage et remplissage en couleur) l'ensemble des objets qu'il s'avérait pertinent de mettre en évidence pour expliquer la structure et la composition des tissus en bordure des parcours, mais aussi pour rendre compte de certains phénomènes perceptuels (voir par exemple chapitre 3, figures 3.25 et 3.26).

## Comprendre les formes des corridors autoroutiers

Le traitement distinct des parcours ruraux et des parcours urbains a également été motivé par le souci particulier, dans le cas des parcours urbains, de rendre compte des formes d'urbanisation en bordure. Nous devons pour ce faire accorder beaucoup plus d'attention à la forme, au fonctionnement voire à la raison d'être des tissus et des agglomérats de toutes sortes le long des autoroutes. Il s'agissait d'expliquer, au meilleur de notre jugement, les motivations (individuelles, collectives, institutionnelles, commerciales, etc.), la logique et les ressorts sous-jacents aux formes de développement et aux relations observées qui correspondent, incidemment, aux patrons de développement adoptés massivement le long des autoroutes de la capitale depuis la mise en place du réseau<sup>2</sup>. Nous avons été aidés en cela par la lecture d'un certain

nombre d'ouvrages qui font ressortir, pour la plupart et sous différents angles, l'incidence prépondérante de la mobilité (nous disons plutôt : l'impératif de mobilité) sur la structure et la forme de la ville contemporaine, sans compter l'étalement urbain.

Or, le développement de la mobilité depuis cinquante ans a eu ses corollaires, dont au moins deux sautent aux yeux : l'expansion phénoménale du parc automobile et le développement des réseaux autoroutiers. Face à cela, il nous semblait raisonnable de poser, à titre d'hypothèse, le principe suivant : le développement urbain en bordure des autoroutes est le strict reflet des pratiques de l'urbain<sup>3</sup> qui participent de l'impératif de mobilité. En envisageant l'analyse sous cet angle, il nous semblait pouvoir faire ressortir pourquoi les paysages urbains le long des autoroutes d'accès à la capitale sont ce qu'ils sont. C'est effectivement l'orientation que nous avons donnée aux analyses du chapitre 3 et à la synthèse qui figure en début du chapitre 4.

Pour quelle raison fallait-il amener la recherche sur ce terrain? En rétrospective, nous pouvons répondre ce qui suit. Il ne suffit pas de décrire les environnements concernés et d'en juger les attributs dans une perspective paysagère (évaluation paysagère) pour poser convenablement le problème de la requalification des paysages autoroutiers. Il faut avant tout comprendre les mécanismes – ou un certain nombre de mécanismes pertinents – qui règlent les situations décrites et jugées. Les orientations d'un projet de requalification dépendent de ce qui précède dans la mesure où le « problème » de paysage qui concerne, en l'occurrence, les entrées de la capitale ne peut être dissocié de ses causes. Il serait illusoire de promouvoir des solutions qui ne tiendraient pas compte de la manière dont l'espace urbain est produit en bordure des autoroutes; il serait tout autant regrettable de négliger les solutions de fond applicables à long terme au profit de solutions essentiellement cosmétiques applicables immédiatement. C'est bien ce que reflète l'ordre de priorité de nos recommandations : la première priorité doit être accordée aux interventions qui entraîneraient les bénéfices les plus significatifs et les plus durables au plan urbain.

Nous partageons à ce sujet les conclusions d'une étude que nous avons commandée pour les besoins de la recherche à Pierre Larochelle et Pierre Gauthier, respectivement professeur honoraire à la faculté de l'architecture, du design et des arts visuels de l'Université Laval et professeur adjoint au programme d'études urbaines de l'Université Concordia. Cette étude, intitulée « *Les voies d'accès à la capitale nationale du Québec et la qualité de la forme urbaine* », est une analyse détaillée de l'évolution historique du réseau viaire de l'agglomération

jusqu'à la mise en place du réseau autoroutier et des conséquences de cette évolution sur la forme urbaine. L'étude est consacrée aux parcours d'accès à la capitale situés sur la rive nord, là où la question de la qualité de la forme urbaine en relation avec les réseaux autoroutiers se pose de la manière la plus évidente. Elle vise une compréhension globale des effets du réseau autoroutier sur la forme urbaine et une compréhension détaillée a) de la nature et de la genèse des rapports entre les voies autoroutières et les tissus urbains limitrophes, b) des problèmes qui y sont associés sur le plan de l'encadrement, de la lisibilité, des rapports d'échelle et de l'urbanité, et c) des voies de résolution éventuelle de ces problèmes.

En plus des parcours autoroutiers, l'étude de Larochelle et Gauthier comporte la caractérisation et l'évaluation de trois axes dont un, le boulevard Charest fait aussi partie des objets de la présente analyse. Les deux autres sont l'axe Laurier / Grande-Allée et la promenade Champlain. Ces derniers ont fait l'objet d'études antérieures soumises par la Chaire en paysage et environnement, en 1998 et en 2000<sup>4</sup>, au ministère des Transports et à la Commission de la capitale nationale afin d'établir des principes de requalification paysagère s'y rapportant. Nous avons jugé utile pour nos commanditaires de revenir sur ces parcours par le biais du cadre d'analyse de Messieurs Larochelle et Gauthier afin d'étoffer ou de nuancer au besoin les conclusions de ces études.

L'étude de Pierre Larochelle et Pierre Gauthier est un complément essentiel de la nôtre; elle est présentée dans un rapport distinct<sup>5</sup> pour des raisons pratiques, mais aussi pour mettre en lumière les spécificités, d'une part, et les convergences, d'autre part, entre les conclusions qui émanent respectivement de l'analyse paysagère et de l'analyse morphogénétique. Nous y référerons cependant régulièrement ici, pour éclairer au besoin les phénomènes dont nous tentons de retracer les facteurs déterminants, mais surtout pour appuyer nos recommandations quant à la requalification des parcours urbains étudiés (chapitre 4). Ce en quoi les lecteurs(trices) reconnaîtront d'ailleurs les axes de convergence entre une étude et l'autre par rapport à la définition du problème de requalification.

## Du bon usage des images soumises à l'appui de nos recommandations

Une mise en garde, en terminant. Les simulations visuelles et les coupes contenues dans le rapport au chapitre 2 et au chapitre 4 ne doivent pas être considérées comme des propositions d'aménagement et encore moins comme des prototypes. Elles ne servent qu'à illustrer les principes

d'intervention proposés en vertu de nos analyses. Elles n'ont fait l'objet ni d'un travail approfondi concernant la forme des dispositifs qui y sont montrés, ni d'un calibrage précis de leurs dimensions et des rapports d'échelle qui s'ensuivent, ni d'études particulières de faisabilité technique ou économique. Par exemple, les dimensions des différents ouvrages ou types d'ouvrages qui répondent aux principes que nous préconisons ne sont pas spécifiées : elles sont illustrées aux valeurs maximales atteignables en vertu de certaines stratégies constructives. Ces dimensions devront être précisées éventuellement de manière à concilier les dispositifs de « cadrage » des infrastructures routières et les ambiances qui conviennent à l'usage de l'espace urbain en bordure des segments d'autoroute considérés. Soulignons par ailleurs que toutes nos propositions demandent à être validées par rapport à toutes les normes de sécurité en vigueur. Cela dit, nous avons tenu à ce que les principes illustrés par ces images soient empreints d'un minimum de réalisme par rapport aux différentes contraintes qui affectent inévitablement les projets d'aménagement dans les contextes autoroutiers et par rapport aux moyens dont dispose le ministère des Transports pour aborder un projet de requalification au sein de ses emprises. Il reste donc que la mise au point, à tous les niveaux, de ces différentes propositions reste à faire et nous soumettons, en parallèle, des éléments d'un « plan de travail » pour y parvenir.

## Notes de l'introduction

<sup>1</sup> Cela vaut pour tous les parcours, à une exception près : l'autoroute Robert-Cliche est à peu près entièrement confinée, au sud du barrage de la rivière Chaudière, par des écrans de mélèzes continus et compacts.

<sup>2</sup> Il faut noter ici que la plus grande partie des tissus qui bordent les autoroutes étudiées ont été développés à compter des années soixante.

<sup>3</sup> Ces pratiques englobent les représentations et les actions des agents qui font la ville, qui l'exploitent ou qui la vivent.

<sup>4</sup> Voir JACOBS, P., POUILLAUUEC-GONIDEC, P, ST-DENIS, B., 1998, **Étude de caractérisation et de requalification des paysages d'entrée de la capitale nationale du Québec : le corridor Duplessis**, rapport de recherche, Montréal : Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, pour le compte du Ministère des transports du Québec et de la Commission de la capitale nationale du Québec; ST-DENIS, B., JACOBS, P., *et al.*, 2000, **Promenade Champlain, énoncé d'une stratégie de mise en œuvre du projet de paysage**, rapport de recherche, Montréal : Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, pour le compte du Ministère des transports du Québec et de la Commission de la capitale nationale du Québec.

<sup>5</sup> LAROCHELLE, P., GAUTHIER, P., 2002, **Les voies d'accès à la capitale nationale du Québec et la qualité de la forme urbaine**, rapport de recherche, Montréal : Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, pour le compte du Ministère des transports du Québec et de la Commission de la capitale nationale du Québec.

# Chapitre 1

## Le contexte biophysique régional et les portions rurales des parcours d'entrée à la capitale

### Le contexte biophysique

La région immédiate de Québec est caractérisée par un contexte biophysique diversifié qui tient à sa situation à la pointe nord-est de la région naturelle des basses terres du moyen Saint-Laurent<sup>1</sup>, lesquelles sont serrées contre le bouclier canadien au nord (plus précisément les Laurentides méridionales) et s'élèvent progressivement vers la chaîne des Appalaches du côté sud (figure 1.1).

**La province naturelle des Laurentides méridionales**<sup>2</sup> est constituée « d'assemblages de collines, de plateaux et de quelques massifs plus élevés » formés dans un socle rocheux métamorphique. Le plus important de ces massifs élevés est le massif du lac Jacques-Cartier, situé immédiatement au nord de Québec, à l'extrême est des Laurentides méridionales. Il est entamé profondément, aux environs de Québec, par les rivières Jacques-Cartier, Saint-Charles et Montmorency. En direction nord-est à partir de Québec, les Laurentides méridionales se rapprochent progressivement du fleuve Saint-Laurent jusqu'à le border de près à partir de Beaupré. À peu de distance de Québec le long de la lisière sud du massif, la forêt mélangée et la forêt mélangée à dominance feuillue constituent l'essentiel de la couverture arborescente.

**La province naturelle des Appalaches**<sup>3</sup> se présente comme « une ancienne chaîne de montagnes fortement plissées, [ formées à partir d'une assise rocheuse sédimentaire ] dont il ne reste aujourd'hui qu'une succession de monts et de collines allongés et étroits entrecoupés de vallées et de plateaux ». Les alignements du relief orientés sud-ouest / nord-est sont traversés par les rivières appartenant au réseau hydrographique principal, soit dans la région immédiate de Québec, la rivière Chaudière et la rivière Etchemin. Les forêts

mélangées à dominance feuillue constituent l'essentiel de la couverture arborescente. L'agriculture n'y occupe que les parties les plus favorables comme les plateaux et les fonds de vallée.

Au sein des basses-terres du moyen Saint-Laurent, six ensembles physiographiques<sup>4</sup> nous intéressent particulièrement.

Sur la rive nord, **la plaine de Saint-Raymond – Pont-Rouge** jouxte le bouclier canadien ou, plus précisément la limite de la province des Laurentides marquée par un relief de basses collines moutonnées. La plaine est bordée au sud par une falaise le long du Saint-Laurent et à l'est par un talus d'une vingtaine de mètres. Elle est entaillée de vallées parfois profondes (rivière Jacques-Cartier). Le territoire est principalement agro-forestier à dominance forestière (60%); les forêts sont mixtes et forment des blocs importants.

**Les terrasses Cap-Rouge – Beaupré** sont en contact avec les collines du Bouclier canadien; ce contact est particulièrement abrupt à l'est, au Cap-Tourmente. Les terrasses de sols fluvio-marins sont bordées au sud par les rives du Saint-Laurent et par la dépression qui longe le pied de la colline de Québec, au contact de laquelle elles se terminent entre Cap-Rouge et Limoilou. Le pied de la terrasse à l'ouest atteint une vingtaine de mètres. Les terrasses sont découpées en vallons encaissés par les rivières Montmorency, Saint-Charles, Cap-Rouge, Lorette, du Berger et Beauport. Les boisés isolés qui persistent malgré la pression urbaine sont majoritairement composés de feuillus.

**La plate-forme de la traverse** est scindée en trois par le fleuve; elle englobe l'île d'Orléans, la colline de Québec et, dans l'axe de l'île d'Orléans une bande étroite qui se déploie le long de la rive sud. Son assise rocheuse appartient à la province géologique des Appalaches (shales et grès). Elle est caractérisée par un relief modeste mais varié : sur la rive sud, des bandes rocheuses forment des buttes étroites et allongées aux versants abrupts; la colline de Québec est bordée du côté du fleuve par des falaises, de même que l'île d'Orléans qui a la forme d'un coteau allongé à deux larges versants. Les dépôts sont plus importants sur l'île d'Orléans (dépôts littoraux et dépôts remaniés) et sur la rive sud (dépôts marins), alors que sur la colline de Québec le socle rocheux affleurant domine, en combinaison avec des dépôts littoraux. La plate-forme est fortement découpée à l'embouchure des rivières Etchemin et Chaudière.

Sur la rive sud, **la plate-forme de Lotbinière** est bordée au nord par la falaise qui surplombe le Saint-Laurent et à l'est par les crêtes rocheuses de la plate-forme de la

traverse. Sa limite sud est caractérisée par un changement abrupt des dépôts de surface alors que la combinaison tills remaniés pierreux – argiles marines fait place à des sables marins. La plate-forme se présente comme une plaine légèrement vallonnée marquée ici et là par des bourrelets morainiques. Le littoral est fortement incisé par les cours d'eau modestes qui se jettent dans le Saint-Laurent. Les forêts feuillues et mixtes en proportions égales forment des blocs importants, étroits et allongés; les terres agricoles, où domine l'élevage laitier, occupent environ 60% de l'espace.

**La plaine de Lotbinière** est bordée au sud par les premiers reliefs appalachiens; elle s'élève du nord au sud et présente un profil ondulé à proximité des Appalaches et du côté est où la structure parallèle du relief est de type appalachien. La structure géologique de la plus grande partie de la région appartient effectivement à la province géologique des Appalaches. Sur son flanc nord, la plaine est couverte de sables marins bien drainés alors que sa partie médiane est largement couverte de tourbières et de

sols mal drainés entrecoupés de cordons littoraux (sables et graviers) et de crêtes dunaires. Formée de grands massifs mixtes au sein desquels les forêts de résineux ont une certaine importance, la couverture forestière domine sur l'agriculture (60% contre 25%) axée surtout sur l'élevage laitier (production de fourrage).

**La plaine de Bellechasse** est bordée au nord par la falaise qui borde le Saint-Laurent et au sud par les premiers reliefs appalachiens; d'où un rétrécissement marqué de la plaine, du côté est, à mesure que le massif appalachien se rapproche du fleuve. Le relief légèrement ondulé du côté du fleuve cède la place du côté sud à des buttes allongées en structure parallèle typiquement appalachienne. Du côté nord-est, des crêtes appalachiennes étroites et allongées remplacent les buttes. Les dépôts de surface sont principalement des sables et des graviers fluvio-marins. Le couvert forestier est partagé entre les forêts feuillues et les forêts mixtes en blocs étroits et allongés qui occupent 25% de l'espace, contre 60% pour l'agriculture (production de fourrage).

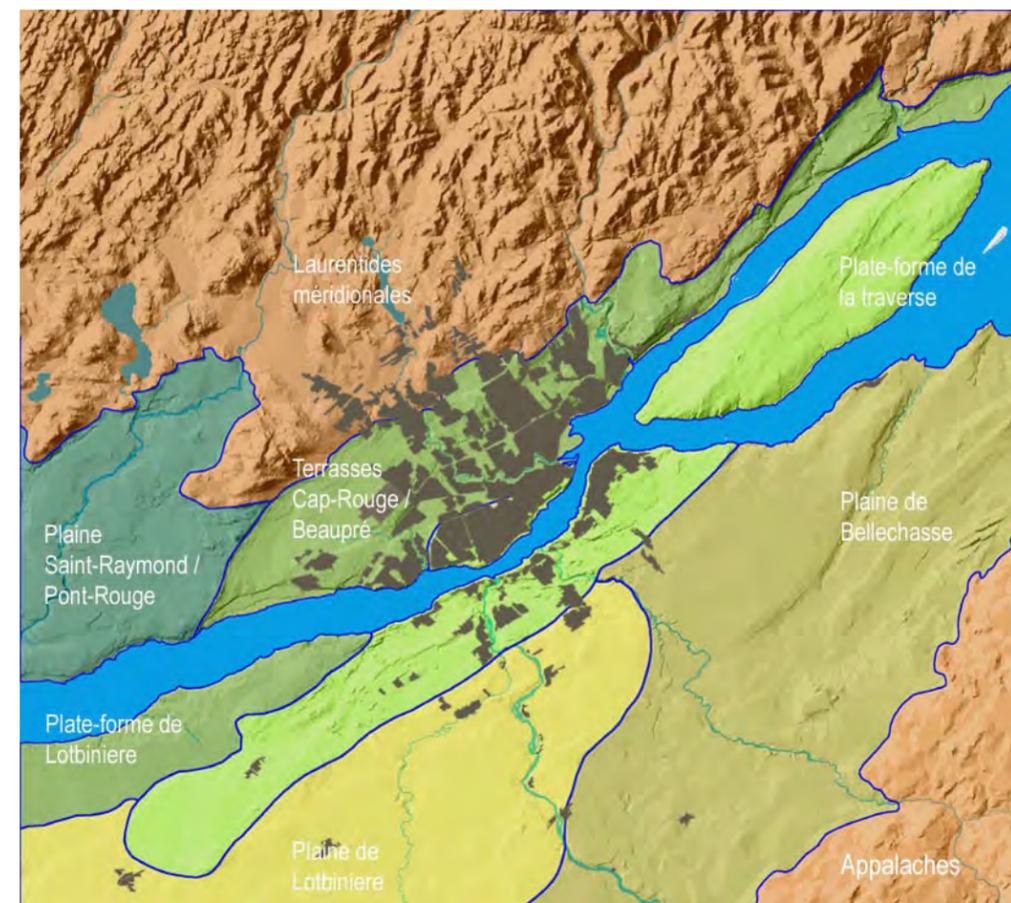


Figure 1.1  
Ensembles physiographiques de la région de Québec (source: Cadre écologique de référence, Environnement Québec)

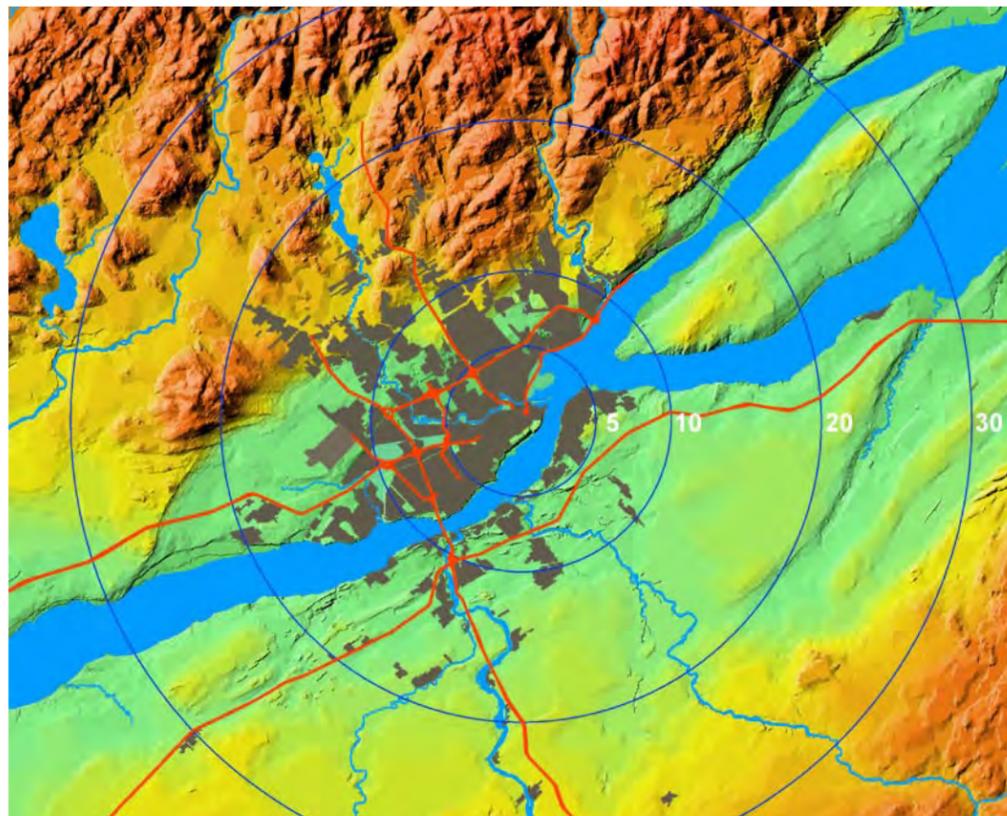


Figure 1.2  
Contexte régional: le relief

## Québec aux portes d'un pays de nature

La région est fortement marquée par la proximité des massifs laurentiens et appalachiens de part et d'autre de la plaine (figure 1.2). Au nord-ouest de Québec, la frontière entre les terrasses (qui s'étalent de Saint-Augustin à Beaupré) et la chaîne de collines des Laurentides est relativement nette. Bordé à l'ouest par ce qui reste du domaine agricole, le domaine péri-urbain et suburbain occupe la plus grande partie des terrasses au nord de la colline de Québec, alors que le couvert forestier est très largement dominant au-delà de la limite des collines (figure 1.3). L'agglomération est à toute fin pratique adossée aux Laurentides dont le contrefort se déploie parallèlement au fleuve à une dizaine de kilomètres à peine du flanc nord de la colline de Québec.

En revanche, la bordure du massif appalachien marque la limite du domaine rural à environ quarante kilomètres au sud-est. Le relief de la plaine de Bellechasse qui s'élève graduellement à partir de la rive sud accuse quelques soubresauts à la rencontre des Appalaches. Le front des Appalaches rejoint à peu près le fleuve à la hauteur de Montmagny alors qu'il borde, plus à l'est, le littoral formé de terrasses marines étroites qui se prolongent du côté du Bas-Saint-Laurent. Ce resserrement sur la rive sud

trouve écho dans l'élargissement substantiel du fleuve en aval de l'Île d'Orléans et, sur la rive nord, dans la projection massive du relief laurentien sur le fleuve à partir du Cap-Tourmente.

Ainsi, une rupture de ton importante s'échelonne le long des quarante kilomètres qui séparent le cap Diamant de la pointe nord-est de l'île d'Orléans. Au sud-ouest, la plaine habitée et généralement étale se déploie en profondeur de part et d'autre du fleuve alors qu'au nord-est, le long de terrasses étroites, le bouclier canadien et les massifs appalachiens encadrent étroitement le fleuve. La largeur de ce dernier passe du simple au double. De sa position à l'extrémité des basses-terres du Saint-Laurent, Québec est, en quelque sorte, aux portes d'un « pays de nature ». Plus précisément, l'agglomération cohabite de manière contrastée avec les formations naturelles rigoureuses et majestueuses qui caractérisent les paysages du Saint-Laurent en aval (figure 1.4). Celles-ci serrent de près le domaine rural de part et d'autre. La posture de la ville sur et autour de sa colline est l'expression même de tels contrastes, notamment le long de l'escarpement qui borde le fleuve (figure 1.5).

La monumentalité du « socle » de la ville est exemplifiée par les voies tortueuses qui le gravissent, par les contrastes entre les falaises et les établissements qui les bordent ou qui se pressent le long des crêtes, mais aussi par la stature du château Frontenac, de la Citadelle et de la ville fortifiée, lesquels sont des emblèmes de Québec.

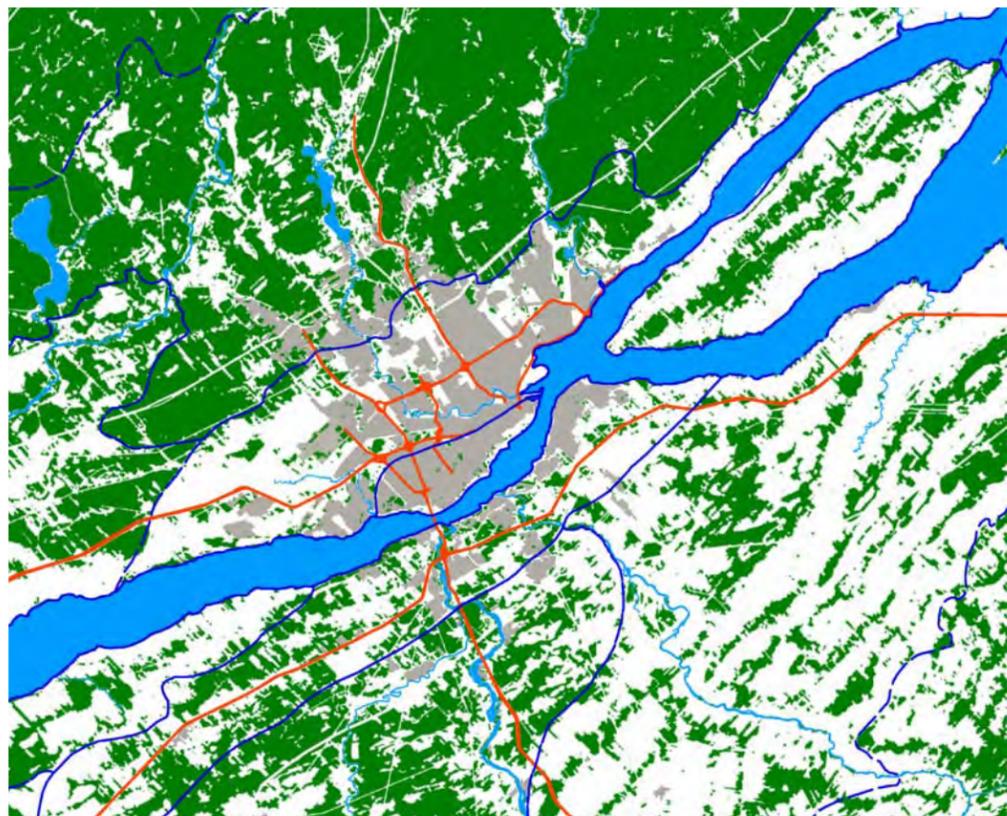


Figure 1.3  
Rapport entre les ensembles physiographiques, le relief et la couverture forestière



Figure 1.4  
Vue sur le territoire agricole, avec le massif laurentien en arrière-plan, depuis l'autoroute Jean-Lesage est, un peu à l'ouest de Montmagny



Figure 1.5  
Québec sur son escarpement

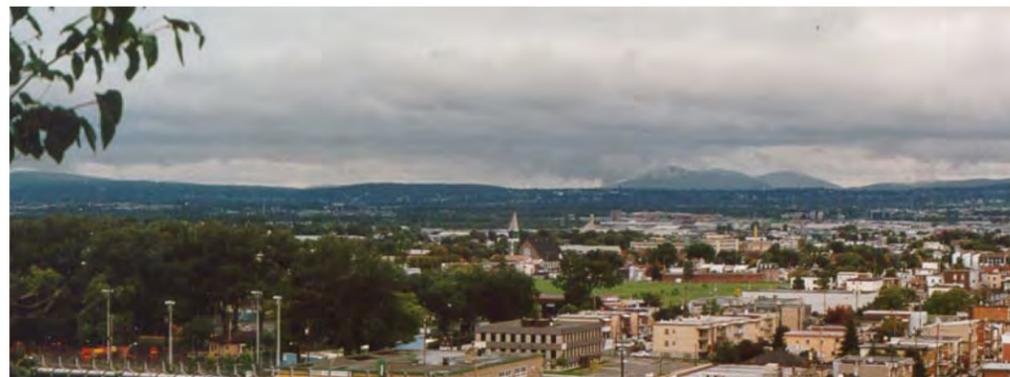


Figure 1.6  
Panorama depuis le parc des Braves



Figure 1.7  
Le seuil de Québec, panorama depuis l'autoroute Robert-Cliche



Figure 1.8  
Vue sur le massif appalachien depuis l'autoroute Jean-Lesage est

L'adaptation des tracés et des tissus de la ville aux dénivelés et aux falaises au pourtour de la colline reflètent un processus de conquête d'un **terrain difficile, voire adverse**. Si cette conquête a eu ses motivations – la protection et la défense de la ville, les aspirations visant à doter Québec d'un statut et d'une image de capitale, la mise en place dans la haute-ville d'un décorum urbain associé au pouvoir et aux grandes institutions civiles et religieuses – elle a surtout matérialisé dans la longue durée le prestige et le panache associés aux positions occupées jusqu'à aujourd'hui par le noyau historique sur le promontoire.

En retour, ces conditions d'établissement ont nourri, à compter du régime anglais, des représentations pittoresques de Québec et de sa région; ce nouveau

regard sur le lieu coïncidait, à la même époque, avec l'essor du jardin paysager en Angleterre<sup>5</sup>. Malgré l'expansion massive de l'espace urbanisé au cours des cinquante dernières années, les grandes formations naturelles demeurent des repères constants, parfois saisissants, au sein de l'expérience quotidienne de la ville et des grandes voies de circulation. Ainsi, du côté nord, la succession rapprochée des Laurentides, des terrasses et de la colline donne lieu à de nombreux panoramas et points de vue le long des voies publiques où cohabitent, se répondent ou se succèdent les profils de la haute-ville et du piedmont. Les Laurentides forment l'arrière-plan récurrent de plusieurs parcours et lieux publics de la haute-ville, comme en témoignent par exemple les perspectives depuis la terrasse Dufferin, le belvédère du parc des Braves (figure 1.6) et celui du récent Palais des congrès.

À l'inverse, la haute-ville, les falaises et les flancs construits de la colline sont régulièrement visibles depuis les terrasses et à la limite du piedmont. Sur la plupart des grandes voies d'accès, les séquences d'approche à la ville permettent de prendre la mesure de la contiguïté des Laurentides, du domaine urbanisé et de la haute-ville alors que, la distance aidant, les silhouettes de la ville et du piedmont sont télescopées l'une contre l'autre (figure 1.7). Ces diverses situations concourent à l'image d'une ville-havre, logée au sein d'une nature qui peut paraître exigeante à certains égards (y compris quant au climat<sup>6</sup>) mais qui impressionne surtout par son amplitude – particulièrement au nord et en aval de Québec – aux portes de la ville.

Ainsi, l'arrivée à Québec par le sud-ouest et par le sud est marquée par le dévoilement subit et simultané du massif laurentien à l'horizon et de la colline de Québec. En provenance des Laurentides, cinq minutes à peine séparent le seuil net des terrasses urbanisées à la sortie du piedmont et le seuil tout aussi net de la basse-ville au pied des falaises et de la haute-ville. Depuis Montmagny, l'élévation des terrasses donne lieu à de généreuses perspectives : d'un côté se dressent massivement les Laurentides au-delà du fleuve et de l'Île d'Orléans alors que, de l'autre, les Appalaches (figure 1.8) se font de plus en plus distantes à mesure que la plaine de Bellechasse s'élargit.

Sur la rive nord, les points de vue plongeants sur le chenal de l'Île d'Orléans et sur Québec depuis la côte de la Miche sont spectaculaires (figure 1.9). Le bassin visuel du boulevard Sainte-Anne est fermé latéralement par les terrasses et par les flancs de l'Île d'Orléans mais, en revanche, l'étalement du fleuve à compter de Beauport met en relief la posture monumentale du Cap Diamant auquel fait écho la pointe de Lévis (figure 1.10). Cette scène témoigne puissamment de la manière dont les conditions naturelles ont favorisé l'établissement de Québec. L'embouchure de la rivière Saint-Charles est, au moment de l'exploration du Nouveau-Monde, le premier lieu de mouillage d'importance en amont de l'estuaire,



Figure 1.9  
Panorama depuis la côte de la Miche

Figure 1.10  
Panorama depuis l'autoroute Dufferin-Montmorency



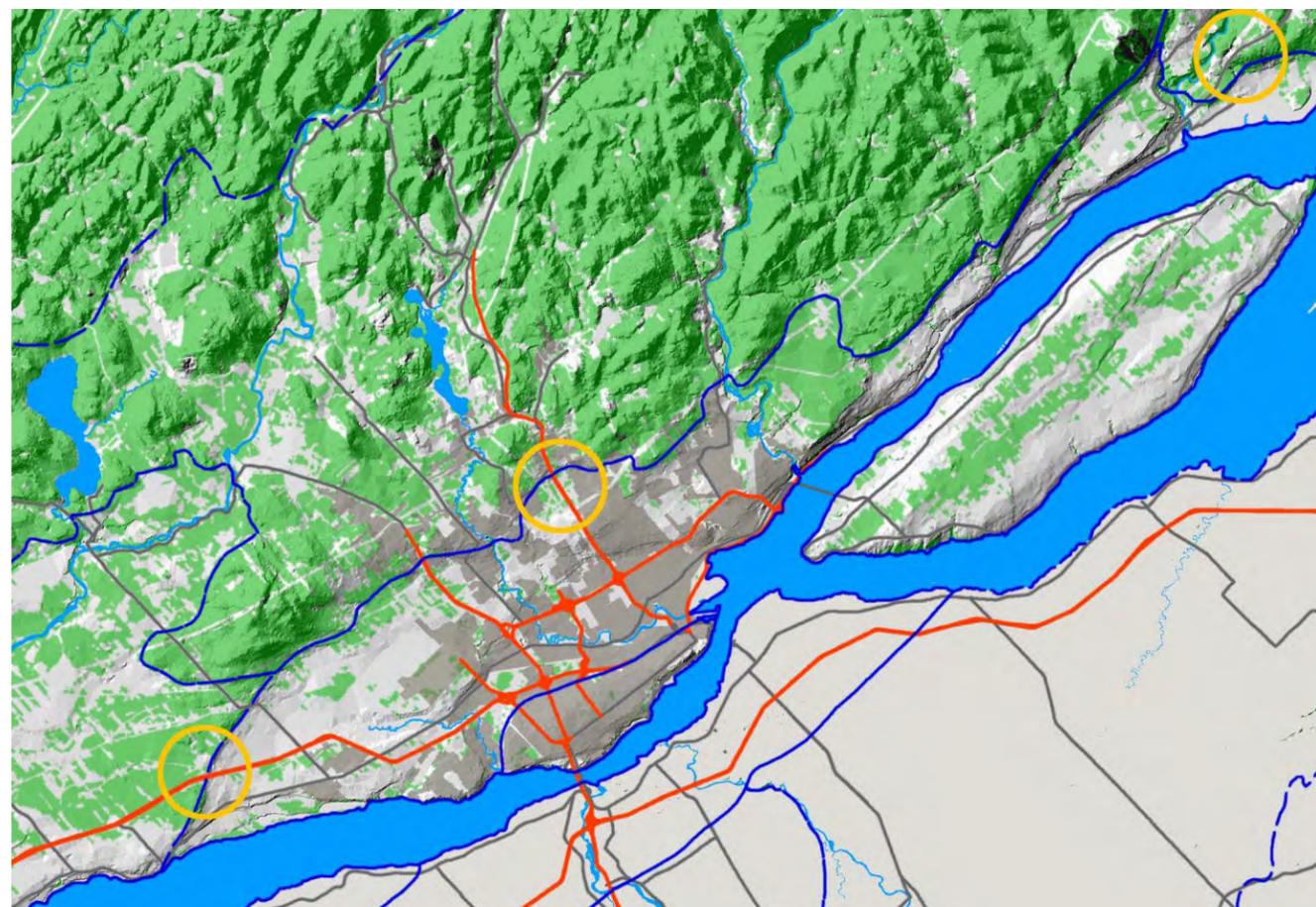
doublé d'une plaine propice à l'habitation et à la culture de la terre; c'est un havre, protégé de surcroît par deux promontoires surplombant un étranglement du fleuve. Le lieu présente de ce fait l'avantage stratégique de fermer le passage navigable vers l'intérieur du pays (ou, à l'époque de Champlain, vers la Chine) et de sécuriser la ville naissante; cela engendre les conditions propices à ce que s'y développent à la fois un noyau d'établissement, à la fois les activités liées à l'administration de la colonie et aux échanges entre le Nouveau-Monde et la métropole. Cette étroite relation entre le site et le dessein de la ville n'est nulle part aussi bien manifestée que dans ce face à face entre le fleuve et l'éperon de la colline de Québec ceinturé par les fortifications, couronné par ses monuments architecturaux et bordé à ses pieds par les quartiers populaires et la ville industrielle.

Globalement, les parcours d'entrée à Québec permettent non seulement d'apprécier l'étonnant contraste entre l'habitat urbain et ses frontières naturelles toutes proches mais également de saisir, pour peu qu'on y porte attention, les racines mêmes de son développement.



Figure 1.12  
Vue sur Québec depuis la bordure de la plaine de Saint-Raymond / Pont-Rouge

Figure 1.11  
Ruptures de caractère en bordure des terrasses de Cap-Rouge / Beaupré



## Ensembles physiographiques, utilisation du sol et séquences d'approche à Québec

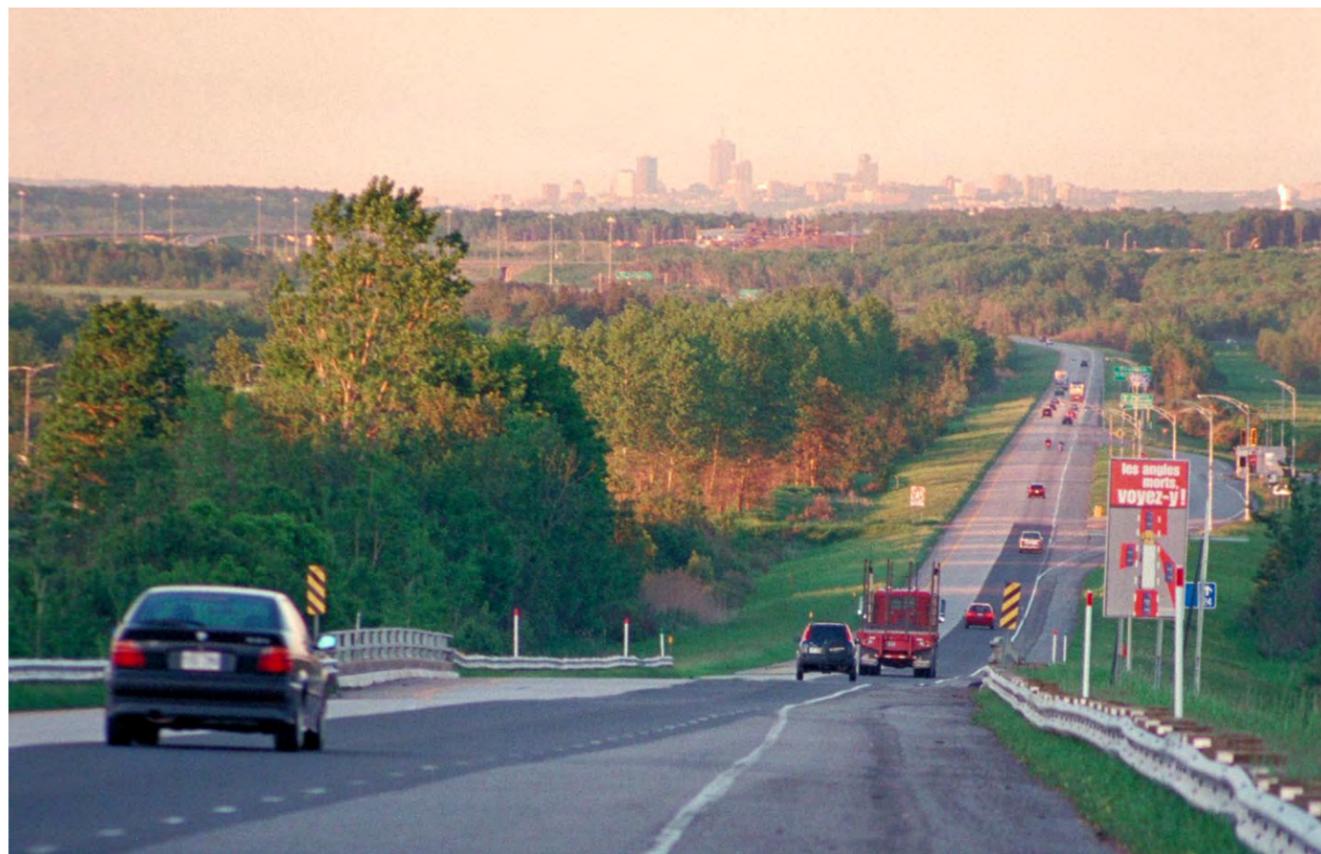
### *La rive nord*

Nous avons vu que, sur la rive nord, les frontières entre les ensembles physiographiques contigus aux terrasses correspondent à de franches ruptures au niveau de l'utilisation du sol (figure 1.11). Plus précisément :

- les proportions entre la couverture forestière et le domaine agricole sont symétriquement inversées de part et d'autre du coteau qui borde, au sud-ouest, les terrasses de Cap-Rouge / Beaupré;
- dans la périphérie immédiate de l'agglomération, la limite sud du massif laurentien est nettement marquée par l'interruption du couvert forestier à la rencontre du front urbain qui déborde des terrasses vers le piedmont, notamment autour de la vallée de la Saint-Charles;
- il en va de même pour la bordure du massif laurentien, le long des terrasses agricoles qui buttent, à l'est de Beaupré, sur le cap Tourmente.

Ces contrastes sont amplifiés en bordure des Laurentides et de la plaine de Saint-Raymond / Pont-Rouge par les pentes raides qui dévoilent les terrasses d'un seul tenant. D'où le basculement des caractères ambiants le long des parcours d'approche principaux. Franchir le seuil des terrasses, c'est passer d'un environnement essentiellement agroforestier, habité de manière extensive, à une « niche » géographique massivement conquise à des fins d'établissement. Abordées par l'autoroute Félix-Leclerc, par l'autoroute Laurentienne et par la route 138, les terrasses sont appréhendées dans l'ensemble comme le siège de l'agglomération.

Cela se remarque aussi bien à l'étalement de la ville au nord-ouest – un étalement dont on peut prendre la mesure à partir des plateaux successifs que franchit l'autoroute Laurentienne – qu'aux milliers d'hectares de terres agricoles ininterrompues, qui s'étalent, au sud-ouest, jusqu'au piedmont (figure 1.12). La silhouette de la Haute-Ville qui, faut-il le rappeler, apparaît dès le passage des



**Figure 1.13**  
La silhouette de la Haute-Ville  
comme repère: autoroute  
Laurentienne à l'approche du  
boulevard Lebourgneuf



**Figure 1.14**  
La silhouette de la Haute-Ville comme repère:  
autoroute Félix-Leclerc peu après la halte routière  
de Saint-Augustin-de-Desmaures

crêtes qui surplombent les terrasses, marque magistralement le centre de gravité de l'agglomération (figures 1.13 et 1.14). De plus, et bien que la zone d'étalement réelle de l'agglomération soit limitée à moins de vingt kilomètres autour de la colline parlementaire, les noyaux de développement plus éloignés (le parc industriel de Saint-Augustin-de-Desmaures, les parcs résidentiels et les établissements commerciaux du boulevard Sainte-Anne, etc.) dépendent visiblement du champ d'influence de Québec et de ses échanges avec les régions périphériques. Il est clair par exemple que le « strip » commercial de Sainte-Anne-de-Beaupré (figure 1.15) doit principalement son existence à l'achalandage généré par le parc du mont Sainte-Anne à quelques kilomètres plus à l'est.

Ce qu'il faut relever ici, c'est que la frontière des terrasses est, d'une certaine manière, le *seuil avancé* de l'agglomération. La combinaison des effets de contraste et des perspectives lointaines – au centre desquelles se dresse la silhouette de la Haute-Ville – a pour effet de « dramatiser » la rupture entre l'arrière-pays et le « havre » d'établissement de Québec.

### La rive sud

Les choses sont moins nettes du côté de la rive sud. Beaucoup plus distant que celui des Laurentides, le front des Appalaches est aussi moins tranché : les buttes de la plaine de Lotbinière et les premières collines se fondent en quelque sorte les unes dans les autres (figure 1.16, page suivante). Mais de plus – et excluant certaines formations localisées comme les buttes allongées de part et d'autre de la rivière Chaudière – les différences quant au relief général sont trop minces d'un ensemble physiographique à l'autre pour être déterminantes. Les ondulations ont peu d'amplitude et les replats ne sont jamais très étendus. Par contre, le relief peut jouer, comme on le verra plus loin, sur l'étendue des bassins visuels et, par conséquent, sur les échelles d'appréhension du contexte. Le régime végétal varie peu; il peut y avoir prédominance de résineux dans certains secteurs mais, règle générale, les forêts et les boisés sont, à part égale, mixtes ou feuillus. Il y a très peu de variations également du côté des cultures qui sont axées sur la production de fourrage pour l'élevage laitier. Par contre, les proportions entre les superficies agricoles et forestières peuvent varier sensiblement en relation avec les ensembles

physiographiques (figure 1.17, page suivante). Ainsi, malgré qu'elle soit limitée à un corridor étroit qui coïncide avec l'axe autoroutier, la couverture agricole est plus importante à l'est de Laurier-Station (autoroute Jean-Lesage, limite entre la plate-forme de la traverse et la plaine de Lotbinière) qu'à l'ouest. Elle est également plus importante au sud de Saint-Lambert-de-Lévis qu'au nord (autoroute Robert-Cliche, limite entre la plaine de Lotbinière et la plaine de Bellechasse). Par contre, elle est relativement constante le long du corridor « est » de l'autoroute Jean-Lesage et ce, jusqu'à la hauteur de Lévis.

Toutes ces distinctions s'expliquent par les contraintes locales – par exemple, la présence de milieux humides dans certains secteurs de la plaine de Lotbinière – et par le fait que les potentiels agricoles des terres diffèrent d'un ensemble physiographique à l'autre<sup>7</sup>. Il reste qu'en général les différents parcours de la rive sud sont peu contrastés. Leurs contextes présentent les traits relativement uniformes d'un monde rural plus ou moins investi, selon les secteurs, par l'agriculture. Le long des voies autoroutières, cette image est parfois brouillée – comme

**Figure 1.15**  
La zone d'influence de  
l'agglomération: tissu commercial à  
Sainte-Anne-de-Beaupré



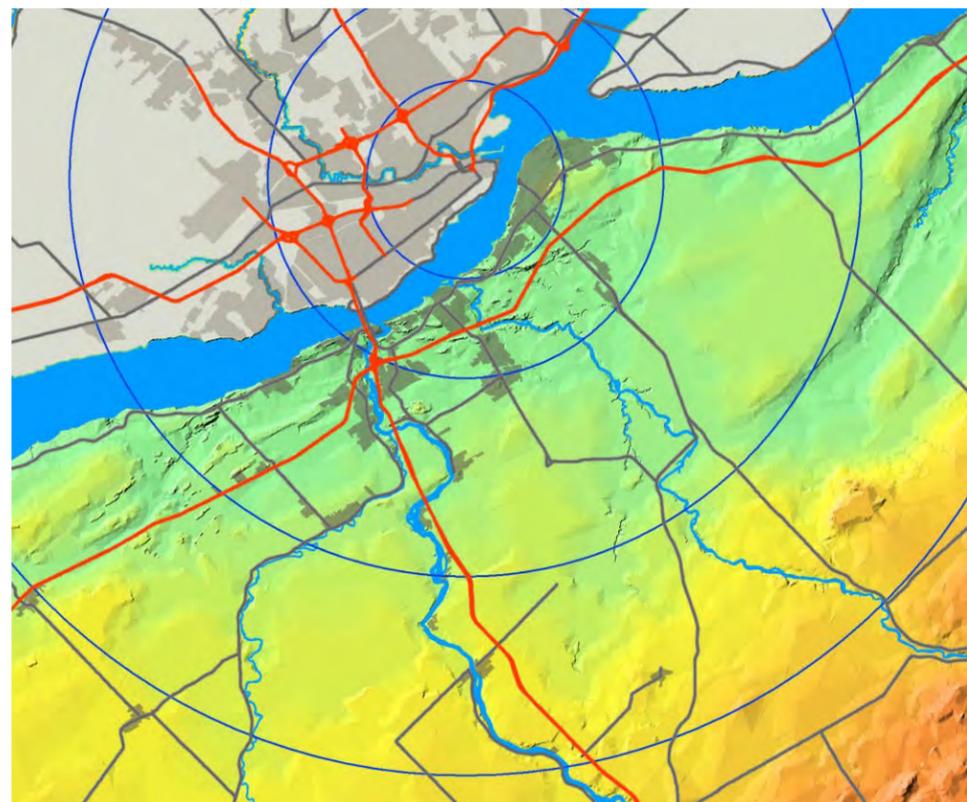


Figure 1.16  
La rive sud: un relief peu contrasté



Figure 1.18  
Contexte de l'autoroute  
Félix-Leclerc: le relief

## Le contact avec l'habitat rural et le passage du rural à l'urbain

Outre l'autoroute Laurentienne et la route 138 qui franchissent les environnements forestiers du massif laurentien en amont des terrasses Cap-Rouge / Beupré, les parcours autoroutiers donnent accès à des paysages ruraux marqués, pour l'essentiel, par l'organisation spatiale typique du territoire agricole laurentien issu du régime seigneurial, soit : un parcellaire en bandes parallèles étroites et profondes orienté perpendiculairement au fleuve<sup>8</sup>; perpendiculairement au parcellaire, les chemins habités (rangs); d'un rang à l'autre, des chemins de liaison (montées) qui se prolongent vers les confins du domaine agricole; des villages répartis aux douze kilomètres environ le long du fleuve et sur les rangs subséquents. La manière dont chaque parcours est logé au sein de cette organisation spatiale détermine, en conjugaison avec le relief, l'hydrographie et le régime forestier, ce qu'on retiendra des paysages agricoles.

À l'est de la rivière Jacques-Cartier, l'autoroute Félix-Leclerc (figures 1.18 et 1.19) a été percée dans les années 1970 bien à l'écart des noyaux villageois; elle côtoie de près le deuxième rang dont certaines portions ont été redressées pour en épouser le tracé. Le flanc nord de l'autoroute s'en trouve ponctué régulièrement par des fermes dont l'échelle est demeurée typique de l'agriculture

c'est le cas un peu partout en régions rurales – par des usages industriels et commerciaux. Il sera montré plus loin que la localisation de ces derniers à l'écart des centres urbains ou en périphérie des villages reflète avant tout le pouvoir attracteur du réseau autoroutier. Le caractère rural des parcours de la rive sud demeure néanmoins prépondérant tant que l'agroforestier l'emporte sur les autres usages. Finalement, le passage des contextes ruraux à la couronne urbanisée se manifeste – de manière beaucoup plus graduelle que sur la rive nord – par le biais des signes avant-coureurs que sont a) la généralisation de la friche en lieu et place des terres agricoles et b) les noyaux de développement à proximité des échangeurs ou des agglomérations.

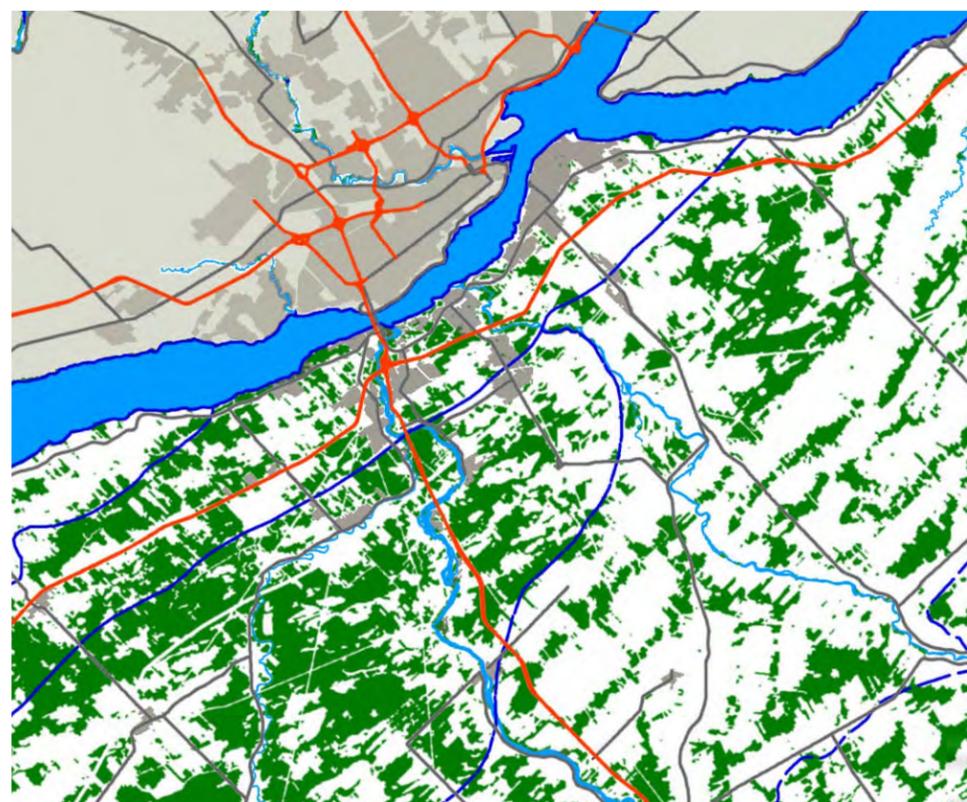


Figure 1.17  
La rive sud: répartition de la  
couverture forestière en relation  
avec les ensembles  
physiographiques

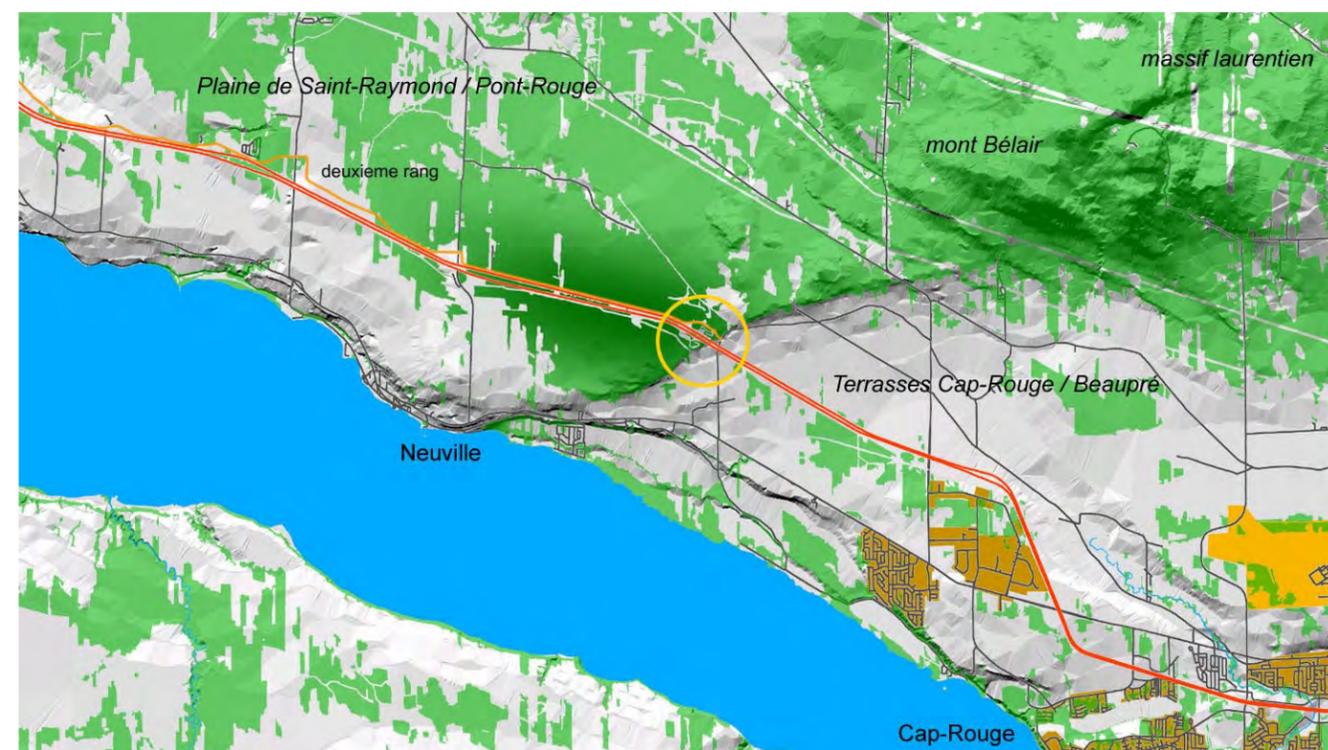


Figure 1.19  
Contexte de l'autoroute Félix-Leclerc:  
la couverture forestière



Figure 1.21  
Le mont Bélair depuis  
l'autoroute Félix-Leclerc

Figure 1.20  
Belvédère naturel à  
Saint-Augustin-de-Desmaures



Figure 1.22  
Autoroute Félix-Leclerc: la friche  
comme cadre de développement  
des tissus résidentiels à l'ouest de  
l'autoroute Duplessis



familiale traditionnelle. Derrière ces fermes et en raison des pentes transversales, les champs s'élèvent jusqu'à fermer l'horizon. Le flanc sud, au contraire, est ouvert à travers champs sur de grandes profondeurs : le premier rang (le chemin du Roy) est en retrait de trois kilomètres, au bas d'un dénivelé d'une vingtaine de mètres.

Ainsi, la plaine agricole fragmentée qui précède Neuville livre des points de vue épisodiques sur le fleuve et sur la rive opposée. Sur les quelques kilomètres qui suivent, la forêt feuillue couvre, sans éclaircie aucune, le rebord incliné de la plaine de Saint-Raymond / Pont-Rouge qui s'élève graduellement de trente mètres en direction est. Le point culminant, un belvédère naturel (figure 1.20) équivalent en élévation à la colline de Québec, correspond à la crête du dénivelé de quarante mètres qui borde le flanc sud-ouest des terrasses. Du belvédère – qui offre une vue imprenable sur Québec – au parc industriel de Saint-Augustin, le champ visuel ouvert en profondeur sur le parcellaire agricole contraste avec les cadrages étroits typiques du contexte agroforestier de la plaine. De plus, le profil du piedmont des Laurentides, qui se déploie latéralement, est distinctement campé à l'horizon par les quatre-cent mètres du mont Bélair (figure 1.21). Sur cette toile de fond se mettent en place les signes avant-coureurs de la périphérie : les terres agricoles font bientôt place aux friches (figure 1.22) et aux grappes résidentielles et industrielles dispersées.

À compter de Laurier-Station, le tracé de l'**autoroute Jean-Lesage ouest** (figures 1.23 et 1.24) est étroitement associé à la voie du CN qui rejoint plus à l'est la gare de triage de Charny. Jusque dans les années soixante, le corridor de transport combinant la route 9 (appelée boulevard Sir Wilfrid Laurier) et la voie ferrée traversait sans perturbation notable le système de rangs et de montées, les croisements étant négociés à niveau. La construction de l'autoroute a nécessité des réaménagements majeurs au réseau local. Vu l'impossibilité de conserver les passages à niveau, chacun des chemins de rang qui traversaient en diagonale la route 9 a été détourné et rabattu le long de l'autoroute vers le

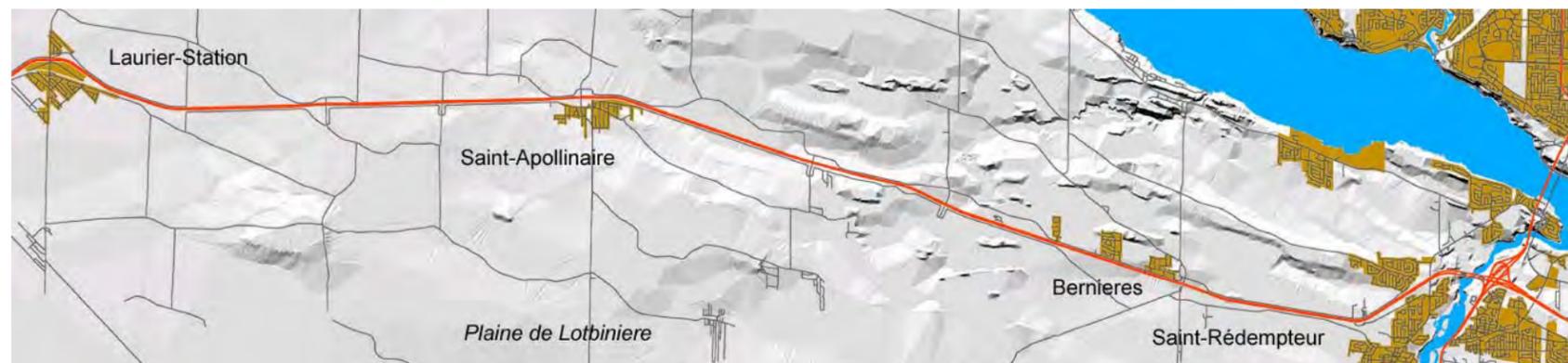


Figure 1.23  
Contexte de l'autoroute  
Jean-Lesage ouest :  
le relief

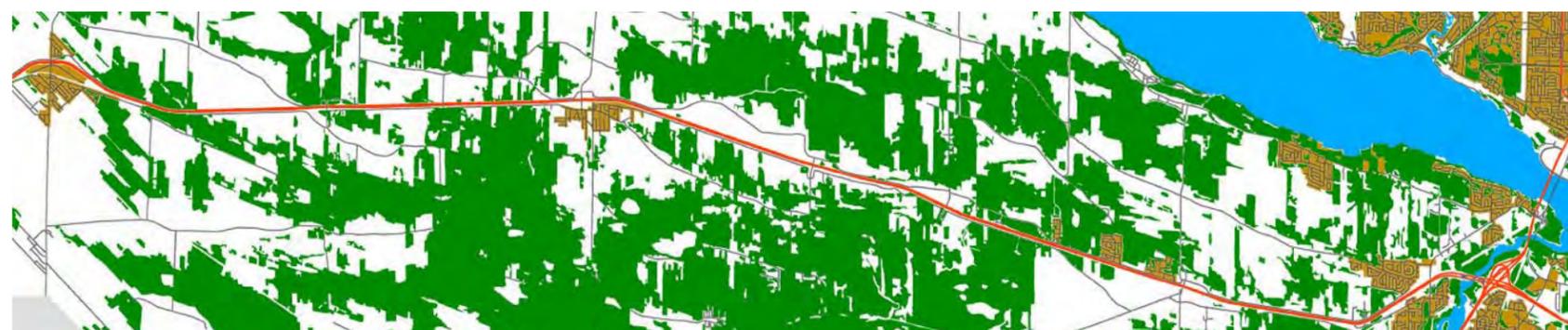
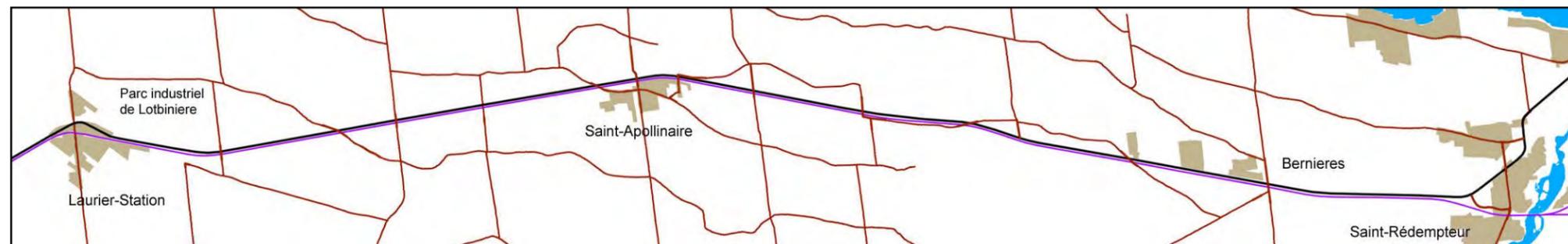
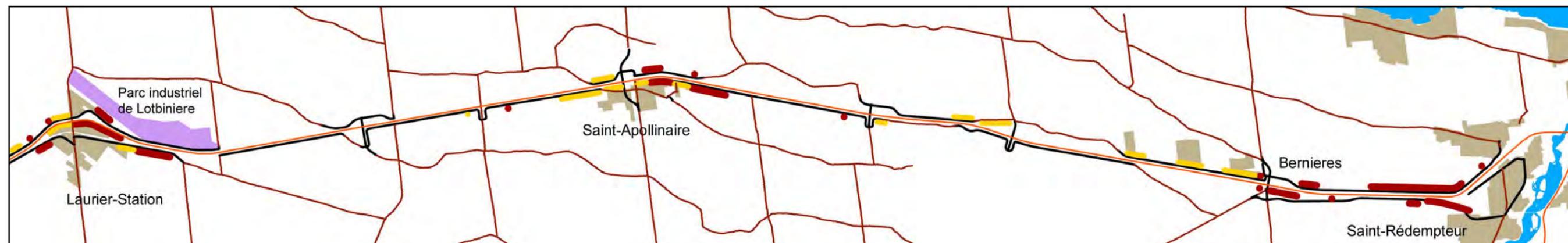


Figure 1.24  
Contexte de l'autoroute  
Jean-Lesage ouest :  
la couverture forestière

**Figure 1.25**  
Autoroute Jean-Lesage ouest - 1950:  
état du développement des réseaux: le  
rail et la route 9 superposés au réseau  
viaire primaire



**Figure 1.26**  
Autoroute Jean-Lesage ouest - 1970 à nos jours:  
effets de rupture induits par l'infrastructure  
autoroutière, tracés de rabattement et  
développement linéaire



point de passage le plus proche – habituellement dans l'axe d'une montée – sur viaduc ou en tunnel. C'est ainsi que se sont mises en place des « voies de service » qui longent l'autoroute soit au sud, soit au nord. Celles-ci sont toujours désignées comme rangs alors qu'elles n'ont plus ni les attributs ni le rôle du rang (chemin habité en front des parcelles agricoles) dans l'organisation de l'espace rural traditionnel (figures 1.25 et 1.26). Il convient de s'arrêter aux transformations qui en ont résulté.

On peut voir clairement à la lecture des cartes et des photos aériennes anciennes (1920, 1950, 1960) que l'aménagement de ces voies de service et leur raccordement au réseau autoroutier à peu de distance de Québec ont encouragé la migration d'entreprises (usines, entreposage, transport, commerces) vers les abords immédiats de l'autoroute, notamment en marge de Laurier Station, Saint-Apollinaire et Bernières. Cela aura aussi stimulé le développement de certaines parcelles isolées à des fins résidentielles (figure 1.27). L'arrivée du rail et, subséquemment, de la route 9 avait favorisé bien avant l'autoroute le développement à petite échelle d'activités industrielles et commerciales en bordure des villages<sup>9</sup>, notamment dans le domaine du transport et de la transformation du bois. Il reste que, depuis, l'expansion

des activités industrielles et commerciales s'est faite surtout au bénéfice des terrains situés le long de l'autoroute. Visiblement, et nous aurons l'occasion d'y revenir, le réseau autoroutier exerce ici comme ailleurs un pouvoir d'attraction sur le commerce et sur l'industrie, ce qui conditionne les affectations privilégiées par les municipalités sur leurs abords. Il est clair que, sous cet angle, les autoroutes représentent, de façon générale, un atout en matière de développement et de rayonnement pour les municipalités localisées à proximité, y compris dans les régions rurales.

Une consultation des sites internet de quelques municipalités localisées sur le réseau autoroutier de la région de Québec<sup>10</sup> permet d'ailleurs de confirmer que, dans tous les cas, l'autoroute compte parmi les avantages concurrentiels que l'on fait valoir auprès des ménages et des gens d'affaires. Incidemment, toutes ces municipalités se sont dotées de réserves de terrain en vue du développement de parcs industriels. Dans la promotion de ces derniers, on insiste sur les avantages d'une localisation en bordure d'un axe autoroutier et ce, non seulement sur le plan du transport (possibilités de rayonnement, accessibilité aux ressources et interconnexion aisée aux autres systèmes de transport)



**Figure 1.27**  
Grappe résidentielle en bordure de  
l'autoroute Jean-Lesage ouest

mais aussi sur le plan de la visibilité. Ces deux aspects sont vantés, par exemple, par la municipalité de Laurier-Station et la MRC de Lotbinière au sujet d'un nouveau parc industriel qui doit occuper un terrain de 97 hectares. À terme, celui-ci se trouvera à border l'autoroute sur 2,5 kilomètres (voir figure 1.26). De tous les parcours autoroutiers des régions rurales situées à moins de cent kilomètres de Québec, l'autoroute Jean-Lesage ouest semble plus particulièrement exposée pour l'instant à ce

type de développement. Par conséquent, le paysage rural qui persiste entre Laurier-Station et Bernières est entrecoupé, notamment sur le flanc sud de l'autoroute, par des bandes industrielles et d'entreprises isolées. Les premières sont situées soit entre l'autoroute et les noyaux des agglomérations, soit de part et d'autre des agglomérations, sur les « voies de service » qui correspondent aux portions déviées des chemins de rang. C'est aussi là que logent les secondes, quoique à l'écart



**Figure 1.29**  
Frange commerciale étalée dans le secteur de Bernières

**Figure 1.28**  
Laurier-Station:  
secteur industriel en bordure de l'autoroute

des agglomérations. Aux abords de Laurier-Station et de Saint-Apollinaire, les franges industrielles se présentent donc de dos ou de face, selon que les industries ont leur adresse sur le réseau local ou sur les voies de service (figure 1.28). Dans le premier cas, les façades arrières plutôt frustes et les dépendances extérieures parfois négligées forment l'essentiel des franges des agglomérations. Ailleurs – et d'une manière générale – les installations sont à l'image des fonctions qu'elles servent : des volumes élémentaires distribués de manière lâche, sommairement couverts et dotés d'espaces extérieurs

entièrement consacrés au stationnement et à la manutention. Ces conditions sont typiques des contextes industriels de toutes les portions « urbaines » des parcours autoroutiers; nous y reviendrons donc plus loin. Remarquons pour l'instant que dans le cas de l'autoroute Jean-Lesage ouest, les franges industrielles sont limitées pour l'instant à deux segments de moins de deux kilomètres en marge de Laurier-Station et Saint-Apollinaire. En revanche, cela pourrait changer assez rapidement compte tenu du projet de la MRC de Lotbinière et des pressions de développement que l'on peut déceler, le long

des « voies de service », au nombre d'entreprises qui s'y sont établies dans les dernières décennies. Le segment qui va de Bernières à Saint-Rédempteur – dont il faut considérer qu'il marque le passage définitif du rural au périurbain – est représentatif des concentrations industrielles et commerciales hétéroclites que l'on pourrait trouver avant longtemps en marge de portions beaucoup plus étendues de l'autoroute Jean-Lesage (figure 1.29).

Il reste que, par rapport à l'image du parcours en général, le contexte agroforestier l'emporte pour l'instant en proportion des autres usages. À l'écart des agglomérations, l'agriculture compte pour environ la moitié de l'utilisation du sol, les boisés occupant le reste. Globalement, l'approche à Québec se présente sur fond de fragments de forêts souvent immatures – ce qui dénote

que le processus de déprise s'y est amorcé il n'y a pas si longtemps – et de terres agricoles isolées et peu profondes. Ainsi, le domaine agricole est morcelé entre Laurier-Station et Bernières; il est cerné au nord par les buttes rocheuses qui forment une barrière continue du côté du fleuve et au sud par les terres humides des environs de Saint-Apollinaire. En revanche, les fermes sont à portée de vue le long des rangs qui croisent l'autoroute à intervalle régulier (figure 1.30). Sur le flanc sud de l'autoroute, le domaine agricole est également repoussé au second plan par le talus de la voie ferrée dont la crête domine régulièrement la chaussée d'un ou deux

**Figure 1.30**  
Autoroute Jean-Lesage ouest:  
un domaine agricole restreint et fragmenté





Figure 1.32  
Autoroute Robert-Cliche:  
rapport de proportion entre les terres agricoles et la couverture forestière

mètres (figure 1.31). Avec le foisonnement de plantes florifères qui tapissent le talus et l'enfilade biscornue de poteaux de bois qui supportent la ligne électrique, la ligne ferroviaire présente un aspect suranné qui se conjugue assez bien à l'univers rural. Finalement, une dernière percée sur les terres agricoles du côté sud précède la rupture de ton qui résulte de la concentration linéaire d'établissements commerciaux et industriels sur le segment qui va de Bernières à Saint-Rédempteur. Alors qu'à l'ouest de Bernières, les zones d'activités commerciales et industrielles sont associées aux agglomérations, elles finissent par former un chapelet continu – notamment sur le flanc nord de l'autoroute – sur les quelques de kilomètres qui précèdent l'embouchure de la rivière Chaudière.

Entre le parc de la Chaudière et le chemin Beauséjour, le tracé de l'autoroute Robert-Cliche (figure 1.32) correspond à la limite entre deux systèmes parcellaires, l'un orienté perpendiculairement à la rivière Chaudière, l'autre orienté perpendiculairement au fleuve (figure 1.33). Le flanc ouest de l'autoroute correspond aux confins des terres agricoles desservies, près de deux kilomètres en

retrait de l'autoroute, par le rang de la rivière, le long duquel sont établis, en plus des fermes et du village de Saint-Lambert-de-Lévis, des noyaux résidentiels isolés. Sur son flanc est, l'autoroute court parallèlement aux parcelles agricoles, d'où le croisement à répétition des chemins de rang et des boisés linéaires qui, typiquement, marquent d'un rang à l'autre la frontière entre les parcelles.

Or, malgré ces conditions propices en principe au déploiement de perspectives généreuses sur le territoire agricole, voire, lorsque le relief le permet, sur la vallée de la Chaudière, le parcours autoroutier est singulièrement confiné. Le champ visuel y est fortement limité par d'importants blocs forestiers qu'elle croise, d'un rang à l'autre, à la perpendiculaire et par les écrans brise-vent qui, le long des segments plus dégagés, courent latéralement de manière ininterrompue (figure 1.34). En dépit du fait que ces écrans ne soient pas tout à fait opaques en automne et en hiver, les ouvertures latérales à travers champs et sur la vallée de la rivière Chaudière se trouvent à toute fin pratique occultées. De plus, le couvert forestier est beaucoup plus important au nord de Saint-Lambert-de-Lévis et l'agriculture y est restreinte aux



Figure 1.31  
L'autoroute Jean-Lesage ouest  
contre le corridor ferroviaire



Figure 1.33  
L'autoroute Robert-Cliche à la frontière entre deux  
systèmes parcellaires, Saint-Lambert-de-Lévis



Figure 1.34  
Autoroute Robert-Cliche:  
les brise-vent comme facteur principal de confinement généralisé



Figure 1.35  
Autoroute Robert-Cliche:  
de larges terre-pleins boisés



Figure 1.36  
Autoroute Robert-Cliche:  
le bassin de la Chaudière

abords immédiats de la rivière et ce, en raison de l'état marécageux du secteur. Finalement, les chaussées sont séparées par des bosquets compacts sur l'équivalent de la moitié du parcours entre Scott et Charny (figure 1.35). En définitive, le parcours se présente principalement sous les traits d'un environnement forestier<sup>11</sup>.

Le contact avec la limite périurbaine de la rive-sud n'en est que plus abrupt. À compter de la pointe Saint-Grégoire, la contraction subite de l'emprise autoroutière confère aux ouvrages routiers un poids qui contraste, par rapport aux séquences précédentes, avec les « percées » à travers la forêt factice. Cette rupture de ton exclut d'emblée toute association du bassin de la Chaudière (figure 1.36) à un panorama bucolique, d'autant que le front résidentiel de Charny se dresse, à l'opposé, sur le talus qui domine l'autoroute. Finalement, la succession aussi rapide que

soudaine des viaducs et des panneaux routiers signale l'imminence du carrefour monumental qui précède le pont de Québec (figure 1.37).

Le tracé de l'autoroute Jean-Lesage est (figures 1.38 et 1.39) épouse grosso-modo le profil de la rive sud du fleuve. Ce faisant, il traverse le parcellaire agricole parallèlement au premier rang (le chemin des pionniers) à environ deux kilomètres de la rive et à l'écart des agglomérations qui sont établies soit le long du fleuve, soit sur les chemins de rang subséquents. Ces derniers sont pour la plupart orientés dans le sens du fleuve – donc parallèles à l'autoroute – à l'exception de trois chemins qui bifurquent le long de la rivière Boyer, laquelle se jette dans le fleuve à l'anse Mercier. L'autoroute croise deux de ces chemins en diagonale – l'un de ces croisements étant négocié par le biais d'un échangeur – entre Saint-Vallier-Station et Saint-Michel-de-Bellechasse.



Figure 1.37  
Autoroute Robert-Cliche à la hauteur de Charny:  
les approches au pont Pierre-Laporte

Figure 1.38  
Contexte de l'autoroute Jean-Lesage est: le relief

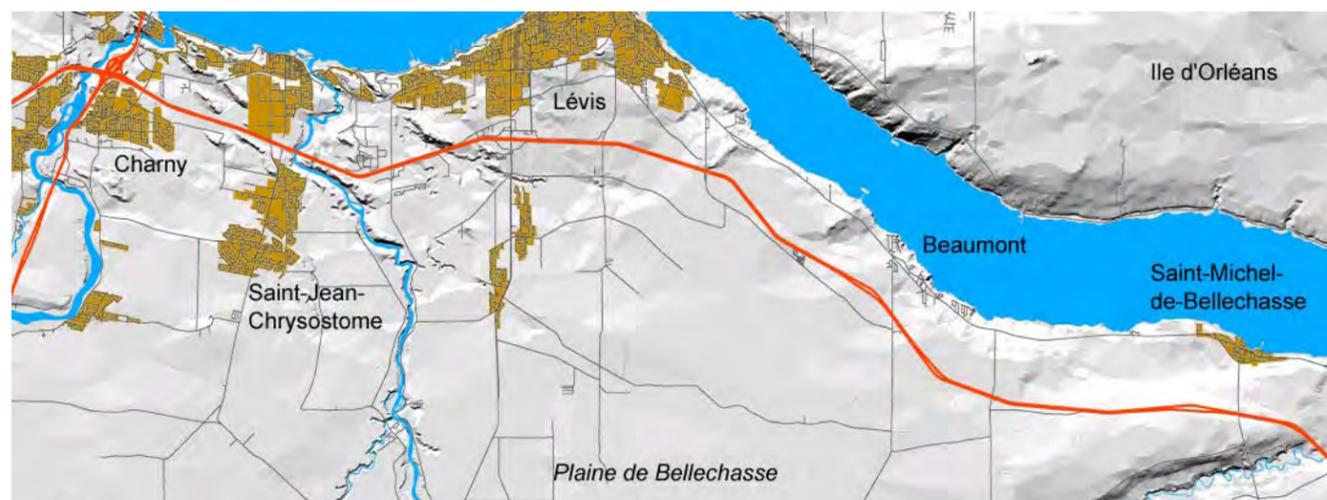


Figure 1.39  
Contexte de l'autoroute Jean-Lesage est: la couverture forestière





Figure 1.40  
Autoroute Jean-Lesage est: le contexte agricole à l'ouest de Montmagny

Ces multiples situations ont deux choses en commun qui dépendent à la fois de l'étendue du domaine agricole et de la position du tracé autoroutier au sein de l'espace rural. Premièrement, elles sont exemptes des phénomènes de « colonisation » des abords autoroutiers – à l'exemple de ce que l'on trouve sur l'autoroute Jean-Lesage ouest – auxquels sont exposés, même en régions rurales, les points de contact entre les autoroutes et les agglomérations. D'où l'image, dans ce cas-ci, d'un habitat rural « traditionnel » dont les pratiques et les rythmes sont, en apparence, peu affectés par le réseau autoroutier<sup>12</sup>. Deuxièmement, elles livrent régulièrement des panoramas où le caractère essentiellement agricole du secteur est mis en relief, au premier plan, par de vastes étendues de terres délimitées, au second plan, par les silhouettes des bâtiments de fermes et des villages (figure 1.40).



Figure 1.41  
Autoroute Jean-Lesage est:  
rang habité au deuxième plan, sur fond appalachien

Entre Montmagny et Beaumont, les boisés matures sont bien circonscrits et les terres sont manifestement fertiles. En retrait des villages et à l'écart des rangs sur lesquels se profilent les fermes au deuxième et au troisième plan, le parcours autoroutier livre en spectacle le paysage régional dans sa plénitude (figure 1.41), des Laurentides jusqu'aux monts Notre-Dame. Plus précisément, cette plénitude est donnée au fil des fenêtres qui, entre les boisés et aux confins des terres en culture, s'ouvrent successivement sur le fleuve ou sur la plaine. Peu après Beaumont, les perspectives du côté du fleuve sont bloquées par le flanc sud de la crête de Lévis; pour leur part, les Appalaches sont désormais trop distantes pour être vues. À cela correspond un revirement d'image qui reflète les mutations en cours au-delà de l'aire d'urbanisation : entre les abords de Lévis et Charny, le domaine agricole fait place à de vastes superficies en friche (figures 1.42 et 1.43), scandées de loin en loin par les concentrations industrielles et commerciales établies aux abords des échangeurs.

Figure 1.42  
Autoroute Jean-Lesage est:  
prédominance de la friche à compter de Beaumont



Figure 1.43  
Autoroute Jean-Lesage est à la hauteur de Lévis



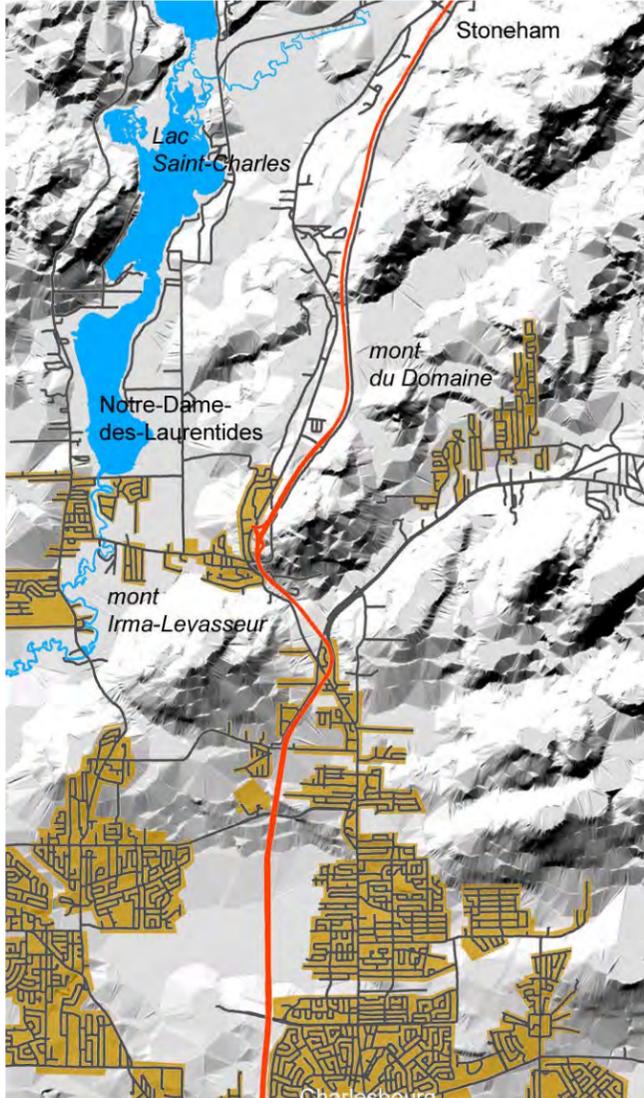


Figure 1.44  
Contexte de l'autoroute Laurentienne: le relief



Figure 1.45  
Contexte de l'autoroute Laurentienne: la couverture forestière

Figure 1.46  
Situation du parcours laurentien à mi-hauteur des collines



Figure 1.47  
La route contre la montagne: les parois rocheuses du parcours laurentien



### Du massif laurentien aux terrasses

Du côté des Laurentides, les ruptures franches entre le piedmont et les terrasses se traduisent par des séquences d'approche théâtrales. Le dernier segment de l'autoroute Laurentienne (figures 1.44 et 1.45), complété en 1996 entre Notre-Dame-des-Laurentides et Stoneham, est situé à l'écart de l'axe de développement qui correspond, au plus près du fond de vallée du lac Saint-Charles, à la route 175. Il côtoie les crêtes des hautes collines dont il perce parfois les flancs en larges tranchées bordées par des murailles rocheuses (figure 1.46). Malgré la proximité du corridor de villégiature en contrebas, ce segment se présente (presque <sup>13</sup>) sous les traits d'une voie de liaison

isolée dans un vaste pays de nature. Le tracé doublement sinueux de la route – en horizontale et en verticale – épouse le relief et, loin d'entamer l'aura « naturelle » de ces quelques kilomètres de montagnes et de forêts, les parois découpées dans le roc brut la soulignent puissamment (figure 1.47).

Le couvert forestier couvre les crêtes des collines et se dresse de part et d'autre de la route, gommant à peu près toute trace d'occupation de la vallée en contrebas. Dans le défilé étroit et densément boisé entre le mont Levasseur et le mont du Domaine, le parcours en chicane signale le passage du dernier bastion des Laurentides. Au terme de la descente, le village de Notre-Dame-des-Laurentides posté contre les flancs de l'autoroute signale la frontière des terrasses et du domaine périurbain (figure 1.48).



Figure 1.48  
Notre-Dame-des-Laurentides

Du début des terrasses jusqu'à la hauteur du Trait-carré de Charlesbourg, le mode d'occupation péri-urbain demeure typiquement dispersif, entrecoupé par les nombreuses friches (figure 1.49) qui témoignent des occupations agricoles antérieures; les quelques grappes résidentielles qui bordent l'autoroute sont à demi dissimulées derrière des écrans végétaux continus.

**Figure 1.49**  
Vastes étendues de friche entre Notre-Dame-des-Laurentides et Charlesbourg



La descente du massif laurentien à la hauteur du Cap-Tourmente marque elle aussi une rupture nette, cette fois entre l'avant-poste de la région de Charlevoix – célébrée cent fois plutôt qu'une pour la beauté majestueuse de son site qui abrite un monde rural dont la saveur ancestrale et bucolique est depuis longtemps soigneusement entretenue – et la côte de Beaupré. Entre les hauteurs de Saint-Tite-les-Caps et l'embouchure de la rivière Sainte-Anne, les derniers relents de ce monde pittoresque (figure 1.50) font place à une couverture forestière jeune, hétérogène et parfois diffuse où logent quelques habitations. Le parcours de **la route 138** (figure 1.51) s'en trouve cadré de manière discontinue, ce qui joue sur l'amplitude et l'orientation des nombreuses perspectives plongeantes qui font défiler en arrière plan le contrefort des Laurentides, la côte placide de l'île d'Orléans, le chenal et la silhouette de Québec (figures 1.52 à 1.54).

**Figure 1.50**  
Route 138: contexte agricole au sommet de la côte de la Miche



Cette constante relation entre le proche et le lointain sert ici magistralement – au contraire des autres parcours d'entrée de la rive nord où les points de vue sur les terrasses et sur Québec sont épisodiques – les effets de contraste qui accompagnent le franchissement de la bordure du massif laurentien. La rupture définitive est consommée en deux temps, soit : au croisement de la rivière Sainte-Anne et des quartiers résidentiels qui la bordent et, à l'issue d'un virage en chicane, au contact du

**Figure 1.51**  
Route 138: l'approche vers Beaupré à la frontière du bouclier laurentien



**Figure 1.52**  
La côte de la Miche: perspectives plongeantes séquence 1



**Figure 1.53**  
La côte de la Miche: perspectives plongeantes séquence 2



**Figure 1.54**  
La côte de la Miche: perspectives plongeantes séquence 3



fleuve derrière lequel se dresse le profil de l'île d'Orléans (figure 1.55). Là s'amorce le boulevard Sainte-Anne dont la portion initiale est flanquée sur plus de trois kilomètres par le chapelet hétéroclite de commerces qui sert de contexte au sanctuaire de Sainte-Anne-de-Beaupré.

### Une frontière floue entre les territoires agroforestiers et l'urbain

Expérimenté à partir des parcours autoroutiers, le passage du rural à l'urbain est étalé et progressif. Entrer dans Québec, c'est d'abord traverser un espace qui porte les signes d'un processus de transformation qui, d'un passé rural pas très lointain, tend vers l'urbain. Il est malaisé, cependant, d'y lire un ordre urbain en devenir, cohérent et hiérarchisé et ce, en raison du caractère dispersif de l'occupation du sol. L'espace périurbain apparaît de l'autoroute comme un entre-deux où les traits saillants de l'espace rural sont gommés par la croissance de la friche et par la concentration épisodique d'un bâti diversifié qui reflète une mutation profonde des usages, du moins en bordure des autoroutes. De plus, les modes d'implantation et les rapports que le bâti entretient avec l'autoroute varient d'un cas à l'autre. Entre les friches, l'espace construit tend à s'organiser soit en relation directe et frontale avec l'autoroute – c'est le cas des activités commerciales établies en chapelet le long des voies de service à l'est de Bernières – soit en lui tournant le dos. Ainsi, la dissolution progressive du caractère rural ou agroforestier des séquences d'approche à la ville à partir de la région donne lieu à un espace transitoire morcelé et bigarré, ni rural ni urbain, aux confins de l'aire d'influence de la ville. Cela situe le point de partage entre les portions rurales (agricoles ou agroforestières) et les portions « urbaines » des parcours d'entrée qui seront abordées spécifiquement aux chapitres 3 et 4, (voir le tableau 1.1).

Tableau 1.1 Points de partage des parcours ruraux et des parcours « urbains »

Parcours	Point de partage
Jean-Lesage ouest	À la hauteur de Bernières
Jean-Lesage est	Entre Beaumont et Lauzon
Robert-Cliche	À la pointe Saint-Grégoire
Félix-Leclerc / Charest Desmaures	Au parc industriel de Saint-Augustin-de-Desmaures
Laurentien	Entre Notre-Dame-des-Laurentides et la limite nord de Charlesbourg
Sainte-Anne Dufferin-Montmorency	A la hauteur de Beaupré

Si la périphérie n'est pas encore la ville, elle signale en revanche clairement la limite des territoires agroforestiers. Outre ce qui précède, cette limite est manifestée par un signe particulier : la convergence massive des lignes de transport d'électricité autour de la capitale (figure 1.56). Elles sont particulièrement saillantes – et leur position coïncide avec les abords de l'agglomération – sur l'autoroute Jean-Lesage, sur l'autoroute Robert-Cliche, à l'entrée de l'autoroute Dufferin-Montmorency et sur l'autoroute Laurentienne. Le réseau en boucle autour de la ville trahit le rôle de plaque tournante qui, en raison de sa situation géographique. On ne peut entrer à la Capitale sans croiser à un moment ou à un autre une ligne à haute tension ou l'un des grands postes de distribution. Mais le réseau électrique est aussi la partie la plus visible de l'armature technologique de l'agglomération : la prolifération des pylônes à proximité des grands axes routiers marque d'une certaine manière le seuil de l'agglomération.

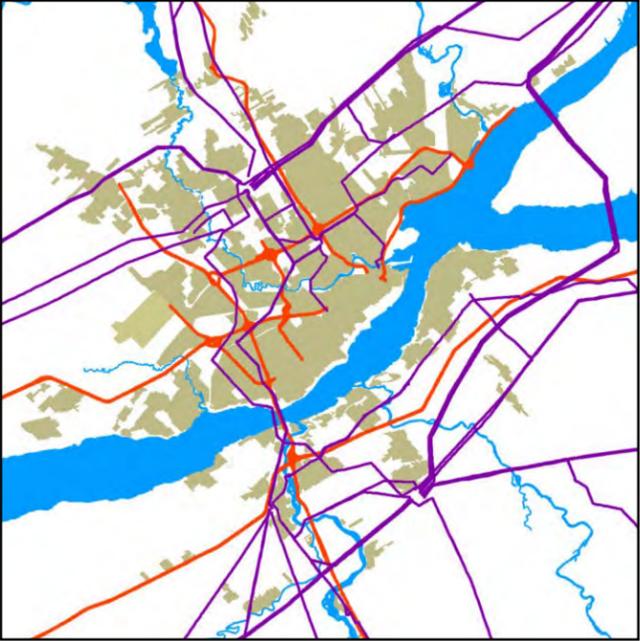


Figure 1.56 Convergence des lignes de transport d'électricité en périphérie de Québec



Figure 1.55 L'approche vers Beaupré: vue sur le chenal en fin de descente

## Notes du chapitre 1

<sup>1</sup> Selon la classification du Cadre écologique de référence du Québec mis sur pied par le ministère de l'Environnement du Québec en vue de cartographier les écosystèmes terrestres et les hydrosystèmes. Le CER comporte huit niveaux de perception dont les trois premiers correspondent aux unités écologiques fonctionnelles les plus larges, soit en ordre décroissant de superficie, les *provinces naturelles*, les *régions naturelles* et les *ensembles physiographiques*.

Les unités décrites ici sont les provinces naturelles des Laurentides et des Appalaches et les ensembles physiographiques qui, aux environs de Québec, se côtoient au sein de la région des basses-terres du moyen Saint-Laurent.

<sup>2</sup> Source : Environnement Québec, **Les provinces naturelles, le niveau 1 du cadre écologique de référence du Québec**, description des provinces naturelles, les Laurentides méridionales, [www.menv.gouv.qc.ca/biodiversite/aires\\_protegees/provinces/partie4c.htm](http://www.menv.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/provinces/partie4c.htm)

<sup>3</sup> Source : Environnement Québec, **Les provinces naturelles, le niveau 1 du cadre écologique de référence du Québec**, description des provinces naturelles, les Appalaches, [www.menv.gouv.qc.ca/biodiversite/aires\\_protegees/provinces/partie4a.htm](http://www.menv.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/provinces/partie4a.htm)

<sup>4</sup> La description de ces ensembles physiographiques est tirée de Environnement Québec, inédit, « Les régions naturelles du Québec : la plaine moyenne du Saint-Laurent (B02).

<sup>5</sup> NOPPEN, L., MORISSET, L.K., 1998, **Québec de roc et de pierres, la capitale en architecture**, Québec : Multimondes - Commission de la capitale nationale du Québec.

<sup>6</sup> Québec est située à la limite nord-est de la zone de climat modéré qui couvre les basses-terres du Saint-Laurent, la portion sud-ouest des Appalaches et la partie méridionale des Laurentides; la saison végétative est par contre sensiblement moins longue à Québec qu'à Montréal (source : cadre écologique de référence du Québec); les chutes de neige y sont une fois et demie plus importantes, les précipitations en général 30% plus abondantes et les températures plus fraîches d'environ 2°C (source : Environnement Canada, 1998). Avec la fraîcheur et un taux d'humidité habituellement modéré, l'atmosphère de la région de la capitale est marquée par une luminosité particulièrement vive.

<sup>7</sup> La catégorisation des terres selon leur potentiel agricole reflète de manière générale – sans pour autant y correspondre strictement – le découpage physiographique (voir la carte des potentiels agricoles du Canada : [www.geogratis.cgdi.gc.ca/ITC/index\\_agriculture.htm](http://www.geogratis.cgdi.gc.ca/ITC/index_agriculture.htm)).

<sup>8</sup> Cela vaut en général pour tout le secteur qui nous concerne, puisque l'alignement du parcellaire sur la rivière Chaudière est limité à ses abords immédiats.

<sup>9</sup> Il convient de se rappeler que Laurier-Station et Bernières (autrefois Saint-Nicolas Station) doivent leur développement aux gares qui les ont précédées.

<sup>10</sup> Donnacona ([www.villededonnacona.com](http://www.villededonnacona.com)), Laurier Station ([www.ville.laurier-station.qc.ca](http://www.ville.laurier-station.qc.ca)) , Montmagny ([www.montmagny.com](http://www.montmagny.com)), Saint-Apollinaire ([www.st-apolinaire.com](http://www.st-apolinaire.com)), Sainte-Marie-de-Beauce ([www.ville.sainte-marie.qc.ca](http://www.ville.sainte-marie.qc.ca)),

<sup>11</sup> Il faut signaler quand même que la couverture arborescente relativement jeune est parfois étriquée.

<sup>12</sup> Nous excluons à ce titre les conséquences liées aux infrastructures en matière d'exploitation agricole, notamment en raison des effets de barrière.

<sup>13</sup> Presque, effectivement, puisque les raccordements aux voies locales, les tranchées des chemins secondaires et les couloirs de transport d'électricité perturbent régulièrement ce tableau d'un arrière-pays laurentidien que l'imaginaire, spontanément, voudrait vierge et inhabité.

## Chapitre 2 Les portions agroforestières des parcours dans une perspective de « requalification » : synthèse et principes d'intervention

Les transformations qui ont marqué les pratiques agricoles<sup>1</sup> depuis 25 ans tendent à gonfler la taille des installations agricoles proportionnellement à la taille des exploitations. Dans les secteurs couverts ici, les fermes qui siègent le long des rangs sont dotées, pour la plupart, d'installations modernes. Mais, dans l'ensemble, celles-ci sont loin d'atteindre l'échelle « industrielle » typique de certaines catégories d'exploitations agricoles ou de certaines régions. En outre, l'augmentation de la taille des exploitations se traduit surtout par la concentration, aux mains d'un même exploitant, de plusieurs parcelles louées à d'autres propriétaires<sup>2</sup>. Cela laisse généralement en état le bâti agricole existant. Les concentrations ont en somme peu d'impact sur l'apparence des rangs habités. D'un autre côté, les petites agglomérations sont demeurées relativement compactes, probablement en raison de leur localisation à l'écart des corridors autoroutiers, là où les pressions de développement sont manifestement les plus fortes. Corrélativement, les excroissances commerciales ou autres qui, typiquement, se greffent aux échangeurs au voisinage des agglomérations rurales sont chose rare dans la région, exception faite de l'autoroute Jean-Lesage ouest. Malgré tout, l'espace rural tel qu'il se voit des autoroutes de la capitale (figures 2.1 et 2.2 à titre d'exemple) n'a donc rien perdu, *en apparence*, du caractère « traditionnel » associé a) aux pratiques agricoles d'échelle familiale et b) à la distinction sans équivoque des modes d'occupation du sol entre les rangs habités et les agglomérations. Ce caractère « traditionnel » satisfait partiellement les visées qu'on entretient couramment à l'égard des *paysages ruraux*.

Figure 2.3  
Du proche au lointain, des plans télescopés:  
autoroute Jean-Lesage est

### La « belle campagne » et les motivations du regard

Il y a derrière l'idée de la « belle campagne » une référence inavouée au monde rural d'hier, doublée d'un fond de nostalgie à l'égard des modes de vie qui lui sont associés et à l'égard des rapports harmonieux avec la nature qui, soi-disant, y sont exemplifiés. Il n'est plus à démontrer que de telles associations font partie des conditionnements du regard, conditionnements qui sont *travaillés* de l'intérieur même de la culture<sup>3</sup>. Les critères implicites en vertu desquelles on reconnaît à certains espaces ruraux les attributs d'un paysage relèvent clairement des modèles forgés au dix-huitième siècle et véhiculés jusqu'à nous par l'abondance de représentations visuelles et verbales mettant en jeu une esthétique pittoresque ancrée dans des sensibilités romantiques. Le genre pittoresque ne saurait être réduit strictement à une approche picturale au paysage; il puise à des motifs aussi variés que le « *sentiment de nature* » (lequel se délecte de la variété des formes de la nature et culmine dans le sublime), le *pastoralisme* (qui renvoie à l'idéal d'une vie simple au contact de la nature), le *goût nostalgique du passé*, etc.<sup>4</sup> Par conséquent, il faut voir dans l'esthétique pittoresque non pas une manière de présenter la nature et le paysage mais bien une manière d'en activer les résonances sur la sensibilité et l'imagination. Or, il suffit



Figure 2.1  
Le domaine agricole: entre tradition,  
échelle familiale et modernité:  
autoroute Jean-Lesage est

d'être attentif aux images proposées par n'importe quelle campagne de promotion touristique pour réaliser que ce sont bel et bien des représentations redevables du genre pittoresque qui, aujourd'hui, servent à faire valoir les paysages – on sait bien d'ailleurs que le touriste est grand *consommateur* de paysages – des régions rurales. Plus généralement, c'est en vertu de ces représentations érigées en modèles que s'opère le partage entre les espaces ruraux « à paysages » et les autres, ceux auxquels il manque soit des traits (ou même des qualités « picturales »<sup>5</sup>) associés au pittoresque, soit des propriétés aptes à satisfaire des « attentes paysagères » du même ordre<sup>6</sup>. Autrement dit, le fait qu'une portion de territoire apparaisse « authentique » – c'est à dire fidèle à l'image qu'on se fait d'un monde rural « traditionnel » – ne suffit pas pour qu'elle fasse l'objet *a priori* d'une

valorisation paysagère. Au-delà des apparences d'*authenticité* des contextes ruraux des parcours d'approche à Québec, certaines *variables contextuelles* coïncident clairement avec le cadre de référence – quant à ce qui fait ou non un paysage rural digne d'intérêt – qui découle des précédentes observations. Prenons par exemple, les vues lointaines du parcours Jean-Lesage entre Montmagny et Beaumont (figure 2.3) : elles dépendent, tout à la fois, du relief, de la position de l'autoroute et de l'ampleur du domaine agricole. Ces vues accomplissent trois choses : a) elles donnent accès à des espaces majestueux délimités par des formations naturelles qui, toutes proportions gardées, le sont tout autant, b) les plans successifs se conjuguent avec l'horizon pour faire ressortir, du proche au lointain, la « domesticité paisible » de l'habitat rural par opposition à

Figure 2.2  
Le domaine agricole: entre tradition, échelle familiale et modernité: autoroute Jean-Lesage est



l'arrière-pays montagneux et c) les profondeurs de champ favorisent l'appréhension des paysages d'un seul coup d'œil – il faut tenir compte ici des vitesses de déplacement et des restrictions qui s'ensuivent sur le plan attentionnel – comme une suite de « tableaux » dévoilés successivement au fil des crêtes ou le long des « fenêtres » ouvertes entre les fragments de forêts. La plupart des « scènes paysagères » qui mettent en jeu le contexte agricole ou agroforestier sont assorties de conditions semblables qu'on pourrait, au risque de simplifier, schématiser comme suit :

- des points de vue variés assurés par l'ajustement des tracés au relief;
- des plans intermédiaires occupés par les rangs habités;
- des perspectives généreuses, soit sur la « grande nature » environnante, soit sur des repères significatifs ou des traits saillants du contexte biophysique (par exemple : le fleuve, l'Île d'Orléans ou, à une échelle plus modeste, une rivière, un relief en buttes, etc.).

Outre l'autoroute Jean-Lesage est, on trouve ces conditions réunies en tout ou en partie, sur des segments isolés ou en chaîne, le long des parcours d'approche, notamment :

- sur l'autoroute Félix-Leclerc, de Donnacona à Neuville et du coteau de Saint-Augustin-de-Desmaures à la route de Fossembault (figure 2.4);

- sur l'autoroute Jean-Lesage ouest, entre Saint-Apollinaire et Bernières (figure 2.5);
- sur l'autoroute Robert-Cliche, au sud de Scott.

À l'opposé, et si l'on s'en tient aux stéréotypes, les abords de l'autoroute Jean-Lesage ouest comportent un certain nombre « d'impuretés » qui tranchent par rapport au contexte agro-forestier. Les activités commerciales et industrielles – et à la rigueur les grappes résidentielles – étalées le long des « voies de service » apparaissent superposées et non intégrées à l'habitat rural proprement dit et pour cause : elles vont de pair avec le réseau autoroutier et avec les échelles de mobilité qui en découlent. Elles renvoient à une toute autre logique d'implantation et de mise en valeur de l'espace que celle qui correspond – en vertu des rythmes et des usages qui lui sont propres – au monde rural dit « traditionnel ». D'où le profond décalage entre, d'un côté, la réalité crue du développement autoroutier sporadique tel qu'il a pris forme ici et, de l'autre, l'idéal d'un cadre de vie ravissant et intemporel sous-jacent aux représentations de la « belle campagne ».

Comme quoi les « paysages » que l'on découvre sur les parcours d'approche à Québec ne sont pas imputables aux qualités « objectives » des espaces ruraux mais bien à l'interprétation que l'on fait de l'expérience – ne serait-ce que visuelle – qu'on en a, eu égard aux circonstances propres à chaque segment de parcours. Certaines circonstances – les points de vue et la nature de ce qui se donne à voir – remplissent les conditions de satisfaction

de l'énoncé « voilà un beau paysage ». D'autres ouvrent à des scènes rurales tout à fait typées – au sens traditionnel – mais sans « relief » particulier : c'est ce qui s'avère sur la plus grande partie des parcours d'approche. Dans certains secteurs, la végétation qui borde l'autoroute occulte à toute fin pratique le contexte agricole; c'est le cas de l'autoroute Robert-Cliche au nord de Scott. Finalement, certaines circonstances « impures » déjouent les images familières du monde rural; c'est le cas de quelques segments de l'autoroute Jean-Lesage ouest.

## La réalité contre les attentes paysagères

**En définitive, l'autoroute n'est que le dispositif de mise en vue (le support scénographique) d'un contexte rural qui existe en soi et pour soi.** L'espace rural est un milieu de vie avant d'être un paysage. En outre, le rapport entre les autoroutes et les espaces ruraux en est un de dissociation : les seconds fonctionnent à leur échelle comme espace de production et comme habitat; les premières les traversent au prix d'un minimum de perturbations<sup>7</sup> et d'un minimum de liens avec les réseaux locaux.

En somme, il n'y a rien des contextes ruraux des autoroutes qui soit destiné à une « fonction paysagère ». Plus précisément, s'il leur arrive d'être consacrés paysages, c'est rarement – sinon jamais – par dessein. Leurs attributs dépendent à la fois des conditions actuelles de mise en valeur des régions rurales – notamment : des activités économiques – et des formes d'établissement mises en place historiquement et amenées à maturité, voire infléchies à partir de l'organisation de l'espace (le parcellaire, le réseau viaire et la distribution des usages) propre au domaine agricole laurentien.

L'étendue du domaine agricole, sa configuration, l'exploitation des parcelles ou leur désuétude éventuelle, la croissance ou la régression de la friche, la régénération des boisés, la modernisation des installations agricoles, la transformation ou la préservation du bâti ancestral, la dispersion des lieux d'habitation, de services et de commerce à l'écart des noyaux villageois ou, à l'opposé, la consolidation éventuelle de ces derniers, la localisation et le déploiement des activités industrielles, rien de cela n'est déterminé – ni n'a été déterminé – dans le contexte qui nous occupe par la volonté individuelle ou collective de « faire du paysage »<sup>8</sup>. L'espace rural est formé en vertu de la somme des usages qu'on en fait. Le paysage rural, en

revanche, tient à une « rencontre » heureuse entre, d'un côté, les formes résultant de ces usages et, de l'autre, des « motivations paysagères », pour reprendre une expression très juste de Berque<sup>9</sup>, qui se trouvent interpellées. Or, s'il faut constater avec satisfaction que certains segments des parcours d'approche à la capitale s'ouvrent à des « paysages » remarquables, il est illusoire de penser que tout l'espace rural vu des autoroutes de la région puisse ou doive satisfaire aux critères de la « belle campagne » au sens évoqué précédemment. Mais rien n'interdit en revanche que les espaces ruraux, tels qu'ils sont, y compris ceux qui ne reçoivent pas d'emblée le label « paysage », puissent s'ouvrir, peut-être plus modestement, à d'autres formes de reconnaissance ou à d'autres résonances. Et rien ne justifie ni n'oblige, par ailleurs, que chaque kilomètre de parcours rural soit un « monument » paysager. Ces dernières remarques orientent nécessairement les objectifs d'un projet de « requalification » paysagère.

## Les visées d'un projet de requalification

Premièrement, il s'agit moins de *requalifier* les parcours que d'élever le niveau général de « d'attention perceptuelle » à leur endroit : en plus des situations « à paysages », il y a suffisamment d'aspects des parcours ruraux qui accueillent (ou accueilleraient) favorablement l'attention et la jouissance visuelles, sinon les sensibilités paysagères, pour que l'essentiel d'une intervention éventuelle porte sur leur mise en relief. Deuxièmement, les perspectives d'intervention sur le domaine public sont limitées d'emblée aux emprises autoroutières et, le cas échéant, aux emprises des voies locales attenantes.

Tout autre niveau d'intervention équivaldrait à « travailler » le territoire, comme tel, dans le sens du paysage. Cette dernière perspective peut apparaître exorbitante, mais elle n'en ouvre pas moins des perspectives de « projet ». Cependant, elle relève nécessairement de la longue durée et elle pose un certain nombre de conditions, soit :

- a) une vision du paysage régional qui soit suffisamment partagée pour infléchir les pratiques individuelles en matière de développement et d'aménagement;
- b) la mise en place d'outils de caractérisation, de vulgarisation et de promotion du paysage régional, considérant l'intérêt collectif et individuel qui s'y rattache;
- c) la démonstration en conséquence des bénéfices tangibles au plan de la qualité de vie, au plan social et au plan économique;



Figure 2.4  
Panorama vers la rive sud  
depuis le rebord de la terrasse  
Saint-Raymond - Pont-Rouge



Figure 2.5  
Vue du massif laurentien depuis  
l'autoroute Jean-Lesage ouest

- d) l'encouragement ou l'encadrement de l'initiative individuelle par voie d'incitatifs (fiscaux par exemple) ou par voie réglementaire;
- e) l'adoption, de la part des pouvoirs publics, d'orientations, de politiques et de mesures paysagères touchant leurs domaines de juridiction;
- f) la concertation entre les différents niveaux de juridiction.

Il demeure que, s'agissant des abords autoroutiers, certaines conjonctures méritent qu'on s'y penche. Par exemple, les affectations industrielles et commerciales de l'axe Jean-Lesage ouest reflètent les pressions occasionnées par le réseau autoroutier aux abords des agglomérations. On peut difficilement reprocher aux municipalités de donner suite aux avantages que leur procure leur situation, d'autant plus que les abords autoroutiers sont naturellement destinés aux affectations en question<sup>10</sup>. Quant au fait que cela « brouille » l'image que l'on se fait de la « campagne », il faudra bien s'habituer aux transformations que les autoroutes contribuent à engendrer en territoire rural. Par contre, rien n'interdit de remettre en question les règles de cohabitation (l'autoroute et ses franges renvoyées dos à dos), les modes d'implantation, les marges de recul, le traitement des espaces intermédiaires ou toute autre disposition qui relèverait soit des municipalités, soit de la coordination entre les municipalités et le MTQ. Ces questions étant soulevées de manière particulièrement pressante au sujet des portions « urbaines » des parcours, nous y reviendrons plus loin.

Concernant les emprises autoroutières, il s'avère qu'une intervention purement décorative aurait peu d'impact sur la lecture des contextes ruraux, si ce n'est de charger le premier plan de motifs végétaux indépendamment des rythmes et des motifs d'arrière plan. Ce qu'il faut viser dans une perspective générale d'intervention, c'est, au contraire, l'instauration d'un « dialogue » entre le proche (les marges latérales) et le lointain (les plans subséquents).

## Les principes d'intervention

Nous avons souligné ailleurs<sup>11</sup> que les conditions de conduite autoroutière avaient pour effet de « mettre à distance » le contexte. Les vitesses de déplacement, le confort de roulement, l'intimité de l'habitacle sont autant de facteurs « désensibilisants » par rapport à l'espace concret qui défile au dehors d'un véhicule. Si l'on ajoute à cela qu'à quarante mètres d'écart, le long d'une infrastructure qui surplombe en général le terrain avoisinant et au-delà des marges latérales maintenues à l'état de « pelouses », les objets, les masses et les textures les plus proches sont déjà relégués au second plan, il faut convenir

que le contexte fait figure « d'arrière-plan » expérientiel *largement amorti* par tout ce qui favorise la fluidité et le confort du déplacement en automobile. En revanche, la trame séquentielle propre au déplacement autoroutier n'est pas sans compter de fréquentes ruptures de ton qui résultent a) de l'alternance des boisés et des terres agricoles, b) des modulations du champ visuel par le relief et c) du caractère distinctif – le cas échéant – des repères qui bordent l'horizon. Les parcours sont fréquemment logés en marge ou au creux des boisés qui bordent les parcelles agricoles à mi-chemin entre les rangs. Les épaisseurs végétales succèdent aux ouvertures latérales (fenêtres) dans un battement incessant qui livre le paysage régional en une suite de panoramas plus ou moins étendus. Un tel régime de contrastes (contraction-dilatation) se traduit par un renouvellement constant de l'expérience visuelle; autrement dit, il porte à *regarder*. C'est pourquoi, dans le déroulement séquentiel des parcours, les *points d'inflexion* sont autant de brèches dans le fil monotone du mouvement, autant de « ressorts » pour l'attention paysagère.

Considérant ce qui précède, les marges latérales et les terre-pleins centraux se prêteraient aisément à un projet qui serait de l'ordre de la « mise en scène paysagère » et qui se rapporterait à trois objectifs :

- a) étoffer le paysage de proximité (ou : l'échelle « tactile » de l'expérience paysagère) par le biais d'une végétalisation massive de part et d'autre des chaussées;
- b) lier l'autoroute à son contexte par le prolongement, sur toute la largeur des emprises, des motifs et des textures végétales apparentées aux boisés, aux terres en culture, ou à tout autre motif propre aux contextes agricoles;
- c) donner du « relief », ce faisant, au découpage territorial et aux échappées visuelles en accentuant les oppositions d'échelles entre les franges boisées (cadrage rapproché) et les parcelles agricoles (horizon lointain).

Concrètement, cela pourrait se traduire par les règles suivantes, applicables à l'ensemble des portions rurales des parcours (figures 2.6 à 2.8) :

- a) limiter la tonte le long des marges latérales et des terre-pleins centraux au minimum requis pour l'entretien, compte tenu des contraintes qui affectent sévèrement la viabilité d'une couverture végétale de qualité en bordure immédiate des chaussées et des accotements<sup>12</sup>;
- b) sur les segments bordés par des boisés, favoriser l'établissement, le long des marges latérales et sur les

Figure 2.6  
Coupe type de l'état habituel des emprises le long des lisières forestières

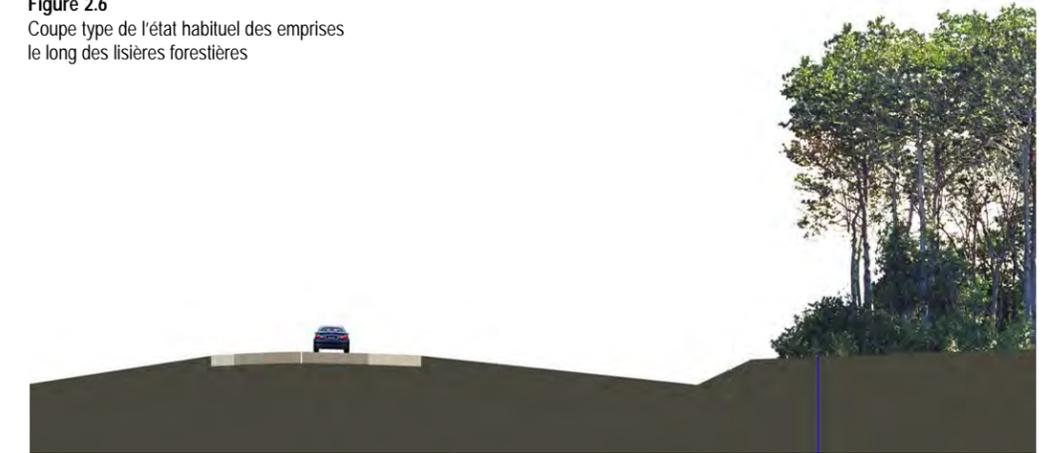
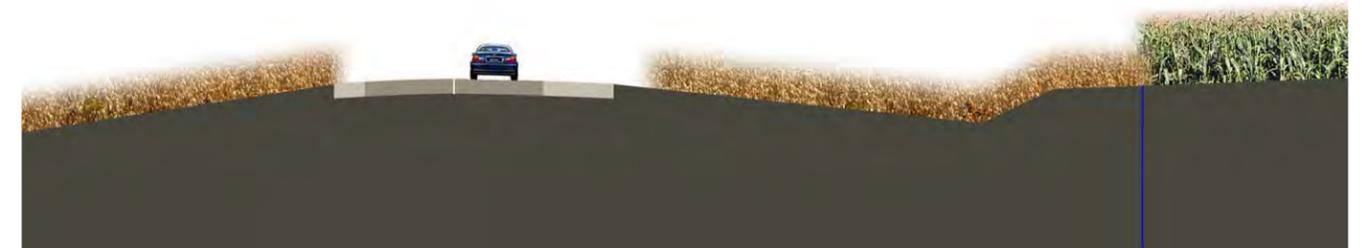


Figure 2.7  
Illustration des principes d'intervention le long des lisières forestières



Figure 2.8  
Illustration des principes d'intervention le long des parcelles agricoles



terre-pleins, d'une couverture arbustive touffue, continue, étalée sur une profondeur de dix mètres<sup>13</sup> et suffisamment élevée pour cadrer substantiellement les chaussées;

- c) combler systématiquement les bandes excédentaires en rapprochant les lisières des boisés des chaussées, jusqu'à concurrence de la marge de sécurité;
- d) le long des parcelles agricoles, favoriser l'établissement, sur les marges latérales et sur les terre-pleins, d'une couverture d'herbacées et de vivaces.

Le caractère général de ces règles est dicté par l'adaptabilité et la souplesse nécessaires à l'élaboration des multiples variantes qui ne manqueraient pas de s'imposer face aux

particularités (les rythmes, le niveau de maturité et la composition des boisés, les profondeurs de champ, le relief, les types de production agricole, les éléments d'arrière-plan, etc.) de chaque parcours et par rapport à ce qu'il s'agirait, segment par segment, de « souligner ». En ce qui concerne les surfaces d'herbacées et de vivaces, par exemple, les stratégies applicables à certains segments pourraient comprendre : a) de l'avant plan aux plans subséquents : viser la continuité ou le contraste; b) dans le sens longitudinal : travailler ou non les ponctuations et le rythme; c) sur le plan matériel : privilégier les textures, les coloris, le port ou toute autre qualité du végétal. Mais ce qui s'appliquerait dans un secteur donné serait immanquablement inadéquat ailleurs. Il n'est pas exclu, en outre, que dans certaines circonstances – au contact des chaînes de montagnes par exemple – le rapport à

l'horizon prenne le dessus sur tout autre aspect. Dans ce cas, la végétalisation des marges latérales relèverait plus spécifiquement du « cadrage » envisagé comme contrôle du champ visuel (ex : occultation du second plan) au profit de certains éléments du contexte. Il serait donc inopportun de prescrire ici un répertoire de « patrons » ou de modèles; cela reviendrait à court-circuiter le travail éventuel de conception.

S'il faut voir les précédentes propositions comme des principes de travail, il faut surtout en retenir l'approche sous-jacente qui consiste à « donner du relief » à l'expérience des contextes traversés **dans le cadre d'un déplacement** en misant sur l'amplification des motifs territoriaux et du découpage séquentiel par le biais d'un travail sur le premier plan. Par ailleurs, ces propositions se veulent réalistes par

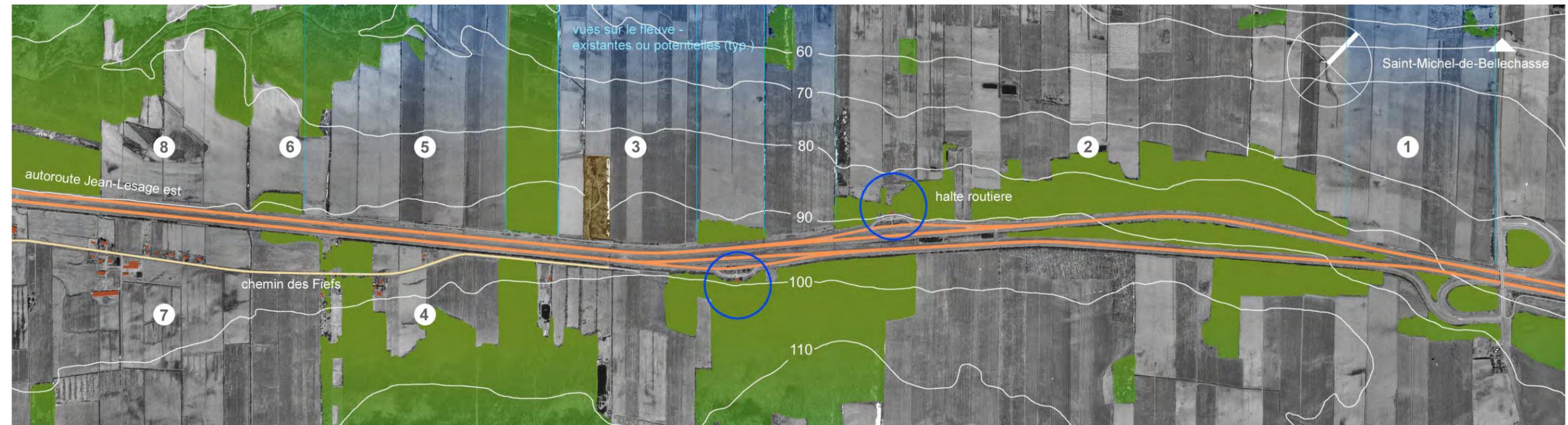
rapport aux possibilités d'aménagement aux abords des autoroutes sur de telles distances. Ces possibilités, on le sait, dépendent d'un certain nombre de contraintes pratiques, techniques et économiques qui imposent, effectivement, une approche pragmatique. C'est pourquoi nos propositions reflètent, autant que possible, le cadre de gestion écologique de la végétation des abords routiers adopté par la Direction de Québec du ministère des Transports. Nous reviendrons à cela de manière plus détaillée au chapitre 4.

Pour illustrer les modalités d'application des principes précédents, le scénario illustré aux pages suivantes s'applique au segment de l'autoroute Jean-Lesage est qui va, en direction de Québec, de Saint-Michel-de-Bellechasse au chemin de Beaumont (figures 2.9 à 2.25).

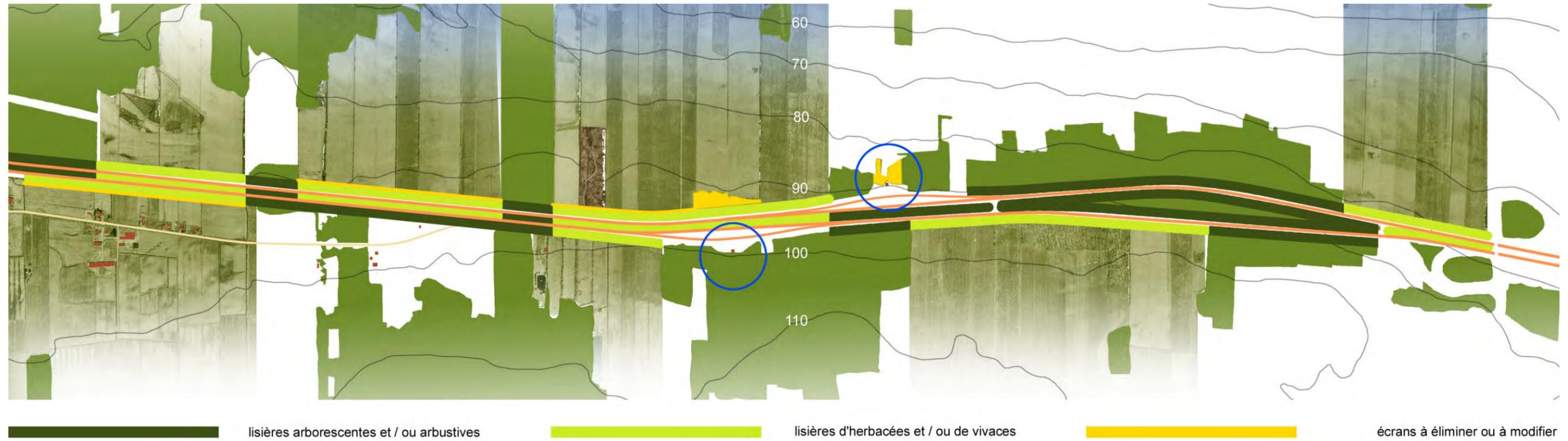
### Illustration des possibilités de requalification des parcours d'approche en secteur rural : le parcours témoin de l'autoroute Jean-Lesage est, entre Saint-Michel-de-Bellechasse et Beaumont

Figure 2.9  
Photo aérienne: l'état des lieux

Figures 2.10 à 2.17 (page suivante)  
Découpage séquentiel du parcours témoin







**Figure 2.18**  
Scénario d'intervention

**Figure 2.19**  
Segment témoin à la hauteur de  
Saint-Michel-de-Bellechasse:  
l'état des lieux



**Figure 2.20**  
Segment témoin à la hauteur de  
Saint-Michel-de-Bellechasse:  
illustration des principes d'intervention



## Dispositions particulières : l'autoroute Jean-Lesage ouest

Le flanc sud de l'autoroute Jean-Lesage ouest fait figure d'exception. Il est bordé sur toute sa longueur par le talus de la voie du CN (figures 2.21 à 2.24). Nous avons déjà noté que la végétation qui tapisse le talus et qui borde les fossés – ce qui résulte vraisemblablement d'une colonisation spontanée – fleurit abondamment dans certains secteurs et à certaines périodes, notamment en août avec la maturation des épilobes. La crête du talus domine parfois l'autoroute de quelques mètres : ses parois fortement pentues forment alors un véritable « tableau » végétal. Nous voyons là l'opportunité d'initier une collaboration entre le MTQ, la CCNQ, le CN et, possiblement, d'autres partenaires locaux. Il s'agirait de convenir d'une gestion commune de la végétation pour tirer le meilleur parti de ses possibilités expressives (figure 2.25).

Un tel projet comporterait une part d'expérimentation, notamment sur l'adaptation et le maintien de plantes introduites au substrat sec et rocailleux, sur les méthodes d'introduction de ces plantes à des colonies déjà établies et sur les possibilités visuelles liées à l'exploitation de ces méthodes sur de très grandes surfaces. Il nous semble par contre qu'un tel banc d'essai pourrait générer des retombées intéressantes : les précédents établis ici pourraient alimenter le Ministère en méthodes de végétalisation applicables à certaines ouvrages comme les talus escarpés en bordure des viaducs.

Le profil longitudinal de l'autoroute et de la voie ferrée ne coïncident pas parfaitement : la première suit plus étroitement le relief que la seconde et il arrive que leurs élévations respectives soient inversées. Par conséquent, la relation visuelle entre l'une et l'autre permet de « lire » distinctement les variations longitudinales du relief. L'horizontalité quasi parfaite du talus fait office, à cet égard, de « mesure » de l'amplitude de ces variations. De plus, le rail représente la raison d'être historique de la plupart des municipalités qui siègent maintenant le long de l'autoroute, comme il est à l'origine d'ailleurs du tracé de l'autoroute – on se souviendra que celle-ci n'a fait que prendre la place de la route 9.

Ces considérations justifient que l'intervention dans ce secteur joue principalement sur la lisibilité de l'infrastructure ferroviaire. En contrepartie, la marge latérale sud de l'autoroute devrait être sobrement végétalisée. Au besoin, et pour donner de l'ampleur au talus, sa propre marge latérale, au sud, devrait être densément couverte d'arbustes à grand développement, suffisamment hauts en tout cas pour coiffer la crête du talus.



Figures 2.21 à 2.24  
Autoroute Jean-Lesage ouest:  
les multiples visages de l'infrastructure ferroviaire

Figure 2.25  
Autoroute Jean-Lesage ouest:  
Simulation d'un travail des textures et des coloris végétaux sur le flanc sud





Figure 2.26  
Autoroute Laurentienne à quelques kilomètres  
en amont de Notre-Dame-des-Laurentides:  
des remblais-déblais non cicatrisés

## Dispositions particulières : les parcours laurentiens

En ce qui concerne les parcours qui émergent du massif laurentien, quelques remarques s'imposent. En raison de sa position élevée par rapport au fond de la vallée, l'autoroute Laurentienne épouse étroitement le relief en amont de Notre-Dame-des-Laurentides. Conjugué aux points de vue plongeants et aux percées à travers le roc, son tracé sinueux (en horizontale et en verticale) s'ouvre au contexte montagneux. Celui-ci est à l'image même, si l'on oublie les lignes de transport d'électricité, les redents dans le couvert forestier et l'amplitude modérée du relief,

du domaine « naturel » laurentien. Inutile d'épiloguer sur la fascination qu'exercent les pays de montagnes dans l'imaginaire paysager depuis « l'invention de la montagne »; la chose est bien connue<sup>14</sup>. Il en va de même pour la « nature sauvage » (ou apparemment sauvage) qui renvoie à l'idée du « wilderness » comme dernier refuge d'un contact exempt de toute forme de médiation avec la grandeur « sublime » de la Création, bien qu'il reste évidemment bien peu – et surtout pas ici – de cette nature primordiale, intouchée et, au demeurant, inexplorée.

Il y a certainement quelque résonance à chercher de ce côté pour rendre compte de la « qualité paysagère » de ce parcours qui se trouve, après tout, isolé dans un bassin visuel dominé et par le relief et par la forêt – ou ce qui en tient lieu – à l'écart de l'axe de développement de la vallée. Plus simplement, le parcours est doté de qualités scéniques indiscutables.

Figure 2.27  
Autoroute Laurentienne:  
illustration des principes d'intervention en vue de la  
restauration du caractère forestier du piedmont



Mais il faut surtout retenir, pour ce qui nous intéresse, qu'on peut difficilement trouver un environnement plus « typé » que l'aboutissement, à quelques kilomètres de la ville, du parcours qui traverse les Laurentides. Le contraste qui s'ensuit, à la sortie du piedmont juste avant les terrasses n'en est que plus remarquable. D'où l'intérêt de consolider le caractère forestier du segment en question, tout en ménageant ses attributs de « route panoramique ». L'approche générale proposée pour les contextes ruraux s'avère tout aussi pertinente ici (figures 2.26 et 2.27):

- resserrer la couverture arborescente le long des chaussées jusqu'à concurrence de la marge de sécurité ou, le cas échéant, jusqu'à l'écart minimum admissible derrière les glissières de sécurité;
- mettre en place des massifs arbustifs continus et suffisamment élevés pour cadrer substantiellement les chaussées, jusqu'à concurrence de la bande d'entretien bordant immédiatement les accotements;
- favoriser l'établissement d'une couverture arborescente continue sur les terre-pleins médians dont la largeur s'y prêterait;
- encourager le reboisement des surfaces extérieures aux emprises routières qui auraient été mises à nu dans le cadre des travaux de terrassement liés à la construction récente de la route ou qui seraient dégarnis pour toute autre raison;
- limiter les opérations de végétalisation ou de reboisement à des plantations arbustives lorsque les vues panoramiques et les percées visuelles le justifient.

Du côté de la 138, la longue pente raide qui franchit la frontière du massif à la hauteur du cap Tourmente forme un hiatus, en terrain difficile, entre les plateaux agricoles en marge de Charlevoix et les terrasses de Beaupré. Elle est marginalement occupée par des habitations isolées entre les lisières forestières.

Il reste que le caractère forestier l'emporte sur les autres aspects, notamment dans les quelques circonstances cruciales où les dénivelés ouvrent sur des perspectives plongeantes sur le chenal, l'Île d'Orléans et la côte de Beaupré (figure 2.28). En général, il suffirait d'étoffer les lisières végétales, dans le même esprit que précédemment, pour instaurer un degré plus élevé d'unité. Toutefois, il serait opportun de marquer plus particulièrement les « seuils » des perspectives plongeantes successives, ces points précis du parcours où l'attention reste suspendue à une apparition : le paysage cadré. Cela nous amène à un aspect qui touche de plus près la question de l'approche à la capitale.



**Figure 2.28**  
L'un des nombreux seuils marquant la côte de la Mîche à la sortie du bouclier laurentien en amont de Beaupré

## Théâtraliser les approches à Québec

Nous avons relevé, au début de ce chapitre, les circonstances dont dépendent la « rupture » qui s'échelonne sur les quarante kilomètres qui séparent le pont Pierre-Laporte de la pointe extrême de l'Île d'Orléans. Cette rupture reflète la situation paysagère propre à la région de la capitale, à savoir l'incessante présence, aux côtés de l'espace habité, d'une nature puissamment campée par l'échelle des chaînes de montagnes, du fleuve, des escarpements, mais aussi par la matière (le roc), les processus à l'œuvre (les rivières et les chutes), voire par le climat (y compris la lumière crue de certaines périodes de l'année).

La situation de la ville et de ses abords est typique de cette cohabitation étonnante. Le profil de la haute-ville accrochée au cap avec la citadelle comme signe de l'importance historique du verrou fluvial formé par la pointe de Lévis et le cap Diamant, tout cela témoigne de la conquête du noyau urbain sur un relief particulièrement escarpé. Les rangs et les villages perchés sur les falaises ou serrés sur les coteaux et les terrasses étroites (côte de Beaupré) témoignent également de la conquête du territoire agricole sur des obstacles naturels.

Approcher la capitale c'est prendre conscience de sa situations géographique particulière aux portes d'un pays de nature et de sa raison d'être historique sur sa « forteresse » naturelle. C'est aussi être saisi (au fil des perspectives lointaines, des panoramas de l'autoroute

Laurentienne et des percées visuelles en dernière approche) de la posture historique de la ville sur sa forteresse naturelle, de son étalement au sein de la « niche » géographique que constituent les terrasses, et de sa modernité héroïque exemplifiée par certains repères comme le pont Pierre-Laporte, le complexe administratif, les gratte-ciel du début du siècle et le reste de la ville verticale. Dans une perspective de requalification, ces observations ouvrent à un certain nombre de possibilités d'interventions qui permettraient de capitaliser sur l'ensemble des circonstances qui donnent lieu à des points de vue sur la ville et ses repères ou qui sont propices au dévoilement de la spécificité paysagère de la région.

Sous la première rubrique, on trouve principalement les « observatoires » momentanés qui correspondent, le long des parcours, aux rebords des plateaux élevés et aux segments fortement pentus dont l'orientation coïncide avec des repères suffisamment saillants pour marquer symboliquement l'arrivée à la capitale, même d'une position éloignée du centre. Cela correspond aux situations suivantes :

- le rebord de la plaine de Saint-Raymond / Pont-Rouge (autoroute Félix-Leclerc, figure 2.29);
- l'amorce de la descente vers l'échangeur Jean-Lesage / Robert-Cliche à l'ouest de l'embouchure de la rivière Chaudière (autoroute Jean-Lesage ouest, figure 2.30);



**Figure 2.29**  
Autoroute Félix-Leclerc: mise en scène remarquable de la silhouette de la Haute-Ville à la hauteur de la halte routière de Saint-Augustin-de-Desmaures



**Figure 2.30**  
Autoroute Jean-Lesage ouest: profils juxtaposés des Laurentides, du pont Pierre-Laporte et du pont de Québec à la hauteur de la halte routière de Saint-Rédempteur

- l'amorce de la descente vers l'échangeur Jean-Lesage / Robert-Cliche à la hauteur de Charny (autoroute Jean-Lesage ouest, figure 2.31);
- la sortie du piedmont des Laurentides, en aval de Notre-Dame-des Laurentides (autoroute Laurentienne, figure 2.32);
- la côte de la Miche, à l'est de Beauré, à la sortie du massif laurentien (figure 2.29, infra.).

Si la plupart de ces belvédères constituent des jalons remarquables des parcours d'approche, c'est non seulement en raison des dénivelés impressionnants, mais aussi parce que les points de vue vers la ville ou vers tout autre élément à l'horizon sont marqués par une série de seuils au passage desquels sont amplifiés les ruptures d'échelle et le poids de l'horizon par rapport à l'ensemble des éléments du champ visuel. Habituellement, ces seuils mettent en jeu une inflexion prononcée du tracé autoroutier (rupture de pente à l'extrémité d'un replat ou au sommet

d'une crête, sortie de virage, etc.) simultanément à une contraction du champ visuel induite par la végétation ou le relief. Le moindre resserrement des lisières latérales aurait des répercussions immédiates sur la lisibilité des seuils et, partant, sur l'amplitude du « saut » entre le proche et le lointain. Cela ouvre la voie à une « dramatisation » des effets de seuil. Nous y voyons deux possibilités d'intervention que nous illustrerons en nous rapportant à la rupture de pente (figure 2.33) qui coïncide avec la halte routière de Saint-Augustin-de-Desmaures, sur l'autoroute Félix-Leclerc :

- dans le sens longitudinal, cadrer étroitement les chaussées dès l'approche d'un seuil et jusqu'au point de rupture correspondant, précisément, à l'échappée visuelle qui suit (figure 2.34);
- marquer le point de rupture proprement dit par un portail paysager d'ampleur suffisante pour cadrer frontalement l'échappée visuelle qui suit (figure 2.35).

Figures 2.34 et 2.35  
(ci-dessous)  
Seuil de Saint-Augustin-de-Desmaures:  
illustration du principe de théâtralisation  
des effets de seuil

Figure 2.33  
Seuil de Saint-Augustin-de-Desmaures:  
l'état des lieux



Figure 2.31  
Autoroute Robert-Cliche:  
vue sur le pont Pierre-Laporte et le pont  
de Québec, sur fond de Laurentides



Figure 2.32  
Autoroute Laurentienne:  
échappée vers le profil de la colline de Québec,  
à la limite nord de Charlesbourg

On ne saurait confondre les ouvrages résultant de ces stratégies de « cadrage » avec les formes « natives » des espaces ruraux ou forestiers. Dans une certaine mesure, nos propositions visaient jusqu'à maintenant l'accentuation – et donc la reconduction – des motifs territoriaux. Dans ce cas-ci, il s'agit plutôt de mettre en place des « dispositifs » purement scénographiques, qui doivent être interprétés comme tels, sans référence aucune, ni explicite ni implicite, à la végétation ambiante ou à tout autre élément. De plus, chacun de ces dispositifs doit fonctionner essentiellement et simultanément comme écran (ou paroi) et comme cadre. Bref, il ne s'agit pas d'ajouter de l'épaisseur à la végétation attenante mais bien de découper avec précision le champ visuel. D'où l'intérêt d'opter pour des plans verticaux nets. Il faudrait soit utiliser des végétaux compacts et au port extrêmement droit comme les arbres colonnaires, soit opter pour des constructions, quitte à ce que celles-ci servent de support à une végétation grimpante, par exemple. Cette dernière option nous apparaît plus adaptée à la deuxième formule (le portail) qu'à la première. De plus, elle ne nous apparaît justifiée qu'à trois conditions :

- en dépit de leur échelle, de telles constructions devraient apparaître légères et non massives;
- elles devraient exemplifier l'élégance et la finesse qui sied à un ouvrage civique;
- leur usage devrait se limiter aux « seuils » les plus marquants en ce qui concerne l'approche à la capitale, à raison d'un portail par parcours.

Cette dernière condition est déjà dictée par l'usage qui nous apparaît le plus pertinent. Dans sa version « architecturale », le portail pourrait être une alternative avantageuse, sur le plan de la signalétique, aux panneaux installés par la CCNQ en bordure des voies d'approche et qui coïncident exactement (ce n'est pas un hasard) avec les seuils les plus spectaculaires dans le contexte des approches à la capitale (figure 2.36).

Dans les pentes qui suivent les seuils – par exemple, sur l'autoroute Laurentienne, sur l'autoroute Félix-Leclerc et le long de la côte de la Miche – il arrive que le champ visuel soit suffisamment vaste et encombré pour que les éléments qui sont liés, précisément, à la « signature paysagère » de la capitale (la silhouette de la haute-ville, le pont Pierre-Laporte, etc.) soient pour ainsi dire « minimisés ». On pourrait, dans les circonstances, vouloir « redresser » certains panoramas vers l'un ou l'autre de ces éléments (figures 2.37 et 2.38). Il s'agirait d'isoler les régions qui leur correspondent, soit sporadiquement, soit de manière continue, en misant sur la végétation pour éliminer des pans entiers du champ visuel ou pour en masquer certaines portions.



Figure 2.36  
Seuil de Saint-Augustin-de-Desmaures:  
simulation d'un portail, version construite



Figure 2.37  
Autoroute Laurentienne:  
quelques centaines de mètres  
en amont du boulevard  
Lebourgneuf: l'état des lieux

Figure 2.38  
Autoroute Laurentienne:  
simulation d'un scénario de cadrage sélectif  
et de redressement des perspectives





Figure 2.39  
Panorama typique de  
l'autoroute Jean-Lesage est



Figure 2.40  
Vue sur la rive sud depuis  
l'autoroute Félix-Leclerc

Dans le premier cas, la mise en place de parois végétales élevées le long des marges latérales permettrait soit de privilégier les perspectives frontales (cadrage symétrique) soit de décentrer la vue (cadrage asymétrique) au profit du champ latéral demeuré ouvert d'un côté ou de l'autre des voies. Dans le deuxième cas, la mise en place de massifs modérément élevés sur les marges latérales et sur le terre-plein central permettrait de focaliser l'attention sur l'horizon, au profit, notamment, des repères comme la colline de Québec et le profil de la Haute-Ville.

Ces propositions ne sont ni exclusives ni limitatives. Il se peut, d'ailleurs, que sur certains segments, la meilleure

stratégie pour « mettre en relief » l'horizon soit de travailler dans le sens frontal – par la mise en place de « haies » en série, par exemple – et non dans le sens longitudinal. Néanmoins, les principes qui précèdent nous permettent d'aborder un dernier aspect que nous avons laissé en suspens.

Nous avons vu que dans certaines circonstances, les parcours d'approche rendent compte de manière remarquable de la spécificité paysagère de la région, à savoir l'incessante confrontation de l'espace habité et d'une nature impressionnante en raison de l'échelle des formations montagneuses, du fleuve et des falaises, mais aussi en raison de la prégnance de la matière (le roc) et des processus à l'œuvre (les rivières encaissées et les chutes). Parmi ces circonstances, on trouve :

a) les points de vue lointains sur les chaînes de montagnes, plus précisément :

- les panoramas étendus et les vues lointaines qui mettent en relation, sur l'autoroute Jean-Lesage est le domaine agricole, l'île d'Orléans, les Laurentides et le front plus ou moins lointain des Appalaches (figure 2.39);
- depuis l'autoroute Félix-Leclerc, entre Donaconna et Neuville, les vues sur le fleuve et sur la rive sud, par-delà la plaine agricole (figure 2.40);
- depuis l'autoroute Félix-Leclerc, entre le rebord de la plaine de Saint-Raymond / Pont-Rouge et le parc industriel de Saint-Augustin-de-Desmaures, les panoramas étendus sur le piedmont des Laurentides (figure 2.41);

- sur l'autoroute Jean-Lesage ouest, des percées momentanées sur le piedmont des Laurentides, peu avant la halte routière de Saint-Rédempteur (voir figure 2.5, *infra.*);
- sur l'autoroute Robert-Cliche, des perspectives frontales occasionnelles sur le piedmont des Laurentides, peu après la pointe Saint-Grégoire (figure 2.42);
- b) les points de vue latéraux sur les affluents du Saint-Laurent qui, par leur faciès très encaissé (sur la rive sud : la rivière Etchemin) ou par le tumulte des chutes et des cascades (sur la rive nord : la rivière Montmorency, la rivière Sainte-Anne; sur la rive sud : la rivière Chaudière), sont typiques des puissants processus d'érosion qui entament le relief.

Aux premiers points de vue correspondent la plupart des « paysages » ruraux remarquables mentionnés précédemment. Il semble donc que les perspectives d'intervention doivent se limiter soit aux propositions générales que nous faisons plus tôt à l'égard des parcours ruraux, soit à laisser tout simplement les choses en état. On pourrait néanmoins ouvrir quelques pistes qui consistent à infléchir les conditions de mise en vue des contextes par le découpage du champ visuel.

- Sur une partie des segments qui bénéficient de vastes panoramas, on pourrait juxtaposer les profils des Laurentides et des Appalaches à un avant-plan végétal n'excédant pas 1,2m environ et couvrant les marges latérales et les terre-pleins afin d'isoler l'horizon (figures 2.43 et 2.44) et de comprimer les perspectives en

Figure 2.41  
Autoroute Félix-Leclerc à la hauteur de l'échangeur Hamel:  
vastes panoramas sur les Laurentides



Figure 2.42  
Autoroute Robert-Cliche à la hauteur du  
bassin de la rivière Chaudière



opposant l'un à l'autre le tactile (les textures proches) et le visuel (l'horizon montagneux vu comme un à-plat).

- Pour donner plus de poids à certaines ouvertures latérales – soit lorsqu'il y a asymétrie sur le plan qualitatif, soit lorsqu'une lecture sélective du contexte s'avère pertinente – on pourrait dresser sur les flancs opposés des parois végétales qui, conformément aux dispositions précédentes, devraient être lues pour ce qu'elles sont (des écrans) et non comme des prolongements de la végétation attenante (voir le scénario d'intervention pour le secteur Saint-Michel / Beaumont, *infra.*).
- S'il s'avère que le degré d'ouverture sur les contextes des parcours d'approche dépend principalement de la position des parcours par rapport aux boisés qui bordent les confins des parcelles agricoles, le confinement des emprises autoroutières est parfois exacerbé par les nombreux écrans brise-vent érigés de part et d'autre, en particulier le long de l'autoroute Robert-Cliche. Or, la vallée de la Chaudière, comme en témoignent certains segments au sud de Scott, compte parmi les paysages ruraux les plus intéressants de la région (figure 2.45) : au profil évasé (et légèrement

tombant en bordure de la rivière) des deux versants de la vallée s'ajoutent un domaine agricole continu et fort étendu et un horizon de collines basses et boisées. Les écrans peuvent avoir deux fonctions : soit, sur le flanc ouest, protéger l'autoroute des phénomènes de poudrière, soit protéger les terres contre l'érosion éolienne. Vu l'intérêt qu'il pourrait y avoir d'ouvrir, même sporadiquement, des perspectives sur la vallée, certains scénarios devraient être soigneusement étudiés, soit :

- > sur le flanc ouest, pratiquer quelques brèches, quitte à remplacer les rangées d'arbres par des massifs d'arbustes (conifères, si possible) suffisamment élevés pour intercepter la poudrière au niveau des chaussées;
- > modifier la forme des brise-vent pour assurer une perméabilité visuelle partielle
- Finalement, d'autres écrans pourraient être visés par de telles dispositions le long de l'autoroute Jean-Lesage est et ouest (voir le scénario Saint-Michel / Beaumont, *infra.*) et le long de l'autoroute Félix-Leclerc.



Figure 2.43  
Autoroute Jean-Lesage est:  
vue sur le massif laurentien, à  
l'ouest de Beaumont



Figure 2.44  
Autoroute Jean-Lesage est:  
Simulation de l'impact des plantations d'avant-  
plan sur la lecture de l'horizon montagneux

Figure 2.45  
Autoroute Robert-Cliche:  
le domaine agricole de la vallée de  
la Chaudière, au nord de Scott



## Notes du chapitre 2

<sup>1</sup> Au Québec, « (...) le nombre d'exploitations agricoles tend à décroître, mais la superficie de chacune d'entre elles augmente. Leur nombre est passé de plus de 51 600, en 1976, à 41 400, en 1986, pour atteindre 36 000 en 1996. Parallèlement à la diminution du nombre de fermes, on assiste à une augmentation de la taille des exploitations et à une concentration de la production dans un nombre de plus en plus restreint d'exploitations » ([www.agr.gouv.qc.ca/ent-3.htm](http://www.agr.gouv.qc.ca/ent-3.htm), Ministère de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation, Gouvernement du Québec, rubrique exploitations et entreprises).

<sup>2</sup> Par exemple, les superficies de terres louées pour la production végétale ont augmenté de 35% entre 1986 et 1996 sur le territoire de la MRC des Chutes-de-la-Chaudière ([www.chaudiere.com/mrc/milieu/fiche12/texte13.htm](http://www.chaudiere.com/mrc/milieu/fiche12/texte13.htm), MRC Chutes-de-la-Chaudière, l'agriculture sur le territoire de la MRC, productions végétales).

<sup>3</sup> Sur la question des conditionnements ou plutôt de la formation du regard, voir CAUQUELIN, Anne, 1991, **L'invention du paysage**, Paris : Plon et ROGER, Alain, 1997, **Court traité du paysage**, Paris : Gallimard.

<sup>4</sup> MILANI, Raffaele, 2000, « *L'idée du paysage dans les catégories esthétiques* » in **Horizons philosophiques**, vol.11, no. 1, pp. 99-123.

<sup>5</sup> Ces qualités supposent évidemment un ou des points de vue particuliers que les éditeurs de certains guides touristiques se font un devoir de signaler, au demeurant, à leurs lecteurs.

<sup>6</sup> Nous avons montré, dans le cadre d'une étude portant sur le corridor de l'autoroute 15 au sud de Montréal, que le territoire correspondant à la MRC des Jardins-de-Napierville n'était vu d'aucune manière comme un paysage, ni par ses habitants, ni par les agents de développement économique et touristique et ce, en dépit de nombreuses caractéristiques susceptibles d'ouvrir, dans l'immédiat, à une valorisation paysagère; voir JACOBS, Peter, ST-DENIS, Bernard, POUULLAOUEC-GONIDEC, Philippe *et al.*, 2000, **Qualité paysagère des corridors autoroutiers et routiers servant de portes d'entrée importantes du Québec (PERIQ), rapport d'activité 2, Analyse de la situation paysagère et énoncé des stratégies de requalification du corridor de l'autoroute 15**, rapport de recherche, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal.

<sup>7</sup> Notons tout de même que les infrastructures autoroutières constituent fréquemment des barrières pour les exploitations agricoles.

<sup>8</sup> Cela n'exclut en rien qu'il puisse y avoir dans certaines régions – comme cela semble être le cas dans Charlevoix, par exemple – une conscience suffisamment aiguë et partagée du paysage ambiant, des attributs dont il dépend et des bénéfices qui en résultent sur le plan de la qualité de vie mais aussi, si l'on pense au tourisme, sur le plan économique – pour que les initiatives individuelles et collectives en matière de développement tendent vers la préservation sinon la reconduction de ces attributs. Il reste que, pour autant qu'on puisse en juger ici, ce genre d'engagement « motivé » envers le paysage demeure exceptionnel et qu'il est porté, au demeurant, par les mêmes schémas d'appréciation paysagère que ceux dont il est question ici.

<sup>9</sup> Au sujet des motivations paysagères voir BERQUE, Augustin, 1990, **Médiance, de milieux en paysages**, Paris : Reclus.

<sup>10</sup> Voir chapitre 3, les portions urbaines des parcours d'entrée à la capitale.

<sup>11</sup> Voir JACOBS, Peter, ST-DENIS, Bernard, POUULLAOUEC-GONIDEC, Philippe *et al.*, 2000, *op.cit.*

<sup>12</sup> À cet égard, on a observé, dans le cadre des initiatives de la direction de Québec du MTQ en matière de gestion écologique de la végétation des abords routiers, que le sol des premiers 2 mètres étaient particulièrement pauvres. Certaines combinaisons de plantes basses qui peuvent tolérer ces conditions ont été mises à l'essai et sont en voie d'être généralisées; elles offrent l'avantage non négligeable de concurrencer efficacement l'herbe à poux. On trouvera des observations plus détaillées au sujet de la gestion écologique au chapitre 4.

<sup>13</sup> Cela représente le dégagement minimum requis de part et d'autre des chaussées et des accotements en deçà duquel le terrain doit demeurer libre d'obstacle. Dans la mesure où leurs rameaux n'auraient ni la résistance ni le calibre pour s'opposer à la course d'un véhicule, les arbustes ne constitueraient pas des obstacles au sens de la norme. Ils pourraient au contraire contribuer à ralentir progressivement les véhicules en perte de contrôle.

<sup>14</sup> À ce sujet, voir ROGER, Alain, 1997, *op.cit.* et ROGER, Alain, 1978, **Nus et paysages, essai sur la fonction de l'art**, Paris : Aubier, collection Présence et pensée, chapitre 4.

## Chapitre 3 Les portions « urbaines » des parcours d'entrée à la capitale

Le passage graduel des parcours ruraux ou agro-forestiers aux parcours dits « urbains » est marqué d'abord et avant tout par une rupture d'échelle. Les perspectives lointaines, l'alternance des segments ouverts sur les plaines et des segments fermés cadrés par le couvert forestier, le contact visuel avec les grandes formations naturelles sont évacués au profit d'un rapport de proximité avec les espaces urbanisés dont la consistance croît avec la proximité du centre<sup>1</sup>.

À la densification du bâti correspond un resserrement et un encombrement notables du champ visuel de part et d'autre des autoroutes. Ces conditions se mettent en place, sur la rive sud, aux environs immédiats des chutes de la Chaudière et de l'échangeur Jean-Lesage / Robert-Cliche, et sur la rive nord, à la hauteur du lac Saint-Augustin (autoroute Félix-Leclerc), à la limite nord de Charlesbourg (autoroute Laurentienne) et à la hauteur de Montmorency. Cela n'est pas étranger à la *saturation perceptuelle* qui marque le franchissement définitif du « seuil » de l'agglomération et qui dépend, plus largement, des facteurs suivants :

1. la succession en rafale d'ouvrages routiers – viaducs, bretelles d'entrée et de sortie, échangeurs – dont l'équidistance peut descendre à mille mètres dans les zones urbanisées alors qu'elle varie entre cinq et six kilomètres le long des parcours ruraux (figure 3.1);
2. la prolifération des panneaux routiers en séries de deux – signalisation à distance et signalisation de sortie – aux approches des échangeurs et des bretelles de sortie (figure 3.2);
3. le croisement incessant des réseaux et des équipements d'utilités publiques (voies ferroviaires, lignes de transport d'électricité et postes de distribution électrique) qui convergent vers Québec en formant un

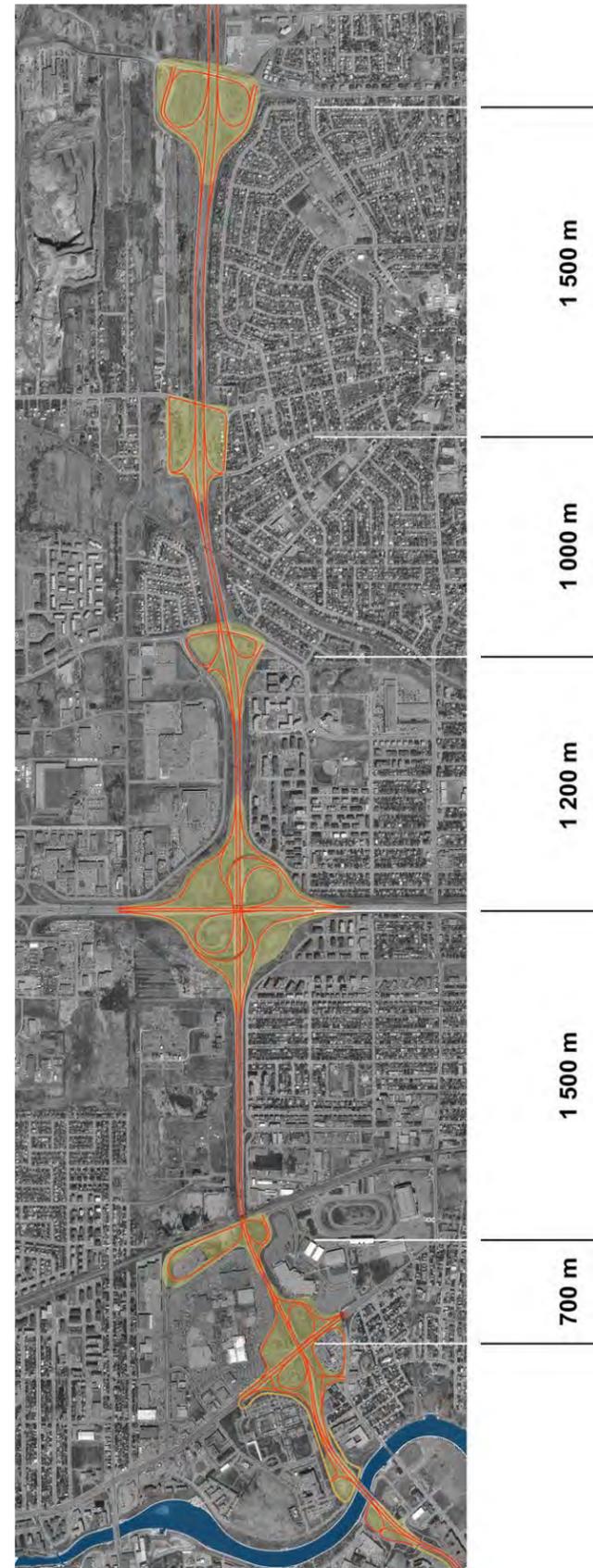


Figure 3.1  
Équidistance des points de  
raccordement aux réseaux  
locaux sur le parcours  
laurentien



Figure 3.2  
L'affichage routier à  
l'approche de l'échangeur  
Laurier-Duplessis



Figure 3.3  
Convergence du réseau  
de transport d'électricité et  
du réseau ferroviaire dans  
la région immédiate de  
Québec

faisceau élaboré, parfois même des amas, autour de quelques points névralgiques (figure 3.3);

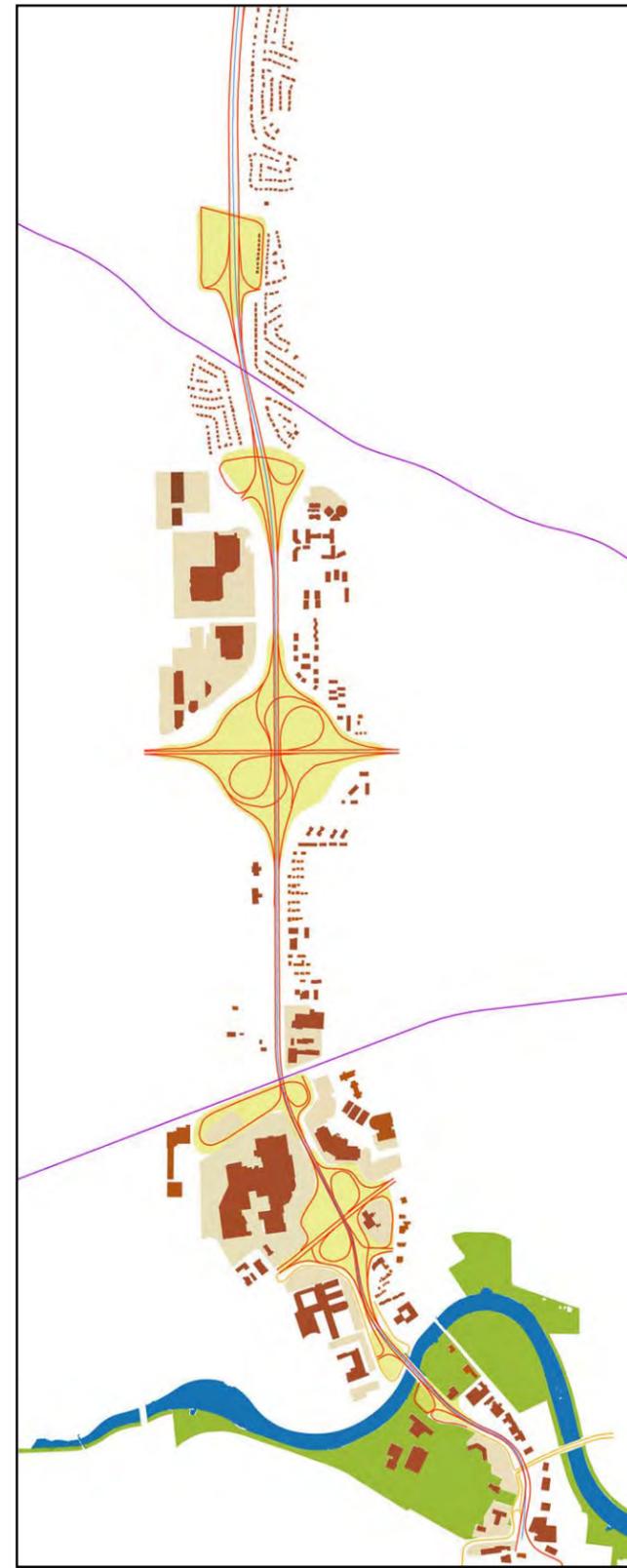
4. l'abondance de panneaux publicitaires et de bannières commerciales (figure 3.4);
5. les discontinuités de l'espace urbanisé qui défile de part et d'autre en unités singulières fortement contrastées; celles-ci ne peuvent être rapportées, ne serait-ce qu'au niveau des relations qu'elles entretiennent avec l'autoroute, à aucune constante, ni d'une catégorie d'usage à l'autre, ni au sein d'une même catégorie d'usage.

Figure 3.4  
Prolifération de l'affichage commercial sur  
l'autoroute Jean-Lesage est, à la hauteur de Lévis





Figures 3.5 et 3.6  
Forme des espaces urbanisés en bordure de l'autoroute Laurentienne



Figures 3.7 à 3.13 (ci-contre)  
Montage synoptique des séquences d'approche à Québec, autoroute Laurentienne



Saint-Joseph



Lebourgneuf



Autoroute Félix-Leclerc



de la Concorde



poste d'Hydro-Québec



Place Fleur de Lys



boulevard Hamel

La trame de fond de tous les parcours d'entrée à Québec est en somme un amalgame urbain décousu et disparate. Par exemple, on voit aux figures 3.5 à 3.13 que le contexte de l'autoroute Laurentienne au sud de la rue Jean-Talon est extrêmement bigarré. On pourrait objecter que les parcours de la rive sud ne sont en contact avec l'espace urbanisé que sur de très faibles distances. Ou encore que l'autoroute Dufferin-Montmorency est plutôt en retrait des franges urbaines et que les perspectives y sont dominées par le fleuve et la silhouette de la haute ville. Il est vrai, d'ailleurs, que l'autoroute Charest et l'autoroute Laurentienne sont particulièrement représentatives des phénomènes que nous décrirons en détail plus loin. Il n'en demeure pas moins que, même sur de courtes distances ou avec un certain écart, l'expérience des parcours d'entrée est soumise à un régime soutenu de ruptures successives. Cela va de soi : la vitesse a pour conséquence d'exacerber le caractère morcelé du contexte urbain. Celui-ci, par contre, est bel et bien réel.

La dissémination et la fragmentation des espaces construits à des distances de plus en plus grandes des noyaux urbains et des axes de développement traditionnels est un aspect constant de l'étalement urbain qui affecte toutes les grandes agglomérations, y compris Québec (figure 3.14). L'étalement s'enracine dans la mobilité sans précédent engendrée par la généralisation de l'usage de l'automobile et le développement des transports routiers avec, à la clé, l'expansion phénoménale des réseaux autoroutiers. Ces derniers participent donc étroitement du morcellement de l'espace urbain. Ils

Figure 3.14  
État fragmenté et dispersé de l'aire urbanisée



favorisent la constitution d'unités urbaines autonomes et spécialisées, sans contraintes effectives de proximité avec d'autres unités et donc sans attaches avec la ville déjà constituée. Il va de soi que chacune de ces unités ne peut être viable que dans un monde dominé par l'automobile.

Comme le démontre l'étude de Pierre Larochelle et Pierre Gauthier<sup>2</sup>, le réseau autoroutier de la région de Québec est particulièrement élaboré. Les distances anormalement faibles entre les axes autoroutiers qui s'ajoutent à la juxtaposition des axes autoroutiers aux autres barrières infranchissables existantes ont pour conséquence le morcellement à l'extrême et le confinement des tissus urbains.

Cela se voit au niveau des affectations du sol (ruptures successives de caractère et ruptures de caractère d'un côté à l'autre des autoroutes), au niveau de l'organisation de l'espace (contraction et dilatation successives de l'espace aux limites du corridor autoroutier) et au niveau de la voirie elle-même (passages successifs à travers les échangeurs et autres ouvrages de raccordement). À cause des vitesses de déplacement, les ensembles et les objets qui défilent pour l'automobiliste ne peuvent faire l'objet que d'une attention fugitive. De plus, les exigences attentionnelles posées par l'orientation et la conduite font en sorte qu'on est loin des contextes et des échelles qui ouvrent la voie, dans les parcours ruraux, à l'attention flottante et détachée qui permet de se consacrer au « paysage ».

## Les secteurs commerciaux et industriels

À examiner de plus près les portions de la mosaïque urbaine à partir de la relation que chacune entretient avec l'autoroute, on se rend vite compte de deux choses. Premièrement, l'hétérogénéité et les discontinuités notées à l'échelle des parcours se perpétue de façon particulièrement flagrante dans les secteurs commerciaux et industriels. Il s'ensuit, deuxièmement, qu'il n'y a à trouver dans ces secteurs, ni cohérence des éléments du bâti entre eux, ni figures spatiales clairement définies<sup>3</sup>.

Nous verrons qu'effectivement le bâti commercial et industriel qui borde les voies rapides se caractérise *non seulement* par son autonomie radicale – ce qui dissout toute possibilité de cohérence – *mais aussi* par un patron d'implantation lâche – ce qui interdit toute consistance sur le plan spatial. Soulignons d'abord que les usages en question comptent présentement pour environ 50% des utilisations du sol actuelles (zones édifiées, excluant les friches) en bordure des axes autoroutiers comme en témoigne le tableau 3.1 ci-contre. Cela n'a rien d'étonnant. La plus grande partie des espaces urbanisés qui bordent les parcours considérés a été développée depuis la construction du réseau autoroutier, soit depuis un peu plus de quarante ans (figures 3.15 à 3.17).

**Tableau 3.1** Répartition des utilisations du sol actuelles en pourcentage de l'occupation totale

Parcours	Résidentiel	Commercial industriel
<b>Jean-Lesage ouest</b> De Bernières au pont Pierre-Laporte	30	70
<b>Jean-Lesage est</b> De Lauzon au pont Pierre-Laporte	40	60
<b>Robert-Cliche</b> De la pointe Saint-Grégoire au pont Pierre-Laporte	90	10
<b>Félix-Leclerc / Charest</b> Du parc industriel S-A-D à la rue Saint-Sacrement	40	60
<b>Laurentien</b> De Charlesbourg à la rue Prince-Édouard	40	60
<b>Dufferin-Montmorency</b> De Boischatel à la Côte d'Abraham	75	25

Or, la mise en place dans les années soixante du réseau québécois n'est certainement pas étrangère au fait que le transport routier interurbain de marchandises soit en hausse constante depuis trente ans et qu'il ait progressé

de manière vertigineuse depuis dix ans (200% d'augmentation en tonnage pour le transport intérieur et 400% pour le transport continental). Le volume des marchandises transportées par camion dépasse aujourd'hui celui des compagnies ferroviaires : ce dernier est demeuré à peu près constant sur les marchés intra et inter-provincial<sup>4</sup>. L'environnement autoroutier est particulièrement accueillant vis-à-vis des entreprises d'une foule de secteurs qui dépendent étroitement de l'efficacité du transport terrestre (secteur manufacturier, commerce de gros, matières premières, entreposage, courtage, transport, etc.). Pour ces entreprises, le branchement au réseau rapide donne accès facilement à une aire de rayonnement régionale, nationale, voire continentale.

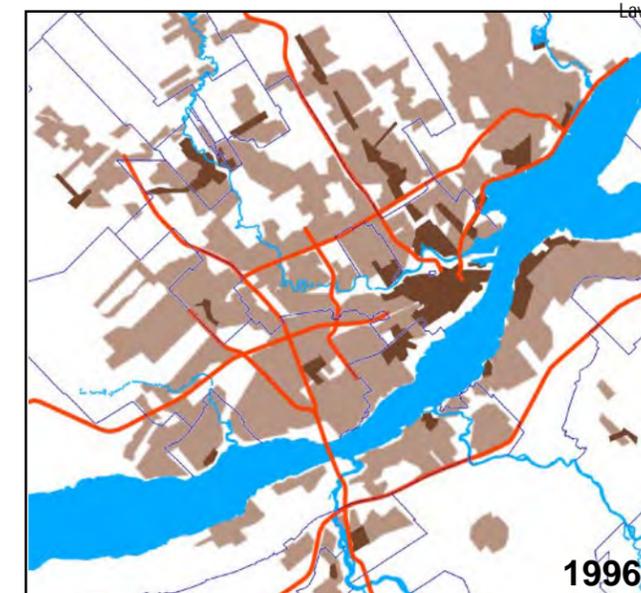
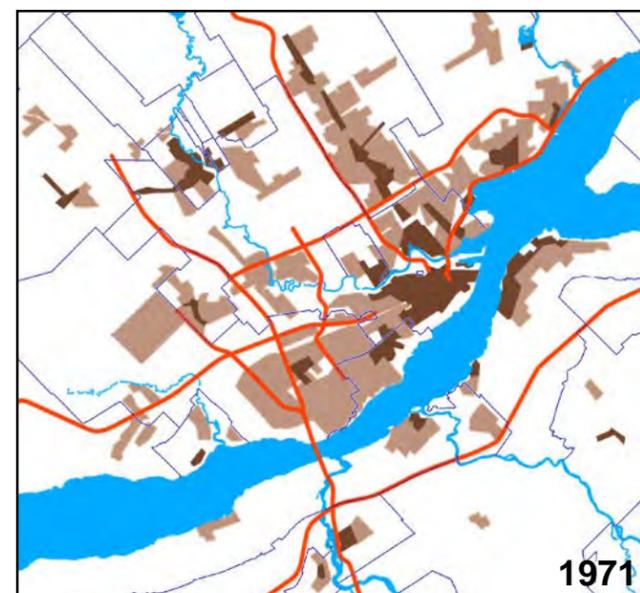
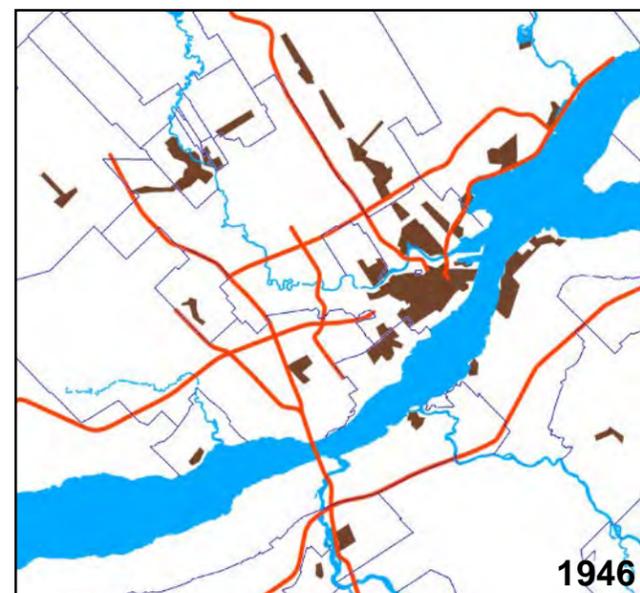
Des activités commerciales se sont agglomérées autour des corridors autoroutiers avec, de toute évidence, l'encouragement actif des municipalités. L'attractivité de l'autoroute pour le commerce repose sur deux choses : le réseau permet de rejoindre efficacement un bassin de clientèle régional et il génère un achalandage important et constant. De plus, une position autoroutière représente à coup sûr un avantage sur le plan de la visibilité et de la notoriété. C'est pourquoi on peut observer que les catégories commerciales qui préfèrent, et de longue date, l'environnement autoroutier sont a) celles qui visent un bassin régional (les centres commerciaux régionaux, les commerces de grande distribution, les commerces hyperspécialisés, les méga-complexes récréatifs et leur cortège d'établissements connexes, etc.) et b) celles qui s'adressent en particulier à une clientèle motorisée (concessionnaires automobiles, concessionnaires d'équipements récréatifs motorisés, etc.). C'est pourquoi les entreprises qui appartiennent à ces catégories privilégient, à l'évidence, des positions à proximité des échangeurs. Cela multiplie les choix dans l'agglomération de Québec, puisque l'équidistance entre ces derniers dépasse rarement les deux-mille mètres.

### L'autoroute accueille l'hétérogène

Les corridors autoroutiers représentent pour les entreprises et les municipalités des sites de choix pour la localisation des entreprises au sein de parcs commerciaux, de parcs industriels et de parcs d'affaires. Autour de la capitale, cela pourrait donner lieu à des concentrations massives qui finiront par former le gros des usages en bordure des autoroutes. C'est ce que permet de croire, en tout cas, la figure 3.18 (page suivante), qui montre l'ensemble des sites autoroutiers voués au commerce et/ou à l'industrie en vertu des schémas d'aménagement de feu la CUQ et, sur la rive sud, des MRC des Chutes de la Chaudière et Desjardins. Ce genre de concentration est loin d'être unique à Québec. Les

Figures 3.15 à 3.17

Expansion de l'agglomération de Québec, de 1946 à 1996  
(source: Bélanger, C., 1998, *L'autoroute et l'architecture de l'espace périurbain: le cas de la région de Québec*, thèse de doctorat (Géographie), Québec: Université Laval)



pratiques de zonage qui favorisent de telles répartitions misent manifestement sur le réseau pour réaliser des opportunités de développement en prenant directement appui a) sur l'importance du transport routier des marchandises dans l'économie actuelle<sup>5</sup> et b) sur le fait que toute position sur le réseau relie efficacement les entreprises et leurs fournisseurs, clients et ressources. En effet, le réseau abolit les distances : le propre des secteurs industriels et commerciaux agglomérés aux corridors autoroutiers est donc de refléter *l'ubiquité du réseau*. La proximité immédiate des ressources, du bassin de

clientèle et, généralement, des agents avec lesquels elles sont en relation, a probablement beaucoup moins d'importance pour les entreprises *du moment qu'elles occupent une position quelconque* sur le réseau. La localisation des entreprises semble relever bien plus des avantages stratégiques qui ont trait à la configuration particulière des segments du réseau auxquels elles sont rattachées (facilité d'accès, achalandage, visibilité, etc.) que des rapports qu'elles peuvent entretenir avec leur contexte immédiat. D'une certaine manière, les entreprises qui gravitent autour de l'autoroute occupent d'abord et



Figure 3.20  
Regroupement de concessionnaires automobiles, autoroute Jean-Lesage est



Figure 3.21  
Parc industriel de Saint-Augustin-de-Desmaures

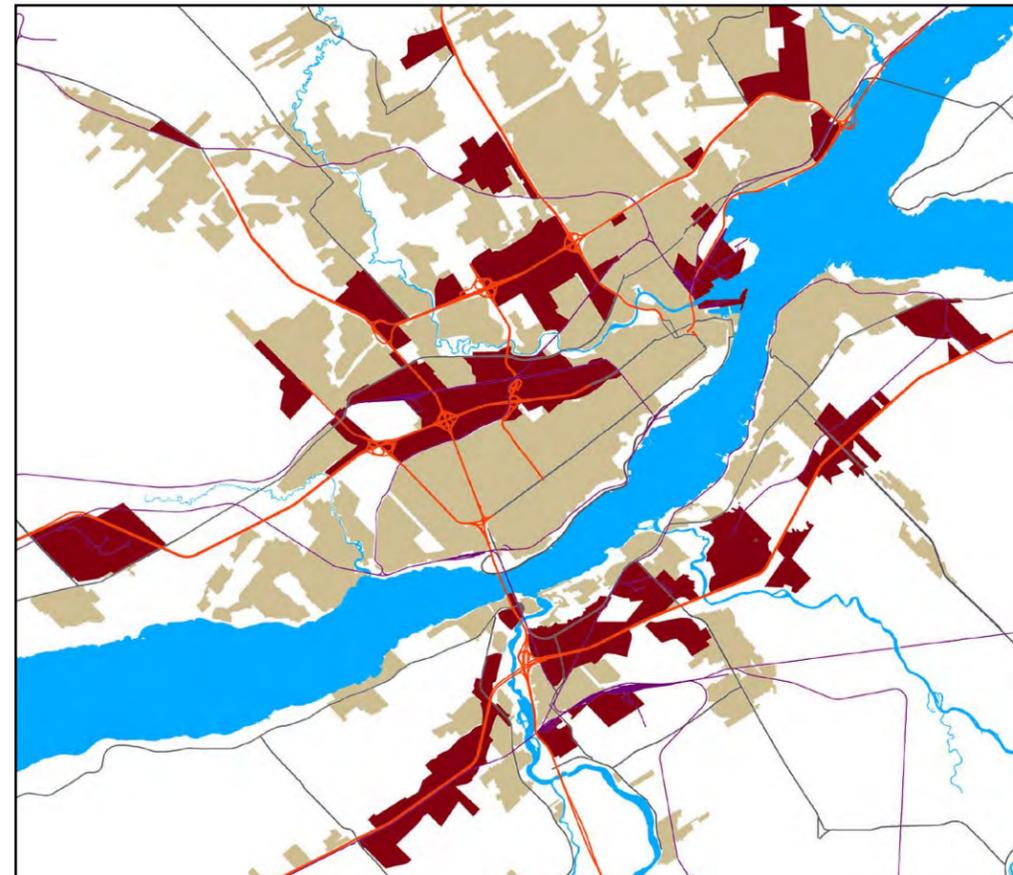


Figure 3.18  
Total des zones affectées à des activités commerciales et industrielles en vertu des schémas d'aménagement (2001) de la CUQ, de la MRC des Chutes de la Chaudière et de la MRC de Desjardins

Figure 3.19  
Bande de commerces et d'industries sur le flanc nord de l'autoroute Jean-Lesage ouest (Bernières)



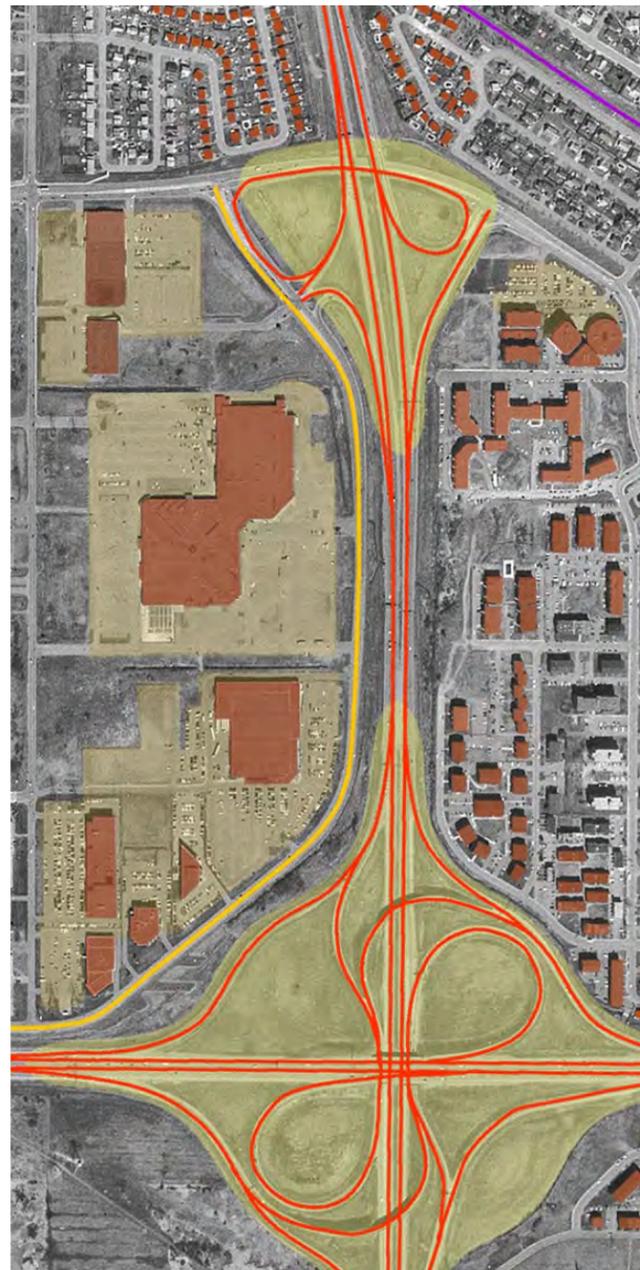
avant tout un emplacement *sur le réseau*. C'est pourquoi les secteurs commerciaux, industriels ou mixtes finissent par regrouper de multiples catégories d'entreprises qui n'ont en commun que leur relation au réseau et qui, de ce fait, cohabitent rarement de manière à former des ensembles cohérents (figures 3.19 à 3.21). À chaque catégorie et à chaque entreprise correspondent un programme, un bâti, des modes d'implantation et des annexes autonomes, autosuffisants et, en pratique, indifférents aux lieux concrets où ces entreprises logent. En conséquence, les secteurs industriels et, surtout, les secteurs commerciaux apparaissent comme une sorte de « bricolage » à grande échelle opposant les uns aux autres

des bâtiments-objets singuliers disposés de manière plus ou moins irrégulière sur un fond uniforme. Ce fond est constitué, pour l'essentiel, des espaces intermédiaires voués à la circulation et au stationnement.

### Des espaces dilatés

Les dépendances vouées à l'automobile occupent parfois des superficies considérables, proportionnellement aux besoins des entreprises – en particulier des entreprises commerciales – qui, rappelons-le, opèrent à partir des corridors autoroutiers dans une perspective régionale. De leur position sur le réseau, ces entreprises participent d'une logique du tout-à-l'automobile. D'où la prolifération et l'augmentation de la superficie des parcs de stationnement sur les grandes voies commerciales, un phénomène qui n'a cessé de prendre de l'ampleur depuis les années soixante. Avec la croissance en superficie et la spécialisation de plus en plus aiguë des établissements, la générosité et la visibilité de l'offre de stationnement sont devenues des éléments clés, semble-t-il, de l'arsenal de toute entreprise commerciale. De plus, les secteurs commerciaux en croissance sont désormais occupés, avec les phénomènes de concentration, par des chaînes de plus en plus importantes qui parviennent à imposer aux

**Figure 3.22**  
 Autoroute Laurentienne, proportions pleins-vides, secteur du complexe commercial Lebourgneuf, avant la démolition du centre commercial (la photo aérienne date de 2000 - l'aménagement de nouveaux mégacommerces n'a en rien amélioré les conditions décrites ici)

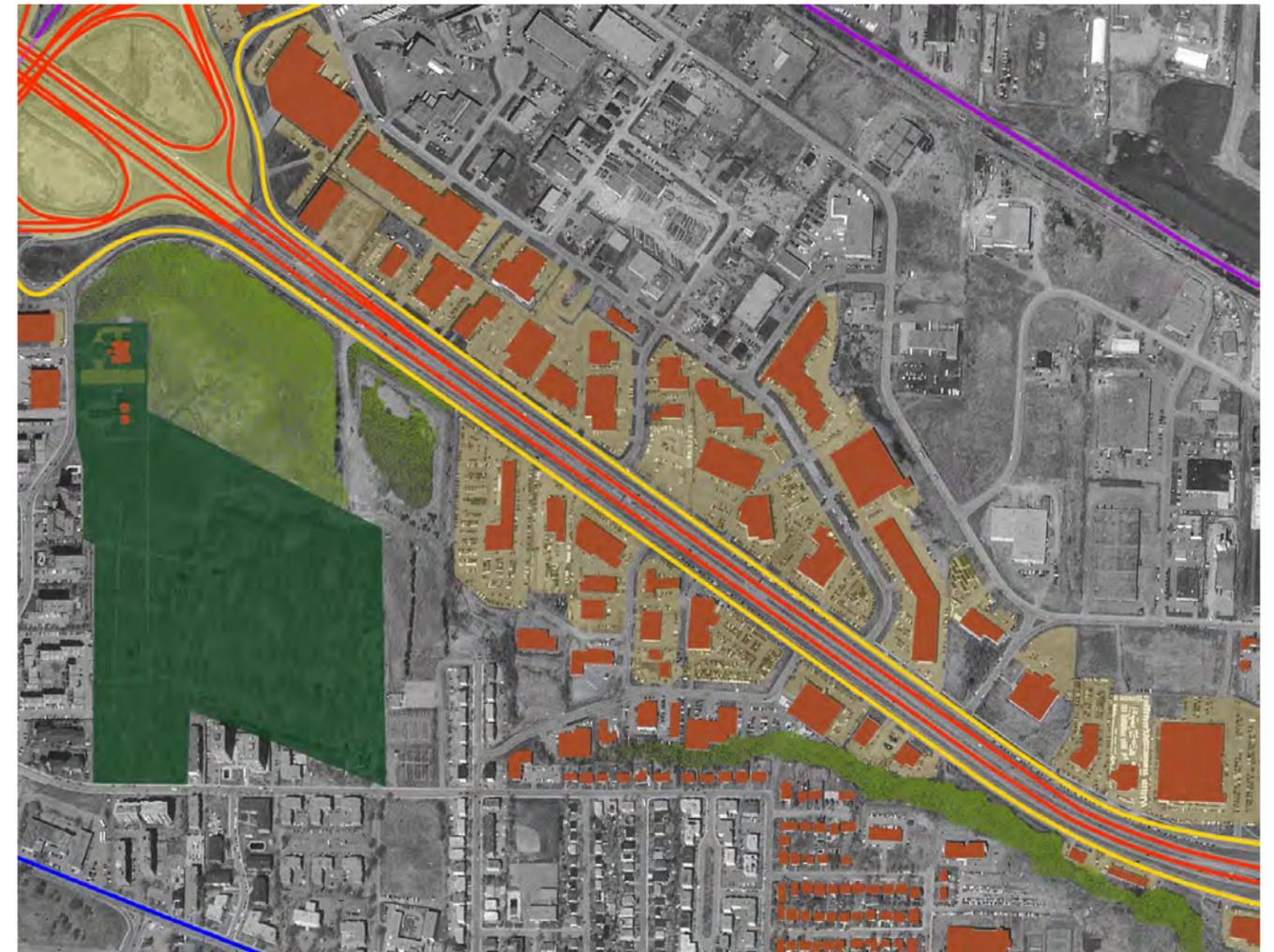


municipalités des modèles de développement qui tendent au gigantisme. Tout cela mène au résultat que l'on connaît : une dilatation généralisée des espaces intermédiaires (non bâtis) voués à l'automobile. Cette dilatation a pour corrélat la dispersion, voire l'atomisation du bâti (figures 3.22 à 3.24). Il s'ensuit une *suprématie incontestable du vide sur le plein* (les solides), ce qui a au moins deux conséquences.

La première est d'interdire toute continuité entre les formes du bâti *et* toute contiguïté entre le bâti et la voie publique. La deuxième conséquence est de brouiller la frontière et la distinction entre, d'un côté, la voie publique et, de l'autre, l'espace de circulation et de stationnement qui relève du domaine privé. Ce dernier finit par se lire comme l'extension du réseau public<sup>6</sup>. Les deux, en effet, se trouvent absorbés au sein d'un espace de circulation ininterrompu, tentaculaire, et à toute fin pratique indifférencié : l'espace isomorphe du mouvement automobile. Ces conditions ont pour effet de nier à la voie publique toute *consistance* spatiale au sens où le *rapport entre les pleins et les vides* donnerait lieu à des « figures » reconnaissables à leur étendue et à leurs limites, des « figures » qui seraient *contenues*, d'une certaine manière. En effet, la lisibilité des voies publiques exigerait un certaine forme de *réciprocité* entre les voies et le bâti. Ici au contraire, l'espace est diffusé entre des volumes hétérogènes, plus ou moins épars et irréductiblement autonomes.

Ces remarques valent à une certaine échelle pour les grandes artères qui correspondent à des variantes plus ou moins accusées du « strip ». Mais elles valent aussi et à une autre échelle pour les autoroutes dans la mesure où celles-ci côtoient des activités dont la consommation d'espace à des fins de stationnement, d'entreposage ou de manutention est parfois poussée à son comble. Dans les secteurs qui accusent une dilatation, même modérée, des « vides », la voie autoroutière s'en trouve ramenée à une empreinte, à un simple trait dans un vaste champ ponctué de bâtiments-objets déployés de manière plus ou moins lâche.

**Figure 3.23**  
 Proportions pleins-vides, secteur du parc industriel Duberger, autoroute Charest

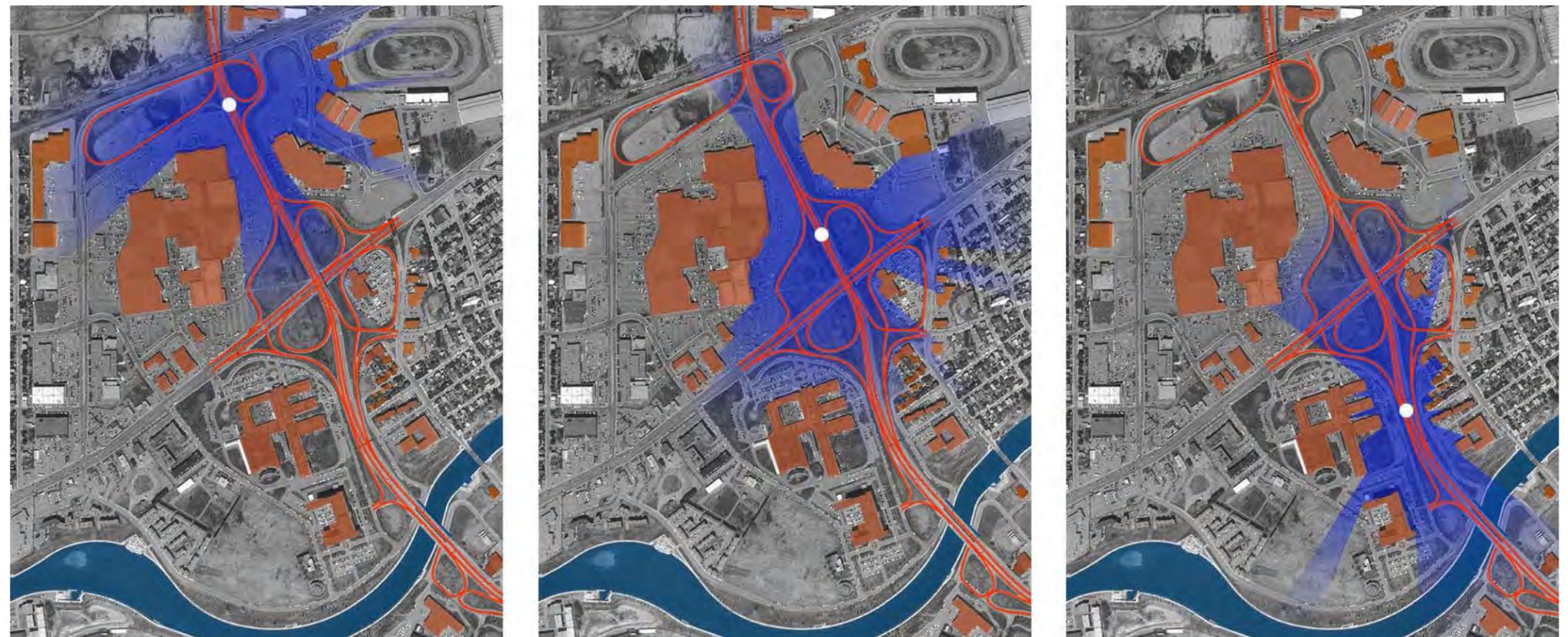
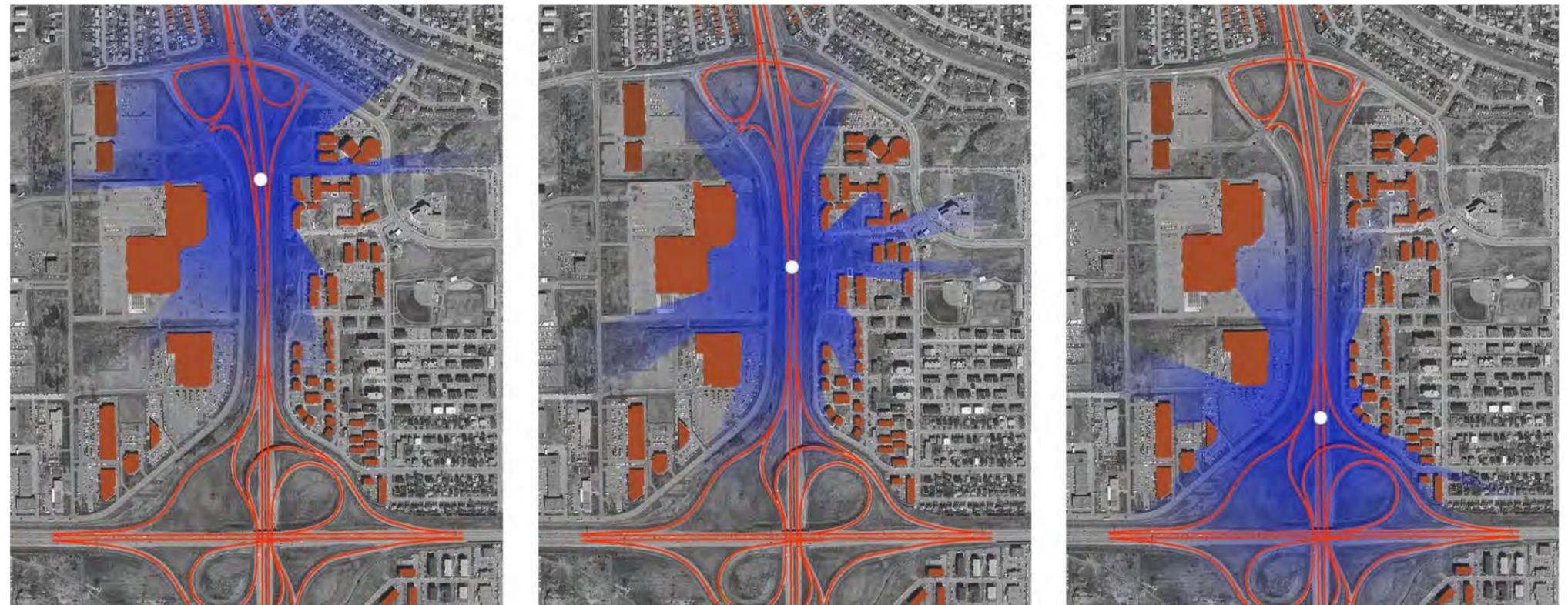


**Figure 3.24**  
 Plan masse, secteur du parc industriel Duberger, autoroute Charest

Les relations entre ces objets produisent des espaces aux configurations incertaines et aux limites fuyantes. Par exemple, les figures 3.25 à 3.27 illustrent, en simulation libre, les effets d'un déplacement autoroutier sur la perception de l'espace dans les secteurs qui présentent les caractéristiques que nous venons de décrire : le secteur commercial Lebourgneuf et le carrefour du boulevard Hamel, tous deux sur l'autoroute Laurentienne. D'où il ressort que le véritable « contenu » de l'expérience qui résulte du déplacement sur la voie publique s'en trouve rapporté à ces bâtiments-objets autonomes et infiniment variables qui défilent à distance plus ou moins grande.

Figure 3.27  
Plan masse, secteur  
du centre commercial  
Place Fleur de Lys

Figures 3.25 et 3.26  
Simulation des champs visuels expérimentés en  
mouvement, secteur du complexe commercial  
Lebourgneuf (ci-contre) et secteur du centre  
commercial Place Fleur de Lys (en bas, à droite)



## Le bâti commercial et industriel : entre le racolage et l'indifférence

Les entreprises commerciales s'affichent plus ou moins ostensiblement par le biais des bâtiments qu'elles occupent. Pour certaines, il suffira de matériaux et des couleurs voyants, d'une volumétrie volontairement exagérée. Pour d'autres, le « pastiche » est la voie royale vers la notoriété. La plupart des chaînes ont adopté pour leurs bâtiments une sorte de « signature corporative » : formes arbitraires, agencements de couleurs et de matériaux standardisés, citation de références régionales ou vernaculaires, etc. Or, l'échelle des établissements commerciaux est, depuis quelques décennies (comme la motorisation des ménages), en croissance. Avec l'émergence des commerces de grande surface spécialisés – et non plus généralistes – on assiste depuis plus de dix ans au déplacement de cette notion de signature corporative. Le bâtiment commercial nouvelle manière ne relève plus ni d'un exercice de style ni du pastiche. Désormais, l'enveloppe extérieure est réduite, sur le plan matériel, au minimum, et mise au service d'un « graphisme » corporatif qui se joue essentiellement sur des couleurs et des logotypes. L'exemple le plus frappant de cette tendance est certainement à trouver du côté du complexe commercial de dernière génération situé à l'angle de l'autoroute Félix-Leclerc / Charest et du boulevard Duplessis (figures 3.28 à 3.31).



Figure 3.29  
Complexe commercial Duplessis - Charest



Figure 3.30  
Complexe commercial Duplessis - Charest



Figure 3.31  
L'affichage comme principal prétexte de composition architecturale



Figure 3.32  
Centre commercial Place Fleur de Lys



Figure 3.28  
L'architecture ostentatoire du divertissement de masse: complexe commercial Duplessis - Charest

C'est la formule qu'ont adoptée la plupart des chaînes de grande distribution pour suppléer à l'affichage commercial proprement dit. En effet, les enseignes, même surdimensionnées, sont rendues à peu près inefficace par l'encombrement visuel des grandes artères, voire de certains segments d'autoroutes. Se faire voir sur l'autoroute exige encore plus d'impact. D'où la propension, notamment des commerces de grande surface, à voir le bâtiment comme pur graphisme. Cela encourage les centres commerciaux de la précédente génération à joindre la parade. Par exemple, le centre commercial « Place Fleur de Lys » qui borde l'autoroute Laurentienne un peu au nord du boulevard Hamel se voit désormais tapissée sur ses façades aveugles d'affiches publicitaires et de logos (figure 3.32).

Ce qui ressort de ces cas de figure, c'est que la présentation du bâtiment commercial – soit la manière qu'il a de se présenter au domaine public – est subordonnée à sa fonction signalétique. Celle-ci doit assurer à la fois la visibilité et l'identification du commerce – en tant qu'il appartient à une chaîne, par exemple – dans un

environnement visuel de plus en plus chargé. Les vitesses de déplacement et la largeur des corridors routiers imposent des stratégies de « mise en vue » qui passent, on le voit partout, par de l'affichage démesuré, des bâtiments ostentatoires et, dans le cas des chaînes, une image stéréotypée. Cela reflète le type de sollicitation essentiellement mercantile dont fait l'objet l'utilisateur des grandes artères ou des autoroutes.

Le consommateur motorisé y trouve manifestement son compte<sup>7</sup>. Si les formules commerciales actuelles sont ce qu'elles sont, c'est que la société de consommation y adhère avec enthousiasme. Chacun de ces bâtiments tient lieu d'un univers de produits (matériels et immatériels) mais aussi d'un « univers de consommation ». Il a été maintes fois souligné qu'en marge des habitudes d'achat, les centres commerciaux sont investis de rituels d'appropriation qui touchent différents groupes d'âge<sup>8</sup>. Les opérateurs ne s'y sont pas trompés. La fabrication d'ambiances intérieures qui donnent aux galeries des allures de rues marchandes traditionnelles, doublées de places et de jardins où on trouve désormais une foule de

services, cela n'a rien à voir d'emblée avec le commerce de détail en tant que tel. Mais cela permet d'assimiler les lieux de commerce à des lieux de récréation, sinon à des lieux publics<sup>9</sup>. Nul n'est dupe, en principe, devant le simulacre : les centres commerciaux sont des espaces exclusivement privés. Mais en tout cas, simulacre ou non, les foules les envahissent quotidiennement comme si le buffet de la consommation était devenu le liant social par excellence.

Ce paradoxe montre deux choses, soit : a) la consommation sert de prétexte à certains rituels de la vie collective et b) les conduites de consommation ne sont jamais complètement dénuées de dimensions sociales ou récréatives. En ce sens, l'activité et le bien de consommation comptent peut-être moins, en pratique, que le lieu de consommation lui-même. Il va donc de soi que

des rituels sociaux et ludiques se reconnaissent dans les environnements commerciaux des autoroutes et des grandes artères. La séduction qui passe par le bâti trouve vraisemblablement écho chez le consommateur – qui est aussi l'usager de la route. Il n'y a pas là néanmoins de quoi « faire paysage » au sens où ces bâtiments seraient susceptibles d'une valorisation pour eux-mêmes. Un bâtiment commercial n'est, en définitive, que le signe de ce qu'il y a à consommer. Il reste d'ailleurs qu'en dehors des bâtiments les plus racoleurs, le bâti des secteurs commerciaux, industriels ou mixtes est constitué avant-tout de *constructions* utiles, simples, prosaïques (figures 3.33 à 3.35). Les façades aveugles et les volumes massifs des centres commerciaux régionaux se refusent au regard de l'observateur : ce qui est à voir est à l'intérieur et, sauf les « effets décoratifs » occasionnels, il n'est nul besoin de montrer autre chose que des parois. Règle générale,

ce qui est requis, en amont de la forme, c'est de l'espace, adaptable, produit avec une économie de moyens. Les ateliers, les usines, les entrepôts, et certains commerces n'ont à être rien d'autre que des volumes, minimalement ouverts sur l'extérieur, recouverts de matériaux peu coûteux et surtout dénués de tout ce qui serait destiné à « faire image ». On attend de ces constructions qu'elles logent bien les fonctions qu'elles abritent et qu'elles soient dotées des dépendances extérieures requises, à un endroit facile d'accès – en l'occurrence près d'une autoroute – et qu'elles soient de facture convenable par rapport aux champs d'activités visés. Ces constructions sont donc essentiellement d'intérêt privé, c'est-à-dire qu'elles répondent strictement des besoins dictés par les entreprises et qu'en dehors du minimum de tenue qu'il faut quant on a « pignon sur rue », elles n'ont aucune prétention à entretenir le regard de ceux qui les regardent.

C'est d'autant plus vrai pour les corridors autoroutiers que dans bien des cas – et nous y reviendrons plus loin – ces établissements tournent le dos à l'autoroute. Il n'y a donc à chercher dans le bâti qui borde les voies des secteurs commerciaux ou industriels ni valeur particulière ni intérêt plastique.

### L'espace autoroutier insaisissable

Même à supposer que chacun de ces bâtiments puisse présenter un intérêt en soi et pour soi, cela ne changerait pas grand-chose à l'expérience des parcours d'entrée de la ville. Tout objet, aussi singulier soit-il, est absorbé à l'avance par le caractère enchevêtré et décousu des franges autoroutières. Se mouvoir sur l'autoroute (et incidemment sur certaines grandes artères) dans ces conditions *n'équivaut donc jamais à se situer dans un espace cernable et doté d'une unité de caractère* ; c'est au contraire être suspendu à tout moment dans l'intervalle entre des « objets ». Et s'il en va ainsi des parcours autoroutiers, c'est que de voies autoroutières en voies secondaires en parcs de stationnement, l'espace intermédiaire dilaté, le vide, est irrémédiablement vide : il n'a de valeur d'expérience que le déplacement entre deux points donnés. C'est ainsi que, depuis l'autoroute, l'espace urbain est expérimenté de manière particulièrement syncopée. La moindre échappée vers des plans intermédiaires est aussitôt bloquée, la moindre continuité des formes bâties est aussitôt désamorcée par les ruptures d'échelle (contraction-dilatation de l'espace intermédiaire) et par le glissement des plans les uns contre les autres. D'où le régime de discontinuité incessante à travers quoi l'attention est sans cesse déplacée et l'orientation sans cesse contrariée. Qui n'a pas été déconcerté, par exemple, par le vertige qui accompagne, en situation de conduite, les virages à grande vitesse dans des contextes urbains qui ont si peu de consistance?

### Les secteurs résidentiels

Dans la plupart des cas, les franges résidentielles sont formées d'unités unifamiliales de format plutôt modeste, à quelques exceptions près. Par exemple, des conciergeries et des immeubles en copropriété de quatre étages ou plus sont massés le long des limites de l'emprise de l'autoroute Laurentienne, entre le boulevard de l'Atrium et l'autoroute Félix-Leclerc. Le segment situé entre l'autoroute Félix-Leclerc et le boulevard Hamel est bordé par des duplex qui ferment les îlots complétés dans les années soixante à partir d'une trame largement entamée préalablement à l'aménagement de l'autoroute. Quoiqu'il en soit des marges de recul d'un ensemble résidentiel à l'autre, la disposition



Figures 3.33 et 3.34

Franges commerciales et industrielles, autoroute Jean-Lesage ouest (en haut) et autoroute Charest (ci-dessus)



Figure 3.35  
Secteur de petites et moyennes entreprises, autoroute Charest entre l'échangeur Henri-IV et l'échangeur du Vallon



**Figure 3.36**  
Bordures résidentielles à la hauteur de Charlesbourg le long de l'autoroute Laurentienne (les secteurs lisérés en jaune étaient entièrement constitués en 1961, avant le parachèvement de l'autoroute)

des unités en rangs relativement serrés donne lieu à l'étalement linéaire, le long des emprises, de « fronts » bâtis à peu près continus. Cette continuité existe aussi dans les secteurs de plus faible densité aux gabarits plus modestes. Ces conditions ont pour effet de « cadrer » de manière continue certaines portions des corridors autoroutiers. Certes, l'échelle du bâti est loin d'équilibrer, en général, celle de l'équipement autoroutier. En outre, la contiguïté des voies rapides et des lieux de résidence est parfois tempérée soit par des marges excédentaires, soit par les dégagements latéraux associés aux échangeurs et autres ouvrages de raccordement, soit encore par les dénivelés qui résultent de l'adaptation des tracés autoroutiers au relief.

Il reste que la croissance du parc résidentiel en bordure des autoroutes s'est faite jusqu'à maintenant, et partout où les conditions le permettaient, avec un minimum de recul par rapport aux emprises<sup>10</sup>. De sorte que les corridors autoroutiers apparaissent ici – au contraire de ce qui se passe dans les secteurs commerciaux et industriels – comme des espace « cernables » auxquels on peut attribuer une unité de caractère. Or, cette unité perceptive n'est pas pour autant le résultat d'une *réciprocité* entre l'autoroute et les lieux d'habitation au sens où les derniers s'accorderaient à la première. Autrement dit, il n'y a pas dans la contiguïté en tant que telle quoique ce soit qui permettrait de conclure à une complémentarité, en terme de programme, entre l'un et l'autre.



**Figure 3.37**  
Quartier résidentiel à l'ouest de la rue Jean-Gauvin, autoroute Félix-Leclerc (à noter l'inversion des rapports entre le secteur développé avant 1960 et le plus récent, du côté ouest)

### Des conflits d'échelle ...

En réalité, la majorité des ensembles résidentiels tournent le dos à l'autoroute. Précisément, ce sont les *versants privés, les espaces de vie quotidienne* des unités d'habitation qui côtoient l'emprise autoroutière (figures 3.36 à 3.38). D'où le cortège hétéroclite de clôtures, de haies, de massifs d'arbustes et d'écrans plus ou moins importants et plus ou moins étanches qui finissent par former la toile de fond des segments de parcours concernés et au-delà desquels sont réfugiées – mais tout de même visibles – les façades des habitations (figure 3.39). Lorsqu'elles sont



**Figure 3.38**  
Quartier résidentiel en formation, à l'angle de la rue Jean-Gauvin et de l'autoroute Félix-Leclerc

fortement végétalisées, les marges qui s'ajoutent aux emprises routières forment un plan intermédiaire qui tend à désamorcer partiellement les effets de proximité. Il en va de même pour les talus qui bordent parfois l'autoroute lorsque ceux-ci ont suffisamment d'ampleur pour dissocier la voirie du terrain avoisinant.

Ces conditions de cohabitation (dos à dos) sont extrêmement fréquentes sur les autoroutes « urbaines » du Québec. Il reste qu'il est profondément contradictoire qu'une voie publique – à plus forte raison une autoroute, notamment en raison des nuisances environnementales, ce dont il sera question plus loin – côtoie de près des espaces *domestiques*.

Certes, les autoroutes sont des *voies publiques* d'une espèce particulière : elles sont bien d'usage public et « gratuit »<sup>11</sup> mais leur usage est sévèrement contingenté. De plus, elles sont entièrement dissociées des voies de niveau inférieur et des espaces urbanisés avoisinants : on n'y a accès que de loin en loin, à partir de points déterminés de raccordement. Il reste qu'elles transportent quotidiennement des dizaines de milliers de personnes de toutes provenances qui les utilisent pour toutes sortes de motifs. Elles canalisent la plus grande partie des déplacements entre l'agglomération et l'extérieur. De ce



**Figure 3.39**  
Habitations unifamiliales, flanc sud de l'autoroute Félix-Leclerc, secteur Jean-Gauvin



Figure 3.41  
Tissu résidentiel en bordure de l'autoroute Robert-Cliche, Charny



Figure 3.40  
Rang de conciergeries flanc est de l'autoroute Robert-Cliche, Charny



Figure 3.42  
Conciergeries, secteur Lebourgneuf, autoroute Laurentienne



Figure 3.43  
Flanc est de l'autoroute Laurentienne, secteur Lairet



Figure 3.44  
Îlot résidentiel de Beauport, autoroute Dufferin-Montmorency

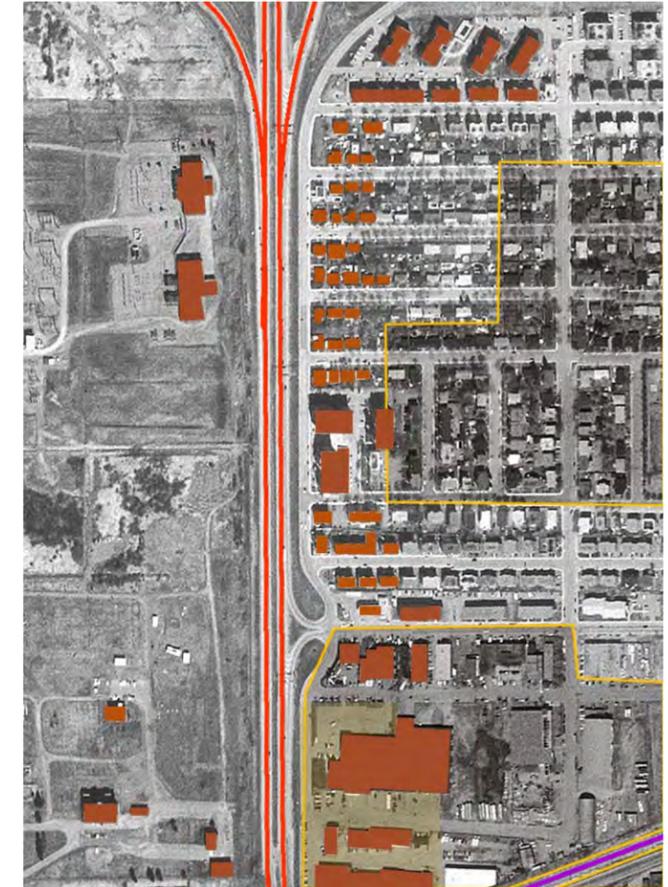


Figure 3.45  
Voies secondaires en marge du quartier d'habitation du secteur Lairet, à l'est de l'autoroute Laurentienne

point de vue, les relations que nous venons de décrire sont sources de conflits entre le domaine privé et le domaine public. L'exposition excessive du premier (les cours arrières) au second (l'autoroute) ne peut être occultée par le fait que les habitations puissent parfois trouver refuge derrière des dispositifs plus ou moins efficaces qui font paravent. Au contraire le caractère excessif de cette exposition est manifesté par le caractère « défensif » de ces aménagements. La lecture que l'on peut faire de la cohabitation forcée entre deux environnements dont l'échelle d'usage est opposée est la même que l'on soit d'un côté de la clôture ou de l'autre : il y a là une certaine forme d'intrusion. Et à bien y penser, cette opposition d'échelles vaut pour toutes les franges résidentielles, y compris celles qui sont dotées de gabarits plus imposants (figures 3.40 à 3.44), comme les conciergeries et les copropriétés en grandes structures. Ce n'est pas parce que les rapports apparaissent plus équilibrés sur le plan des masses qu'ils le sont forcément sur le plan des usages.

### ... aux nuisances environnementales

Les franges résidentielles qui, par voie locale interposée, font face à l'autoroute, offrent à des conditions de vis-à-vis en apparence plus convenables. On trouve de telles conditions sur l'autoroute Félix-Leclerc à la pointe nord-est du lac Saint-Augustin, sur l'autoroute Robert-Cliche à la hauteur de Charny et, en plus grande concentration, le long de l'autoroute Laurentienne, plus précisément sur le flanc sud-ouest de Charlesbourg et à la hauteur de Limoilou (figure 3.45). Dans certains cas, les opérations de développement étaient déjà largement entamées au moment de la construction des axes autoroutiers concernés à compter des années soixante. Les tissus résidentiels ont été parachevés le long des nouvelles « voies de service » sans qu'on se soucie, apparemment, des impacts de la circulation autoroutière sur le « climat » des lieux d'habitation : les marges allouées entre les voies locales et l'autoroute sont parfois extrêmement modestes.

Le long des tissus mis en place plus récemment, les marges sont plus importantes; elles ont été colonisées par une végétation mixte, ce qui a maintenant pour effet de « filtrer » plus ou moins efficacement les impacts de l'autoroute sur les voies locales (figure 3.46). Cela signale un problème de fond : si le dédoublement des voies rapides par des voies locales engendre des rapports qui ne sont pas conflictuels au sens d'une opposition des domaines privés et publics, cela n'évacue pas pour autant les conflits sur le plan environnemental. À ce chapitre, on sait bien que les autoroutes ne font pas bon ménage avec les lieux d'habitation. Les nuisances qui découlent des niveaux de bruit et du transport des poussières et des embruns salins ont des retombées négatives – à moins de marges de recul substantielles<sup>12</sup> – sur « l'habitabilité » des espaces limitrophes, que le rapport entre eux soit négocié ou non par le biais d'une voie intermédiaire.

Certes, de telles contraintes n'ont empêché ni la construction d'autoroutes à proximité immédiate des aires résidentielles déjà constituées, ni le développement subséquent de quartiers d'habitations jusqu'aux limites des emprises autoroutières. On pourrait penser du reste que les résidents s'accommodent assez bien de leur situation, surtout qu'elle n'est pas dénuée d'avantages sur le plan de la mobilité. Mais cela semble de moins en moins vrai si l'on considère les pressions qui poussent, depuis près de vingt ans, les municipalités et le Ministère à mettre en place, un peu partout et sur des kilomètres d'autoroutes « urbaines » existantes, des ouvrages de protection.

On peut avoir mal jaugé dans le passé les conflits liés à une proximité forcée des voies à grand débit et des espaces résidentiels, mais cela tend à s'inverser. On prévoit désormais, du côté des municipalités, des marges de recul plus importantes et la mise en place de talus imposants

destinés à protéger les ambiances des quartiers qui se constituent. De son côté, le Ministère consacre des ressources importantes à la « réparation » des situations conflictuelles le long des quartiers aménagés dans les années soixante et soixante-dix par le biais de murs acoustiques. La région de Québec a été relativement épargnée par ce genre d'initiative jusqu'à maintenant, mais il faut signaler que des murs acoustiques ont été érigés le long de l'autoroute du Vallon et que d'autres ouvrages sont présentement à l'étude pour certaines portions de l'autoroute Duplessis. Il faut remarquer aussi que sur quelques centaines de mètres le long de l'autoroute Laurentienne, des résidents de Charlesbourg n'ont pas attendu les initiatives publiques pour ériger eux-mêmes des palissades le long de leur limite de propriété (figure 3.47). Tout cela signale une sensibilité accrue aux contradictions inhérentes à la cohabitation des *espaces de vie* et du réseau autoroutier. La demande pour les mesures de compensation tendant à se généraliser, il ne serait pas étonnant que les autoroutes de la région de la capitale en soient éventuellement affectées.

Figure 3.46  
Quartier d'habitation, secteur Jean-Gauvin,  
autoroute Félix-Leclerc



Figure 3.47  
Écrans de protection érigés par les résidents,  
flanc est de l'autoroute Laurentienne, Charlesbourg



## Les relations entre les autoroutes et leurs franges en général

### L'autoroute en marge des lieux d'habitation

Les axes autoroutiers ne sont des lieux d'accueil pour les fonctions résidentielles que dans la mesure où les bénéficiaires à tirer d'un accès aisé au réseau autoroutier ont – et ont eu depuis quarante ans – un poids suffisant pour alimenter des déplacements vers les corridors autoroutiers et ce, en dépit des conflits inhérents à la cohabitation des lieux d'habitation et des voies rapides. Ces conflits ne se résolvent que lorsque les municipalités ou le Ministère conviennent de mesures compensatoires sous forme de marges de recul, d'écrans, etc. Par conséquent, toute relation de contiguïté non compensée n'existe que par défaut : soit parce que le domaine résidentiel a été repoussé jusqu'aux limites des emprises autoroutières, soit parce

qu'on a sous-estimé dans le passé les impacts de l'autoroute sur les espaces limitrophes<sup>13</sup>. Après tout, il y a trente ou quarante ans, les débits de circulation – sans parler des embouteillages chroniques – n'étaient pas ce qu'ils sont aujourd'hui. Le volume total du transport routier était loin d'approcher ce qu'il est maintenant; on pouvait d'ailleurs difficilement imaginer dans les années soixante l'hypertrophie des équipements et des charges que l'on connaît aujourd'hui dans ce domaine. Quoiqu'il en soit, l'évolution des modes de cohabitation (élargissement des marges de recul, érection d'écrans, de murs acoustiques, etc.), tend inexorablement vers une logique de dissociation. Ce phénomène peut être observé sur les autoroutes « urbaines » du Québec et reflète une incompatibilité de fond. Il n'a donc pas à attendre entre l'espace autoroutier et des lieux d'habitation une quelconque complémentarité au sens où les seconds contribueraient positivement au caractère du premier. Au contact des franges résidentielles, l'autoroute est condamnée, pour illustrer ce propos, à loger *en marge* de son contexte.

### L'autoroute et ses franges commerciales et industrielles : quelle réciprocité?

L'industrie et le commerce – en particulier le commerce qui dépend de l'usage de l'automobile – sont en principe peu sensibles aux contraintes environnementales. De plus, l'autoroute leur procure des avantages incontestables sur le plan de l'accessibilité et de la visibilité. On pourrait donc s'attendre à une certaine forme d'accord entre les franges commerciales et industrielles et les autoroutes. Qu'en est-il réellement?

Les autoroutes dépourvues de voies de service sont bordées par les façades arrières et les dépendances des entreprises. Dans le cas du commerce de détail (centres commerciaux, commerces de grande distribution, etc.), les



Figure 3.48  
Dépendances industrielles le long de l'autoroute Charest,  
à l'est de l'échangeur Duplessis



Figure 3.49  
Parc industriel de Saint-Augustin-de-Desmaures

volumes aveugles, des façades frugales, des bâtiments annexes rudimentaires sont généralement accompagnés de dépendances extérieures qu'on utilise fréquemment pour le stationnement du personnel et parfois comme vitrine pour les produits de l'entreprise. Dans le cas des ateliers, des industries, des entrepôts et des entreprises de transport, les dépendances sont utilisées en permanence pour l'entreposage de matières premières et d'équipements, le stationnement des flottes de véhicules, la disposition des matériaux de rebuts, etc. D'où le caractère rudimentaire, bricolé, souvent négligé d'une proportion non négligeable des bordures commerciales et industrielles (figures 3.48 et 3.49). Ce portrait n'est pas limité aux parcours étudiés (l'autoroute Félix-Leclerc est un riche exemple) ni à un secteur d'activité en particulier. Mais il est particulièrement représentatif des relations qui résultent du mode d'implantation de la plupart des centres

commerciaux, de l'effet vitrine recherché par certains commerçants et de l'usage que les industriels font de leurs dépendances malgré leur exposition à la voie publique. Dans la plupart des cas, les contradictions qui s'ensuivent se sont cristallisées après la construction du réseau autoroutier. Sur les parcours qui nous intéressent, les cas les plus flagrants sont à trouver sur le flanc sud de l'autoroute Charest entre l'autoroute Henri-IV et l'autoroute du Vallon. Certaines situations plus bénignes s'expliquent par le fait que les voies de circulation longent des bandes commerciales ou des complexes industriels constitués bien avant elles. C'est le cas du flanc nord du boulevard Charest entre la rue Saint-Sacrement et le parc Dollard (figure 3.50). De même, la bordure commerciale nord de l'autoroute Dufferin-Montmorency – largement constituée d'établissements hôteliers – côtoyait la voie ferrée et la route 138 à Beauport bien avant les années soixante (figure 3.51).



Figure 3.50  
Secteur industriel Dollard, boulevard Charest



Figure 3.51  
Franges commerciales établies  
avant la construction de l'autoroute  
Dufferin-Montmorency, entièrement  
construite en remblai sur le fleuve

D'un certain point de vue, le voisinage forcé – la frontière se résumant en général à une clôture à mailles de chaîne – que l'autoroute entretient avec les façades arrières et les cours des entreprises a quelque chose de conflictuel. Seulement, le conflit ne relève ici ni d'une incompatibilité d'échelles ni d'un antagonisme environnemental – ce qui s'appliquerait plutôt aux secteurs résidentiels – mais plutôt d'un écart entre, d'un côté, les situations que nous décrivons et, de l'autre, la « tenue » ou le « décorum » qu'on attendrait d'une voie publique, voire d'une entrée de ville – et à plus forte raison d'une entrée de capitale.

On ne peut contester que les situations que nous venons de décrire sont loin de faire preuve d'un savoir-faire urbain exemplaire. Ce qui est compromis dans les circonstances, c'est la convenance des usages en bordure des voies qui, en vertu de leur position hiérarchique dans le réseau de l'agglomération, portent le fardeau de l'image de la capitale.

Les relations sont-elles plus satisfaisantes lorsque les entreprises logent sur une « voie de service » parallèle à l'autoroute? Cela reste à voir.

Le dédoublement des voies rapides par des voies secondaires qui leur sont parallèles équivaut au rabattement, sur les flancs de l'autoroute, des voies locales qui se trouveraient autrement interrompues par le tracé autoroutier. Celles-ci sont déviés vers les points de passage les plus proches. Pour autant qu'on puisse en juger ici, ce rabattement peut s'avérer nécessaire pour trois raisons.

- Pour compenser les effets de rupture concurrentement à la construction d'une autoroute donnée. C'est ce que nous avons vu au sujet de l'autoroute Jean-Lesage ouest, où les chemins de rang ont été systématiquement déviés entre Laurier-Station et Saint-Rédempteur (figures 1.25 et 1.26, *infra*).
- Pour lier subséquemment les parties du réseau local en expansion et ce, en vue du développement éventuel des secteurs concernés. C'est ce que nous semblent refléter les voies secondaires aménagées de part et d'autre de l'autoroute Félix-Leclerc entre la route Jean-Gauvin et l'autoroute Duplessis (figure 3.52).
- Pour accommoder dans un secteur donné la mise en œuvre d'un programme de développement selon les paramètres (échelle du parcellaire, etc.) qui lui sont propres et pour en maximiser le rendement. C'est ce qu'illustre, par exemple, le parc industriel aménagé sur le flanc sud de l'autoroute Charest, entre l'autoroute Duplessis et l'autoroute du Vallon (figure 3.53).

C'est donc que l'aménagement ou non d'une « voie de service » dépend essentiellement de l'adaptation des



Figure 3.52  
Tracé des voies secondaires  
(ou voies de service) le long de  
l'autoroute Félix-Leclerc,  
entre la rue Jean-Gauvin et le  
boulevard Duplessis



Figure 3.53  
Tracé des voies secondaires  
le long de l'autoroute Charest,  
secteur industriel Duberger

réseaux inférieurs à la contrainte autoroutière en fonction des paramètres de développement dans un secteur donné. Par conséquent, s'il arrive que, par voie secondaire interposée, le versant public du bâti commercial ou industriel soit en rapport avec l'autoroute, cela ne relève aucunement d'une exigence « relationnelle » posée *a priori* : il n'y a rien dans ce qui motive la localisation des entreprises en bordure des autoroutes qui requiert des premières qu'elles aient leur façade principale sur la seconde.

Rien n'empêche dans le cas contraire que les entreprises localisées aux abords des autoroutes puissent bénéficier de tous les avantages de l'accessibilité et de la visibilité. L'accessibilité au réseau dépend, avant tout, de la distance avec le point de raccordement le plus proche; la visibilité d'une entreprise dépend, avant tout, de la manière qu'elle a de s'afficher. C'est donc que la position, par rapport à l'autoroute, des voies où sont concrètement établies les entreprises n'est pas déterminante ni d'un point de vue ni de l'autre. Cette position dépend essentiellement de l'organisation interne des secteurs industriels et commerciaux. Celle-ci dépend à son tour de multiples considérations: la nature des activités, l'échelle du parcellaire, les scénarios de distribution et de raccordement des voies, les obstacles et les contraintes de toutes sortes, la rentabilité foncière, etc. Néanmoins, il est clair que ces considérations n'incluent nullement la nature des vis-à-vis qui peuvent en résulter par rapport aux autoroutes. C'est ce qu'illustre, en tout cas, le plan des parcs industriels et

des parcs d'affaires de l'autoroute Charest (figure 3.54). Deux d'entre eux sont situés de part et d'autre de l'échangeur Henri-IV. À l'ouest de l'échangeur, l'autoroute est bordée par une « voie de service » en demi-boucle sur laquelle sont alignées les entreprises. À l'est, l'autoroute est directement bordée par les dépendances arrières des entreprises qui logent en réalité sur une voie locale en retrait d'une moitié d'îlot.

Or, dans les deux cas, l'échelle des entreprises et le découpage du parcellaire sont similaires. De plus, les deux bandes – est et ouest – occupées par le parc d'affaires sont bordées au sud par la voie ferrée du CN. Elles sont de profondeur équivalentes et toutes deux sont inclinées vers l'autoroute à raison de dix mètres de dénivelé. Elles sont toutes deux directement reliées à l'autoroute par des bretelles relativement serrées. On ne peut donc expliquer le décalage vers l'autoroute du réseau de circulation interne de la bande ouest qu'en vertu du fait qu'il a fallu contourner le poste de distribution d'électricité situé en plein centre et les lignes de transport qui l'alimentent par l'est.

La zone industrielle « *carrefour du commerce* » qui borde l'autoroute Henri-IV sur son flanc ouest à la hauteur du boulevard Wilfrid-Hamel peut aussi être montrée en exemple (figure 3.55). On y voit clairement que le tracé de l'avenue Saint-Jean-Baptiste et le décalage des entreprises vers l'est – par rapport à la position qu'elles occuperaient autrement – sont dictés par la nécessité d'adapter la trame des rues à un obstacle naturel, en l'occurrence la rivière Notre-Dame qui se jette un peu plus loin dans la rivière Saint-Charles.

Un peu plus à l'est, l'organisation spatiale du parc industriel Duberger (figure 3.56) relève clairement de l'optimisation d'au moins trois paramètres : a) l'échelle du parcellaire, b) la profondeur du site – une bande allongée située entre l'autoroute du Vallon et la rue Saint-Sacrement – et c) la nature des limites. Le site est bordé par l'autoroute Charest au sud et par la voie ferrée du CP au nord. L'établissement d'une « voie de service » – la rue Jean-Talon – le long de l'autoroute paraît aller de soi. Cela encourage les usages

commerciaux sur le flanc sud et vraisemblablement une diversité au niveau de l'offre foncière. En contrepartie, cela permet un accès au réseau ferroviaire sur le flanc nord. Mais il n'en découle pas pour autant que les bâtiments qui bordent le flanc sud « siègent » réellement sur la rue Jean-Talon. Compte tenu des distorsions de la trame, des activités qu'on y trouve, des multiples variantes d'implantation et des écarts entre les bâtiments, certains sont plutôt tournés vers les voies transversales. D'autres sont tellement en retrait qu'ils n'ont plus vraiment de rapport avec la rue. D'où l'inévitable confusion qui règne le long de la rue Jean-Talon qui sert de voie de service à l'autoroute



Figure 3.55  
Parc d'affaires Carrefour du commerce,  
à l'est de l'autoroute Henri-IV



Figure 3.54  
Parcs industriels en bordure sud de l'autoroute Charest,  
de part et d'autre de l'échangeur Henri-IV



Figure 3.56  
Parc industriel Duberger, flanc nord de l'autoroute Charest  
entre l'échangeur Henri-IV et la rue Saint-Sacrement



Figure 3.58  
Autoroute Charest, à la hauteur du parc industriel Duberger



Charest quant à l'interdépendance – ou non – du bâti et de la voie publique (figures 3.57 et 3.58). Ce genre de confusion est également fréquent au voisinage des complexes commerciaux et, particulièrement, des complexes de dernière génération où sont regroupés plusieurs bâtiments autour d'un parc de stationnement commun : l'orientation de chaque bâtiment y est déterminée exclusivement par sa position par rapport au parc de stationnement. C'est ce qu'on peut déduire, par exemple, de la logique d'implantation des dernières phases de la place Lebourgneuf (figure 3.59) et du complexe récréatif et commercial situé en biais de l'échangeur Charest-Duplessis.

On pourrait multiplier les exemples qui montreraient que les vis-à-vis entre les franges commerciales et industrielles et les autoroutes – l'aménagement ou non d'une « voie de service », l'orientation des bâtiments et des dépendances, etc. – ne sont nullement motivés par des règles de cohabitation entre le bâti et l'autoroute. Si l'on tient compte, en plus, des observations que nous faisons au sujet des secteurs résidentiels, il est tentant d'en conclure que cela

vaut pour l'ensemble des relations entre l'autoroute et l'espace urbanisé. Celles-ci sont négociées différemment d'une catégorie d'affectation à l'autre mais aussi d'un segment d'autoroute à l'autre au sein d'une même catégorie d'usage.

De toute évidence l'ajustement du réseau local à la contrainte autoroutière (effets de rupture), les programmes de développement, les contraintes locales (superficies disponibles, conditions topographiques, obstacles, etc.) et les impératifs de rentabilité foncière l'emportent sur toute considération concernant les relations qui déterminent la forme des corridors autoroutiers. Il n'y a donc pas lieu de s'attendre à ce qu'existe quelque chose comme une *réciprocité* entre les autoroute et leurs franges : le dédoublement occasionnel des autoroutes par des voies secondaires n'est jamais fondée sur la nécessité de « border » d'une manière ou d'une autre les axes autoroutiers. Car à bien y penser, il n'y a aucune raison pour que le bâti soit localisé, orienté et défini dans sa forme par rapport aux autoroutes :

- l'intérêt des municipalités – n'ont-elles pas juridiction sur les modes de développement en bordure des autoroutes? – se limite à tirer parti des opportunités de développement qui émanent du réseau, à zoner leur territoire en conséquence et à aménager unilatéralement les points de contact en considérant, au besoin, la « sensibilité » des usages projetés aux nuisances associées à l'environnement autoroutier;
- les types de rapports engendrés n'ont pas d'incidence fondamentale sur la viabilité ou le fonctionnement des secteurs développés, sauf en ce qui concerne les lieux d'habitation où on observe une préférence pour les rapports d'exclusion et une tendance au cloisonnement;
- l'organisation spatiale et la forme du bâti ne dépendent donc pas des relations que les espaces urbanisés entretiennent *par défaut* avec les autoroutes et ce, malgré l'incontestable migration du développement urbain, ces dernières décennies, vers les corridors autoroutiers.

Figure 3.57  
Simulation des champs visuels expérimentés en mouvement: parc industriel Duberger, autoroute Charest



Figure 3.59  
Complexe commercial Lebourgneuf, autoroute Laurentienne

Comment pourrait-il en être autrement? Les autoroutes sont des équipements lourds, hyperspécialisés, sévèrement protégés et qui excluent toute perméabilité par rapport à leur contexte et ce, sur des kilomètres, y compris autour des échangeurs et des bretelles d'accès. Les ruptures occasionnées par le réseau autoroutier au niveau de la continuité des tissus urbains, peu importe que ceux-ci se soient formés avant ou après la construction du réseau, ont pour conséquence que les autoroutes finissent par se loger *aux confins* des espaces qu'elles bordent<sup>14</sup>.

Autrement dit, les autoroutes sont inévitablement et systématiquement *en marge* : chaque segment d'autoroute est la *frontière étanche* de plusieurs entités urbaines qui se trouvent *confinées, dissociées* les unes des autres et des parcours autoroutiers. Il est donc exclu, *en raison même de cette étanchéité*, que l'autoroute soit le lieu d'appartenance du bâti qui lui est limitrophe, ou encore le « support » d'un programme « urbain » qui lui serait associé en propre. En clair, l'autoroute est un *non-lieu* en marge des espaces de vie, d'échange et de production. Elle est ce qu'elle est : une voie de transit radicalement autonome et non une catégorie particulière de voie urbaine.

## Notes du chapitre 3

<sup>1</sup> Nous définissons le centre comme l'espace urbain déployé sur et autour de la vieille ville et de la cité administrative, y compris donc les quartiers Saint-Sauveur, Saint-Roch, Limoilou et Basse-Ville.

<sup>2</sup> LAROCHELLE, P., GAUTHIER, P., *op.cit.*

<sup>3</sup> Celles-ci sont plutôt propres à la ville d'avant la vague d'étalement, où l'interdépendance des formes et des fonctions relevait, entre autres, des relations de proximité dictées, justement, par des formes de mobilité plus limitatives.

<sup>4</sup> Ces données n'incluent que le transport de marchandises effectué pour des tiers; elles seraient plus éloquentes encore si elles incluaient le transport effectué par les entreprises à même leur propre flotte et pour leur propre compte. Source des données : Ministère des transports du Québec, **Les transports au Québec, recueil de données statistiques**, voir : [www.mtq.gouv.qc.ca/documentation/publications/recueil.pdf](http://www.mtq.gouv.qc.ca/documentation/publications/recueil.pdf), pp. 19-20.

<sup>5</sup> Pour mémoire : « *Entre 1990 et 1998, le PIB du camionnage a augmenté six fois plus vite que le PIB de l'ensemble des industries du Québec, c'est à dire 66% comparativement à 11%.* » (Source : Ministère des transports du Québec, **Les transports au Québec, recueil de données statistiques, ibid.**, p. 19).

<sup>6</sup> Pour une illustration extrême de ce genre d'ambiguïté, il faut voir le complexe commercial de dernière génération aménagé en 2000 à l'angle nord-ouest du boulevard Duplessis et de l'autoroute Félix-Leclerc.

<sup>7</sup> À ce sujet, CHRISTOPHE GIBOUT décrète que les entrées de villes sont devenus les principaux lieux de l'expérience consommatrice (1998, « *Les entrées de villes : une affaire de commerce et d'hospitalité* », in **Annales de la recherche urbaine**, no. 78, pp. 109-113).

<sup>8</sup> Entretien avec G. Dubois-Taine, 1997, « *La ville émergente* », in **Architecture intérieure CREE**, no. 276, numéro spécial : Le commerce et la ville, pp. 26-31.

<sup>9</sup> Pour une analyse de l'évolution de la forme des centres commerciaux nord-américains, voir ROWE, P.G., 1995, **Making a Middle Landscape**, Cambridge (Mass.) : MIT Press, II : Cultural Artefacts, section 4 : Retail Realm.

<sup>10</sup> Nous verrons plus loin que cette croissance n'est pas exempte de contradictions dans la mesure où la migration des lieux d'habitation vers les autoroutes est la source d'un certain nombre de conflits auxquels on essaie de remédier depuis peu.

<sup>11</sup> Le coût d'utilisation du réseau n'est évidemment pas considéré ici – alors qu'il y a un coût direct associé à l'utilisation de tous les autres systèmes de transport – puisque, étant défrayé à même divers mécanismes de taxation, y compris l'impôt sur le revenu, il demeure intangible pour l'utilisateur.

<sup>12</sup> Un bon exemple de cohabitation convenablement réglée par une marge de recul suffisante et des plantations massives – encore qu'il faudrait juger plus précisément leur efficacité – serait peut-être à signaler du côté de Notre-Dame-des-Laurentides, sur le flanc ouest de l'autoroute, à la hauteur du mont Irma Le Vasseur.

<sup>13</sup> Rappelons que dans le cas de Québec – et c'est sans doute vrai pour les autres grandes agglomérations – la plus grande partie des secteurs résidentiels formés aux abords des autoroutes l'ont été après la mise en place du réseau.

<sup>14</sup> LAROCHELLE, P., GAUTHIER, P., *op.cit.*, p. 20.

## Chapitre 4

# Les portions urbaines des parcours dans une perspective de « requalification » : synthèse et principes d'intervention

Avant de préciser l'angle sous lequel devrait être abordée la question de la « requalification », reprenons les observations que nous faisons au chapitre précédent concernant les paysages urbains le long des voies d'entrée à Québec.

1. Les paysages des portions urbaines des entrées autoroutières de la capitale dépendent essentiellement des formes de développement engendrées en bordure des autoroutes depuis leur construction. En revanche, ces formes de développement sont liées aux caractéristiques mêmes du réseau autoroutier.
2. Le réseau autoroutier est sans conteste l'équipement de transport régional et interrégional le plus versatile, le plus accessible et le plus largement utilisé. Par contre les infrastructures autoroutières sont des équipements hyperspécialisés et sévèrement confinés. Au surplus, elles sont source de nuisances environnementales et ambiantales qui peuvent affecter les espaces limitrophes. Cela influe de manière flagrante sur la forme des corridors autoroutiers.
3. Les espaces limitrophes sont naturellement destinés à des activités qui peuvent s'accommoder de ces nuisances et qui sont susceptibles de tirer avantage du réseau sur le plan du rayonnement et de la visibilité.
4. Les municipalités ont effectivement encouragé la migration vers les autoroutes des activités en question, lesquelles sont *refoulées* dans les zones commerciales, les parcs d'affaires et les parcs industriels, ce qui a pour avantage de minimiser les conflits reliés aux nuisances environnementales. Ces activités ont fini par former le gros des affectations du sol en bordure des autoroutes de l'agglomération, rive nord et rive sud confondues.
5. Compte tenu du bassin d'opération de ces activités – notamment en ce qui concerne le commerce – et de leur position sur le réseau, elles dépendent étroitement des transports routiers et elles participent des pratiques de la ville *basées sur l'usage exclusif de l'automobile*. Radicalement autonomes les unes par rapport aux autres et indifférentes aux contextes où elles logent, ces activités s'accompagnent d'une consommation disproportionnée d'espace pour la circulation et le stationnement. D'où l'inconsistance spatiale des corridors autoroutiers et le caractère décousu des formes bâties, lesquelles sont dispersées au sein d'un espace de circulation tentaculaire et indifférencié.
6. Les espaces limitrophes accueillent *par défaut* d'autres fonctions, en l'occurrence la fonction résidentielle, au prix de stratégies de toutes sortes (marges de recul, écrans, murs acoustiques, etc.) pour limiter les conflits d'échelle et les nuisances environnementales.
7. Nos observations montrent que les rapports de contiguïté entre les autoroutes et les espaces urbanisés qui les bordent dépendent essentiellement de l'organisation spatiale interne de ces derniers en fonction des programmes de développement, des contraintes locales, des impératifs de rentabilité foncière et, le cas échéant, de la sensibilité des usages à l'environnement autoroutier. Ces considérations l'emportent visiblement sur toute préoccupation quant à la manière dont les corridors autoroutiers sont « cadrés ».
8. Par conséquent, les vis-à-vis entre les autoroutes et leurs franges urbanisées sont caractérisés par l'indépendance – sinon l'indifférence – des dernières par rapport aux premières. D'où : a) la proportion élevée de franges urbanisées qui, toutes catégories d'usage confondues, tournent carrément le dos aux autoroutes, b) les conflits d'échelle qui tendent à se résoudre par le cloisonnement des interfaces autoroutières le long des secteurs résidentiels et c) l'absence de *réciprocité*, en général, entre l'autoroute et ses franges, y compris sur les segments bordés par des « voies de service ».
9. Cela s'explique par le fait que les autoroutes sont aux confins des espaces qu'elles bordent : chaque segment du réseau autoroutier est la frontière étanche de plusieurs entités urbaines dissociées les unes des autres. Cela exclut que les autoroutes puissent être le lieu d'appartenance du bâti qui les borde, et encore moins le support d'un « programme urbain » qui leur serait associé en propre. Les autoroutes sont à toute fin pratique des « non-lieux » urbains.

## Les autoroutes comme vecteurs du paysage autoroutier

Ces observations ouvrent la voie à une ultime remarque. **Ce sont les caractéristiques propres aux voies autoroutières qui engendrent les formes et les relations que nous avons décrites.** Ce qui est particulier à Québec, en dehors du fait que l'étendue du *réseau* autoroutier a un impact majeur sur le paysage urbain<sup>1</sup>, c'est que la majorité des autoroutes convergent d'une manière ou d'une autre vers le centre de la ville – y compris celles de la rive sud via l'autoroute Duplessis et l'autoroute Henri-IV – pour s'interrompre presque sur son seuil. Les parcours d'accès à la ville historique, à la cité parlementaire et à la Basse-Ville sont autoroutiers presque de bout en bout<sup>2</sup>.

Or, nous avons montré que l'allure des corridors autoroutiers reflète ni plus ni moins la gamme des possibilités d'aménagement que l'autoroute rend elle-même possible. On pourrait avancer que, d'une façon générale, les « paysages » autoroutiers en milieu urbain sont le strict reflet des types d'usages, du bâti qui leur est assorti et des types de rapports autorisés par l'infrastructure autoroutière sur ses flancs. Il faut donc conclure que si Québec a les paysages urbains qu'elle a le long des parcours d'entrée, c'est que ces paysages sont ceux qui viennent avec les autoroutes. Or, nous avons montré que ces paysages sont largement insatisfaisants sur trois points :

- la **cohérence** visuelle est compromise principalement par l'hétérogénéité exacerbée du bâti et des modes d'implantation;
- la **lisibilité** des corridors autoroutiers est compromise par l'inconsistance spatiale attribuable à la dilatation généralisée des espaces non bâtis au profit de l'automobile;
- le **décorum** urbain – en supposant, puisque cela nous est utile, que cette notion puisse s'appliquer aux autoroutes – est compromis par l'opposition du domaine privé au domaine public et par les conflits d'échelle qui tendent à se résoudre par le cloisonnement pur et simple des interfaces autoroutières.

Si l'on voulait aller jusqu'au bout de la logique de « requalification », il faudrait pouvoir envisager la transformation des tissus urbains aux abords des autoroutes et ce, dans le sens d'une *réciprocité* réelle entre les premiers et les seconds. Or, à ce chapitre, nous avons montré que, vu le confinement sévère des

infrastructures autoroutières et les nuisances environnementales – et ambiantales – qui leur sont associées, le bâti qui les borde n'entretient avec elles que des rapports de circonstances : la contiguïté n'est en aucun cas un gage de réciprocité ni sur le plan visuel (volumétrie, orientation, cadrage, etc.) , ni sur le plan fonctionnel.

Il s'avère, par conséquent, que la requalification des corridors autoroutiers à proprement parler – c'est à dire des formes urbaines qui bordent les autoroutes – peut difficilement être dissociée d'une remise en question de la nature même des voies de circulation. C'est pourquoi on devrait considérer en première priorité<sup>3</sup> la conversion de certains segments d'autoroute en voies urbaines.

### Première priorité de requalification Convertir des segments d'autoroutes en voies urbaines

Avant de poursuivre, soulignons ceci : on devrait suspendre tout projet visant à ajouter des portions d'autoroutes au réseau de la capitale tant que n'auraient pas été évalués, à la lumière des considérations précédentes, les impacts de ces prolongements a) sur l'habitabilité et la viabilité des secteurs urbains existants ou en devenir et b) sur le processus d'étalement urbain. Une telle évaluation devrait comprendre l'étude de scénarios alternatifs visant des voies de transit qui ne sont pas de type autoroutier.

Remarquons qu'il ne suffit pas de substituer une voirie à une autre – en l'occurrence, ce qu'on a coutume d'appeler le « boulevard urbain » à l'autoroute – pour susciter d'office, via les mécanismes de développement assujettis au marché, le genre de transformation du bâti susceptible de rencontrer des objectifs de cohérence, de lisibilité et d'urbanité, eu égard aux voies publiques. Les grandes artères ne sont pas moins exposées que les autoroutes aux pressions qui, par exemple dans le secteur commercial, privilégient les dernières versions en vogue du commerce à « grandes surfaces ».

On peut adopter deux attitudes à ce sujet. Réfuter ces modèles et favoriser un travail sur les échelles et les relations qui soient à la mesure des voies typiquement urbaines ou tenter d'infléchir les visées commerciales ou autres pour assurer l'application de règles élémentaires d'encadrement (volumétrie, marge de recul, etc.) des voies publiques et l'instauration de véritables rapports de réciprocité.

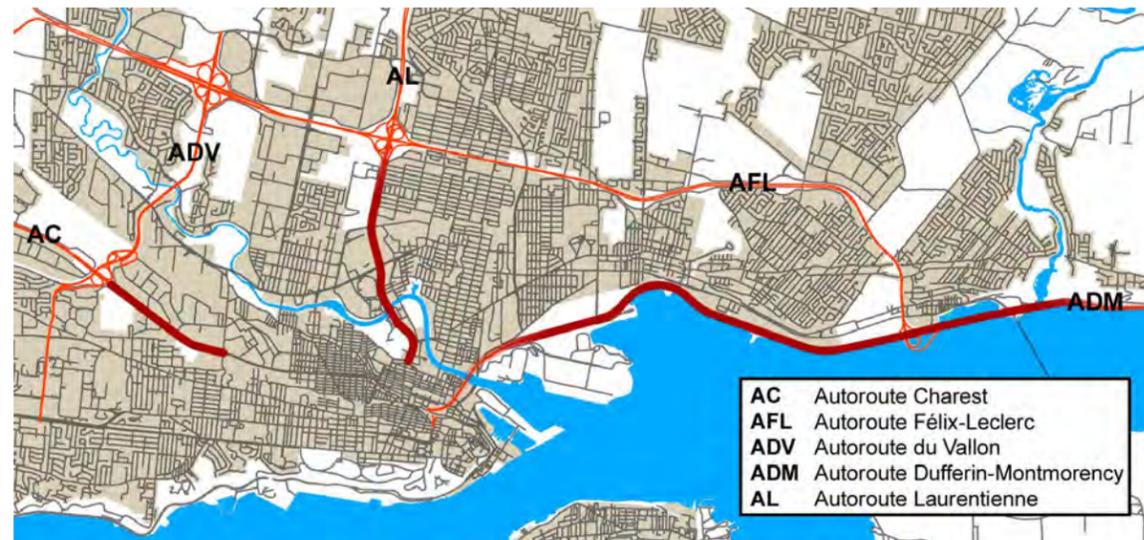


Figure 4.1  
Opportunités de conversion des segments autoroutiers en voies urbaines

Dans le deuxième cas, on sera toujours confronté au fait que dans un univers commercial de « grandes surfaces », pour reprendre notre exemple, les établissements commerciaux équivalent de plus en plus à de vastes entrepôts. Cela exclut d'emblée toute possibilité de relation entre les bâtiments et les voies publiques. Sauf concessions majeures de la part des promoteurs et des chaînes sur le plan de l'implantation, de la volumétrie et de la « perméabilité » réelle – il ne suffit pas de percer des fenêtres pour engager un rapport avec la rue – du bâti, il y a peu à attendre, à première vue, de ce côté.

Notons tout de même que la ville de Sainte-Foy a réussi à persuader certains commerces installés récemment sur le boulevard Laurier de s'établir en bordure de rue et d'aménager plus d'un accès public à leur établissement. Cela permet d'espérer qu'on puisse arriver, dans des secteurs commerciaux ou autres, qui sont par nature à l'échelle de l'automobile, à des rapports plus étroits entre le bâti et les voies publiques et, moyennant un aménagement adéquat de ces dernières, à une pluralité d'expériences correspondant à différentes échelles d'usage.

Quoiqu'il en soit de ces alternatives, elles renvoient aux positions qu'il faudrait adopter éventuellement à l'égard des grandes artères en général. Cette remarque déborde de notre propos immédiat mais elle renvoie directement aux recommandations que nous faisons précédemment. Retenons qu'on ne peut envisager convertir des parcours autoroutiers en « boulevards urbains » sans du même coup prévoir les modalités de transformation ou de développement des espaces limitrophes. Nous y reviendrons. Quant à savoir quels segments pourraient éventuellement être ciblés pour conversion (figure 4.1), on pourrait poser le problème comme suit. Sur le strict plan

logique, les portions d'autoroutes qui paraissent avoir le moins de pertinence sont celles qui, en fin de parcours, aboutissent directement sur des voies urbaines :

- l'autoroute Laurentienne déverse la circulation sur plusieurs rues à la fois, sur le flanc sud-est du parc Victoria, par le biais de bretelles aussi nombreuses qu'enchevêtrées (figure 4.2);
- l'autoroute Charest se prolonge vers le centre via le boulevard Charest.

Ajoutons que l'autoroute Dufferin-Montmorency est trop courte pour que les gains en temps et en fluidité attribuable à la configuration autoroutière ne puissent être mis en question par rapport aux inconvénients qui en résultent quant à l'utilisation des espaces attenants. Dans les deux premiers cas, les voies rapides se terminent abruptement sur des voies « lentes » dont le seuil de saturation est nécessairement beaucoup plus bas<sup>4</sup>. De plus, la marge de manœuvre pour augmenter le débit de ces voies réceptrices en cas de saturation du trafic et de congestion chronique est à peu près nulle. De ce point de vue, il ne semble pas y avoir d'inconvénient particulier – sauf un allongement mineur des temps de parcours, compte tenu des distances en jeu – à repousser le point de terminaison de la portion autoroutière de ces parcours à l'échangeur autoroutier le plus proche en amont : l'échangeur du Vallon dans le cas de l'autoroute Charest et l'échangeur Félix-Leclerc dans le cas de l'autoroute Laurentienne.

Cela permettrait aussi, mais là nous spéculons, de négocier convenablement, à même les échangeurs, les manœuvres de ralentissement requises pour passer d'un niveau de circulation à un autre. Dans le cas de l'autoroute Charest, le gain en terme de « potentiel de requalification

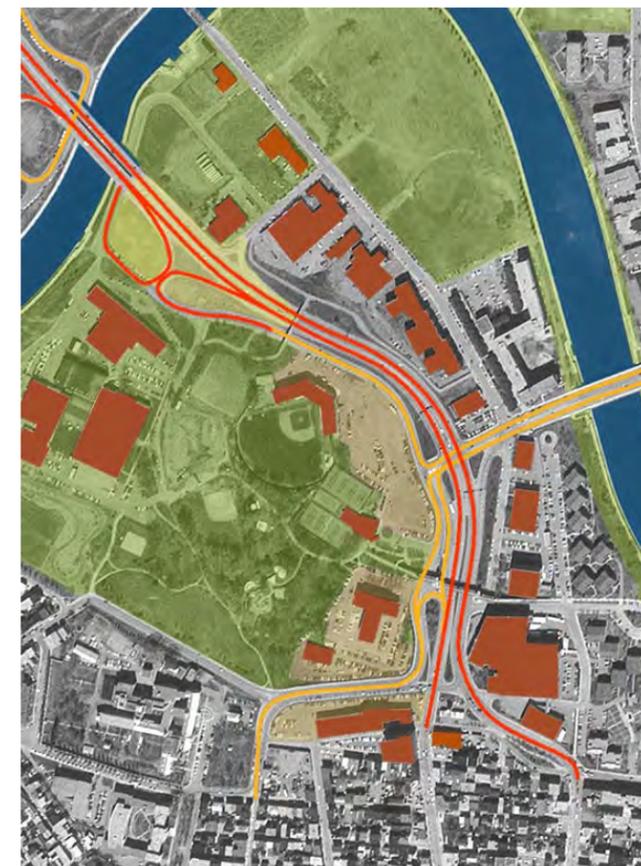


Figure 4.2  
Complexité des raccordements au réseau urbain en fin de parcours de l'autoroute Laurentienne

urbaine » – pour reprendre un concept clé des recommandations de Larochelle et Gauthier<sup>5</sup> – serait faible, si l'on tient compte des usages commerciaux et industriels existants en bordure. Il reste que cela libérerait immédiatement des marges importantes pour compenser, avec des bordures végétales étoffées, le caractère particulièrement décousu de ce secteur de l'axe Charest. À savoir si cela justifierait le coût de la conversion – dont une partie pourrait sans doute être absorbée à même les prochains travaux d'entretien majeur de la voirie – cela relève des autorités compétentes. Rien n'interdit toutefois de penser qu'à très long terme et sous la gouverne des pouvoirs publics, on puisse assister là, comme sur le boulevard Laurier<sup>6</sup>, à quelque progrès.

Ces observations valent également pour le segment de l'autoroute Laurentienne situé entre l'échangeur Félix-Leclerc et le boulevard Hamel (figure 4.3) : on y trouve actuellement, de part et d'autre, des installations d'Hydro-Québec, un centre commercial, un tissu résidentiel de moyenne densité et le centre des foires. Par contre, et à ce sujet nous rejoignons à nouveau Larochelle et Gauthier, sa transformation en voie urbaine aurait comme retombée immédiate l'élimination de l'échangeur du boulevard Hamel au profit d'un carrefour à niveau. Cette transformation

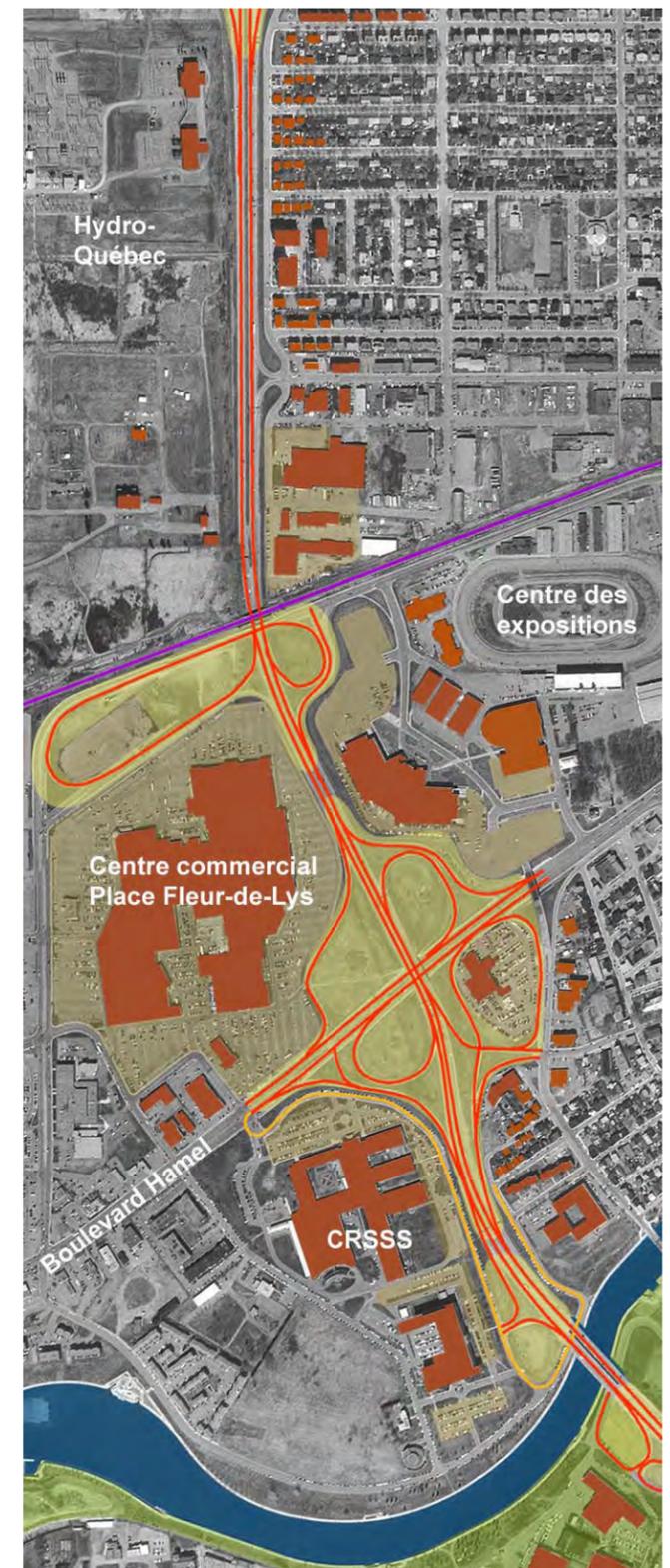


Figure 4.3  
Autoroute Laurentienne, segment situé entre l'échangeur Félix-Leclerc et l'échangeur Hamel

devrait s'inscrire « dans un projet plus global de requalification comportant une amélioration des liens entre les quartiers et de l'accessibilité à des équipements tels que le centre commercial Place Fleur-de-Lys et le Centre municipal de foires »<sup>7</sup>. En raison des nombreux atouts du contexte qui correspond au dernier segment de l'autoroute Laurentienne (la rivière Saint-Charles, le parc riverain – qui mériterait tout de même d'être réaménagé dans ce secteur, vu l'austérité du traitement actuel des berges – et le parc Victoria), « la transformation en boulevard urbain de toute la partie de l'autoroute laurentienne située au sud du boulevard Hamel et la restructuration des tissus adjacents apparaît comme l'intervention qui offre le plus grand potentiel pour la requalification de la forme urbaine et du domaine public collectif sur le territoire de la capitale »<sup>8</sup>. Un tel projet implique a) une modification substantielle du tracé du boulevard actuel pour tirer parti

des potentiels de développement en bordure du parc Victoria, b) la restauration des liens entre le boulevard et la trame des rues, c) la révision complète du raccordement du boulevard à la rue de la Couronne. Il implique également, pour revenir à une remarque précédente, que la transformation des tissus et le développement des parcelles soient encadrés par un « plan intégré de requalification »<sup>9</sup> élaboré par les autorités municipales en concertation avec ses partenaires en l'instance, la CCNQ et le MTQ. Le projet implique ici, comme ce serait le cas pour toute autre initiative de conversion des infrastructures autoroutières, « des interventions sur la structure du domaine public [ et sur les tissus; ils ] relèvent du design urbain [ et ] ne peuvent être initiés que par les pouvoirs publics »<sup>10</sup>. Pour plus de détails sur les déficiences au plan urbain du segment concerné de l'autoroute Laurentienne, sur les potentiels de requalification et sur les principes de

requalification, on consultera le rapport de Larochelle et Gauthier, pp.35-39 et page 45.

À leur suite<sup>11</sup>, il faut remarquer, en ce qui concerne l'autoroute Dufferin-Montmorency (figure 4.4), qu'elle empêche tout accès au fleuve et que cela constitue une raison suffisante pour s'interroger sur sa pertinence. Par contre, sa conversion en boulevard ne va pas de soi. À l'est, le raccordement au pont de l'Île d'Orléans et l'amorce de l'autoroute Félix-Leclerc sont deux nœuds importants de circulation dont on voit mal comment ils pourraient être convertis en carrefours à niveau (figure 4.5).

De plus, la portion élevée couvre près de deux kilomètres – dont un kilomètre à travers une zone industrielle – avant les bretelles aériennes qui enjambent le quartier Saint-Roch. Un rabattement au sol de la portion en viaduc en marge du domaine Maizerets permettrait de lier ce jardin historique important, récemment agrandi et réaménagé, à la rive et à ses « espaces verts » du côté de la baie de Beauport et ce, même si une partie est située en zone industrielle (figure 4.6). Mais encore faudrait-il pouvoir compter sur des gains appréciables en terme de dégagement le long du fleuve, ce qui supposerait une réduction du gabarit de la route et son déplacement, de même que sur une accessibilité accrue aux berges depuis les réseaux locaux. Rien de cela n'est acquis d'emblée, ni du reste la possibilité de requalifier les tissus attenants,

si l'on s'en rapporte aux remarques de Larochelle et Gauthier à leur sujet<sup>12</sup>. Tous ces aspects méritent néanmoins d'être étudiés de manière plus approfondie.

## Deuxième priorité de requalification Prévenir

Concernant les contextes autoroutiers en voie d'urbanisation ou les futures franges des segments d'autoroutes qui s'ajouteraient éventuellement au réseau, il est fondamental qu'un dialogue soit établi dès maintenant entre les instances concernées (le MTQ, la CCNQ, les municipalités et dans un rayon plus large, les MRC) afin d'établir, par consensus et dans l'intérêt de chacune des parties<sup>13</sup>, des règles générales et particulières de développement le long des corridors autoroutiers. Ces règles devraient préciser, si possible et selon le niveau d'accord entre les parties, au moins trois choses :

- les objectifs visés en matière de relations (implantations, échelles, etc.) entre les espaces ouverts au développement et les autoroutes;
- les scénarios d'organisation spatiale correspondants pour les secteurs ouverts au développement, par catégories d'affectations;

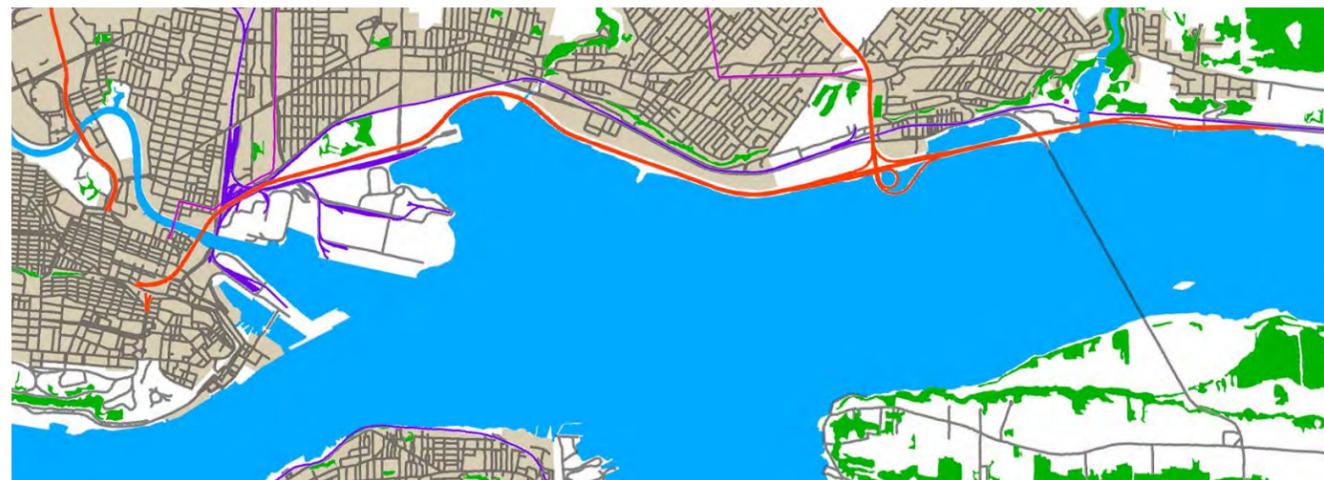


Figure 4.4  
Autoroute Dufferin-Montmorency,  
du pont de l'île d'Orléans  
à la côte Dufferin



Figure 4.5  
Structures de raccordement entre  
l'autoroute Dufferin-Montmorency,  
le pont de l'île d'Orléans et  
l'autoroute Félix-Leclerc



Figure 4.6  
Autoroute Dufferin-Montmorency:  
opportunités de liaison entre le  
domaine de Maizerets et un  
éventuel parc riverain

- c) les scénarios correspondants de traitement des emprises et des bandes résiduelles – y compris, le cas échéant, les marges de recul optimales – de même que le partage des responsabilités et des interventions à cet égard entre les parties.

Certes, de telles règles peuvent être établies sur la base des projections et des orientations de développement qui prévalent aujourd'hui selon les modèles privilégiés depuis longtemps par les municipalités. Dans ce cas, elles viseraient, pour l'essentiel, à prévenir, pour autant que cela soit possible, les problèmes de lisibilité et de cohérence<sup>14</sup> que nous avons relevés. Il reste néanmoins que ces problèmes sont tributaires, justement, de ces modèles, lesquels se sont contentés (et se contentent toujours) d'assujettir l'espace urbain aux impératifs de la circulation au détriment, bien souvent, de « l'habitabilité » de la ville. C'est pourquoi la question des paysages des parcours d'entrée à la capitale implique des remises en question qui outrepassent largement les frontières immédiates des corridors autoroutiers. L'objet de ces remises en question est rien de moins que la place de l'automobile dans la ville et la réponse qu'il convient d'apporter au besoin de mobilité – qui semble absolu mais qu'il s'agirait sans aucun doute de tempérer – sans jamais perdre de vue la qualité de la forme urbaine. Il faut donc insister, comme nous le ferons en conclusion, sur la nécessité de dresser – ou de redresser – les orientations du développement urbain à la lumière d'une analyse de fond de la qualité (ou non) des paysages urbains et, plus largement, de la forme urbaine qui résulte de la croissance des cinquante dernières années.

### Troisième priorité de requalification Cadrer les parcours autoroutiers

En troisième priorité, et nonobstant les dispositions qui peuvent être prises pour infléchir le développement futur en bordure des autoroutes, il faudrait élaborer et mettre en œuvre un programme d'aménagement des emprises et des voies attenantes qui viserait ni plus ni moins à « cadrer » de manière soutenue les parcours. Nos analyses nous mènent, en effet, à poser très simplement le problème de requalification en ce qu'il s'appliquerait aux emprises routières. Considérant les types d'usages qui caractérisent l'environnement autoroutier et les relations qui en découlent, la réciprocité à peu près inexistante entre les infrastructures autoroutières et leurs franges urbaines, il faut conclure, par rapport aux parcours d'entrée, qu'ils sont irrémédiablement autonomes, en marge de la ville, des non-lieux urbains. Autrement dit, il n'y a rien – ou très peu<sup>15</sup> – dans l'environnement urbain des autoroutes qui soit destiné spécifiquement et par dessein à former, à leur

*endroit*, un « cadre » urbain, encore moins un « paysage » urbain. D'où les conflits d'échelle et les problèmes de *cohérence*, de *lisibilité* et de *décorum* que nous avons soulevés. Il faut donc reconnaître que le problème de fond en est un d'interface : de l'absence de médiation entre les parcours autoroutiers et leurs contextes urbains résulte une opposition, par défaut, des premiers aux seconds, alors qu'ils ont toutes les chances de ne pas s'accorder.

S'il est un type de voie de transit qui devrait servir de référence ici, indépendamment des questions que soulèvent en général l'étanchéité des voies rapides et leur localisation en milieu urbain<sup>16</sup>, c'est le « parkway » (figure 4.7). Celui-ci a été mis de l'avant, dans une perspective de circulation automobile en site propre, dans le premier tiers du vingtième siècle<sup>17</sup> au moment où s'est accentué, avec la propagation de l'automobile, l'intérêt pour des voies de circulation dotées d'un minimum de liens avec les réseaux de rues et donc dépourvues des contraintes de circulation associées aux voies proprement urbaines<sup>18</sup>.

Faisons abstraction de deux choses : a) leur parenté avec les modèles d'urbanisation qui préfiguraient déjà l'autonomie des lieux d'habitation, le zonage sectaire et la ségrégation des niveaux de circulation et b) les traits pittoresques qu'on leur a donnés en vertu de leur statut de « promenades » entièrement réservées à l'automobile. Ce qu'il faut noter, c'est que les voies aménagées sur le modèle du « parkway » sont dotées d'emprises suffisamment vastes pour cohabiter sans difficulté – eu égard aux observations précédentes – avec leurs contextes urbains. Dans ces conditions, les « corridors » des parkways sont entièrement autonomes, en ce qui concerne leurs « qualités paysagères », par rapport aux espaces urbains adjacents, quels qu'ils soient. Mais en contrepartie, ces derniers s'en trouvent bel et bien bordés par des « parcs » – quoique d'une espèce particulière et forcément inaccessibles<sup>19</sup> – et non par des infrastructures lourdes.

La situation des autoroutes « urbaines » actuelles présente des caractéristiques tout à fait inverses. Alors que les emprises des autoroutes rurales ou péri-urbaines sont relativement généreuses<sup>20</sup>, elles sont parfois très comprimées le long des segments urbains, là où des marges excédentaires seraient justement les plus utiles. Les accotements, les bandes médianes et les marges latérales sont, du coup réduits, au minimum et, en deçà d'une certaine limite, dotées d'une panoplie de murets, clôtures et glissières pour parer à la sécurité. Avec le résultat que plus on approche du centre d'une agglomération – en l'occurrence Québec – plus le bâti adjacent est immédiatement associé à l'espace autoroutier et plus les ouvrages de voirie prennent de l'importance. Et lorsque, dans ces conditions, avec ou sans voies

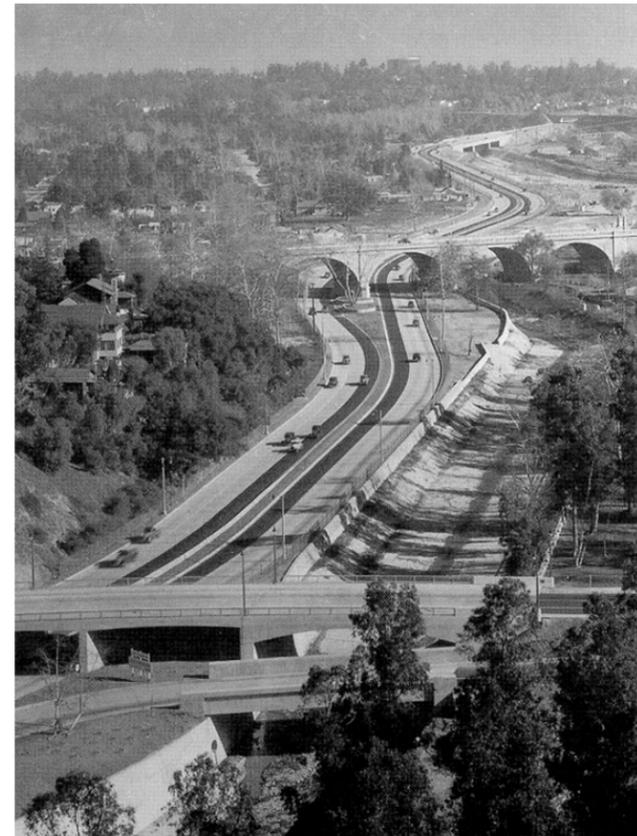


Figure 4.7  
Parkway Arroyo Seco, Californie, 1940  
(source: Marriott, P.A., 1998, *Saving Historic Roads, Design Policy and Guidelines*, New York, John Wiley and sons, p. 20.)

attenantes, les autoroutes côtoient des parcs de stationnement et autres espaces de manutention et d'entreposage, elles sont carrément absorbées, on l'a vu, au sein du « vide » fuyant et tentaculaire qui sert de liant au bâti.

Une remarque : à défaut d'avoir pu bénéficier de marges latérales plus substantielles, les segments autoroutiers de la première génération (Duplessis, Henri-IV et, particulièrement, Charest et Laurentienne) sont aujourd'hui extrêmement exposés aux vicissitudes du paysage urbain et ce, alors même que l'espace disponible à l'intérieur des emprises pour des opérations de requalification est limité. Cela devrait encourager les partenaires éventuels d'un programme de requalification à réserver des bandes de non-édification à l'extérieur des emprises le long des segments situés dans les secteurs sujets au développement. Cela permettrait de garantir pour le futur des conditions optimales de cohabitation entre ces

segments et leurs franges. Voilà le genre de préoccupation qui devrait pouvoir être formellement entretenu au sein d'un processus de concertation multilatéral au sujet des entrées à la capitale, ce dont nous avons traité en deuxième priorité de requalification. Précisons par ailleurs que la référence au parkway nous sert non pas en tant que modèle mais bien parce qu'elle met de l'avant, pour nos besoins, deux principes.

Premièrement, la requalification des emprises des parcours d'entrée devrait être vue comme l'établissement, en propre, d'un « cadre » autoroutier, lisible en tant que « figure » unitaire et autonome par rapport à son contexte urbain. Il en découle deux choses.

1. Les modalités de cadrage ne peuvent en aucun cas être sur-déterminées par – ou strictement calquées sur – le découpage des situations urbaines le long des parcours, ce qui reviendrait à reconduire l'hétérogénéité exacerbée qui marque chacun de leurs segments. Au contraire et sous réserve du deuxième principe ci-dessous, elles doivent tenir compte de l'échelle-temps et l'échelle-vitesse qui caractérisent l'expérience autoroutière : à la saturation perceptuelle<sup>21</sup> qu'entraîne la combinaison de la vitesse et de la complexité des contextes, il faut opposer l'unité et la continuité des dispositifs de cadrage.
2. Les dispositifs de cadrage doivent se mesurer, d'une manière ou d'une autre, à l'échelle des corridors autoroutiers. Il ne s'agit pas pour autant de confiner massivement ces derniers mais d'en dresser clairement les limites en leur donnant un minimum de « relief ».

Ensuite, les dispositifs de cadrage devraient contribuer, autant que possible, à améliorer les conditions (environnementales et / ou ambiantales) de cohabitation des espaces urbains limitrophes, *selon les usages qui les caractérisent*, avec les infrastructures autoroutières. Il en découle également deux choses. Premièrement, il est admis que les stratégies de cadrage puissent varier en approche et en amplitude d'un segment à un autre. Il faut considérer, par exemple, qu'on trouvera des préoccupations par rapport à la visibilité du côté des secteurs commerciaux et, au contraire, des attentes par rapport à l'atténuation des nuisances du côté des secteurs résidentiels. Deuxièmement, il n'est pas exclu que des mesures de protection acoustique doivent être intégrées aux stratégies de cadrage.

Cela dit, il faut insister sur le fait que la requalification des emprises devrait être considérée comme une mesure temporaire dans les secteurs où la conversion des voies autoroutières en boulevards s'avèrerait la solution la plus

pertinente sur le plan urbain. Les possibilités d'aménager des interfaces convenables le long des autoroutes urbaines sont très variables (figures 4.8 ci contre et 4.9 page suivante). Au mieux, on peut disposer, à l'intérieur des emprises les plus larges, de marges latérales et de terre-pleins qui équivalent plus ou moins à ceux que l'on trouve sur les autoroutes rurales :

- autoroute Charest, depuis le chemin du lac jusqu'à l'échangeur Charest / Duplessis;
- autoroute Laurentienne, depuis Notre-Dame-des-Laurentides jusqu'au boulevard de l'Atrium;
- autoroute Jean-Lesage ouest, depuis Bernières jusqu'à l'échangeur Jean-Lesage / Robert Cliche;
- autoroute Jean-Lesage est, depuis Beaumont jusqu'à l'échangeur Jean-Lesage / Robert-Cliche;
- autoroute Robert-Cliche, depuis la pointe Saint-Grégoire jusqu'à l'échangeur Jean-Lesage / Robert-Cliche, sauf en bordure du bassin de dérivation de la Chaudière.

Dans d'autres cas, les marges latérales et / ou les terre-pleins sont modérément comprimés mais, sauf exception, recèlent tout de même quelque potentiel de végétalisation :

- autoroute Charest, de l'échangeur Charest / Duplessis à la rue Saint-Sacrement;

- autoroute Laurentienne, du boulevard de l'Atrium à la rue Soumande.

Dans les contextes les plus contraignants, les terre-pleins sont remplacés par des murets ou des glissières et les marges latérales sont réduites au strict minimum :

- autoroute Laurentienne, de la rue Soumande à la rue de la Croix-Rouge.

Le cas de l'autoroute Dufferin-Montmorency est particulier. Le premier segment, en direction ouest, est doté d'un ample terre-plein et d'une marge généreuse qui côtoie un parc linéaire situé contre le coteau. Dès l'approche des chutes Montmorency, le terre-plein fait place à des glissières puis à un muret qui se prolonge jusqu'au raccordement aérien avec la côte Dufferin. Côté fleuve, en raison de la pente abrupte du remblai, l'accotement est bordé de manière continue par une glissière. Du côté opposé, les marges se confondent – non sans qu'une clôture à mailles de chaîne les sépare – avec une bande de terrain de largeur variable, utilisée comme parc linéaire où l'on a logé une piste cyclable (figures 4.10 et 4.11). L'accotement est bordé le long de l'étang de la côte et là où les dénivelés l'exigent par des glissières.

Considérant les difficultés inhérentes à l'établissement d'une végétation viable le long des abords immédiats des autoroutes, la plupart de ces conditions doivent être considérées comme restrictives. C'est pourquoi les « voies de service » constituent, en parallèle, un potentiel de

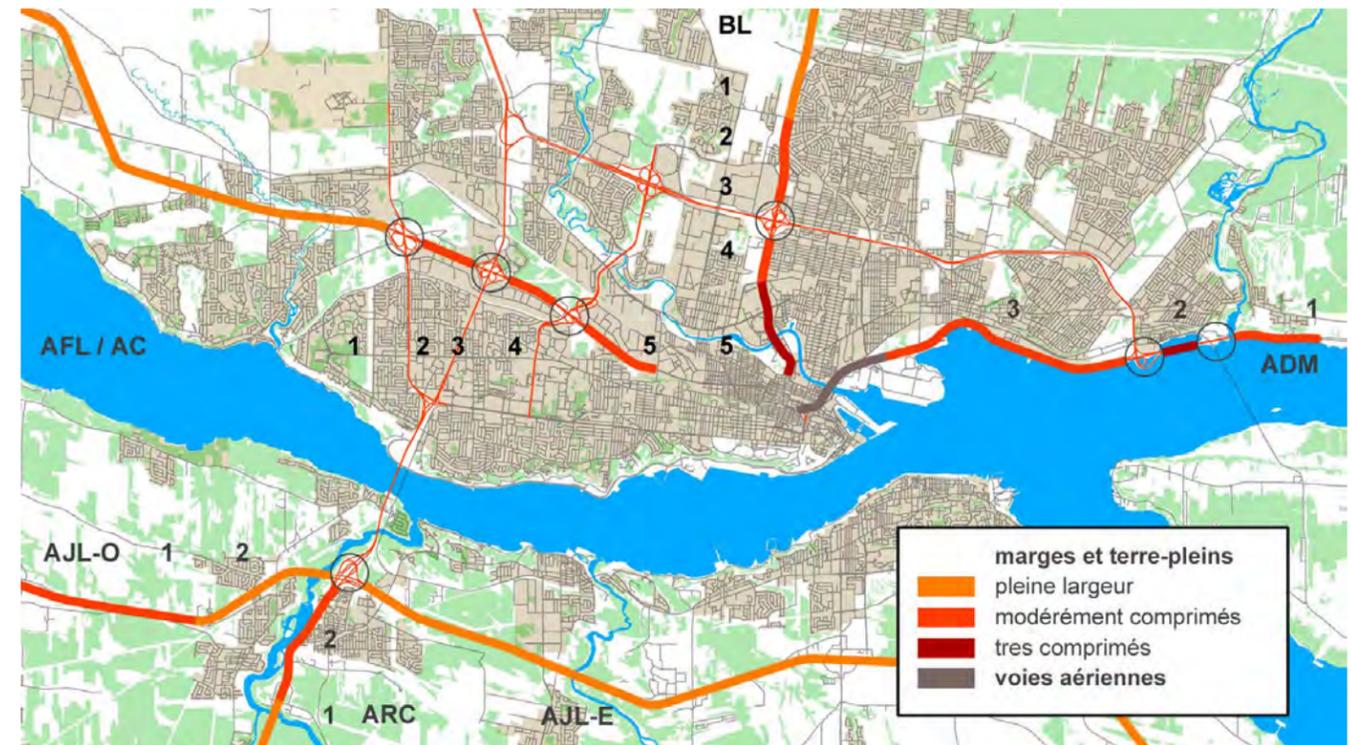


Figure 4.8  
Découpage des parcours autoroutiers selon la configuration des emprises



Figure 4.11  
Parc linéaire sur le flanc nord de l'autoroute Dufferin-Montmorency

Figure 4.10  
Contexte immédiat de l'autoroute Dufferin-Montmorency



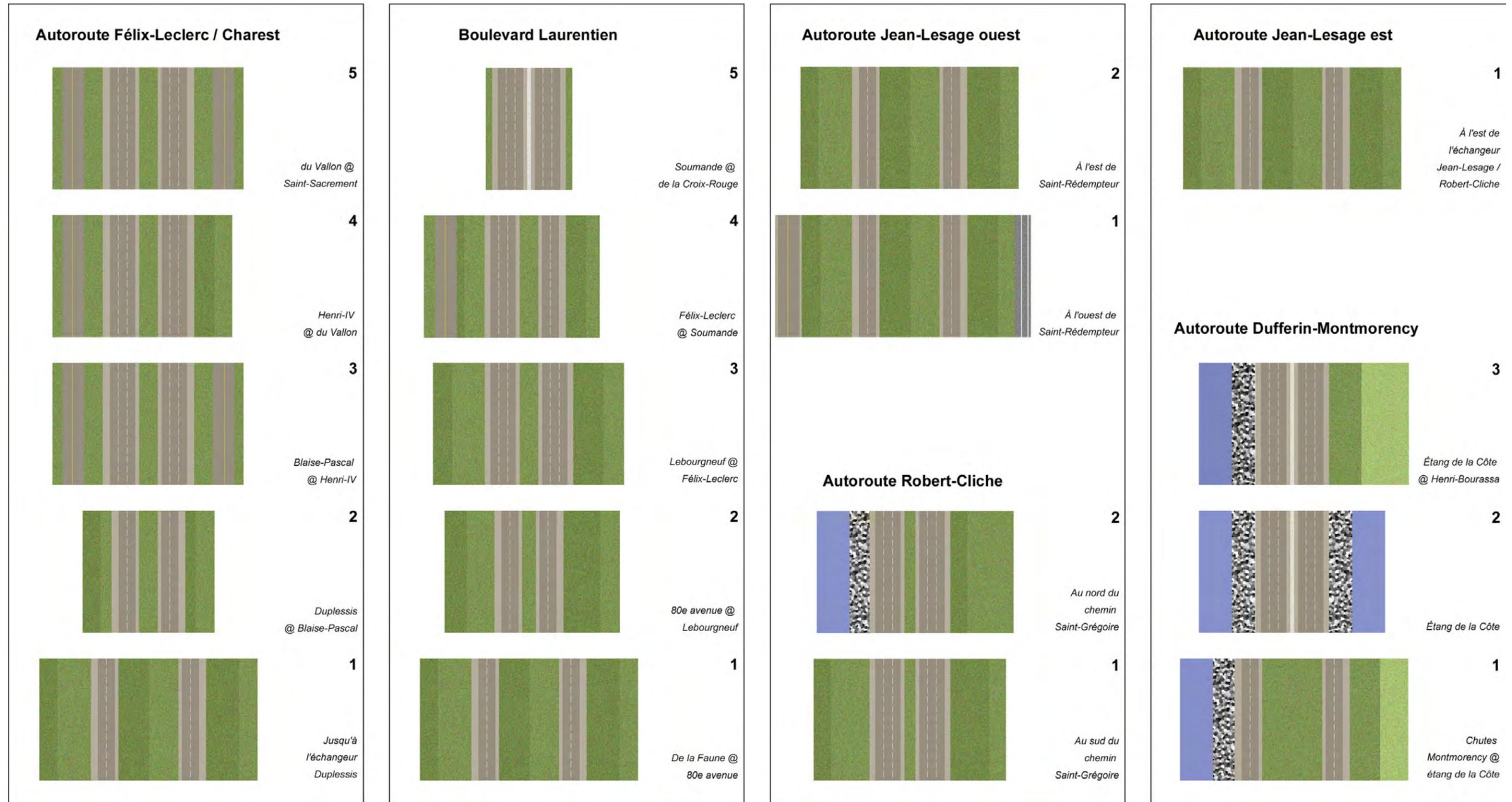


Figure 4.9  
Découpage des parcours autoroutiers selon la configuration des emprises : plans types

requalification incontournable. Elles permettent, à toute fin pratique et selon les circonstances propres à chaque segment autoroutier, de doubler les superficies disponibles pour la végétalisation. Or, si l'on fait le compte de toutes les « voies de service » le long des parcours qui nous concernent, il y a là de quoi permettre un cadrage plus que substantiel des segments qu'elles bordent. Il faut donc convenir d'emblée d'une collaboration étroite, en la matière, entre les municipalités concernées et le MTQ. En l'occurrence, un partage d'intentions ne suffirait pas : il faut établir un plan commun de végétalisation visant des résultats précis et entendus à l'avance en fonction des objectifs poursuivis d'un côté comme de l'autre.

## L'approche de végétalisation : vers une gestion écologique

Quelques précisions au sujet de la végétalisation : nous souscrivons entièrement aux principes de gestion écologique de la végétation des abords routiers tel que préconisés par la direction de Québec du MTQ. Voici l'interprétation que nous en faisons au meilleur de notre connaissance<sup>22</sup>. Ces principes émanent d'un constat qui ne devrait étonner personne : s'il est déjà difficile de maintenir une végétation de qualité sur les artères urbaines, cela relève de l'exploit dans les environnements autoroutiers. Dans le passé, de très nombreuses tentatives « d'embellissement » ont été faites, au Québec, avec des plantes soit disant résistantes au sel : sauf exception, elles ont été vouées à l'échec.

À cause du déglacement des chaussées, la végétation autoroutière doit s'accommoder – et la plupart des plantes s'en accommodent fort mal – d'un taux de salinité élevé dans les sols mais aussi d'une exposition sévère aux embruns salins qui sont transportés par les vents jusqu'à l'extérieur des emprises. Le déneigement est une source tout aussi importante de stress, voire de bris, jusqu'à quelques mètres des chaussées. À cela s'ajoute la sécheresse extrême des sols, du moins ceux qui bordent les accotements, les fossés étant localisés dans le tiers extérieur des marges latérales et au centre des terre-pleins.

Ces multiples contraintes rendent illusoire toute approche de végétalisation basée sur le contrôle des compositions végétales dans une perspective de permanence, à partir des palettes de plantes horticoles auxquelles on fait généralement appel pour les parcs, les jardins, les promenades publiques et même les plantations de rue. Néanmoins, ces contraintes ouvrent la voie à une gestion du couvert végétal qui tire parti, autant que possible, des

phénomènes de colonisation spontanée des sols en bordure des autoroutes ou dans des conditions similaires par certaines espèces, notamment les plantes herbacées et les vivaces. L'étude de ces comportements et des plantes impliquées permet en retour d'élaborer des stratégies a) pour stimuler le processus d'établissement de ces plantes, voire encadrer leur maintien ou b) pour modifier, compléter ou infléchir la couverture végétale avec des plantes indigènes dont on sait empiriquement qu'elles pourront tolérer le même environnement et cohabiter entre elles et avec la végétation en place. Dans certains cas, cela permet également de concurrencer certaines plantes indésirables par d'autres, sachant que ces dernières seront plus agressives ou qu'elles pourront influencer suffisamment sur les conditions d'établissement des premières pour empêcher leur propagation. De plus, on peut viser, au niveau de la sélection des plantes, des qualités particulières de port, de coloris et de floraison. Par contre, la marge de manœuvre à cet égard est forcément restreinte puisqu'il s'agit de travailler avec les milieux concernés (plantes et habitat) et non les contraindre. D'ailleurs, la gestion écologique de la végétation des abords routiers en est encore, à certains égards, à un stade expérimental.

Il faut noter ici que les politiques d'entretien adoptées depuis peu par le MTQ dans la région de Québec et ailleurs donnent des résultats extrêmement intéressants. Le simple fait de ne plus faucher les herbes dans les emprises autoroutières permet à des expressions végétales insoupçonnées de se mettre en place. Certes, cela donne d'emblée plus de volume à la végétation, ce qui joue immédiatement sur le poids de l'avant-plan dans les scènes paysagères. Certaines de nos recommandations à l'égard des parcours ruraux s'en trouvent déjà satisfaites<sup>23</sup>. Mais de plus, et puisqu'on permet aux plantes d'arriver à maturité, les textures chatoyantes, peignées par le vent, et les motifs floraux tapissent désormais les terre-pleins, les marges et les talus des viaducs. Le long des fossés, les colonies de plantes au port dressé et à la fructification abondante forment des plans intermédiaires parfois saillants. En définitive, ces méthodes ne confèrent d'aucune manière un caractère « négligé » aux emprises. Au contraire, celles-ci n'ont jamais paru aussi soignées.

Cela dit, certains aspects doivent retenir notre attention.

1. L'extrême rigueur de l'environnement autoroutier exige que les stratégies de végétalisation s'inspirent, en premier lieu, des phénomènes de colonisation végétale spontanée.
2. On ne peut infléchir le processus de végétalisation ou établir de toute pièce une couverture végétale que

dans les limites d'adaptabilité des plantes en fonction d'un certain nombre de contraintes.

3. Les premiers deux mètres en bordure des accotements doivent être uniformément traités avec un mélange de plantes basses spécialement tolérantes aux conditions extrêmes qui prévalent à proximité des chaussées.
4. Les quelques mètres suivants – la distance peut varier selon les pentes – sont exposés aux accumulations de neige consécutives aux opérations de déneigement. En plus d'occasionner des bris aux plantes ligneuses, celles-ci entraînent des apports importants de sels de déglacement dans les sols. Les plantes herbacées sont celles qui tolèrent le mieux ces conditions.
5. Le ruissellement et la percolation des eaux de surface permettent forcément au sel de migrer dans les sols jusqu'aux fossés. En plus des plantes herbacées, certains arbustes peuvent tolérer et les niveaux d'humidité – voire les variations d'humidité – et le taux de salinité des fossés. Les arbres, par contre, sont en général intolérants à ces conditions.
6. Quoique les plantes ligneuses (arbres et arbustes) soient très affectées, en général, par les embruns salins transportés par le vent, certaines variétés les tolèrent mieux que d'autres. Il va de soi que les embruns salins sont plus abondants a) à proximité des chaussées, b) du côté des voies qui sont situées sous les vents dominants et c) le long des segments d'autoroutes où le volume de circulation est le plus élevé et le plus constant. Ces variables ont donc une incidence directe sur le choix des plantes ligneuses, sinon sur la possibilité même d'utiliser des plantes ligneuses dans une situation donnée.

Il faut aussi tenir compte que, par norme, les premiers douze mètres au-delà des lignes de rive – celles-ci départagent les chaussées des accotements – doivent demeurer libres d'obstacles, ce qui exclut d'emblée toute plantation d'arbres. Cela dit, les fossés ne coïncident pas forcément avec la limite extérieure de la marge de sécurité ainsi définie. La plupart sont plus éloignés des chaussées mais certains sont plus proches. Or, s'il est clair qu'un véhicule en perte de contrôle peut continuer sa course jusqu'au flanc extérieur d'un fossé, il ne peut pas, selon toute vraisemblance, aller plus loin. En toute logique, il faudrait plutôt convenir que les fossés constituent la limite en deçà de laquelle les plantations d'arbres sont à exclure. Cette précision est importante parce qu'elle est assortie de certaines ouvertures qui permettraient de mieux tirer parti des potentiels de végétalisation<sup>24</sup>.

Ainsi, et sous réserve de la tolérance des arbres aux conditions particulières dans un secteur donné, les plantations d'arbres seraient permises jusqu'en rebord des fossés lorsque ceux-ci sont situés en deçà de la marge de sécurité. D'autre part, on pourrait admettre que les fossés situés au-delà puissent, au besoin, être déplacés vers les chaussées jusqu'à concurrence ou jusqu'en deçà de la norme des douze mètres, ce qui élargirait d'autant les replats extérieurs qui se prêteraient à la plantation d'arbres<sup>25</sup>. Nous y reviendrons.

Par ailleurs, la monoculture doit être vue comme une stratégie de végétalisation à haut risque, surtout lorsqu'il s'agit de plantations strictement ordonnancées (alignement, équidistance, patrons et motifs, etc.). Il est déjà difficile, par exemple, de maintenir l'homogénéité d'un alignement d'arbres sur une voie urbaine en raison des pertes ou des difficultés d'adaptation de certains sujets au stress qui leur est imposé à différents niveaux (médium de croissance, compaction, sécheresse, pollution, sels de déglacement, etc.). Les arbres en détresse ont beau être remplacés, la continuité des alignements n'est jamais vraiment assurée. En outre, il suffit qu'une maladie se propage d'un arbre à l'autre pour que la totalité d'un alignement soit menacée. S'agissant des autoroutes et considérant les distances, les superficies et les investissements qui sont en jeu, une bonne dose de lucidité s'impose. Les contraintes y étant ce qu'elles sont, les chances de maintenir l'intégrité, à long terme et sur de longues distances, d'un groupe *régulier* formé d'une espèce unique sont pour le moins précaires. Ce raisonnement vaut aussi pour les grands massifs uniformes d'arbustes dont les individus risquent fort – et cela s'observe à maints endroits – d'être différemment affectés par les conditions ambiantes.

Il faut remarquer, finalement, que ces conditions peuvent être fort différentes d'un segment à l'autre d'un parcours autoroutier, d'un côté à l'autre de l'autoroute, d'un niveau à l'autre d'une pente, d'un fossé à l'autre, etc. Ajoutée à ce qui précède, cette observation devrait suffire pour convaincre du caractère hasardeux de toute composition végétale basée sur un *parti unique* appliqué à grande échelle, sur un patron répétitif, sur la symétrie parfaite ou sur tout *agencement formel* qui, forcément, ne tiendrait pas compte de chacune des particularités des espaces récepteurs, au risque, bien sûr, d'une perte à peu près inévitable de lisibilité. C'est donc que les présupposés que l'on entretient couramment par rapport aux plantations urbaines comme moyen d'ordonner, par leur structure même, l'espace public, comme si la végétation était un matériau inerte ou malléable à l'envie, doivent être reconsidérés<sup>26</sup>. Les échelles, les contraintes mais aussi les potentiels sont d'une autre nature. En clair : ce n'est pas le concept végétal en tant que trame, système ou

autre *a priori* formel visant la régularité, les alignements parfaits ou tout simplement des motifs précis qui peut primer sur les conditions locales mais plutôt l'inverse. Il faut donc considérer la *diversité* du cadre végétal, la *mixité* des compositions végétales *et leur évolution dans le temps* comme un donné incontournable : la végétalisation des abords routiers ne donnera jamais des résultats satisfaisants que si elle est viable. Par contre et si l'on tient compte des contraintes mentionnées précédemment, on peut – et on doit – viser certains objectifs sur le plan du cadrage des voies.

## Les principes de cadrage

Les recommandations qui suivent tiennent compte des observations précédentes dans la mesure où il s'agit moins d'élaborer sur des « compositions végétales » en tant que telles que de dresser les principaux attributs – en terme de volumétrie, d'épaisseur, d'opacité, etc. – des dispositifs de cadrage selon les situations types examinées au chapitre 3. Nous verrons comment les principes élaborés ici peuvent s'appliquer aux segments concernés et ce qu'ils entraînent comme dispositions connexes – par exemple, le contrôle de la publicité routière. Nous verrons d'ailleurs que les interventions que nous préconisons ne sont pas seulement d'ordre végétal, d'où notre préférence pour le terme « dispositif ». Il faut mettre en garde, finalement, contre toute interprétation restrictive ou littérale de nos propositions. Aucune ne peut franchir, compte tenu de l'échelle de la présente étude, le seuil de précision requis pour une application stricte et immédiate à un segment ou à un parcours donné.

Par contre, elles nous semblent toutes suffisamment pragmatiques pour orienter convenablement les études détaillées de chaque parcours ou de chaque segment et pour assurer la cohérence de l'ensemble des interventions aux entrées de la capitale. Une condition toutefois : il nous apparaît essentiel que les autorités concernées établissent un plan directeur d'intervention au profit duquel seraient validées et précisées segment par segment les possibilités d'intervention. Cela permettrait en retour de véritablement encadrer la conception des projets éventuels et d'éviter que les interprétations fluctuent d'un projet à l'autre ou d'une équipe d'experts conseils à l'autre. Les scénarios d'intervention sont influencés par trois variables :

1. la configuration des emprises autoroutières et de la voirie, segment par segment : largeur des chaussées, des marges latérales et des terre-pleins, position des fossés le long des marges, la nature des ouvrages routiers (murets, glissières, bordures, etc.);

2. la nature des contextes: résidentiel, commercial, industriel, institutionnel, friche, etc.;
3. la présence ou non de « voies de service ».

Malgré la multiplicité des situations découlant de ces variables, les interventions répondent d'un objectif unique : dresser les éléments d'un « cadre » autoroutier autonome et suffisamment étoffé a) pour compenser, en quelque sorte, le défaut de réciprocité entre les autoroutes et l'urbain et b) pour contribuer, dans certains cas, aux qualités ambiantales des espaces limitrophes.

### Première figure : trois strates végétales

Les observations précédentes au sujet des potentiels de végétalisation permettent d'établir, si l'on excepte les dispositions particulières qui s'appliquent aux deux premiers mètres en bordure des chaussées, un découpage élémentaire en trois strates :

- une couverture de plantes herbacées ou de vivaces sur toute la profondeur des marges latérales et des terre-pleins affectée par les opérations de déneigement ou, le cas échéant, jusqu'aux fossés;
- une couverture de plantes herbacées, de vivaces ou d'arbustes le long des fossés;
- une couverture d'arbres ou d'arbustes à grand déploiement à l'extérieur des fossés.

La seconde et la troisième sont conditionnelles à la disponibilité de végétaux ligneux suffisamment tolérants à la salinité des sols et à l'exposition aux embruns salins qui prévalent selon les secteurs. Il faut donc admettre deux choses. Premièrement, ce découpage ne peut s'appliquer systématiquement à tous les segments de parcours ni de manière symétrique de part et d'autre d'un segment donné. Autrement dit, il est à peu près certain que pour certaines positions particulièrement exposées aux embruns, les choix de végétaux seraient restreints, du moins jusqu'à preuve du contraire, aux graminées.

Par contre, il n'est pas dit que l'on doive renoncer, dans ces conditions, à cadrer de manière convaincante les portions de parcours considérées. À cet égard, nous verrons plus loin comment le reprofilage des marges latérales et des terre-pleins peut suppléer à ce genre de restriction. Deuxièmement, les solutions applicables à certaines circonstances ou à certaines contraintes ne peuvent être considérées comme parfaitement sûres ou définitives et ce, pour deux raisons. La végétalisation des abords routiers relève encore, nous semble-t-il, de la

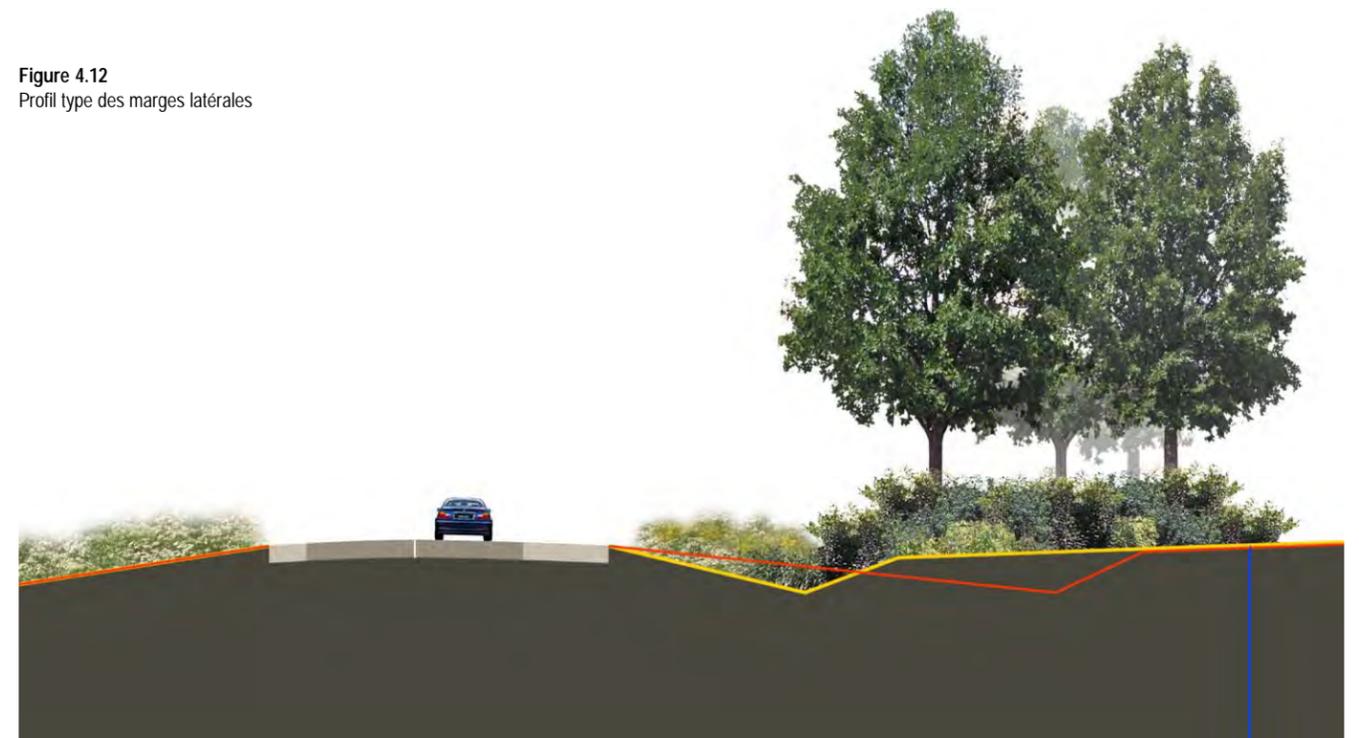
recherche et de l'expérimentation – notamment en ce qui concerne le principe de gestion écologique. De plus, l'utilisation des végétaux dans les contextes qui nous intéressent sera toujours soumise à des impondérables – par exemple, des écarts micro-climatiques imprévus – en raison même de la sévérité des contraintes et des limites d'adaptabilité des espèces utilisées.

Quoi qu'il en soit, il nous faut compléter ce découpage élémentaire par une disposition particulière concernant les fossés. On a déjà noté que ceux-ci occupaient des positions variables par rapport aux chaussées. Or, il faudrait réserver la plus grande marge de manœuvre possible aux types de plantations susceptibles de contribuer *en taille et en volume* aux dispositifs de cadrage. Nous proposons donc que les fossés soient relocalisés, au besoin, soit à la limite des surfaces affectées par le déneigement, soit pour maintenir le minimum de dégagement acceptable eu égard à la sécurité<sup>27</sup>. Dans une majorité de cas, cela permettrait d'élargir la bande disponible à l'extérieur des fossés pour

des solutions variées de végétalisation, y compris la plantation d'arbres lorsque les conditions le permettent. Par contre, les fossés qui seraient déjà localisés en deçà de l'écart normalisé ainsi obtenu – par exemple, le long de l'autoroute Charest, entre les échangeurs Henri-IV et du Vallon – n'auraient pas à être modifiés. On obtiendrait donc, pour le profil type des marges latérales sur la plupart des segments de parcours, les paramètres suivants (figure 4.12) :

- une bande régulière de graminées ou de vivaces, sur sol pentu, jusqu'au fossé;
- un fossé situé – sous réserve d'analyses plus approfondies – au moins à six mètres et au plus à neuf mètres de l'accotement;
- un replat extérieur de largeur optimale pour l'établissement de lisières d'arbres ou d'arbustes à grand développement.

Figure 4.12  
Profil type des marges latérales



### Les franges résidentielles

On aura tout intérêt, considérant les remarques que nous faisons au chapitre 3, à favoriser l'établissement d'une couverture arborescente dense et continue le long des lieux d'habitation (figures 4.13 et 4.14). Les alignements que l'on trouve de part et d'autre de l'autoroute Laurentienne au nord de Charlesbourg sont des exemples à suivre en ce que les ports dressés et les ramifications basses des peupliers procurent un maximum de bénéfices sur un minimum d'espace (figure 4.15). Il en va de même pour les écrans de mélèzes qui bordent l'autoroute Robert-Cliche sur des kilomètres, quoique dans ce cas, la densité des couronnes induit, en été, un confinement du corridor routier qui peut apparaître excessif. On serait mieux avisé, dans les cas des corridors urbains, de miser sur les densités de plantation et sur l'épaisseur des lisières d'arbres plutôt que sur la densité des couronnes. Cela n'exclut pas que l'on puisse introduire des résineux – du moins les espèces qui seraient jugées viables dans les circonstances – mais il faudrait proscrire les très grands massifs homogènes. Cette remarque s'applique aussi aux feuillus, non seulement pour parer aux risques de la monoculture mais aussi pour éviter la banalisation liée aux excès d'uniformité. On pourrait d'ailleurs veiller, dans tous les cas, à ce que les densités de plantation et la composition des massifs fluctuent d'un segment de parcours à l'autre, ne serait-ce que pour tenir compte de la variabilité des conditions locales.

### Les franges commerciales et industrielles

Quelques nuances s'imposent concernant les secteurs commerciaux et industriels. La *visibilité* est une préoccupation extrêmement vive du côté des entreprises, à en juger aux nombreuses pressions exercées sur le MTQ, ici comme ailleurs au Québec, pour qu'il élimine des arbres, voire, des massifs entiers le long de ses emprises en bordure des parcs d'affaires et des parcs industriels<sup>28</sup>.

Or, du point de vue des paysages autoroutiers, nous avons montré au chapitre 3 que les corridors commerciaux et industriels qui nous intéressent sont généralement en mal de cohérence et de consistance spatiale. C'est donc dire que, de prime abord, des mesures efficaces de cadrage y seraient particulièrement bienvenues sous forme de bandes végétales aussi amples qu'étoffées. Nous voilà en face de deux logiques antagonistes. La première privilégie l'intérêt commercial et elle trouve ses défenseurs chez les gens d'affaire mais aussi parfois dans certains secteurs des administrations municipales. Sous cette logique, l'autoroute et les grandes artères sont, par nature, des vitrines qu'il faut garder libres d'entraves. La seconde privilégie l'intérêt public au sens où elle répond a) d'une

Figure 4.13  
Autoroute Robert-Cliche,  
frange résidentielle à la  
hauteur de Charny:  
l'état des lieux



Figure 4.14  
Illustration des principes d'intervention  
le long des espaces habités

Figure 4.15  
Autoroute Laurentienne:  
lisière arborescente le long d'une voie résidentielle  
au sud de Notre-Dame-des-Laurentides



sensibilité collective – voire d'une demande sociale – vis à vis la qualité des paysages urbains et b) en ce qui nous concerne, d'une préoccupation institutionnelle – portée par le MTQ, la CCNQ et, présumons-le, par la ville de Québec – envers la qualité des paysages des entrées de la ville. Nous serions tentés de trancher en posant comme principe la primauté de l'intérêt public. Nous prendrions appui, à cet égard, sur le fait que ce qui est en jeu ici, c'est non seulement le paysage urbain de Québec mais aussi l'image de la capitale. Cela nous justifierait de considérer que les visées et les attentes que l'on *doit* entretenir, dans les circonstances, face aux problèmes de lisibilité et de décorum des parcours d'entrée sont particulièrement élevées. Dans cette optique, nous nous autoriserions à mettre en veilleuse la question de la visibilité au profit d'une stratégie de cadrage sans compromis.

Si les trois premiers arguments sont tout à fait raisonnables, le dernier l'est beaucoup moins. Car les choses ne sont pas si simples. La présence des entreprises aux abords des autoroutes est un fait accompli. Elle relève non seulement des phénomènes de migration des commerces et des industries vers le réseau autoroutier mais aussi des orientations publiques en matière de transport et de développement urbain qui ont engendré ces phénomènes. Sauf à vouloir nier en bloc les conditions optimales d'opérations dont les entreprises déjà établies désirent légitimement se doter<sup>29</sup>, il serait abusif de modifier unilatéralement et du jour au lendemain les règles du jeu, sans un minimum de considération.

Soyons clairs : il ne s'agit pas de compromettre l'efficacité des dispositifs de cadrage. En dehors de la densité, de la continuité et des rapports d'échelle adéquats, ceux-ci n'auraient tout simplement plus de pertinence. Nous estimons néanmoins que l'on peut répondre d'une certaine manière au « besoin » de visibilité des entreprises en jouant soit sur la hauteur, soit sur la densité des lisières arborescentes ou arbustives. En retour, cela exigerait des concessions sur le plan de l'affichage commercial.

- L'utilisation de petits arbres ou de grands arbustes, en massifs continus, permettrait de limiter la hauteur hors tout des bandes végétales à quelque chose comme cinq à sept mètres, peut-être un peu plus selon les gabarits des bâtiments commerciaux ou industriels. Si l'on pouvait assurer, dans ces conditions, que les crêtes des bâtiments demeurent visibles des voies de circulation, les enseignes commerciales pourraient s'y insérer systématiquement. Dans le cas contraire, l'affichage pourrait être localisé à portée de vue, juste au-dessus des bandes végétales, sur des supports autonomes (figures 4.16 et 4.17).

- S'il s'avérait préférable, pour des questions de rapports d'échelle, que les bandes végétales soient principalement formées d'arbres à grand développement, la densité de plantation pourrait être précisément calibrée pour que les enseignes commerciales soient visibles à travers des éclaircies – il s'agit bien de réduire périodiquement la densité de plantation et non de pratiquer des brèches – stratégiquement localisées. Cela supposerait, encore une fois, que l'affichage commercial soit localisé sur des supports autonomes mais de faible hauteur. D'autre part, ces dispositions ne pourraient s'appliquer que dans les secteurs où, en raison de la taille des entreprises, les enseignes commerciales seraient suffisamment éloignées les unes des autres pour que les variations de densité ne compromettent pas l'allure générale des bandes végétales.

Quatre remarques pour conclure à ce propos.

Il est clair que, selon ce qui précède, la visibilité s'applique à l'affichage et non aux bâtiments eux-mêmes. Ce qui importe, en effet, c'est que l'on puisse, au minimum, *localiser* une entreprise depuis les voies rapides.

Il n'est pas dit que toutes les situations concernées par ces propositions soient préoccupantes au même degré par rapport à la visibilité des entreprises. Certains secteurs comme la portion est du parc industriel Colbert abritent des PME dont plusieurs ne requièrent pas d'emblée, vu leur champ d'activité, le genre d'exposition recherchée au

niveau du commerce de détail, par exemple. D'autre part, il est clair que pour plusieurs catégories d'entreprises, le « besoin » de visibilité relève bien plus d'une question de notoriété que de la viabilité des opérations en tant que telle. Pour ces entreprises comme pour celles qui tournent le dos – avec les conséquences que l'on sait – aux axes autoroutiers, il va de soi que la qualité et le plein déploiement des dispositifs de cadrage devrait primer sur toute considération au sujet de la visibilité. Finalement, on ne peut sous-estimer l'impact de l'affichage commercial chaotique sur les paysages urbains<sup>30</sup>. L'encombrement du champ visuel des grandes artères se complique du fait

Figure 4.16  
Parc industriel situé en bordure sud de l'autoroute Charest, entre l'échangeur Henri-IV et l'échangeur du Vallon



Figure 4.17  
Simulation d'une stratégie de cadrage végétal le long des franges commerciales et industrielles



qu'en matière d'affichage, la surenchère nourrit la surenchère (figures 4.18 et 4.19). Il est bien évident que plus l'environnement commercial est chargé, plus les commerçants forcent la note. Il en résulte que la valeur d'expérience de l'espace public est parfois entièrement subordonnée à la réclame. Pour « calmer le jeu », il faudrait s'attaquer à trois problèmes : la surcharge, le surdimensionnement et l'arbitraire en matière de localisation et de graphisme.

Il ne nous appartient pas de juger des instruments auxquels on peut faire appel en la matière, mais il reste que certaines municipalités, dont récemment la ville de La Salle<sup>31</sup>, sont parvenues, de gré à gré ou autrement, à épurer l'affichage sur leurs artères commerciales. Cela devrait inciter les pouvoirs publics à revoir leurs politiques et leurs règlements en la matière pour l'ensemble de l'agglomération de Québec.

En ce qui concerne les parcours d'entrée, la mise en œuvre des propositions précédentes entraînerait dans la plupart des cas la relocalisation des enseignes commerciales. Il faudrait profiter de l'occasion pour instaurer, si possible avec la collaboration des entreprises concernées, des *standards* concernant les dimensions et les formats, les codes graphiques et, le cas échéant, les mobiliers de support.

Par ailleurs, la *localisation* de ces supports ou, éventuellement, le *positionnement* des enseignes sur les bâtiments devrait être soumise à des règles d'uniformité. Ces remarques valent aussi bien pour les voies autoroutières que pour les voies urbaines (par exemple le segment du boulevard Charest qui va de la rue Saint-Sacrement à la rue Marie de l'Incarnation) ou suburbaines (par exemple, le boulevard Sainte-Anne).

## Deuxième figure : les voies de service comme cadre intermédiaire

Partout où des voies de service longent les voies rapides, les marges latérales des premières devraient servir à appuyer, sinon à compléter les interventions projetées dans les emprises des secondes. Par conséquent, et même si les autoroutes et les voies locales relèvent de juridictions distinctes, on ne devrait pas faire de distinction *a priori*, au niveau des interventions, entre les flancs des autoroutes et les bandes qui leur sont adjacentes sur le flanc extérieur des « voies de service ». Ainsi, toutes nos propositions – les précédentes et celles qui vont suivre, que ce soit à l'égard des franges résidentielles ou des franges commerciales et industrielles – qui s'appliqueraient aux plantations ou aux autres dispositifs dans les marges

latérales seraient tout simplement reconduites sur toute la profondeur disponible dans le long des voies locales attenantes. D'où la nécessité, répétons-le, d'envisager les opérations de requalification le long des segments de parcours concernés comme une affaire conjointe entre le MTQ, la municipalité impliquée et tout autre partenaire et ce, tant au niveau de la maîtrise d'ouvrage que de la maîtrise d'œuvre.

Il arrive qu'entre la limite des emprises autoroutières et les chaussées des voies de service, les dégagements soient trop modestes pour livrer des résultats satisfaisants sur le plan de la végétalisation. On aurait tout intérêt, dans tous les cas, à identifier et à mettre en œuvre *tous les moyens possibles* pour les élargir. Cela pourrait impliquer :

- un déplacement des chaussées à l'intérieur des emprises des voies locales;

- une réduction de la largeur des chaussées elles-mêmes.

Dans la première alternative, il faudrait quand même veiller à ce que les modifications n'entraînent pas une restriction des marges latérales opposées au point où toute mesure de végétalisation deviendrait impraticable de ce côté. Pour ce qui est de la seconde alternative, il faut remarquer qu'en maints endroits, le gabarit des voies de service est tel que :

- les voies comprennent un accotement alors que les vitesses permises sont les mêmes que sur les voies urbaines;
- les voies comprennent une bande de stationnement sur un côté, alors que les besoins en stationnement sont, d'après nos observations, pratiquement nuls.

Il faudrait récupérer les sur-largeurs qui ne sont pas essentielles au fonctionnement des voies impliquées ou qui résultent d'un sur-dimensionnement des chaussées eu égard au type et au volume de circulation. Cela permettrait d'ajouter quelques précieux mètres – voire plus si cela s'accompagnait d'un déplacement des chaussées – le long des emprises autoroutières.

Du côté opposé, les voies locales sont bordées par un bâti résidentiel, commercial ou industriel assorti de modes d'implantation, de volumes, de factures architecturales et de dépendances à l'avenant. Dans le meilleur des scénarios, des plantations à caractère « urbain » pourraient être envisagées dans les marges latérales, sous réserve des commentaires que nous faisons plus tôt au sujet de la monoculture. Cependant, il serait douteux que l'on puisse atteindre, vu la disparité des relations entre les voies et le bâti (implantation, localisation des accès,

Figure 4.19  
Affichage commercial en bordure  
du boulevard Sainte-Anne



Figure 4.18  
Affichage commercial en bordure du  
boulevard Laurier, Sainte-Foy



etc.), l'uniformité qui est traditionnellement de mise sur les avenues ou les boulevards, sauf peut-être sur les voies résidentielles. Dans ce cas, les alignements continus pourraient suffire. Dans tous les autres cas, il nous semble qu'un travail sur la ponctuation des voies locales par des blocs compacts composés d'arbres « de rue » au port dressé autoriserait une certaine régularité (figures 4.20 et 4.21).

Chaque « bloc » serait composé d'arbres de différentes espèces ou variétés, en formation serrée. À l'inverse des alignements traditionnels où chaque sujet est partie intégrante d'une chaîne, ces blocs pourraient être disposés de proche en proche sur les marges, de sorte que les multiples contraintes d'accès à la voie publique (les raccordements aux entrées charretières) et les contraintes de visibilité, trouvent à s'y résoudre dans les *intervalles* entre les blocs. Les « voies de service » s'en trouveraient

« cadrées » de manière asymétrique, soit d'un côté par des bandes végétales continues et de l'autre par des « marqueurs » végétaux.

### Troisième figure : des parois végétales

Selon la direction des vents dominants, les embruns salins peuvent menacer sérieusement la viabilité des arbres et des arbustes le long des marges latérales. Par contre, les profils transversaux des emprises et leur situation par rapport à la topographie ambiante suffisent parfois à protéger certains versants. Quant aux terre-pleins, ils sont à peu près constamment exposés aux embruns salins, peu importe la direction des vents. L'établissement d'une végétation ligneuse y est donc particulièrement hasardeuse; c'est pourquoi il n'en a pas été question jusqu'à maintenant.

En somme, si l'on exclut quelques espèces qui tolèrent des niveaux modérément élevés d'exposition, les ligneux sont plutôt à risque. Par conséquent, les configurations végétales précédentes ne peuvent elles-mêmes s'avérer parfaitement viables en toutes circonstances. En soi, cette réserve ne constitue pas un écueil. Elle ouvrirait plutôt la voie à d'autres modalités de cadrage puisqu'en dernier recours les graminées et les vivaces sont tout de même des alternatives de choix. Seulement, pour en tirer profit *en hauteur*, il leur faut un support volumétrique.

À cette fin, nous proposons de travailler le profil des marges latérales et des terre-pleins en tant que tableau végétal. Il s'agirait d'ériger dans les deux-tiers arrière des premières et au centre des seconds des talus suffisamment élevés pour « contenir » de manière satisfaisante l'espace autoroutier. Les plans inclinés ainsi formés présenteraient de manière remarquable les

nuances, les textures et les variations saisonnières des tapis de graminées. Cette proposition nous semble présenter au moins quatre avantages :

- une simplicité de mise en œuvre assurée par l'utilisation des techniques courantes en matière d'ouvrages routiers (terrassement, drainage, etc.);
- une adaptabilité certaine à des marges latérales et des terre-pleins de largeur variable;
- une réponse aux préoccupations quant à la visibilité des entreprises le long des franges commerciales;
- la possibilité d'y intégrer éventuellement des murs de protection acoustique sans que l'unité de ton des parcours en soit rompue (voir plus loin).



Figure 4.20  
Autoroute Jean-Lesage ouest,  
parc industriel de Bernières:  
l'état des lieux



Figure 4.21  
Simulation des stratégies de cadrage végétal le long des  
segments autoroutiers doublés de voies de service

Par contre, sa mise en oeuvre est conditionnelle à une régularisation des fossés le long des marges latérales selon les dispositions énoncées précédemment. Une fois cela acquis, les profils des marges correspondant aux emprises les plus généreuses pourraient être modifiés comme suit :

- une bande régulière de graminées de six mètres de largeur, sur sol pentu, jusqu'au fossé;
- sur le côté extérieur des fossés, un plan incliné de pente régulière, stabilisé au besoin avec les produits de protection disponibles sur le marché, et tapissé de graminées et de vivaces;
- selon la largeur des marges latérales, la crête des talus pourrait atteindre trois à cinq mètres d'élévation par rapport aux chaussées; il ne s'agit pas nécessairement de viser le maximum mais vu l'échelle des emprises sur la plupart des parcours étudiés, il faut compter sur des talus d'une certaine ampleur (figures 4.22 et 4.23);
- sur le flanc extérieur du talus, une pente stabilisée ou, si l'on désire maximiser, pour plus d'impact, la hauteur du talus, un ouvrage de soutènement (figure 4.24) fabriqué à partir des produits disponibles sur le marché (gabions, blocs modulaires, etc.);
- sur les marges latérales de largeur modérée, soit plus d'une douzaine de mètres, les techniques de soutènement seraient de toute façon requises pour assurer un minimum d'amplitude aux talus;
- le drainage vers les fossés des bordures extérieures des marges latérales pourrait être assuré par des conduits installés en travers des talus;

Dans les cas où les emprises seraient bordées par des « voies de service », les flancs extérieurs des talus pourraient être prolongés, au besoin, sur les marges de ces dernières. Par contre, s'il s'avérait que les talus offrent une protection adéquate contre les embruns salins, ces mêmes marges – voire les flancs extérieurs des talus – pourraient recevoir une couverture d'arbres ou d'arbustes. Quant aux terre-pleins, il s'agirait de dresser de part et d'autre, à six mètres ou plus des chaussées, des contre-pentes qui culmineraient en plein centre à deux mètres ou plus au-dessus des chaussées (figure 4.25, page suivante). Cela aurait comme principale conséquence de dédoubler le fossé unique situé généralement au centre des terre-pleins. Par contre, les tours d'éclairage qui sont érigées le long du fossé sur certains segments s'en trouveraient protégées sans qu'il soit besoin de glissières ou autres équipements du même genre.



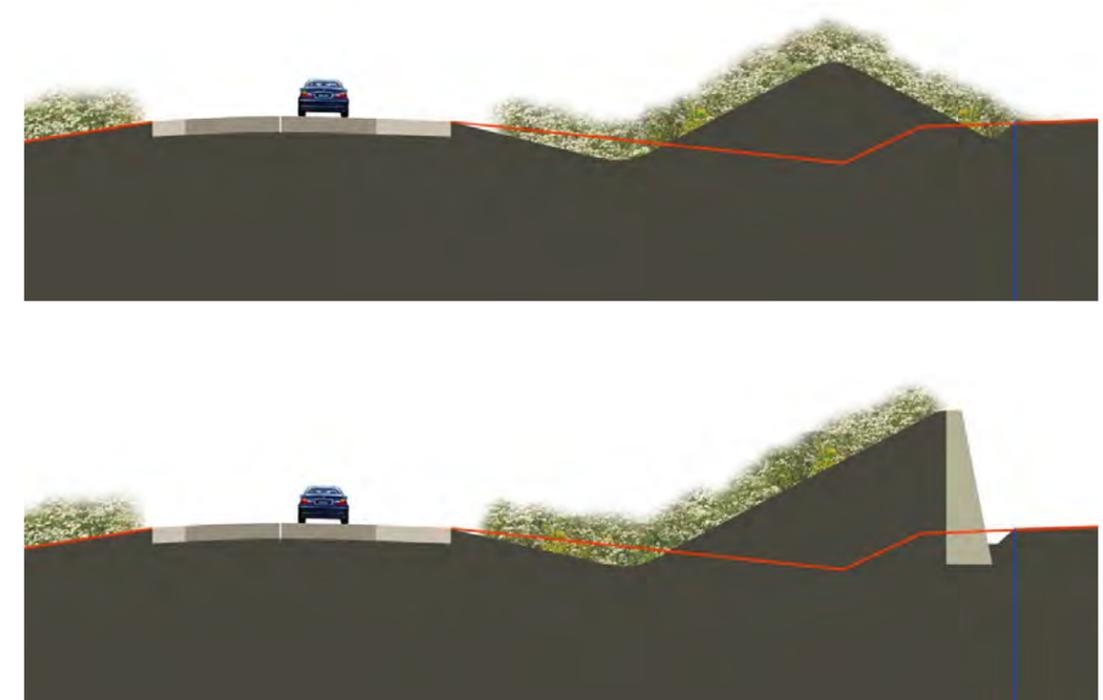
Figure 4.22  
Parc industriel situé en bordure sud de l'autoroute Charest, entre l'échangeur Henri-IV et l'échangeur du Vallon:  
illustration des possibilités mixtes offertes par les parois végétales et la végétation arborescente

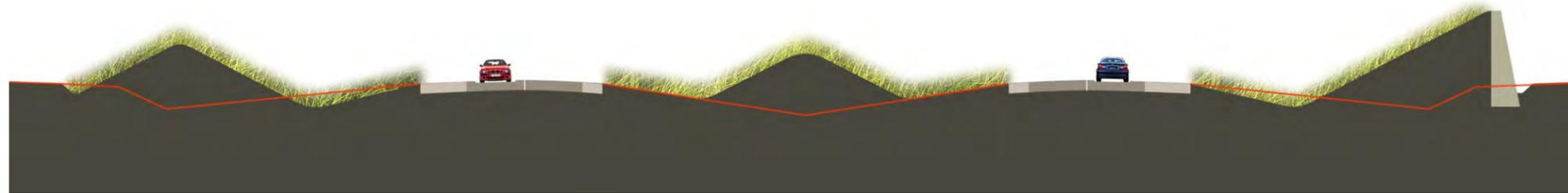
Ces dispositifs peuvent s'ajouter à ceux qui précèdent sans que leur usage soit forcément subordonné au problème des embruns salins. Il faudrait éviter d'ailleurs de coller à des critères strictement environnementaux pour déterminer l'agencement des dispositifs de cadrage. Si les talus sont censés répondre, en tant qu'ouvrages techniques, à des contraintes très précises, ils sont avant tout au service d'une « mise en scène paysagère ».

Ainsi, et malgré que d'un côté à l'autre d'un segment donné les embruns salins n'aient pas, en principe, le même impact, rien n'interdit de viser la symétrie lorsque le contexte et la lecture séquentielle d'un parcours le justifient (voir figure 2.38, *infra*). On pourra d'ailleurs faire appel aux talus même en dehors des zones à risque, pour compléter une séquence ou pour moduler une bande végétale particulièrement dense et étendue.

Finalement, il n'est pas souhaitable que la hauteur des talus soit constante ni que ceux-ci aient partout un maximum d'amplitude : il ne s'agit en aucun cas de confiner de manière drastique le corridor autoroutier. Dans certaines circonstances, on préférera par exemple cadrer

Figures 4.23 et 4.24  
Coupes-types :  
deux versions pour les  
talus en marge latérale





**Figure 4.25**  
Coupe type:  
illustration des rapports d'échelle envisageables  
selon les profils retenus pour les talus en marges  
latérales et le long des terre-pleins

modérément au premier plan pour mieux « sauter » le second plan au profit du troisième<sup>32</sup>. On devrait éviter, en tout cas, de limiter les profils longitudinaux des talus à des traits rectilignes d'élévation constante. Au contraire, on devrait tirer parti des possibilités offertes par une lecture en mouvement – au fil d'un déplacement – des marges latérales et des terre-pleins. Lorsque cela s'avère pertinent par rapport au contexte, on préférera peut-être, par opposition à la régularité absolue, des profils ondoyants d'amplitude variable, des interruptions, des accents, des variations de rythme, etc. (figures 4.26 et 4.27)

Cela dit, la configuration du segment de l'autoroute Charest située entre l'échangeur Duplessis et la rue Saint-Sacrement mérite qu'on s'y arrête. La largeur du terre-plein y est d'environ huit mètres. Les marges latérales ont une largeur équivalente sur la dernière portion, à l'est de l'échangeur du Vallon. D'un côté comme de l'autre, les chaussées sont délimitées par des bordures de granite et drainées par des puisards; en l'absence de fossé, les profils y sont à peu près plats. Dans ces conditions, les talus pourraient s'étaler transversalement de bordure à bordure, de sorte qu'en faisant appel aux mêmes techniques que précédemment, deux types de profil puissent être obtenus :

- en marge latérale ou en terre-plein : deux plans inclinés égaux et symétriques culminant le long d'une crête centrale jusqu'à deux mètres par rapport aux chaussées (figures 4.28 à 4.30, page suivante);
- en marge latérale : un plan incliné du côté des voies rapides culminant jusqu'à trois mètres par rapport aux chaussées le long d'un ouvrage de soutènement bordant la « voie de service » attenante.

**Figure 4.26**  
Autoroute Laurentienne, secteur Lairer:  
l'état des lieux

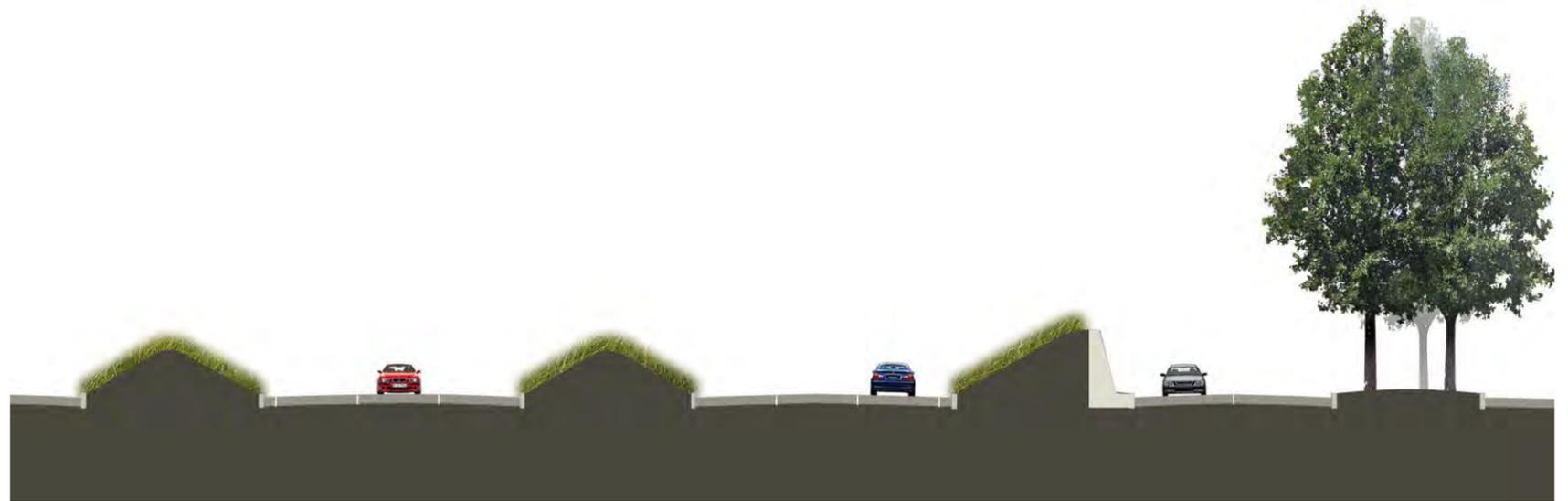


**Figure 4.27**  
Autoroute Laurentienne, secteur Lairer:  
simulation d'une stratégie de cadrage mixte sur un  
segment d'autoroute bordé par une voie de service



Il va de soi que les élévations projetées ici sont des valeurs maximales. La qualité de l'encadrement sur les voies de service pourrait exiger qu'on limite la hauteur des ouvrages de soutènement – après tout, à trois mètres de hauteur sur quelques centaines de mètres, ces ouvrages risquent d'apparaître démesurés – afin d'éviter toute « surcharge » excessive par rapport au gabarit des voies et du bâti. Par contre, ces ouvrages doivent avoir, ici comme dans toutes les situations semblables, les qualités formelles et matérielles qui conviennent à leur situation le long d'une voie locale. À cet égard, il faudrait s'écarter du type de construction traditionnellement associé à la voirie; nous estimons notamment que l'usage de la maçonnerie devrait être considéré de préférence au béton ou, du moins, que les techniques utilisées soient garanties d'une finesse d'exécution exemplaire. On pourrait être tenté de traiter ces ouvrages comme des parois « vertes » en les tapissant par exemple de grimpants. Néanmoins, et sauf avis contraire, il est loin d'être certain que l'on puisse avoir du succès en bordure de rue et dans des conditions minimales d'entretien avec l'une ou l'autre des espèces disponibles et acclimatées au Québec.

**Figure 4.28**  
Coupe type:  
possibilités d'utilisation optimale  
des terre-pleins de l'autoroute  
Charest, entre l'échangeur du  
Vallon et la rue Saint-Sacrement



**Figure 4.30**  
Simulation d'une stratégie de cadrage mixte,  
autoroute Charest, parc industriel Jean-Talon



**Figure 4.29**  
Autoroute Charest, dernier segment  
avant la rue Saint-Sacrement:  
l'état des lieux





**Figure 4.31**  
Coupe type:  
possibilités de modulation  
des marges latérales le long  
de l'autoroute Laurentienne,  
secteur de la Concorde



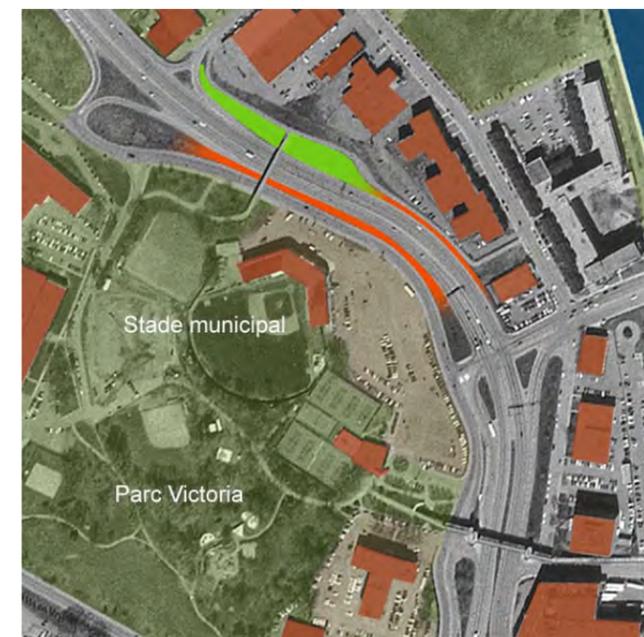
**Figure 4.32**  
Autoroute Laurentienne,  
secteur de la Concorde et  
Centre municipal des foires

#### Quatrième figure : des parois minérales

Les dernières remarques au sujet des ouvrages de soutènement nous seront utiles pour ce qui suit. Il arrive que les marges latérales soient insuffisantes pour qu'on puisse y établir végétation ligneuse ou pour que l'on puisse y ériger des talus qui en vaillent la peine. C'est ce qu'on peut observer sur certain nombre de segments de l'autoroute Laurentienne, au sud de l'échangeur de l'autoroute Félix-Leclerc. Néanmoins, les cas vraiment critiques sont peut-être moins nombreux qu'on le pense, considérant les bandes excédentaires que l'on pourrait récupérer à quatre endroits, du côté des voies locales ou du côté des propriétés publiques (traits verts sur les vues aériennes).

- Le dégagement, de chaussée à chaussée entre l'autoroute et la rue de la Concorde est de plus de dix mètres, de quoi permettre l'aménagement d'un talus de deux à trois mètres bordé, côté rue, par un muret de soutènement (figures 4.31 et 4.32).
- Le long du parc des expositions, les possibilités sont encore plus grandes, puisque, jusqu'au chemin de ceinture, c'est près de vingt mètres que l'on pourrait ajouter à la marge latérale de l'autoroute (figure 4.33).
- Le long de la rue de Stadaconé, l'autoroute est surélevée aux approches des viaducs du boulevard Hamel et de la rivière Saint-Charles. Seule la section médiane est à-peu-près à niveau avec la rue, à quinze mètres d'écart. Un talus d'au moins trois mètres pourrait se loger aisément entre les deux (figure 4.34).

- Entre la rue de la Croix-Rouge et la rivière Saint-Charles, les rampes d'accès à la passerelle piétonnière qui enjambe l'autoroute sont perchées sur deux talus parallèles aux voies rapides. Ceux-ci pourraient être mis à profit dans le cadre d'un programme de végétalisation, quitte à modifier leur profil pour adoucir les pentes (figure 4.34).



**Figures 4.33 et 4.34**  
Autoroute Laurentienne,  
secteurs François-Charron (à gauche) et parc Victoria (ci-dessous)

Restent donc quatre segments particulièrement contraignants (traits rouges sur les vues aériennes).

- Le long du centre commercial Place Fleur de Lys (400 mètres), deux mètres de pelouse séparent le boulevard du parc de stationnement (figures 4.32 et 4.35).
- L'autoroute est séparée de la rue Irma-Levasseur, qui fait office de chemin de ceinture pour le centre François-Charron, par une modeste bande de pelouse (350 mètres). De l'autre côté, la rue Irma-Levasseur est serrée de près par des parcs de stationnement, en enfilade (figure 4.33).
- Le long du stade de baseball du parc Victoria (350 mètres), seule une bande gazonnée sépare le boulevard du grand parc de stationnement adjacent au stade de baseball (figures 4.34 et 4.36).
- En face du stade de baseball (175 mètres), le boulevard serre de près un passage piétonnier et les parcs de stationnement des conciergeries adjacentes (figure 4.34)

À défaut de réels potentiels de végétalisation, on doit pouvoir cadrer ces segments avec des ouvrages robustes mais non dénués d'élégance : des murs de pierre (figure 4.37). Québec est une ville de roc et de pierre, pour reprendre le titre d'un ouvrage récent<sup>33</sup>. S'il est, en effet, un trait caractéristique de la capitale, c'est bien qu'elle

semble modelée à même son assise géologique. De plus, le roc brut est omniprésent à un point ou un autre de tous les parcours d'approche à la ville : au passage de la Chaudière, le long du pont Pierre-Laporte, à la limite de la plaine Saint-Raymond / Pont-Rouge, de part et d'autre de la chute Montmorency, à l'aboutissement de l'autoroute Dufferin-Montmorency et, pour y revenir, le long de l'autoroute Laurentienne à la frontière du piedmont des Laurentides. Finalement, le bouclier laurentien est connu de par le monde pour sa production de granite. C'est donc faire écho à l'identité régionale et à ce qui fait, entre autres choses, le caractère de Québec que d'opter pour un matériau comme la pierre. Mais c'est aussi s'inscrire dans la meilleure tradition des ouvrages d'art urbains. C'est

Figure 4.35  
Autoroute Laurentienne,  
secteur place Fleur de Lys



Figure 4.36  
Autoroute Laurentienne,  
devant le stade municipal:  
l'état des lieux



Figure 4.37  
Simulation des possibilités  
ouvertes par l'utilisation  
d'ouvrages de maçonnerie,  
autoroute Laurentienne, en face  
du stade municipal



pourquoi, pour reprendre l'argument précédent, nous préconisons l'usage de la maçonnerie de préférence à toute autre technique constructive. On objectera avec raison que les assemblages de maçonnerie traditionnels sont vulnérables aux conditions environnementales des abords d'autoroutes.

Il est cependant une technique qui, à notre avis, répondrait à ces objections. L'utilisation de gabions aurait certains avantages du point de vue de la mise en œuvre et de la durabilité : ils permettraient d'éviter l'utilisation de la quincaillerie et du mortier habituels, ce dernier étant particulièrement sensible au gel lorsqu'exposé au sel. Pour ce qui est de l'apparence, la technique du gabion permettrait de travailler en finesse les faces extérieures des ouvrages – par exemple à la manière d'un mur de pierres sèches soigneusement calibrées et disposées en lits réguliers – tout en utilisant des matériaux bruts et moins coûteux pour le remplissage de masse.

Nous estimons qu'avec des murs de pierre de deux mètres ou plus, les objectifs quant au cadrage des segments d'autoroute concernés seraient pleinement rencontrés. Cela pourraient d'ailleurs contribuer à mieux « protéger » l'échelle d'usage et les rythmes « lents » des voies locales. Néanmoins, il se pourrait que même à deux mètres, l'effet de cloisonnement soit excessif de part et d'autre. C'est pourquoi il faudrait produire des simulations détaillées – y compris des simulations grandeur nature, sur site – pour pouvoir jauger précisément de la hauteur qu'il conviendrait à donner aux murs dans chacun des contextes considérés. Signalons en terminant qu'on pourrait recourir à la même technique pour tous les ouvrages de soutènement mentionnés précédemment, ce qui permettrait d'harmoniser l'ensemble des dispositifs de cadrage.

### Quatre figures, un répertoire de possibilités

Au delà des exigences liées au maintien d'une couverture végétale de qualité, nos propositions ouvrent la voie à au moins quatre registres d'intervention paysagère. Ceux-ci correspondent bien sûr à des circonstances précises auxquelles ils opposent des solutions pragmatiques. Néanmoins, et pour reprendre le point de vue que nous défendions plus tôt, on ne saurait y faire appel de manière « mécanique » en associant, sans autre procès, les unes aux autres. Ainsi, malgré que nos propositions concernant les murs de pierre visent précisément quatre segments du boulevard Laurentien, rien n'interdit de les combiner, ailleurs et dans des contextes qui s'y prêteraient, aux talus ou aux bandes végétales. Il faut donc voir dans ces quatre registres un répertoire *ouvert à une gamme étendue de combinaisons* propres à satisfaire l'exigence de flexibilité requise pour moduler l'expérience visuelle des parcours

d'entrée. Il n'est donc nullement question, ici, de considérer les bandes végétales, les talus (ou parois végétales) ou les parois minérales comme de purs stratagèmes de contrôle visuel dont chacun devrait s'appliquer ici ou là, à l'exclusion des autres. Ce qu'il faut viser, c'est la juxtaposition, la mixité, voire l'hybridation des figures en vue de construire, pièce par pièce, le scénario détaillé des entrées de la capitale. Pour ce faire, nous suggérons une démarche en dix volets, soit :

1. dresser l'inventaire cartographique détaillé des configurations-types des emprises le long des parcours qu'il serait jugé opportun de considérer;
2. définir la gamme de possibilités applicables à chaque segment identifié sur la base de cet inventaire en référant aux quatre figures proposées ici;
3. cartographier de manière détaillée le découpage séquentiel de chacun des parcours et identifier les éléments contextuels et les circonstances qui le modulent;
4. établir les objectifs généraux et particuliers pour chacun des parcours en tenant compte de la lecture séquentielle détaillée et des possibilités d'intervention;
5. pour chacun des parcours, dresser un scénario élémentaire des modalités de cadrage sur les bases des quatre figures proposées, en fonction des objectifs définis et en référant à la lecture séquentielle détaillée;
6. enrichir le scénario élémentaire en précisant, segment par segment, les variantes possibles pour chacune des figures et les possibilités de combinaison de figures;
7. formuler en conséquence deux ou trois scénarios alternatifs;
8. comparer les scénarios alternatifs sur la base des objectifs poursuivis, des coûts et de la faisabilité;
9. retenir le scénario optimal et définir les priorités d'intervention en fonction des disponibilités budgétaires, des possibilités de collaboration entre les partenaires publics éventuels et des bénéfices escomptés sur les différents segments;
10. élaborer les plans d'intervention détaillés des segments visés en vertu des priorités d'intervention.

On aura remarqué, pour conclure, que les espaces urbains attenants aux autoroutes sont concernés de plusieurs manières par les dispositifs de cadrage que nous

proposons. Par conséquent, un tel projet implique directement des citoyens, des entreprises, des institutions et plusieurs niveaux du pouvoir public. C'est pourquoi il faut insister sur le caractère consensuel du cadre décisionnel et opérationnel.

Le niveau de concertation qu'il s'agit d'atteindre entre les partenaires publics doit évidemment se refléter dans la conduite et l'encadrement du projet. Nous recommandons que soit formé, spécifiquement pour la requalification des abords immédiats des parcours d'entrée – et excluant les études plus larges qu'il faudrait aussi entreprendre – un bureau de projet doté des ressources du ministère des Transports, de la Commission de la capitale nationale du Québec et des villes concernées. Il est de l'intérêt de des dernières de participer étroitement aux travaux, non seulement parce qu'ils concernent aussi des espaces qui relèvent de leur juridiction, mais également parce que le mode de cohabitation entre les autoroutes et l'espace urbain devrait être une préoccupation municipale.

Le bureau de projet serait en relation régulière avec le ministère, la Commission, les Villes, et avec tout autre organisme public impliqué au niveau opérationnel. Par contre, le bureau de projet se rapporterait régulièrement et de manière plus formelle à un comité de suivi responsable de la coordination au niveau décisionnel. Le comité de suivi devrait être composé de représentants des partenaires dotés de l'autorité nécessaire pour engager leurs institutions respectives au niveau des décisions du comité.

Finalement, nous recommandons que le projet soit élaboré en concertation systématique avec l'ensemble des citoyens, des entreprises, des institutions et autres organismes touchés d'une manière ou d'une autre par le projet de requalification et ce, par le biais de processus formels aussi bien qu'informels.



Figure 4.38  
Autoroute  
Dufferin-Montmorency,  
devant le domaine de  
Maizerets



Figure 4.39  
Autoroute Félix-Leclerc,  
secteur Jean-Gauvin



Figure 4.40  
Autoroute Laurentienne,  
échangeur Félix-Leclerc,  
séquence 1



Figure 4.41  
Autoroute Laurentienne,  
échangeur Félix-Leclerc,  
séquence 2



Figure 4.42  
Autoroute Charest,  
échangeur Henri-IV

## Marquer les échangeurs

Les échangeurs sont des « créatures » particulières. Ils *tranchent* résolument avec les corridors autoroutiers en ce qu'ils repoussent les marges de la ville au profit de vastes espaces de distribution des flots de circulation. Ils ouvrent ainsi des brèches dans le fil continu du déplacement autoroutier. Le dégagement requis pour loger les bretelles de raccordement se traduit par un élargissement sensible du champ visuel. Ce dernier peut varier en fonction de la situation et de la dimension d'un échangeur mais dans tous les cas, les franges latérales se fondent graduellement à l'arrière scène des espaces délimités par les bretelles périphériques.

Sur le plan de l'expérience, il faut distinguer d'emblée entre deux configurations possibles au niveau de la superposition des voies et, au surplus, entre deux catégories d'échangeurs. Lorsque, sur un parcours donné, un segment

d'autoroute occupe en viaduc le niveau supérieur, le contexte immédiat s'efface au fur et à mesure de l'élévation des voies, pour faire place à des perspectives plus lointaines (figures 4.38 et 4.39).

Lorsque l'autoroute concernée occupe la position inférieure, ce sont plutôt les rampes, les viaducs et leur agencement plus ou moins complexe – selon la taille de l'échangeur et le nombre de liens qu'il résout – qui, au fur et à mesure qu'on s'en approche, finissent par accaparer la plus grande partie sinon la totalité du champ visuel (figures 4.40 et 4.41).

Les échangeurs simples comportent un viaduc ou quelques viaducs distribués dans le même plan (ex : Charest / Duplessis, Laurentienne / Félix-Leclerc). Le déploiement des bretelles périphériques définit un « plateau » ou une « plaine » étale et souvent dénudée que percent les viaducs, les rampes et leurs épaulements (figures 4.42 et 4.43).



Figure 4.43  
Échangeur  
Laurentienne / Félix-Leclerc

Les échangeurs plus complexes sont caractérisés par la superposition des voies sur plusieurs niveaux (ex : Jean-Lesage / Robert-Cliche, Laurier / Duplessis / Henri-IV, Charest / du Vallon). Le déploiement en hauteur des bretelles et leur enchevêtrement produisent des effets d'encaissement le long des voies basses, ce qui n'est pas sans accentuer le caractère monumental des superstructures. Celles-ci dominent entièrement un espace dramatiquement découpé dans toutes les directions par les talus sur lesquels elles sont perchées (figures 4.44 et 4.45).

C'est dire que, par rapport à ces dernières catégories et pour un parcours en position basse, les talus marquent fortement la géométrie fluide des échangeurs et soulignent les silhouettes des rampes et des viaducs. Dans le premier cas, ils contribuent largement à camper les viaducs comme autant de portails en travers des étendues délimitées par les bretelles et traversée par les voies basses. Dans le second cas, ils opposent à la monumentalité des superstructures une monumentalité des sols qui n'est pas dénuée de résonances sculpturales. Ce faisant, ils donnent à « lire » l'organisation hiérarchisée des circulations et, donc, le « sens » d'un échangeur donné selon qu'il soit un nœud majeur de circulation (d'autoroute à autoroute) ou un point de raccordement aux réseaux locaux.

Si chaque échangeur a un visage ou, pour dire autrement, du « corps », c'est bien parce qu'il est cadré, découpé, rythmé, *en masse et en volume*, par les talus qui supportent les rampes sans lesquels les viaducs et autres structures ne seraient que des traits aériens entrecroisés, superposés à un plan uniforme. Que ce soit en approche ou au passage d'un viaduc ou le long d'une bretelle, ce sont ces talus qui font, avant tout, la « spatialité » des échangeurs, leur périphérie étant d'ailleurs affligée, au même titre que les voies autoroutières, par une inconsistance des frontières avec les tissus environnants.

Pour poursuivre dans cette optique, il nous reste à souligner deux aspects. Dans les échangeurs version « légère », les talus sont d'autant plus lisibles comme « portails », en conjugaison avec les viaducs, qu'ils s'opposent en verticalité au plan horizontal uniforme sur lequel ils se dressent. C'est le caractère *élémentaire* de cette opposition entre deux entités elles-mêmes *élémentaires* qui joue ici au niveau de la lisibilité (figure 4.46).

Dans les échangeurs version « lourde », c'est plutôt la verticalité qui prime. La succession et la juxtaposition des talus sous les bretelles aériennes se donnent comme principale modalité de passage. Vu la congestion de l'espace et les rythmes syncopés qui en résultent, les talus coiffés de leurs bretelles équivalent à un système dense de portails en rafale (figure 4.47).

Par conséquent, si l'on voulait « marquer » les échangeurs à la fois comme carrefours et à la fois comme jalons successifs des entrées de la ville, il faudrait tabler, premièrement, sur l'autonomie de chaque échangeur comme figure déployée dans l'espace à l'encontre du contexte urbain, deuxièmement, sur ce qui fait la singularité de chacun des échangeurs en tant que maillon particulier du réseau autoroutier – que ce soit l'opposition simple des voies qui s'entrecroisent au sein d'une « plaine » étale ou la congestion qui résulte des superpositions multiples – et, troisièmement, sur les modalités de passage caractérisées par l'effet de « portail ». Le premier point met en jeu la lecture des limites périphériques des échangeurs. Les deux autres points mettent en jeu la lecture « volumétrique » de chaque échangeur, et donc, forcément, la lecture des talus.



Figure 4.44  
Échangeur Laurier / Duplessis



Figure 4.45  
Échangeur Jean-Lesage / Robert-Cliche



Figure 4.46  
Échangeur Charest / Duplessis, direction sud



Figure 4.47  
Échangeur Jean-Lesage / Robert-Cliche, direction nord-est



**Figure 4.48**  
Échangeur Charest / Henri-IV:  
simulation d'une stratégie de  
végétalisation massive des talus  
(pour les conditions existantes,  
voir figure 4.42, *infra*.)

Les interventions devraient donc viser ce qui suit :

1. donner du relief aux talus soit en misant sur une végétalisation en massifs denses (figure 4.48), soit en misant sur toute autre propriété pour en souligner les surfaces et les profils;
2. dans le cas des échangeurs simples à un viaduc ou à plusieurs viaducs distribués sur un même plan :
  - a) singulariser les talus en misant sur des contrastes élevés, au niveau de l'expression végétale, avec les surfaces plus ou moins horizontales qui se déploient à leurs pieds dans les boucles formées par les bretelles intérieures;
  - b) cadrer la périphérie des échangeurs de manière continue et en prolongement des dispositifs de cadrage mis en place sur les segments situés de part et d'autre.
3. dans le cas des échangeurs complexes à superpositions multiples :
  - a) maximiser les effets d'encaissement en donnant plus de volume aux talus qui s'y prêteraient et, si possible, aux bandes interstitielles situées entre deux bretelles à niveau;
  - b) cadrer la périphérie des échangeurs de manière continue, en prolongement des dispositifs de cadrage mis en place sur les segments situés de part et d'autre et en augmentant, au besoin, la hauteur des talus existants.



**Figure 4.49**  
Échangeur  
Jean-Lesage / Robert-Cliche,  
direction nord-est: illustration des  
possibilités d'intervention sur le  
talus de la voie ferrée

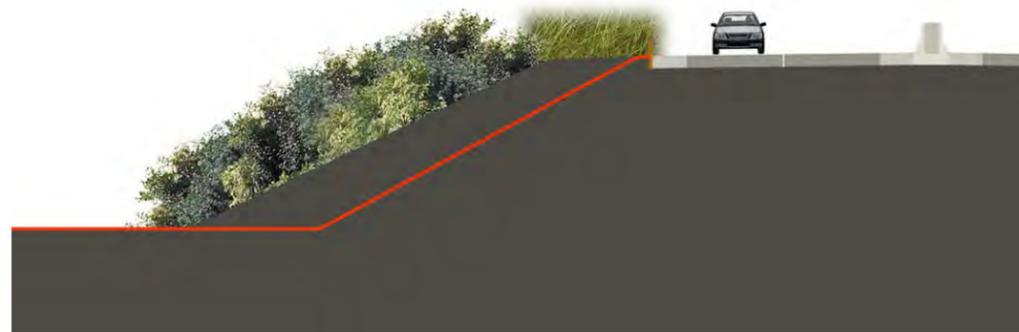
Sur ce dernier point, il est à souligner que, sur le flanc est de l'échangeur Jean-Lesage / Robert-Cliche, le grand talus qui borde la voie du CN en direction du pont de Québec accompagne de manière remarquable la voie d'approche au pont Pierre-Laporte en provenance de l'ouest. Il devrait faire l'objet d'une attention particulière (figure 4.49). Par ailleurs, les terrasses accidentées qui surplombent ou qui bordent la sortie du pont Pierre-Laporte du côté de Québec devraient faire l'objet d'un important programme de végétalisation, dans les limites permises par la présence, tout près, d'une ligne de transport d'électricité. L'application de ces principes est évidemment sujette aux mêmes

considérations que précédemment en ce qui concerne la gestion écologique de la végétation des abords routiers. Deux aspects s'avèrent particulièrement contraignants dans le cas des échangeurs : le transport des embruns salins à partir des voies surélevées et le déversement de neige le long des talus qui bordent ces mêmes voies. Cela mérite quelques précisions quant à la mise en œuvre concrète de ces principes. En ce qui concerne la végétalisation des talus, il faut d'abord signaler un précédent qui montre très bien l'impact positif que peuvent avoir des plantations arbustives en grands massifs sur les pentes qui bordent les rampes, de part et d'autre des viaducs. Plusieurs des

talus de l'échangeur Laurentienne / Félix-Leclerc ont été entièrement couverts, il y a quelques années, d'arbustes feuillus avec des résultats remarquables : le profil des rampes y est beaucoup plus saillant qu'ailleurs et les textures végétales ont pour effet de « contracter » l'espace délimité par les bretelles en boucles. L'opposition entre les talus et les surfaces planes est d'autant plus net que celles-ci sont essentiellement couvertes d'un tapis d'herbacées. Seulement, il faut remarquer que sur certains flancs, les massifs sont plus clairsemés que d'autres. Cela peut dépendre des deux facteurs que nous venons de mentionner. Ou bien les talus situés à proximité des

Figure 4.50

Coupe-type: reconfiguration des talus pour favoriser l'établissement et le maintien de la végétation



chaussées, sous les vents dominants, sont exposés à des excès d'embruns salins, ou bien les talus sur lesquels on déverse les neiges usées sont exposés aux bris ou à l'accumulation de sels de déglacage dans le sol.

Il y a deux façons, selon nous, de pallier ces difficultés. Prenons la contrainte du déneigement. Pour éviter que les neiges soient directement déversées sur les talus, on devrait aménager le long des crêtes un replat suffisamment large pour en recevoir le plus gros. La face extérieure des talus serait repoussée d'autant, ce qui protégerait les massifs d'arbustes (figure 4.50). Les pentes des talus devraient aussi être ajustées à la baisse pour offrir des conditions optimales de croissance aux arbustes. Les replats devraient être tapissés de graminées au port dressé et d'une hauteur suffisante pour coiffer, de l'intérieur, les murets de protection qui bordent les chaussées. Outre qu'elle permettrait d'augmenter les superficies de plantation, cette solution comporte deux avantages : les graminées souligneraient de l'extérieur le profil des talus tout en bordant, au premier plan, les voies élevées et ce, jusqu'aux tabliers des viaducs.

Ce dernier point nous permet de revenir à un aspect que nous avons laissé en suspens, pour illustrer à nouveau le principe de « cadrage par le bas ». Depuis les voies élevées, les perspectives lointaines prennent le dessus sur le contexte immédiat. Or, ces perspectives mettent parfois en scène de manière remarquable des éléments du paysage régional – par exemple, les Laurentides – le profil de la haute ville ou tout autre élément significatif. En juxtaposant directement le premier plan à l'horizon (figure 4.51), la mise en place d'une bande de graminées aurait pour effet de resserrer les panoramas, de mettre en valeur les repères importants et d'accentuer les effets de profondeur.

Reste la contrainte des embruns salins. Sur les talus les plus à risque, les possibilités de plantation sont nécessairement limitées aux graminées et aux vivaces. Puisqu'il s'agit de différencier nettement entre les talus et les îlots contenus par les bretelles (principe 2a ci-dessus), il faudrait, dans ces conditions, que le régime végétal de ces derniers soit préférablement arbustif. Or, il y a fort peu de chance, lorsque les talus sont exposés aux embruns salins en provenance d'une voie élevée, que les îlots ne le soient pas tout autant. Ceux-ci sont d'ailleurs généralement en situation précaire, à en juger par le peu de succès qu'on y a enregistré, dans le passé, avec des ligneux de toutes sortes. Par conséquent, il est exclu que l'on puisse opposer, dans ces conditions, les talus aux îlots sur la base du régime végétal. Par contre, rien n'empêche de viser un niveau de contraste satisfaisant, soit par la sélection des espèces, soit par un « travail » des motifs.

La première option est spéculative. Elle consiste à infléchir et à entretenir la composition végétale des talus afin de favoriser la croissance d'espèces dotées de qualités florifères remarquables et d'assurer leur renouvellement tout au long de la saison végétative. En dosant en conséquence la composition de la couverture végétale des îlots, il serait possible de marquer de manière spectaculaire, peut-être même dans des gammes chromatiques différentes, chacun des échangeurs des parcours d'entrée (figure 4.52).

La deuxième option suppose un travail des sols ou, plus précisément, la production de motifs végétaux par des terrassements en reliefs variés. Considérons ce qui suit :

- les espèces de vivaces et de graminées établies à un moment donné dans un îlot, par exemple, doivent être sélectionnées en fonction des conditions locales d'établissement (nature du sol, humidité, etc.);

Figure 4.51

Saut vers le deuxième plan: simulation sur l'autoroute Dufferin-Montmorency, à la hauteur du domaine de Maizerets



Figure 4.52

Exploration d'une stratégie de traitement chromatique des talus des échangeurs complexes: l'échangeur Jean-Lesage / Robert-Cliche

- la couverture végétale ainsi établie évoluera nécessairement vers une différenciation confirmée ou accrue sur la base des mêmes conditions locales et ce, d'autant plus qu'elle risque fort d'être colonisée à son tour par des apports extérieurs;
  - dans un îlot donné, la production de patrons en relief aurait pour conséquence la différenciation à petite échelle du milieu de croissance ou, pour dire autrement, la production de conditions de croissance différenciés;
  - cette différenciation des conditions de croissance serait au moins caractérisée par les différences d'humidité
- que l'on trouverait entre les points hauts et les points bas du patron en relief;
- pour que cela s'avère, il faudrait que les points bas soient suffisamment bas – ou qu'ils soient d'une certaine façon confinés – pour que la rétention d'humidité les différencie minimalement, en terme de conditions d'établissement et de croissance, des points hauts;
  - il se pourrait aussi – bien que cela nous semble moins probable – que des points hauts d'élévations différentes présentent suffisamment d'écart au niveau des taux



Figure 4.53  
Simulation d'un travail en relief des talus d'échangeurs :  
l'échangeur Charest / du Vallon

d'humidité ou des conditions d'exposition pour constituer des « niches » différenciées;

- en conséquence et – sans doute – avec les mesures d'entretien appropriées, il serait possible de voir s'établir et de maintenir, à même un patron en relief, une végétation différenciée selon le motif équivalent.

Certes, un tel raisonnement doit être testé sur le terrain pour en préciser la faisabilité au niveau de l'établissement de « motifs » végétaux, mais concernant les motifs eux-mêmes, les possibilités sont multiples. D'autant plus que les talus eux-mêmes peuvent être « travaillés » en relief (figure 4.53), non pas nécessairement pour générer des motifs selon les modalités précédentes – il serait douteux, mais pas impossible, que l'on puisse parvenir à y faire varier suffisamment le taux d'humidité – mais bien pour « marquer » les talus de telle sorte qu'ils fassent contrepoint aux motifs des îlots.

Illustrons ce qui précède avec un exemple hypothétique. Soit un viaduc bordé par deux talus devancés par deux îlots délimités par des bretelles. Ce qui caractérise les talus par opposition aux îlots, c'est la verticalité, bien sûr, mais en tant qu'elle est l'attribut principal d'un ouvrage qui se déploie en longueur et qui culmine de part et d'autre du viaduc. Une série de stries horizontales permettrait, à la fois, de prendre la mesure de l'échelle croissante des talus – de les graduer – et d'en souligner le faciès en longueur. Ces stries pourraient être construites en terrasses, comme

une série de replats plus ou moins larges à même les talus, à raison d'une terrasse aux deux mètres, environ. La crête du talus pourrait culminer, pour plus d'ampleur, à un mètre cinquante au-dessus des chaussées. Entre la crête et les chaussées une contre-pente pourrait rejoindre le muret qui borde les chaussées aux deux tiers de sa hauteur. Couvertes d'un tapis d'herbacées, les terrasses apparaîtraient comme une série de crêtes herbues jusqu'au sommet du talus.

Du côté des îlots, la totalité des surfaces seraient striées dans le sens inverse – c'est à dire dans le sens des voies autoroutières – par une série de crêtes et de points bas rectilignes. L'élévation des crêtes serait tout juste suffisante pour que le tapis de graminées qui les chapeaute culmine à environ un mètre au-dessus des chaussées. Établies au creux des points bas, des plantes de milieux humides dresseraient leur panache tout juste au-dessus des crêtes, de sorte que les stries puissent se lire sans difficultés selon des angles de plus en plus aigus.

L'équidistance entre les crêtes serait ici équivalente à trois fois celui des terrasses, pour amplifier les écarts d'échelle et d'amplitude au point de rencontre avec les talus, en perpendiculaire. Les « tableaux » symétriques ainsi obtenus seraient cadrés, entre les bretelles intérieures et les bretelles extérieures, par des herbes hautes établies dans des fossés reprofilés pour la circonstance et, entre les bretelles extérieures et les limites de l'emprise, par des bandes végétales ou des talus élevés, selon les dispositions



Figure 4.54  
Exploration des possibilités expressives reliées aux motifs en relief :  
l'échangeur Jean-Lesage / Robert-Cliche

énoncées précédemment. Un tel exemple serait difficilement applicable aux échangeurs plus élaborés ou plus compacts qui sont dépourvus des îlots généreux qui caractérisent les autres. Il reste qu'un travail en relief des talus pourrait y avoir énormément d'impact, surtout si l'on pouvait lui associer, moyennant peut-être des variations dans les qualités des substrat de croissance, des motifs végétaux viables. Considérant que la complexité de ces échangeurs s'accompagne de jeux complexes de

juxtapositions et de successions de plans obliques d'un talus à l'autre, on pourrait soit viser l'unité des motifs, soit une diversité ou, du moins, des complémentarités entre les talus et autres remblais, pour souligner, justement, cette double complexité (figure 4.54). On pourrait aussi combiner les couvertures arborescentes – sur les talus les moins exposés au sel – et les couvertures herbacées dans un jeu simple d'oppositions binaires.

## Marquer le statut particulier des voies historiques

Dans une autre optique, reprenons un commentaire de Larochelle et Gauthier au sujet de la perte d'identité des voies historiques en conséquence de leur branchement au réseau autoroutier. Les transformations que celles-ci subissent et ont subies sur le plan des usages et de la forme des tissus sont imputables aux pressions de développement dont elles sont l'objet en vertu des lois de la mobilité généralisée mais aussi en tant qu'elles sont désormais les « collectrices » des axes autoroutiers<sup>34</sup>. La question qui se pose dès lors est la suivante : dans quelle mesure peut-on assurer la pérennité du caractère historique d'une voie et sa lisibilité en tant que maillon d'un processus historique de formation de la ville tout en admettant qu'un certain niveau de transformation doit nécessairement résulter des mutations qui affectent les pratiques et le territoire de la ville contemporaine?

Il ne nous appartient pas d'y répondre ici, mais nous pouvons tout de même faire valoir que les pouvoirs publics peuvent et se doivent d'entretenir les spécificités locales redevables du contexte biophysique et de l'épaisseur historique de la ville<sup>35</sup> pour faire échec à l'homogénéisation galopante des formes urbaines. Cela s'avère d'autant plus important, dans le cas de Québec, que la mémoire est nécessairement un aspect clé de la mise en valeur de la capitale. Cela nous amène à constater qu'en raison de leur position et des développements engendrés à leur contact, les parcours autoroutiers sont presque totalement aveugles aux lieux qui portent la mémoire de la ville. Par contre, elles croisent régulièrement des parcours anciens dont la singularité a été définitivement gommée, comme le

soulignent nos collègues<sup>36</sup>, par l'utilisation d'ouvrages de raccordement standardisés. Or, ces points de contact représentent, en pratique, les seules possibilités de « lire », depuis l'autoroute, les éléments constitutifs du substrat historique. Le projet de requalification des parcours autoroutiers devrait inclure, en marge des propositions précédentes, un réaménagement de tous les « échangeurs » raccordés à des voies historiques, de sorte que :

- on puisse aisément les différencier, au niveau de leur forme générale, des autres ouvrages de raccordement ou de distribution de la circulation;
- on puisse au moins reconnaître le statut particulier des voies en question, peut-être interpréter le rôle dévolu historiquement à chacune dans le processus de croissance de l'agglomération, sinon identifier les lieux d'importance historique auxquels elles sont rattachées.

Cette question mérite d'être approfondie. Nous estimons toutefois que les mesures qui en découleraient comprendraient nécessairement des modifications importantes aux ouvrages d'art (les viaducs) et, si possible, la reconfiguration des bretelles d'entrée et de sortie afin, notamment, de réduire les superficies qu'elles occupent. De plus, ces mesures devraient être complétées par un véritable plan de requalification à long terme des voies en question. Il faudrait donc, à court terme, dresser un inventaire complet des échangeurs auxquels ces remarques s'appliquent, analyser la valeur historique des voies auxquels ils sont raccordés, étudier les scénarios d'intervention adaptés à chaque situation, établir les règles d'intervention et les priorités et mettre sur pied un programme d'intervention.

## Notes complémentaires

### Le pont Pierre-Laporte

Les trois aspects les plus remarquables concernant le pont Pierre-Laporte sont : l'élégance épurée de sa structure, le caractère brut des parois rocheuses qui cadrent avec aplomb ses approches dans un sens et dans l'autre et les vues vertigineuses qui se déploient de part et d'autre sur le fleuve et sur le pont de Québec.

Les deux arches majestueuses qui supportent la structure en tension sont visibles depuis l'autoroute Jean-Lesage ouest à compter de la halte routière de Saint-Rédempteur, depuis l'autoroute Jean-Lesage est à partir d'un ou deux kilomètres avant l'échangeur et, depuis l'autoroute Robert-Cliche, à compter des chutes de la Chaudière. Comme mise en scène de l'arrivée à Québec, on peut difficilement espérer mieux : dans tous les cas, les vues sur le pont coïncident à peu près avec les manœuvres d'approche finales (figures 4.55 à 4.57), en amont de l'échangeur. Du passage de l'échangeur à l'amorce du tablier du pont, les arches demeurent visibles ici et là, par-delà les boisés, au dessus des flancs escarpés de l'embouchure de la rivière Chaudière et à travers les percées entre les parois rocheuses. Ce contact initial prolongé avec l'un des symboles de la capitale mérite une attention particulière de la part des pouvoirs publics.

Nous suggérons qu'une étude détaillée des séquences d'accès au pont soit entreprise pour caractériser chacun des points de vue, identifier les potentiels d'ouvertures supplémentaires vers le pont, identifier les menaces

Figure 4.56  
Dernière approche sur Québec  
depuis l'autoroute Jean-Lesage est



Figure 4.55  
Dernière approche sur Québec  
depuis l'autoroute Jean-Lesage ouest



Figure 4.57  
Dernière approche sur Québec  
depuis l'autoroute Robert-Cliche

éventuelles aux points de vue existants, y compris la croissance de la végétation ou les orientations de développement dans le secteur et dresser un plan de mise en valeur incluant des mesures de protection des vues.

Les parois rocheuses (figure 4.58) devraient être valorisées de trois manières. On devrait d'abord entretenir soigneusement toutes les parois existantes et leurs abords pour éliminer les accumulations de scories et de blocs rejetés périodiquement en raison du gel. On devrait également remplacer les glissières de fortune érigées le long de certaines d'entre elles par des équipements de protection mieux adaptés aux autres ouvrages métalliques associés au tablier du pont. On devrait aussi établir un programme d'entretien et de consolidation du couvert végétal autour des formations rocheuses, incluant un programme de plantation visant à mettre en relief, par contraste ou autrement, les parois. Finalement, on devrait exposer les blocs ou les autres parois qui, à proximité du tablier ou des approches au tablier, seraient à demi enfouis sous des remblais ou sous la végétation.

Les vues plongeantes sur le fleuve et sur le pont de Québec sont en partie dissimulées par les garde-corps du pont (figure 4.59). En raison des dimensions et de l'écartement

des profilés qui servent de barreaux, seuls des points de vue fugitifs, de travers, sont possibles; les vues obliques sont à toute fin pratique inexistantes. Cela oblige l'automobiliste en mouvement à des contorsions aussi peu gratifiantes que dangereuses. Nous estimons – sous réserve d'une évaluation des incidences patrimoniales d'une telle mesure – que la composition des garde-corps pourrait aisément être modifiée pour allouer plus de transparence.

La structure du pont devrait être visible, la nuit, depuis les parcours de la rive sud et tout le long de l'approche au pont et de la traversée (figure 4.60). Sans vouloir présumer des projets d'éclairage du pont que la CCNQ et / ou le MTQ peuvent avoir en chantier, il nous semble que deux aspects doivent primer. Les arches devraient être éclairées sur leurs deux faces principales, en blanc. Les faces intérieures des arches, dont le profil est particulièrement soigné, pourraient être éclairées avec une couleur distincte.

Finalement, les parois rocheuses qui sont si caractéristiques de la géomorphologie de Québec et de sa situation « aux portes d'un pays de nature », devraient également être éclairées.



Figure 4.58  
Première volée du tablier  
du pont Pierre-Laporte



Figure 4.59  
Point de vue latéral,  
pont Pierre-Laporte



Figure 4.60  
Simulation d'un scénario de mise en lumière  
de l'approche au pont Pierre-Laporte

Figure 4.61  
Boulevard Charest, à l'est de la  
rue Saint-Sacrement



### Le boulevard Charest

À partir de la rue Saint-Sacrement et jusqu'à la rue Marie-de-l'Incarnation, le boulevard Charest a les dimensions et la configuration d'une voie urbaine mais n'en a aucunement les attributs. De la rue Saint-Sacrement au viaduc qui enjambe la voie ferrée du CN, à côté du parc industriel Saint-Malo, le bâti est coincé contre la falaise, de faible gabarit, distribué de manière lâche et selon des orientations variables sur des plages de stationnement ininterrompues (figure 4.62). Les bâtiments du parc industriel Saint-Malo ont beaucoup plus de corps mais à part l'étranglement entre la falaise et la pointe de l'un d'eux, leur orientation ne s'accorde aucunement au boulevard (figure 4.61). D'ailleurs, les terrains vacants de ce secteur sont à peu près tous situés en marge de la voie publique. De fait, le seul élément digne de mention est la pointe de la falaise qui borde le boulevard sur une centaine de mètres. De la rue Verdun à la rue Marie-de-l'Incarnation, en dépit des

tissus périphériques plus compacts, le boulevard est bordé par des immeubles commerciaux de petit gabarit ou par des pavillons, devancés par des aires de stationnement qui s'étalent jusqu'aux trottoirs (figure 4.63). De la rue Marie-de-l'Incarnation à la rue Giroux, les voies sont bordées de part et d'autre et de manière continue par un bâti résidentiel dont l'échelle est néanmoins inadaptée au gabarit du boulevard<sup>37</sup> (figure 4.64). Mais il y a pire : le côté nord est bordé, sauf pour les deux têtes d'îlots entre la rue Marie-de-l'Incarnation et la rue Montmagny, par les cours arrière et les hangars des maisons établies sur la rue Bagot (figure 4.65). Pour connaître les causes de cette anomalie à peu près irréversible, les lecteurs consulteront l'examen détaillé de la portion urbaine du parcours Charest à la troisième section du chapitre 4 du rapport issu de l'analyse morphogénétique<sup>38</sup>.



Figure 4.63  
Boulevard Charest, segment  
Verdun / Marie-de-l'Incarnation

Figure 4.62  
Boulevard Charest, segment  
Saint-Sacrement / Marie-de-l'Incarnation



Figure 4.64  
Boulevard Charest, segment  
Marie-de-l'Incarnation / Giroux



Figure 4.65  
Boulevard Charest, segment  
Marie-de-l'Incarnation / Giroux



Figure 4.66  
Boulevard Charest,  
carrefour Saint-Vallier

Le carrefour Charest / Saint-Vallier est flanqué des pavillons de deux distributeurs d'essence qui siègent de part et d'autre d'un espace aux contours incertains qui paraît totalement indépendant de la voie (figure 4.66). En fait, il est extrêmement difficile de départager les axes qui s'y croisent dans plusieurs directions. Selon Larochelle et Gauthier, c'est « *tout le nœud des connexions entre le boulevard Charest, la rue Saint-Vallier, la rue Saint-Joseph et le boulevard Langelier [ qui ] pose des problèmes en termes de qualité de la forme urbaine, notamment en ce qui concerne la lisibilité de la structure du domaine public et son encadrement* »<sup>39</sup>.

Du carrefour Charest / Saint-Vallier à la rue de la Couronne, le boulevard est bordé de manière discontinue par des bâtiments de facture et de gabarit variables entre lesquels subsistent encore quelques terrains vacants (figure 4.68). Les perspectives d'encadrement adéquat y sont handicapées par l'étrécissement des parcelles qui le bordent<sup>40</sup>. Dès le carrefour Charest / de la Couronne, on voit avec les opérations immobilières en cours que l'aménagement du jardin Saint-Roch et la démolition du mail ont donné des fruits : une certaine cohérence au niveau de l'encadrement se précise, avec des gabarits importants (figure 4.69). Par contre, le secteur du boulevard qui est coiffé par les bretelles aériennes de l'autoroute Dufferin-Montmorency côtoie un bâti morcelé et des espaces résiduels forcément restés vacants (figure 4.70).

C'est donc dire que, globalement, le contexte du boulevard Charest n'est ni parfaitement adapté à son échelle et à son statut et de voie de transit, ni favorable au décorum urbain qui lui incombe à titre d'entrée principale vers le centre-ville. Sur ce dernier point, il faut reconnaître la justesse des remarques de Larochelle et Gauthier, auxquels nous nous rapporterons maintenant, au sujet de la localisation du boulevard : celui-ci aurait bénéficié d'un contexte remarquable s'il avait été construit le long de la falaise entre l'échangeur Duplessis et la rue Verdun<sup>41</sup>. De plus, on aurait évité que soient créées, le long de cette dernière, des bandes étroites, contraignantes et coupées



Figure 4.67  
Boulevard Charest, segment  
Saint-Vallier / de la Couronne

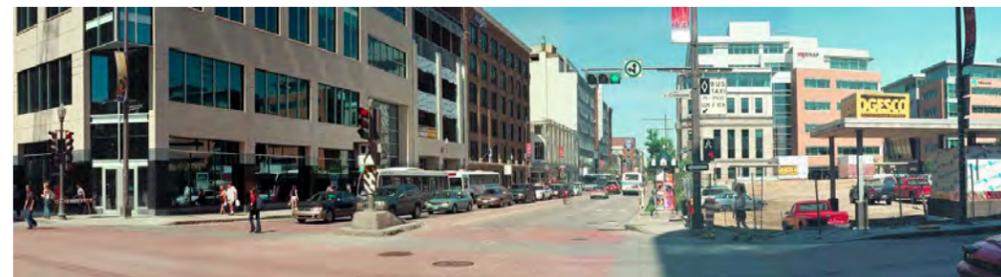


Figure 4.68  
Boulevard Charest, à l'est  
de la rue de la Couronne



Figure 4.69  
Carrefour Charest / Saint-Vallier



Figure 4.70  
Boulevard Charest,  
secteur des bretelles aériennes  
de l'autoroute Dufferin-Montmorency

du reste des tissus au nord<sup>42</sup>. Ces bandes sont aujourd'hui édifiées de manière étriquée. Pour ce qui est des anomalies et des problèmes d'échelle et de cohérence des encadrements dans les quartiers Saint-Sauveur et Saint-Roch, ils sont, pour l'essentiel, liés à l'absence de mesures adéquates et consécutives au percement du boulevard dans les tissus existants pour assurer la cicatrisation des tissus le long du boulevard ou pour donner au boulevard des bandes de pertinence convenant à son statut et à son échelle, en tenant compte de la vocation des autres voies parallèles au nord et au sud<sup>43</sup>. Là aussi, il aurait été préférable de construire le boulevard le long de l'une ou l'autre des barrières naturelles, la rivière ou la falaise<sup>44</sup>.

Une partie de ces « malformations » est irréversible. Dans d'autres cas, la requalification de l'espace public exigera des opérations de *design urbain* d'envergure, pilotés à longue échéance par les pouvoirs publics. Larochelle et Gauthier identifient deux projets<sup>45</sup> :

1. la restructuration du « pôle urbain » organisé autour du carrefour Charest / Saint-Vallier / Langelier;
2. la cicatrisation, par une intervention publique de grande portée, du « tissu résidentiel traumatisé » entre la rue Montmagny et la rue Giroux.

Pour ce qui est d'une intervention sur la voie publique elle-même, les possibilités sont d'autant plus minces que l'emprise est occupée à la limite de sa capacité par les chaussées. En proportion, la largeur des trottoirs est donc forcément dérisoire. Or, le propre des grands boulevards traditionnels est non seulement de supporter un bâti continu et à leur échelle, mais aussi d'offrir des promenades latérales généreuses qui peuvent recevoir jusqu'à deux rangées d'arbres. Sur le boulevard Charest, ni l'une ni l'autre de ces conditions ne sont remplies. En l'absence d'encadrement bâti approprié, on pourrait être tenté, ne serait-ce que provisoirement, de cadrer les chaussées avec des alignements d'arbres de rue. Une telle mesure ne rachèterait aucunement les déficiences fondamentales notées précédemment, mais elle permettrait au moins d'unifier le tracé du boulevard. Par contre, il n'est pas dit qu'elle conviendrait à ses segments les plus centraux. La consolidation du bâti de part et d'autre de la rue de la Couronne va dans le sens d'un caractère très urbain. Or, il n'est nul besoin, à notre avis, d'ajouter de la végétation à un cadre urbain qui se suffit d'autant mieux à lui-même qu'il est doté de bâtiments de qualité.

Quoiqu'il en soit, la largeur des trottoirs existants exclut toute possibilité de plantation, que ce soit dans ce secteur ou ailleurs. Nous ne voyons qu'une façon d'y remédier : réviser la géométrie du boulevard. Les figures 4.71 à 4.73 illustrent trois scénarios possibles, dont le premier reste



Figure 4.71  
Boulevard Charest: reconfiguration des voies, scénario 1



Figure 4.72  
Boulevard Charest: reconfiguration des voies, scénario 2



Figure 4.73  
Boulevard Charest: reconfiguration des voies, scénario 3

en deçà du minimum requis pour aménager, en retrait des chaussées, des fosses de plantation continues et de dimensions respectables tout en conservant un trottoir de plus de deux mètres aux limites extérieures de l'emprise. Il faudrait, dans le meilleur des cas, éliminer les terre-pleins et récupérer une partie des chaussées, de la rue Saint-Sacrement au carrefour Charest Saint / Vallier, pour élargir les trottoirs jusqu'à concurrence d'au moins cinq mètres. De telles modifications auraient de toute évidence des impacts majeurs sur la gestion de la circulation dans le prolongement de l'autoroute Charest et sur la fluidité de la plupart des accès à la colline et au centre-ville. Sur ce point, la recevabilité d'une telle proposition n'est pas de notre

ressort. Or, toute discussion plus approfondie sur quelque intervention que ce soit qui modifierait la capacité portante du boulevard ou l'offre de stationnement demeurerait oiseuse en l'absence d'une prise de position des autorités municipales a) quant à la nature des impacts anticipés, b) quant à l'opportunité d'avancer le projet malgré ces impacts et c) quant à la réponse à apporter aux impacts anticipés. C'est pourquoi il faudrait procéder, s'il était jugé pertinent de poursuivre sur cette voie, en trois temps :

1. étudier dans le détail l'applicabilité à l'ensemble des segments visés des scénarios optimaux visant l'aménagement des trottoirs et la plantation;

2. évaluer les impacts de ces scénarios sur la circulation et dresser, le cas échéant, les hypothèses quant aux mesures compensatoires, y compris des mesures qui s'appliqueraient à la gestion et à l'aménagement d'autres voies;
3. Évaluer la pertinence du projet eu égard à la portée réelle des bénéfices qui peuvent en résulter par rapport aux coûts d'exécution et aux impacts nets sur la circulation.

Un plan détaillé d'intervention pourrait être élaboré si et seulement si, en vertu de cet exercice, le projet était jugé

acceptable. Le contraire n'empêcherait pas, néanmoins, d'apporter à court terme une solution de surface au problème de cohabitation forcée des fonds de cour et du boulevard entre la rue Montmagny et la rue Giroux. Il s'agirait d'aménager, tout le long de ce segment, un mur de briques d'argile dont la face intérieure et éventuellement la face extérieure pourraient être couvertes de vignes, à la manière des murs d'enceinte des jardins institutionnels (figure 4.74). Ce mur devrait être suffisamment haut pour s'accorder à l'échelle du boulevard et des façades qui le bordent au sud, sans toutefois priver les cours de soleil. Finalement, des portes devraient y être aménagées pour donner accès de manière uniforme à chacune des cours.



Figure 4.74  
Boulevard Charest: illustration des principes d'intervention sur le segment Marie-de-l'Incarnation / Giroux

## L'autoroute Dufferin-Montmorency

L'autoroute Dufferin-Montmorency occupe une situation exceptionnelle en bordure du fleuve. À partir de Boischatel, les panoramas dévoilent successivement le flanc nord de l'île d'Orléans, l'élégante structure du pont qui la relie à la côte, le vaste bassin logé entre la pointe de Lévy, la pointe de l'île d'Orléans et la côte de Beauport, de même que le profil de la haute-ville, visible en biais sur toute la longueur du parcours.

De sa position sur un remblai aménagé sur les battures de Beauport, l'autoroute côtoie par ailleurs – et parfois d'assez près – des tissus résidentiels et commerciaux fragmentés, dotés d'un bâti hétérogène de gabarit faible à moyen, tous associés au boulevard Sainte-Anne et qui, forcément, tournent à peu près le dos à l'autoroute (figure 4.75). Certains de ces fragments ont été complétés sur du terrain asséché et / ou remblayé concurremment à la construction de l'autoroute. Dans l'intervalle, une bande résiduelle plus ou moins large fait figure de parc linéaire en devenir : on y a aménagé de façon sommaire une piste cyclable qui contourne, à l'ouest, le domaine de Maizerets, et se prolonge le long de l'emprise autoroutière jusqu'au parc de la chute Montmorency, en passant par la berge nord de l'étang de la côte. Ainsi, l'autoroute Dufferin-Montmorency est à la source d'une situation paradoxale à plus d'un titre.

1. Elle a inauguré une certaine forme de contact entre les parcours publics et le fleuve le long des battures de Beauport, une proximité qu'interdisait autrefois un bâti linéairement distribué sur les berges privatisées jouxtant en grande partie le boulevard Sainte-Anne. Par contre, l'accès réel au fleuve, notamment le long du « parc » linéaire, est contrecarré d'office par la barrière étanche qu'elle forme à la limite du remblai.
2. Sa position et son tracé concourent aux qualités scéniques qui font du segment qui va des chutes Montmorency au domaine de Maizerets le parcours d'entrée le plus spectaculaire de la région de la capitale. En outre, c'est le long de ce parcours qu'on peut le mieux apprécier les relations entre l'agglomération, son centre historique et les circonstances géographiques qui ont motivé son établissement<sup>46</sup>. Par contre, tout spectaculaire qu'il soit, le poids du paysage au niveau de l'expérience du parcours n'en est pas moins atténué par l'importance que prennent, au premier plan, les infrastructures autoroutières<sup>47</sup>.

Par ailleurs, le flanc nord de l'autoroute a tout d'un « anticlimax » par rapport au « spectacle » qui s'ouvre du côté du fleuve. Hormis les aménagements élémentaires



Figure 4.75  
Vue vers la côte de Beauport à la hauteur de l'étang de la Côte

associés à la piste cyclable, la bande résiduelle qui borde les tissus associés au boulevard Sainte-Anne est pour ainsi dire laissée pour compte. Les quelques colonies végétales qu'on y trouve sont des repousses pionnières sans intérêt particulier. Au delà de la bande résiduelle, le « front urbain » sur le fleuve correspond, ni plus ni moins, à l'arrière-scène du bâti et des fragments de tissus qui bordent le boulevard Sainte-Anne, ceux-ci n'entretenant aucun rapport ni avec le « parc » linéaire ni avec l'autoroute.

Arrêtons nous brièvement sur cette dernière remarque. L'absence de tout « accord » entre ce qui tient lieu de « front de fleuve » et l'autoroute est d'autant plus problématique que, désormais, cette dernière est la voie d'accès principale, le long du fleuve, au centre-ville et à la colline parlementaire. De toute évidence et pour retourner aux arguments que nous présentions précédemment, on ne peut espérer un renversement des rapports que nous venons de décrire tant que l'on n'aura pas considéré la transformation de l'autoroute en voie de type « urbain ».

Cette transformation est la condition nécessaire à la formation d'un véritable « front de fleuve » – ce qui ne serait certes pas pour demain – dans ce secteur qui, répétons-le, nous apparaît bénéficier d'une conjoncture paysagère parmi les plus remarquables de toute la région de la capitale. De ce point de vue, l'intérêt que pourrait

présenter, sur le plan urbain, l'aménagement d'une véritable promenade publique à cet endroit nous semble aller de soi. Cela justifie, selon nous, que les pouvoirs publics se penchent sur les potentiels de transformation à très long terme, malgré leur exigüité et compte tenu du contexte urbain qui est le leur, des espaces situés au sud du boulevard Sainte-Anne. Cela justifie aussi que la transformation des voies rapides soit envisagée à plus court terme – en tenant compte toutefois du problème particulier des accès à l'autoroute de la capitale et au pont de l'île d'Orléans – pour inclure, au minimum :

1. la mise à niveau des carrefours étagés;
2. l'élimination en conséquence des dédoublements entre les voies principales et les voies d'évitement qui donnent accès au réseau local;
3. la révision de la géométrie des chaussées en faveur d'une configuration de type « urbain »;
4. l'utilisation des gains d'espace ainsi réalisés pour l'aménagement d'une promenade riveraine de dimensions généreuses convenant à sa situation;
5. la mise en oeuvre des liens nécessaires pour assurer la continuité de la promenade entre le domaine de Maizerets et le parc de la chute Montmorency.

Cela dit, le *statu quo*, qu'il soit définitif ou non, n'est pas exempt de possibilités d'intervention. Il s'avère que l'aménagement du « parc linéaire » en serait la pierre angulaire. Dans ce cas-ci, effectivement, on ne peut dissocier l'amélioration des ambiances du corridor de promenade – l'étiquette « parc linéaire » nous semble excessive – de l'établissement d'un plan intermédiaire plus étoffé qui permettrait de négocier convenablement les relations entre le flanc nord de l'autoroute et les tissus qu'elle côtoie. La piste cyclable est sans doute utilisée régulièrement, compte tenu de la popularité croissante du cyclisme récréatif, popularité qui s'est du reste propagée depuis vingt ans en raison de la prolifération des réseaux cyclables dans toutes les villes et en régions rurales. Il reste qu'entre le domaine de Maizerets et la chute Montmorency, le cadre de promenade n'a rien de particulièrement réjouissant pour l'instant, vu l'état de la bande résiduelle où la piste cyclable trouve à se loger et en raison de la proximité de l'autoroute.

L'aménagement du corridor permettrait d'instaurer des ambiances plus appropriées aux plaisirs de la promenade, de le conforter dans ses limites et de mettre à distance, en quelque sorte, l'infrastructure routière, tout en offrant, du côté de l'autoroute, un avant-plan doté d'un minimum de relief et de cohérence. Le parti à éviter, cependant, serait de travailler le corridor à l'image d'un « parc » ou selon les modèles habituels, dérivés de la tradition pittoresque, que l'on a coutume d'associer à l'idée de



Figure 4.76  
Autoroute Dufferin-Montmorency: mise en contexte et principes d'intervention

« parc » et qui se trouvent appliqués à toutes les saucés, parfois sans pertinence. Il faudrait plutôt refléter le fait que le site en question est un rivage, fût-il artificiel, délimité par l'autoroute. D'autre part, il ne faudrait pas confondre ce rivage artificiel avec la berge naturelle qu'elle a en grande partie occultée. Nous tirons de cela deux principes, qui sont illustrés aux figures 4.76 à 4.78.

1. Pour tirer parti des vastes panoramas le long de ce rivage, les lieux devraient être aménagés (A – figure 4.76) à l'image des environnements côtiers peuplés par les herbes à demi immergées ou établies en colonies le long des berges, voire des dunes. Il ne s'agit donc pas, on le comprendra, de reconstituer quoi que ce soit des battures de Beauport ni même de mimer strictement les environnements côtiers du fleuve que l'on rencontre, par exemple, en aval de Québec : il s'agit plutôt de convoquer et d'interpréter – assez librement – un univers côtier générique, familier, un univers de texture, de couleur et de mouvement particuliers (le vent) sur un sol plissé (figure 4.78). Au creux des plis et parfois le long des crêtes, les parcours cyclistes et autres pourraient se déployer en parallèle de manière fluide, pour varier les rapports à l'horizon, le degré d'encadrement et, partant, la perception des échelles. Entre les crêtes et les creux, différentes colonies de vivaces et d'herbacées pourraient profiter de milieux de croissance différenciés. Il serait d'ailleurs fort pertinent de réintroduire des milieux humides là où les

Figure 4.77  
Le flanc nord de l'autoroute Dufferin-Montmorency, à l'ouest de l'échangeur de la chute Montmorency



Figure 4.78  
Illustrations des principes d'intervention





Figure 4.79  
Point culminant de la falaise,  
à l'ouest du parc de la chute Montmorency



Figure 4.80  
Les aires de service  
du parc de la chute Montmorency

conditions le permettent. D'une manière générale, le terrain pourrait être modulé ou « sculpté » pour minimiser le rapport à l'autoroute, en portant le regard par-delà les infrastructures routières au premier plan, vers le fleuve.

2. Pour permettre la reconnaissance de la stratification historique des conditions de rivage, la berge naturelle devrait être soulignée (B – figure 4.76) par un ruban d'arbres dont la densité et la composition pourrait varier selon les secteurs. Il faudrait, en l'occurrence, assurer un minimum de perméabilité – et donc adopter une stratégie de « marquage » végétal de préférence à des plantations continues – le long des franges résidentielles qui bénéficient présentement ou qui seraient susceptibles de bénéficier des vues sur le fleuve.

En dehors de l'application de ces principes généraux, quelques aspects doivent être considérés dans une perspective de requalification. Du côté de Boischatel, le

segment de transition entre le boulevard Sainte-Anne et l'autoroute suit un tracé légèrement ondoyant à la faveur duquel deux larges terre-pleins sont insérés entre les voies opposées. Sur environ un kilomètre, la falaise serre d'assez près le boulevard pour que l'on puisse prendre la mesure de son dénivelé, lequel est d'ailleurs plus imposant ici qu'ailleurs le long de la côte (figure 4.79). Plus loin, la falaise bifurque brusquement vers le nord pour former l'échancrure profonde qui cadre la chute Montmorency. Il en découle que le contact avec cette portion saillante de falaise est indissociable de l'appréciation que l'on peut avoir de la chute comme relevant de la même formation topographique « travaillée » par l'eau. D'autre part, cette portion de la falaise est également le point culminant de la terrasse qui a conditionné historiquement le tracé des voies et l'occupation du sol sur toute la côte de Beaupré. Elle est en quelque sorte une clé de lecture du contexte auquel elle appartient. Cela pourrait se refléter dans la mise en scène du parcours à l'est de la chute Montmorency (C – figure 4.76). Il s'agirait de retarder l'ouverture massive du champ visuel en direction du fleuve

pour mieux renvoyer à la falaise, notamment le long du segment qui précède immédiatement l'embouchure de la rivière. Une dense paroi d'arbres pourrait être dressée du côté du fleuve le long des deux courbes qui comportent des terre-pleins élargis. Pour ce faire, la voie la plus proche de la rive pourrait être rabattue sur l'autre, moyennant l'élimination des terre-pleins qui ont peu d'incidence sur la lecture du parcours, si ce n'est de marquer le passage d'une catégorie de voies à l'autre. Il y aurait lieu, dans cette perspective, a) de restaurer la couverture végétale sur la portion de la falaise où l'on voit encore les traces d'un glissement de terrain (D – figure 4.76) et b) de verser dans le domaine public, si ce n'est déjà fait, toutes les parcelles inoccupées – où l'on trouvait autrefois quelques bâtiments industriels – bordant la falaise, au bénéfice du parcours de promenade qui, présentement, trouve son prolongement tout contre les voies routières.

Les espaces d'accueil de la chute Montmorency le long de l'autoroute ne sont rien d'autre qu'un bricolage dénué

de tout effort de contextualisation et de mise en valeur (figure 4.79). Cela ne rend justice ni à son statut de monument « naturel », ni à l'affection qu'on lui porte dans la région, ni à l'intérêt qui s'ensuit sur le plan touristique. Vues de l'autoroute, les aires de stationnement et leur pavillon anecdotique entourés de moult clôtures bon marché – le tout disposé sans autre forme de procès devant la chute – ne font que donner l'impression que ce qui prime, ici, c'est l'exploitation commerciale d'un site privatisé pour ce faire. Pourtant, le parc est bel et bien un lieu public, géré au nom du gouvernement du Québec par la SEPAQ. Nous estimons que l'ensemble des aires de service situées en amont des chutes devrait être réaménagées (E – figure 4.76) pour mieux refléter la qualité de l'accueil qui est proposée, dans les faits, au parc de la chute Montmorency et en tenant compte qu'elles donnent sur un parcours public dont la chute constitue l'un des repères importants aux portes de la capitale.

Finalement, il n'y a pas grand chose que l'on puisse faire pour alléger les ouvrages routiers qui tendent à prendre le pas, au premier plan, sur le paysage fluvial. Les murets, les accotements, les glissières et autres équipements sont à peu près incontournables pour assurer la sécurité sur les autoroutes, à plus forte raison dans ce cas-ci où les voies sont bordées, du côté du fleuve, par des remblais très pentus. Néanmoins, il serait possible dans un secteur en particulier, mais à grands frais, de retrouver un contact plus étroit avec le fleuve. Entre l'échangeur du pont de l'île d'Orléans et l'échangeur de l'autoroute Félix-Leclerc, le remblai qui sert d'assise à l'autoroute s'est trouvé, lors de sa construction, à isoler du fleuve une échancrure de la rive naturelle. On a appelé le bassin ainsi confiné l'étang de la côte. Nous ignorons si l'étang est relié au fleuve par des conduites souterraines et s'il est soumis, comme les battures, aux marées, mais en tout cas, il a tout l'aspect d'un milieu aquatique à peu près clos sur lui-même.

Les perspectives de mise en valeur de l'étang nous apparaissent mineures dans leur portée, du moins pour ce qui est des bénéfices qui en découleraient du point de vue du parcours autoroutier. Par contre, il nous semble que si l'on restaurait la continuité entre « l'étang » et le fleuve, s'il était de nouveau alimenté par les marées et si pour ce faire, on remplaçait sur quelques centaines de mètres le remblai par un pont, on inaugurerait une situation tout à fait inédite : à cet endroit, l'autoroute enjambrerait carrément une portion du Saint-Laurent (F – figure 4.76). Sachant que, le long d'un pont, les accotements sont réduits au minimum, sachant aussi que les gardes latéraux peuvent offrir un maximum de perméabilité à la vue s'ils sont en acier et non en béton, ce pont en particulier pourrait réellement s'ouvrir au fleuve et rendre plus visible certains phénomènes comme le jeu des marées entre le large et la rive.

## Notes du chapitre 4

<sup>1</sup> Le morcellement excessif de certains tissus est directement imputable, par exemple, au fait que le réseau autoroutier de la capitale multiplie les barrières infranchissables artificielles qui s'ajoutent à d'autres barrières artificielles et aux barrières naturelles; voir LAROCHELLE, P., GAUTHIER, P., *op.cit.*, chapitre 3.

<sup>2</sup> On aura compris que sont exclus de cette analyse les parcours de la haute-ville, particulièrement le parcours Laurier / Grande-Allée.

<sup>3</sup> Le degré de priorité relève, ici, de l'ampleur des bénéfices à tirer, sur le plan structurel, des initiatives de requalification, et non d'un échelonnement dans le temps des dites initiatives. Ainsi, on pourra admettre que, compte-tenu des coûts et de l'ampleur des opérations impliquées respectivement par différents types d'intervention, des interventions portant surtout sur l'aménagement des emprises autoroutières puissent être réalisées dans des échéanciers plus courts que d'autres portant sur la restructuration de l'espace urbain qui nécessiteraient une transformation majeure des voies de circulation.

<sup>4</sup> Il est intéressant de noter qu'en vertu du plan Vandry-Jobin, l'autoroute Charest et l'autoroute Laurentienne devaient, à l'origine, converger l'une vers l'autre et vers l'autoroute Dufferin-Montmorency. Voir MORISSET, L.K., 2001, **La mémoire du paysage, histoire de la forme urbaine d'un centre-ville** : Saint-Roch, Québec, Québec : Presses de l'Université Laval, p. 233.

<sup>5</sup> LAROCHELLE, P., GAUTHIER, P., *op. cit.*, p.44 : « On entend par potentiel de requalification la mesure de l'écart entre la qualité de l'aménagement actuel du tissu urbain et le niveau de qualité qui pourrait raisonnablement être visé dans un projet de restructuration de la forme urbaine existante compte tenu de sa transformabilité ».

<sup>6</sup> Il faut tout de même noter, par souci de lucidité, que la situation de l'autoroute Charest dans la ville n'est en rien comparable à celle du boulevard Laurier.

<sup>7</sup> LAROCHELLE, P., GAUTHIER, P., *op. cit.*, p. 37.

<sup>8</sup> *Ibid.*, p. 44

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 44.

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 44.

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 40.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 40.

<sup>13</sup> Il est évident que des ententes ne sont possibles, en la matière, que si chacune des parties voit ses propres intérêts servis par les objectifs visés. C'est pourquoi les porteurs du projet de requalification des entrées de la capitale doivent, en préalable au dialogue que nous préconisons, susciter un partage d'intérêt à l'égard des paysages autoroutiers. Inversement, il importe que les visées entretenues par les partenaires riverains à l'égard des axes autoroutiers – en tant qu'ils sont désormais

des lieux propices à certains types de développement – soient considérées.

<sup>14</sup> Pour ce qui est de l'urbanité telle que définie par Larochelle et Gauthier, il est forcément exclu qu'elle puisse être un attribut des corridors autoroutiers dits « urbains ».

<sup>15</sup> Certes, des entreprises peuvent s'intéresser aux autoroutes pour des questions de visibilité et d'accessibilité mais une fois ces avantages acquis, il n'y a vraiment aucune raison pour qu'elles participent d'un quelconque « cadre » autoroutier.

<sup>16</sup> LAROCHELLE, P., GAUTHIER, P., *Op. cit.* Voir en particulier leurs remarques à propos a) du redoublement des barrières infranchissables qu'il faut redouter quand on aménage une autoroute en milieu urbain (pp.20-22 et conclusion) et b) des localisations préférentielles pour les voies de transit à grand débit, lesquelles sont illustrées par une critique de la localisation du boulevard Charest, (pp. 29-31).

<sup>17</sup> L'idée du parkway est née, en réalité, au dix-neuvième siècle, à l'instigation, notamment des architectes paysagistes Olmsted et Elliot dans le but d'intégrer de véritables « systèmes » de parcs aux réseaux viaires des villes. La propagation de l'automobile a engendré par la suite le développement de voies de promenade réservées, lesquelles préfiguraient déjà le développement des voies « express » entre banlieues et centre-villes. Voir à ce sujet ZAPATKA, Christian, 1987, « *The American Parkways, Origins and Evolution of the Park-road* », in **Lotus**, no. 56, pp. 96-128.

<sup>18</sup> Voir DUPUY, G., 1995, **Les territoires de l'automobile**, Paris : Anthropos, quant au fait que la motorisation a été en tout premier lieu un phénomène urbain.

<sup>19</sup> L'accessibilité est parfois de rigueur, comme le montre l'aménagement du parkway de la rivière des Outaouais, entre le quartier Bayshore et le parlement, à Ottawa.

<sup>20</sup> Cela n'entraîne pas pour autant qu'elles soient « confortables » là où l'on trouve désormais des lieux d'habitation en bordure.

<sup>21</sup> Voir notre introduction au chapitre 3.

<sup>22</sup> Nous nous basons ici sur un certain nombre d'entretiens avec les responsables de l'application de la gestion écologique dans le cadre du « plan vert » de la Direction de Québec du ministère des Transports du Québec.

<sup>23</sup> Voir nos commentaires au sujet de l'échelle « tactile » de l'expérience paysagère, chapitre 2.

<sup>24</sup> Ces remarques, comme toute la présente section d'ailleurs, s'appliquent également aux parcours ruraux; voir le chapitre 2.

<sup>25</sup> Sur l'autoroute 417 entre Ottawa et Montréal, on peut trouver des segments où les marges latérales restreintes sont bordées par des

fossés dont les contre-pentes extérieures sont assez aiguës, ce qui permet de maintenir une couverture arborescente à proximité des chaussées.

<sup>26</sup> Compte tenu de certaines de nos remarques et de la charge que représente la maintenance du patrimoine végétal urbain, ces présumés et les modèles qu'ils perpétuent pourraient également être mis en question au sujet des artères urbaines.

<sup>27</sup> Voir nos observations précédentes concernant les fossés. Considérant les exemples, à Québec et ailleurs, où les fossés sont relativement proches des chaussées, sachant par ailleurs que les flancs extérieurs des fossés peuvent effectivement stopper un véhicule en cas de sortie de route, il nous semble raisonnable de préconiser un standard minimum pour les marges de dégagement.

<sup>28</sup> Merci à Denis Stonehouse pour nous avoir signalé l'article suivant : Veillette, Guy, « *La Ville de Trois-Rivières veut couper des pins blancs le long du parc industriel numéro 2, à bas les arbres!* », journal le Nouvelliste, Trois-Rivières, édition du 3 mai 2002. [www.cyberpresse.ca/nouvelliste/actualites/0205/act\\_502050094361.html](http://www.cyberpresse.ca/nouvelliste/actualites/0205/act_502050094361.html)

<sup>29</sup> Évidemment, le problème se poserait tout à fait autrement – sinon pas du tout – s'il s'agissait de considérer les demandes exorbitantes d'une entreprise qui se serait établie en toute connaissance de cause dans un secteur donné et qui remettrait en question, pour un surplus de visibilité, le patrimoine végétal existant sur le domaine public.

<sup>30</sup> Voir nos observations sur la « signature » des immeubles commerciaux au chapitre 2.

<sup>31</sup> Merci à Pascal Lacasse pour cette information.

<sup>32</sup> Cela nous ramène aux considérations que nous entretenons au chapitre 2 au sujet du « cadrage » par le bas des scènes paysagères plus lointaines ou des repères plus élevés.

<sup>33</sup> NOPPEN, L., MORISSET, L.H., *op.cit.*

<sup>34</sup> LAROCHELLE, P., GAUTHIER, P., *op. cit.*, p. 19-20.

<sup>35</sup> Cette préoccupation devrait d'ailleurs être à l'ordre du jour de toute réflexion sur la qualité de la forme urbaine et du paysage urbain.

<sup>36</sup> LAROCHELLE, P., GAUTHIER, P., *op. cit.*, p. 20.

<sup>37</sup> *Ibid.*, p. 30.

<sup>38</sup> *Ibid.*, pp. 30-34.

<sup>39</sup> *Ibid.*, p. 31.

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 32.

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>42</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>43</sup> *Ibid.*, pp. 30-34.

<sup>44</sup> *Ibid.*, p. 30.

<sup>45</sup> *Ibid.*, p. 44.

<sup>46</sup> Voir nos observations à ce sujet au chapitre 1, page 6.

<sup>47</sup> Il faut noter, dans cette optique, que l'inclinaison des voies dans certains virages a pour effet d'occulter le profil même de la haute-ville.

## Conclusion

# Au-delà des parcours d'entrée à la capitale, un enjeu : la forme de la ville

Cette étude ne peut être conclue sans ouvrir sur des considérations plus larges au sujet de la forme de la ville. Les patrons de développement urbain que nous avons tenté de mettre en évidence pour expliquer les paysages aux entrées de la capitale ne sont pas propres aux corridors autoroutiers, loin de là. Cependant, les infrastructures autoroutières favorisent certaines affectations et certains types de relations avec les tissus avoisinants.

C'est donc, pour fermer la boucle, que les formes de développement engendrées en bordure des autoroutes depuis leur construction sont liées aux caractéristiques mêmes du réseau autoroutier. On ne peut cependant s'en tenir à ce constat. L'autoroute est la composante la plus poussée d'un système de voirie arborescent – et non plus réticulaire – qui tend inmanquablement à dissocier les activités et le bâti qui les abrite des voies publiques, en particulier des voies de niveau supérieur. Car ces dernières ont pour principale fonction de déplacer des véhicules.

Les activités qui s'y trouvent participent d'une logique du « tout à l'automobile »; elles ne sont désormais que des points de chute inaccessibles autrement qu'en automobile. D'où la diffusion généralisée de l'espace consacré à l'automobile, les parcs de stationnement faisant office de prolongement tentaculaire des voies publiques. Pour reprendre une remarque du chapitre trois, il s'ensuit une suprématie incontestable du vide sur le plein.

Si l'on ajoute à cela l'hétérogénéité radicale d'un bâti souvent médiocre et parfois racoleur localisé le long des grandes artères, la surenchère d'affichage, les conflits d'échelle et les accrocs au décorum, il n'est pas étonnant que les entrées d'agglomérations, pour revenir à notre préoccupation, soient en général associées à un désordre

affligeant<sup>1</sup>. Or, si nos observations ont porté surtout sur les environnements autoroutiers, force est de constater qu'elles correspondent aussi à ce qui se passe, en général, dans la « ville de l'automobile ». Et ce qui s'y passe est spécifiquement lié à la *mobilité* sans contrainte qu'ont autorisé, depuis cinquante ans, la croissance du parc automobile, l'expansion des réseaux autoroutiers et la mise à niveau des réseaux locaux<sup>2</sup>.

### L'impératif de mobilité et le paysage urbain

Si la mobilité a ses instruments (l'automobile et les réseaux), elle a aussi ses ressorts culturels. La motorisation sans précédent des ménages<sup>3</sup> et les facilités accrues de déplacement ont eu en quelques décennies à peine des retombées fondamentales sur les pratiques de l'urbain et les modes de vie qui leur correspondent. On assiste désormais à une dissémination, dans un rayon très large, des espaces où se jouent, pour chaque individu, pour chaque ménage, les différents aspects de la vie urbaine. La ville se présente comme un domaine d'appropriation sans ancrages fixes, comme un réseau décontextualisé de liens sociaux et économiques construits indépendamment de la réalité géographique et des relations de proximité<sup>4</sup>.

En effet, la mobilité s'accompagne d'une gamme de choix qui se traduisent, d'un côté, par la dissociation absolue des lieux de travail et des lieux de résidence<sup>5</sup> et, de l'autre, par des pratiques *sélectives* de sociabilité, de consommation, de loisir. Cela se traduit en retour par ce que d'autres ont appelé une « délocalisation »<sup>6</sup> des pratiques de la ville en général. Celles-ci n'ont plus comme contrainte la proximité des lieux d'habitation, de travail et de consommation; elles peuvent se déployer sur l'ensemble de l'agglomération, la condition en étant, incidemment, le niveau d'élaboration et l'efficacité du réseau routier.

L'élargissement de l'aire de rayonnement de l'habitant de la ville contemporaine entraîne donc la multiplication des déplacements automobiles mais surtout l'augmentation significative des distances moyennes de déplacement. Du coup, la « ville de l'automobile » est expérimentée non pas comme un « continuum expérientiel » mais bien comme une série ininterrompue de « sauts » d'un point de chute à un autre.

D'où le rôle de plus en plus important dévolu au réseau autoroutier et aux grandes artères pour les déplacements à l'échelle des agglomérations. Cela consacre, pour tout le monde (les travailleurs, les consommateurs, les bénéficiaires de services mais aussi les entreprises et les

institutions) la dépendance à peu près complète vis-à-vis de l'automobile. Or, cette dépendance n'est ni forcée ni accidentelle : elle est le fruit d'un parti-pris collectif – et, en l'occurrence, un parti-pris institutionnel – en faveur de l'automobile. En effet, et nonobstant les choix personnels qui les sous-tendent, ces pratiques trouvent écho et sont, du même coup, orientées – ou à la limite contraintes – par les modèles de développement mis en œuvre au titre de « l'impératif de mobilité ».

Certes, l'urbanisation des dernières décennies et, en particulier, l'étalement urbain, sont redevables d'un certain nombre de facteurs, en amont du développement urbain comme tel. Selon Russwurm<sup>7</sup>, ces facteurs sont, au Canada, au nombre de cinq, soit :

- l'accroissement des populations urbaines et l'accroissement du revenu familial moyen;
- la généralisation de l'accès à la propriété sous le coup des politiques gouvernementales en matière de financement hypothécaire;
- les préférences et les modèles de référence en matière d'habitation;
- les progrès technologiques en matière de transport mais aussi en matière de communication en général;
- la spéculation foncière et les pressions exercées en conséquence sur les terres situées en périphérie des agglomérations.

Il n'en demeure pas moins qu'en général les politiques et les orientations de développement urbain – à commencer par les politiques de transport – ont été élaborées pour accommoder directement et massivement la généralisation de l'usage de l'automobile. Cela aura eu, parmi plusieurs conséquences, un certain nombre qui nous concernent plus directement ici :

- le morcellement de plus en plus accentué des lieux d'habitation et leur dispersion vers des positions de plus en plus reculées par rapport au « corps » des agglomérations;
- la dispersion des lieux de travail, leur autonomie par rapport à leur contexte immédiat et, le cas échéant, leur concentration dans des secteurs accessibles exclusivement par automobile;
- la dissémination, la spécialisation et l'accroissement de l'échelle – jusqu'au gigantisme – des lieux de consommation, y compris la consommation à des fins de loisir;

- le rôle de plus en plus important dévolu à l'automobile au niveau des déplacements à l'échelle des agglomérations;
- les proportions de plus en plus importantes de l'espace urbain consacrées à l'automobile.

Cela se répercute, comme on l'a vu, sur l'apparence des corridors autoroutiers. L'étalement de la frontière entre le rural et l'urbain, l'hétérogénéité exacerbée des parcours « urbains » et le caractère décousu de leurs franges sont à mettre au compte du morcellement de la ville, du refoulement des industries dans des zones périphériques, des patrons de développement commercial et de la migration, par commodité, des lieux d'habitation en grappes restreintes le long des voies autoroutières.

Plus généralement, et si l'on veut tirer toutes les conséquences des remarques précédentes, les paysages autoroutiers sont le reflet direct de la place que prend l'automobile dans la ville, ou du moins la place qu'on lui fait en adaptant la forme de la ville à ses exigences, ce dont les autoroutes « urbaines » de Québec sont les premières manifestations.

Cette place – et surtout les patrons de développement qui en découlent – ne semble pas devoir être mise en question au Québec, malgré les critiques qui émanent des milieux spécialisés qui se préoccupent des conséquences de l'étalement urbain et de la qualité de la forme urbaine dans la ville contemporaine. Néanmoins, les conclusions auxquelles nous arrivons engagent un niveau de préoccupation qui déborde largement la question de l'apparence des corridors autoroutiers en tant qu'ils traversent l'espace urbain. Au risque de nous répéter, les paysages des entrées de la capitale et les paysages de la ville actuelle dépendent des formes urbaines engendrées en réponse à de nombreuses exigences posées par la croissance mais aussi en réponse à la pression, acceptée comme allant de soi, de l'automobile sur l'urbain.

C'est donc que, plus largement, la question du paysage de la ville contemporaine ne peut être abordée seulement dans une perspective de *paysagement*, en prenant pour acquises les formes de la ville sans les mettre en cause. Il faut se méfier, par exemple, des voies d'avenir proposées par Peter G. Rowe en ce qui concerne le paysage de la banlieue et de la périphérie et ce, malgré la finesse et l'exhaustivité des analyses sur lesquelles il s'appuie<sup>8</sup>. Rowe propose ni plus ni moins que l'ensemble du domaine suburbain et périurbain soit pris en charge, y compris les lieux d'habitation, les voies, les complexes commerciaux, etc., dans une perspective paysagère, afin de voir à l'avènement de ce qu'il appelle un « pastoralisme moderne ». Il suppose, ce faisant, que l'ensemble des

acteurs du développement, publics et privés, participeraient de plein gré à un vaste projet visant la construction d'un paysage « pastoral » au bénéfice des collectivités. Cette position nous apparaît imprégnée d'angélisme pour deux raisons.

Premièrement, il est fort peu probable que l'on puisse harmoniser les volontés individuelles à ce point. S'il y a une chose sur laquelle on s'entend en général au sujet des paysages de la ville contemporaine, c'est que la multiplicité des acteurs et les intérêts extrêmement divergents – même au sein des différentes instances publiques qui sont concernées par l'aménagement du territoire – sont le plus sérieux obstacle à une vision commune qui ferait échec à un urbanisme décousu et aux formes urbaines incohérentes.

Deuxièmement, sa position suppose une responsabilité et une charge partagées par tous les acteurs, y compris sur le plan financier. Par exemple, Rowe semble croire que les groupes commerciaux auraient la volonté et les moyens de transformer les parcs de stationnement des grands complexes commerciaux en espaces hybrides qui feraient figure de jardins publics (p.243). Il entrevoit même la possibilité que des complexes établis côte à côte soient rattachés entre eux par des « liaisons paysagères » : « *the whole terrain of commercial complexes as artfully constructed landscapes* » (p.244).

D'un autre côté, il reconnaît que si les environnements commerciaux actuels sont ce qu'ils sont, c'est qu'ils ont été planifiés et aménagés en vertu de standards minimaux, au moindre coût possible (p.243). Nous ne voyons pas comment les petits et les grands propriétaires, les commerçants, les industriels et les promoteurs trouveraient tout d'un coup les ressources pour contribuer volontairement et positivement à l'urbain au bénéfice du bien commun, le paysage. Au contraire, on ne peut exempter les pouvoirs publics de leurs responsabilités en matière de paysage urbain; ceux-ci doivent en projeter les qualités essentielles et d'en assurer la mise en œuvre en utilisant tous les instruments à leur disposition. Cette responsabilité doit d'abord s'exercer à l'égard de la structure de l'espace public. Les autorités publiques doivent donc veiller, premièrement, à ce que les relations entre le bâti et les voies publiques aillent dans le sens de l'imageabilité – pour reprendre une expression de Kevin Lynch – et de l'habitabilité de la ville et, deuxièmement, à ce que le bâti soit doté des qualités propices à un cadre urbain harmonieux. Ce faisant, elles doivent pouvoir remettre en question les patrons de développement qui sont imposés par le « marché ». Finalement, elles doivent veiller à consacrer l'espace et les ressources nécessaires à l'aménagement approprié des voies publiques en tant qu'elles sont le « liant » du paysage urbain.

## Réexaminer la ville de l'automobile : qualité du paysage urbain, qualité de la forme urbaine

La plupart de nos observations renvoient aux pratiques urbanistiques des cinquante dernières années, à travers lesquelles il semble qu'on en soit venu à accepter un certain nombre de choses, notamment :

- que les pratiques de l'urbain soient en général dépendantes de l'automobile;
- que le sens de l'espace public soit réduit, en général mais particulièrement sur les grandes artères, à la fonction de circuler;
- que les modèles dominants de développement soient définis, notamment mais non exclusivement dans le secteur commercial, par ce qu'on appelle commodément « le marché »;
- que l'espace public urbain soit déficitaire, à différents degrés, en lisibilité, en cohérence, en valeur d'expérience et, comme le montrent fort pertinemment Pierre Larochelle et Pierre Gauthier<sup>9</sup>, en urbanité.

Néanmoins, les préoccupations pressantes que l'on entretient face aux paysages d'entrée à la capitale sont symptomatiques d'un refus de voir s'étioler de la sorte le paysage urbain. Or, ce n'est pas simplement l'agrément visuel que l'on peut tirer des espaces urbains qui est en jeu ici mais plutôt le paysage urbain dans son sens le plus plein, c'est à dire en tant qu'il reflète l'habitabilité de l'espace urbain ou, plus précisément, les significations et les valeurs d'expérience qui lui sont attribuées dans le quotidien, y compris sur le plan de la sociabilité collective. De plus, l'étalement urbain est assorti de coûts environnementaux, économiques et sociaux<sup>10</sup> sur lesquels il serait onéreux de s'étendre ici mais qui ne peuvent être écartés de toute discussion sur la forme de la ville contemporaine.

Sur le premier point, il serait opportun sinon *urgent* que soient évalués les impacts sur le paysage urbain, et plus largement sur la qualité de la forme urbaine dans le bassin de la capitale, des pratiques d'aménagement qui accordent priorité à l'automobile. À cet effet, il est essentiel que soit reconnue la nécessité d'un consensus au sujet des critères de qualité du paysage urbain ou, plus largement, de la forme urbaine<sup>11</sup> et ce, considérant les différentes catégories d'espaces communs et leur usage. Une telle réflexion devrait, au minimum, permettre a) de convenir des principes de consolidation éventuelle des territoires urbanisés au chapitre de la forme urbaine et du paysage urbain, b) d'énoncer des programmes d'intervention visant

à corriger à moyen et à long terme, dans les secteurs qui s'y prêteraient, les déficits en la matière et c) d'élaborer des politiques de développement et d'aménagement applicables à l'expansion éventuelle de l'agglomération, y compris, le cas échéant, l'application de mesures visant à restreindre l'étalement urbain.

Nous nous permettrons de renvoyer ici aux commentaires précis que font, à propos de la forme urbaine, Larochelle et Gauthier. Retenons un certain nombre de problèmes mis au jour par l'analyse morphogénétique des contextes urbains des parcours d'entrée et qui concernent principalement l'espace urbanisé depuis les années soixante, dont la forme a été largement déterminée par les infrastructures routières :

- le morcellement excessif des aires habitables ou potentiellement habitables en raison de la superposition désordonnée des barrières infranchissables artificielles (infrastructures) aux barrières naturelles<sup>12</sup>;
- la réduction de ces aires habitables, dans de nombreux cas, à des superficies insuffisantes pour un développement communautaire sain et viable<sup>13</sup>;
- les ruptures et les malformations engendrées dans les tissus existants par le percement ou l'élargissement des artères<sup>14</sup>;
- les ruptures engendrées par les tissus spécialisés, commerciaux, industriels et institutionnels<sup>15</sup>;
- le confinement et l'absence de perméabilité des tissus urbains développés selon les modèles en usage depuis le milieu du vingtième siècle<sup>16</sup>;
- l'occultation par les équipements routiers des atouts géomorphologiques et hydrographiques qui auraient pu jouer un rôle structurant au plan de la forme urbaine<sup>17</sup>;
- une perte sèche de lisibilité du substrat urbain historique qui relève du découpage initial des terres et au réseau hydrographique<sup>18</sup>;
- la dissolution de l'identité des voies héritées<sup>19</sup>;
- l'absence totale d'urbanité qui caractérise les corridors urbains associés aux autoroutes et aux grandes artères<sup>20</sup>.

Les recommandations qui émanent de ces constats visent quatre choses. Premièrement, dresser un diagnostic général, basé sur une lecture morphogénétique détaillée,

quant aux ruptures engendrées soit par l'accumulation de barrières infranchissables, soit par l'effet pernicieux des limites administratives et identifier précisément les incidences de ces ruptures – incidences dont on vient de voir qu'elles sont nombreuses – sur la forme urbaine actuelle, sa structure et les relations entre ses composantes, naturelles et bâties. Deuxièmement, identifier à la lumière de ce diagnostic, les aires de restructuration, les aires de consolidation et les aires de développement à moyen et à long terme. Troisièmement, dresser les objectifs de restructuration, de consolidation et de développement, en établissant des mesures de contrôle pour empêcher « *toute nouvelle intervention qui aurait pour effet d'ajouter de nouvelles barrières dans un territoire déjà trop morcelé ou d'entraver les possibilités de réduire celles qui existent actuellement* »<sup>21</sup>. Quatrièmement, établir les mécanismes de concertation entre les acteurs de l'aménagement du territoire aux fins de la mise en œuvre de ces objectifs.

À quoi nous ajoutons :

- dresser le portrait détaillé des caractéristiques de l'espace public<sup>22</sup>, toutes catégories confondues, sur l'ensemble de l'agglomération;
- préciser, à la lumière de ce relevé et sur la base d'une compréhension approfondie des ressorts culturels, économiques et institutionnels qui les informent, les patrons de développement dont dépend le portrait ci-dessus;
- définir les critères généraux d'habitabilité, d'urbanité et de qualité paysagère applicables à l'espace public de l'agglomération, considérant son statut de capitale;
- sur la base de ces critères :
  - > poser un diagnostic sur l'espace public de l'agglomération, par catégories et par secteurs;
  - > identifier les « aménités » – par exemple, les éléments du contexte biophysique, les points de vue remarquables, les repères, les lieux culturellement significatifs, etc. – qui devraient orienter les éléments et la forme du domaine public en devenir dans les zones à développer;
  - > fixer les objectifs à atteindre pour les espaces à consolider, les espaces à restructurer et les espaces à développer;
- sur la base de ces objectifs, établir les termes et mettre en place les instruments – y compris les instruments réglementaires et les mesures de

protection – d'un programme de consolidation, de restructuration et de développement urbains visant à la fois la structure générale de l'espace urbain – en quoi nous renvoyons aux recommandations de Larochelle et Gauthier – et la forme de l'espace public;

- cibler les aires de protection, de consolidation, de restructuration et de développement à viser dans le court, le moyen et le long terme;
- élaborer les politiques et les programmes d'intervention et de gestion en conséquence.

Si l'on considère aussi qu'à l'arrière-plan des initiatives qui découleraient de ces recommandations, la question de la viabilité (environnementale, économique, sociale) du développement urbain se pose inévitablement, c'est bel et bien à une redéfinition des pratiques d'aménagement – en terme de visées et de processus – et à une reformulation du modèle urbain dont nous avons l'habitude qu'il s'agit de procéder. Or, malgré la portée de ce qui précède, il ne s'agit pas pour autant de bouleverser de fond en comble l'appareillage décisionnel complexe dont relève l'aménagement du territoire.

Il s'agit plutôt de veiller à ce que, désormais, toutes les interventions sur l'espace urbain, y compris en matière d'infrastructures, soient évaluées, quant à leur pertinence et à leur performativité, sous au moins deux considérations. Premièrement, on doit pouvoir évaluer leurs effets sur l'habitabilité – au sens défini précédemment – de « l'organisme urbain » dont on doit avoir, au préalable, une connaissance approfondie sur le plan morphogénétique<sup>23</sup> et sur le plan des caractéristiques et des valeurs paysagères. Deuxièmement, elles doivent pouvoir se justifier, dans une perspective de développement viable, eu égard à l'équilibre à maintenir entre le développement économique, la responsabilité environnementale et l'équité sociale.

Il s'agit donc d'instaurer, en parallèle d'une réflexion de fond sur la forme de l'agglomération assortie des instruments de connaissance appropriés, une vision régionale doublée d'une vision à long terme, des mécanismes d'évaluation rigoureux et des habitudes tenaces de concertation impliquant tous les agents du développement urbain.

## Notes de la conclusion

<sup>1</sup> C'est bien sur ce diagnostic que convergent les textes que nous avons consultés au sujet des entrées de villes. On s'entend aussi, chez les commentateurs et les analystes, pour dire que la question des entrées de ville relève moins d'une problématique de « paysagement » au sens étroit (embellissement) que d'une problématique d'urbanisme et d'architecture. À ce sujet, le rapport du sénateur Dupont a fait couler beaucoup d'encre en France depuis 1994 alors que les autorités publiques françaises mettaient en chantier, à différents niveaux, une réflexion et des projets qui se poursuivent aujourd'hui. Voir DUPONT, A., 1994, « *La problématique française* », in **Metropolis, urbanisme, planification régionale, environnement**, no.101-102, numéro spécial entrées de ville, pp. 6-10, DUPONT, A., **Les entrées de ville ou redonner le goût de l'urbanisme**, rapport à Monsieur Barnier, Ministre de l'environnement et B. Bosson, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, Paris : Chambre du Sénat, DESMOULINS, C., 1994, « *Entrées de villes : la cote d'alerte* », in **D'architectures**, no.44, pp. 24-31 et BOSSART, E., 1993, « *Les entrées de ville cherchent leurs marques* » in **Urbanisme**, no.262, pp. 27-43.

<sup>2</sup> Au sujet de l'impact de la mobilité contemporaine sur l'étalement, sur la forme et sur les pratiques de la ville, voir REMY, J., 1997, « *Le réseau aréolaire* », in **Urbanisme**, no.296, Dossier : la ville en ses concepts, pp. 63-66; PIRON, O., 1997, « *La ville émergente* », in **Urbanisme**, *ibid.*, pp. 81-85; CAUQUELIN, A., 1997, « *Ville et art contemporain* », in DUBOIS-TAINE, G., CHALAS, Y., **La ville émergente**, La Tour d'Aigues : Éditions de l'aube, pp. 220-227 et particulièrement, CHALAS, Y., 1997, « *Les figures de la ville émergente* », in DUBOIS-TAINE, G., CHALAS, Y., *ibid.*, pp. 239-270. Pour une synthèse extrêmement fouillée de l'impact du développement du « système automobile » sur l'urbain et sur les rapports des « urbains » à leur territoire, voir DUPUY, G., 1995, *op.cit.*

<sup>3</sup> On serait en voie, dans les pays industrialisés, d'assister au règne de la voiture personnelle; voir DUPUY, G., 1995, *op.cit.*, chapitre 11 : « *L'expansion du système automobile et l'évolution des territoires* ».

<sup>4</sup> ROWE, P.G., 1991, *Op.cit.*, p. 58; pour le point de vue des habitants à ce sujet, voir GUÉDEZ, A., 1997, « *Joué-les-Tours du côté des acteurs ordinaires* », in DUBOIS-TAINE, G., CHALAS, Y., *op.cit.*, pp. 74-77.

<sup>5</sup> MASSOT, M.H., ORFEUIL, J.P., 1995, « *La mobilité, une alternative à la densification du centre* », in **Annales de la recherche urbaine**, no.67, Densités et espacements, pp. 23-32.

<sup>6</sup> Voir TABOURIN, E., 1995, « *Les formes de l'étalement urbain* », in **Annales de la recherche urbaine**, no.67, Densités et espacements, pp. 32-42, LE GUIRRIEC, P., 1997, « *Mobilité et identité dans la périphérie brestoise* », in DUBOIS-TAINE, G., CHALAS, Y., *op.cit.*, pp. 78-85, de même que CHALAS, Y., « *Les figures de la ville émergente* », in DUBOIS-TAINE, G., CHALAS, Y., *ibid.*, pp. 239-270.

<sup>7</sup> RUSSWURM, L.H., 1977, **The Surroundings of Our Cities : Problems and Planning Implications of Urban Fringe Landscapes**, Ottawa : Community Planning Press.

<sup>8</sup> Ces analyses couvrent l'évolution de la forme et de la structure des banlieues et des périphéries urbaines nord-américaines, y compris les

transformations des artéfacts qui leur sont spécifiquement associés (la maison pavillonnaire, le centre commercial, l'autoroute), voir ROWE, P.G., 1991, **Making a Middle Landscape**, Cambridge (Mass.) : MIT Press.

<sup>9</sup> LAROCHELLE, P., GAUTHIER, P., *op.cit.*

<sup>10</sup> Mentionnons tout de même que le simple fait de privilégier, dans la structure même de l'agglomération, le transport automobile par rapport au transport collectif est source de discrimination pour ceux qui, pour une raison ou pour une autre, ne sont pas motorisés. Au sujet de Québec, Larochelle et Gauthier soulignent qu'en raison, notamment, du niveau d'élaboration du réseau autoroutier, « *le nombre et l'importance des barrières urbaines qui empêchent d'établir des liens entre les quartiers [ est tel qu'à moins ] de démanteler certaines barrières [ artificielles ] existantes, il pourrait s'avérer à jamais impossible de doter la Capitale d'un réseau de transport en commun efficace et viable* » (LAROCHELLE, P., GAUTHIER, P., *op.cit.* p. 42).

<sup>11</sup> Larochelle et Gauthier (*Ibid.*, p.2) définissent les principaux critères de qualité de la forme urbaine comme étant a) l'intelligibilité, b) la perméabilité des tissus urbains et c) la mixité des fonctions.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 21.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p.21.

<sup>14</sup> Voir en particulier l'analyse des parcours Charest et Laurentien, *ibid.*, pp. 28-39.

<sup>15</sup> *Ibid.*, p.42; voir les analyses des parcours Laurier / Grande-Allée (pp.26-27) et Charest (pp.28-34).

<sup>16</sup> *Ibid.*, pp.42-43.

<sup>17</sup> *Ibid.*, p.42; voir également l'analyse du parcours Charest (pp.28-34).

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 21.

<sup>19</sup> *Ibid.*, pp.18-20.

<sup>20</sup> Voir les analyses des parcours Champlain, Laurier, Laurentien, Charest et Dufferin-Montmorency, *ibid.*, pp. 23-41.

<sup>21</sup> *Ibid.*, p. 44.

<sup>22</sup> L'espace public ne peut être réduit aux surfaces qui font partie du domaine public; pour le caractériser, il faut décrire les relations qu'il entretient avec le bâti. Par ailleurs, tout effort de caractérisation doit être informé par une lecture expérientielle de l'espace public.

<sup>23</sup> LAROCHELLE, P., GAUTHIER, P., *Op. cit.*, p. 44.

## Références

- BÉLANGER, C., 1998, **L'autoroute et l'architecture de l'espace périurbain, le cas de la région de Québec**, thèse de Doctorat (géographie), Québec : Université Laval.
- BERQUE, A., 1990, **Médiance, de milieux en paysages**, Paris : Reclus.
- BOSSART, E., 1993, « *Les entrées de ville cherchent leurs marques* » in **Urbanisme**, no. 262, pp. 27-43.
- CAUQUELIN, A., 1991, **L'invention du paysage**, Paris : Plon.
- CAUQUELIN, A., 1997, « *Ville et art contemporain* », in DUBOIS-TAINE, G., CHALAS, Y., dir., **La ville émergente**, La Tour d'Aigues : Éditions de l'aube, pp. 220-227.
- CHALAS, Y., 1997, « *Les figures de la ville émergente* », in DUBOIS-TAINE, G., CHALAS, Y., dir., **La ville émergente**, La Tour d'Aigues : Éditions de l'aube, pp. 239-270.
- DESMOULINS, C., 1994, « *Entrées de villes : la cote d'alerte* », in **D'architectures**, no. 44, pp. 24-31.
- DUBOIS-TAINE, G., CHALAS, Y., dir., **La ville émergente**, La Tour d'Aigues : Éditions de l'aube.
- DUPONT, A., 1994, « *La problématique française* », in **Metropolis, urbanisme, planification régionale, environnement**, no. 101-102, numéro spécial entrées de ville, pp. 6-10.
- DUPONT, A., **Les entrées de ville ou redonner le goût de l'urbanisme**, rapport à Monsieur Barnier, Ministre de l'environnement et B. Bosson, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, Paris : Chambre du Sénat.
- DUPUY, G., 1995, **Les territoires de l'automobile**, Paris : Anthropos.
- Environnement Québec, inédit, **Les régions naturelles du Québec : la plaine moyenne du Saint-Laurent (B02)**.
- Environnement Québec, **Les provinces naturelles , niveau 1 du cadre écologique de référence du Québec**, description des provinces naturelles, les Laurentides méridionales, in [http://www.menv.gouv.qc.ca/biodiversite/aires\\_protegees/provinces/partie4c.htm](http://www.menv.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/provinces/partie4c.htm)
- Environnement Québec, **Les provinces naturelles , niveau 1 du cadre écologique de référence du Québec**, description des provinces naturelles, les Appalaches in [http://www.menv.gouv.qc.ca/biodiversite/aires\\_protegees/provinces/partie4a.htm](http://www.menv.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/provinces/partie4a.htm)
- FERRÉ-LEMAIRE, I., 1991, « *Entrées de ville, bonjour tristesse* » in **Urbanismes et architecture**, no. 250, numéro spécial : la ville défigurée, pp. 61-63.
- GALETTY, J.C., 1994, « *France : situation critique* », in **Metropolis, urbanisme, planification régionale, environnement**, no. 101-102, numéro spécial entrées de ville, pp. 6-10.
- GIBOUT, C., 1998, « *Les entrées de villes : une affaire de commerce et d'hospitalité* », in **Annales de la recherche urbaine**, no. 78, pp. 109-113.
- GUÉDEZ, A., 1997, « *Joué-les-Tours du côté des acteurs ordinaires* », in DUBOIS-TAINE, G., CHALAS, Y., dir., **La ville émergente**, La Tour d'Aigues : Éditions de l'aube.
- JACOBS, P., ST-DENIS, B., POULLAOUEC-GONIDEC, P. et al., 2000, **Qualité paysagère des corridors autoroutiers et routiers servant de portes d'entrée importantes du Québec (PERIQ), rapport d'activité 2, Analyse de la situation paysagère et énoncé des stratégies de requalification du corridor de l'autoroute 15**, rapport de recherche, Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal.
- LAROCHELLE, P., GAUTHIER, P., 2002, **Les voies d'accès à la capitale nationale du Québec et la qualité de la forme urbaine**, rapport de recherche, Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal / Faculté de l'aménagement, de l'architecture et des arts visuels.
- LE GUIRRIEC, P., 1977, « *Mobilité et identité dans la périphérie brestoise* », in DUBOIS-TAINE, G., CHALAS, Y., dir., **La ville émergente**, La Tour d'Aigues : Éditions de l'aube, pp. 78-85.
- MASSOT, M.H., ORFEUIL, J.P., 1995, « *La mobilité, une alternative à la densification du centre* », in **Annales de la recherche urbaine**, no. 67, Densités et espacements, pp. 23-32.
- MILANI, R., 2000, « *L'idée du paysage dans les catégories esthétiques* » in **Horizons philosophiques**, vol.11, no.1, pp. 99-123.
- MORISSET, L.K., 2001, **La mémoire du paysage, histoire de la forme urbaine d'un centre-ville : Saint-Roch**, Québec, Québec : Presses de l'Université Laval.
- NOPPEN, L., MORISSET, L.K., 1998, **Québec de roc et de pierres, la capitale en architecture**, Québec : Multimondes / Commission de la capitale nationale.
- PIRON, O., 1997, « *La ville émergente* », in **Urbanisme**, *ibid.*, pp. 81-85.
- REMY, J., 1997, « *Le réseau aréolaire* », in **Urbanisme**, no.296, Dossier : la ville en ses concepts, pp. 63-66.
- ROGER, A., 1978, **Nus et paysages, essai sur la fonction de l'art**, Paris; Aubier, collection présence et pensée.
- ROGER, A., 1997, **Court traité du paysage**, Paris : Gallimard.
- ROWE, P.G., 1991, **Making a Middle Landscape**, Cambridge (Mass.) : MIT Press.
- RUSSWURM, L.H., 1977, **The Surroundings of Our Cities : Problems and Planning Implications of Urban Fringe Landscapes**, Ottawa : Community Planning Press.
- TABOURIN, E., 1995, « *Les formes de l'étalement urbain* », in **Annales de la recherche urbaine**, no. 67, Densités et espacements, pp. 32-42.
- ZAPATKA, C., 1987, « *The American Parkways, Origins and Evolution of the Park-road* », in **Lotus**, no. 56, pp. 96-128.