

Conseils de quartier et organismes s'unissent pour proposer à la Ville de Québec une transformation plus ambitieuse de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain

Québec, 15 décembre 2020 - La Ville de Québec développe actuellement sa vision d'aménagement du pôle Wilfrid-Hamel-Laurentienne. Elle a présenté une version préliminaire le 22 octobre 2020 dernier, vient de terminer une démarche consultative et prévoit d'adopter le tout à l'hiver 2021. Plusieurs conseils de quartiers et organismes ont déposé des mémoires dans le cadre de cette démarche consultative.

Des représentants et représentantes d'*Accès transports viables*, des *Conseils de quartier de Lairet, Saint-Roch, Saint-Sauveur* et *Vieux-Limoilou*, et du *Conseil régional de l'environnement - région de la Capitale-Nationale* unissent leurs voix pour **présenter à la Ville de Québec une version ambitieuse de transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain** (voir annexe 2).

Les porte-paroles estiment que la version de la Ville, qui comprend un pont d'étagement à l'intersection Wilfrid-Hamel/Laurentienne et aucune réduction du nombre de voies ni alignement du cadre bâti au boulevard, n'est pas suffisamment profonde pour réaliser le plein potentiel du secteur Wilfrid-Hamel-Laurentienne. Les représentants et représentantes proposent une vision (voir annexe 2) qui se rapproche d'un boulevard urbain tel Charest, dans sa portion centre-ville, ou René-Lévesque.

« Ça fait de nombreuses années que la transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain fait partie des orientations de la Ville de Québec. Pourtant, la version de transformation présentée par la Ville conserve le caractère autoroutier de Laurentienne, ce qui est insuffisant pour réaliser le plein potentiel de développement du secteur, reconnecter les quartiers limitrophes et favoriser les transports actifs et collectifs », estiment **les représentants et représentantes des conseils de quartiers et organismes**.

Les *Conseils de quartier de Lairet, Saint-Roch, Saint-Sauveur* et *Vieux-Limoilou* insistent sur l'enclavement actuel que cause l'autoroute Laurentienne entre les quartiers limitrophes. Les impacts positifs qui découleraient de sa transformation profonde en boulevard urbain sont nombreux: réduction du bruit et de la pollution de l'air, réduction des îlots de chaleur, possibilités de verdissement, et surtout, bonification des liens entre les quartiers et multiplication des déplacements actifs.

« Non seulement, l'autoroute Laurentienne actuelle enclave les quartiers centraux et rend les déplacements actifs difficiles, mais elle a aussi des conséquences néfastes sur le secteur: bruit, pollution de l'air, création d'îlots de chaleur, et j'en passe. Un véritable boulevard urbain permettrait de multiplier les liens cyclables et piétons dans le secteur, sans recours à des passerelles, qui sont des aménagements peu attractifs. Cela permettrait aussi de développer le potentiel du secteur pour créer de véritables milieux de vie », **a expliqué Frédérique Lavoie, présidente du Conseil de quartier de Saint-Roch**.

Accès transports viables estime qu'il faut penser le futur boulevard en fonction des objectifs poursuivis pour le secteur, et non en fonction des conditions existantes, si on souhaite vraiment réaliser le plein potentiel du secteur. Il faut, pour se faire, viser une réduction du débit automobile, qui est actuellement en moyenne de 67 000 véhicules par jour, selon les derniers chiffres du ministère des Transports. Selon l'organisation, de nombreux exemples dans le mont ont démontré que c'était la voie à suivre pour réussir une telle opération.

« Si on souhaite développer le potentiel du secteur et reconnecter les quartiers centraux, on ne peut pas faire les choses à moitié : il faut transformer Laurentienne en un véritable boulevard urbain avec des intersections à niveau et une réduction du nombre de voies de cette entrée de ville. Il faut mettre en place des moyens de diminuer le trafic automobile en amont de Soumande et Wilfrid-Hamel, notamment avec des infrastructures tels que des voies réservées, des stationnements incitatifs et un bon système de transport collectif reliant directement Fleur-de-Lys/Expo-Cité et la Haute-Ville», **a soutenu Étienne Grandmont, directeur général d'Accès transports viables.**

Enfin, le *Conseil régional de l'environnement de la Capitale-Nationale* insiste sur l'importance d'une reconversion profonde de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain permettant de créer de véritables milieux de vie. Cela passe par un encadrement bâti du boulevard, un fort développement immobilier et commercial, ainsi qu'un verdissement.

« Beaucoup de terrains entourant l'actuelle autoroute Laurentienne sont inutilisés: il y a un énorme potentiel de créer des logements, des commerces, des espaces communautaires, des espaces verts... bref, de véritables milieux de vie! Pour ça, on a besoin d'un boulevard urbain de taille similaire à René-Lévesque avec un encadrement bâti, un fort verdissement et des aménagements favorables aux transports en commun, à la marche, au cyclisme », **a conclu Alexandre Turgeon, directeur général du Conseil régional de l'environnement - région de la Capitale-Nationale.**

-30-

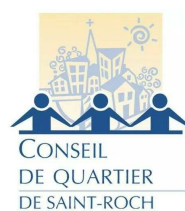
Source

Angèle Pineau-Lemieux

Conseillère en communication, *Accès transports viables*

a.pineau-lemieux@transportsviables.org

cell: (438) 495-9892



CRE capitale-nationale
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT
RÉGION DE LA CAPITALE-NATIONALE

Annexe 1

Des exemples de réussite de véritables reconversions

Projet de la rivière Cheonggyecheon (Séoul)

Ce projet réalisé à Séoul en Corée se distingue par :

- La vision ambitieuse à l'origine du projet ;
- L'excellente offre de transports alternatifs à la voiture ;
- Les bénéfices pour l'environnement et la santé des riverains et usagers.

Avant la transformation de l'autoroute, le trafic était estimé à 170 000 véhicules /jour. Suite au démantèlement des 14 voies de circulation et leur remplacement par un boulevard totalisant 4 voies, mais aussi suite à l'augmentation significative de l'offre de transports collectifs et actifs, le trafic a baissé à 30 000 véh./jour, soit 5,7 fois moins de véhicules.

Et ce, sans que le débit de circulation ne soit redirigé de manière significative dans les rues parallèles.

Le bilan au niveau de l'environnement et de la santé humaine est également très positif :

- Réduction de 30% des concentrations en dioxyde d'azote NO₂
- Réduction de 11% à 19% en particules fines
- Diminution considérable des effets d'îlots de chaleur: en été, température de 4.4 C à 5,9 C inférieure

Projet de l'autoroute Park East (Milwaukee)

Ce projet réalisé à Milwaukee au Wisconsin aux États-Unis se distingue par sa ressemblance avec l'autoroute Laurentienne.

En effet, l'autoroute Park East est située à l'entrée de ville, possède 2-3 voies dans chaque direction et un volume de circulation quotidien de 40 000 véhicules (proche du 67 000 véh./jour pour Laurentienne).

Le démantèlement de la Park East Freeway en 2003 et sa transformation en boulevard urbain a eu de nombreux impacts:

- Une réduction de moitié du débit de circulation, soit de 40 000 à 19 000 véhicules/jour
- Une augmentation de la part modale des transports actifs
- Un gain de **10 ha** pour le centre-ville, qui a permis de favoriser la densité et la mixité des usages et a amené près de 452 millions en investissements privés

Projet de l'autoroute Bonaventure (Montréal)

Ce projet réalisé à Montréal montre que la transformation d'autoroutes en boulevards urbains se fait aussi au Québec.

Terminée en 2017, cette transformation a permis d'entraîner une baisse estimée du trafic d'automobile d'environ 23% et de multiplier les liens entre les quartiers proches

Annexe 2

Une proposition ambitieuse de reconversion en 4 étapes

