

Résumé :

Vivre en ville est, de façon générale, satisfait de la proposition de réaménagement de l'avenue Dufferin-Montmorency. Nous demandons cependant aux autorités de prendre note de quelques-unes des suggestions qui suivent tant pour le présent projet que pour certains projets futurs.

Note aux commissaires :

Vivre en ville a rédigé le présent mémoire dans le but de bonifier le projet de réaménagement de l'actuelle autoroute Dufferin-Montmorency et également dans le but d'améliorer les liens entre la collectivité et le développement de son milieu. Rendre la ville plus viable et vivable. Telles sont les deux grandes lignes ayant guidé la rédaction de ce mémoire.

Contexte général

L'avenue Dufferin-Montmorency est un **axe principal dans la ville**, qui plus est dans le centre ville historique de Québec. Dans une perspective plus large, cet axe est également important au sein de l'agglomération de Québec car il est reconnu comme un lien majeur de la ville-centre, menant à l'Assemblée nationale, et au site des plaines d'Abraham. Point de convergence de circulation, axe urbain emprunté par tous les types de transport et jonction entre trois quartiers (St-Jean-Baptiste, Vieux Québec et la Colline parlementaire). Bref l'importance de cette artère est incontestable. Par conséquent et selon Vivre en ville, son réaménagement doit créer et redonner à l'avenue Dufferin-Montmorency ses rôles social (lieu d'échange) et fonctionnel (négligés ou supprimés lors de la construction de l'autoroute dans les années 70).

De plus, le projet de réaménagement doit avoir un **rôle d'intention**. Le site réaménagé, s'il est mené à bien devra intégrer les principes du développement durable, et pourra à ce titre servir d'exemple pour le développement futur de la ville et de l'agglomération.

Par conséquent, le projet devrait être un projet modèle, une signature forte et généreuse envers la collectivité dans laquelle il s'implante et qui a grandement été affectée par la cicatrice. À ce titre, aménager pour la collectivité c'est réduire au minimum les impacts environnementaux (notamment la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre, l'efficacité énergétique). Aménager pour la collectivité, c'est également tenir compte des impacts sociaux (sécurité, interaction sociale, tenir compte des personnes les moins mobiles). Aménager pour la collectivité veut aussi dire tenir compte des aspects économiques (par l'innovation, l'interaction entre les quartiers, le tourisme).

Par ailleurs, l'avenue Dufferin-Montmorency tient un **rôle social**. Afin de recouvrer une activité sociale (commerces et lieu d'échange) le projet de réaménagement doit tenir compte des besoins quotidiens des citoyens et redonner un aspect convivial à l'avenue. Le projet de réaménagement proposé est peut-être à cet égard incomplet. Le fait d'élargir les trottoirs, d'aménager des espaces de repos, de rendre l'avenue plus agréable avec des arbres, des fleurs et des commerces, mais aussi en réduisant le flux et la vitesse de circulation, peut contribuer à la ré appropriation de cet axe par les résidants. Mais nulle part on sent une réelle intention de donner formellement place à cette ré appropriation, ne serait-ce que par le biais de bancs ou d'espaces publics où l'on peut s'arrêter, de la présence de vélos ou encore d'une personne qui vend le journal, empreinte de la vie quotidienne. Par ailleurs, les plans images témoignent fortement de l'intention d'un réaménagement davantage axé sur le passage plutôt que sur une intégration à la vie des deux quartiers situés de part et d'autres de Dufferin. Ceci nous amène très certainement à penser qu'il existe une grande distance entre l'élaboration du projet et la population.

De manière générale, *Vivre en ville* s'inscrit dans la démarche de bonification du projet, telle que proposée par la Ville dans le cadre des audiences publiques. À cet effet et en regard du contexte général que nous venons de décrire, il nous apparaît important d'insister sur deux points fondamentaux : le processus d'audiences publiques et les déplacements. Nous espérons ainsi contribuer à l'amélioration du projet actuel et à l'identification des bases de rapprochement entre la communauté et les autorités permettant un développement collectif viable et vivable.

Le processus d'audiences publiques

Ce processus, tel qu'il se déroule dans le cadre du projet de réaménagement de l'autoroute Dufferin-Montmorency, répond à une demande claire exprimée par la population. En effet, cette démarche permet notamment d'assurer que l'information soit donnée à la population et constitue un canal de communication entre cette dernière et le promoteur du projet. Il permet notamment à la Ville d'exposer les motivations qui ont guidé l'élaboration du projet présenté et aux citoyens d'obtenir certaines réponses à leurs questions. Tout cela, devant des commissaires indépendants qui ont le mandat d'assurer au public un accès à l'information et responsables de faire ressortir les différentes opinions et préoccupations en regard dudit projet.

Ce processus a cependant ses limites à partir du moment où nous considérons que la population doit constituer la base du développement d'une communauté. Le processus de consultation publique devrait, à ce chapitre, constituer le terme final de l'implantation d'un projet ayant préalablement été élaboré à la fois par la population elle-même et par la Ville dans ce cas-ci. Or il en n'est rien, l'actuel projet, est le fruit d'un consensus entre plusieurs paliers (autorités) soit la Ville de Québec, la Commission de la Capitale nationale et le ministère des Transports.

Proposition principale

Il est difficile pour une collectivité de développer un réel sentiment d'appartenance lorsqu'elle se voit présenter un projet auquel elle a peu participé. En regard de cette problématique, plusieurs villes ont développé des méthodes de consultation publique basées sur la participation du citoyen.

Des exemples de consultations publiques combinant sondages, sessions d'information et «charrette design» prouvent que la démarche est bénéfique au projet (tramway de Seattle, plan d'agglomération de Portland, un quartier de Calgary et le développement futur d'Hamilton). Sans décrire chacun des exemples cités, *Vivre en ville* croit qu'il aurait été intéressant d'impliquer directement la population au cours de l'élaboration du projet de réaménagement de l'Autoroute Dufferin-Montmorency afin qu'elle puisse se l'approprier, l'enrichir graduellement. De plus, il serait important d'initier rapidement de telles démarches et *Vivre en ville* constitue un partenaire prêt à collaborer à l'élaboration de projets pilotes.

Autres propositions et commentaires

- Tout en sachant que le modèle parfait de consultation n'existe pas, le travail collectif est souhaitable.
- Même après construction, une évaluation pourrait être faite, sous forme de sondage, au niveau de la population pour mesurer la pertinence et la viabilité du projet.
- Le développement du sentiment d'appartenance contribue à accroître le sentiment de sécurité, notamment chez les femmes et les enfants. L'implication du citoyen apparaît à cet égard une condition essentielle et basique.

Les transports

Se transporter figure parmi les activités de base au sein d'une collectivité. En effet, que ce soit en tant que piéton, cycliste, utilisateur d'un fauteuil roulant, automobiliste ou utilisateur de transport en commun, l'individu a besoin de se déplacer pour être en mesure de répondre à ses besoins. Se déplacer est également rattaché à la vie sociale, à l'interaction entre les individus d'une communauté et à l'interaction entre les communautés. Quant à l'activité économique, elle est directement en lien avec les déplacements des personnes, les consommateurs. Se transporter implique, depuis l'industrialisation et l'arrivée de l'automobile, un impact sur l'environnement notamment en raison de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre d'une part et l'utilisation des ressources d'autre part.

Les recommandations que nous formulons en regard des transports s'appuient sur la rentabilisation du projet sur les plans économique, social et environnemental (particulièrement la réduction de la pollution atmosphérique et par conséquent des émissions de gaz à effet de serre).

Recommandations et commentaires

- En fonction des principes énumérés plus haut, tous les **piétons**, peu importe leurs conditions (enfants, personnes à mobilité réduite, etc...), doivent être capables de traverser l'avenue sans danger. À ce titre, il apparaît essentiel de s'assurer que tous les piétons puissent traverser la rue en sécurité et que le temps accordé pour se faire soit suffisant. En somme, il est essentiel que les enfants, les personnes âgées ou encore les personnes handicapées puissent traverser l'artère.
- L'avenue est un axe de passage important, un lieu d'interactions sociales fort d'où la nécessité de rendre le lieu agréable à vivre et à utiliser en donnant vie aux façades de bâtiments, en prévoyant des lieux d'échange et d'isolement par rapport aux voies de circulation pour les piétons et en rythmant la côte avec des bancs.

- Les **voies cyclables** et stationnements à vélos, non prévus dans le projet, seraient souhaitables. Les voies cyclables créeraient un axe direct et supplémentaire réservé aux cyclistes entre les haute et basse villes. Il s'agit après tout de lien entre la haute et la basse ville où la pente est la plus faible. Il est important de démontrer clairement que Dufferin-Montmorency prend en compte ce mode de déplacement de plus en plus populaire. La présence de cycliste est également un facteur de réduction de la vitesse des automobiles.

- **Aménager en donnant clairement la priorité au transport collectif, c'est aménager pour tous, la voiture excluant une partie de la population entre autre ceux ayant moins de revenus (notamment les familles monoparentales), les enfants, la plupart des personnes handicapées.**

- Le réaménagement de l'avenue Dufferin-Montmorency ne devrait pas compromettre l'implantation future d'un système de transport moderne (tramway).

Conclusion

Les commentaires et recommandations émis par Vivre en ville ne doivent pas ralentir le processus de réaménagement de Dufferin-Montmorency mais doivent être intégrés de façon complémentaire dans le processus de réalisation du projet. Nous croyons que la population a suffisamment souffert de la cicatrice que cet axe a créé et que plusieurs des suggestions du présent mémoire peuvent être intégrées d'ici la réalisation du réaménagement.

Enfin, nous nous permettons de rappeler que prévoir un projet en regard de sa rentabilité sur les plans social, économique et environnemental c'est éviter les erreurs du passé et faire preuve de générosité et d'équité envers les générations actuelles et futures. En ce sens, Vivre en ville invite la ville de Québec, la Commission nationale du Québec et le ministère des Transports à saisir l'opportunité du réaménagement de l'avenue Dufferin-Montmorency pour appliquer les principes du développement durable afin de réintégrer cet axe principal dans sa trame urbaine et par la même occasion lui donner un peu de convivialité et marqué un choix clair pour les alternatives à l'automobile.