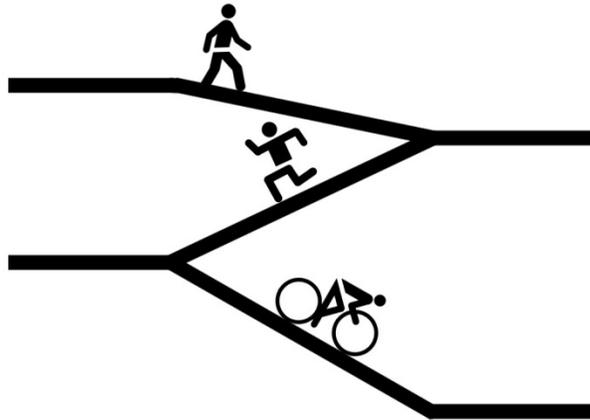


**FLUX CROISÉS : EXALTER LE PÔLE INTERMODAL DE LA PLACE
D'YOUVILLE PAR LA MISE EN SCÈNE DU MOUVEMENT.**

ESSAI (PROJET) SOUMIS EN VUE DE L'OBTENTION DU GRADE DE M. ARCH.



JÉRÔME LAFERRIÈRE

SUPERVISEUR :

GEORGES TEYSSOT : _____

ÉCOLE D'ARCHITECTURE
UNIVERSITÉ LAVAL

2011

RESUME

Cet essai (projet) avance l'hypothèse qu'il est possible de susciter les sentiments de plaisir du voyage, de liberté exaltée et d'agir-ensemble qui sont propres à la figure hypermobile en mettant en scène le mouvement dans un lieu intermodal. La genèse de ce sentiment hypermobile est explorée à travers l'évolution des concepts de transport et de mobilité et l'étude des lieux qui y sont consacrés, lieux qui, de par leur fonction « d'espaces de roues », correspondent aux préoccupations de Claude Parent sur l'espace oblique et la surface continue.

Le cas de la gare de tramway de la place d'Youville proposé par le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec est retenu pour développer cette hypothèse. Installé dans une pente, ce lieu de rencontre historique entre vieille et nouvelle villes est voué à des changements importants dans les années à venir.

Le projet qui en découle est le résultat de l'entrecroisement des flux de circulation des trois grands axes de déplacement ayant chacun des contraintes et potentiels spécifiques quant à leur pente. L'analyse de ces caractéristiques permet de les disposer l'un par rapport à l'autre pour que le rôle de l'utilisateur alterne entre spectateur et participant (ou qu'il cumule les deux), de telle façon que les flux ainsi croisés génèrent un ballet urbain qui dynamise l'espace et y intensifie l'activité.

MEMBRES DU JURY

GEORGES TEYSSOT

Superviseur de projet. Professeur titulaire (Ph. D.), Université Laval.

JAN B. ZWIEJSKI

Président du jury. Professeur titulaire (Ph. D.), Université Laval.

LEÏC GODBOUT

Architecte, ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux.

MAURICE MARTEL

Architecte, Open Form Architecture.

TABLE DES MATIERES

Résumé	2
Membres du jury.....	3
Liste des figures	5
1. Introduction.....	8
2. Le cadre théorique : la mobilité et le mouvement	10
2.1 Transports et mobilité : deux visions concurrentes	10
2.2 Efficacité et plaisir du voyage	11
2.3 La figure hypermobile	12
2.4 La liberté grisante du déplacement.....	13
2.5 L'importance du « mouvement collectif »	14
2.6 Espaces de jambes et espaces de roues	15
2.7 La rampe comme outil de mise en scène du mouvement	16
3. Le cadre contextuel : le projet et son site	20
2.1 Projet prévu	20
3.2 Mission	20
3.3 Enjeux anticipés	20
3.4 Objectifs de design	21
3.5 Contexte historique.....	22
3.5 Le Plan de mobilité durable	23
3.6 Programme préliminaire	24
4. Le cadre méthodologique : trois axes organisant le mouvement.....	26
4.1 Axe des transports actifs	28
4.2 Axe des transports en commun	29
4.3 Axe des flux verticaux.....	31
5. Conclusion	34
5.1 Retour sur la critique	34
5.2 Regard critique sur le processus de recherche-crédation	35
Annexe 1 : Planches de présentation de la critique finale.....	40
Annexe 2 : Analyse de précédents	42
Précédent 1 : Le Pioneer Courthouse Square (1981).....	42
Précédent 2 : La place du métro Mont-Royal (1994)	44
Précédent 3 : La bibliothèque de Jussieu (1993).....	46
Précédent 4 : La bibliothèque centrale de Seattle (2004).....	48
Précédent 5 : Le Souterrain de La Haye (2004)	50
Précédent 6 : L'Espace piranésien (1994).....	52
Annexe 3 : Schéma de concepts.....	54

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Mapnificient est un outil permettant d'indiquer l'accessibilité, c'est-à-dire toutes les destinations accessibles à partir d'un lieu en un temps donné. Source : Mapnificient.	13
Figure 2 : L'étude des différents angles de pente par Parent et Virilio. Source : (Parent & Virilio, 1996).	16
Figure 3 : La pente ascendante et la pente descendante selon Parent et Virilio. Source : (Parent, 1970, p. 28).	17
Figure 4 : Le site d'intervention prévu au départ. Source : Bing Maps.	21
Figure 5 : Analyse du tracé et des pentes maximales de chaque mode de transport près de la place d'Youville. Source : dessin personnel.	27
Figure 6 : L'axe des transports actifs tel que présenté à la critique finale. Source : dessin personnel.	28
Figure 7 : L'axe des transports collectifs tel que présenté à la critique finale. Source : dessin personnel.	30
Figure 8 : Les trois axes combinés, tels que présentés à la critique finale. Source : dessin personnel.	31
Figure 9 : Le Pioneer Courthouse Square comme pôle intermodal (deux lignes de tramways empruntent la même voie). Les lignes d'autobus ne sont pas représentées par souci de clarté. Source : Bing Maps.	43
Figure 10 : Panorama de la place. Source : www.archdaily.com	43
Figure 11 : L'entrée au centre de mobilité durable et au centre d'information touristique. Source : www.archdaily.com	44
Figure 12 : L'amphithéâtre du côté sud-ouest, montrant l'entrée à un commerce maintenant fermé. Source : www.archdaily.com	44
Figure 13 : La place du métro Mont-Royal. Les lignes d'autobus ne sont pas représentées par souci de clarté. Source : Bing Maps.	45
Figure 14 : Vue du coin nord-est. Source : Google Street View.	45
Figure 15 : Maquette de projet pour la bibliothèque de Jussieu. Source : www.oma.eu	46
Figure 16 : Variété d'espaces générée par la pente. Source : www.oma.eu	47

Figure 17 : Coupe schématique de la bibliothèque centrale de Seattle. Source : www.archdaily.com.....	48
Figure 18 : L'oblique est un élément important de l'organisation des espaces dans la bibliothèque. Source : www.archdaily.com	49
Figure 19 : Le Souterrain de La Haye. Vue à partir de l'espace intermédiaire au niveau du stationnement. Source : www.oma.eu	50
Figure 20 : Coupe montrant l'organisation des espaces. Source : www.oma.eu	51
Figure 21 : L'oblique servant d'outil de mise en scène du mouvement. Source : www.oma.eu.....	51
Figure 22 : Croquis conceptuel montrant la proximité des sources de mouvement, certaines étant fictives : l'avion, les rouli-planchistes et les hockeyeurs n'ayant jamais fait partie du projet. Source : www.oma.eu	52
Figure 23 : Une impression de l'espace piranésien tel que construit. Source : www.oma.eu.....	52

1. INTRODUCTION

Cet essai (projet) s'intéresse à la question de la mobilité urbaine et au rôle qu'y joue l'architecture à travers la redéfinition du pôle intermodal. À travers le concept de « figure hypermobile » développé par Bruno Marzloff (Marzloff, 2005), nous avançons l'hypothèse qu'il est possible d'évoquer les sentiments de liberté et d'agir-ensemble issus du voyage en utilisant la rampe comme outil de mise en scène du mouvement.

En effet, depuis Paul Virilio et Claude Parent, il est connu que la « fonction oblique » de la pente permet une « lecture changeante du lieu » (Parent, 1970, p. 33) et en fait un « espace aventure » (Parent, 1970, p. 39). D'où la question de recherche suivante : Comment la pente, avec les espaces qu'elle crée, peut-elle contribuer à susciter le sentiment hypermobile de façon à valoriser l'usage des transports alternatifs ?

Ce projet utilise donc le site de la place d'Youville et du stationnement d'Youville qui y est rattaché pour implanter un centre de la mobilité durable, incluant pôle intermodal, centres de renseignement des différents organismes liés aux transports alternatifs et espaces « neutres » associés (voir programme pour plus de détails).

2. LE CADRE THÉORIQUE : LA MOBILITÉ ET LE MOUVEMENT

Avec la préoccupation de plus en plus grande pour les questions environnementales, et particulièrement celle des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi dû à un certain désir de vivre dans un espace urbain durable et de qualité, la problématique des transports urbains a pris une position centrale dans le discours concernant le développement des villes.

2.1 TRANSPORTS ET MOBILITÉ : DEUX VISIONS CONCURRENTES

Ce changement s'est produit au même moment où la *question des transports* s'est transformée en *question de la mobilité*. Cette transition a eu lieu plus tôt en France qu'au Québec et n'a en fait même pas fini de s'implanter dans le reste de l'Amérique du Nord. Contrairement à la logique des transports, celle de la mobilité met l'accent « sur la perception et l'expérience du voyage, plus que sur le seul déplacement physique d'un point A à un point B » (Laousse, 2008, p. 75). Il s'agit du résultat « d'un changement de paradigme fondé sur l'apparition d'une société du mouvement » (Laousse, 2008, p. 75).

L'utilisateur est au centre de ce modèle qui constitue en fait un tout nouveau champ d'étude. Les transports étaient l'apanage des ingénieurs en circulation et des designers d'équipement de transport; tous deux ne perdent pas leur pertinence dans ce nouveau contexte, mais la mobilité relève aussi, sinon davantage, des

urbanistes, des sociologues, des informaticiens, des économistes et... des architectes.¹

2.2 EFFICACITÉ ET PLAISIR DU VOYAGE

Car, toujours selon Dominique Laousse, « la mobilité est une intelligence de la situation, du lieu, du moment, des modes de transport dont les combinaisons jouent sur le *plaisir* et l'*efficacité* du voyage ». Ces deux axes de réflexion, celui du plaisir et celui de l'efficacité, sont si présents qu'ils forment en fait une dichotomie fondamentale dans la littérature anglo-saxonne. Devrions-nous mettre en place des modes de transport qui ont pour objectif principal de desservir des populations efficacement et au meilleur prix, une logique défendue par Jarrett Walker dans son livre *Human Transit*, et qui est souvent associée à l'implantation de réseaux d'autobus? Ou devrions-nous plutôt rendre le service « *slow but delightful* », tel que défendu par Darrin Hordahl dans *My Kind of Transit*, une philosophie attribuée à la prolifération des réseaux de tramway?

En fait, les problématiques liées à l'efficacité des réseaux de transport sont bien connues, justement parce qu'elles étaient déjà au cœur du paradigme des transports. Dans le monde de l'architecture, par exemple, les logiques d'organisation

¹ Nous pouvons énumérer ici quelques-unes de ces nouvelles perspectives les plus probantes.

Selon le sociologue Éric Le Breton, la mobilité, en permettant d'accroître le champ des emplois et opportunités disponibles, est « un des piliers de l'intégration sociale » (Le Breton, 2005).

Selon l'urbaniste François Ascher, la mobilité urbaine, par son effet sur le rythme de la ville et les temps de transport, contribue plutôt à la transformation de l'urbanisme en chrono-urbanisme (Ascher, 1997).

Le groupe Chronos, quant à lui, voit là l'apparition d'une « suite servicielle » combinant transport et communication en seul amalgame réunissant déplacements physiques et virtuels (Marzloff, 2005).

Enfin, le communicologue Clay Shirky y voit l'occasion d'y investir le « surplus cognitif », soit les efforts et le temps que sont prêts à mettre les gens par « affabilité naturelle et bon usage du monde » via le web social et les wikis (Shirky, 2010).

et de gestion des flux associées aux grands lieux de transport comme les gares, les aéroports et les stations de métro sont bien documentées dans la littérature (voir entre autres Ferrarini, 2005) et, bien que complexes, ces questions savent être bien maîtrisées de nos jours.

Mais qu'en est-il du plaisir?

2.3 LA FIGURE HYPERMOBILE

Pour savoir comment créer des lieux de transport plaisants, il faut d'abord comprendre en quoi consiste le plaisir du déplacement. C'est une question à laquelle le sociologue Bruno Marzloff s'est attardé en s'inspirant du concept d'hyperurbanité développé par l'urbaniste François Ascher. Cette théorie bicéphale réunit en un mot deux aspects distincts : il s'agit de « la concentration et l'intensification des activités sociales [et] économiques en un lieu » (Ascher, et al., 2005, p. 21), résultat de l'activité urbaine, mais surtout, il s'agit de la conséquence de cette polarisation, c'est-à-dire la diversification infinie d'opportunités personnelles qui entraîne un « choix *identitaire* entre différentes options finalement assez équivalentes » (Ascher, et al., 2005). La ville multiplie les options possibles, et par conséquent celle qui est retenue par l'individu contribue à le définir personnellement, à le différencier de l'autre et à faire de lui une personne unique.²

La figure de l'hypermobile a été créée par Bruno Marzloff suite à des enquêtes longitudinales réalisées dans le cadre de l'Observatoire de la chromobilité. Son équipe a réalisé que les usagers du métro parisien connaissent non seulement très bien l'offre en transport de leur ville, mais qu'ils s'enorgueillissent de leur maîtrise du réseau à un tel point que cela en devient pour eux une *valeur*. Selon lui, « cette intelligence [...] requiert une expertise de l'accès à la ville et à ses services dont

² Cette explication de la définition de l'identité personnelle comme résultante de choix faits consciemment ou non avait déjà été explorée par le philosophe québécois Charles Taylor dans *Grandeur et misère de la modernité* (Taylor, 1992), et avait même été, bien auparavant, un élément central de la philosophie de Jean-Paul Sartre (Sartre, 1960).

l'apprentissage conduit à donner du sens à la relation à la ville, à l'apprécier » (Laousse, 2008, p. 79).

L'individu hypermobile sait « faire des choix parmi les opportunités qu'offre la ville, mais aussi être sensible au contexte du déplacement et prendre plaisir à s'y déplacer. [...] Le concept [de figure hypermobile] s'enrichit ici d'un apprentissage de la ville dans ses dimensions architecturale, esthétique, historique, littéraire, environnementale, etc. » (Laousse, 2008, p. 79) La notion de choix est ici centrale puisqu'elle fait référence à l'éventail de destinations auxquelles cette maîtrise donne accès en un certain temps donné, ce qu'on appelle « l'accessibilité » (L'Hostis & Conesa, 2008).

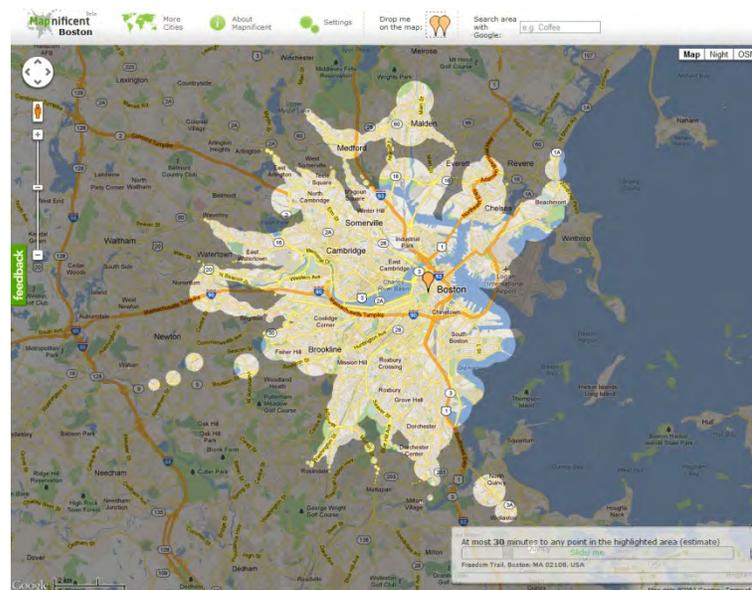


Figure 1 : Mapnificent est un outil permettant d'indiquer l'accessibilité, c'est-à-dire toutes les destinations accessibles à partir d'un lieu en un temps donné. Source : Mapnificent.

2.4 LA LIBERTÉ GRISANTE DU DÉPLACEMENT

Jarrett Walker évoque ce même phénomène lorsqu'il fait référence au sentiment qu'il ressentait, enfant, en regardant le panneau des départs dans une gare (Walker, 2011, p. 67). Toutes ces destinations, tous ces possibles, faisaient

émerger chez lui un sentiment grisant de liberté qu'il affirme ne pas retrouver ailleurs. Certes, comme tout le monde, il répétait le même trajet jour après jour; voilà pourquoi il a besoin que le service soit efficace. Mais c'est dans la *possibilité* d'aller ailleurs que réside la liberté et le plaisir de se déplacer.

C'est là l'essence du sentiment hypermobile.

C'est d'abord le sentiment de liberté que procure la maîtrise de sa mobilité qui domine dans la figure hypermobile.

Selon Éric Le Breton, le plaisir lié à la liberté résultant de la maîtrise de ses déplacements est beaucoup plus fondamental que ce que l'on croirait au premier abord (Le Breton, 2005). Le prisonnier, antithèse extrême de l'être libre, se voit d'abord priver de la liberté de mouvement. En limitant les options de mobilité des individus, nous les brimons donc aussi en tant que citoyens; en augmentant ces options, nous exaltons au contraire leurs capacités d'être libres. C'est une réalité que l'industrie automobile a bien comprise et qu'elle utilise fortement dans ses campagnes publicitaires.

2.5 L'IMPORTANCE DU « MOUVEMENT COLLECTIF »

Mais pour former le sentiment hypermobile, une seconde composante doit s'ajouter à la liberté : l'agir-ensemble. Le sentiment hypermobile se situe aussi dans la fierté de participer au « mouvement collectif », pour reprendre le slogan de la Société des transports de Montréal. Le transport collectif fonctionne bien parce que nous l'utilisons tous ensemble, et tous ensemble nous l'utilisons parce qu'il fonctionne bien.

Ce serait une erreur de sous-estimer l'importance de ce facteur. Le sentiment de poser un acte qui est non seulement moralement acceptable, mais « moralement bénéfique » (Shirky, 2010, p. 45), est un grand motivateur de l'action humaine. Bien que l'action soit répétée suffisamment de fois pour qu'elle devienne significative est en tant que tel une victoire, si cette action collective – et ses retombées

individuellement et collectivement positives – est observable, la fierté d'avoir contribué et de faire partie du mouvement apparaît.

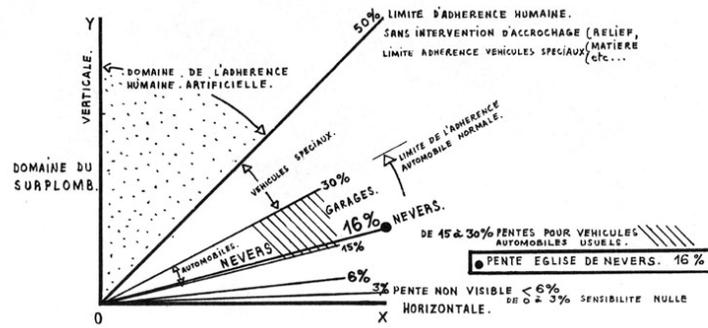
Ce phénomène, qui est à l'origine du succès de Wikipédia mais aussi de services comme Allo-Stop et Communauto, se transpose très bien dans le cas du transport collectif. En s'additionnant au sentiment de liberté, il a le potentiel d'exalter la mobilité et son corollaire physique, le mouvement.

Alors, la question se pose : comment l'architecture peut-elle susciter ce sentiment exaltant?

2.6 ESPACES DE JAMBES ET ESPACES DE ROUES

La majorité d'entre nous possède au moins la possibilité de se déplacer en marchant. Cette seule capacité pouvait peut-être suffire à l'époque de la ville coloniale, mais de nos jours, pour véritablement se rendre quelque part, il faut emprunter un véhicule. Il existe donc dans l'espace urbain une dichotomie entre ce que nous pourrions appeler les espaces dédiés aux jambes et les espaces dédiés aux roues.

Les espaces dédiés aux jambes sont composés de surfaces planes horizontales ou verticales, plus ou moins grandes selon qu'on soit en présence d'un plancher ou d'un escalier. Les pentes sont évitées puisqu'elles suscitent un étrange sentiment d'instabilité, comme l'ont démontré Paul Virilio et Claude Parent dans leurs premières expérimentations (Parent & Virilio, 1996). Les espaces dédiés aux roues, comme les rues, les rampes et les pistes cyclables, sont au contraire des lieux qui bénéficient de la pente; voilà pourquoi ils ont de la difficulté à s'arrimer aux espaces dédiés aux jambes : la gestion compliquée des escaliers d'entrée dans les rues en pente du faubourg Saint-Jean-Baptiste en est un exemple éloquent. À noter que dans ce cas, le trottoir piétonnier est subordonné à la rue, et non l'inverse, ce qui en fait un espace de roues.



Ce graphique n° 1 est destiné à préciser une première classification très schématique des pentes. Il ne se préoccupe que de la discrimination entre les différents moyens de déplacement mécanique utilisant le sol comme support (y compris les hovercraft) et les possibilités de l'homme.

D'autres graphiques compléteront et recouperont cette première classification faisant intervenir l'étude du vertige, de l'âge, etc... Dès maintenant chacune de ces classifications a priori sont soumises au contrôle de l'expérience.

Figure 2 : L'étude des différents angles de pente par Parent et Virilio.
Source : (Parent & Virilio, 1996).

Le cas du stationnement à étages peut servir de prototype d'espace hybride dédié à la fois aux roues et aux jambes. « Emblème de l'urbanisme moderne, pratique et rationnel au plus haut point » (Henley, 2008, p. 15), il réunit à la fois rampes et escaliers, espaces obliques et espaces horizontaux, tout en introduisant une seconde dichotomie, celles des lieux de l'immobilité, les cases de stationnement, contre les lieux du mouvement, les rampes d'accès. Alors que dans la majorité des parkings souterrains, emprunter à pied une rampe d'accès relève de la témérité dangereuse, certains exemples comme le Souterrain de La Haye réalisé par OMA (Henley, 2008, pp. 244-247) démontre qu'il est possible que la rampe offre l'opportunité d'une fusion entre espaces de roues et de jambes, ou aucun n'a de prédominance sur l'autre (voir précédents pour plus de détails).

2.7 LA RAMPE COMME OUTIL DE MISE EN SCÈNE DU MOUVEMENT

Dans cet essai (projet), nous avançons l'hypothèse que l'obliquité de la rampe permet de susciter le sentiment de plaisir associé avec la figure hypermobile.

Ce n'est évidemment pas la première fois qu'une telle proposition est faite. Comme nous l'avons mentionné, Paul Virilio et Claude Parent, à travers le collectif Architecture Principe, ont étudié les différentes caractéristiques de la rampe. Pour

expliquer la « fonction oblique », ils décrivent un corps humain instable et non en équilibre, qui, par la prise de conscience de ce déséquilibre, reprend possession de son corps et de ses sensations (Parent & Virilio, 1996).

L'oblique change le poids en « potentiel d'énergie » (Parent, 1970, p. 33), et fait de la pente descendante un lieu de « potentiel positif », d'accélération et d'euphorie, tandis que la pente ascendante est un espace de « potentiel négatif », de retenue, d'effort et de fatigue. Chaque mouvement est donc accompagné d'une sensation, alors que le déplacement horizontal est ennuyeux et neutre.

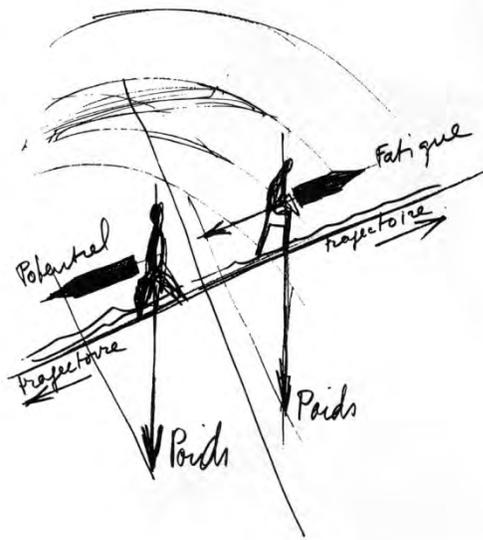


Figure 3 : La pente ascendante et la pente descendante selon Parent et Virilio. Source : (Parent, 1970, p. 28).

Ils associent les espaces horizontaux et verticaux à l'individualité, faisant de l'enclos l'espace privatif primaire. Or, « créer un enclos implique la détermination d'un obstacle au parcours » (Parent, 1970, p. 11) et, par conséquent, « la *circulation* est née. Elle est dissociée de l'*habitation* » (Parent, 1970, p. 11). La pente, c'est la réintégration de la circulation à l'habitation, car le mur ne fait plus obstacle, il est gravissable. Parent et Virilio voient donc dans l'oblique un souci d'agrandissement de l'espace collectif.

Ces idées ont réapparu dans les travaux d'OMA, et sont particulièrement visibles dans leur proposition au concours pour la bibliothèque de Jussieu et dans leur très connue bibliothèque de Seattle (voir précédents pour plus de détails). OMA a avoué à quelques reprises son amour pour le mouvement et particulièrement l'automobile.

Même si Parent et Virilio ne se sont pas intéressés au monde de la mobilité, leurs recherches font partie d'un contexte dans lequel évolue les transports, domaine où il y a autant de pentes possibles qu'il y a de véhicules utilisables.

3. LE CADRE CONTEXTUEL : LE PROJET ET SON SITE

2.1 PROJET PRÉVU

Il s'agit du stationnement d'Youville et, dans une moindre mesure, de la place d'Youville, en n'excluant pas d'éventuellement travailler aussi sur leurs « prolongements » du côté de l'avenue Honoré-Mercier, de la rue Saint-Jean et du tracé de l'ancienne côte d'Abraham, de façon à en faire un pôle intermodal plus efficace.

Le projet inclut notamment le design d'un Centre de la mobilité durable, tel que défini par Dominique Laousse (Laousse, 2008, p. 73) et observé dans des villes comme Portland et San Francisco, et qui s'implantera probablement à la droite du palais Montcalm, donnant à la fois sur la place, sur la rue Dauphine et sur le stationnement d'Youville.

3.2 MISSION

Requalifier le secteur d'Youville en un pôle intermodal visant à susciter les sentiments de liberté et d'agir-ensemble de la figure hypermobile en utilisant l'obliquité de la rampe comme outil de mise en scène du mouvement.

3.3 ENJEUX ANTICIPÉS

- **Espace dynamique et vivant**
- **Gestion et coordination des flux**
- **Orientation claire et repères**

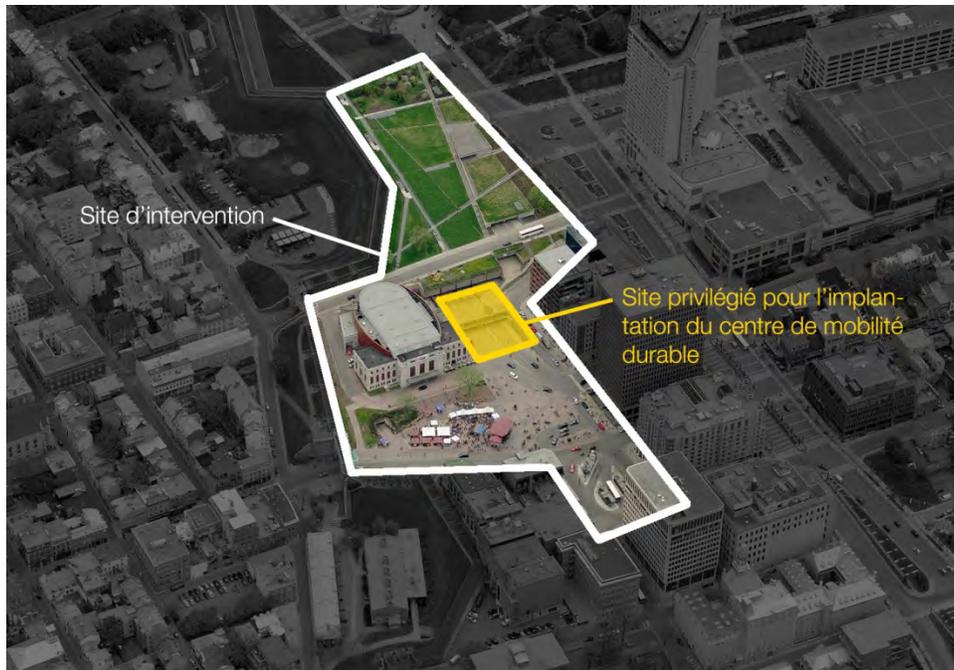


Figure 4 : Le site d'intervention prévu au départ. Source : Bing Maps.

3.4 OBJECTIFS DE DESIGN

- **Espace dynamique et vivant**

Le pôle intermodal doit susciter les sentiments de liberté et d'agir-ensemble associés avec la figure hypermobile. L'hypothèse de cet essai (projet) est que l'obliquité de la pente permettra d'y arriver.

- **Gestion et coordination des flux**

Tout espace intermodal doit gérer adéquatement les flux piétonniers et véhiculaires de façon à limiter les frictions et augmenter l'efficacité du voyage.

- **Orientation claire et repères**

Dans le même esprit que l'enjeu précédent, l'espace doit être lisible et facilement compréhensible pour le non-initié. L'accès aux sources d'information (comptoirs et écrans) doit être tout aussi simple.

3.5 CONTEXTE HISTORIQUE

La place d'Youville est l'une des places importantes de Québec. Ancien espace résiduel servant de glacis devant les remparts, elle a d'abord servi de marché public du début du XIXe siècle jusqu'au milieu des années 30, où elle été transformée en petit stationnement public jusqu'aux années 1980, moment elle prend la forme qu'on lui connaît actuellement.³

C'est la construction des remparts par l'armée française qui a créé l'espace qu'occupe aujourd'hui la place d'Youville et son stationnement. L'architecture militaire de l'époque prévoyait qu'un glacis soit dégagé devant les fortifications. Cet espace laissé vacant avait pour fonction de libérer le champ visuel des militaires. Québec ayant rarement subi la guerre, le glacis était surtout utilisé à des fins récréo-sportives par les résidents de Québec. Relié aux plaines d'Abraham et au glacis des tours Martello, il faisait partie d'un véritable réseau vert qui se rendait jusqu'à Sillery.

Alors que ce premier axe récréo-sportif se trace en direction nord-sud, le secteur est affecté par la présence de la porte Saint-Jean, un des deux seuls accès à la ville fortifiée à partir des faubourgs de la Haute-Ville, ce qui entraîne un second axe, de déplacement celui-ci, en direction est-ouest. À leur croisement se forme un nœud urbain, lieu de grande fréquentation où s'installe spontanément un marché public. Le départ de la garnison britannique en 1871 rend le glacis disponible à la construction et entraîne l'érection en 1877 d'une halle permanente pour le marché, maintenant nommé officiellement (et peut-être de manière quelque peu sardonique) Marché Montcalm.

La présence de la porte Saint-Jean a fait de la place d'Youville un pôle de transport. Deux voies importantes de circulation s'y rendaient : la rue Saint-Jean et la côte d'Abraham, chacune étant un parcours-mère reliant la vieille ville aux villages de Sainte-Foy et de Saint-Sauveur, via les faubourgs Saint-Jean-Baptiste et Saint-

³ Les données historiques de cette section sont le résultat de l'analyse des informations trouvées dans les cartes et photos historiques à Bibliothèque et Archives nationales du Québec et sur le site du Ministère de la Culture, du Patrimoine et de la Condition féminine. Voir bibliographie pour plus de détails.

Roch. De plus, la côte d'Abraham reliait la porte Saint-Jean au chemin du Roy, route principale vers Montréal et qui se rendait au palais de l'intendant (au pied de l'Hôtel-Dieu) en suivant un parcours en Basse-Ville qui nous est maintenant inconnu. Avec l'arrivée des tramways à la fin du XIX^e siècle, la place est devenue intermodale, usage qui persiste aujourd'hui dans sa portion nord-ouest avec un terminus d'autobus du Réseau de transport de la capitale desservant 31 lignes d'autobus.

Les travaux de réaménagement de la colline parlementaire des années 1970 ont cependant laissé des traces importantes dans le secteur. La construction de l'avenue Honoré-Mercier – et surtout la destruction importante qui l'a précédée – a isolé la place d'Youville et les bâtiments adjacents du reste du quartier Saint-Jean-Baptiste, auquel leur identité était auparavant intimement liée. La côte d'Abraham ne se rend plus jusqu'à la place, et la petite côte d'Youville qui la reliait alors à la colline parlementaire a disparu pour faire place au stationnement souterrain d'Youville, le tout dans une logique d'accès rapide en automobile à la colline parlementaire.

À ce moment, le marché Montcalm n'existait déjà plus. Il avait été remplacé en 1931 par le palais Montcalm (qui accueillait alors une piscine publique) et un petit stationnement extérieur, lequel servait souvent de lieu de rassemblement civique ou militaire. La construction du parking souterrain rendant inutile ces espaces de stationnement, la place d'Youville est transformée en 1988 en le lieu piéton et intermodal que l'on connaît actuellement. C'est à ce moment que la place d'Youville devient la place centrale de Québec, les places Jacques-Cartier et du Palais étant à toute fin pratique disparues et les places du Vieux-Québec étant trop exigües et envahies par les touristes. Ce renforcement du rôle de la place d'Youville entraîne une intensification des activités et une densification des constructions dans le secteur, ce qui engendre un troisième axe, vertical celui-là, dans la compréhension de ce lieu.

3.5 LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE

Le plan de mobilité durable de la Ville de Québec (Groupe de travail sur la mobilité durable, 2011) prévoit de grands changements dans ce secteur. Le

tramway ne pouvant gravir l'avenue Honoré-Mercier à cause de sa pente trop inclinée dans sa section la plus élevée, il est prévu que son tracé traverse la place d'Youville, où il y aura un arrêt, et entre dans le stationnement d'Youville – qui devra être démoli – pour sortir au centre du boulevard René-Lévesque.

La volonté de la Ville de Québec de ne plus faire entrer les autocars touristiques dans la vieille ville, combinée à l'arrivée prochaine d'un arrêt important du nouveau réseau de tramways, devrait faire à nouveau de la place d'Youville un pôle intermodal plus important encore. Avec la transformation du Palais Montcalm en salle de spectacle qui s'ajoute au Capitole déjà existant, la place devient un pôle culturel de Québec. L'implantation prochaine du projet Le Diamant piloté par Robert Lepage et le mystérieux projet de « scène holographique 3D » (Bourque, 2012) devrait contribuer à renforcer cette réalité.

Le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec prévoit deux lignes de tramway qui convergent toutes deux vers la Haute-Ville aux arrêts de la place d'Youville, de Place Québec et du Grand Théâtre. Dans cette logique, la Ville prévoit faire de la place d'Youville « un lieu de la mobilité » (Bourque, 2012). Ce n'est pas clair encore ce que signifie cette épithète formulée par le maire Régis Labeaume, mais il semble y avoir l'intention à la Ville d'y concentrer les services liés à la mobilité durable.

3.6 PROGRAMME PRÉLIMINAIRE

La place d'Youville est donc déjà un pôle intermodal qui joue pour l'instant un rôle secondaire dans le Réseau de transport de la capitale. Ce rôle étant appelé à s'accroître dans les années à venir, la première partie du programme concerne donc ce rôle de centre intermodal extérieur, avec aires d'attente, quais d'embarquement, espaces de repos, zones de circulation pour piétons et véhicules, aires de retournement et d'attente pour les véhicules. À ajouter à ce schéma classique est le stationnement d'Youville, qui n'est pas un stationnement-relais du type Parc-o-bus mais plutôt un stationnement-destination (Henley, 2008), et l'aire de débarquement des autocars de touristes.

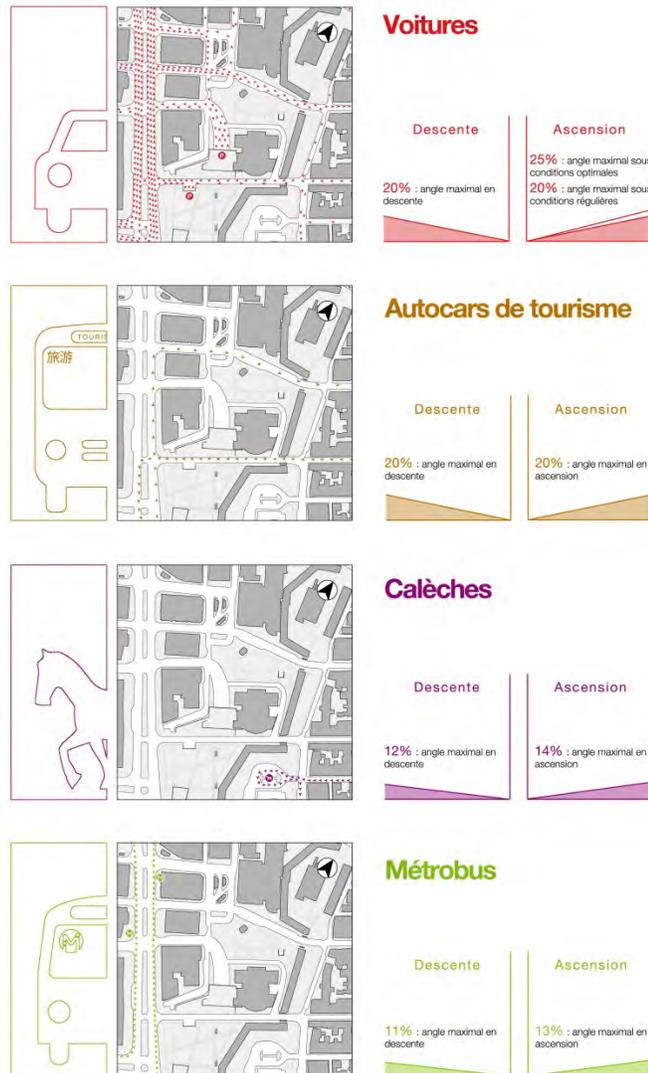
La seconde partie du programme concerne le design d'un Centre de la mobilité durable, tel que défini par Dominique Laousse (Laousse, 2008, p. 73) et observé dans des villes comme Portland et San Francisco. Il s'agit ici de réunir en un même lieu tous les services associés au transport urbain dans la Ville de Québec, de façon à en faire le pendant physique des services numériques offerts par Google Transit, le RTC, Communauto et Allo-Stop, entre autres. Ce bâtiment, parfois aussi appelé « super-centre intermodal » (Kaplan & Marzloff, 2008, p. 3), inclut des comptoirs des différents services, des casiers et casiers pour vélo, des douches, un centre d'information touristique, un café, une salle d'employé, ainsi que salles de toilettes, locaux techniques et autres locaux connexes.

Comme les lieux intermodaux sont aussi souvent des lieux de rendez-vous et d'organisation spontanée d'événements, les espaces « neutres » sont susceptibles d'y jouer un rôle important d'agrégateur urbain. Cette fonction souvent négligée est cependant jugée porteuse par certains auteurs (en particulier Dominique Laousse) et l'observation de précédents permet de constater le rôle important de dynamisation de l'espace qu'elle peut jouer, notamment dans les cas de la Pioneer Courthouse Square de Portland et de la place du métro Mont-Royal à Montréal (voir précédents pour plus de détails). Enfin, une scène extérieure permet de tenir des événements de plus grande ampleur et vient compléter le besoin en espaces de spectacles extérieurs dans le secteur.

Les défis particuliers à surmonter sont (1) l'ampleur du site, qui devra être analysé plus en profondeur et traité de manière méthodique lors des étapes de design pour ne pas que ça ne devienne insurmontable, (2) la logistique des équipements de transport, avec la longueur des quais, les rayons de virage et autres éléments qui devront eux aussi être traités de manière méthodique pour ne pas qu'ils ne deviennent un obstacle au design et (3) la difficulté d'intégrer ces préoccupations très pragmatiques avec les concepts somme toute abstraits de l'obliquité et de la surface continue, le tout dans un site déjà occupé par une fonction similaire à celle proposée.

4. LE CADRE MÉTHODOLOGIQUE : TROIS AXES ORGANISANT LE MOUVEMENT

Faire s'entrecroiser les pentes des différents moyens de transport qui se trouvent à cet endroit n'est pas chose facile et demande une méthode. L'analyse du site démontre que pas moins de neuf moyens de transport se croiseront en ce lieu après l'implantation du tramway.



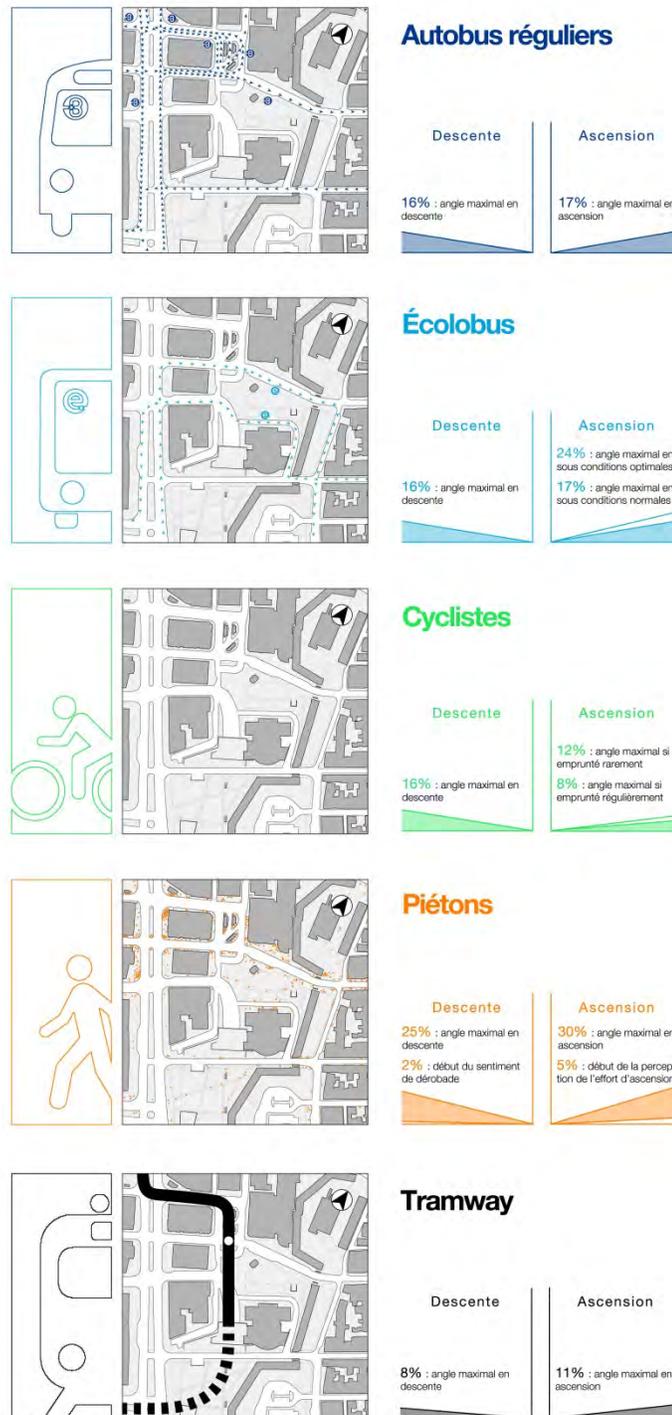


Figure 5 : Analyse du tracé et des pentes maximales de chaque mode de transport près de la place d'Youville. Source : dessin personnel.

L'analyse des pentes admissibles permet de regrouper les différents moyens de transport en trois grandes catégories : les transports en commun, les transports

actifs, et le transport en voiture et son stationnement. À des fins de design, il est donc possible d'établir un parallèle entre ces trois grandes catégories et les trois axes historiques qui ont marqué le secteur.

4.1 AXE DES TRANSPORTS ACTIFS

L'axe récréo-touristique historique défini par la présence du glacis était utilisé par des raquetteurs et des randonneurs. On peut donc l'associer aux transports actifs qui ont aussi souvent une valeur récréo-sportive en plus de leur valeur utilitaire (par exemple : le jogging, le patin à roues alignées, le vélo récréatif, etc.) Ces différents modes de transport partagent une pente maximale acceptable de 8% (parfois jusqu'à 12%).

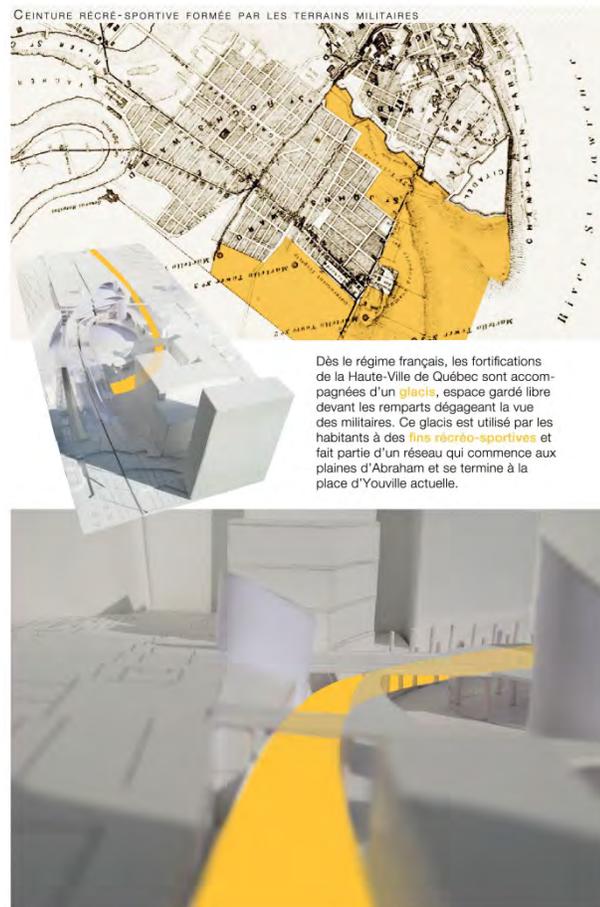


Figure 6 : L'axe des transports actifs tel que présenté à la critique finale. Source : dessin personnel.

Cela signifie que les rampes dédiées à ces déplacements sont plus longues et plus douces que les autres, ce qui se prête bien à la position nord-sud de l'axe traditionnel. Le dénivelé dans cette orientation étant particulièrement prononcé, il devient important d'avoir un palier intermédiaire pour permettre à ceux qui en ont besoin de prendre du repos lors d'une montée, mais aussi pour ralentir le rythme des cyclistes et patineurs qui dévalent la pente dans la direction inverse. La disposition retenue permet de relier les axes cyclables du boulevard René-Lévesque et de la Grande-Allée à la rue Saint-Jean et à la côte de la Potasse, donnant ainsi un accès facile à la Haute-Ville comme à la Basse-Ville.

4.2 AXE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Le deuxième axe, dédié aux transports collectifs, reprend le principe de l'axe traditionnel est-ouest associé aux déplacements. Il concentre sur une seule route les différents modes du transport en commun : autobus de ville, tramways, autobus articulés, etc. L'angle maximal d'ascension qu'il faut retenir ici est celui du tramway, qui ne peut supporter des pentes ayant une inclinaison de plus de 11 %. Cela l'empêche de gravir l'avenue Honoré-Mercier comme le font actuellement les métrobus et implique qu'il devra traverser la place d'Youville.

Le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec prévoit un arrêt du tramway sur la place même, avant qu'il n'entre en tunnel dans l'espace qu'occupe le stationnement d'Youville (qui devra être démoli) pour ressortir au centre du boulevard René-Lévesque. Selon cette hypothèse, les autobus circulent toujours sur l'avenue Honoré-Mercier.

De façon à offrir la circulation des véhicules en spectacle aux passants et autres usagers, cet essai (projet) propose que tramways et autobus circulent sur une même voie empruntant le trajet prévu pour le tramway. Ainsi, les usagers des transports actifs et collectifs sont à la fois spectateurs et participants, ce qui va dans le sens de l'objectif de cet essai (projet). Le déplacement devient une sorte de ballet urbain qui tourne autour des piétons et des gens qui s'attardent.

Cette disposition en tranchée a aussi l'avantage d'éliminer les besoins de ventilation associés à l'évacuation des gaz d'échappement émis par les autobus. Elle permet aussi d'aménager la gare de tramway en retrait de la place d'Youville de façon à libérer l'espace public tout en servant de liaison entre la pôle de la place d'Youville et celui de la colline parlementaire, liaison empêchée actuellement par l'existence de l'entrée du stationnement souterrain.

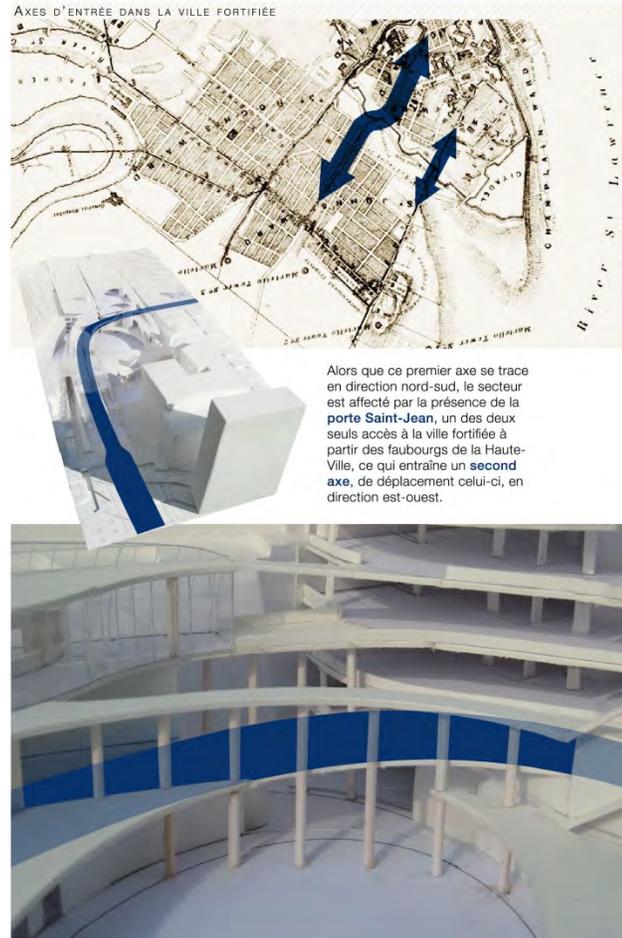


Figure 7 : L'axe des transports collectifs tel que présenté à la critique finale. Source : dessin personnel.

En implantant la gare, par définition une destination, à cet endroit, et en éliminant le mur formé par l'entrée de stationnement, il est espéré que la continuité nord-sud devant les remparts soit rétablie.

4.3 AXE DES FLUX VERTICAUX

Enfin arrive le troisième axe, vertical celui-ci, qui résulte historiquement de la densification du lieu et de l'intensification des activités s'y produisant. Il est représenté dans le projet par une série de colonnes verticales dans lesquelles se retrouvent les circulations verticales (ascenseurs, escaliers, issues de secours, etc.) mais aussi la circulation de l'air (la ventilation) et le passage des réseaux électriques et de communication.

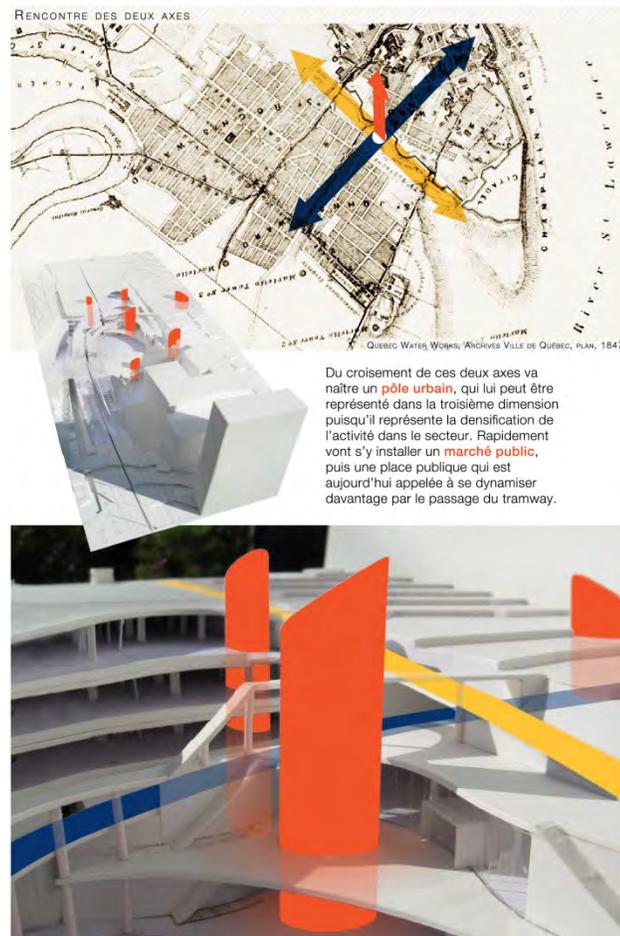


Figure 8 : Les trois axes combinés, tels que présentés à la critique finale. Source : dessin personnel.

Ces colonnes servent aussi de points de repère remarquables dans le lieu. Les autres circulations s'entrecroisant dans des boucles ne laissant que peu de place à l'orthogonalité, ils permettent à l'utilisateur de se retrouver dans l'espace et de savoir à quel endroit et à quel étage il se trouve. Le repère est aussi utile à l'échelle urbaine,

puisqu'il permet aux gens peu familiarisés avec le secteur, dont les nombreux touristes, de trouver rapidement la gare de tramway et les comptoirs d'information qui se trouvent au-dessus.

Les colonnes permettent aussi à l'utilisateur de passer facilement d'une ambiance à une autre, d'un niveau à un autre, et sur le plan plus conceptuel, de passer du statut de spectateur à celui de participant, et d'ainsi d'effectuer un aller-retour entre les différents rôles qui lui sont proposés.

Un programme ouvert a été retenu et prévoit des espaces généreux où, selon leurs désirs ou leurs besoins, les usagers peuvent être spectateurs, participants ou les deux à la fois de ce mouvement organisé. Ces lieux offrent aussi des vues privilégiées sur les Laurentides et les remparts et permettent d'établir une relation visuelle avec le territoire, ce qui est pertinent dans un espace consacré à un équipement de transport circulant à l'échelle de ce territoire.

5. CONCLUSION

5.1 RETOUR SUR LA CRITIQUE

Le jury semble avoir été globalement convaincu par le projet. Le difficile démêlement du « spaghetti » des circulations a été jugé réussi et les jurés ont souscrit à l'idée que le projet permettrait de dynamiser l'espace par l'entrecroisement des circulations. La possibilité de couvrir l'espace central a été soulevée, sans pour autant tirer de conclusion quant à la pertinence du geste.

Même si de façon général le lien historique entre la place d'Youville et la colline parlementaire a été rétabli, la massivité de l'infrastructure nuit à la fluidité du passage d'un espace à l'autre. Le croisement des pentes génère aussi des canyons dans lesquels l'utilisateur pourrait se sentir moins en sécurité : le passage piétons/patineurs entre le jardin forestier et la place d'Youville semble avoir été considéré particulièrement problématique, tout comme le passage longeant les remparts.

Selon un juré, il n'y a nul doute que le mouvement y dynamise l'espace, mais peut-être est-ce au détriment du confort des usagers qui pourraient trouver le tout énervant, voire agressant. Encore là, certains espaces semblent être plus problématiques que d'autres, notamment les comptoirs de service du troisième niveau et la terrasse du quatrième niveau.

La gare de tramway présente un potentiel mal exploité. La porte que sa verrière forme aurait pu trouver un rôle plus important dans la composition de l'espace, et peut-être cela aurait-il pu servir à améliorer quelques-uns des problèmes précédents.

Enfin, la présentation en général semble avoir été vue sous un regard positif. Les plans et la maquette, tous deux très détaillés, ont été appréciés du jury. Dommage que les photos de maquette n'aient pas été à la hauteur.

5.2 REGARD CRITIQUE SUR LE PROCESSUS DE RECHERCHE-CRÉATION

L'essai (projet) est l'occasion d'avancer une hypothèse et de la tester par un projet. L'expérience sur le cas du stationnement d'Youville démontre qu'il est possible d'exalter un lieu intermodal à travers la mise en scène du mouvement.

La question suivante est cependant celle-ci : est-ce la meilleure proposition pour ce site? Il n'y a pas de réponse simple à cette question. Considérant que le processus est parti d'une hypothèse cherchant à être validée, l'objectif n'était pas d'obtenir un projet pragmatique, mais plutôt un projet plausible qui confronte l'hypothèse et la remet en question.

Plutôt que de voir les flux de transport comme des débits de circulation ou, pire encore, comme une série de risques à la sécurité des personnes, il est possible d'y voir un potentiel qui non seulement élève le lieu de transport en le rendant plus dynamique et inspirant, mais qui contribue aussi à faire de l'acte de mobilité une expérience agréable et, à son échelle, exaltante.

Cette perspective impose un renversement des habitudes. Il n'est plus pertinent de voir les équipements de transport comme des lieux rapidement traversés ayant une vocation purement fonctionnelle. La proximité des différents flux donne aussi un sens au lieu, sens qui peut être manipulé par l'architecture pour le nuancer et l'adapter à ses usagers.

Cette logique peut s'appliquer dans tout espace lié à la mobilité, peu importe sa situation géographique, ses équipements desservis ou son ampleur. C'est là, je crois, l'enseignement principal de cet essai (projet).

BIBLIOGRAPHIE

- Amar, G., 2004. *Mobilités urbaines : éloge de la diversité et devoir d'invention*. Paris: Éditions de l'Aube.
- Amar, G., 2010. *Homo mobilis : Le nouvel âge de la mobilité*. Limoges: FYP Éditions.
- Amar, G. & Michaud, V., 2009. *La marche au coeur des mobilités : État des connaissances*. Paris: Éditions du Certu.
- Anon., Mars 2003. *Le tramway de Québec : Une nouvelle vision de la mobilité urbaine*. Québec: Réseau de transport de la Capitale.
- Ascher, F., 1997. Du vivre en juste à temps au chronourbanisme. *Les annales de la recherche urbaine*, oct.-déc., pp. 113-122.
- Ascher, F., 2007. *Examen clinique : Journal d'un hypermoderne*. Paris: Éditions de l'Aube.
- Ascher, F., Allemand, S. & Lévy, J., 2005. *Les sens du mouvement : Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Paris: Belin.
- Banister, D., 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, Volume Vol. 15, pp. 73-80.
- Bellanger, F. & Marzloff, B., 1996. *Transit : les lieux et les temps de la mobilité*. Paris: Éditions de l'Aube.
- Bertolini, L. & Lijst, M., 2003. Mobility Environments and Network Cities. *Journal of Urban Design*, Vol. 8(no 1), pp. 27-43.
- Bourque, F., 2012. La Place d'Youville de Robert Lepage. *Le Soleil*, 24 mars.
- Bourque, F., 2012. Le Diamant comme locomotive. *Le Soleil*, 26 juillet.
- Deleuze, G. & Guattari, F., 1980. *Capitalisme et schizophrénie 2 : Mille plateaux*. Paris: Les Éditions de Minuit.

- Ferrarini, A., 2005. *Railway stations: from the Gare de l'Est to Penn Station*. Milan: Electaarchitecture.
- Groupe de travail sur la mobilité durable, 2011. *Plan de mobilité durable : pour vivre et se déplacer autrement*. Québec: Ville de Québec.
- Henley, S., 2008. *L'architecture du parking*. Marseille: Parenthèses.
- Hordahl, D., 2009. *My Kind of Transit: Rethinking Public Transportation in America*. Santa Fe: Center for American Places.
- Jakle, J. A. & Sculle, K. A., 2004. *Lots of Parking: Land Use in a Car Culture*. Charlottesville: University of Virginia Press.
- Kaplan, D. & Lafont, H., 2004. *Mobilités.net : villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*. Paris: Fondation internet nouvelle génération de la RATP.
- Kaplan, D. & Marzloff, B., 2008. *Pour une mobilité plus libre et plus durable*. Limoges: FYP Éditions.
- Koolhaas, R., 2002. Junkspace. *October*, printemps, Volume Vol. 100, pp. 175-190.
- Koolhaas, R., 2002. *New York Délire*. Marseille: Parenthèses.
- Laousse, D., 2004. Chronosapiens, le navigateur urbain. Dans: *Mobilités.net : villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*. Paris: RATP.
- Laousse, D., 2008. Homo mobilis et la mobilité 2.0 : L'hyperurbain au quotidien. Dans: *HyperUrbain : Technologies de l'Information et de la Communication en milieu Urbain. Quel impact sur la ville sociale?*. Paris: Europa, pp. 75-88.
- Le Breton, É., 2005. *Bouger pour s'en sortir : Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Paris: Armand Colin.
- L'Hostis, A. & Conesa, A., 2008. Définir l'accessibilité intermodale. Dans: *Systèmes de transport urbain : caractérisation de l'offre et définition de la demande*. Paris: Hermès Science et Lavoisier, p. Chapitre 4.
- Marzloff, B., 2005. *Mobilités : Trajectoires fluides*. Paris: Éditions de l'Aube.

- Marzloff, B., 2009. *Le 5e écran : Les médias urbains dans la ville 2.0*. Limoges: FYP Éditions.
- Masboungi, A., 2009. *Organiser la ville hypermoderne : François Ascher, Grand Prix de l'urbanisme 2009*. Paris: Parenthèses.
- Mees, P., 2009. *Transport for Suburbia: Beyond the Automobile Age*. New York: Routledge.
- Ministère de la Culture, d. C. e. d. I. C. f., 2009. *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*. [En ligne] Available at: <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca> [Accès le 9 décembre 2011].
- Parent, C., 1970. *Vivre à l'oblique, l'aventure urbaine*. Neuilly: L'Auteur.
- Parent, C. & Virilio, P., 1996. *Architecture Principe : 1966 et 1996*. Besançon: Éditions de l'Imprimeur.
- Raymond, E. S., 2000. *The Cathedral and the Bazaar*. Paris: Feedbooks.
- Sartre, J.-P., 1960. *L'existentialisme est un humanisme*. Paris: Nagel.
- Shirky, C., 2010. *Cognitive Surplus: Creativity and Generosity in a Connected Age*. New York: The Penguin Press.
- Taylor, C., 1992. *Grandeur et misère de la modernité*. Montréal: Bellarmin.
- Virilio, P., 1977. *Vitesse et politique : essai de dromologie*. Paris: Galilée.
- Virilio, P., 2010. *Le grand accélérateur*. Paris: Galilée.
- Waldheim, C., 2006. *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press.
- Walker, J., 2011. *Human Transit: How Clearer Thinking about Public Transit Can Enrich Our Communities and Our Lives*. Washington: Island Press.

ANNEXE 1 : PLANCHES DE PRÉSENTATION DE LA CRITIQUE FINALE

ANNEXE 2 : ANALYSE DE PRÉCÉDENTS

Les précédents peuvent être organisés en trois catégories : deux places publiques à vocation intermodale, deux lieux d'exploration avec la rampe et l'oblique et deux espaces dynamisés par une mise en scène du mouvement.

PRÉCÉDENT 1 : LE PIONEER COURTHOUSE SQUARE (1981)

Cette place, qui remplace un stationnement multi-étages du magasin Macy's voisin, devait, dès l'élaboration du programme, servir de pôle intermodal principal de la ville de Portland. L'équipe de Willard Martin a fait le choix d'utiliser les flux de passagers qui résulterait de la fonction du lieu pour en faire le « living room » de la ville de Portland, qui était jusqu'alors dépourvue de grandes places publiques.

Depuis, le modèle a été repris à travers la ville et nombre de places publiques et de parcs se situent à proximité des arrêts de tramways.

Le Pioneer Courthouse Square reçoit un marché public deux fois par semaine, sert de cinéma extérieur le lundi soir et de lieu de prestation pour la ligue d'improvisation le mardi soir. Mais c'est surtout l'organisation d'événements spontanés qui retient l'attention : on peut y assister à des séances de câlins gratuits, à des parties de Duck Duck Go, et à des regroupements à saveur politique. Sous la surface de la place se trouve un centre de mobilité durable et un centre d'information touristique, et un café se trouve au coin nord-ouest.

Le lieu est si utilisé qu'une deuxième place publique, remplaçant elle aussi un stationnement à étages, a été inaugurée un pâté de maison plus loin à l'été 2009. Cet espace, couvert mais extérieur, permet d'accueillir le surplus d'événements qui commençait à causer problème au Pioneer Courthouse Square.

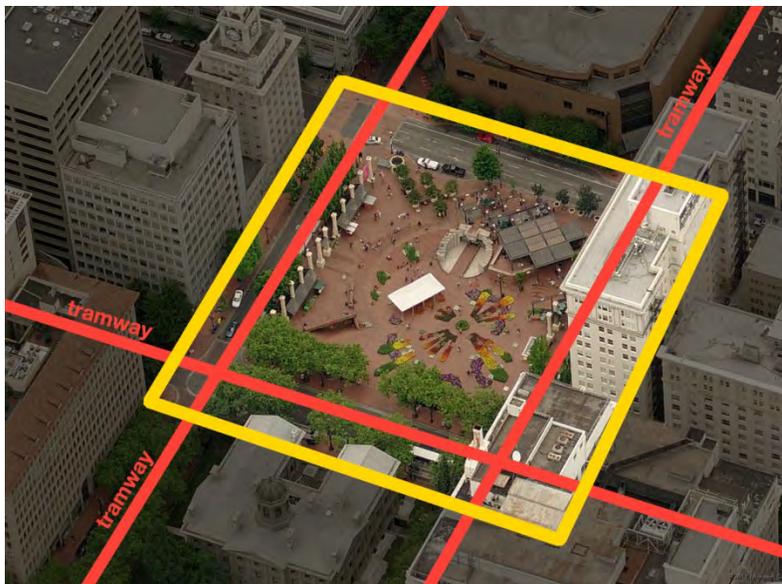


Figure 9 : Le Pioneer Courthouse Square comme pôle intermodal (deux lignes de tramways empruntent la même voie). Les lignes d'autobus ne sont pas représentées par souci de clarté. Source : Bing Maps.



Figure 10 : Panorama de la place. Source : www.archdaily.com



Figure 11 : L'entrée au centre de mobilité durable et au centre d'information touristique. Source : www.archdaily.com



Figure 12 : L'amphithéâtre du côté sud-ouest, montrant l'entrée à un commerce maintenant fermé. Source : www.archdaily.com

PRÉCÉDENT 2 : LA PLACE DU MÉTRO MONT-ROYAL (1994)

La place du métro Mont-Royal, à Montréal, sert de place de quartier pour le Plateau Mont-Royal depuis son réaménagement en 1994. Une station de métro se trouve en plein centre, tandis que trois de ses côtés servent d'arrêts d'autobus, le quatrième étant consacré aux vélostations du réseau BIXI. Un marché public s'y trouve, de même qu'un kiosque d'information touristique (ouvert seulement l'été) et plusieurs œuvres d'art public, dont un poème de Miron sur le mur aveugle derrière la station de métro.

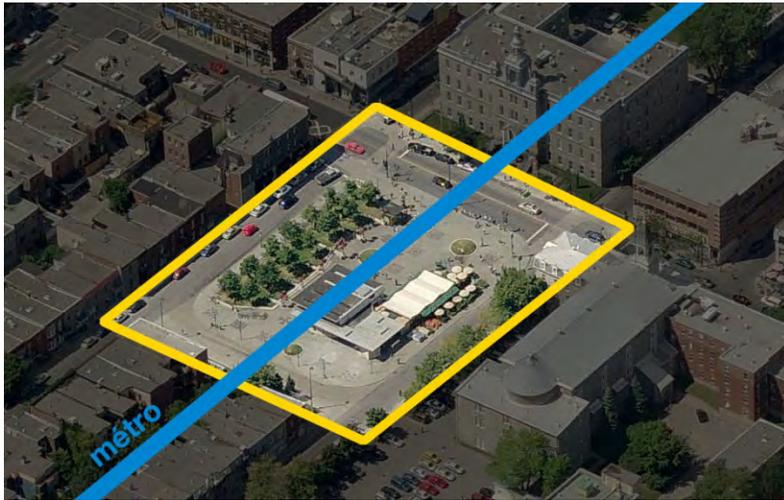


Figure 13 : La place du métro Mont-Royal. Les lignes d'autobus ne sont pas représentées par souci de clarté. Source : Bing Maps.



Figure 14 : Vue du coin nord-est. Source : Google Street View.

PRÉCÉDENT 3 : LA BIBLIOTHÈQUE DE JUSSIEU (1993)

La bibliothèque de Jussieu est la première exploration recensée d'OMA avec la rampe et la surface continue. Cette proposition de concours, jamais réalisée, est malheureusement peu documentée. Elle correspond toutefois assez bien aux préoccupations de cet essai (projet).

L'idée était ici d'utiliser la variété d'espaces offerte par la rampe pour offrir aux usagers une surface continue sur laquelle la bibliothèque se déroulerait comme un tapis. OMA s'inspire ouvertement des travaux de Parent et Virilio dans la classification de ses espaces. Malheureusement, et contrairement à la bibliothèque de Seattle, les ambiances générées ne semblent pas venir d'une analyse de l'espace mais semble venir du caprice du designer. Une recherche plus approfondie permettrait peut-être de dénicher des documents permettant de tirer des conclusions à ce sujet.



Figure 15 : Maquette de projet pour la bibliothèque de Jussieu.

Source : www.oma.eu

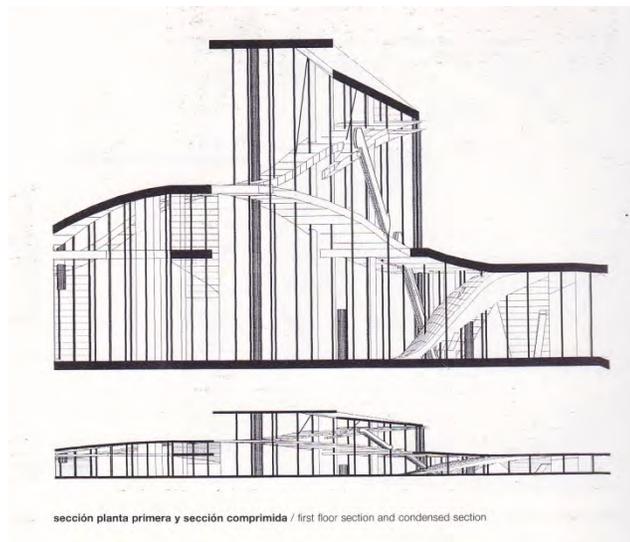
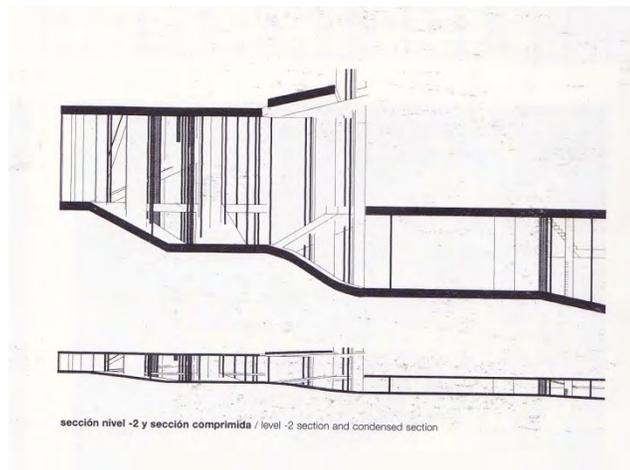
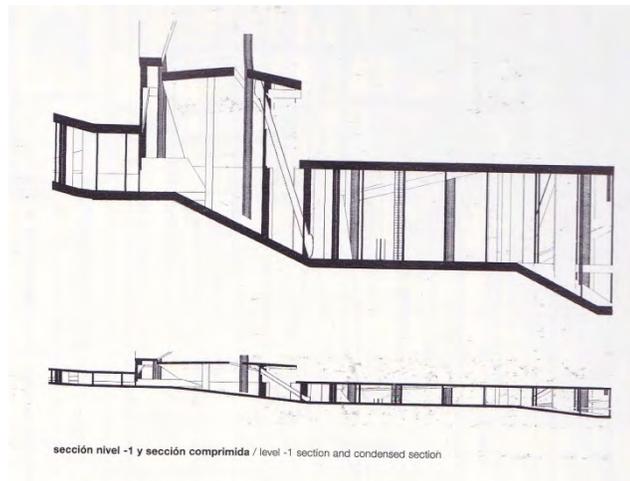


Figure 16 : Variété d'espaces générée par la pente. Source : www.oma.eu

PRÉCÉDENT 4 : LA BIBLIOTHÈQUE CENTRALE DE SEATTLE (2004)

Très connue, la bibliothèque centrale de Seattle n'a pas besoin d'introduction. Le travail d'OMA sur le programme de la bibliothèque a permis de réorganiser l'espace en quatre grandes catégories : bibliothèque pour enfants, « living room », « mixing chamber » et « book spiral ». Ces catégories sont ensuite reprises formellement dans l'organisation de l'espace.

L'oblique sert ici à relier les espaces. Bien qu'il y ait un ascenseur, la moyen d'accès aux différentes sections est surtout l'escalier roulant, qui vient diagonalement percer les espaces et permet de passer du niveau du sol jusqu'au dernier niveau. De là, l'usager descend la spirale de livres, grande rampe continue qui permet d'organiser sans interruption les rayonnages selon la classification décimale de Dewey.

Dans ce cas, la rampe ne sert que secondairement à générer des ambiances : elle sert surtout à offrir une surface continue pour les rayonnages. Mais les espaces qui en résultent n'en ont pas moins des ambiances très riches.

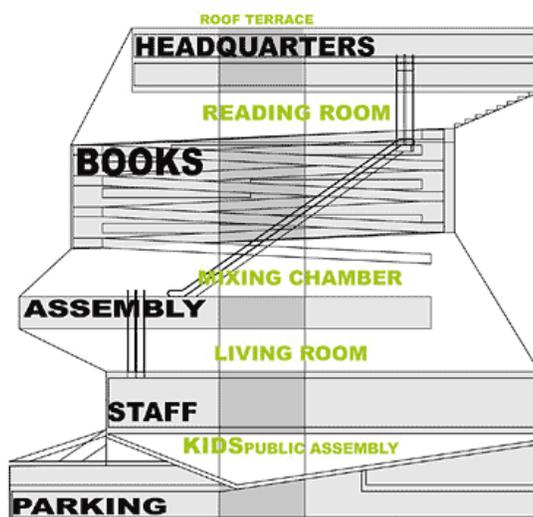


Figure 17 : Coupe schématique de la bibliothèque centrale de Seattle. Source : www.archdaily.com

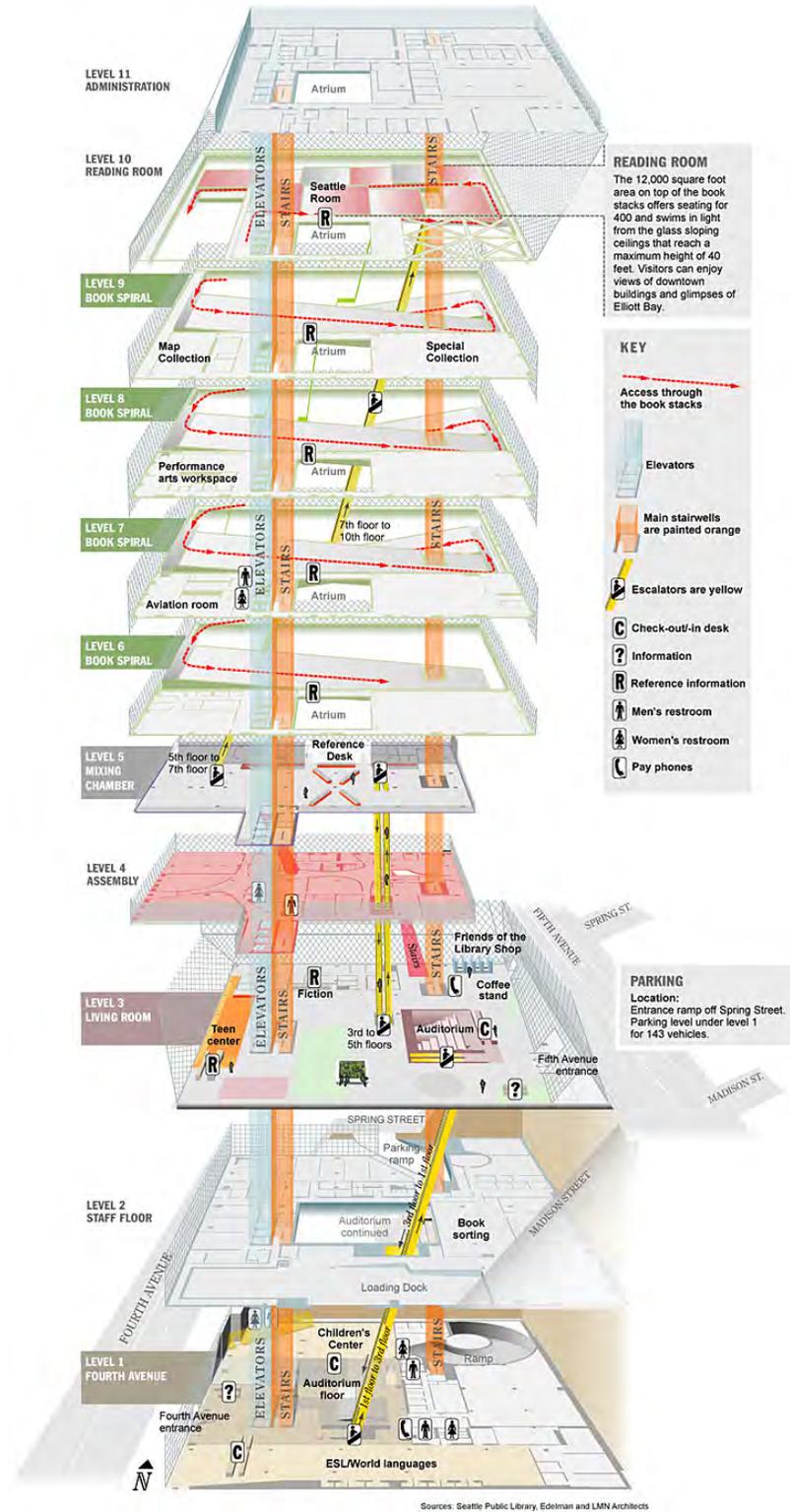


Figure 18 : L'oblique est un élément important de l'organisation des espaces dans la bibliothèque. Source : www.archdaily.com

PRÉCÉDENT 5 : LE SOUTERRAIN DE LA HAYE (2004)

Le projet du Souterrain de La Haye devait initialement s'implanter en surface, mais le programme devenant plus important, il devint évident que le tout devrait être envoyé sous terre par manque d'espace en surface.

Dans ce projet, OMA travaille à mettre en scène le mouvement en insérant le stationnement souterrain entre le tunnel de tramways et la surface. Les circulations supplémentaires résultant de cette organisation inhabituelle sont constituées de tunnels (dont un sert de musée de l'affiche), d'escaliers mécaniques et de grandes rampes. Le tout est vitré et donne sur le stationnement souterrain, lui-même accessible aux piétons.



Figure 19 : Le Souterrain de La Haye. Vue à partir de l'espace intermédiaire au niveau du stationnement. Source : www.oma.eu

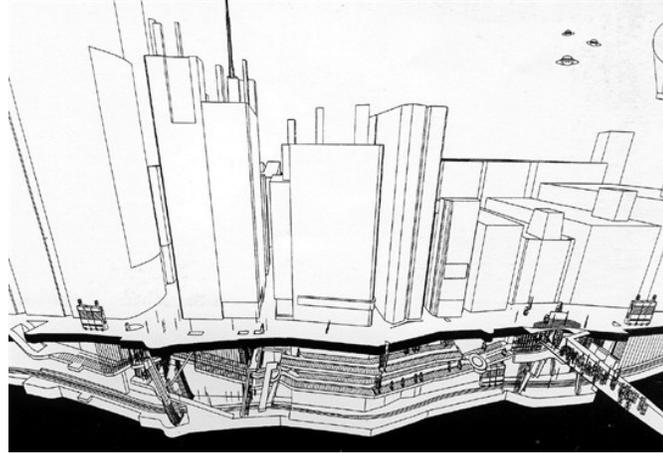


Figure 20 : Coupe montrant l'organisation des espaces.
Source : www.oma.eu

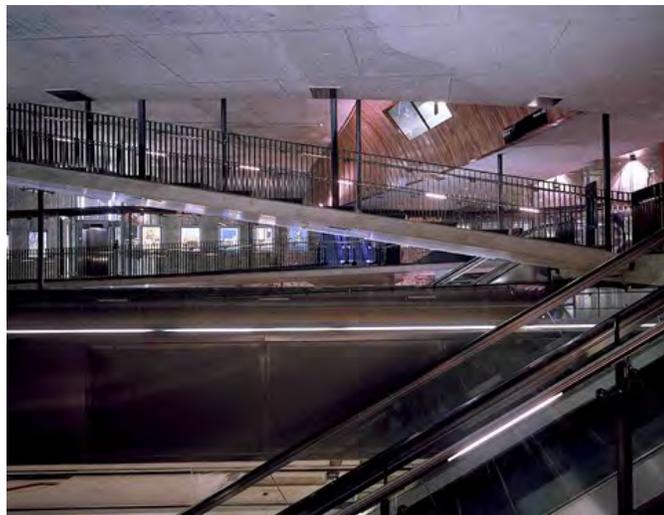


Figure 21 : L'oblique servant d'outil de mise en scène du mouvement. Source : www.oma.eu

PRÉCÉDENT 6 : L'ESPACE PIRANÉSIEN (1994)

L'Espace piranésien n'a jamais été réalisé tel que prévu, et la version construite ne présente pas de véritable intérêt dans le cadre de cet essai (projet). Par contre, les croquis préliminaires et les plans conceptuels indiquent une volonté de mise en scène du mouvement très nette, et le résultat construit ne peut que donner une idée de ce qu'aurait été le projet s'il avait été construit comme tel.

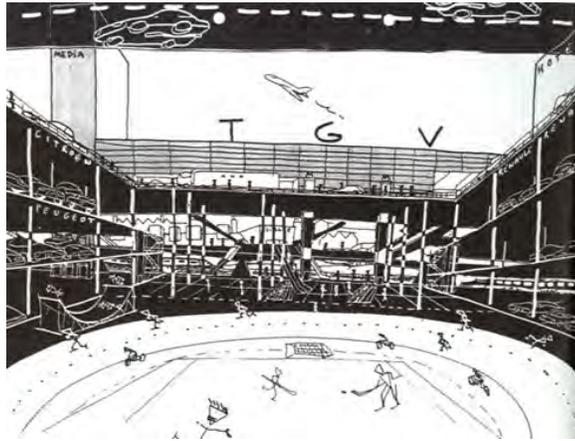


Figure 22 : Croquis conceptuel montrant la proximité des sources de mouvement, certaines étant fictives : l'avion, les rouli-planchistes et les hockeyeurs n'ayant jamais fait partie du projet. Source : www.oma.eu

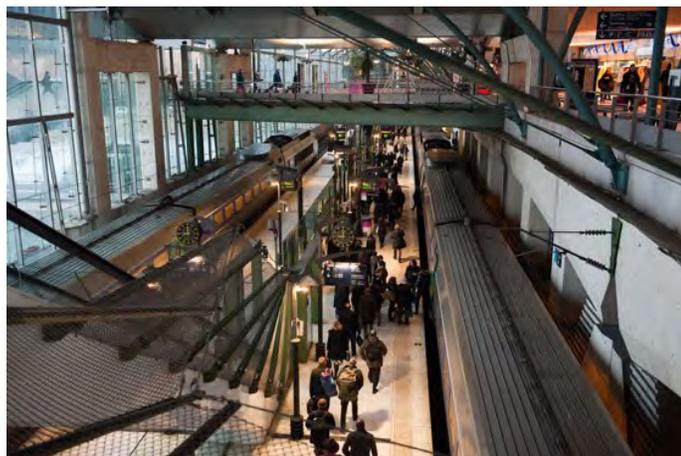
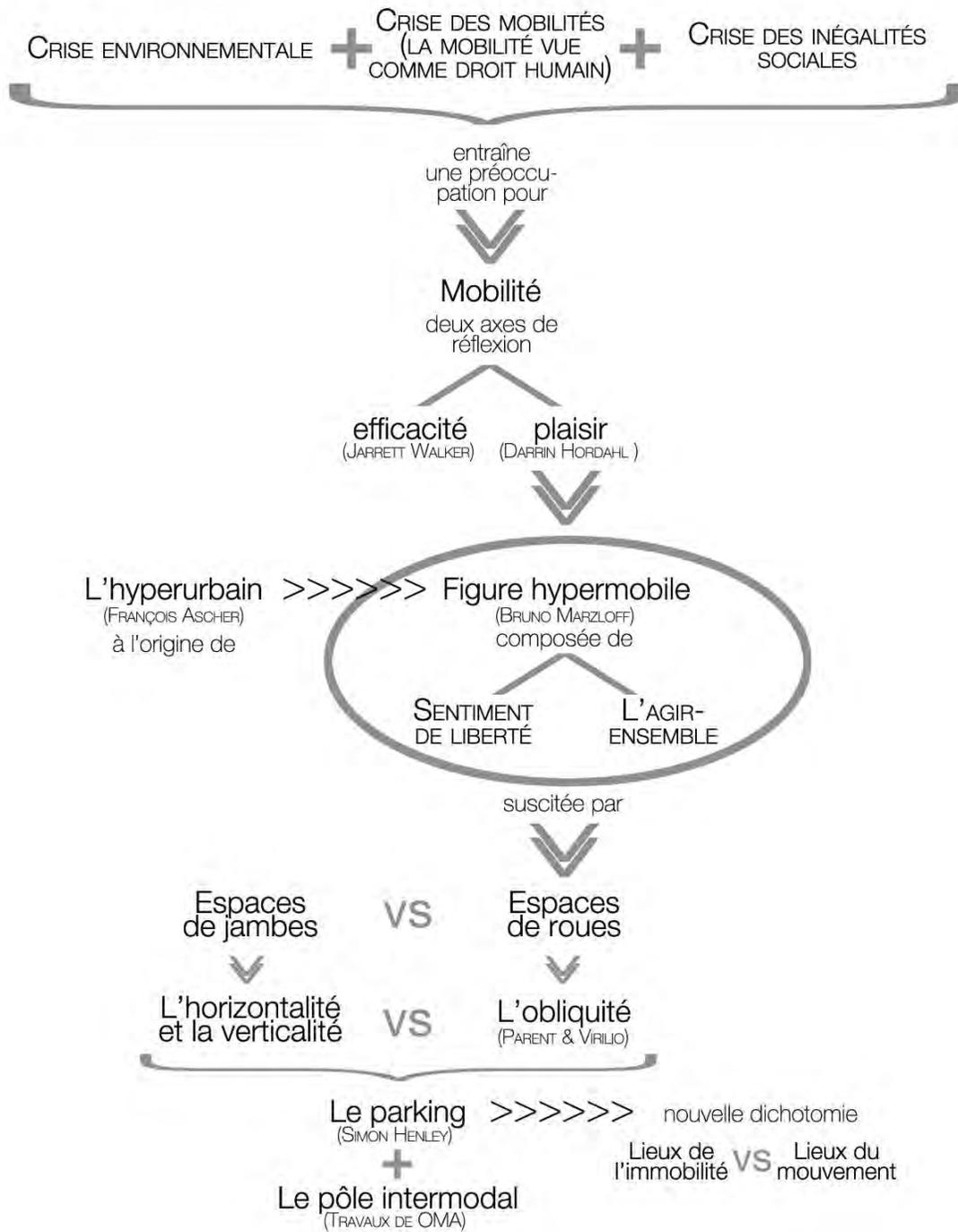


Figure 23 : Une impression de l'espace piranésien tel que construit. Source : www.oma.eu

ANNEXE 3 : SCHÉMA DE CONCEPTS



Flux croisés

Projet de gare de tramway à la place d'Youville
Critique finale de l'essai (projet) | Jérôme Laferrrière | 7 mars 2012



Genèse du site



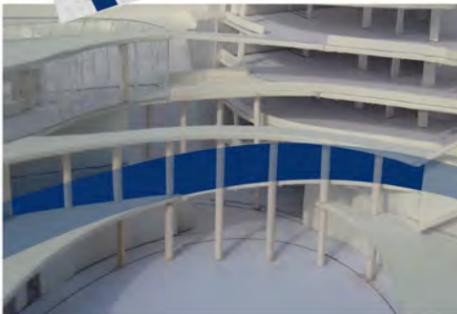
Dès le régime français, les fortifications de la Haute-Ville de Québec sont accompagnées d'un **glacis**, espace gardé libre devant les remparts dégageant la vue des militaires. Ce glacis est utilisé par les habitants à des fins **récréatives** et fait partie d'un réseau qui commence aux plaines d'Abraham et se termine à la place d'Youville actuelle.



Alors que ce premier axe se trace en direction nord-sud, le secteur est affecté par la présence de la **porte Saint-Jean**, un des deux seuls accès à la ville fortifiée à partir des faubourgs de la Haute-Ville, ce qui entraîne un **second axe**, de déplacement celui-ci, en direction est-ouest.



Du croisement de ces deux axes va naître un **pile urbain**, qui lui peut être représenté dans la troisième dimension puisqu'il représente la densification de l'activité dans le secteur. Rapidement vont s'y installer un **marché public**, puis une place publique qui est aujourd'hui appelée à se dynamiser davantage par le passage du tramway.



Perspectives

PROPOSITION

Une petite place publique se trouve au croisement des circulations piétonnes et cyclables, en contrebasse de la rue Dauphine et en relation directe avec la place d'Youville.

ÉTAT ACTUEL

Le jardin forestier se trouve au centre du projet et est visible de ces différentes sections, mais ne peut être qu'aperçu des remparts, de l'avenue Honoré-Mercier et de la place d'Youville. Bien qu'il est surtout donné à voir, il est accessible par les commerces du 1er niveau et par un grand passage pour piétons (pour patineurs l'hiver) qui le connecte directement avec la place d'Youville.

PROPOSITION

La rue Dauphine, qui donne sur les comptoirs de service dédiés à la mobilité durable permet toujours le passage des autocars touristiques et de l'écolobus.

ÉTAT ACTUEL

Les colonnes verticales lumineuses sont les seuls éléments du projet visibles du boulevard.

ÉTAT ACTUEL

La gare de tramway est accessible à partir de la place d'Youville, de la place latérale et, via les escaliers, par la rue Dauphine. La toiture vitrée protège les clients des intempéries et réduit les effets du vent et du froid. La mezzanine supérieure s'ouvre sur la place d'Youville.

ÉTAT ACTUEL

PROPOSITION

Coupes

Coupe transversale direction est (vers le Vieux-Québec)
échelle 1 : 300



Coupe transversale direction ouest (vers la colline parlementaire)
échelle 1 : 300

Plans

