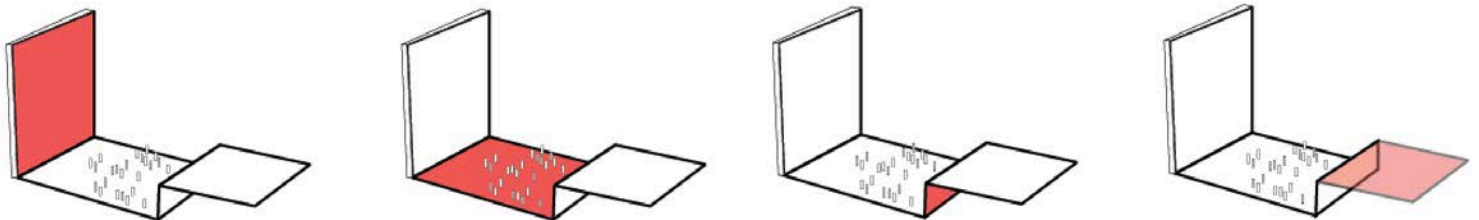


REFEND_entre échanges et mobilités

Conception d'une place publique comme point focal d'un nouveau pôle intermodal à Québec.

Virginie Hufty

Essai (Projet) soumis en vue de l'obtention du grade de M. Arch.



Supervisé par Geneviève Vachon

École d'architecture
Université Laval
2013

Résumé

C'est dans un contexte d'actualité, lié au Plan de mobilité durable (2011) et au Programme particulier d'urbanisme pour St-Roch de la Ville de Québec (2013), que s'intègre cette réflexion sur les espaces publics et sur les pôles d'échanges. Cet essai (projet) propose, en fait, une critique du projet de la Place Jacques-Cartier tel qu'il est actuellement soutenu par la Ville de Québec pour cet emplacement stratégique, en proposant une alternative adaptée à son contexte. Le secteur où s'intègre ce pôle intermodal se trouve encadré par les rues St-Joseph, Dorchester, du Roi et de la Couronne. Cet essai s'intéresse plus particulièrement à la mobilité et à l'attractivité de ces lieux d'échanges en centre-ville. L'idée n'est pas seulement de développer un lieu qui servira simplement au transport en commun, mais bien de repenser cet espace public comme une plaque tournante de la ville, un lieu d'arrêt, un lieu de rencontres et d'échanges, un lieu de rassemblements et un lieu de services. Bref, il s'agit ici d'une réflexion sur ces lieux qui sont porteurs d'attractivité et qui ont le potentiel pour devenir des pôles importants à l'échelle non seulement du quartier, mais aussi de la ville. L'essai est supporté par le projet d'architecture et de design urbain qui inclut la conception de la nouvelle place Jacques-Cartier comme pôle public, commercial, intermodal et culturel consolidé par le travail sur l'espace public. Le projet inclut un cinéma de répertoire renforçant le caractère culturel du quartier. Il intègre également une station intermodale importante du Réseau de transport de la capitale (RTC) liée à de nouveaux édicules commerciaux de même qu'à des services pour les cyclistes.

Membres du jury

Olivier Bourgeois

Architecte associé, Bourgeois / Lechasseur architectes
Chargé de cours, École d'architecture de l'Université Laval

André Cassault

Architecte et professeur, École d'architecture de l'Université Laval

Bernard Serge Gagné

Architecte associé, ABCP Architecture

Guillaume Pelletier

Architecte, Atelier Pierre Thibault

Geneviève Vachon (superviseur)

Architecte et professeure, École d'architecture de l'Université Laval

Remerciements

La réalisation et l'aboutissement de cet essai (projet) ont été possibles grâce au soutien de nombreuses personnes.

Dans un premier temps, j'aimerais remercier ma superviseur, Geneviève Vachon, pour tout le temps et l'énergie qu'elle investit à l'École d'architecture. Merci pour les messages d'encouragement, pour l'écoute, l'ouverture, la grande compréhension et surtout pour sa confiance malgré mes explications souvent nébuleuses et le petit stress que j'ai pu lui causer.

Un merci particulier à Mario Guay pour son sens de l'humour et sa patience envers les projets parfois un peu fous des étudiants.

Je salue le soutien et les encouragements de mes parents au cours de ces années d'études ainsi que tous les membres de mon équipe du Rouge et Or, qui ont su comprendre les efforts que représentent les études en architecture au centre-ville alternées avec les nombreux entraînements sur le campus.

Je remercie finalement mes collègues qui ont partagé mes meilleurs et mes pires moments à l'École d'Architecture. Un merci particulier à tous les membres de l'équipe de l'Objet 2013 qui ont parfois mis les bouchées doubles pour que je puisse travailler sur mon projet. Un merci particulièrement mérité à Anthony Bouchard et Maxime Rochette. Félicitations à ceux qui ont obtenu leur diplôme de fin d'études et bon courage aux autres, pour qui la dernière année commencera bientôt.

Table des matières

Résumé	II
Membres du jury	III
Remerciements	IV
Table des matières	V
Listes des figures	VII
Introduction	1
Présentation de l'essai (projet) et son contexte	1
Projet urbain et d'architecture	3
1. Cadre théorique	4
1.1 Notion de mobilité	4
1.2 Définition et dimensions d'un pôle	5
1.3 Connexions et échanges : multimodalité vs intermodalité	7
1.4 Ville de flux	10
1.4.1 La marche	10
1.4.2 Le transport en commun	13
1.4.3 Le vélo	14
1.4.4 L'automobile	15
2. Cadre conceptuel	17
2.1 Caractéristiques d'un lieu attracteur	17
2.1.1 Sécurité	17
2.1.2 Visibilité	17
2.1.3 Lisibilité	18
2.1.4 Interactivité	18
3. Cadre contextuel	19
4. Le résultat	24
4.1 Le parti architectural et urbain	24
Conclusion et regard critique	32
Bibliographie	34
Annexes	37
Annexe 1 : Planches telles que présentées lors de la critique finale	37
Annexe 2 : Photos de l'évolution de la Place Jacques-Cartier au travers du temps	39

Annexe 3 : Proposition d'aménagement de la Place Jacques-Cartier dans le programme particulier de St-Roch présenté par la ville de Québec.....	41
Annexe 4 : Nombre de déplacements en 24h par principaux secteurs de destination selon l'enquête Origine-Destination de 2006	42
Annexe 5 : Relevé photographique de l'espace public de la place Jacques-Cartier actuel	43
Annexe 6 : Parcelle à l'étude – site d'intervention	44
Annexe 7 : Proposition de trajet pour le futur tramway de la ville de Québec.	45
Annexe 8 : Présentation quelques largeurs de parcours de tramway en Europe.....	46

Listes des figures

Figure 1 <i>Old Market Square</i> à Nottingham au Royaume-Uni (Blueprint, 2013)	12
Figure 2 Place Kléber à Strasbourg en France (Strasbourg.eu, 2013)	13
Figure 3 Nombreux services disponibles dans le quartier St-Roch (Par l'auteur, 2013)	19
Figure 4 1898 – Tramway de la rue St-Joseph (Ville de Québec, 2013)	20
Figure 5 La place Jacques-Cartier en 1943. (Ville de Québec, 2013)	20
Figure 6 La place Jacques-Cartier juste avant la construction de la bibliothèque (Ville de Québec, 2013)	20
Figure 7 La place Jacques-Cartier en 2010. (Villeneuve, 2010)	20
Figure 8 Carte annotée de la situation actuelle (googlemaps)	21
Figure 9 Les deux lignes de tramway incorporées au projet (Par l'auteur, 2013)	22
Figure 10 Relation entre des divers modes de déplacements dans la nouvelle proposition urbaine et d'architecture. (Par l'auteur, 2013)	23
Figure 11 Schémas de circulations des lignes de tramway dans la requalification de la Place Jacques-Cartier. (Par l'auteur, 2013)	25
Figure 12 Schémas de circulations des différents flux impliqués dans la requalification de la Place Jacques-Cartier. (Par l'auteur, 2013)	25
Figure 13 Schéma conceptuel représentant une première partie du mur permettant la projection et l'affichage. (Par l'auteur, 2013)	25
Figure 14 Accès au cinéma Jacques-Cartier (Par l'auteur, 2013)	26
Figure 15 Plancher interactif (Par l'auteur, 2013)	26
Figure 16 Mur de la forfaiterie (Par l'auteur, 2013)	26
Figure 17 Zoom sur le plan-masse (Par l'auteur, 2013)	27
Figure 18 Publication de messages textes en direct (Par l'auteur, 2013)	27
Figure 19 Schémas de division des espaces dans le projet de requalification de la Place Jacques-Cartier.(Par l'auteur, 2013)	28
Figure 20 Zone d'attente du tramway sur St-Jospeh à gauche et zone végétalisée à droite (Par auteur, 2013)	28
Figure 21 Vue de l'espace public avec l'axe de service à droite. (Par l'auteur, 2013)	29
Figure 22 Coupe de la bande interactive. (Par l'auteur, 2013)	30
Figure 23 Zone d'attente pour le tramway. (Par l'auteur, 2013)	30
Figure 24 Proposition d'aménagement d'un marché public sous le toit servant également à l'attente des autobus. (Par l'auteur, 2013)	31
Refend_entre échanges et mobilités	VII

Introduction

Présentation de l'essai (projet) et son contexte

Cet essai (projet) questionne le rôle des lieux d'intermodalité dans les villes contemporaines et la relation qu'ils doivent avoir avec l'espace public. Il s'intéresse aux qualités que l'on devrait y retrouver ainsi qu'à l'étroite relation entre les différents flux qu'ils incorporent (trams, bus, vélos, piétons, taxis, automobiles). Cet essai implique tout d'abord une réflexion théorique, à l'échelle locale, métropolitaine et régionale, sur la mobilité au sein des villes et centres-villes, sur la notion de pôles ainsi que sur les différentes connexions et échanges possibles entre ces lieux. Il s'agit ensuite d'énoncer quelques caractéristiques que devraient avoir de tels lieux connecteurs et rassembleurs afin de jeter les bases du projet urbain et architectural. Ce projet consiste, quant à lui, à créer un point focal important dans la ville, un lieu attractif au cœur de St-Roch par l'élaboration et la création d'une station intermodale doublée d'équipements culturels et commerciaux à la Place Jacques-Cartier. La restructuration de la place a pour objectif d'en faire une plaque tournante pour la ville et un pôle régional.

La réflexion sur la mobilité apportera des réponses sur la connexion des différents flux impliqués, sur la façon de lier le pôle intermodal aux activités commerciales du quartier pour qu'il devienne à son tour un pôle commercial. La mobilité étant à la base de l'aménagement du projet, l'élaboration et la recherche sur cette notion théorique est importante pour la création de ce lieu stratégique et joue un rôle important pour soutenir l'attractivité, le potentiel d'interactivité et, en fin de compte, l'identité propre et affirmée de la place.

Refend_entre échanges et mobilités s'inscrit au cœur de la réflexion de la Ville, exposée dans le *Programme particulier d'urbanisme* de St-Roch (2013). Ces réflexions, abordées par la Ville, ainsi que tous les nouveaux développements que l'on voit apparaître, amènent à se questionner sur la façon dont on peut imaginer les centres-villes de demain. La réflexion sur la mobilité ainsi que sur les flux de déplacements implique également un travail sur les connexions qui se feront sur la place et qui la structureront. L'étude des flux est d'autant plus importante qu'elle permettra de remettre en question les choix de la Ville de Québec évoqués dans le *Plan de mobilité durable* (2011) ainsi que dans le *Programme particulier d'urbanisme* de St-Roch (2013). Le nouveau réseau de tramway est une occasion en or pour requalifier et restructurer les espaces urbains

qu'il traverse. Le cadre théorique est nécessaire à la compréhension des concepts de lieux de transport et d'échanges, tel qu'ils se matérialisent sous la forme d'une station intermodale.

L'approche privilégiée dans cet essai (projet) est axée sur l'espace public et les interactions humaines plutôt que sur l'implantation d'une tour d'habitation qui permettrait une densification du quartier St-Roch. « La vitesse (...) se substitue dans certains cas à la densité » (Ascher, 2004 : 28). C'est plutôt le mouvement qui engendre les interactions et anime les espaces urbains. La mobilité est un « marqueur » de la ville. Le but premier est de créer un lieu de rencontre et de convergence au cœur de la ville. La place intermodale est un lieu de rassemblement et d'échanges qui se transforme en un point névralgique de la Ville de Québec « favorable à la rencontre, mais également à l'évitement » (Rampert 2003 : 10).

La convergence entre les différents modes de transport (tram, bus, auto, vélo, marche) peut créer des situations de conflits d'espace et d'enjeux majeurs d'aménagement (Lauzé, 2008). On doit donc se questionner sur la manière de transformer le croisement entre les différents flux au centre de St-Roch. Cette transformation doit prendre en considération le chevauchement des différents modes de transport. L'aménagement doit pouvoir permettre aux utilisateurs d'entrer en relation, de susciter des liens et des interactions (Marshall, 2005).

Avec Refend_, on souhaite un retour aux belles années du quartier St-Roch, avant que les grands projets urbains ne dénaturent le paysage du quartier. Une époque où la Place Jacques-Cartier était au cœur d'un quartier vibrant et prospère, le centre du développement urbain (voir annexe 2). Un lieu où la culture et la technologie sont mises de l'avant à l'image de ce quartier aujourd'hui sans cesse en mouvement.

La problématique que sous-tend par l'essai (projet) touche à plusieurs aspects de l'implantation d'une station intermodale et les divers modes de transport qui lui sont associés. Elle implique une planification des circulations et des qualités d'un espace public qui feront de la Place Jacques-Cartier un lieu de rencontre pour toute la population de St-Roch, mais également un lieu d'échange où les transports alternatifs ont une place importante. Cette problématique met de l'avant la valorisation des stations intermodales comme moteur de requalification et de restructuration des espaces urbains.

Projet urbain et d'architecture

Le projet propose de mettre en relation tous les modes de transport ainsi que tous les flux à cet embranchement, tout en offrant un environnement sécuritaire et confortable qui encourage les mobilités douces. Il a également pour objectif de favoriser l'autonomie et le confort du déplacement, d'améliorer l'expérience de l'utilisateur. La qualité des installations et du nouvel espace contribuera ainsi au changement des mentalités face à la mobilité durable.

Ce projet urbain (voir annexe 1) inclut principalement la conception d'une place publique comme point focal du nouveau pôle intermodal. Son rôle et sa forme sont orientés selon les concepts de mobilité et d'attractivité à la base de la réflexion théorique qui entoure le projet. Le projet met en forte connexion la bibliothèque et son quartier qui devient un lieu fort et structuré donnant tout son sens à un tel lieu d'intermodalité.

Le caractère culturel du quartier est renforcé par l'intégration d'un nouveau centre d'intérêt pour ce pôle intermodal : un cinéma de répertoire, accessible et visible de l'espace public. Pour ce qui est de la station intermodale liant trams, bus, taxis et vélos, elle regroupe un service de location et de réparation de vélos, des zones d'attentes, des zones tempérées ainsi que plusieurs petits services de proximité pour les voyageurs et les utilisateurs de l'espace public.

Les qualités d'aménagement du lieu seront basées sur les concepts développés par Gehl (1987) et Bentley (1985) sur l'utilisation d'un lieu public agréable, sécuritaire, qui favorise la marche, le vélo et le transport en commun. Un lieu à échelle humaine, visible et lisible dans son contexte urbain. Un lieu de rassemblement et d'échanges. Bref, il s'agit de penser un endroit, bien aménagé et sécuritaire qui contribuera à transformer l'opinion des gens face à la place de l'automobile et des différents modes de transport dans nos villes (Reis 2011).

1. Cadre théorique

Cette partie de l'essai s'intéresse à plusieurs concepts inhérents à l'implantation d'une station intermodale. Avant de commencer à concevoir et à réfléchir sur les qualités d'un tel espace public, il est nécessaire de comprendre les concepts qu'il intègre. Il s'agit ici de comprendre les notions de mobilité, de pôle et de connexions dans de tels lieux d'échanges. On doit être conscient des différents flux présents afin de pouvoir les inclure dans le projet urbain. Les liens à faire sont directs entre la structure urbaine, le mouvement de la ville ainsi que l'occupation et utilisation des lieux par la population.

1.1 Notion de mobilité

Depuis plusieurs années, les distances d'un point x à un point y, les réseaux de transport et de communication, les activités ainsi que le volume de population urbaine qui fait usage de ces réseaux ont évolué très rapidement. « Des schémas de mobilité de plus en plus complexes ont vu le jour et de nouvelles formes de centralité sont apparues » (Berroir, 2008 : 31). Les liens entre la structure urbaine et les nouvelles pratiques de mobilité participent à la formation et à l'organisation du nouveau territoire urbain, de plus en plus polycentrique. La mobilité permet de lier les pôles entre eux. Mais au-delà, elle « constitue une technique incontestable d'urbanogenèse et non une prothèse externe aux pratiques urbaines les plus fondamentales » (Lévy cité par Foret, 2010 : 11). Autrement dit, la mobilité crée l'urbanité, élément essentiel de la ville.

Les décisions relatives à la mobilité constituent des choix urbains majeurs pour la ville, plus importants que pourraient le sembler les questions de logique de transport ou d'ingénierie sociale (Kaufmann, 2000). Elles ont des répercussions à longue échéance et déterminantes sur l'espace urbain sans être totalement définitives. D'où l'importance de les prendre en considération lors de la restructuration d'un espace public comme la Place Jacques-Cartier.

Les espaces publics sont caractérisés par la mobilité et impensables sans la circulation et le mouvement. Il ne faut donc pas voir cette notion simplement comme du mouvement, mais bien comme l'enchaînement d'évènements d'immobilité et de mouvement. La mobilité n'existe que par la présence de l'immobilité, tout comme le plein se définit par le vide. Le système de mobilité urbaine n'est rien sans la présence, les déplacements et les pauses des citoyens dans les lieux qui accompagnent et déterminent cette mobilité. Pour l'observer, nous devons donc poser un regard large et central sur la société urbaine et sur l'agencement des lieux (Lévy, 2004). Les pauses dans la ville sont tout aussi

importantes que les moments de vivacité (Speck, 2012). Les parcs et les endroits de repos ou de flânerie sont des lieux qui permettent le répit dans la ville en constante agitation.

En regard de cette notion, le projet urbain veut permettre une quantité d'ambiances différentes aux utilisateurs. Des lieux flexibles qui favorisent l'utilisation des lieux à la guise de l'usager. Parfois à l'abri, parfois au soleil, parfois interactif, parfois simple lieu d'observation, parfois robuste, parfois vert, cette place fournira une multitude de possibilités pour permettre pause et mouvement.

Dans la société contemporaine où le mouvement possède une tout autre signification que dans le passé, la mobilité devient un droit générique, pratiquement universel. Ce droit n'est plus seulement de se rendre du point A au point B, mais également de pouvoir traverser des espaces de qualité en des temps raisonnables pour conjuguer efficacité et sécurité. Le concept de mobilité ne doit pas être contraint au déplacement entre les lieux ou le fait de joindre deux lieux entre eux. Contrairement à ce que pouvaient avancer Joussemet-Samie et Raymond en 1979, la station intermodale ne doit pas être vue uniquement « comme un objet utilitaire » (Boudin, 2007 : 96). Selon Lévy (2004), la mobilité ne représente pas la rencontre entre deux personnes, mais c'est plutôt elle qui crée cette interaction. « La mobilité n'est pas une question fonctionnelle et sectorielle et on ne peut extraire le problème ou le droit à la mobilité de nos rapports à l'espace » (Hanin, 2004 : 72). Elle doit, au contraire, être à la base des réflexions urbaines qui permet la structuration des espaces de vie comme les places publiques.

1.2 Définition et dimensions d'un pôle

« La notion de pôle renvoie à l'idée de lieux d'un certain niveau hiérarchique, caractérisé par une forte concentration de l'activité économique, leur permettant de produire des économies d'agglomération » (Berroir, 2008 : 33). Ces lieux ont une très forte capacité d'attraction au niveau des services et des emplois disponibles en leurs périphéries. En géographie, on catalogue les pôles selon leur degré d'autonomie ou de turbulence. Un pôle dit autonome répond aux besoins en emplois des individus qui l'habitent tandis que, dans un pôle dit turbulent, les emplois sont occupés par des gens provenant de l'extérieur du quartier et ceux qui y habitent, au contraire, travaillent à l'extérieur. Dans ce cas, on considère alors qu'il y a un manque total de concordance locale entre l'offre et la demande d'emploi. C'est un des moyens qui permettent de caractériser les schémas types de mobilité des citoyens (Berroir, 2008). Autrement dit, l'emplacement des pôles

dans la ville est une façon de quantifier les déplacements. Chacun de ces pôles peut ainsi devenir attrayant pour n'importe quel résident, peu importe où il habite. « La cohésion territoriale s'exprime alors au niveau métropolitain et non plus seulement à l'échelle locale » (Berroir, 2008 : 47). Les contraintes de déplacement et d'accessibilité découlent directement du réseau de transport et des lieux qu'il peut desservir.

En géographie, on parle alors de polycentrisme, qui exprime la liaison entre plusieurs pôles dans l'agglomération. Ces différents pôles définissent le territoire, leurs relations entre eux, leurs formes ainsi que leurs fonctions (Berroir, 2008).

Des pôles en zones périurbaines peuvent être en compétition avec ceux de la ville centre en offrant une grande attractivité pour les résidents plus éloignés. Ils suivent souvent les logiques de transport et profitent de flux extérieurs aux directions très variées. On assiste à la modification du système d'accessibilité au sein des villes. Les centres-ville d'il y a quelques années dégageaient « des valeurs symboliques, sociales et économiques » (Asher, 2004 : 28). Ils représentaient des lieux hautement accessibles pour toute la population. De nos jours, tout est inversé : on voit apparaître des quartiers comportant des pôles périurbains plus accessibles que ceux situés au centre de la ville, avec de nombreux services. Plus besoin de se rendre « en ville ».

Ce mouvement des populations, au gré d'une structure polynucléaire, a fait perdre beaucoup de clientèle à plusieurs commerces dans les quartiers centraux comme St-Roch, anciennement un pôle industriel et commercial important de Québec. Ce phénomène a eu beaucoup d'impact sur la population en place et sur l'économie du quartier. « Une population marginalisée, pauvre et sous-scolarisée y [a] fait son nid et le départ des capitaux [ont] provoqués l'abandon et la dégradation des lieux » (Nicole, 2001 : 12). La réhabilitation du quartier St-Roch réalisée depuis quelques années, notamment par l'aménagement de l'îlot Fleurie, ainsi qu'une plus grande implication de la municipalité, a transformé le caractère de ce quartier qui en avait grandement besoin. La rénovation des commerces et l'implantation de nouveaux services ont également permis l'apparition dans le quartier de nouveaux groupes sociaux et de profonds changements sociodémographiques (Nicole, 2001). Il reste toutefois du travail à faire, surtout quand l'on considère le potentiel de ce quartier central.

Les pôles urbains représentent des forces déterminantes et indissociables au développement de la société (Lévy, 2004). Comme l'expliquait Jane Jacobs (1995), la vie économique d'une ville dépend de la stimulation créée par de tels pôles et par la densité

urbaine. Les villes organisées en réseaux de nœuds urbains sont devenues des forces motrices puissantes de l'économie mondiale (Jacobs, 1995).

Lévy (2004) va dans le même sens que Jacobs : les réseaux nodaux bien configurés qui se concentrent en quelques points particuliers et qui s'organisent entre eux procurent à la ville l'armature pour innover économiquement et se développer. On a longtemps pensé le contraire, qu'il fallait tout d'abord travailler sur le développement économique de la ville pour que cette dernière attire la population et que la qualité de vie suive. C'est plutôt l'inverse : la qualité des espaces attire les usagers qui eux, contribuent à améliorer l'économie, à attirer des emplois et des résidents (Speck, 2012). C'est une autre façon de réfléchir la ville. Le quartier, ou la ville, « sont tout d'abord un lieu d'habitation qui s'équipe (de services) pour une vie sociale; le site urbain repose sur une dynamique de la rencontre collective autour d'un enjeu commun. Les habitants [quant à eux] interviennent de façon complémentaire » (Bourdin, 2007).

C'est ainsi que le projet urbain de la place Jacques-Cartier s'est développé. Un espace public aménagé autour d'un programme particulier pour ce type d'espace. Il fournit tout d'abord services et infrastructure qui créent ensuite l'attractivité et l'interactivité souhaitée pour ce nouvel espace public.

1.3 Connexions et échanges : multimodalité vs intermodalité

Un lieu multimodal accueille plusieurs modes de transport ou « l'usage alterné de différents modes de déplacement en fonction du motif de déplacement » (Ascher, 2004 : 20). Quant à elle, « l'intermodalité désigne aussi bien un comportement consistant à utiliser plusieurs modes de déplacement au cours du même trajet que le principe d'organisation visant une meilleure complémentarité entre ces modes de déplacement, qu'ils soient individuels ou collectifs, motorisés ou non » (Ascher, 2004 : 19). En d'autres mots, l'intermodalité, c'est la combinaison de plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement tandis que la multimodalité permet le choix de différents modes entre deux lieux.

Selon Ascher (2004), les pôles intermodaux ne doivent pas être que des lieux de transition entre un moyen de transport et un autre dans la ville. Ils ont beaucoup plus à offrir et peuvent devenir des lieux d'arrêt pour tout utilisateur et, individuellement, un pôle attracteur pour le quartier.

Réfléchir aux liens qui unissent les nœuds entre eux est important, mais il l'est tout autant des connexions à l'intérieur du nœud lui-même. Ces connexions sont indispensables au transport et doivent faciliter les échanges d'un mode de transport à l'autre. « Mais il ne suffit pas que deux ou plusieurs lignes se croisent pour qu'une connexion soit réalisée : si les parcours à l'intérieur de la station sont trop longs ou trop pénibles, si les cheminements sont mal balisés, le lieu d'échange devient le maillon faible du système » (Bourdin, 2007 : 86).

Les pôles intermodaux sont des plates-formes d'échanges de toutes sortes où convergent plusieurs moyens de transport. Ils permettent aux utilisateurs d'avoir accès à différents types de déplacements, d'être à portée de services en plus de devenir des lieux de rassemblement à l'échelle du quartier et de la ville liés par la mixité et les échanges. Cette connexion entre les déplacements peut devenir génératrice d'urbanité.

« Le choix du mode de déplacement est donc de plus en plus fonction du lieu, contrairement au processus d'urbanisation qui visait à adapter les lieux à la voiture. La logique émergente conduit à une mobilité différente de l'espace. Pour que la multimodalité se concrétise (...), il [faut] renforcer les politiques de l'offre alternative de modes de transport, revoir les nœuds et les potentialités de transbordement notamment en redéfinissant les [pôles intermodaux]. » (Hanin, 2004 : 85)

Ces lieux d'intermodalité se veulent des espaces où se croisent les tramways, les bus, les autos, les vélos et les piétons et où s'articulent, à proximité, services et commerces. Ces lieux démontrent l'importance de la mixité des fonctions ainsi que des usagers qui proviennent des banlieues plus ou moins éloignées ou encore du quartier limitrophe. Il est important que ces lieux soient aussi accessibles par la population des quartiers environnants en offrant des services de proximité. Le lieu intermodal est ainsi un pôle public, un pôle commercial et un pôle de transport. Selon Kaplan (2008), ces espaces d'intermodalité ont le potentiel d'accueillir à peu près n'importe quelle fonction qui s'adresse à la communauté : dépanneur, marché, bibliothèque, garderie, maison de jeunes, etc; le tout dans une optique d'économie de déplacement.

« Peut-on (...) [inventer] d'autres espaces qui permettraient aux citoyens de se poser, de concentrer différentes activités et par conséquent, d'organiser leurs journées autrement qu'en courant de lieu en lieu? Des espaces plus densément occupés que les bureaux fixes, et qui reconstitueraient un réseau

de lieux familiers, collectifs [afin de] retisser une toile urbaine distendue (...). »
(Kaplan, 2008 : 43)

Kaplan introduit ici une nouvelle notion : celle de l'attraction. On peut alors penser que c'est la qualité des lieux et des espaces qui aura le pouvoir d'attirer les gens. C'est en fonction de cette attraction que le piéton ou le cycliste dessinera son parcours dans l'environnement urbain. Le lieu peut ainsi permettre de créer des liens par lui-même.

La mixité des usages dans un tel lieu d'intermodalité nous ramène à une façon de penser les espaces à l'époque de la pré-industrialisation où la marche et le vélo étaient à la base de tout développement (Kaplan, 2008).

Malgré un exode des familles en zone périurbaine depuis les années 70, la majorité des lieux de travail se trouvent toujours en ville. Cette distance nourrit et complexifie les pratiques de mobilité, tout en suscitant la nécessité de profiter efficacement des temps de déplacement pour répondre à différents besoins.

« Les activités sont aujourd'hui moins proches les unes des autres, mais dans le même temps cet étalement et cet éclatement offrent des possibilités de choix entre plusieurs services, commerces, activités de loisirs. [...] Une série de compromis entre choix et contraintes doivent s'opérer au quotidien, notamment au travers de l'élaboration des chaînes de mobilité » (Hanin, 2004 : 82).

Il faut donc profiter du potentiel offert par la séparation et les distances entre les activités pour repenser la planification des lieux d'échanges et offrir aux utilisateurs différents services. L'objectif consiste, essentiellement, à permettre aux utilisateurs d'effectuer leurs courses pendant leur déplacement du travail à la maison. Selon Kaplan et Marzloff (2008), une bonne organisation des déplacements en accord avec la planification d'un réseau de services près des modes de déplacement est une façon intelligente d'offrir une méthode qui réduit efficacement les « déplacements contraints » (Kaplan, 2008 : 37), à une époque où tout va de plus en plus vite. Ces lieux de mobilité peuvent devenir « des lieux de séjour et des pôles de vies » (Bourdin, 2007 : 95). On attend l'autobus en parlant au téléphone, on va porter les enfants à la garderie avant de se rendre au travail, on achète le souper avant de retourner à la maison, etc.

1.4 Ville de flux

Selon Berroir, Mathian, Saint-Julien et Sanders (2008), la trame urbaine organise les différents flux de la ville ainsi que leur intensité entre résidences et travail. L'aménagement des centralités de la ville dépend alors de l'organisation spatiale des flux. Boudeville (1972) explique, quant à lui, deux caractéristiques nécessaires au caractère attractif des lieux intermodaux : la relation indispensable entre les différents pôles de la ville et leur organisation en fonction de la hiérarchisation des différents flux qui les constituent. Pour Hillier et Hanson (1984), deux chercheurs à la Bartlett School et créateurs de la Space Syntax, la distribution des flux (piéton ou automobile) est directement liée à la configuration du réseau routier et aux services qu'il relie plutôt qu'à l'origine ou à la destination du trajet. Ainsi, la congestion, qu'elle soit possible ou pas, est plus probable là où les réseaux auront une tendance à joindre les flux entre eux.

Les impacts de la voiture sur l'environnement sont déjà amplement connus pour que l'on puisse conclure que le développement du partage modal entre les différents modes de transport devrait être une priorité pour les villes contemporaines. La « conception instruite des réseaux » (Foltête, 2008 : 140), où « les externalités de forme et de fonctionnement des réseaux viaires sur les pratiques de mobilité et de l'offre de transport urbain » sont identifiées, est une façon de s'opposer à l'étalement urbain et de réduire l'utilisation de la voiture. Elle est également directement liée aux habitudes de marche. Une bonne conception de la structure des réseaux viaires influencera positivement la pratique de la marche. L'utilisation des différents modes de transport (marche, vélo, automobile, bus, tram) est directement liée à cette structure des différents réseaux et leur mise en place.

1.4.1 La marche

Le choix d'encourager la marche comme moyen de déplacement en ville est particulièrement stratégique. On observe tranquillement un retour à ce mode de mobilité, et à la valorisation du choix des recouvrements de sol, à l'aménagement sécuritaire et confortable des voies. Selon Foltête (2008), ces mesures sont insuffisantes. La problématique est beaucoup plus globale. Les mesures devraient inclure l'ensemble du système viaire. « En effet, la façon dont les tronçons de rue sont connectés les uns aux autres conditionne la capacité du réseau viaire à produire une certaine distribution spatiale de flux pédestres. Cela incite à l'usage de la marche avant même que n'interviennent localement les facteurs (dé)favorisant sa pratique » (Foltête, 2008 : 141). La bonne conception du réseau piétonnier influencera tout le réseau des différents flux et deviendra un élément structurant. On ne doit pas voir le flux piétonnier simplement

comme une « coupe » de rue afin de définir les dimensions et distances appropriées, mais bien dans son ensemble et comprendre son raccordement à l'ensemble du réseau. Les espaces piétons doivent être pensés selon le milieu bâti qui les contient, mais principalement sous forme de réseaux afin de relier les différents nœuds piétonniers entre eux (Speck, 2012).

Bien que l'accessibilité ait une importance majeure dans l'utilisation ou non d'une rue « marchable », « le degré de connectivité des rues, la perméabilité piétonnière de certains quartiers, et finalement, la quantité d'espace potentiel disponible pour le marcheur, sont d'autant de facteurs qui jouent sur la "rentabilité" du mode pédestre dans la mobilité quotidienne des personnes » (Foltête, 2008 : 146). Ces caractéristiques sont également prioritaires au confort et à la sécurité piétonne (Alfonzo, 2005). « *Get the design right and people will walk in almost any climate* » (Speck, 2012 : 222). Cette phrase veut tout dire; des espaces bien façonnés attireront les piétons. Le marcheur a besoin de s'y sentir confortable. Speck (2012) parle, dans son livre, de l'importance d'un quartier dense afin de soutenir le potentiel piétonnier d'une ville, mais cette ville dense ne se présente pas nécessairement sous forme de très hauts bâtiments. Un centre-ville ou un quartier peut très bien être dense sans avoir besoin de tours. C'est tout d'abord la mixité des fonctions et les caractéristiques de la ville compacte qui entraînera une dynamique piétonne (Foltête, 2010). La compacité n'est pas uniquement vue « comme un principe d'aménagement de l'espace, mais comme un principe d'organisation urbaine qui favorise la proximité et l'accessibilité des fonctions urbaines, l'intensité des interactions sociales et économiques, la convivialité des espaces publics et la structuration des flux de mobilité, de matière et d'énergie » (Laigle, 2009). Elle lie donc les notions de forme urbaine aux flux, à l'économie et à la durabilité des lieux.

La sécurité piétonne est tout de même importante, puisqu'un marcheur aura davantage tendance à utiliser et à se sentir à l'aise dans un passage sécuritaire plutôt qu'entouré de véhicules. Les piétons sont particulièrement alertes aux espaces qu'ils utilisent et qu'ils traversent. Ils font rapidement les choix selon leurs préférences et la sécurité qui se dégage du lieu. Le défi reste d'analyser les lieux selon ces préférences structurelles et fonctionnelles (Foltête, 2010). Quelques stratégies de mise en forme peuvent être mises en place pour diminuer le débit automobile. Selon Speck (2012), favoriser l'utilisation de voies double sens avec du stationnement qui donne sur rue forcera l'automobiliste à ralentir de peur de frapper quelqu'un. La rangée de stationnements sert également d'écran de sécurité entre le piéton et la route. Ce n'est qu'une des alternatives de design qui s'offre à nous.

Le piéton donne sa raison d'être au pôle intermodal. Comme Speck (2012) énonce, le marcheur peut profiter d'un bon lieu de transit, mais le lieu d'échanges dépend nécessairement des déplacements piétons. Les piétons ont également une influence sur l'attractivité du lieu. Les gens étant attirés par l'action humaine, c'est ce qui rend le lieu attrayant. Comme le dit Gehl (1987), rien n'attire plus l'être humain que ses semblables.

Comme le démontrent plusieurs places piétonnes comme le *Old Market Square* à Nottingham (figure 1) ou la Place Kléber à Strasbourg (figure 2), l'activité humaine est souvent plus présente dans des lieux sans voitures (Gehl, 1987). L'environnement urbain joue un rôle prédominant dans les rapports entre humains. Une gradation des espaces permet qu'un groupe d'individus puisse passer d'un espace plus privé vers un espace public en passant par un lieu semi-privé. Gehl mentionne que cette structure des espaces augmente le sentiment de sécurité des utilisateurs ainsi qu'un sentiment d'appartenance plus fort qui crée de meilleurs espaces. Le piéton a aussi besoin d'être distrait (Speck, 2012). Le parcours du piéton et tout ce dont il l'entoure est donc d'une grande importance.



Figure 1 *Old Market Square* à Nottingham au Royaume-Uni. Place robuste avec fontaines et un peu de végétation, idéale afin de profiter des quelques belles journées en Angleterre. (Blueprint, 2013)



Figure 2 Place Kléber à Strasbourg en France, place robuste idéale pour les évènements de toutes sortes. La place a été entièrement réaménagée en 1994 dans le cadre de la piétonisation du centre historique de la ville et du retour du tramway. (Strasbourg.eu, 2013)

1.4.2 Le transport en commun

La notion de transports alternatifs est également importante pour affirmer l'identité du centre-ville de Québec. La connexion entre les divers pôles doit être améliorée entre les secteurs de la basse et de la haute ville. « La mise en service d'un système de transport collectif plus performant, plus moderne, plus convivial et plus confortable donnera l'impulsion nécessaire à un développement accéléré, une densification urbaine plus structurante, à une plus grande vitalité du centre-ville et des pôles ou noyaux bordant les axes de ce transport » (Ville de Québec, 2011 : 51). Il devient alors important de développer le cœur de St-Roch comme un « centre de gravité » relié aux autres grands centres d'activités de la ville. C'est ainsi que l'on créera une ville multipolaire où les connexions de transport sont fortes et encouragent l'utilisation des modes de transports durables comme le tram ou l'autobus. Si l'offre en stationnement est trop généreuse ou trop peu chère en ville, il sera difficile de modifier les habitudes d'un individu habitué à prendre son auto au détriment du transport en commun. Par contre, selon Speck (2012), en travaillant sur des axes de transport principaux, qui peuvent être améliorés et fournir une fréquence de trajets de moins de 10 minutes, tout en travaillant simultanément sur le tissu urbain qui l'entoure, il est possible de rendre ce mode de déplacement plus compétitif. C'est la multiplication de l'offre en transport en commun, afin de permettre une nouvelle option compétitive aux automobilistes, qui permettra au système d'être attrayant.

Le transport en commun est un espace public en mouvement. Nous devons repenser les réseaux et repenser les vitesses. L'automobile aura toujours un avantage majeur sur les transports en commun quant à sa vitesse de déplacement. De plus, dans un monde individualiste, la notion de temps et de confort est souvent préférée à d'autres notions

comme l'espace commun ou les rencontres (Foltête, 2008). En réduisant les vitesses de l'automobile par la réduction du nombre de voies, par exemple, le transport collectif devient beaucoup plus compétitif. Il ne faut, par contre, pas oublier de miser sur les qualités des transports alternatifs afin de les rendre attractifs.

Les réseaux se doivent alors de desservir de façon efficace les pôles majeurs d'activités, les axes de développement futur, les axes denses et mixtes ainsi que les pôles locaux d'activités. Ils doivent pouvoir permettre de se déplacer efficacement entre les quartiers et au travers de ceux-ci (Ville de Québec, 2011).

Les infrastructures liées au réseau de transport en commun se doivent également d'être réfléchies puisque sans elles, les connexions entre les réseaux ne sont rien. On doit miser sur des systèmes d'information fonctionnels et pratiques qui rendront le déplacement des gens plus pratique et attrayant. Les technologies de l'information constituent un atout innovant pour les transports en commun. Elles permettent la diffusion d'informations sur les trajets en temps réel sur des écrans afin de « fournir une information complète sur l'ensemble des options de mobilité, rendre cette information accessible à tous, augmenter la performance du service et réduire ses impacts environnementaux » (Ville de Québec, 2011 : 68). Cela permet une gestion plus efficiente des circulations, mais représente également un atout majeur pour les usagers. L'ajout de services de proximité comme un dépanneur ou une sandwicherie dans les lieux d'intermobilité comme mentionné plus haut est également une notion à ne pas négliger. Elle permet de diversifier les options disponibles aux utilisateurs et de répondre à un plus grand nombre de besoins.

1.4.3 Le vélo

Les secteurs à forte ou moyenne densité d'activités humaines comme St-Roch sont idéaux pour encourager les déplacements actifs. Ces lieux où l'activité est très présente sont des endroits idéaux pour la mise en place d'infrastructures et de services directement liés aux vélos pour la population, mais également les visiteurs.

La création de lieux et de voies sécuritaires pour les cyclistes demeure une solution clé pour rendre les déplacements actifs et attrayants. Créer des espaces particuliers pour les vélos dans une ville ne s'arrête pas simplement à créer de fines bandes réservées aux cyclistes. Les utilisateurs expérimentés préféreront utiliser toute la voie et les plus débutants n'opteront pas pour ce moyen de transport par peur de se faire heurter

(Speck, 2012). Il faut voir le vélo comme un « mode utilitaire de déplacement » (Ville de Québec, 2011 : 108) et non seulement comme une activité récréative. Dans des pôles intermodaux, comme la place Jacques-Cartier, il faut alors trouver un moyen d'aménagement adéquat pour favoriser l'utilisation du vélo. Il faut pouvoir gérer les flux des automobiles et des transports en commun pour que l'utilisation du vélo reste sécuritaire en tout lieu. Séparer les voies automobiles du reste de la circulation est d'ailleurs une méthode qui favorise un meilleur partage de la voie publique et permet de diminuer les risques de collision entre les automobilistes et les cyclistes. Enlever le stationnement sur rue sur ces axes de circulation réduit également les risques d'accident.

1.4.4 L'automobile

L'utilisation de la voiture est principalement associée à sa vitesse de déplacement. Elle permet de parcourir un plus grand nombre de lieux en peu de temps, mais le rapport entre le conducteur et les milieux de vie qu'il traverse est pratiquement nul. Aucune interaction avec les lieux n'est possible. Le refus des interactions au profit de l'espace individuel ou la non-présence de lieux favorables aux échanges, en ville, constitue des raisons d'utilisation de l'automobile au détriment de la marche (Lévy, 2004). Il s'agit ici d'une piste à développer pour l'aménagement de lieux publics. Si le pôle représente un lieu agréable favorisant les échanges et les interactions, combiné avec un système en commun compétitif, il favorisera peut-être la marche et le transport en commun. L'intégration des taxis et de systèmes d'auto-partage représente également une partie de la solution.

Selon Speck (2012), nous avons fait l'erreur, depuis de nombreuses années, de percevoir la voiture comme reine de la route en lui cédant pratiquement tout le passage. La voiture a pris une telle importance dans les villes qu'on en oublie parfois l'espace public. Certaines rues auraient pu être conçues comme des places publiques nécessaires à l'animation d'une ville. À l'inverse, elles ne représentent aujourd'hui qu'une structure pour le déplacement automobile selon une logique unimodale, sans partage. Speck énonce également que la façon dont les stationnements ont été conçus favorise grandement l'utilisation de la voiture. Ils sont en bien trop grand nombre, à un prix qui a longtemps été ridicule, en grande partie à cause des règlementations relatives au nombre de places minimum requises pour les bâtiments.

Contraindre les déplacements de longue distance (par la réduction de vitesse, les feux de circulation, etc.) est une manière de contraindre de façon « économique » les usagers à l'utilisation des moyens de transport alternatifs. L'objectif étant de bouleverser la contrainte « temps » et de modifier les mentalités en s'assurant que les qualités sociales des lieux redeviennent une préoccupation de société. C'est un objectif à long terme « pour engendrer une reconfiguration des territoires allant dans le sens de la durabilité » (Foltête, 2008 : 160). Les alternatives doivent être compétitives, puisqu'autrement, si les efforts sont trop grands pour y arriver, les habitants des banlieues resteront en périphérie. Les gens doivent vouloir et pouvoir accéder à la ville.

Cette partie théorique de l'essai annonce l'importance de la notion de mobilité dans la planification et la conception d'une ville. Elle est essentielle à l'urbanité et à l'animation des lieux publics comme la place Jacques-Cartier. Dans un pôle intermodal, la question de logique de transport et de connexions est nécessaire. Il est par ailleurs fondamental de s'intéresser d'abord aux utilisateurs de la place qui, par leurs différents flux, permettent à l'espace d'être en mouvement. La mobilité c'est cette alternance entre pause et mouvement qui sera au cœur du projet urbain. La place Jacques-Cartier est l'endroit idéal en plein centre de St-Roch pour créer ce lieu alliant pauses et échanges. En regard de toutes ces notions, le projet regroupe une station intermodale à l'échelle de la ville ainsi qu'un espace public généreux, au service du quartier. Le cadre conceptuel qui suit présente quelques qualités d'un tel lieu attracteur dans la ville qui sont devenues des objectifs de design pour la conception de la place.

2. Cadre conceptuel

2.1 Caractéristiques d'un lieu attracteur

Nous n'élaborerons pas ici toutes les qualités que doit avoir un lieu public, sujet amplement abordé dans *Life between buildings* de Gelh (1987), dans *Responsive environments* de Bentley et al (1985) et dans *Urban Code* de Mikoleit et Pürckhauer (2011). Toutes les propriétés de l'espace permettent le travail sur « l'ambiance urbaine » (Bourdin, 2007 : 186), thème particulièrement important pour l'attractivité d'un lieu. « Une ambiance, ça crée un sentiment : un sentiment de sécurité ou d'insécurité. [...] Si (les habitants) s'approprient (un site), ça veut dire qu'ils acceptent l'ambiance et c'est une ambiance où il y a un bien-être » (Roubaix cité par Bourdin, 2007 : 184). C'est ce qui fait la force d'un centre-ville : fréquenter un quartier agréable, sécuritaire avec une ambiance particulière sera toujours plus intéressant qu'aller dans un power center en banlieue. Mais encore faut-il pouvoir s'y rendre, d'où l'importance de la mise en place d'un réseau de transport efficace élaborer plus haut. Les quelques qualités énumérées ici sont à la base de l'attractivité d'un lieu, objectif de design important de la conception de la place. Cela lui permet de devenir le point focal du quartier. Des objectifs et qualités qui mettent l'espace public offert aux citoyens de l'avant et au cœur des préoccupations de design plutôt que de mettre l'emphasis sur une nouvelle construction qui densifierait le quartier.

2.1.1 Sécurité

Mentionnons tout d'abord l'importance de l'aspect de sécurité dont il était également mention dans la partie sur les flux piétonniers. Elle permet indirectement la rentabilité du projet ainsi que sa durabilité dans le temps. L'intégration de système d'éclairage, la qualité des matériaux utilisés, la diminution des zones d'ombre, favoriser les échanges sociaux ne sont que quelques exemples de l'intégration de ces notions de sécurité dans un projet architectural ou urbain. On souhaite une Place Jacques-Cartier sécuritaire par laquelle on passe chaque jour pour se rendre au travail ou à la garderie, et où l'on a envie de s'attarder quelques instants.

2.1.2 Visibilité

Pour être attracteur dans la ville, le lieu d'échange se doit d'avoir des caractéristiques de visibilité importantes. Non seulement un signe devrait-il indiquer l'importance du lieu de façon signalétique, mais il doit également être identifiable dans son contexte urbain. « La

reconnaissance de certains indices morphologiques ou fonctionnels permet en général de repérer, grâce à un raisonnement souvent intuitif, la présence de l'édifice recherché » (Bourdin, 2007 : 92). Le travail est, par contre, moins grand dans le contexte hiérarchisé d'un centre-ville ancien, que dans les espaces peu lisibles des pôles des nouvelles périphéries. Le travail sur la Place Jacques-Cartier, c'est surtout fait par la lecture de cartes et de photos anciennes. Cela a permis de ramener une partie de la rue de la Cité qui avait disparu avec le temps et qui diminuait la perméabilité de la place. Le concept de mur interactif est également apparu par souci de visibilité et de lisibilité à l'image de ce quartier effervescent.

2.1.3 Lisibilité

La lisibilité de l'espace dans son contexte est également importante. L'utilisateur doit pouvoir comprendre l'interaction entre les différents réseaux, entre autres, par la mise en forme architecturale, mais également dans la hiérarchisation des lignes et points de rencontre de l'espace. Une programmation significative et adaptée au lieu peut également jouer sur le facteur de lisibilité de l'espace (Bourdin, 2007). Lors de la conception du projet urbain, la place a été divisée selon ses caractéristiques particulières qui donnent à chaque espace une ambiance différente, mais qui permet également de bien les distinguer les uns par rapport aux autres.

2.1.4 Interactivité

Gehl (1987) amène, quant à lui, la notion de contact, l'opportunité de rencontres, les lieux d'interactivité dans les espaces publics. Selon lui, toute forme de relation est importante, du simple regard à une connexion engagée et émotionnelle. L'interaction des gens entre eux dans une place publique comme celle étudiée dans cet essai (projet) doit être à la base de la réflexion sur l'aménagement.

3. Cadre contextuel

L'élaboration du présent projet est principalement une réponse au contexte d'insertion. La démarche est directement liée au suivi du dossier du Programme particulier d'urbanisme (PPU) de St-Roch (2013) ainsi que celui du Plan de mobilité durable (2011). Il s'agit également d'une certaine critique envers des aménagements envisagés par la Ville de Québec sur la Place Jacques-Cartier (voir annexe 3 pour quelques images de propositions de la Ville). Dans le Programme particulier de St-Roch, la Ville reconnaît les installations désuètes du lieu. Elle reconnaît également l'importance de la Place Jacques-Cartier (2011) pour le quartier St-Roch dans la réflexion sur les réseaux de transports et les aménagements prévus ainsi que son importance comme pôle majeur du Réseau de transport de la capitale (RTC). La place Jacques-Cartier est présentement le 8^e pôle d'attraction de Québec avec plus de 15 000 montées et descentes chaque jour des autobus qui desservent la place. La plupart des déplacements sont ceux de travailleurs se rendant dans St-Roch ou d'habitants du quartier qui eux, sortent du quartier (voir annexe 4). 36 parcours d'autobus y font escale dont 13 ont comme destination finale la place Jacques-Cartier. Il s'agit donc déjà d'un terminus et d'un nœud important du réseau de transport en commun de la ville.

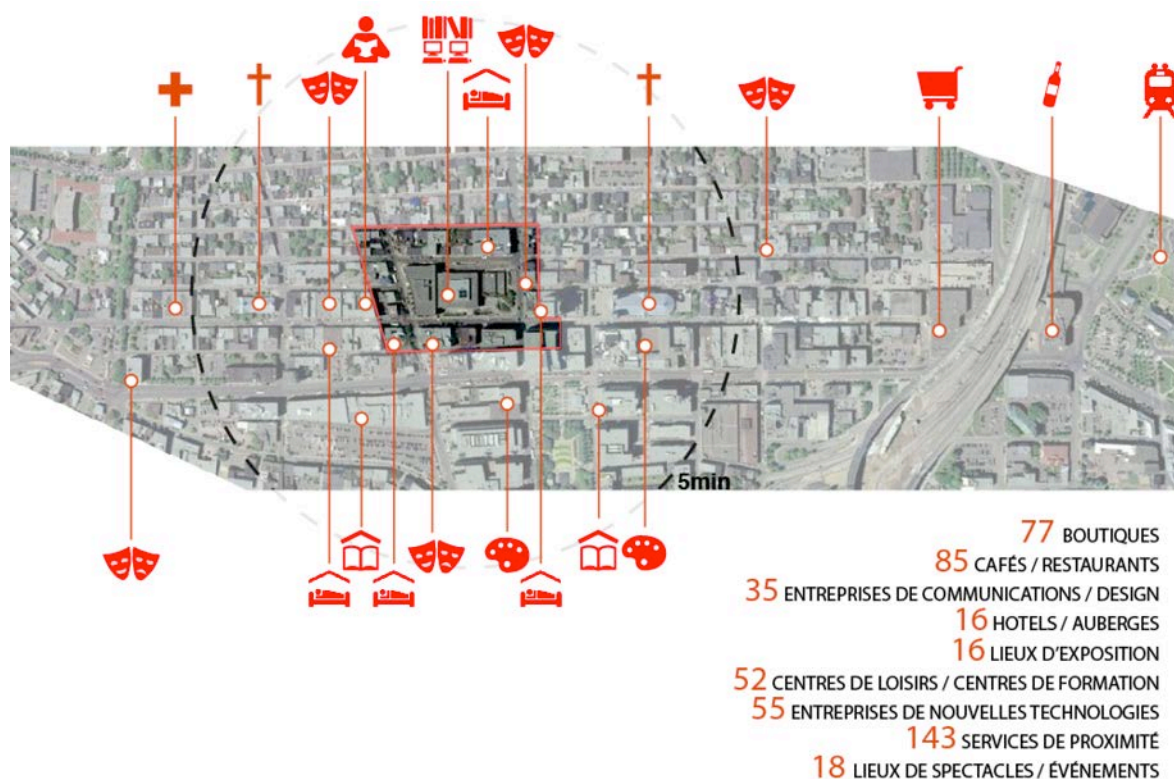


Figure 3: Nombreux services disponibles dans le quartier St-Roch (Par l'auteur, 2013)

Les efforts de revitalisation du quartier depuis plus de 10 ans ont eu des impacts importants sur le quartier et le profil de la population. Les années 90 ont marqué un tournant dans l'histoire du quartier et du centre-ville qui avait été dénaturé par les grands projets du 20^e siècle. (Les figures 4, 5, 6 et 7 montrent bien la transformation de la place Jacques-Cartier au travers des années). La population et le nombre de travailleurs ont augmenté, les jeunes s'y sont installés, les familles sont de plus en plus nombreuses, on y trouve le cœur de la communauté artistique de la ville, bref c'est un quartier qui bouge énormément. (Ville de Québec, 2013) C'est aussi un quartier desservi par de nombreux services qui participent à l'animation de ce centre-ville. On y retrouve une concentration d'activités non résidentielles à clientèle régionale qui en fait un lieu attracteur (figure 3).



Figure 4 1898 – Tramway de la rue St-Joseph reliant le marché de la gare du Palais à celui de la Place Jacques-Cartier (que l'on voit ici). Le marché était au rez-de-chaussée de l'édifice tandis que deux salles communautaires occupaient le haut du bâtiment. (Ville de Québec, 2013)



Figure 5 La place Jacques-Cartier en 1943. Une époque où St-Roch était un quartier prospère, un pôle commercial et industriel de la ville. (Ville de Québec, 2013)



Figure 6 La place Jacques-Cartier juste avant la construction de la bibliothèque, à l'époque des grands projets urbains de la ville qui ont dénaturé le paysage du quartier. (Ville de Québec, 2013)



Figure 7 La place Jacques-Cartier en 2010. (Villeneuve, 2010)

Un relevé photographique du site permet de déceler plusieurs lacunes dans l'aménagement de l'espace public actuel (voir images en annexe 5). La compréhension des espaces qui composent le lieu est difficile, brouillée par l'obsolescence des infrastructures de la place comme l'espace et public et le stationnement fermé depuis plusieurs mois. La présence de l'amphithéâtre qui cache le terminus d'autobus à l'arrière de la bibliothèque Gabrielle-Roy est également un problème majeur de la lisibilité de l'espace (voir figure 8). La Place Jacques-Cartier, étant déjà un nœud important du transport en commun de la ville, devrait être aménagée à sa juste valeur et pouvoir fournir aux habitants de quartier une place publique accessible et attrayante. Malgré sa position adéquate en rapport aux conditions d'ensoleillement, on ne voit pratiquement personne s'y arrêter.

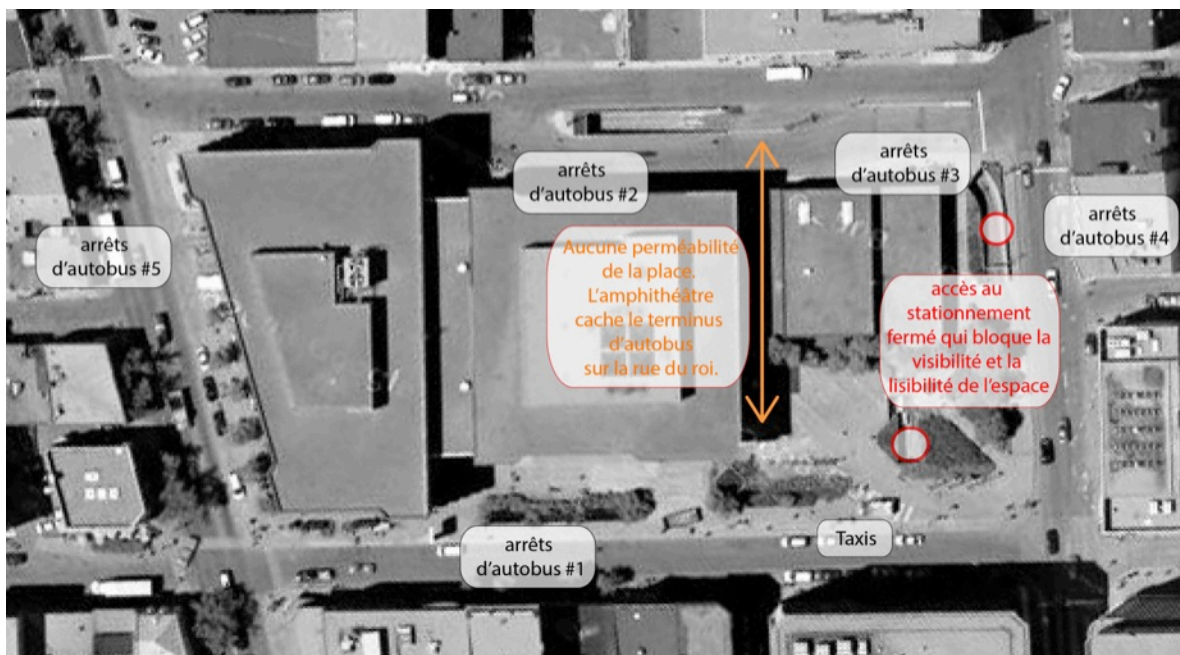


Figure 8 Carte annotée de la situation actuelle (googlemaps)

Le projet consiste à créer un pôle intermodal de transport et d'échanges implanté sur le réseau de tramway annoncé par le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec (2011). Le site d'intervention est en plein cœur du nouveau quartier St-Roch, à l'embranchement de deux parcours éventuels de tramway (figure 9). L'un des objectifs vise à relier le pôle intermodal au pôle d'activités commerciales ancré à la bibliothèque Gabrielle-Roy. La parcelle à l'étude est délimitée par les rues St-Joseph, Dorchester, du Roi et de la Couronne (voir annexe 6). La zone d'influence de ce nœud est cependant beaucoup plus vaste et se lit à l'échelle de la ville, voire du territoire métropolitain.

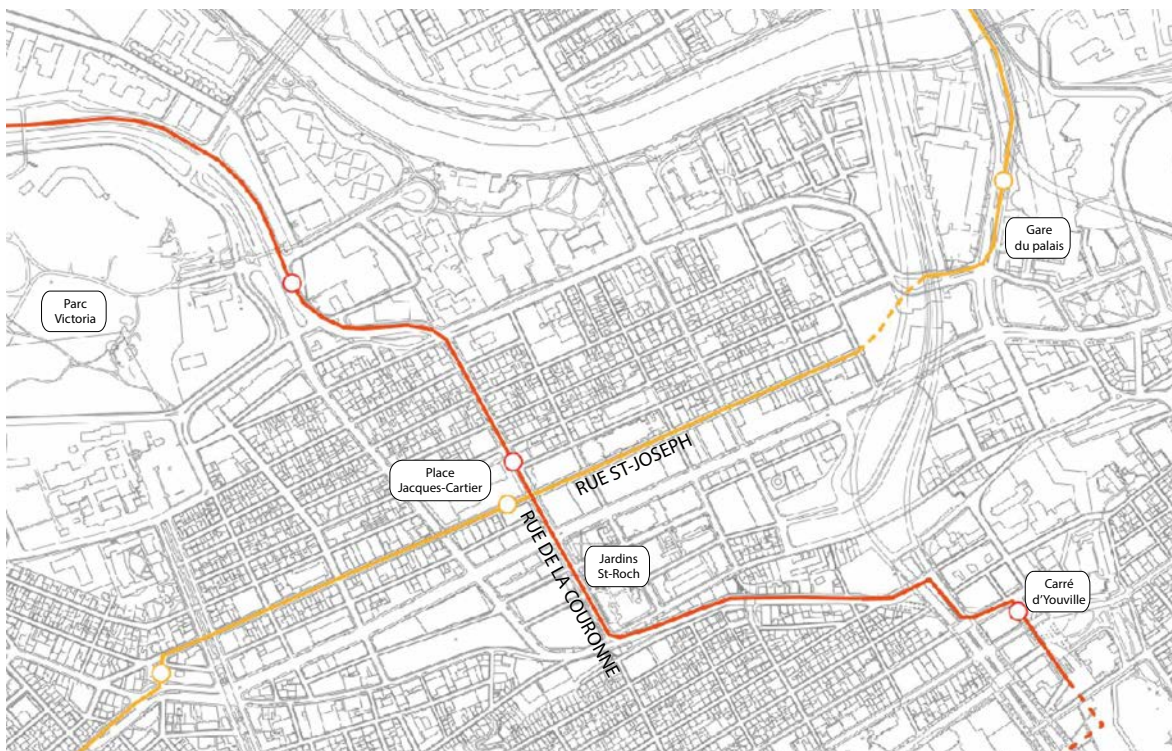


Figure 9 : Les deux lignes de tramway se croisent à la Place Jacques-Cartier, lieu d'implantation de la proposition de la future station intermodale. (Par l'auteur, 2013)

Les trajets tracés dans la figure 9 ne sont pas ceux proposés par la Ville dans le Plan de mobilité durable (voir ceux proposés par la Ville en annexe 7). Une alternative au trajet du tramway est d'ailleurs à la base de la réflexion du présent projet urbain et son questionnement envers l'espace public. La modification des tracés découle de la volonté de créer une zone d'échanges et de mobilités au centre du quartier. Le trajet jaune-orangé relie d'Estimauville au cœur de Ste-Foy, en empruntant ici la rue St-Joseph plutôt que le boulevard Charest. Il s'agit ici de mettre l'emphasis sur le caractère commercial de la rue St-Joseph. L'implantation du tramway sur cette voie favorise une ségrégation des modes de transport et permet un réseau plus efficient et régulier autant pour les automobiles qui continueront de circuler sur Charest que pour le tram qui aura un axe réservé. Charest conserve ainsi sa vocation de voie de passage tandis que St-Joseph met de l'avant et renforce son côté commercial. Une voie réservée au transport en commun lui concède également un côté plus sécuritaire et rend l'activité commerciale d'un côté à l'autre de la rue plus dynamique (voir quelques précédents de rue commerciale où le tram circule en annexe 8)

Le second axe de transport en commun représenté dans la figure 9 par le trait rouge relie Charlesbourg à la colline parlementaire en passant par le nouvel amphithéâtre. Il est également différent de ce que propose la Ville. Il devrait suivre les voies automobiles et diviser le trajet du tram entre la rue de la Couronne et Dorchester. La rue de la Couronne devient, dans la proposition, une voie réservée pour le transport en commun (tram, bus, vélos, taxis) tandis que Dorchester devient la voie d'entrée et de sortie des automobiles vers le vieux centre et le plateau. Comme la figure 10 le démontre bien, en déplaçant ces deux voies de transport alternatif, on crée un véritable pôle intermodal à la Place Jacques-Cartier qui relie directement tous les types de flux entre eux.

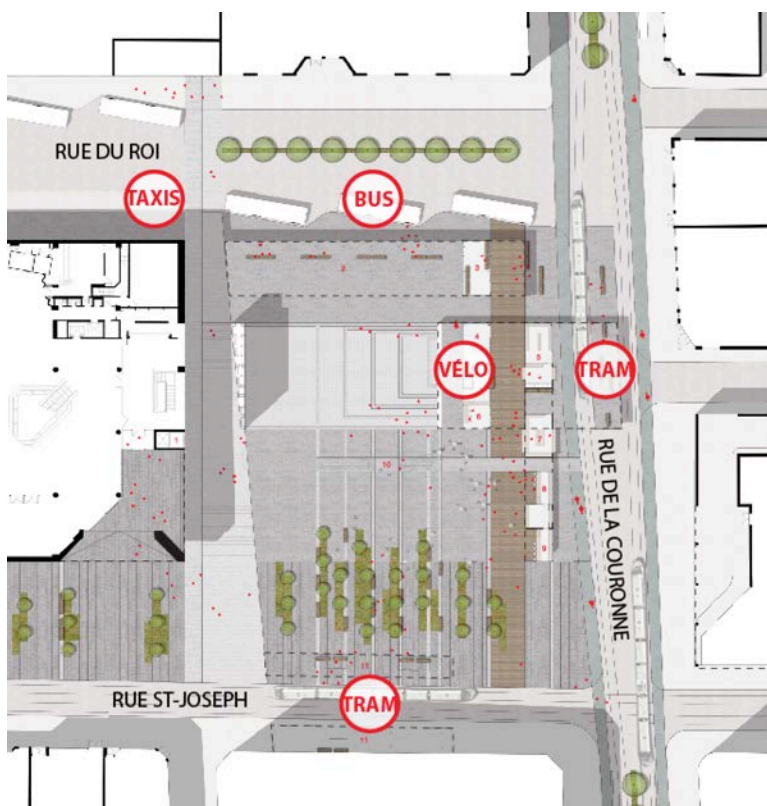


Figure 10 Relation entre les divers modes de déplacement dans la nouvelle proposition urbaine et d'architecture. (Par l'auteur, 2013)

4. Le résultat

4.1 Le parti architectural et urbain

En s'appuyant sur les cadres théoriques et conceptuels présentés précédemment, le projet vise la conception d'une place publique comme point focal d'un nouveau pôle intermodal pour la ville de Québec. Il vise la liaison des divers types de flux énoncés plus haut : les trams, les bus, les voitures, les vélos et les piétons pour en faire une plaque tournante des déplacements qui contribuera à l'espace public collectif de la ville. Il s'agit donc d'un projet faisant la démonstration de la façon dont une place peut structurer un espace au cœur de la ville afin d'en faire un lieu attrayant, sécuritaire, lisible, visible et interactif pour la communauté et le quartier.

Comme mentionné plus haut, la gestion des flux fut la première étape de la réflexion du projet urbain. Les schémas de la figure 11 et 12 ont mis les bases du projet qui, par la suite, a pu se développer davantage.

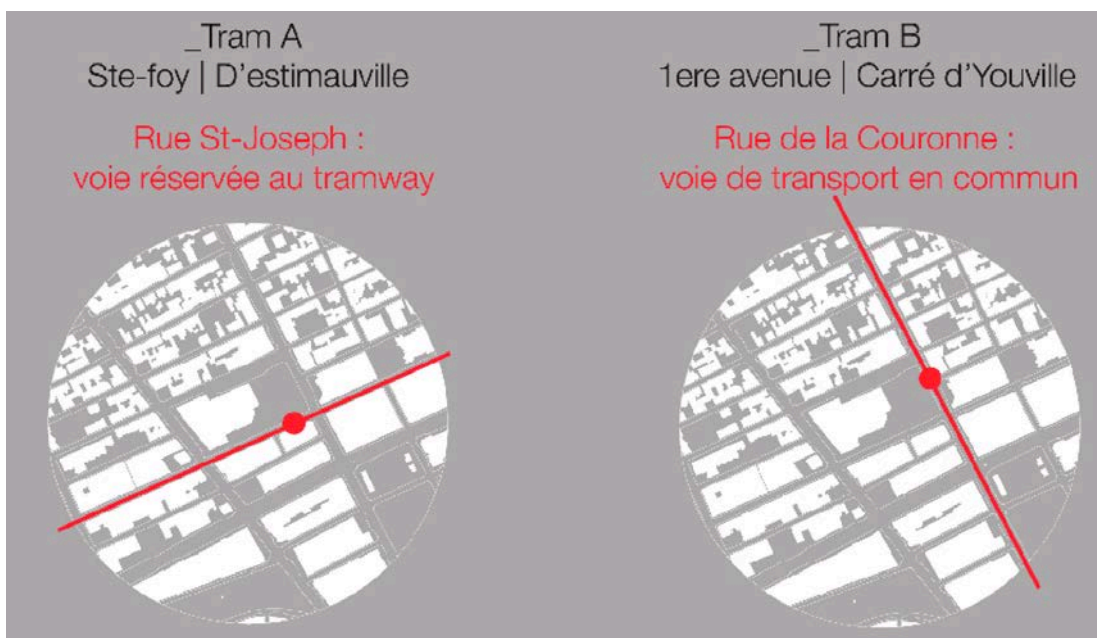


Figure 11 Schémas de circulations des lignes de tramway dans la requalification de la Place Jacques-Cartier.
(Par l'auteur, 2013)



Figure 12 Schémas de circulations des différents flux impliqués dans la requalification de la Place Jacques-Cartier. (Par l'auteur, 2013)

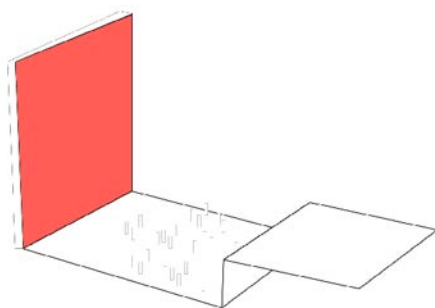


Figure 13 Schéma conceptuel représentant une première partie du mur (en rouge) permettant la projection et l'affichage. (Par l'auteur, 2013)

Dans notre société de plus en plus axée sur les connexions et sur l'information en direct, le parti de Renfend_ est d'implanter un mur interactif et d'en faire ce grand geste servant de repère visuel, de source d'information et encourageant l'interaction entre les utilisateurs de la place. Notion évoquée dans le cadre théorique dans la section sur les flux, l'affichage numérique permet aux utilisateurs de connaître instantanément les options de déplacements qui s'offrent à eux.

Ce mur est parfois écran de projection et parfois écran de publication d'information (figure 13). De très grande dimension, il est visible de toute la place et des bâtiments en hauteur qui l'entourent. Il met en relation tout le quartier St-Roch puisque c'est maintenant LE mode de diffusion qui permet de saisir ce qui se passe dans le quartier. C'est à cet endroit que les restaurateurs peuvent afficher leurs spéciaux du midi ou du soir, que les groupes communautaires et activistes publient leurs heures de réunions, que les nombreuses salles de spectacles du coin diffusent leur prochaine tête d'affiche, que les différentes arrivées et départs de tram et de bus sont indiqués, etc. Il s'agit ici, d'un mode de publication à l'image du quartier, actif, dynamique et à la fine pointe de la technologie. Il devient le point attracteur du quartier, le lieu de convergence de tous les services et activités du secteur. C'est une façon de mettre en valeur le quartier et de permettre à tous, résidents ou gens de passages, d'être informés de ce qui se passe à St-Roch.



Figure 14 Accès au nouveau cinéma de la Place Jacques-Cartier (Par l'auteur, 2013)

Ce mur interactif est séparé de la bibliothèque, permettant un passage direct le long de l'édifice public menant au terminus d'autobus. Comme nous pouvons le voir sur la photo de 1943 de la figure 5. Cette fente n'est pas sans rappeler le prolongement de la rue de la Cité qui se poursuivait autrefois jusqu'à la rue du roi. Cette fente permet également l'accès à un nouveau service public, en manque dans le quartier : un petit cinéma de répertoire. Le mur interactif marque donc l'entrée du Cinéma Jacques-Cartier tout en permettant la projection des différents films à son affiche (voir figure 14).

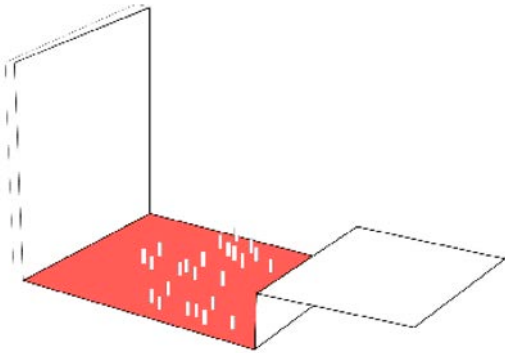


Figure 15 Plancher interactif (Par l'auteur, 2013)

La seconde partie du mur (figure 15) sert de plancher interactif. Il est recouvert de LEDs qui s'allument selon les déplacements sur la place. Ce geste est un clin d'œil à la mobilité, à la base de la réflexion de ce nœud intermodal. Il supporte également une partie de l'éclairage de la place le soir, notion importante qui donne à la place une image plus sécuritaire. Fournir différentes atmosphères à la place étant une des idées avancées par le cadre théorique, ce sol, combiné à des jeux d'eaux dans l'espace robuste, contribue à l'implantation d'une nouvelle ambiance dans le quartier : celle du jeu et du divertissement.

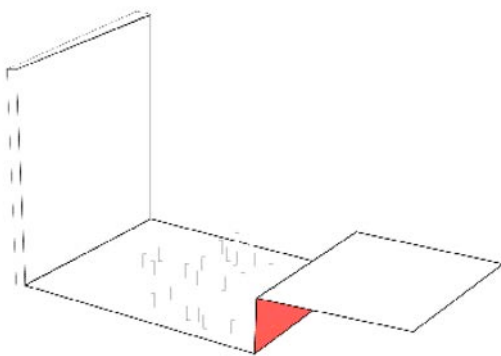


Figure 16 Mur de la foragerie (Par l'auteur, 2013)

La troisième partie du mur intègre un nouveau service, celui de foragerie (figure 16). Il s'agit ici de la mise en relation entre la diffusion des spectacles et activités du quartier avec la vente de billets pour ces événements à un kiosque qui les regroupe

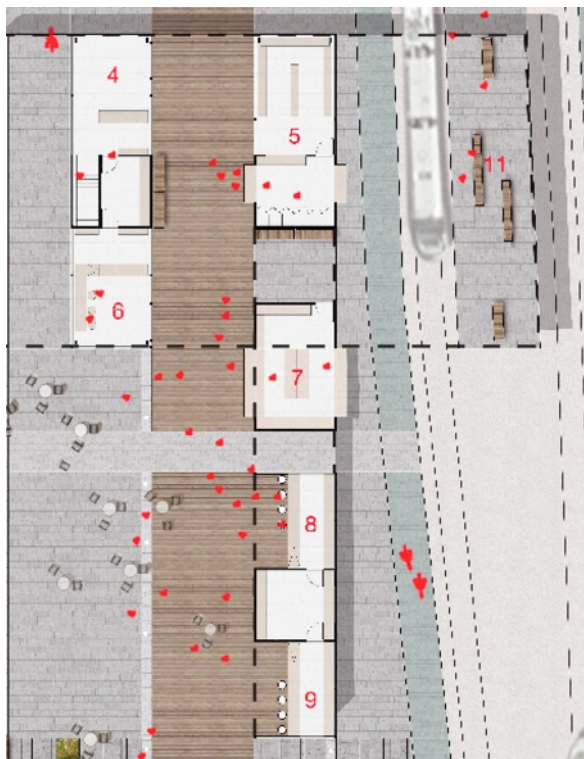


Figure 5 Zoom sur le plan-masse (se référer au plan-masse complet en annexe 1) qui permet de voir les différents services offerts (Par l'auteur, 2013)

- (4) L'info-Vélos
- (5) Dépanneur
- (6) Forfaiterie
- (7) Sandwicherie
- (8) Café
- (9) Bar
- (11) Édicule de tram

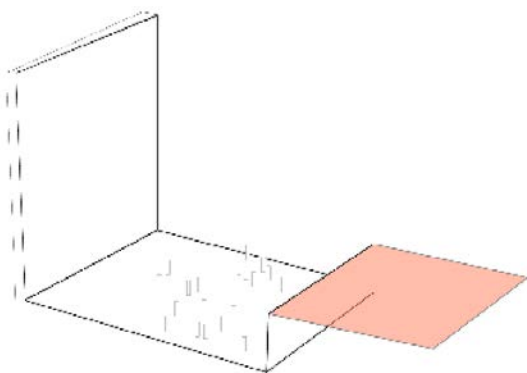


Figure 6 Publication de messages textes en direct. (Par l'auteur, 2013)

tous. Ainsi, un usager de la station intermodale, pourra arrêter acheter un billet pour une soirée à l'Impérial, annoncée sur le mur, avant de continuer son parcours vers la maison. Cette forfaiterie s'ajoute à de petits commerces et services, comme un dépanneur, une sandwicherie, un bar, un café, ainsi qu'un entrepôt, un service de location et de réparation de vélos. Tournées autant vers la place que vers le débarcadère de tram, ces petites buvettes font vivre la place tout en permettant une halte agréable à l'utilisateur des transports en commun entre deux parcours. Le service au cycliste permet quant à lui, une infrastructure sécuritaire et pratique pour les cyclistes. Il encourage les déplacements actifs tous en fournissant des services favorisant l'utilisation du vélo (figure 17).

Finalement, la dernière partie du mur interactif favorise également la publication d'information en direct, mais cette fois par des usagers et des résidents (figure 18). Par simple envoi de messages textes, les utilisateurs de l'espace public restent connectés entre eux et peuvent être branchés au mur. Il permet une interaction virtuelle en contraste avec les interactions humaines favorisées par la place.

On comprend avec ces quelques schémas et concepts une partie du projet réalisé. Ce mur interactif sert de lien entre les notions théoriques et conceptuelles ainsi qu'avec le programme implanté sur le site. Il fait la force du projet, le point focal de cette place maintenant pratique et invitante.

Les différentes ambiances réunies par la place sont divisées en quatre espaces distincts mais fortement inter-reliés. Ces derniers ont tous leurs caractéristiques particulières et concèdent une meilleure lisibilité de l'espace public. Ils permettent les pauses et la rencontre tout en étant adaptés au mouvement des flux engendrés par la station intermodale.

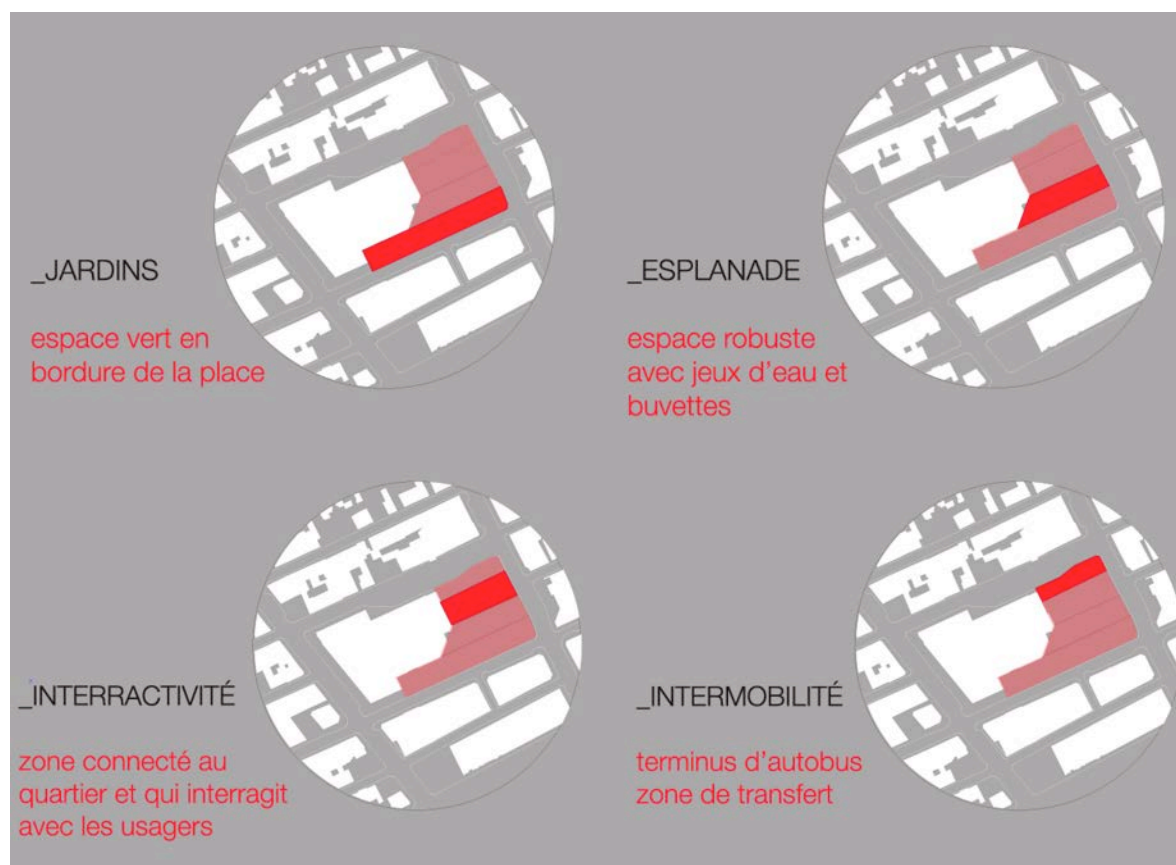


Figure 19 Schémas de division des espaces dans le projet de requalification de la Place Jacques-Cartier.
(Par l'auteur, 2013)



Figure 20 Zone d'attente du tramway sur St-Joseph à gauche et zone végétalisée à droite menant jusqu'à l'entrée de la bibliothèque et du cinéma au fond de la perspective. (Par auteur, 2013)

La figure 19 illustre cette division des différents territoires. L'espace jardins crée une bande végétale en bordure de la place séparant l'espace d'attente du tramway sur St-Joseph et l'espace public (figure 20). Il s'agit d'une zone d'ombre plus tempérée idéale

pour les journées chaudes d'été. Elle guide les passants vers les deux services culturels majeurs du quartier : l'entrée de la bibliothèque Gabrielle-Roy ainsi que la descente vers le nouveau cinéma St-Roch (figure 14).

Les plantations d'arbres s'insèrent jusque dans l'espace de l'esplanade. Cette dernière est recouverte d'un pavé uni qui permet d'accueillir une diversité d'activités. Elle intègre quelques jeux d'eau qui sauront charmer les enfants et faire vivre la place en été. Les parents pourront quant à eux se reposer dans l'espace couvert des jardins à proximité, s'installer dans les quelques marches de la zone interactive ou déplacer une des nombreuses chaises portatives mises à la disposition des usagers. Une large bande de bois au sol guide également les citoyens vers un nouvel axe de services décrits plus haut et illustrés dans la figure 17. Certaines de ces buvettes comme le bar, le café et la sandwicherie s'ouvrent sur la place et participent ainsi à faire vivre l'espace public. Ces services qui peuvent rester ouverts en soirée participent à renforcer le sentiment de sécurité des utilisateurs. Cette bande crée une séparation efficace entre le mouvement de la station intermodale le long de la rue de la couronne et la zone décontracté du café/bar (à droite de la figure 21). Quelques percées dans cette bande permettent tout de même la traversée d'un espace à un autre.



Figure 21 Vue de l'espace public (zone de l'esplanade) avec l'axe de service à droite. (Par l'auteur, 2013)

Le sous-territoire suivant se trouve à être la bande interactive. Amplement décrite plus haut, elle permet aux citoyens de rester connectés et informés de ce qui se dans leur quartier. La coupe de la figure 22 nous illustre les différents espaces de cette bande
Refend_entre échanges et mobilités

interactive, comprenant le lien entre la bibliothèque Gabrielle-Roy et le mur interactif, le cinéma, les services de location et réparation de vélos, la foragerie, la sandwicherie ainsi que la zone d'attente du tramway sur la rue de la couronne.

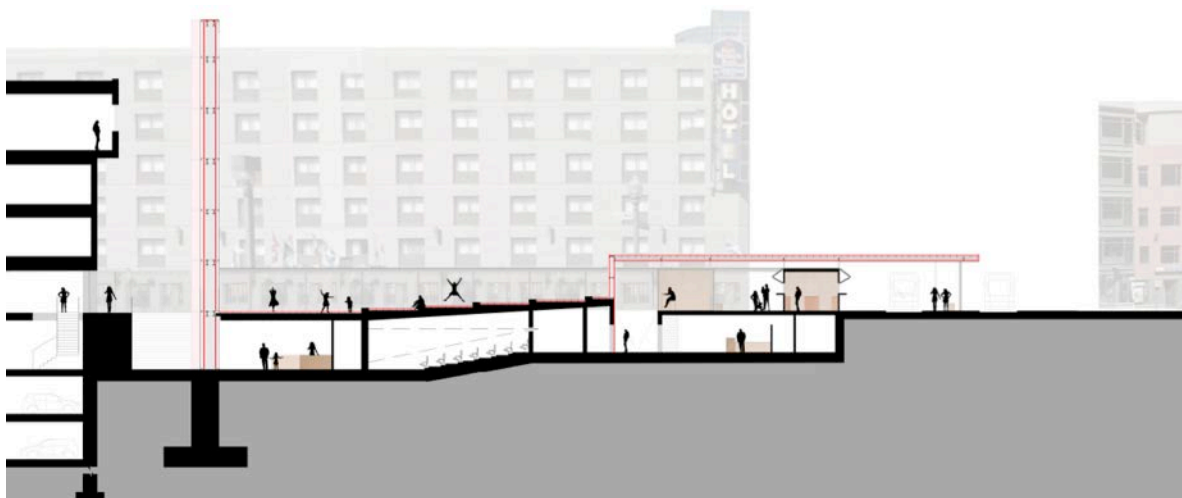


Figure 22 Coupe de la bande interactive. De gauche à droite : la Bibliothèque Gabrielle-Roy, le passage vers la rue du Roi, l'accueil du cinéma et une des salles, la descente vers les services pour les vélos (à l'étage inférieur), la foragerie, la sandwicherie et le quai d'attente du tram (au niveau supérieur) (Par l'auteur, 2013).

Finalement la dernière zone regroupe les lieux d'intermobilité. La figure 23 présente la zone d'attente du trajet de tramway qui passe sur la rue de la Couronne. À droite, on découvre une partie de la zone tempérée et protégée liée au terminus d'autobus. Sous le même toit se trouvent une zone d'attente ainsi qu'un lieu flexible et couvert, idéal pour un marché public accessible hiver comme été (voir figure 24). Tout comme la bande de services, la zone couverte permet une division entre la place elle-même et le terminus d'autobus.



Figure 23 Zone d'attente pour le tramway. (Par l'auteur, 2013)
 Refend_entre échanges et mobilités



Figure 24 Proposition d'aménagement d'un marché public sous le toit servant également à l'attente des autobus. (Par l'auteur, 2013)

Conclusion et regard critique

En conclusion de cette année de travail sur l'espace public, on constate que la conception d'un lieu d'intermodalité implique l'imbrication de nombreux flux et modes de déplacement. Ces espaces que l'on souhaite attractifs font appel à des qualités spatiales fortement articulées. Ensemble, cette imbrication entre les différents éléments et ces qualités spatiales importantes constituent des enjeux importants dans la revitalisation des places publiques. Les réflexions ne doivent pas être que techniques et orientées vers l'ingénierie de transport, mais elles doivent également penser à la manière dont les personnes utiliseront l'espace et comment elles en profiteront. « On a besoin de nouveaux appuis collectifs, de nouvelles références communes, de moment et lieux où se manifeste l'être ensemble » (Rampert, 2003; 9). Le réaménagement de la place Jacques-Cartier est un prétexte pour la conception d'un type d'espaces qui répondront de manière stratégique aux besoins des usagers du transport en commun, des transports actifs, des gens de passage, mais également des résidents. Le but atteint dans le projet était de pouvoir faciliter la mobilité urbaine, de la rendre accessible pour tous et agréable. On doit pouvoir faire de « l'architecture un générateur urbain, un lieu de l'échange » (Rampert, 2003).

Dans l'éventualité où le temps le permettrait, quelques éléments pourraient être bonifiés. Lors de la critique finale, le jury a remarqué une faiblesse dans l'aménagement du plan du sous-sol. Le temps alloué au projet a permis de développer un espace urbain fort et habilement aménagé, tandis que le sous-sol n'en était qu'à l'étape de l'ébauche de proposition.

Le jury croyait au potentiel réaliste de la proposition et à son caractère attractif. La division des différents espaces fournit les bases de plusieurs propositions d'ambiances intéressantes. L'interface végétale entre la rue St-Joseph et la place publique a semblé être une réponse adéquate, quoique timide, au besoin de végétalisation de l'espace public tout en créant un filtre ingénieux. Le rappel du prolongement de la rue de la Cité a également suscité des réactions positives du jury qui a également salué la présence du cinéma, en manque dans le quartier. Pour la suite, un plus grand travail auprès des interfaces pourrait être fait. Effectivement, les bâtiments qui donnent sur la place auront bientôt besoin de rénovations. Dans le cadre d'un tel projet, ces façades auraient certainement une influence sur la perception de l'espace. Il ne faudrait par contre pas tomber dans le façadisme et inclure la réflexion dans celle de l'espace public. Il s'agirait d'une réflexion sur l'architecture des bâtiments encadrant la place; leur rôle et la manière dont ils pourraient avoir une relation avec l'espace public.

Un membre du jury a également évoqué la pertinence du travail en collaboration avec un spécialiste de l'aménagement de paysages pour de tels projets d'envergure. Il serait effectivement intéressant de connaître une vision différente des espaces publics et apprendre de l'approche qu'il privilégierait comme base d'intervention pour ce type de lieu.

En définitive, cette réflexion sur l'importance de l'espace public sera sans aucun doute me suivre tout au long de mes futurs projets car je crois pertinemment au travail de l'architecte et du designer urbain dans l'amélioration de ces espaces de vies qui façonnent nos villes.

Bibliographie

CONFÉRENCES

MERCIER, J. (16.10.2012) *Transport urbain durable: les facteurs de succès*. Conférence dans le cadre du cycle « Défis des villes à l'ère du développement durable », organisé par l'Institut EDS et le CRAD.

RIES, R. (19.09.2012) *Développer le transport public pour refaire la ville : retour sur 25 années de politique de mobilité durable à Strasbourg*, Conférence dans le cadre de la semaine des transports collectifs et actifs.

LIVRE ET RECUEILS

ALFONZO, M.A., (2005) « To walk or not to walk ? The hierarchy of walking needs », In : *Environment and Behaviour*, vol.37, p.808-836.

ASCHER, F. (2004) « Introduction », in : ALLEMAND, S., ET COLL., *Le sens du mouvement*. Paris : Institut de la Ville en Mouvement.

BENTLEY, I., ET COLL. (1985) *Responsive Environments*, London : Architectural Press, 152p.

BERROIR, S., ET COLL. (2008) « La mobilité dans la construction du polycentrisme métropolitain », in : THÉRIAULT, M., DES ROSIERS, F., *Information géographique et dynamiques urbaines 1*, Lavoisier, Paris, p.31-57

BOUDEVILLE, J.R., (1972), *Aménagement du territoire et polarisation*, M.Th.Genin, Paris

BOURDIN, A. (Dir.) (2007). *Mobilité et écologie urbaine*, Descartes & Cie, Paris, 284 p.

FOLTÊTE, J.C., ET COLL. (2008) « Impacts des réseaux viaires sur les mobilités urbaines : quelques illustrations », in : THÉRIAULT, M., DES ROSIERS, F., *Information géographique et dynamiques urbaines 1*, Lavoisier, pp.139-165.

FOLTÊTE, J.C., PIOMBINI, A., (2010) « Caractériser les déplacements piétonniers dans leur environnement urbain », In : BANOS, A., THÉVENIN, T., *Mobilités urbaines et risques de transport*, Lavoisier, pp.89-116.

FORET, Catherine (2010) *Urbanité : une manière de faire société, mise à l'épreuve par la fragmentation urbaine*, Millenaire3, Grand Lyon, Lyon, 13 p.

GEHL, J. (1987). *Life Between Buildings: Using Public Space*, New York: Van Nostrand Reinhold, 202p.

GENRE-GRANDPIERRE, C., FOLTÊTE, J.C., (2003) *Morphologie urbaine et mobilité en marche à pied*, Cybergeog, n° 248.

HANIN, Yves; (2004) « La mobilité, du processus d'urbanisation à la métropolisation » in *Les territoires de la mobilité, l'air du temps*; Presses polytechniques et universitaires romandes; Lausanne; 2004.

HILLIER, B., HANSON, J., (1984) *The social logic of space*, Cambridge University Press, Cambridge.

JACOBS, J., (1995) *Edge of empire : Postcolonialism and the city*, Londres/New York, Routledge.

KAPLAN, D.; MARZLOFF, B. (2008) *Pour une mobilité plus durable*. Limoges : Fyp Éditions.

KAUFMANN, V., (2000) *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

LAIGLE, L (2009) *Vers des villes durables : les trajectoires de quatre agglomérations européennes*, France, La Défense : Plan urbanisme construction architecture, Collection « Recherches », 278 p.

LAUZÉ, L-P., (2008) *Infrastructure convergente : espace public transitaire en situation intermodale*, la Gare McGill, Québec, Essai Projet, École d'architecture de l'université Laval. 32p

LÉVY, J., (1999) *Le tournant géographique*, Paris, Éditions Berlin.

LÉVY, J., (2004), *Modèle de mobilité, modèle d'urbanité, Les sens du mouvement*, Paris : Institut de la Ville en Mouvement.

MARSHALL, Stephen (2005), *Streets and Patterns*, Spon Press, London

MIKOLEIT, A., PÜRCKHAUER, M., (2011) *Urban code : 100 lessons for understanding the city*, Zurich, Massachusetts Institute of Technology and gta Verlag, 111p.

NICOLE, I., (2001) *La revitalisation du quartier St-Roch, analyse statistique et cartographique*, Québec, Mémoire, Faculté des lettres de l'Université Laval, 100p.

RAMBERT, F. (2003) *Bouge l'architecture : ville et mobilité*. Barcelona : Actar

RIES, R (2011) *Mobilité durable, la nouvelle révolution des transports*, Paris, édition fondation jean jaures, 94p.

SHANNON, K. (2010) *The landscape of contemporary infrastructure*. Rotterdam : NAI Publishers

SPECK, J., (2012) *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*, New York, Farrar, Straus and Giroux, D&M publishers.

TRANSPORT QUÉBEC (2008) *Enquête Origine-Destination 2006, la mobilité des personnes de la région de Québec*, Québec, Bibliothèque Nationale du Québec, 25p.

VILLE DE QUÉBEC (2011) *Plan de mobilité durable, pour vivre et se déplacer autrement*, Québec, 166 p.

VILLE DE QUÉBEC (2013) *Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier St-Roch*, 82 p.

WACHTER, S. (2004) *Trafics en ville: l'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité*, Éditions Recherches, 163 p.

WEB

BLUEPRINT MAGAZINE (janvier 2013), « Best British Buildings of the 21st Century », *Blueprint magazine*, <http://www.blueprintmagazine.co.uk/index.php/everything-else/best-british-buildings-of-the-21st-century-viii/>

STRASBOURG.EU (janvier 2013) « Cérémonie de départ place Kléber » *Ville et communauté urbaine de Strasbourg*, <http://www.strasbourg.eu/fr/medias/visuels>

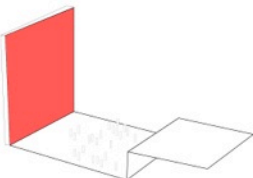
VILLENEUVE, J-M. (janvier 2013) «Le coeur du quartier St-Roch bientôt en chantier», *Le Soleil*, <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/la-capitale/201011/01/01-4338334-le-coeur-du-quartier-st-roch-bientot-en-chantier.php>

Annexes

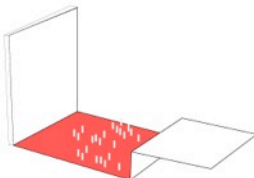
Annexe 1 : Planches telles que présentées lors de la critique finale



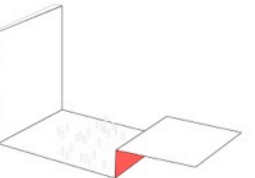
_REFEND
entre échanges et mobilités . virginie hutty



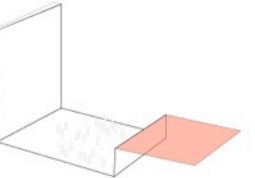
Écran de projection
Publications St-Roch



Plancher interactif



Forfaiterie St-Roch



Textos en direct



Accès au cinéma Jacques-Cartier



Accès à la location de vélos et à la réparation au terminus d'autobus



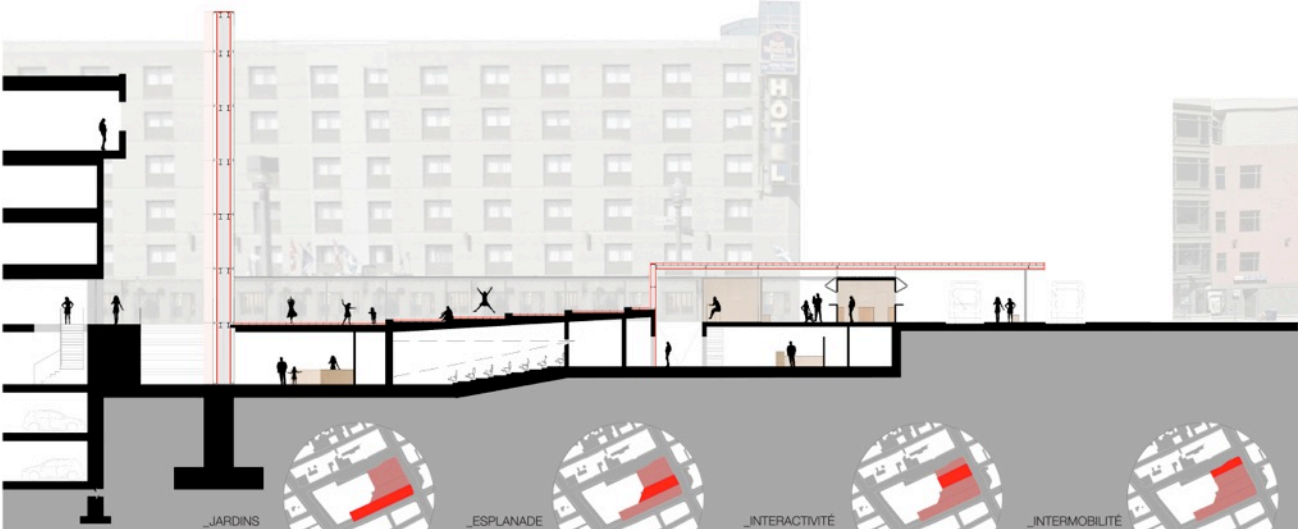
Sandwicherie - cuisine



Bar - coin place

Plan SS

- 1 ascenseur
- 2 sas cinéma
- 3 hall cinéma
- 4 salles de projections
- 5 salle mécanique + entreposage
- 6 entreposage
- 7 vestiaires féminins
- 8 accueil
- 9 bureaux
- 10 vestiaires masculins
- 11 station de réparation libre usage
- 12 service de réparation de vélos
- 13 rangement à vélos et location



_JARDINS
espace vert en bordure de la place

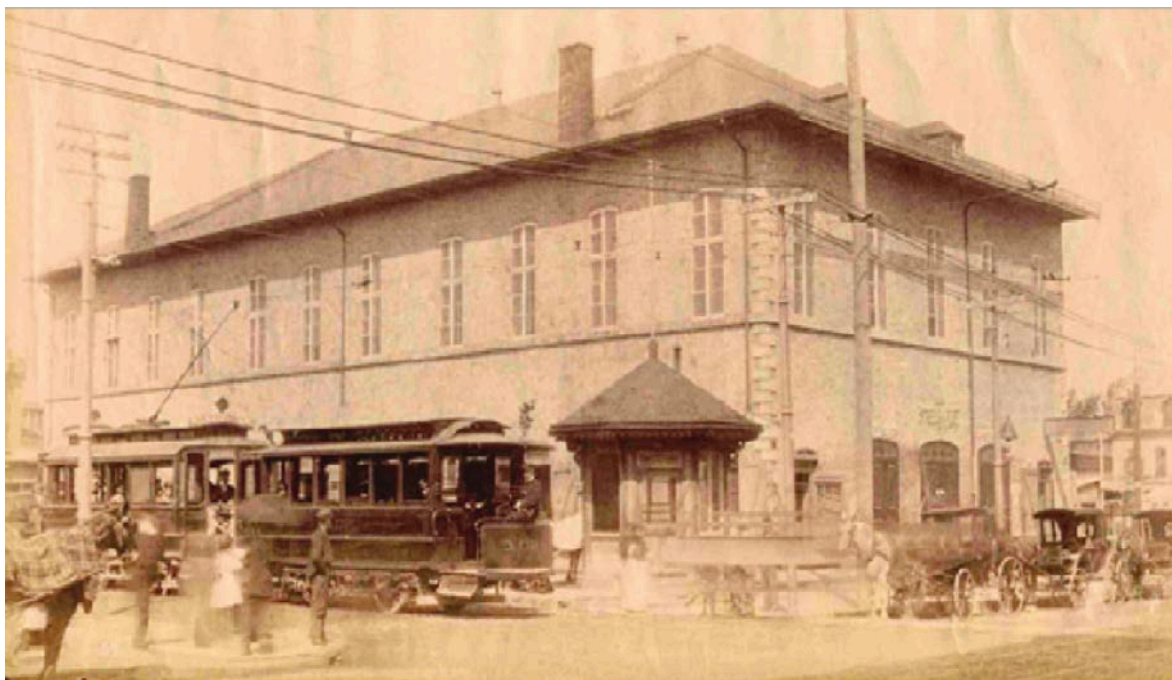
_ESPLANADE
espace robuste avec jeux d'eau et buvettes

_INTERACTIVITÉ
zone connectée au quartier et qui interagit avec les usagers

_INTERMOBILITÉ
terminus d'autobus zone de transfert



Annexe 2 : Photos de l'évolution de la Place Jacques-Cartier au travers du temps



1898 – Tramway de la rue St-Joseph reliant le marché de la gare du Palais à celui de la Place Jacques-Cartier (que l'on voit ici). Le marché était au rez-de-chaussée de l'édifice tandis que deux salles communautaires occupaient le haut du bâtiment. (Ville de Québec, 2013)

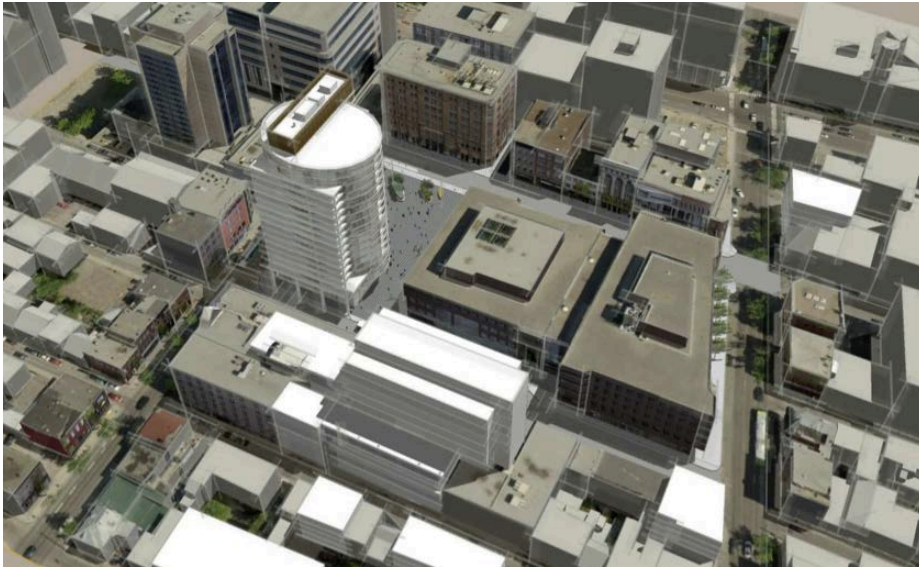


La place Jacques-Cartier en 1943. Une époque où St-Roch était un quartier prospère, un pôle commerciale et industriel de la ville. (Ville de Québec, 2013)



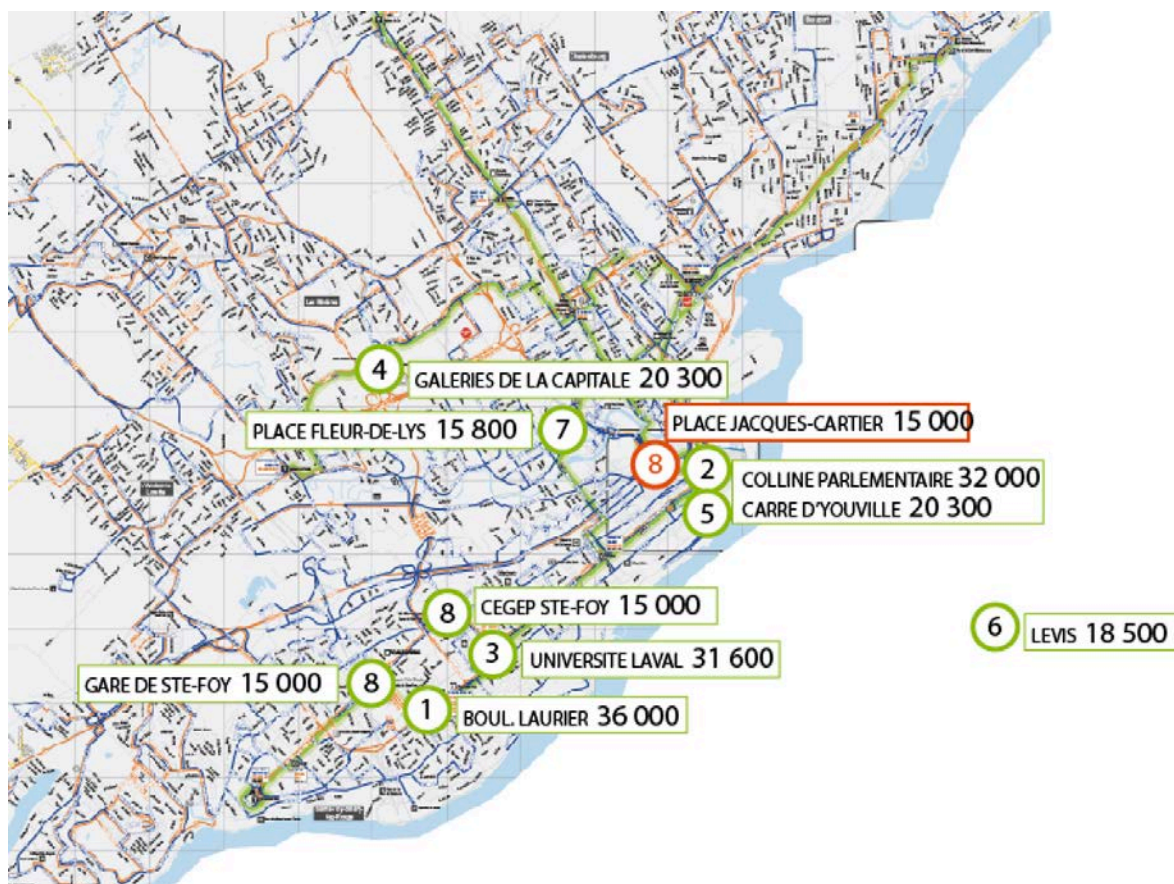
La place Jacques-Cartier juste avant la construction de la bibliothèque, à l'époque des grands projets urbains de la ville qui ont dénaturé le paysage du quartier. (Ville de Québec, 2013)

Annexe 3 : Proposition d'aménagement de la Place Jacques-Cartier dans le programme particulier de St-Roch présenté par la ville de Québec.



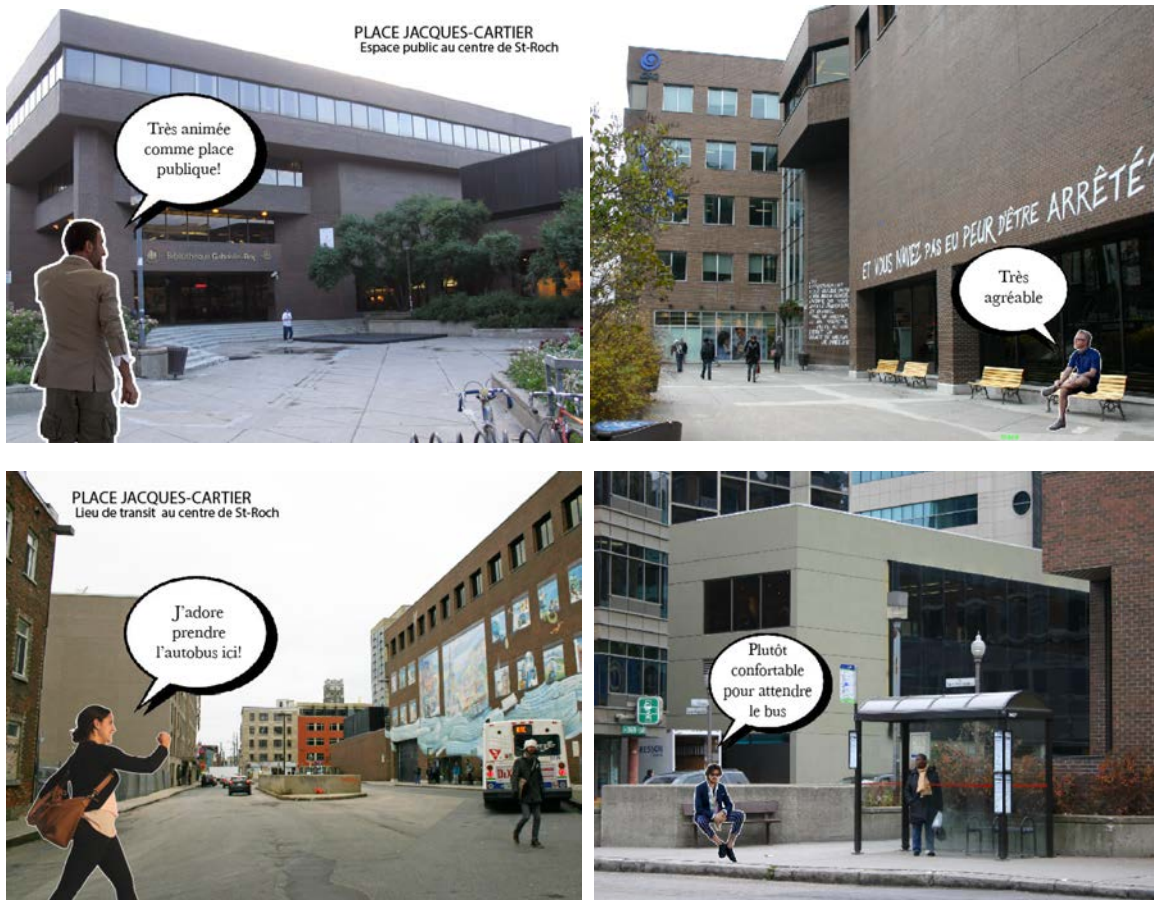
Place Jacques-Cartier : esquisse de potentiel tiré du PPU pour l'entrée de la ville du quartier St-Roch et l'écoquartier de la Pointe-aux-lièvres (Ville de Québec, 2013)

Annexe 4 : Nombre de déplacements en 24h par principaux secteurs de destination selon l'enquête Origine-Destination de 2006



(Par l'auteur, 2013)

Annexe 5 : Relevé photographique de l'espace public de la place Jacques-Cartier actuel



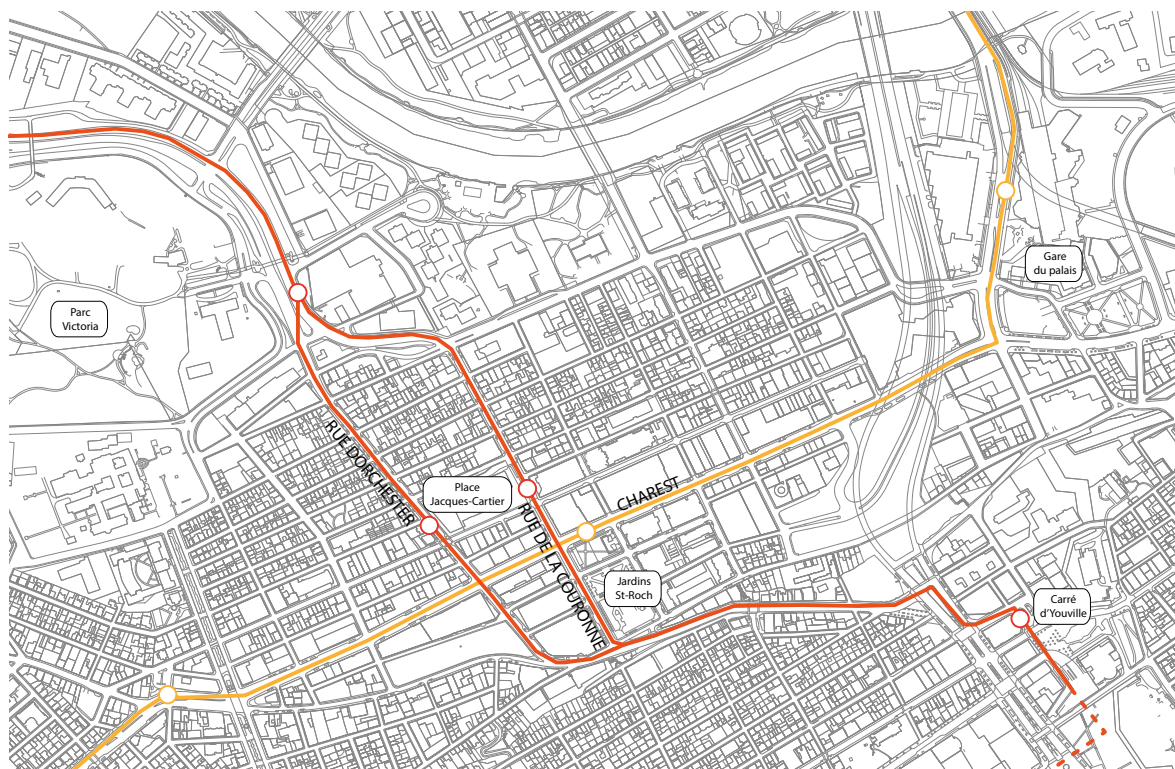
(Par l'auteur, 2013)

Annexe 6 : Parcelle à l'étude – site d'intervention



Image prise dans Google Maps

Annexe 7 : Proposition de trajet pour le futur tramway de la ville de Québec.



(Image créée par l'auteur selon ce qui est énoncé dans le Plan de mobilité durable de la ville de Québec (2011))

Annexe 8 : Présentation quelques largeurs de parcours de tramway en Europe



Deux lignes de tramway en plein centre de Bordeaux sur la rue Vital Carles. Partage de la voie entre vélos, piétons, voitures et tramway. Voie plutôt étroite dans un secteur dense de la ville. L'arrêt de Tram se trouve dans cette rue commerciale. Remarque : Les piétons traversent aisément d'un côté à l'autre de rue et circulent même dans la rue, la vitesse du tram étant réduite dans cette portion du parcours.
Image prise dans Google Maps



Deux lignes de tramway en plein cœur de Strasbourg à proximité de la place de l'Homme de fer qu'on aperçoit au fond de la perspective. Partage de la voie entre vélos, piétons et tramway, les voitures n'ayant pas accès à cette partie de la ville. La place de l'Homme de fer accueille par contre, un stationnement incitatif puisqu'une bonne partie du centre de Strasbourg est piéton. Voie étroite dans un secteur dense de la ville. L'arrêt de Tram se trouve aux deux extrémités de cette rue commerciale. Remarque : Comme à Bordeaux, les piétons traversent aisément d'un côté à l'autre de rue et la vitesse du tram est également réduite dans cette portion du parcours.
Image prise dans Google Maps