

## L'expérience du piéton en entrée de ville : Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec

Stéphanie Rocher

ROCS19528705

Programme de maîtrise en urbanisme  
Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal

Montréal  
Janvier 2013



## Table des matières

Remerciements .....	1
Table des matières .....	3
Liste des photos .....	6
Liste des cartes .....	6
Liste des illustrations .....	6
Liste des tableaux .....	6

### INTRODUCTION

#### CHAPITRE 1

L'ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS EN VILLE AU PROFIT DES AUTOMOBILES ET LES ENJEUX POUR LES PIÉTONS ASSOCIÉS À CETTE ÉVOLUTION .....	9
1.1 L'évolution des déplacements en ville au profit des autos : la déshumanisation de la rue .....	9
1.2 La prise de conscience collective quant à l'importance de la marche comme moyen de déplacement .....	10
1.3 D'une route où règne la circulation de transit à l'aménagement d'un boulevard urbain .....	11

#### CHAPITRE 2

LA PROBLÉMATIQUE DE L'ENTRÉE DE VILLE: LA DÉFINITION, L'ÉVOLUTION ET LES ENJEUX.....	14
2.1 D'une entrée de ville « ponctuelle » à une entrée de ville « de parcours » .....	14
2.2 L'entrée de ville : des stratégies d'aménagement européennes à ancrer aux réalités québécoises .....	15
2.3 La typologie des entrées de ville .....	16
2.4 Les enjeux liés à l'entrée de ville selon trois concepts .....	17
2.4.1 L'aspect fonctionnel d'une entrée de ville: les usages, la sécurité et le confort du piéton.....	17
2.4.2 La qualité du milieu : les principes de design urbain.....	19
2.4.3 La participation de l'entrée de ville à l'identité de la ville.....	22

#### CHAPITRE 3

LES OBJECTIFS, L'APPROCHE ET LA MÉTHODOLOGIE .....	25
3.1 Les objectifs .....	25
3.2 Le choix du cas.....	26
3.3 L'approche méthodologique.....	26
3.4 La méthodologie d'analyse .....	27
3.4.1 L'étude historique.....	28
3.4.2 L'analyse de la situation existante.....	28
3.4.3 L'analyse des stratégies des concepteurs.....	28
3.4.4 La perception des piétons .....	29
3.4.5 L'interprétation des résultats .....	29

CHAPITRE 4	
LE CONTEXTE.....	31
4.1 L'historique .....	31
4.2 La situation actuelle .....	34
4.2.1 L'affectation du sol .....	35
4.2.2 Les secteurs d'activités .....	35
4.2.4 Le cas particulier de l'avenue Honoré-Mercier .....	36
CHAPITRE 5	
L'AVENUE HONORÉ-MERCIER : LA DESCRIPTION DU SECTEUR, LES INTENTIONS ET LES CONSTATS.....	38
5.1 L'avenue Honoré-Mercier et ses caractéristiques d'aménagement .....	38
5.1.1 Le terre-plein central .....	38
5.1.2 Les trottoirs et la rue .....	39
5.1.3 La place publique .....	40
5.1.4 La végétation .....	40
5.1.5 Le mobilier urbain et l'art public.....	41
5.1.6 L'éclairage .....	41
5.2 Les acteurs et les objectifs.....	42
5.3 Les intentions présentées par l'un des concepteurs.....	42
5.3.1 La mise en place de stratégies visant les aspects fonctionnels : les usages, le confort et la sécurité des usagers .....	43
5.3.2 La mise en place de stratégies visant la qualité du milieu .....	46
5.3.3 La mise en place de stratégie visant l'identité de la ville.....	48
5.4 Les constats.....	50
5.4.1 Les points forts.....	50
5.4.2 Les points faibles .....	51
CHAPITRE 6	
L'INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS.....	54
6.1 Comparaison entre les objectifs poursuivis par les concepteurs et le point de vue des piétons .....	54
6.1.1 Créer un boulevard urbain : objectif atteint partiellement.....	55
6.1.2 Tisser les secteurs urbains adjacents: objectif atteint.....	60
6.1.3 Faire ralentir les véhicules entrant et sortant du centre-ville, et assurer la sécurité des usagers: objectif atteint .....	60
6.1.4 Faire ressentir à l'automobiliste qu'il pénètre dans un nouveau milieu : objectif atteint.....	62
6.1.5 Refléter les traditions historiques de la ville de Québec et créer un environnement digne des édifices parlementaires : Objectif partiellement atteint.....	63
6.1.6 Établir une certaine continuité avec les projets environnants : objectif atteint..	65
6.2 Comparaison entre les observations effectuées sur le site et le point de vue des piétons.....	65
6.3 Comparaison entre le point de vue des piétons et leur profil .....	71

CHAPITRE 7	
LA CONCLUSION ET LES RECOMMANDATIONS : DES RÉSULTATS AUX CRITÈRES DE DESIGN.....	74
7.1 Le processus d'analyse et la méthodologie de travail .....	74
7.2 Les entrées de ville en zone urbaine.....	77
BIBLIOGRAPHIE.....	82
ANNEXES .....	86
Annexe 1 – Les prix reçus pour le réaménagement de l'avenue Honoré-Mercier.....	87
Annexe 2 – Le tableau récapitulatif des outils utilisés, relativement aux questions de recherche.....	87
Annexe 3 – Le questionnaire et les réponses aux questionnaires.....	89
Annexe 4 – Le programme de la CCNQ concernant la revitalisation de l'avenue Honoré-Mercier.....	92
Annexe 5 – Les éléments de polarité caractérisant l'organisation spatiale de la colline Parlementaire et de ses abords : .....	93
Annexe 6 – Les principaux partenaires du projet .....	94
Annexe 7 – Les professionnels interviewés .....	95
Annexe 8 – Les comptages .....	96

## Liste des photos

- Page couverture – L'avenue Honoré-Mercier, *Source : WAA*  
Photo 1 – Le Bronx River Parkway, *Source : westchestermagazine.com*  
Photo 2 – Un boulevard Haussmannien, *Source : parisenimages.fr*  
Photo 3 – Les fortifications du Vieux-Port de Québec, *Source: wikimedia.org*  
Photo 4 – L'avenue Honoré-Mercier *Source: Bing*  
Photo 5 – e terre-plein central, *Source: Bing*  
Photo 6 – La texture au sol, *Source: S.Rocher*  
Photo 7 – Les éléments perpendiculaires au sol, *Source: S.Rocher*  
Photo 8 – Les refuges pour piétons, *Source: S.Rocher*  
Photo 9 – La place publique, *Source: S.Rocher*  
Photo 10 – Une barrière végétale, *Source: S.Rocher*  
Photo 11 – Le terre-plein végétalisé, *Source: S.Rocher*  
Photo 12 – Les trottoirs texturés, *Source: S.Rocher*  
Photo 13 – Jeux de lumière, l'ambiance de soir *Source: PPU Colline Parlementaire*  
Photo 14 – L'art public, *Source: S.Rocher*  
Photo 15 – Le panneau d'interprétation, *Source: S.Rocher*  
Photo 16 – Les plaques d'asphaltes, *Source: S.Rocher*  
Photo 17 – Le cadre bâti hétérogène, *Source: S.Rocher*  
Photo 18 – Une traverse illégale, *Source: S.Rocher*  
Photo 19 – La sortie de l'avenue Honoré-Mercier: l'autoroute 440, *Source: S.Rocher*  
Photo 20 – Achalandage piéton à l'intersection Saint-Jean / Honoré-Mercier, *Source: S.Rocher*  
Photo 21 – Une voiture sur un passage piéton, *Source: S.Rocher*  
Photo 22 – Ruée piétonne, *Source: S.Rocher*  
Photo 23 – Les refuges pour piétons remplis, *Source: S.Rocher*  
Photo 24 – En attendant l'autobus, il y a un manque de banc, *Source: S.Rocher*  
Photo 25 – Une terrasse vide, *Source: S.Rocher*  
Photo 26 – La présence importante d'automobile, *Source: S.Rocher*

## Liste des cartes

- Carte 1 – Le site à l'étude – Quartier de la ville de Québec, *Source: PPU Colline Parlementaire*  
Carte 2 – Le site à l'étude – L'avenue Honoré-Mercier, *Source: Bing*  
Carte 3 – Les limites des anciens faubourgs de la ville de Québec, *Source: PPU Colline Parlementaire*  
Carte 4 – Plan poché, *Source: PPU Colline Parlementaire*

## Liste des illustrations

- Illustration 1 – Élévation perceptible des bâtiments sur l'avenue Honoré-Mercier  
Illustration 2 – Logo de la Ville de Québec

## Liste des tableaux

- Tableau 1 : Profil des piétons interviewés : le sexe  
Tableau 2 : Profil des piétons interviewés : l'âge  
Tableau 3 : Profil des piétons interviewés : la provenance

## INTRODUCTION

Longtemps négligées, les routes et les autoroutes donnant accès à une ville sont considérées aujourd'hui comme pouvant apporter une contribution significative au paysage (Lessard et coll. : 2006, Gariépy et coll.: 2006). Le concept semble susciter une réflexion dans le monde des architectes, des architectes paysagistes et des urbanistes, sans pour autant que des projets se concrétisent ou qu'on s'entende sur les critères concrets d'une entrée de ville réussie. Plusieurs concours et propositions d'aménagement présentent des entrées de ville reconfigurées, où l'infrastructure s'intègre au paysage urbain de façon harmonieuse et remarquable. La question se pose alors : que se cache-t-il derrière l'expression entrée de ville, existe-t-il un consensus sur sa forme et ses fonctions?

Les infrastructures routières en entrée de ville étaient traditionnellement aménagées de façon à ne favoriser que les déplacements motorisés et servaient la seule fonction de déplacement rapide et efficace des usagers. Toutefois, il semble actuellement exister une volonté publique d'aménager ces lieux comme de véritables milieux de vie. En effet, la prise de conscience collective quant aux effets néfastes de la dépendance à l'automobile sur la qualité de vie urbaine a transformé la façon de penser et de faire l'aménagement de ces routes d'accès et de leurs abords et, par conséquent, à redéfinir la notion d'entrée de ville. L'entrée de ville est maintenant vue comme porteuse de significations multiples : « ce sont de véritables portes d'entrée qui contribuent à en définir l'identité [de la ville]. Par les interprétations dont elles font l'objet, c'est tout un paysage qui émerge de cette réalité, tant pour les usagers, qu'ils soient occasionnels ou assidus, que pour les riverains » (Gariépy et coll., 2006 :15). Ce lieu de passage agit à titre de signal pour les automobilistes, leur indiquant un changement d'environnement. Également, l'entrée de ville d'aujourd'hui cherche à devenir plus sécuritaire et confortable pour les usagers de chacun des modes de transport, de l'automobiliste au piéton. Il existe au Québec quelques études qui se concentrent sur le concept même d'entrée de ville, mais aucune ne s'intéresse à l'expérience du piéton. Or, ces usagers font maintenant partie de ces espaces laissés pour compte.

Ce rapport vise à étudier la place que prend la perspective du piéton dans ces nouvelles réflexions autour de l'aménagement des entrées de ville. C'est ainsi que notre questionnement porte sur ce qui contribue à la qualité de l'expérience d'un individu qui

fréquente un milieu qui est d'abord défini comme étant une entrée de ville, et quels sont les critères associés à une telle expérience. Ce rapport s'inscrit dans une perspective « personne-environnement », où l'expérience du piéton sera analysée en lien avec son environnement immédiat. Il vise à évaluer un cas concret et à en tirer des leçons pour la conception et la revitalisation des entrées de ville dans un contexte québécois. Le cas de l'avenue Honoré-Mercier à Québec a été choisi parce qu'il permet d'étudier empiriquement les stratégies d'aménagement mises en place par les concepteurs, ceux-ci ayant accordé une certaine importance aux déplacements piétons. Considérer la perception des piétons en entrée de ville permettra d'aménager ces espaces différemment, à une échelle plus humaine, en réduisant la place de l'automobile.

Ce rapport se divise en sept chapitres. La première partie du travail sera consacrée à l'articulation et à l'approfondissement de la définition d'une entrée de ville comme milieu de vie, et ses problématiques. Le premier chapitre servira à situer le contexte dans lequel s'inscrit la notion d'entrée de ville, en illustrant l'évolution des modes de déplacements en ville, alors qu'on tente aujourd'hui de favoriser davantage le piéton. Le concept de boulevard urbain y sera également décrit. Cette figure urbaine tente de mieux intégrer le piéton lors de réaménagement. Le deuxième chapitre présentera l'évolution de l'entrée de ville en tant que telle, son origine et ses enjeux. Sur la base des constats qui en sont issus, le troisième chapitre élabore la méthodologie retenue pour réaliser l'étude sur la perception des piétons en entrée de ville, soit l'étude post-occupation. Le quatrième chapitre est consacré à l'étude de cas, l'avenue Honoré-Mercier, dont nous étudierons le processus de réhabilitation et le réaménagement. Dans un cinquième chapitre, nous confronterons le réaménagement effectif de l'entrée de ville aux intentions et stratégies préalables des concepteurs. Dans un sixième chapitre, c'est au tour des usagers piétons de l'avenue de nous livrer leur *expertise d'usager*, soit la qualité de leur expérience vécue dans cette nouvelle entrée de ville. Grâce à une observation des comportements des piétons, nous analyserons ensuite en quoi les comportements étudiés et les expériences décrites concordent ou divergent. Enfin, nous évaluerons si les objectifs du réaménagement de l'entrée de ville ont été atteints, tout particulièrement du point de vue des piétons. Dans le septième et dernier chapitre, nous revenons sur les principaux constats et proposons des recommandations pour d'éventuels aménagement.

## CHAPITRE 1

### L'ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS EN VILLE AU PROFIT DES AUTOMOBILES ET LES ENJEUX POUR LES PIÉTONS ASSOCIÉS À CETTE ÉVOLUTION

L'espace urbain est souvent analysé et aménagé pour assurer la fluidité de la circulation automobile. Le prochain chapitre questionne cette priorisation des modes de transport et remarque un changement de mentalité concernant les modes de transport à privilégier et l'aménagement de la ville.

#### *1.1 L'évolution des déplacements en ville au profit des autos : la déshumanisation de la rue*

Tout d'abord, il est nécessaire, afin de bien saisir le concept d'entrée de ville dans son contexte actuel, de présenter sommairement la formation et l'évolution des infrastructures routières dans le paysage américain, ces dernières faisant partie intégrante du concept. Les premières

autoroutes construites aux États-Unis, connues sous le nom de *parkway*, remontent au début du XXe siècle. Elles étaient de véritables promenades plantées, où les notions esthétiques et paysagères primaient, afin de mettre en valeur le lieu d'implantation, souvent situé dans des parcs ou espaces verts (Gariépy et coll.: 2006).



Photo 1 – Bronx River Parkway

La ville moderne des années 1960 s'est distinguée par la place indéniable de l'automobile au sein de la société, engendrant la construction importante d'autoroutes. Une des raisons d'être de ces nombreuses autoroutes était la réduction de la congestion aux entrées des villes. L'intérêt éprouvé pour l'esthétique, qui s'inscrivait dans le concept de *parkway*, a disparu, laissant place à des autoroutes purement fonctionnelles, peu coûteuses, surdimensionnées et fluides, aménagées par des ingénieurs et spécialistes en transport

(*ibid.*).

Parallèlement, le rapport Buchanan (1963) et la Charte d'Athènes (1957), qui ont fortement contribué à l'urbanisme moderne, ont classifié toutes formes de circulation selon la vitesse, séparant ainsi définitivement les piétons des automobilistes. La suppression de cette cohabitation et la spécialisation des voies ont déshumanisé la rue, laissant une place prépondérante à l'automobile (Ascher, 2007). Ainsi, la largeur des trottoirs a été réduite, et la traversée des voies est devenue plus complexe et dangereuse. Plusieurs conflits ont résulté de cette rupture entre flux véhiculaire et flux piétonnier. Ascher cite le cas de Boulogne en affirmant que « La mort imminente de l'homme dans la grande ville est remplacée par la *mort de la rue*. » (Boulogne-Billancourt in Ascher, 2007 : 41).

D'autre part, la ville s'est organisée à partir de ces axes routiers : « L'automobile a en effet apporté un tel gain de performance pour la vitesse, la flexibilité et l'autonomie des transports, qu'elle s'est imposée très vite et qu'il est apparu normal d'organiser très largement la ville à partir d'elle. » (Ascher, 2007 : 26). La perception de la distance s'est transformée, la proximité physique n'étant plus une des principales exigences lors du choix de l'emplacement d'un domicile. Le centre s'est dispersé, créant de nouveaux quartiers de faible densité en périphérie et accessibles qu'en voiture, la population recherchant une meilleure qualité de vie qu'en ville (Bruegmann, 2000). En conséquence, l'utilisation accrue de l'automobile a créé une hausse de la circulation et une redéfinition du tissu urbain, où l'échelle du piéton a disparu au détriment de la qualité de vie de la population.

### *1.2 La prise de conscience quant à l'importance de la marche comme moyen de déplacement*

La construction de ces grands axes de transport a privilégié la circulation de transit, scindant alors les quartiers en plusieurs parties et formant des barrières physiques limitant les déplacements piétons. Pourtant, la marche reste le moyen de déplacement le plus important, tout individu étant d'abord un piéton : « Quel(s) que soi(en)t le (ou les) mode(s) utilisé(s), tous les déplacements commencent et finissent à pied. » (Le Gal, 2000 in Miaux, 2008 : 176). Les aménageurs ont ainsi pris conscience des nombreux bienfaits de ce moyen de déplacement, car en plus d'être économe et efficace, la marche améliore la santé publique, diminue les impacts liés à l'usage de l'automobile, est un soutien économique pour les commerçants et un véritable moteur de sociabilité. La marche est également un

moyen de déplacement indispensable pour les enfants, les jeunes, les personnes âgées et les handicapés, ces derniers n'ayant pas nécessairement la possibilité d'utiliser d'autres moyens de transport. Enfin, signalons que les piétons sont essentiels à l'animation urbaine et à la vitalité d'un secteur. C'est la présence de piétons et la diversité des fonctions d'une rue qui rendent cet espace accueillant, attrayant, animé et sécurisant (Renesson, 2006, Baudouin, 1980). Sans eux, « la rue n'est plus ce territoire de vie collective, d'échange, de tradition et de culture qu'elle a été au cours de son histoire. » (Ascher, 2007 :78).

Une prise de conscience collective a ainsi émergé quant à l'importance de la marche comme mode de déplacement. Les nuisances engendrées par le trafic, notamment en matière de sécurité routière ou de pollution atmosphérique, sonore et visuelle, sont de plus en plus critiquées par les citoyens. On note d'ailleurs que les accidents sont nombreux chez les piétons et les cyclistes. En 2010, 59 piétons ont été tués et 3 175 ont été blessés dans une collision avec un véhicule (Société de l'assurance automobile du Québec, 2011). De fait, l'un des défis actuels est de restaurer la place du piéton dans un ensemble urbain de plus en plus complexe, en lui redonnant la place qui lui revient.

Ces propos s'inscrivent dans les objectifs du Nouvel Urbanisme (*new urbanism*) et le *smart growth*. Ces mouvements ont pris de l'ampleur aux États-Unis au début des années 1990 et tentent de contrer les effets néfastes provoqués par les principes de la Charte d'Athènes. Ils prônent la création d'environnements plus favorables aux transports écologiquement viables (marche, vélo, transports en commun), au cœur du développement durable et de la lutte à l'étalement urbain prônés par ces mouvements (Fulton, 1996). Pour favoriser les transports actifs, une série de principes de design urbain sont énoncés. Par exemple, on traite de développement plus compact et planifié des villes selon l'échelle humaine et d'une plus grande diversité de fonctions au sein de chaque quartier (habitations, commerces, services, emplois, écoles, espaces publics, etc.) (Ouellet, 2006). Cette nouvelle façon de concevoir les aménagements urbains se veut l'antithèse d'actions en faveur de l'étalement urbain à faible densité et monofonctionnel. C'est un retour aux anciennes façons de concevoir la ville, lorsque la marche était le mode de déplacement majoritaire.

### *1.3 D'une route où règne la circulation de transit à l'aménagement d'un boulevard urbain*

Afin de répondre à ce changement de paradigme, de plus en plus de villes tentent de requalifier les territoires entourant les boulevards selon une nouvelle approche, passant

d'objectifs d'aménagement favorisant l'infrastructure routière aux allures de route, à une infrastructure routière aux allures de boulevard urbain. « Le concept de boulevard urbain dépasse la simple insertion paysagère d'une voie supportant un trafic important pour l'intégrer véritablement dans le tissu urbain et permettre l'expression d'une vie locale riveraine. » (Marchand, 1998 :1). Ainsi, l'aspect fonctionnel n'est plus la seule dimension à prendre en compte lors de l'aménagement ou du réaménagement d'une autoroute. On tente maintenant de concilier les circulations de transit aux circulations locales en intégrant la route au milieu traversé et en favorisant les déplacements des usagers autres que l'automobiliste. Le boulevard urbain est un projet routier ancré dans un projet urbain, où la qualité paysagère des abords de la route devient un aspect central de l'aménagement (Lessard, 2006).

Les urbanistes essaient donc de trouver un équilibre entre deux logiques sociales et territoriales, soit faire cohabiter de façon adéquate une circulation automobile fluide et le développement d'activités riveraines. Afin de faire d'un boulevard un véritable espace public, certains éléments doivent être pris en compte, par exemple le profil en travers, les abords de la voie, la structuration des quartiers environnants et les mesures d'atténuation de la circulation.

Le *profil en travers* de la voie clarifie l'ensemble des usages du domaine public. Le boulevard urbain, inspiré des boulevards haussmanniens du XIXe siècle, attribue une plus grande place aux piétons, considérant les usagers autres que l'automobile. Cela se formalise notamment par de larges trottoirs, du mobilier urbain approprié, un éclairage d'ambiance et l'implantation de nombreux végétaux.



Photo 2 – Boulevard haussmannien

Un deuxième enjeu d'importance en ce qui a trait à l'aménagement d'un boulevard urbain est le traitement des *abords de la voie*, qui donne un caractère particulier à une rue. Pour faire du boulevard un espace homogène, équilibré et harmonieux, il s'agit non seulement d'intervenir sur le domaine public, mais également sur le domaine privé, soit les abords de la rue appartenant aux riverains. Les bâtiments bordant la rue, se composant de commerces, services et restaurants au rez-de-chaussée, permettent d'attirer des piétons et amènent un dynamisme à la rue.

Troisièmement, en s'intégrant adéquatement au quartier environnant, un boulevard urbain présente un réel potentiel de requalification et de développement qui va bien au-delà de la rue. Pour que le boulevard urbain soit bénéfique pour tout un secteur, les liaisons entre les quartiers sont encouragées. Les traverses devraient donc être sécurisées, puisqu'elles conditionnent la circulation piétonne. L'installation de feux de circulation et l'implantation de passages piétons clairs et rapprochés permettront aux piétons d'être vus par les automobilistes, leur laissant le temps de diminuer leur vitesse (Marchand, 1998). Finalement, afin de faire diminuer la circulation de transit et de faire ralentir les automobilistes, des *mesures d'apaisement de la circulation (traffic calming)* sont généralement mises en place. Ce concept sera développé davantage au point 2.4.1 du chapitre suivant.

## **Conclusion**

Il a été nécessaire d'exposer l'importance qu'a prise l'automobile dans les sociétés post-industrielles afin d'introduire la problématique de l'entrée de ville, espace favorisant généralement la circulation de transit au détriment des déplacements locaux. Ensuite, l'importance de la marche comme moyen de déplacement a été mise de l'avant, de même que le boulevard urbain comme concept d'aménagement à intégrer à la planification de l'entrée. La ville doit être réaménagée en réduisant les effets du tout-à-l'auto et les piétons doivent retrouver au cœur des préoccupations des aménagistes. Après avoir pris en compte les modes de vie et les modes de transport qui ont concouru à l'aménagement actuel de nos villes, il importe de désormais adresser le concept central de cette étude : l'entrée de ville.

## CHAPITRE 2

### LA PROBLÉMATIQUE DE L'ENTRÉE DE VILLE: LA DÉFINITION, L'ÉVOLUTION ET LES ENJEUX

À partir des années 1950, dans les pays post-industrialisés, les routes et les autoroutes ont causé de nombreux dégâts dans le tissu urbain, en négligeant l'échelle du piéton au détriment de la qualité de vie de la population. Depuis le début des années 1990, une nouvelle façon d'aménager ces routes a vu le jour : on tente maintenant de concilier les déplacements locaux et ceux de transit.

Les entrées de ville sont considérées avec un intérêt croissant, et jouent un rôle important sur plusieurs plans. Il importe maintenant de caractériser le concept d'entrée de ville dans le temps et dans l'espace, de même que de définir les trois enjeux actuels qui lui sont associés : la notion de sécurité et de confort, la notion paysagère et la notion identitaire. Les usagers seront, tout au long de l'étude, au cœur des préoccupations et des problématiques exposées.

#### *2.1 D'une entrée de ville « ponctuelle » à une entrée de ville « de parcours »*

Dans les villes traditionnelles, les entrées étaient relativement faciles à identifier, vu leur positionnement clair et distinct. Elles étaient soit fortifiées, et ainsi munies de véritables portes d'entrée, soit marquées par une transition évidente entre le milieu rural et le milieu urbain. L'entrée établissait donc une limite entre la ville et la campagne (Williams et coll., 1999).

Aujourd'hui, une entrée de ville peut se définir comme un accès et une introduction à la ville, constituée à la fois de la *route* d'accès à une agglomération, une ville, un centre-ville ou un village, de ses *abords* et du *paysage* visible à partir de ladite route (Lessard et coll. 1999). Il va sans dire que la rapidité du développement en périphérie et les diverses mutations qui s'en sont suivies ont transformé la porte d'entrée en un véritable parcours. Les entrées de ville ne sont plus un point précis dans l'espace : la limite entre les zones rurales et les zones urbaines, aujourd'hui dominantes, est devenue ambiguë. L'effet de porte d'entrée est atténué et il est difficile de distinguer une ville d'une autre, ou une ville de son contexte périurbain. L'entrée est donc devenue un événement s'étirant le long de la route, rendant le concept même d'entrée de ville complexe à définir (Lessard et coll., 1998).

## 2.2 L'entrée de ville : des stratégies d'aménagement européennes à ancrer aux réalités québécoises

L'intérêt pour l'aménagement des entrées de ville n'est pas nouveau. En effet, l'un des premiers auteurs ayant considéré la question a été l'abbé Laugier, en 1755. Laugier dénonçait alors la dégradation des portes de Paris dans un ouvrage concernant l'embellissement des villes. Ces dernières, laissées pour compte, nuisaient selon lui à l'image de la ville (Gariépy et coll., 2006 : 27).

Il fallut attendre les années 1980 pour que le concept d'entrée de ville fasse réellement son apparition dans les écrits, principalement de France, traduisant les critiques croissantes à propos de ces lieux. Dans un premier temps, les travaux recensés s'attardent sur l'état de la situation et mettent en relation l'étalement urbain et ses conséquences sur l'entrée de ville. En France, on décrit donc les entrées de ville comme étant « (...) des espaces commerciaux qui font l'objet de peu de considérations urbanistiques ou esthétiques. On associe généralement l'entrée de ville aux espaces et paysages périurbains, à l'interface de la ville et de la campagne, et elle représente de ce fait une zone floue, mal définie. » (*ibid.* : 26). Ces espaces périurbains sont centrés sur une logique économique, les promoteurs commerciaux étant séduits par leur accessibilité et leur visibilité (Frobert, 1999). Dans un deuxième temps, les études proposent des stratégies d'aménagement visant à résoudre les problèmes d'image liés à l'hétérogénéité de ces zones définies comme étant une entrée de ville. En 1994, le rapport Dupont dresse un bilan complet sur la situation des entrées de ville en France, en vue de la requalification urbaine de ces secteurs (*ibid.*).

Par ailleurs, en Amérique du Nord, la problématique reliée aux entrées de ville est encore peu étudiée. Le concept comme l'entend la littérature française n'existe pas. « Sans doute que les entrées des villes américaines ne sont pas tellement différentes de celles que l'on trouve en France, mais la question n'est tout simplement pas abordée, du moins pas sous le même angle. » (Gariépy et coll., 2006 : 18). Ce qui s'en rapproche le plus sont des études américaines, pour la plupart produites dans les années 1970, traitant soit de la façon d'intégrer les infrastructures routières dans leur environnement afin de diminuer leurs emprises sur le paysage, soit de la perception de l'automobiliste lors de sa conduite (Venturi, 1972; Lynch, 1965). Enfin, avant le courant du nouvel urbanisme à partir des

années 1980, la littérature américaine critiquait peu l'utilisation de l'automobile, contrairement à la littérature française.

Au Québec, on note depuis une quinzaine d'années une volonté de la part des aménagistes de revitaliser ces espaces négligés. En effet, plusieurs études ont été réalisées, notamment par la Chaire en paysage et en environnement de l'Université de Montréal (CPEUM) et par le Ministère des Transports du Québec (MTQ) (Gariépy et coll., 2006; Williams et coll., 2000, 2003). On y démontre l'importance d'une prise en charge de ces entrées comme projets urbains, en exposant de nouveaux concepts d'aménagement adaptés à nos réalités, et des recommandations visant l'amélioration de la sécurité routière et de la qualité paysagère (Gariépy et coll., 2006).

### *2.3 La typologie des entrées de ville*

Une des études effectuées par la CPEUM au sujet des entrées de ville décrit les différents types d'entrées de ville au Québec. Afin de bien saisir le concept d'entrée de ville dans son ensemble, il est important de distinguer les formes que les entrées de ville peuvent prendre selon le milieu d'insertion, et donc, selon la taille de l'agglomération (zone rurale, zone périurbaine, zone urbaine).

En zone rurale, la route principale a comme principale fonction d'assurer les déplacements entre les régions de façon rapide et sécuritaire. Ainsi, les entrées sont caractérisées par une transition entre un environnement naturel et un environnement bâti, qui peut s'avérer brusque ou progressive, selon le degré d'urbanisation de chaque territoire. Ce type d'entrée est par contre de moins en moins présent, les milieux ruraux étant de plus en plus grugés par l'urbanisation croissante des villes (Lemelin, 2003).

En zone périurbaine, où les activités urbaines et rurales se juxtaposent, on retrouve, depuis les années 1990, une forte concentration commerciale en entrée de ville. En effet, les terrains étant peu dispendieux, disponibles, accessibles et munis de règlements urbanistiques flexibles, l'on retrouve une concentration de centres commerciaux, de restaurants rapides ou d'entreprises industrielles. Tout est conçu en fonction de la clientèle motorisée. Cela rend l'entrée de ville assez ambiguë : « La ville fait souvent progressivement place au périurbain, sans qu'on sache exactement où l'une se termine et où l'autre commence. » (Williams et coll. 1999 : 5).

En zone urbaine, le développement des infrastructures a eu pour conséquence de multiplier les accès à la ville, créant ainsi des entrées en tous lieux. Dans les grandes villes, c'est maintenant par une autoroute que l'on accède à la ville, diminuant par conséquent l'effet de parcours caractérisant anciennement une entrée de ville. De plus, l'autoroute provoque souvent une coupure dans le tissu urbain existant, créant une fracture entre deux secteurs (Lemelin, 2003).

#### *2.4 Les enjeux reliés à l'entrée de ville selon trois concepts*

La première partie du chapitre deux a permis de déterminer la problématique d'une entrée de ville : l'ambiguïté de la définition du concept d'entrée de ville, ajoutée au manque de préoccupation concernant son insertion dans le paysage, a amené plusieurs auteurs à faire valoir la nécessité de mieux planifier ces zones oubliées. La deuxième partie sera consacrée aux solutions pour améliorer ces espaces, en faisant valoir la place du piéton, un des éléments les plus négligés. Ainsi, l'entrée de ville doit se constituer de diverses composantes, qui contribuent à *la sécurité et au confort des piétons*, à *la qualité du paysage perçu* par ces derniers et à *l'identité de la ville* dans laquelle on entre. Ces trois enjeux seront présentés à partir de l'expérience des piétons lorsqu'ils circulent dans un endroit priorisant la circulation de transit automobile.

##### *2.4.1 L'aspect fonctionnel d'une entrée de ville: les usages, la sécurité et le confort du piéton*

L'aspect fonctionnel d'une entrée de ville regroupe la notion d'usage ainsi que la notion de sécurité et de confort des usagers. La question d'usage relève de politiques urbaines et de règlements d'urbanisme, alors que la sécurité et le confort réfèrent plutôt à des aménagements physiques.

En termes d'usage, l'entrée de ville se distingue aujourd'hui tant de l'autoroute que du boulevard urbain. L'autoroute, lieu exclusivement destiné à la circulation automobile, ne peut accueillir, par sa fonction, aucune autre activité. Le piéton y est alors totalement exclu. Inversement, on retrouve sur un boulevard urbain une mixité, une densité et une qualité d'usage qui favorisent l'achalandage piéton. L'entrée de ville, quant à elle, se situe entre ces deux environnements opposés. La fluidité de la circulation automobile y est atténuée, mais y est encore trop présente pour faire de la rue un milieu de vie dynamique et viable. En effet, la

route d'accès à la ville assure majoritairement la circulation de transit, au détriment des déplacements locaux, motorisés ou non. De plus, l'entrée de ville s'est transformé à travers le temps en véritable corridor constitué de commerces axés sur l'automobile et de magasins à grande surface, de grands stationnements, des trottoirs étroits ou inexistantes et une absence de traverses piétonnes protégées. La prolifération d'affichage commercial ou publicitaire qui en découle crée un environnement visuel et adapté seulement à l'automobiliste et sa vitesse élevée. Ainsi, ces corridors commerciaux mêlés à une circulation automobile très dense, fait de l'entrée de ville un milieu hostile à tous les usagers autres qu'automobilistes (Gariépy et coll., 2006, Lessard et coll. 2000, Poulin, 1997).

L'environnement du piéton a un impact sur son sentiment de sécurité ou d'insécurité lors de ses déplacements (Miaux, 2008). Ainsi, aménager l'entrée de ville dans une logique d'espace public favorisant le piéton permettra à ce dernier de se déplacer en sécurité, dans un climat de mixité et de convivialité. Cela incitera l'individu à utiliser davantage la marche comme moyen de déplacement (*ibid.*). Les automobilistes, quant à eux, percevront l'entrée de ville comme un milieu de vie et non pas comme une continuation d'autoroute. Ils auront tendance à adapter leur conduite lors de leur passage (Poulin, 1997). Pour y parvenir, un travail devra se faire autant sur les aménagements physiques que sur les usages qui composent l'entrée de ville.

Une des stratégies générées pour augmenter la sécurité de tous les usagers est *l'apaisement de la circulation (traffic calming)*. Conçu aux Pays-Bas dans les années 1970, il vise la diminution des impacts négatifs provoqués par l'automobile dans les quartiers résidentiels. Ce concept s'est rapidement répandu dans les pays occidentaux, s'adaptant aux situations des milieux où l'automobile est omniprésente. Une combinaison de mesures, principalement physiques, contrôle et modifie le comportement des conducteurs (Canadian Institute of transportation engineers and association des transports du Canada, 1998). De façon plus précise, « il est possible d'obtenir du conducteur qu'il réduise sa vitesse "instinctivement", c'est-à-dire en dehors d'injonctions données par les signaux routiers de limitation ou par les règles générales, grâce à un aménagement cohérent de l'infrastructure » (Mackay, 2003 :8). Ainsi, l'intégration de nombreux objets de formes, de couleurs et de textures diverses, insérés de façon régulière ou irrégulière, rend l'observateur craintif et l'incite à procéder avec prudence et circonspection. De plus, des stratégies comme le changement d'échelle, le rétrécissement des voies de circulation, l'élargissement

des trottoirs ou, encore, des traverses piétonnes protégées, déstabiliseront l'automobiliste et feront de ces entrées un lieu dépaysant, même pour les conducteurs familiers avec le milieu. Ces mesures tentent donc d'améliorer l'environnement des utilisateurs non motorisés.

Ces propositions contrastent avec la façon actuelle de planifier un boulevard ou une entrée de ville. La planification met l'accent sur la simplicité de l'aménagement, afin de ne pas perturber le conducteur et ainsi, accroître la fluidité de la circulation. Pour améliorer la sécurité routière, de larges routes, éclairées à l'aide de luminaires autoroutiers, avec peu de courbes et de reliefs, sont construites. Certaines recherches prouvent la contre productivité de tels aménagements. En effet, selon des études produites par Mackay (2000), les automobilistes adopteraient un sentiment de confiance lors de la conduite dans un environnement trop confortable et seraient ainsi encouragés à accélérer. « Les recherches ont commencé à démontrer que les conducteurs ajustent leur vitesse surtout en fonction de la géométrie de la route. Plus on construit une route qui facilite la vitesse, plus les conducteurs circulent rapidement, sans égard pour la limite de vitesse » (Mackay, 2000; 4). Ainsi, une route où des mesures d'apaisement de la circulation sont implantées et où la route apparaît plus dangereuse rend l'automobiliste plus alerte et l'incite à ralentir. Par conséquent, en transformant la perception qu'ont les automobilistes de la route, l'environnement devient mieux adapté à la marche et au vélo, tout en continuant d'assurer une certaine fluidité de la circulation.

#### *2.4.2 La qualité du milieu : les principes de design urbain*

Au-delà de la sécurité, un deuxième aspect important lorsqu'il est question d'entrée de ville est la qualité et l'intérêt d'un milieu. L'entrée de ville est une composante urbaine : la rue. Qu'est-ce qu'une bonne rue? Selon le point de vue des experts, nous présenterons deux approches distinctes pour répondre à cette question, soit d'une part une approche rationnelle et d'autre part, empirique.

Empruntée à l'histoire de l'art, l'approche rationnelle se base sur une façon classique d'étudier l'environnement, qui se centre sur la logique formelle de la ville. Il s'agit de définir la qualité d'un milieu selon des critères basés sur l'esthétique. À ce sujet, Pierre Riboulet, architecte et urbaniste français, propose une analyse de la composition de l'espace urbain dans son livre intitulé *Onze leçons sur la composition urbaine* (Riboulet, 1998). Selon lui, des principes

universels définissent les critères d'un environnement urbain de qualité, qui sera apprécié des usagers. En premier lieu, la démarche esthétique décrite par Riboulet s'appuie sur la notion d'*unité* comme objectif de composition : « Elle a pour fondement que les parties d'un tout ne se suffisent pas à elles-mêmes et qu'elles tendent vers un élément commun » (Riboulet, 1998 : 169). Il s'agit donc de réunir les divers éléments d'un aménagement afin de rendre l'espace homogène, orienté vers un élément d'intérêt commun. Afin d'atteindre cet objectif, Riboulet identifie des principes qu'il appelle les *Lois d'assemblage des formes urbaines*, soit : le contraste, la symétrie, l'équilibre, la proportion, l'échelle, la matière et le caractère. Selon lui, c'est seulement en respectant ces sept critères qu'une composition urbaine sera de qualité. Ce genre d'approche porte sur les qualités de l'environnement urbain à partir des caractéristiques de ce dernier. Or, on peut penser qu'une rue est perçue différemment par les administrateurs d'une ville que par ses usagers et également selon qu'on est piéton ou automobiliste. D'où l'intérêt de se pencher sur la perception des usagers, qui réfère à l'approche empirique. C'est donc l'approche empirique qui sera utilisée lors de cette étude, plutôt que l'approche rationnelle de Riboulet, qui vise à connaître l'expérience d'un piéton en entrée de ville. L'approche rationaliste est ici inutile, car elle ne prend pas en compte les interprétations personnelles d'un endroit et a davantage une vision statique d'un environnement.

L'approche empirique, qui étudie la relation entre les individus et leur environnement, est née au courant des années 1960 en Amérique du Nord, en opposition aux idéologies prônées par l'urbanisme moderne (Broadbent, 1990). Une nouvelle école de pensée a vu le jour, grâce à Kevin Lynch, précurseurs de la théorie de la ville vécue, qui a démontré en quoi la perception positive d'un environnement peut aider l'individu. En effet, cela aurait une incidence sur le comportement, le bien-être, la qualité de vie. Selon lui, les aménageurs considéraient jusqu'alors davantage les éléments d'un milieu qui peuvent être quantifiés (valeurs économiques, contraintes spatiales, propriétés foncières, etc.) et négligent les impacts qu'a un environnement sur la vie quotidienne des utilisateurs. L'expérience humaine est souvent mise de côté lors d'études sur l'aménagement urbain, vu son caractère subjectif et plus complexe à définir (Lynch, 1976). Plusieurs théoriciens abondent pourtant dans le sens de Lynch, tels qu'Antoine S. Bailly (1974), qui soutient que prendre en considération l'expérience et les perceptions des piétons permet de comprendre l'aménagement des lieux dans une perspective pluraliste, bénéfique autant à l'environnement qu'à l'individu.

Au Québec, on note depuis les années 1990 que cette approche est de plus en plus utilisée pour analyser un milieu, notamment pour définir la qualité d'un paysage. D'ailleurs, dans l'approche empirique, la ville est vue comme un paysage. Pour plusieurs auteurs, la qualité paysagère n'est pas un fait objectif, mais « une appréciation du territoire par un individu ou une collectivité qui se développe sur la base de valeurs [historique, esthétique, écologique, économique, etc.] et d'usages [résidentiel, touristique, agricole, industriel, etc.] partagés.» (Paquette et coll., 2008 : 5). Ainsi, le paysage urbain est vu par l'observateur, et son appréciation risque de se transformer à travers le temps selon ses valeurs. Il importe donc de prendre en compte l'interprétation qu'en font ces derniers. La ville reste un espace complexe et une étude de perception contribue à sa compréhension. L'approche empirique sera ici utilisée pour analyser l'expérience des piétons en entrée de ville.

À la lumière de ces approches, plusieurs experts ont défini des principes à respecter pour qu'une rue devienne un lieu agréable à vivre. L'un d'eux, Allan B. Jacobs, propose des avenues de solutions qui s'appuient sur l'expérience de l'utilisateur dans son livre *Great Streets* (1995). Celui-ci remet l'humain au centre des préoccupations de l'urbanisme, en examinant les caractéristiques physiques nécessaires pour faire de l'espace urbain un lieu agréable. Le premier principe est de séparer la *place accordée aux piétons* du trafic automobile, par l'aménagement de larges trottoirs et par la création de barrières physiques entre la rue et le trottoir (par la plantation d'arbres ou par l'aménagement d'une voie de stationnement). Deuxièmement, la rue devient attrayante pour un piéton lorsqu'elle est *confortable*. Pour ce faire, elle doit offrir de la chaleur quand il est froid, de la fraîcheur quand il fait chaud et une protection contre les intempéries. De plus, la largeur d'une rue doit être proportionnelle à la hauteur des bâtiments. Selon Jacobs, le ratio idéal pour faire une rue à l'échelle humaine est de 2/3 (deux étant la largeur de la rue et trois étant la hauteur des bâtiments). Une attention particulière doit également être portée au positionnement des bâtiments, afin que leurs façades encadrent la rue et y instaurent une certaine continuité. Pour ce faire, Jacobs encourage les stationnements souterrains ou positionnés à l'arrière des lots, afin de diminuer les vides. Troisièmement, une *qualité paysagère* complexe faite à l'aide d'éléments spatiaux divers permet de stimuler l'esprit. Un aménagement trop ordonné est plus facile à percevoir, mais devient ennuyant. Quatrièmement, la *transparence*, procurée par les vitrines et les ouvertures des bâtiments sur la rue permet de rendre la rue plus invitante, puisque l'on voit les activités se déroulant à l'arrière des murs. Un cinquième principe est la *complémentarité*, soit la cohabitation harmonieuse des bâtiments bordant une rue. Sans être identiques, les

bâtiments doivent respecter et être en cohérence avec la composition d'ensemble, que ce soit par leur hauteur ou par leur orientation. *L'entretien*, le sixième principe, faisant en sorte que le domaine public soit propre et où les matériaux, la végétation et les bâtiments sont en bon état, rendent une rue plus attrayante pour un piéton.

De façon plus précise, toujours selon Jacobs, l'aménagement d'une rue tient à de nombreux détails, parmi lesquels on retrouve les choix du revêtement du sol, le mobilier urbain ou encore la végétation. D'ailleurs, la végétation joue un rôle particulier dans l'appréciation d'une rue. Avec ces nombreux bienfaits, elle améliore directement la qualité du milieu. Ainsi, ces aménagements physiques rythment l'espace piéton et contribuent au caractère du milieu.

Les principes de design urbain mis de l'avant par Jacobs pour l'aménagement d'une bonne rue peuvent également être appliqués lors de la conception d'une entrée de ville qui veut diminuer la place de l'automobile et y intégrer le piéton. La méthode empirique, qui sera expérimentée lors de cette étude, permettra de prendre en compte la perception de l'utilisateur et de voir quels critères créent une bonne entrée de ville. Des aménagements de qualité influencent le comportement des piétons de façon positive, et pousseront un individu à fréquenter ce lieu. Certains milieux peuvent attirer ou émouvoir un usager, alors que d'autres peuvent le laisser totalement indifférent ou dissuader l'utilisateur de fréquenter l'endroit.

#### *2.4.3 La participation de l'entrée de ville à l'identité de la ville*

Une dimension supplémentaire à intégrer aux notions de sécurité et de qualité paysagère est la notion identitaire. Une entrée de ville a un fort potentiel du point de vue identitaire, puisqu'elle est la première et dernière image qu'un visiteur a d'un endroit. Elle sert également d'accueil et de milieu de vie aux habitants de la ville et aux usagers du milieu local. Plusieurs documents relatent l'importance d'aménager les entrées de ville de façon représentative, en tirant profit des opportunités multiples qu'offre le territoire. Le caractère emblématique du parcours d'entrée de ville doit refléter la ville dans laquelle ce parcours s'implante, en mettant en valeur ses éléments particuliers (Poullaouec-Gonidec, Paquette et coll. 2011).

Afin de faire en sorte que l'entrée agisse comme introduction à la ville, des éléments architecturaux, paysagers ou artistiques, des matériaux, des couleurs, des formes, des styles ou des ambiances qui composent le paysage peuvent exprimer le passé de la ville et

ainsi, être attachés à la mémoire du lieu. Des perspectives visuelles sur les éléments importants de la ville peuvent également être créées. De simples corridors de transport, les entrées de ville contribueront à l'identité d'une ville.

Cependant, la plupart des entrées sont au contraire caractérisées par un paysage homogène et banal, accentué par une route de forme linéaire et par un manque de relation entre l'infrastructure routière et l'espace environnant. La standardisation des commerces sur les abords de l'entrée, axés davantage sur la rentabilité des terrains que sur la notion identitaire et symbolique du lieu, nuit à l'image même de la ville : « Cette situation est d'autant plus grave que, pour ceux qui arrivent de l'extérieur, l'entrée constitue une véritable «vitrine». (Gariépy et coll., 2006 : 27). Ces espaces incertains bannissent a priori toute expression d'une identité urbaine. Les villes se confondent alors les unes avec les autres vu leur développement plutôt uniforme (Gibout, 2001, dans Lemelin, 2001). À l'inverse, certaines entrées de ville sont constituées d'une profusion d'éléments mettant en valeur les caractéristiques propres au territoire. Il semble difficile d'obtenir un équilibre entre les deux cas. Cette notion, quoique plus abstraite et plus difficile à cerner, demeure importante et devient, dans cette étude, une «valeur ajoutée». Et est moins important que la sécurité et la qualité paysagère.

## **Conclusion**

Le sous-chapitre 2.1 a décrit ce qu'était une entrée de ville, soit un lieu où l'on pénètre dans la ville, alors que le chapitre 2.4 a défini les éléments qui font la réussite d'une entrée de ville. Ainsi, le défi pour les aménageurs est de créer une entrée de ville fonctionnelle, confortable pour tous les usagers, belle et animée. Les trois aspects mentionnés ci-haut, soit l'aspect sécuritaire, la qualité paysagère et la question identitaire, demeureront les indicateurs principaux pour l'évaluation de mon étude de cas. Ils seront notamment interprétés à partir des points de vue des différentes parties prenantes. Les enjeux exposés dans ce chapitre sont ceux auxquels les aménageurs font face lorsqu'ils doivent intervenir sur une route dans un milieu urbanisé.

Dans le chapitre suivant, suivant une perspective d'intervention, nous élaborerons une méthodologie d'analyse des entrées de villes selon les trois enjeux sécurité, paysage et identité. Elle sera adaptée à l'étude de cas proposé et permettra de connaître la perception, et ainsi que la satisfaction, d'un piéton quant à une entrée de ville précise. L'expérience des

piétons sera analysée plus particulièrement selon les principes exposés par Jacobs, qui englobent à la fois la question de sécurité et de confort et la question de qualité paysagère. La notion identitaire sera également évoquée, mais dans une moindre mesure.

## CHAPITRE 3

### LES OBJECTIFS, L'APPROCHE ET LA MÉTHODOLOGIE

La première partie de l'étude nous a permis de mettre en lumière plusieurs notions et de dégager, à partir des travaux de quelques chercheurs, les enjeux associés aux entrées de ville. Nous avons identifié plusieurs caractéristiques qui expliquent pourquoi ces milieux sont délaissés et peu considérés malgré le potentiel qu'on leur reconnaît par ailleurs. De plus, la revue de littérature nous a permis de dégager trois enjeux principaux d'une entrée de ville, soit la question de sécurité et de confort de l'utilisateur, la question de la qualité paysagère perçue et la question identitaire. Ces trois dimensions sont essentielles à chaque entrée de ville et devraient être prises en compte à chaque étape de leur conception. Cependant, ces trois dimensions ne se laissent pas saisir de façon quantitative. C'est pourquoi notre recherche se base sur une méthode empirique qui porte sur la qualité de l'expérience d'un piéton en entrée de ville.

Ainsi, ce chapitre porte sur la méthodologie utilisée pour explorer les avenues identifiées comme concourant à la qualité de l'expérience piétonne en entrée de ville. Après avoir précisé les objectifs visés (3.1), nous expliquerons les raisons du choix d'un cas d'entrée de ville (3.2), nous présenterons les approches conceptuelles utilisées (3.3) et, finalement, la méthode d'analyse empirique (3.4). L'approche résulte toutefois d'un processus non linéaire, d'aller et retour constants entre les dimensions théoriques, et pratiques, permettant alors d'interpréter adéquatement les résultats.

#### *3.1 Les objectifs*

Cette étude vise à contribuer à la redéfinition d'orientations pour la requalification des infrastructures routières des entrées de ville de milieux urbains québécois. De façon plus précise, nous nous intéressons à l'entrée de ville à partir des perceptions du piéton. Nous nous demandons ce qui contribue à la qualité de l'expérience d'un individu dans un milieu qui est d'abord défini comme étant une entrée de ville, donc un milieu où prédomine la circulation automobile. Plus qu'une étude sondant les perceptions des usagers sur la qualité de l'expérience, nous confrontons le discours aux comportements observés des usagers. En multipliant les méthodes d'analyse de l'entrée de ville, les recommandations s'en trouvent enrichies. Il importe maintenant de comprendre la pertinence de notre cas pour répondre à notre question initiale.

### *3.2 Le choix du cas*

Pour répondre aux objectifs visés, nous avons choisi d'étudier un cas d'entrée de ville réaménagé en prenant en considération l'ensemble des usagers. Nous nous concentrerons sur un seul cas pour mieux dégager les facteurs qui contribuent à la qualité de l'expérience du piéton.

L'avenue Honoré-Mercier, soit l'entrée du centre-ville de Québec, semble pertinente pour répondre à notre question initiale et déployer les méthodes multiples d'analyse mentionnée plus haut. Le réaménagement récent de cette avenue s'est fait en accordant une large place au design urbain. Cela s'est traduit par l'obtention de nombreux prix et distinctions<sup>1</sup>. De plus, ce réaménagement offre une complexité dans l'aménagement de ses abords et de ses voies qui permettent d'élargir les éléments de recherche et d'augmenter la portée des recommandations de notre travail. L'analyse de cette entrée permettra de déterminer si les travaux réalisés pour la rendre plus sécuritaire et mieux adaptée au rôle d'entrée de ville ont eu les effets escomptés. Mises à part quelques interventions ponctuelles ailleurs au Québec, l'entrée du centre-ville de Québec demeure une des rares artères de la province à avoir fait l'objet d'un réaménagement complet.

Seule une entrée de ville effectivement réaménagée permet de faire l'analyse de l'expérience des piétons. Ainsi, les recommandations de notre étude présenteront une originalité, dont sont dépourvues les guides énumérant de façon standard et uniforme les caractéristiques de l'entrée de ville réussie. En analysant la perception des usagers d'un lieu existant, notre étude s'inscrit dans une approche méthodologique de type « post-occupation ».

### *3.3 L'approche méthodologique*

Dans un premier temps, nous définirons l'approche utilisée pour connaître la perception d'un individu sur un projet d'aménagement précis, soit l'étude post occupation (ÉPO). Cette approche permettra de connaître ce qui contribue à la satisfaction d'un piéton en entrée de ville.

---

<sup>1</sup> La liste des prix reçus est présentée à l'annexe 1.

Nous nous sommes inspirées ici d'une approche qui relève de l'approche empirique et utilisée lors de l'analyse des relations personne-environnement. L'évaluation post occupation (ÉPO) consiste à évaluer les résultats de projets d'aménagement de façon systématique, à partir du point de vue des usagers. Ainsi, on recueille l'avis des personnes les plus concernées par un projet, afin d'examiner comment l'espace est occupé et apprécié. Ce type d'évaluation a également été développé dans les années 1960 aux États-Unis, et est communément employé par les architectes et les urbanistes (Barlex, 2006). « Pour créer ou améliorer le paysage fréquenté par les piétons, il faut pouvoir l'observer et l'analyser avec leurs yeux et à leur échelle. » (Baudouin, 1980 : 44).

Il existe plusieurs méthodes pour analyser le comportement et l'expérience des usagers dans un environnement. John Zeisel, auteur d'*Inquiry by Design* (1984), utilise ainsi différentes techniques : l'observation des traces physiques laissées par les activités ou par le passage des piétons, l'observation des comportements des utilisateurs dans un environnement spécifique, les sondages, les entrevues, les enquêtes auprès des usagers et finalement, la recension d'archives. Après les avoir décrites et comparées, il conseille l'utilisation de plusieurs méthodes en simultanée, pour avoir un portrait complet de la situation.

La présente recherche étudiera les perceptions du piéton dans le projet de réaménagement qu'a été l'entrée de ville de Québec, en utilisant de manière parallèle certaines des méthodes préconisées par Zeisel. Afin d'adopter l'approche empirique telle que présentée précédemment, les méthodes que nous avons privilégiées pour atteindre les objectifs sont principalement qualitatives, et sont de quatre types : des entrevues avec les concepteurs de l'avenue Honoré-Mercier et des experts de la Ville de Québec, une recension des écrits sur le sujet, l'observation des comportements des piétons et finalement, l'enquête auprès des piétons. Cette variété de méthodes nous permettra de valider l'atteinte ou non des critères de design urbain pour l'aménagement d'une entrée de ville, que nous avons identifiés dans le chapitre précédent.

### *3.4 La méthodologie d'analyse*

Nous avons ainsi élaboré un processus d'analyse constitué de cinq grandes étapes : une étude historique, afin de situer l'évolution du territoire avant et après l'aménagement de l'infrastructure d'entrée; une analyse des stratégies mises en place lors de la conception du

projet; une analyse de la situation existante; une analyse de la perception des piétons; une interprétation des résultats. Chaque étape présente les outils utilisés<sup>2</sup>.

#### *3.4.1 L'étude historique*

Il s'agit ici de se familiariser avec le site à l'étude, en examinant l'apparition de l'infrastructure routière dans son environnement, en rapport avec la dynamique de la Ville de Québec et des quartiers limitrophes. L'utilisation du sol aux abords de l'entrée a également été étudiée, de même que les activités à proximité. Ainsi, le projet de réaménagement a été mis en relation avec les opportunités et contraintes du contexte. L'analyse s'est effectuée à partir de cartes, de relevé des aménagements mis en place, de l'utilisation du sol et de la documentation disponible. Cette section sera présentée dans la deuxième partie de l'étude, au chapitre 4.

#### *3.4.2 L'analyse de la situation existante*

La deuxième partie s'intéresse à l'aménagement actuel de l'entrée. Outre les observations in situ faites par nous-mêmes, les experts de la Ville de Québec, pour la plupart des ingénieurs, ont été interrogés pour recueillir leurs observations. Leurs propos nous ont permis d'approfondir notre compréhension du milieu selon un autre point de vue. En effet, leur vision de l'avenue Honoré-Mercier est plus technique et complète. En plus de décrire le boulevard, ils nous ont retranscrit l'évolution du projet depuis sa mise en place. Finalement, les comportements piétons ont été observés à plusieurs reprises, afin de repérer les comportements récurrents. Cela a été nécessaire pour connaître la relation entre le lieu physique et la conduite des piétons, et ainsi analyser la forme d'appropriation des aménagements effectués par les piétons.

#### *3.4.3 L'analyse des stratégies des concepteurs*

La troisième étape vise à analyser les stratégies utilisées par les concepteurs de l'aménagement de l'avenue Honoré-Mercier. Il s'agit de connaître les moyens initialement prévus, les stratégies d'aménagement adoptées pour répondre aux objectifs énoncés et les outils utilisés. Une entrevue a été donc été réalisée avec l'un des concepteurs, Monsieur Ron Williams, architecte-paysagiste.

---

<sup>2</sup> Un tableau récapitulatif des outils utilisés pour chaque question de recherche est présenté à l'annexe 2.

#### 3.4.4 La perception des piétons

Une fois les composantes spatiales analysées, il importe alors de connaître les perceptions des usagers. L'approche empirique, soit l'étude de l'expérience humaine, permettra d'évaluer la satisfaction des individus en entrée de ville. Des aménagements prenant en considération la relation entre l'individu et son environnement visent des répercussions positives sur la population. Ainsi, une enquête auprès de piétons traversant l'entrée de ville a été effectuée pour valider l'atteinte de ces objectifs. Le questionnaire comprenait 25 questions concernant les impressions générales par rapport à l'entrée de ville, de même que des aspects plus précis des aménagements mis en place<sup>3</sup>. Nous avons donc interviewé des piétons relativement à ce qu'ils expérimentent, apprécient, perçoivent et ressentent. Les enquêtes ont été menées à partir du même questionnaire ouvert, laissant à la personne interrogée une certaine liberté d'orienter la discussion. Le recrutement des piétons s'est fait au hasard, par *échantillonnage accidentel*, en vue d'obtenir un échantillon de population diversifié et représentatif. Les vingt hommes et femmes interrogés étaient tous d'âge adulte, mais de tranches d'âge différentes. Certains étaient des habitués des lieux (riverains, usagers, commerçants, etc.), alors que d'autres étaient des touristes. Sur les vingt personnes interviewées, 45% étaient des hommes et 55% des femmes, 50% étaient des résidents de Québec et 50% des visiteurs, 30% avaient de 18 à 29 ans, 15% de 30 à 40 ans, 15% de 41 à 50 ans, 25% de 51 à 60 ans et 15% de 61 ans et plus. Le recrutement s'est fait directement sur l'avenue Honoré-Mercier, et les participants ont été sollicités de façon verbale et spontanée, de façon aléatoire. L'interview durait entre quinze et vingt minutes. Dans l'optique de recueillir des expériences variées, les entrevues ont été réalisées à différents moments de la journée (matin, après-midi, soir, nuit) et à des périodes de l'année variées (printemps, été, automne). Avant chaque entrevue, les conditions contextuelles ont été notées (température, heure, achalandage sur le site, etc.). Les résultats de l'enquête sont présentés au chapitre 6.

#### 3.4.5 L'interprétation des résultats

À l'aide des données recueillies, nous mettrons en relation le point de vue des piétons avec les observations effectuées sur le site et au point de vue des professionnels. La perception des individus étant au cœur de ma recherche, ce volet est particulièrement important. De plus, cela permettra de déterminer si les actions entreprises par les concepteurs ont eu les effets escomptés.

---

<sup>3</sup> Le questionnaire est présenté à l'annexe 3.

## **Conclusion**

Cette étude emprunte l'évaluation post occupation comme approche méthodologique, qui permettra de saisir l'expérience du piéton et ainsi, de mieux comprendre l'effet des aménagements implantés sur l'appréciation de l'avenue Honoré-Mercier. L'étude empirique s'est déroulée en cinq étapes : une étude historique, une analyse de la situation existante; une analyse des stratégies utilisées par l'un des concepteurs du projet; une analyse de la perception des piétons; une interprétation des résultats. On trouvera dans la deuxième partie de l'étude les principaux résultats de cette étude empirique.

## CHAPITRE 4

### LE CONTEXTE

Nous avons posé, dans la première partie de ce rapport, un certain nombre d'éléments de problématique qui nous ont permis de construire une méthodologie d'analyse de l'entrée de ville. Durant cette deuxième phase de l'étude, nous allons nous intéresser au réaménagement de cette entrée. Celle-ci était anciennement partie prenante d'un espace désordonné et banalisé, où la voie d'accès à la ville formait une réelle barrière aux déplacements piétons. C'est donc en réalisant le potentiel et l'importance d'une entrée de ville que la Commission de la Capitale nationale du Québec (CCNQ) a tenté de revitaliser le secteur, au début de l'an 2000.

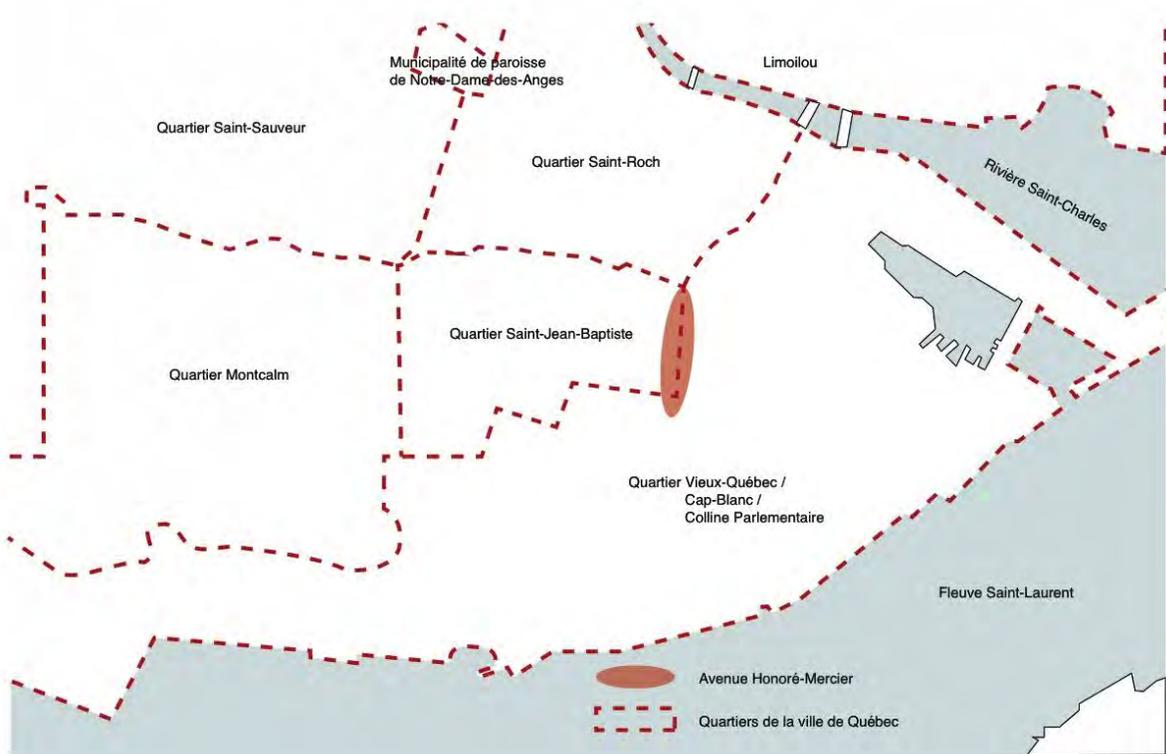
Ce chapitre présente, dans un premier temps, un court historique de l'un des 35 quartiers de la ville de Québec, soit le Vieux-Québec–Cap-Blanc–colline Parlementaire. En effet, il est nécessaire d'inscrire la réflexion dans un territoire plus large, afin de mieux comprendre l'origine des changements sur le territoire.

Nous nous intéresserons également aux conditions actuelles du territoire, en décrivant les caractéristiques de la nouvelle entrée et en dressant un portrait global de la situation qui la caractérise, en parallèle avec son environnement immédiat. Puis, dans un deuxième temps, un bref portrait historique sera présenté sur l'avenue Honoré-Mercier et ses abords. Cela permettra de mieux comprendre le contexte des transformations qui animent aujourd'hui le cas à l'étude.

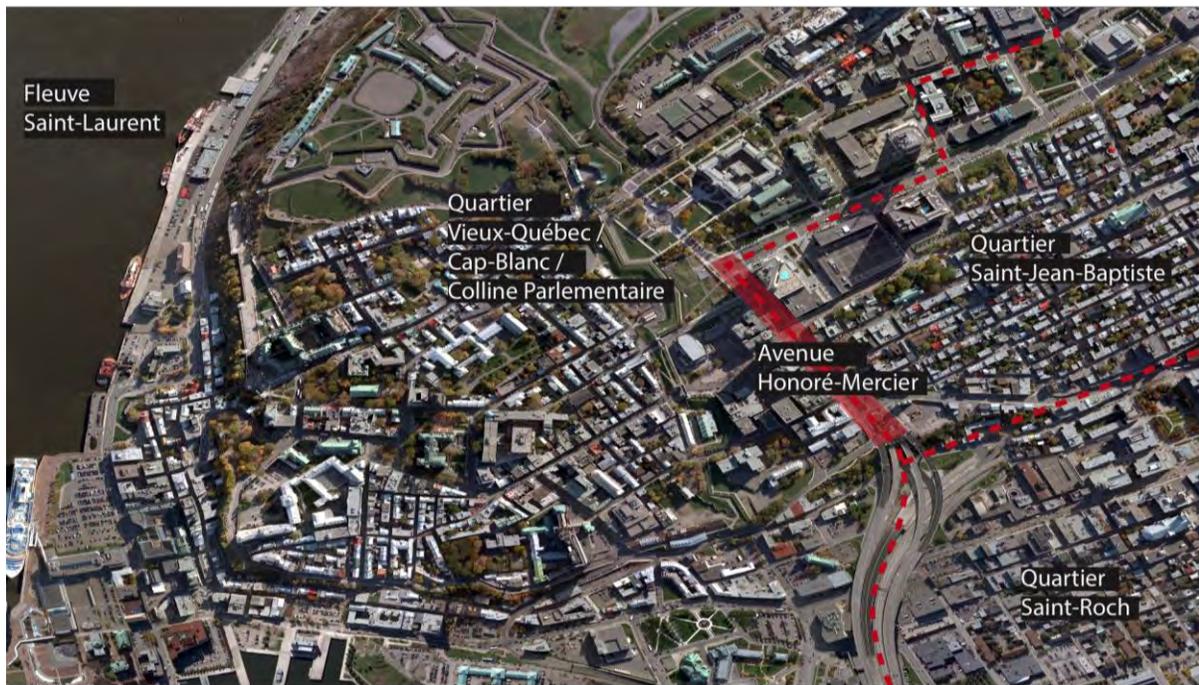
#### *4.1 L'historique*

L'entrée de ville à l'étude se situe dans la ville de Québec. Fondée en 1608, elle est la capitale nationale du Québec, où siègent le Parlement et la plupart des autres institutions provinciales. Elle se trouve plus précisément dans le quartier Vieux-Québec–Cap-Blanc–Colline Parlementaire, dans l'arrondissement Cité-Limoilou. Le Vieux-Québec est délimité par le Vieux-Port et le fleuve Saint-Laurent en Basse-Ville et par la colline Parlementaire en Haute-Ville.

L'expérience du piéton en entrée de ville : le cas de l'avenue Honoré-Mercier



Carte 1 – Quartiers de la ville de Québec



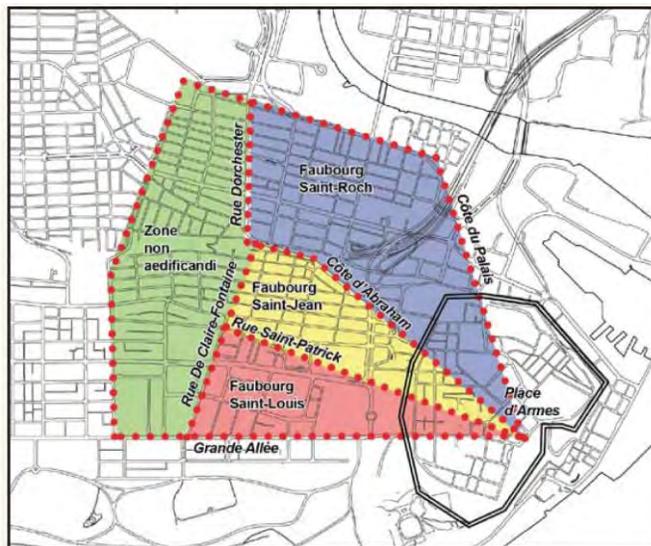
Carte 2 – Avenue Honoré-Mercier

Le Vieux-Québec dispose d'une double reconnaissance patrimoniale, d'une part en tant qu'arrondissement historique en vertu de la Loi québécoise sur les biens culturels, devenue récemment Loi sur le patrimoine culturel, et d'autre part, en tant que ville du patrimoine mondial de l'UNESCO. L'arrondissement historique du Vieux-Québec est l'un des pôles touristiques majeurs du Canada et un moteur important de l'économie touristique de la région, plus de quatre millions de touristes visitant ce secteur chaque année. Cet arrondissement est entouré de fortifications datant du XVIIe siècle qui ont, soit été préservées, soit été partiellement reconstruites, afin de conserver le patrimoine militaire caractérisant la ville (RTC, 2003 :4). Ces fortifications font de Québec la seule ville fortifiée en Amérique du Nord (UNESCO, 2011).



Photo 3 – Fortification, Québec

La colline Parlementaire, quant à elle, correspond sensiblement à l'ancien faubourg Saint-Louis. Ravagés par un incendie en 1876, les logements situés dans le secteur datent pour la plupart des années 1920 à 1960 (Ville de Québec 2, 2010). Dans les années 1960, la ville de Québec a mis en œuvre un plan d'aménagement de la colline Parlementaire afin de moderniser le secteur qu'elle jugeait vieilli. Au cours des années 1960, les élus ont entrepris une série de démolitions et de transformations, éliminant les taudis et réhabilitant les quartiers plus précaires. La forme physique du centre historique a connu une restructuration radicale, apportant son lot de gratte-ciel. L'implantation de ces nouveaux bâtiments a changé le décor du secteur en modifiant la densité du secteur. Les nouveaux édifices implantés prenaient peu en considération le bâti existant, ne s'intégrant pas de façon harmonieuse



Carte 3 – Les limites des anciens faubourgs de la ville de Québec

au quartier. Ils ont en effet été conçus selon un certain désir de mutation et de contraste, ne respectant pas le rapport d'échelle mettant anciennement en valeur l'hôtel du Parlement (Ville de Québec, 2010). L'effet de fracture s'est vu accentué par le développement de nombreuses infrastructures routières à l'intérieur même de la ville, démolissant alors un secteur entier (Roy, 1997). Ce n'est qu'en 1987 que des restrictions quant à la hauteur et au gabarit ont émergé, et qu'une meilleure planification entre le bâtiment et l'espace public a été établie (Ville de Québec 2, 2010).

La capitale nationale n'a donc pas échappé au courant moderniste des années 1960, où la construction de nombreuses infrastructures routières favorisant les flux importants de déplacements motorisés ont remplacé et détruit de nombreux quartiers. Cependant, depuis les années 1990, la Commission de la Capitale nationale du Québec (CCNQ) encourage un environnement propice aux déplacements piétonniers, en réduisant la circulation automobile, en créant des places publiques et en aménageant des liens piétonniers avec les quartiers limitrophes (CCNQ, 2011).

En ce sens, deux programmes intégrant le réaménagement de l'avenue Honoré-Mercier ont été mis en place par la CCNQ. Il s'agit premièrement du programme de restauration des portes d'entrée et des principales voies d'accès à la capitale (1997), et deuxièmement, du plan directeur d'intervention pour la mise en valeur des secteurs parlementaire et gouvernemental (1998)<sup>4</sup>.

#### *4.2 La situation actuelle*

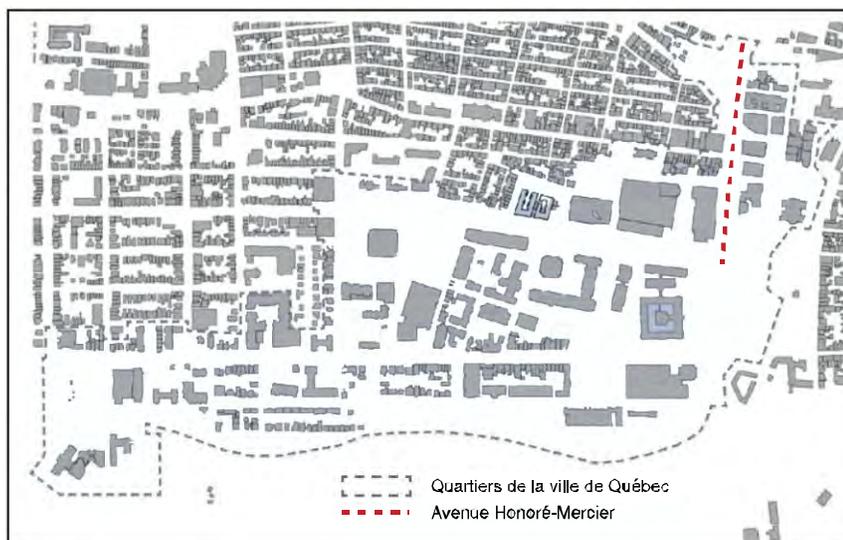
Au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, suite à plusieurs démolitions, le *faubourg Saint-Louis* est devenu la *colline Parlementaire*. Dans le prochain sous-chapitre, nous présenterons donc l'avenue Honoré-Mercier telle qu'elle apparaît à l'époque actuelle, selon plusieurs relevés de terrain et documents.

---

<sup>4</sup> Ces programmes sont présentés à l'annexe 4.

#### 4.2.1 L'affectation du sol

On retrouve sur la colline parlementaire un tissu urbain dense, composé de grandes institutions, de places d'affaires, d'immeubles à bureaux, de destinations touristiques et d'immeubles résidentiels. Le plan poché ci-contre démontre bien la densité du secteur, la trame désordonnée, les immeubles de grands gabarits et la présence de stationnements de surface, qui déstructurent l'espace public. De plus, des lieux historiques et un patrimoine bâti important confèrent au secteur un statut prestigieux.



Carte 4 – Plan poché du Vieux-Québec

#### 4.2.2 Les secteurs d'activités

La colline Parlementaire, située au centre de la ville de Québec, est un lieu de destination et de prédilection pour les activités culturelles et événementielles nationales. Elle comprend de belles scènes extérieures, où de nombreux festivals s'y déroulent. De ce fait, « la colline Parlementaire est, en quelque sorte, une destination de premier choix pour la « scène culturelle » de Québec. » (PPU, 2010 : 18). En plus d'être un lieu de diffusion culturelle d'envergure, plusieurs éléments de polarité caractérisent l'organisation spatiale de la colline Parlementaire et de ses abords, rendant les lieux très achalandés<sup>5</sup>.

#### 4.2.3 Le transport et la mobilité

Le réseau routier de la colline Parlementaire s'organise selon de grands axes de circulation qui forment un plan orthogonal défini. Cela facilite la circulation automobile et la rend fluide et fonctionnelle. Toutefois, ces infrastructures routières favorisant les déplacements automobiles rendent les parcours piétonniers déficients et risqués à plusieurs endroits. Ces lieux sont pourtant largement fréquentés par les piétons, plusieurs grands festivals et activités touristiques se déroulant à proximité. Les liens nord-sud reliant la colline Parlementaire au quartier Saint-Jean-Baptiste sont axés sur les déplacements des

<sup>5</sup> Le relevé des lieux importants de la colline parlementaire et ses abords sont présentés à l'annexe 5.

véhicules, alors qu'une proportion très importante des déplacements entre ces deux secteurs se fait à pied.

#### *4.2.4 Le cas particulier de l'avenue Honoré-Mercier*

Le grand axe routier constituant l'entrée nord du centre-ville de Québec est l'autoroute Dufferin-Montmorency. Construite entre les années 1969 et 1983, l'autoroute, avec ses quatre voies de large, permet de relier la Côte-de-Beaupré et l'île d'Orléans jusqu'au centre-ville de Québec rapidement. Elle débute près de la chute Montmorency et se termine à la hauteur de l'ancienne avenue Dufferin, devenue l'avenue Honoré-Mercier. Comprise entre le boulevard René-Lévesque et la Grande Allée, l'avenue Dufferin a été tracée dans les années 1870 et est devenue publique en 1884. Elle devint alors l'entrée du quartier historique de la capitale nationale (Ville de Québec 1, 2011). Très achalandée, elle créait toutefois une coupure entre le Vieux-Québec et le faubourg St-Jean-Baptiste et brisait la continuité de la rue St-Jean, l'une des rues piétonnes les plus importantes du centre-ville de Québec.

Avant son réaménagement, l'avenue était bordée de grands immeubles (hôtels, tours à bureau, etc.), pour la plupart d'architecture moderne, de hauteurs et de matériaux variés. Par leurs portes situées à l'arrière des bâtiments ou donnant sur les stationnements, l'entrée de ces édifices tournait le dos à la rue. De plus, ils présentaient des marges de reculs importantes et étaient entourés de stationnements asphaltés. La configuration géographique et la topographique du site, comprenant une pente abrupte allant jusqu'à 15 %, encourageaient les automobilistes à accélérer lorsqu'ils entraient ou sortaient de la ville (Guimont, 2007).

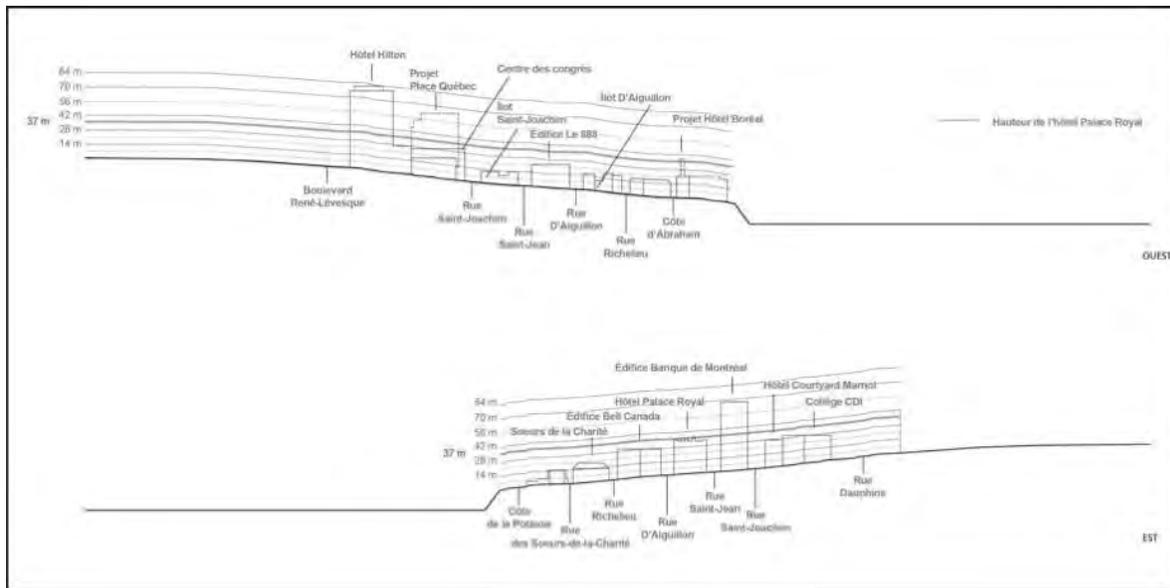


Illustration 1 – Élévation perceptibles des bâtiments sur l'avenue Honoré-Mercier

Ce relief abrupt rendait également la plantation de végétaux difficile, vu leur assèchement rapide et l'érosion du sol. La qualité de cet espace urbain était inversement proportionnelle à l'importance qu'a cette entrée pour la capitale nationale. Cela est d'autant plus dommage que cet espace dispose d'un potentiel important, puisque cette entrée était près des fortifications et du Parlement, près d'un site appartenant au patrimoine mondial de l'UNESCO,

## Conclusion

Le Vieux-Québec est un quartier touristique, dans une ville touristique, qui mise sur ses activités culturelles, de même que sur son patrimoine. Le secteur est également une destination d'importance pour les travailleurs et étudiants de Québec. Le réseau routier prend ainsi une dimension considérable, l'achalandage automobile y étant important. Toutefois, l'attrait du secteur est largement affaibli par la présence importante de circulation motorisée, ayant comme conséquence un effet de coupure entre les quartiers. Cette circulation routière provoque également une mauvaise cohabitation entre automobilistes et piétons. Face à ces constats, nous présentons, dans le chapitre qui suit, la réflexion entamée par la Ville de Québec en 2000 sur le réaménagement de son entrée de centre-ville.

## CHAPITRE 5

### L'AVENUE HONORÉ-MERCIER : LA DESCRIPTION DU SECTEUR, LES INTENTIONS ET LES CONSTATS

Ce chapitre présente les caractéristiques du secteur tel qu'on le connaît aujourd'hui, les objectifs énoncés par la Ville de Québec au début de la conception et les stratégies utilisées par les acteurs impliqués dans le réaménagement de l'entrée du centre-ville. Les stratégies se distinguent suivant les trois enjeux énoncés au chapitre 2, soit l'aspect fonctionnel, la qualité du milieu perçue en entrée de ville et la participation de l'entrée de ville à l'identité de la ville. Au-delà des intentions et des aménagements mis en place, nous aborderons les forces et faiblesses du projet en nous appuyant sur les constats faits par les ingénieurs de la Ville de Québec que nous avons interrogés.

#### *5.1 L'avenue Honoré-Mercier et ses caractéristiques d'aménagement*

Le prochain sous-chapitre présente les aménagements qui constituent l'avenue Honoré-Mercier. Prendre connaissance de ces aménagements permettra de comprendre plus facilement les intentions des concepteurs, de même que l'analyse de l'entrée de ville. Ainsi, ce sous-chapitre sera présenté selon les aménagements les plus importants qui structurent et qui caractérisent le boulevard.

##### *5.1.1 Le terre-plein central*

Le terre-plein se situe au centre du boulevard et se divise en trois segments, aménagés de façon distincte. Le premier segment, de forme trapézoïdale, est caractérisé par une abondance de végétaux. Le deuxième segment, situé dans un milieu plus dense et plus passant, est marqué par un terre-plein plus étroit et plat, favorisant la traverse des piétons. Finalement, le troisième segment, intégré dans une forte pente, mène à la colline Parlementaire. Formant un trapèze inversé,



Photo 5 – Le terre-plein central  
Stéphanie Rocher, 2013 | 38

les installations disposées sur cette partie sont plus rythmées et minéralisées, révélant l'arrivée au centre-ville.

L'avenue Honoré-Mercier étant large, des refuges pour piétons ont été intégrés à l'extrémité de chaque terre-plein, où les traverses piétonnes juxtaposent le terre-plein. Un groupe de cinq bornes, en granit noir et s'illuminant le soir venu, constituent le refuge pour piétons. Afin d'intégrer adéquatement les traverses piétonnes aux refuges, une légère pente permet aux poussettes et aux fauteuils roulants de s'élever, et de pouvoir ainsi être à l'abri des automobilistes.

### *5.1.2 Les trottoirs et la rue*

Afin d'intégrer ce terre-plein central à la rue, le nombre de voies de circulation automobile a été réduit, passant de huit voies à six. Le gain d'espace occasionné par la suppression de deux voies a permis l'élargissement des trottoirs de chaque côté de la rue. Cela a ainsi rendu possible l'implantation d'une bordure végétale, de nombreux bancs, d'abris d'autobus et de poubelles. De plus, des bateaux de trottoir ont été aménagés à chaque intersection pour le passage universel du trottoir à la rue, et vice-versa. Les bateaux de trottoir au coin de la rue Aiguillon et de l'avenue Honoré-Mercier sont plus larges qu'ils le sont normalement.

Les matériaux utilisés sur la chaussée diffèrent selon l'usage voulu. Ainsi, la partie de la chaussée prévue pour l'automobile est asphaltée, alors que les passages destinés aux piétons sont en pavage gris pâle. Ce pavage se retrouve sur les traverses piétonnes entre le secteur St-Jean-Baptiste et le Vieux-Québec, sur les trottoirs et sur la place publique. Entre les rues d'Aiguillon et Saint-Joachim, de petites bandes de pavage gris rythment également la rue. Cette cadence est reprise sur les trottoirs de façon inversée. Entre les rues d'Aiguillon et Saint-Joachim, soit à l'entrée de l'avenue, de petites bandes de pavage gris rythment également la rue, afin d'indiquer au conducteur qu'il se trouve dans une zone fortement piétonne. De plus, à l'intersection d'Aiguillon et Honoré-Mercier, des marques pointillées au sol indiquent l'abolition d'une voie. Finalement, des plaques d'asphalte ont été ajoutées par-dessus le pavage dans les voies réservées.

Toutefois, le réaménagement de l'avenue Honoré-Mercier n'a pas pris en considération les déplacements en vélo. En effet, le cycliste n'a pas été prioritaire dans la conceptualisation, puisqu'aucune voie réservée n'est prévue à cet effet, alors qu'il s'agit d'une route en pente.

Une seule piste cyclable existe dans le secteur selon un axe est-ouest, qui n'est pas relié aux réseaux de pistes cyclables de la Ville de Québec et demeure sous-utilisé.

Une des voies de chaque côté de la rue est réservée aux autobus et aux taxis, du lundi au vendredi, de 7h à 17h30. Finalement, les abords de la rue sont composés d'immeubles de grands gabarits, qui contrastent avec le reste de la Ville de Québec.

### *5.1.3 La place publique*

Pour maximiser le confort des piétons et afin de faire de l'avenue Honoré-Mercier un véritable boulevard urbain, une place publique a été aménagée au bas de la pente, coupée de la circulation automobile par une inclinaison et une végétation abondante. La traverse, faite en diagonale, est composée des mêmes matériaux et du même motif que les passages piétons et que les trottoirs. Ce passage donne également un accès direct entre l'avenue et le quartier résidentiel.



Photo 9 – La place publique

### *5.1.4 La végétation*

La végétation prend une grande place sur l'avenue Honoré-Mercier. Deux sortes de plantations ont été introduites : une rangée d'arbres et arbustes en bordure de trottoir et de la végétation sur le terre-plein central. Les arbres sont plus nombreux, imposants et rapprochés entre les rues René-Lévesque et Saint-Joachim et entre les rues Aiguillons et l'autoroute. L'effet de mur est alors beaucoup plus présent. Comme le mentionne Jacobs, du stationnement sur rue crée une barrière entre la circulation piétonne et automobile. C'est le cas d'un tronçon de l'avenue Honoré-Mercier, entre les rues René-Lévesque et Saint-Joachim.



Photo 10 – Une barrière végétale



Photo 11 – Le terre-plein végétalisé

### 5.1.5 Le mobilier urbain et l'art public

Les installations d'arts publics, les feux de circulation, les bornes lumineuses et les abris d'autobus ont tous été confectionnés selon le même langage, créant une homogénéité du mobilier urbain qui se reflète sur la rue. Ils sont tous faits de matériaux différents, mais la couleur, la texture et la forme ont été sélectionnées de manière à se ressembler.

Les œuvres d'art de l'artiste Paul Béliveau sont juchées sur des piliers, où des voiles de forme abstraite ont été insérées de chaque côté du fût. Ces œuvres reproduisent des clochetons qui représentent les clochers des églises célèbres de la ville. De plus, puisqu'il y a beaucoup de vent sur l'avenue Honoré-Mercier, les œuvres ont également été pensées pour être des « girouettes » qui virevoltent au vent. Plaquées or, matériel durable et flexible, elles étincellent au soleil, attirant ainsi l'attention sur elles. Mises en lumière, le soir, c'est féérique (Williams, 2005 :16, Guimont, 1997). Un « panneau d'interprétations » placé au coin de la rue Saint-Jean explique la signification des œuvres. L'ensemble de ces particularités vise à introduire et accueillir les résidents et vise à raconter aux visiteurs une partie de l'histoire de la ville.

### 5.1.6 L'éclairage

Finalement, un éclairage fluorescent, installé à l'intérieur de tubes de verre translucide, a permis de créer un segment de lumière dans le terre-plein situé entre la rue Dauphine et le boulevard René-Lévesque. La succession de couleurs et la différence d'intensité de l'éclairage permettent ainsi d'annoncer l'arrivée au centre-ville et au Parlement. Les

lampadaires, modèle normalisé de la Ville de Québec, se fondent bien dans le décor. Michel Dallaire, designer industriel de renom, a toutefois créé les feux de circulation et les bornes spécifiques à l'avenue, contribuant ainsi à donner une identité à l'entrée de ville.

### *5.2 Les acteurs et les objectifs*

Rappelons que l'ancienne entrée de ville de Québec était perçue comme une extension de l'autoroute pénétrant le centre-ville. Composée de huit voies de large et sans traverses piétonnes, l'avenue Honoré-Mercier ne répondait pas convenablement à son secteur d'insertion. C'est donc dans ce contexte qu'au début de l'an 2000 ont commencé à collaborer la Ville de Québec, la CCNQ et le Ministère des Transports du Québec (MTQ), afin de réaménager le secteur<sup>6</sup>. Les aménagements ont été complétés en 2001 et l'avenue a été inaugurée en 2002 (Ville de Québec 2, 2011).

Les objectifs de conception quant à la requalification de l'avenue Honoré-Mercier avaient clairement été définis par la Ville de Québec au début du projet, soit :

1. Créer un boulevard urbain convivial, actif, attrayant, agréable et stimulant, pour tous les utilisateurs et les visiteurs;
2. Tisser les secteurs urbains adjacents ;
3. Faire ralentir les véhicules entrant et sortant du centre-ville, et assurer la sécurité des usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, etc.) ;
4. Faire ressentir à l'automobiliste qu'il pénètre dans un nouveau milieu ;
5. Réfléter les traditions historiques de la ville de Québec et créer en environnement digne des édifices parlementaires;
6. Établir une certaine continuité avec les projets environnants. (Williams, 2011)

Une équipe pluridisciplinaire a par la suite étudié les objectifs formulés par la Ville de Québec. De nombreuses stratégies en ont découlé.

### *5.3 Les intentions présentées par l'un des concepteurs*

Afin de connaître les stratégies de design urbain utilisées pour répondre aux objectifs de la Ville de Québec préalablement exposés, une première entrevue avec Monsieur Ron Williams, architecte-paysagiste associé de la firme Williams Asselin Ackaoui & Associés

---

<sup>6</sup> Les détails de l'équipe et le processus de conception sont présentés en annexe 6.

(WAA) et co-concepteur du projet de réaménagement de l'avenue Honoré-Mercier, a été effectuée. Dans la section qui suit, nous présenterons, à l'aide des propos de M. Williams, les intentions des concepteurs et les aménagements réellement mis en place. Ces aménagements tentent de répondre concrètement aux objectifs énoncés par la Ville de Québec.



Photo 4 – Avenue Honoré-Mercier

### *5.3.1 La mise en place de stratégies visant les aspects fonctionnels : les usages, le confort et la sécurité des usagers*

Selon M. Williams, plusieurs mesures d'apaisement de la circulation ont été mises en place afin de réduire la présence et la vitesse automobile, de même que pour créer un environnement favorable à la marche. Une des premières stratégies utilisées a été d'aménager un terre-plein central, afin de produire un contraste entre l'environnement autoroutier et l'environnement urbain. M. Williams est d'avis que le terre-plein voulait marquer la progression de l'autoroute vers le centre-ville ou, à l'inverse, du centre-ville à l'autoroute. Cette transition graduelle visait à démontrer au conducteur son arrivée dans un environnement où cohabitent piétons, cyclistes et automobilistes. De plus, le terre-plein, en plus de changer le paysage routier habituel, devait provoquer un effet de rétrécissement de

la route, agissant sur la perception de l'automobiliste, et ainsi, sur sa vitesse. Un passage piéton, étroit et discret, a été créé au centre du terre-plein, sécurisant alors ceux qui s'y engagent, sans toutefois inciter ce mouvement.

Afin d'optimiser le confort du piéton, les trottoirs ont été élargis, permettant aux usagers de déambuler à leur aise. La largeur des trottoirs a également permis l'installation de bancs, de poubelles et de végétations. Vu la forte pente, les espaces de détente deviennent indispensables.

Une deuxième stratégie adoptée a été la manipulation et la modification d'échelle entre l'environnement autoroutier et l'environnement urbain. Un changement d'échelle permet de faire sentir au conducteur qu'il change d'environnement. Utiliser de plus petits éléments dans l'environnement urbain lui donne l'impression que la route se rétrécit, l'invitant à ralentir. Ainsi, la majorité



Photo 6 – Texture au sol

des éléments implantés sur Honoré-Mercier ont été conçus pour être à l'échelle humaine. L'objectif étant de faire en sorte que les éléments soient visibles par le conducteur, sans toutefois être trop dérangeants. Ils ne détournent donc pas l'attention du conducteur de la route, sa tâche centrale étant la conduite. Une des interventions effectuées en ce sens est la mise en place de plusieurs passages piétons texturés. En plus de réduire la vitesse de la circulation automobile par la manipulation d'échelle, ce type d'aménagement a également permis une circulation piétonne fluide et sécuritaire.

Une troisième stratégie a été d'introduire des éléments répétitifs perpendiculaires au sol. La répétition et le rythme ont un impact sur la perception du conducteur, lui donnant l'impression que sa distance avec les autres automobiles est réduite. Ce jeu de distance et cet effet de rapprochement découragent le conducteur d'accélérer. Cela se perçoit, entre autres, par l'implantation de dispositifs d'éclairage structurant l'espace nocturne et diurne. Les luminaires de type autoroutier ont été remplacés par des luminaires de plus petite taille, de

forme longue et allongée. Des jeux de lumière ont également été intégrés dans la troisième partie du terre-plein central.

Afin de renforcer la sécurité piétonne et le confort lors de la traversée, des refuges pour piétons ont été intégrés au terre-plein. D'une part, ils sont visibles par les automobilistes et, d'autre part, ils sont physiquement sécuritaires pour les piétons. Associer le terre-plein central, les passages piétons texturés et les refuges pour piétons n'est pas chose commune lors de l'aménagement de la voirie, particulièrement en Amérique du Nord. Cela facilite les mouvements du piéton qui se poursuivent de façon naturelle, et la circulation automobile demeure fluide.



Photo 8 – Les refuges pour piétons

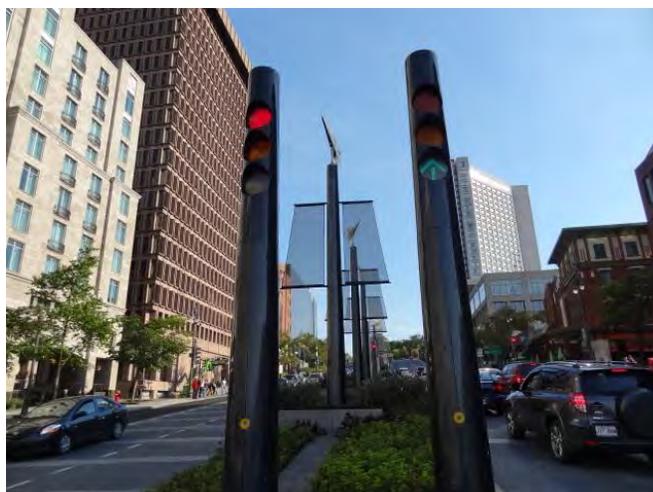


Photo 7 – Éléments perpendiculaires au sol

Enfin, la signalisation routière a été étudiée par une équipe d'ingénieurs civils dans l'optique de sécuriser le piéton. Les feux de circulation ont été synchronisés de façon très minutieuse, de façon à ralentir la circulation, de même que la rendre fluide et continue. Les conducteurs respectant la limite de vitesse établie n'auront aucun arrêt entre le début et la fin de l'avenue Honoré-Mercier, alors que ceux circulant trop rapidement seront contraints de s'arrêter à plusieurs reprises. L'objectif était de diminuer l'agressivité des conducteurs et d'éviter que les automobilistes accélèrent au moment où le feu passe au rouge. Des enseignes signalant le changement de limite de vitesse lors de l'entrée en ville ont également été implantées, marquant alors le changement d'environnement.

Finalement, en ce qui a trait au domaine privé, l'avenue Honoré-Mercier décourageait les commerçants à s'installer sur les abords de la rue, puisque l'environnement était négligé et que l'achalandage y était faible. Pourtant, une entrée de ville et tout particulièrement d'une grande ville, a un fort potentiel pour les activités commerciales. En effet, la visibilité



Photo 12 – Les trottoirs larges et texturés

et l'accessibilité y sont considérables, vu le grand nombre d'automobilistes qui se déplacent vers le centre, que ce soit pour travailler ou pour se divertir. Il est à noter que les bâtiments ont des hauteurs imposantes comparativement aux secteurs adjacents. D'après M. Williams, en plus d'investissements considérables de la part de la Ville de Québec dans le choix de matériaux de haute qualité et la plantation de végétation, des modifications au domaine privé ont été effectuées, afin d'assurer une cohabitation homogène avec l'espace public. Quelques propriétaires ont déplacé l'entrée principale de leur bâtiment pour qu'elles donnent sur l'avenue Honoré-Mercier. Toujours selon M. Williams, ce geste aurait permis de rendre le boulevard plus achalandé.

L'équipe de conception a ainsi tenté de créer un environnement clair pour les piétons, tout en faisant prendre conscience aux automobilistes qu'ils ne sont pas seuls dans cet espace public qu'est l'entrée de ville.

### *5.3.2 La mise en place de stratégies visant la qualité du milieu*

Certaines stratégies paysagères ont été mises en place afin de rendre l'entrée de ville attrayante et stimulante pour les usagers et afin de répondre au principe de qualité paysagère prôné par Jacobs (voir la section 2.4.2). Une attention particulière a été portée à l'harmonisation et l'homogénéité entre les diverses composantes, notamment à l'implantation de la végétation, au choix du mobilier urbain, à l'installation d'œuvre d'art public et aux modifications possibles sur le domaine privé. Ces principes visent la clarté, le confort et l'esthétique. Ils relèvent de diverses préoccupations, notamment l'intégration formelle au milieu existant et la prise en compte de l'histoire du site.

Selon M. Williams, il est important de noter premièrement que l'entrée de ville a été créée autour d'une vision d'ensemble, faisant partie intégrante du réaménagement de l'ensemble de la colline Parlementaire. En effet, en plus de donner au secteur une certaine unité, le PPU constituait l'occasion de mettre en valeur les édifices importants et avant tout, de redonner au secteur le prestige associé à la colline parlementaire et lui redonne ainsi son statut de capitale. L'entrée a ainsi été conçue en relation et en cohérence avec son milieu d'insertion et non comme un point ponctuel dans l'espace. Les concepteurs de l'avenue Honoré-Mercier ont porté une attention particulière à la composition de l'environnement et à son design, en tentant d'optimiser la qualité à ce niveau. Les aménagements mis en place, exposés ci-dessous, ont toujours été traités selon une démarche esthétique axée sur l'homogénéité.

À cet égard, les concepteurs ont accordé une place prépondérante à la végétation dès le début du processus de création. Comme nous l'avons mentionné dans le chapitre 2, nombreux bienfaits résultent de l'implantation de végétaux. Ceux-ci permettent d'abord réduire les nuisances atmosphériques, visuelles et sonores, tout en protégeant le piéton de la circulation automobile. De plus, les concepteurs souhaitaient pouvoir modifier de façon régulière les espèces végétales à l'entrée de ville, afin que les utilisateurs vivent constamment une nouvelle expérience lors de leur parcours vers le centre-ville de Québec. L'entrée de ville se voulait un espace flexible, en évolution continue. Ces plantations ont pour but de s'intégrer de façon homogène à la rue. Les plantations d'alignements créent une certaine unité dans le paysage, davantage à l'échelle de la circulation automobile. Ces arbres et arbustes rendent également le parcours piétonnier beaucoup plus agréable. En effet, cela permet une promenade ombragée et protège le piéton des intempéries l'hiver. Cela sert aussi à séparer les divers modes de circulation en créant une barrière entre la rue et le trottoir, évitant les traversées spontanées entre deux intersections. Une volonté d'harmonisation et de lisibilité se retrouve également dans les matériaux utilisés sur la chaussée.

Finalement, une ambiance particulière a aussi été créée la nuit, valorisant la qualité paysagère des lieux. Plusieurs expérimentations ont été effectuées pour tenter de rendre les lieux enchanteurs et féeriques la nuit. Toutefois, des contraintes techniques ont rendu difficile l'implantation du jeu de lumière prévu dans le plan d'origine.



Photo 13 – L'ambiance de soir – l'éclairage

La fibre optique, technologie de pointe permettant des spectacles lumineux, n'était pas encore au point lors du projet de réaménagement. Ainsi, un éclairage fluorescent, installé à l'intérieur de tubes de verre translucide, a permis de créer un segment de lumière dans le terre-plein situé entre la rue Dauphine et le boulevard René-Lévesque. La succession de couleurs et la différence d'intensité de l'éclairage permettent ainsi d'annoncer l'arrivée au centre-ville et au Parlement. En outre, les bornes lumineuses, les installations d'art public, les feux de circulation et les abris d'autobus ont tous été confectionnés selon le même langage, créant une homogénéité du mobilier urbain qui se reflète sur la rue.

### 5.3.3 La mise en place de stratégie visant l'identité de la ville

Comme nous l'avons précédemment mis en évidence, l'autoroute Dufferin-Montmorency était marquée par une absence de caractère culturel et symbolique. En effet, l'autoroute ressemblait à n'importe quelle autre autoroute québécoise. Plusieurs initiatives ont donc été mises en place afin d'exploiter le potentiel symbolique et



Illustration 2 – Logo de la Ville de Québec

identitaire de l'endroit, mettant en valeur le paysage local et mettant l'accent sur les particularités de la ville. Vincent Asselin, architecte paysagiste ayant également travaillé sur le projet, déclare que pour conserver et mettre en valeur le caractère de Québec, l'équipe s'est demandé ce qui représentait Québec. C'est alors que l'idée de grands bateaux, de clochers et d'architecture en calcaire est ressortie. « Le plan choisi a donc été de faire en sorte que, lorsqu'on entre dans la ville, on découvre, dans un parcours très court l'évolution

de toute la ville: on commence par de la pierre brute et massive qui sera de plus en plus taillée et finira avec du verre. [...] C'était notre idée de l'évolution de la ville de Québec, du temps qui passe, et on voulait quelque chose de festif au centre, quelque chose de culturel, de chic, qui accroche l'oeil.» (Guimont, 1997).

C'est Michel Dallaire, designer industriel québécois de renommée internationale, qui a conçu les bornes, les mâts de signalisation et les mâts pour les installations d'art public. Il en a profité pour refléter les caractéristiques militaires de Québec, encore aujourd'hui très présentes au centre-ville, dans la forme et les matériaux des objets. Les bollards reprennent ainsi l'aspect des fûts de canon et sont produits en granit noir. Un vocabulaire similaire quant à la forme et les matériaux utilisés a été repris pour les deux types de mât. Ces grands mâts élancés servent, d'une part, à la signalisation routière et, d'autre part, à maintenir les œuvres d'art.

Ces œuvres d'art, intégrées à l'aménagement de l'avenue Honoré-Mercier, sont juchées sur des piliers rappelant les mâts de bateau que l'on retrouve sur le symbole de la ville de Québec. Les clochetons représentent les clochers des églises célèbres de la ville, le patrimoine religieux étant particulièrement important à Québec. Pour faire la promotion de ces œuvres, des jeux d'associations, à savoir quelle girouette allait avec quelle église, ont été faits avec des enfants des écoles à proximité du site.

Finalement, la végétation sur l'avenue réfère en partie aux plantes retrouvées sur les plaines d'Abraham. L'ensemble de ces particularités vise à introduire et accueillir les résidents et vise à raconter aux visiteurs une partie de l'histoire de la ville.

## 5.4 Les constats

Après avoir mis en évidence les stratégies des concepteurs et les aménagements actuels, nous nous sommes rendus sur le site avec Monsieur Jérôme Poupry, ingénieur travaillant pour la Ville de Québec et ayant une certaine connaissance des lieux. Nous avons également obtenu des entrevues téléphoniques avec d'autres professionnels de la Ville de Québec. Nous avons donc pu voir et comprendre l'avenue Honoré-Mercier sous un autre angle, soit celui de l'expert<sup>7</sup>.



Photo 14 – L'art public



Photo 15 – Panneau d'interprétation

### 5.4.1 Les points forts

Tout d'abord, tous les experts consultés s'entendent pour dire que le réaménagement de la rue a augmenté la fréquentation de la rue par les piétons. Cela démontre que les aménagements mis en place rendent le boulevard plus agréable à fréquenter qu'avant son réaménagement, et donc que l'un des objectifs donnés par la Ville a été atteint. L'achalandage piéton a d'ailleurs été comptabilisé et quantifié par des inventaires de circulation effectués avant et après le réaménagement<sup>9</sup>. On peut ainsi constater que l'intersection Honoré-Mercier/Saint-Jean, où il n'y avait pas de traverse possible auparavant, compte le 13 mai 2011 763 passages à l'heure de pointe du matin, et 647 passages à l'heure de pointe du soir. Avant le réaménagement, les gens traversaient principalement sur le boulevard René-Lévesque, au nord de l'avenue Honoré-Mercier.

<sup>7</sup> La liste des professionnels interrogés est présentée à l'annexe 7.

<sup>9</sup> La Division du transport de la Ville de Québec dispose de différentes données de comptage sur l'avenue Honoré-Mercier datant de 1997 à 2011. Toutefois, ces données brutes doivent être utilisées avec précaution, car elles sont généralement interconnectées avec différentes autres données. Certains comptages sont présentés à l'annexe 8.

Monsieur Poupry a également mentionné que ces inventaires ont permis de constater que la circulation automobile avait diminué, alors que l'achalandage est resté le même. Cela s'explique par une augmentation de l'utilisation du transport en commun: l'avenue Honoré-Mercier est devenue parmi les axes de circulation les plus importants du réseau de transport en commun de la capitale.

Enfin, les experts ont fait valoir qu'une des principales leçons à retenir dans la planification du projet est la prise en compte de l'usage des bâtiments bordant le domaine public, en particulier les locaux situés au rez-de-chaussée. Des commerces en front de rue se sont implantés, assurant ainsi une bonne communication et une bonne convivialité entre l'espace privé et l'espace public (planification des cafés-terrasses, des aires de stations d'autobus, des enseignes, etc.). Les restaurants, commerces ou autres espaces en faveur du piéton permettent à la rue d'être à l'échelle humaine et d'animer celle-ci.



Photo 16 – Les plaques d'asphalte

#### *5.4.2 Les points faibles*

Lors de la conception du boulevard au début des années 2000, selon les ingénieurs de la Ville, une grande importance a été accordée au design urbain, au détriment des règles de l'art en sécurité routière. Lors de l'ouverture de l'avenue, les ingénieurs ont dû corriger quelques situations problématiques. Par exemple, les feux de circulation verticaux dessinés par Michel Dallaire étaient peu visibles des conducteurs, rendant la signalisation automobile ambiguë. Ainsi, des potences ont été ajoutées au fût, améliorant la clarté de la signalisation et, par conséquent, la sécurité automobile.

Selon le directeur des travaux publics, un autre problème rencontré a été le déplacement du pavage aux traverses piétonnes. En effet, ce type de pavage, disposé dans une côte, se déplace avec les arrêts et les accélérations des camions et autobus. Le service des travaux publics a dû appliquer une couche d'asphalte par-dessus le pavage, méthode peu dispendieuse et simple pour corriger la situation. Toutefois, cette méthode, même si elle devient plus efficace d'un point de vue fonctionnel, contrevient quant à d'autres objectifs. En

effet, l'aspect esthétique se voit diminuer, de même que les principes de mesures d'apaisement de la circulation prévue par ce type de pavage.

Par ailleurs, certains experts ont critiqué la faible place accordée au vélo lors de la conceptualisation. À Québec, la connexion entre les liens cyclables est complexe, vu le nombre élevé d'autoroutes. De ce fait, peu de gens utilisent le vélo comme moyen de déplacement sur de grandes distances. Sur l'avenue Honoré-Mercier, peu de cyclistes empruntent l'avenue du nord vers le sud, puisque le boulevard mène directement à l'autoroute.

Finalement, certains, dont Monsieur Williams, ont constaté que le réaménagement de l'avenue n'est pas un projet *impressionnant*, les gens ne se déplaçant pas expressément pour aller le voir, comme l'a été la Place Saint-Roch à proximité, également réaménagée par la firme WAA. Selon eux, les objectifs énoncés par la Ville n'ont été que partiellement atteints. En effet, le boulevard est devenu sécuritaire pour les piétons et esthétique. Par ailleurs, la vocation d'entrée de ville en tant qu'espace de transit favorisant les déplacements motorisés, prévaut très largement sur le concept de *boulevard urbain* que tentaient de créer les concepteurs. En effet, les conséquences de la circulation automobile, la pollution sonore, le rythme imposé par les feux de circulation aux piétons et d'autres effets associés à un fort achalandage automobile semblent donner au piéton l'impression d'être un usager secondaire face aux usagers motorisés. Il s'agira dans le chapitre suivant de vérifier si c'est une réalité vécue par les piétons ou s'il faut nuancer ce premier constat négatif.

## **Conclusion**

Nous avons précédemment mis en évidence que la conception de l'avenue Honoré-Mercier découle d'une réflexion approfondie, au cours de laquelle les concepteurs ont mis l'emphase sur la notion d'intégration entre les divers aspects. Plusieurs stratégies ont été privilégiées, et ce, toujours dans l'optique d'une réhabilitation du paysage global. De façon plus précise, les intentions et les interventions ont été décrites selon les trois enjeux reliés aux entrées de ville, qui ont servi à guider le réaménagement et les tendances d'évolution. Ainsi, il en ressort que plusieurs mesures d'apaisement de la circulation ont permis de faire ralentir la circulation automobile, favorisant ainsi les déplacements piétons. Les aménagements ont également pris en compte les notions de cohérence, d'homogénéité et d'harmonisation, afin de créer un milieu de vie de qualité. Finalement, le terre-plein central rassemble une

panoplie d'éléments symboliques démontrant les traditions historiques de Québec. Cela a permis d'exploiter le potentiel symbolique et identitaire de Québec, de même que la mise en valeur du paysage local et des particularités de la ville. Nous avons finalement souligné les constats évoqués par les experts interrogés, qui traitaient notamment de la présence nouvelle de piéton dans la ville, et de l'importance d'avoir pris en compte non seulement les aménagements sur le domaine public, mais aussi sur le domaine privé. Nous analysons maintenant l'expérience du piéton par les comportements observés sur le site et par les discours des piétons sur le réaménagement. Les résultats de ces deux approches sont mis en perspective à la lumière des différents profils de piéton.

## CHAPITRE 6

### L'INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS

La mise en parallèle des entrevues réalisées auprès de Monsieur Williams et auprès d'experts de la Ville de Québec a permis de mettre en lumière les objectifs de la planification de l'entrée de ville et de faire des constats sur le réaménagement de l'avenue Honoré-Mercier une dizaine d'années après sa mise en place. Dans un premier temps, nous soumettrons les objectifs de conception de l'avenue Honoré-Mercier au discours des piétons interrogés, afin de vérifier si l'entrée de ville est effectivement vécue par les usagers piétons comme un boulevard urbain. Dans un deuxième temps, nous examinerons ce même discours, mais cette fois, en lien avec les observations effectuées sur le terrain. Finalement, nous analyserons le point de vue des piétons selon leur profil, pour savoir si les perceptions diffèrent selon les catégories d'individus et selon les divers moments de la journée.

#### *6.1 Comparaison entre les objectifs poursuivis par les concepteurs et le point de vue des piétons*

Les entrevues semi-dirigées menées auprès des piétons permettent de saisir leur appréciation sur le réaménagement de l'entrée de ville. La perception de ceux-ci sera présentée en relation aux six objectifs définis par la ville, qui étaient de :

1. Créer un boulevard urbain convivial, actif, attrayant, agréable et stimulant, pour tous les utilisateurs et les visiteurs;
2. Tisser les secteurs urbains adjacents ;
3. Faire ralentir les véhicules entrant et sortant du centre-ville, et assurer la sécurité des usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, etc.) ;
4. Faire ressentir à l'automobiliste qu'il pénètre dans un nouveau milieu ;
5. Refléter les traditions historiques de la ville de Québec et créer un environnement digne des édifices parlementaires;
6. Établir une certaine continuité avec les projets environnants.

Grâce à leurs propos, il sera possible d'évaluer si les piétons considèrent que les objectifs définis par la Ville de Québec ont été atteints et si les stratégies imaginées par les concepteurs améliorent réellement l'expérience du piéton. En effet, les concepteurs ont tenté de répondre à ces objectifs à l'aide de plusieurs stratégies, qui ont été classées au chapitre 5 sous trois enjeux. Ces enjeux, soit l'aspect fonctionnel, la qualité du milieu perçue

en entrée de ville et la participation de l'entrée de ville à l'identité de la ville, sont représentés à travers ces six objectifs. Finalement, cela permettra de définir des recommandations pour la requalification des infrastructures routières des entrées de ville de milieu urbain québécois.

Voici le profil des 20 piétons interviewés :

**Tableau 1 : Le profil des piétons interviewés : Le sexe**

<b>Sexe</b>	<b>Nombre d' interviewés</b>
Hommes	9
Femmes	11
Total	<b>20</b>

**Tableau 2 : Profil des piétons interviewés : l'âge**

<b>Catégorie d'âge</b>	<b>Nombre d' interviewés</b>
18-29 ans	6
30-40 ans	3
41-50 ans	3
51-60 ans	5
61 ans et +	3
Total	<b>20</b>

**Tableau 3 : Profil des piétons interviewés : la provenance**

<b>Résidents ou non-résidents</b>	<b>Nombre d' interviewés</b>
Résidents de Québec	10
Non-Résidents de Québec	10
Total	<b>20</b>

Un premier constat: tous les dix piétons résidant à Québec connaissent le nom de l'avenue Honoré-Mercier. Cela démontre son importance à l'échelle de la ville.

#### *6.1.1 Créer un boulevard urbain : objectif atteint partiellement*

Le premier objectif de la Ville énoncé par monsieur Ron Williams concernait la transformation de l'avenue Honoré-Mercier en véritable boulevard urbain. Cet objectif n'a été que partiellement atteint. On se souvient que le boulevard urbain est un espace convivial,

actif, attrayant, agréable et stimulant pour le piéton, les aménagements tentent de faciliter et de favoriser leur déplacement.

Pour arriver à ce que la rue soit visuellement agréable, les concepteurs ont opté pour une approche axée davantage sur le design urbain que sur l'ingénierie. Ils ont porté une attention particulière aux notions d'unité, d'équilibre et d'harmonie entre les diverses composantes, tant sur le domaine public que sur le domaine privé. Cet objectif a été accompli, puisque 85% des répondants apprécient l'esthétique des lieux. L'élément qui attire le plus l'attention lors du parcours sur l'avenue Honoré-Mercier est la végétation, à 80%. Les plantations sur le terre-plein central captent le regard, particulièrement la section entre la rue Saint-Joachim et le boulevard René-Lévesque. Une répondante a également tenu à féliciter l'initiative des architectes paysagistes de la ville de Québec d'avoir intégré des plantations de légumes sur le terre-plein central, entre la rue St-Jean et la rue Saint-Joachim. Les arbres bordant le trottoir sont également très appréciés. D'une part, ils apaisent l'effet de grand axe, et d'autre part, ils créent un effet de muret, qui protège les enfants de la circulation automobile. Par contre, 35 % des répondants trouvaient dommage que ce muret végétal ne soit que sur une partie de la rue.

Outre la végétation, d'autres éléments contribuant à la qualité de l'expérience paysagère ont été notés par les piétons :

- la largeur des trottoirs (30%) ;
- les œuvres d'art (25 %) ;
- le mobilier urbain (banc, luminaire, abris d'autobus, etc.) homogène et en harmonie avec le milieu (15%) ;
- la hauteur des bâtiments (15%) ;
- le changement de pavage (5 %) ;
- la largeur du boulevard qui mène vers le Parlement (5 %) ;
- l'éclairage le soir (5 %) ;
- la vue que l'on a de Québec vu du haut de la pente (coin Grande-Allée) (5%).

Concernant les aménagements sur le domaine privé aux abords du boulevard, un peu plus de la moitié des répondants trouvent que les bâtiments encadrant la rue sont homogènes et respectent le caractère esthétique du milieu. Leur hauteur fait en sorte que les piétons se sentent en centre-ville. Par contre, d'autres croient que le domaine privé devrait encadrer la rue davantage à l'aide d'une architecture plus homogène. Ils spécifient le peu d'unité, le manque de dialogue entre les bâtiments et la faible qualité architecturale. En effet, l'architecture moderne des années 1960 contraste avec le caractère d'influence victorienne du Vieux-Québec. Finalement, plusieurs ont mentionné la tour au coin de la rue St-Jean, qui s'intègre peu au contexte environnant (voir photo 17).



Photo 17 – Le cadre bâti hétérogène

Par ailleurs, il est dit qu'un boulevard urbain se compose essentiellement de commerces et de restaurants en front de rue, afin de rendre la rue plus attrayante. Pourtant, le rez-de-chaussée de la majorité des édifices se compose de halls d'entrée d'hôtel ou d'immeuble à bureaux. La vie locale riveraine demeure donc peu animée pour les piétons. Les commerces sur les rues limitrophes, en très grand nombre, sont plus fréquentés et apparaissent plus conviviaux et agréables. Pour ces raisons, les personnes interrogées résidant le plus près de la zone ne semblaient pas penser que l'achalandage puisse soutenir de nouveaux commerces. Les visiteurs, ne résidant pas à Québec, affirment fréquenter les commerces sur la rue, que ce soit les restaurants, cafés ou hôtels. Ces derniers croient au contraire des résidents, que la rue a un bon potentiel commercial et qu'il devrait y avoir encore plus d'activités pour inciter les gens à s'y arrêter. Selon quelques répondants, l'affichage des restaurants et des commerces devrait être plus visible. Plus globalement, selon l'ensemble des répondants, il faut retenir que ces lieux n'inspirent pas à la détente, particulièrement à cause du bruit engendré par la circulation automobile.

Par ailleurs, il apparaît vite qu'il ne suffit pas d'assurer la qualité paysagère d'un lieu pour

qu'un piéton se l'approprie et y vive une expérience positive. En effet, l'avenue Honoré-Mercier n'est pas devenue un espace attrayant pour les piétons et l'ambiance dans l'entrée de ville n'a pas été définie comme étant *conviviale*. Pour qu'une entrée de ville soit perçue comme conviviale, l'aspect visuel, les odeurs, les sons, la qualité de la lumière et la structuration de l'espace doivent chacun être pris en compte. Une *ambiance urbaine chaleureuse* a un impact direct et quotidien sur le confort des piétons. Cependant, une ambiance est rarement intégralement décidée par les aménageurs, puisqu'il est difficile de *créer* une ambiance avec pour seul levier des éléments physiques tel le mobilier urbain avec seulement des éléments physiques. L'ambiance, au-delà des éléments physiques, est créée par les usages sur place, de même que l'appropriation des lieux par les usagers. Ces derniers attirent notamment d'autres usagers. Ainsi, les sensations éprouvées par l'utilisateur découlent de ces divers facteurs, indissociables les uns des autres.

De fait, les aménagements mis en place peuvent aider à créer une ambiance positive, mais ils ne suffisent pas. La qualité de l'offre commerciale, les caractéristiques des rues riveraines, l'usage des bâtiments donnant sur la rue ont aussi un rôle à jouer.

Dans le cas de l'avenue Honoré-Mercier, les concepteurs ont mis en place plusieurs éléments constitutifs d'un boulevard urbain pour atteindre une ambiance conviviale : trottoirs larges, mobilier urbain approprié, éclairage d'ambiance, abondance de végétaux, abords de la voie homogène, peu d'espaces de stationnement, présence de passages piétons



Photo 26 – Présence importante de l'automobile

rapprochés, feux de circulation et aménagements connectant les quartiers limitrophes. Toutefois, les nuisances découlant de la circulation automobile, encore très présentes, incommode visiblement la majorité des piétons et est la principale source de non-convivialité des lieux. 80 % se sont dit incommodés par ces nuisances, que ce soit sur le plan sonore (80 %), atmosphérique (20 %) ou visuel (20 %). Le bruit oblige les individus à

hausser le ton, les mauvaises odeurs rendent l'expérience piétonne désagréable et la circulation routière crée un effet de barrière visuelle diminuant l'aisance avec laquelle les piétons circulent sur la rue. La plupart mentionnent également le manque de respect et de courtoisie de la part des automobilistes à l'égard des piétons.

Ainsi, cet espace se voulant un lieu de déambulation et de rencontre demeure un espace de circulation de transit « obligatoire » pour les piétons. En effet, les trois quarts des usagers interrogés traversent le boulevard pour visiter les attractions environnantes et les secteurs limitrophes. Autrement, les autres usagers interrogés étaient des travailleurs se rendant aux immeubles à bureaux implantés sur la rue. Certains ont même affirmé que s'ils le pouvaient, ils adopteraient un autre itinéraire pour traverser le secteur.

Cela est en partie dû à l'inclinaison de la pente. Cette dernière ne décourage aucun piéton à circuler sur la rue, puisque selon eux, ils n'ont pas d'autres choix. Cela ne rend toutefois pas le circuit particulièrement agréable. Un autre facteur rendant la promenade déplaisante est le couloir de vent créé par les immeubles de grands gabarits et rapprochés. Cela démontre donc que malgré les efforts des concepteurs pour créer une atmosphère agréable, ces efforts sont restés vains, notamment du fait d'éléments échappant à leur contrôle

En ce qui a trait aux espaces de détente, les personnes âgées interrogées, soit 15% des répondants, estiment qu'il devrait y en avoir plus. La majorité dans son ensemble considère que les bancs situés tout au long de la rue sont en nombre suffisant et sont utiles, soit pour attendre l'autobus, soit pour prendre une pause lorsqu'ils montent la côte. Par contre, 35% disent ne pas les utiliser, vu la circulation automobile dense, le boulevard comme lieu de passage et la proximité d'autres endroits plus agréables et calmes où s'asseoir (ex. : place D'Youville, rue St-Jean, etc.) Par ailleurs, une répondante a affirmé venir s'asseoir sur le terre-plein central au coin de Grande-Allée avec des amis le soir pour profiter de la vue. Mais elle estime que ce ne doit pas être une pratique commune.

Enfin, le soir venu, la rue est, selon les quatre répondants interrogés à ce moment, assez éclairée, permettant une sécurité et une visibilité considérables. Tous ont mentionné que l'entrée est encore plus impressionnante le soir, puisque la végétation, les refuges pour piétons et les installations d'arts publics sont mis en valeur. L'atmosphère y est alors radicalement différente.

### *6.1.2 Tisser les secteurs urbains adjacents: objectif atteint*

Les boulevards urbains visent à développer le potentiel de la rue à une échelle plus large et à favoriser la marche comme moyen de déplacement et, ainsi, connecter les quartiers limitrophes. En observant les aménagements effectués sur l'avenue Honoré-Mercier, le comportement des piétons et leurs propos, on peut en conclure que les aménagements qui ont été mis en place, notamment la largeur des trottoirs, les passages piétons clairs et distincts, les feux piétons avec décompte intégré et les refuges pour piétons, sont parvenus à connecter les secteurs environnants de façon sécuritaire, alors que ce n'était pas le cas avant le réaménagement.

D'ailleurs, les gens se remémorant l'avenue Honoré-Mercier d'avant les réaménagements ont tous insisté sur cette réussite et la hausse de l'achalandage qui en découle. En effet, 25 % se souviennent de l'entrée de ville avant les réaménagements effectués alors la revitalisation du secteur a eu lieu il y a déjà plus d'une dizaine d'années. Tous s'entendent pour dire que l'ancien boulevard était hostile aux piétons et dénué de toute qualité paysagère. Selon eux, les réaménagements effectués ont non seulement revitalisé la rue, mais également le secteur dans son ensemble et ce, grâce aux améliorations apportées à la connexion entre les secteurs.

### *6.1.3 Faire ralentir les véhicules entrant et sortant du centre-ville, et assurer la sécurité des usagers: objectif atteint*

L'avenue étant l'entrée du centre-ville de Québec, son réaménagement devait tenir compte de la grande affluence d'automobiles dans le secteur, inévitable. Même si leur présence n'est pas appréciée, elle est acceptée. En effet, un peu moins de la moitié des répondants ont dénoncé la trop grande place accordée aux véhicules motorisés sur le boulevard. L'autre moitié trouvait normal d'apercevoir une concentration importante d'automobiles dans le centre-ville: « Il faut bien que les automobiles circulent et puissent entrer et sortir de la ville de façon efficace ».

Malgré la forte présence d'automobiles sur l'avenue Honoré-Mercier et les nuisances qui y sont associées, la perception concernant leur vitesse diffère. D'une part, les trois quarts des piétons estiment que la vitesse des automobiles demeure acceptable. Les mesures visant l'apaisement de la circulation mises en place par les concepteurs semblent donc avoir

fonctionné. 30 % des piétons mentionnent la présence des nombreux feux de circulation comme une intervention efficace pour contrôler la vitesse automobile. Ceux-ci obligent les automobilistes à s'arrêter fréquemment. Les utilisateurs notent également l'effet de rétrécissement entre l'autoroute et le boulevard, caractérisé par le passage de quatre voies à trois voies, ce qui amène l'automobiliste à ralentir. D'autres ont mentionné que la présence croissante de piétons dans le secteur fait également diminuer la vitesse du conducteur automobile. Toutefois, 25 % des usagers indiquent que la vitesse automobile est trop élevée, ce qu'ils attribuent en partie à la pente descendante lors de la sortie de la ville et au fait que la rue demeure large, encourageant les automobilistes à accélérer. 15 % des piétons considèrent qu'une amélioration pourrait être effectuée en termes de signalisation routière afin de faire diminuer la vitesse automobile.

La cohabitation entre automobiles et piétons se fait maintenant de façon sécuritaire, la très grande majorité des piétons, soit 85 %, trouvant que l'avenue Honoré-Mercier est sécuritaire pour la marche, dans la mesure où les piétons respectent la signalisation et les espaces qui leur sont alloués.



Photo 18 – Une traverse illégale

De façon globale, 95 % des répondants ont mentionné que la première intervention rendant les lieux sécuritaires est la largeur des trottoirs. « À Québec, il est rare de voir des trottoirs aussi larges, assurant une circulation piétonne confortable », à noter ici que le piéton interrogé dispose, en tant qu'urbaniste, d'un regard plus expert que d'autres usagers. Il y a donc assez de place pour circuler et dépasser les autres piétons, même lors de la haute saison touristique ou encore lorsque des vélos y circulent. De plus, des trottoirs larges font que les nuisances sonores engendrées par l'automobile se font moins entendre. Le deuxième aménagement donnant un sentiment de sécurité aux piétons est la présence d'intersections et de passages piétons clairs et distincts (80 %). Le fait que les passages piétons soient marqués par des matériaux différents incite l'ensemble des usagers à les utiliser. Les répondants spécifient qu'à Québec, ils n'ont pas d'autres choix que de respecter la signalisation et les intersections, puisque les automobilistes tiennent peu compte des piétons. Seulement 20 % disent ne pas utiliser les passages piétonniers, mais seulement

lorsque l'achalandage automobile est faible. Quelques répondants ont mentionné le fait que le marquage au sol rendait les indications des zones de traverses ambiguës, ne les incitant pas à traverser qu'aux intersections. Finalement, les feux piétons avec décompte intégré arrivent en troisième position parmi les éléments de sécurisations, sécurisant le piéton lors de la traversée (40 %).

Le questionnaire concernait ensuite des éléments plus détaillés d'aménagement rendant les lieux plus sécuritaires. Ainsi, 80 % des gens disent apprécier les refuges pour piétons situés aux extrémités de l'îlot central, n'ayant souvent pas le temps de traverser la rue dans les délais donnés. Le temps de traverse, soit de 23 secondes, est, selon 60 % des répondants, insuffisant. Les personnes âgées et les enfants sont dans l'obligation de faire la traversée en deux temps, en demeurant sur le terre-plein central, ou sont obligés de se hâter pour se rendre de l'autre côté de la rue. De ce fait, les refuges apportent une sécurité supplémentaire, les piétons se sentant moins pressés de traverser la rue.

#### *6.1.4 Faire ressentir à l'automobiliste qu'il pénètre dans un nouveau milieu : objectif atteint*

Cet objectif concerne indirectement les piétons, ceux-ci n'ayant pas conscience des mesures prises pour faire ralentir l'automobiliste. Toutefois, les piétons ayant déjà parcouru l'entrée de ville en voiture ont déclaré que le contraste entre l'autoroute et l'avenue était effectivement marqué. Cela a amené ces piétons à traiter d'un autre sujet, soit la différence entre parcourir l'avenue à pied et le faire en voiture. Pour les automobilistes, les premiers éléments attirant le regard sont le terre-plein central et la diminution de la largeur de la voie, éléments visant à réduire la vitesse. Les piétons, quant à eux, sont plus interpellés par la dimension esthétique que par les obstacles visant à ralentir l'automobiliste. De plus, les piétons sont plus sensibles aux détails. La finesse dans la sélection des végétaux, des installations d'art public et dans le mobilier urbain n'est vue principalement que par les piétons.



Photo 19 – La sortie de l'avenue Honoré-Mercier : l'autoroute 440

*6.1.5 Refléter les traditions historiques de la ville de Québec et créer un environnement digne des édifices parlementaires : Objectif partiellement atteint*

Dès le début du processus de conception, les aménagistes ont engagé une vaste réflexion sur la façon de faire participer l'avenue Honoré-Mercier à l'identité de la ville de Québec. Plusieurs éléments mettant en valeur le paysage local et mettant l'accent sur les particularités de la ville ont été implantés.

L'avenue Honoré-Mercier, selon les trois quarts des usagers interviewés, représente bien une entrée de ville, puisqu'elle a un caractère majestueux et que la densification et de la présence de gratte-ciel évoquent un centre-ville. De plus, le marquage au sol fait en sorte que les piétons se sentent dans un espace important. Les quatre répondants provenant de Montréal ont comparé la rue à une porte d'entrée majeure de Montréal, soit la rue University. Selon eux, on y retrouve les mêmes éléments, soit de larges trottoirs, des alignements d'arbres et du mobilier urbain intégré de chaque côté de la rue, permettant une circulation

sécuritaire et bonifiée pour les piétons. On y voit également des installations d'art public implantées dans le terre-plein central.

Cependant, on s'aperçoit que peu de piétons ont accordé une réelle importance aux concepts mis en place pour refléter les traditions de la ville. 60% trouvent que l'entrée ne représente pas bien la ville de Québec, car les aménagements effectués sont peu significatifs des caractéristiques particulières de la ville. De par son architecture et son atmosphère, l'entrée est encore moins emblématique du Vieux-Québec et ressemble aux entrées de toutes les grandes villes. D'autres espaces à proximité, notamment la Place d'Youville, sont plus représentatifs de Québec.

En ce qui a trait aux installations d'art public, un peu plus de la moitié des piétons les avaient remarquées. De ce nombre, 30% connaissent la signification des œuvres, grâce aux écriteaux explicatifs et à la promotion qui en fut faite lors de leur implantation. Ils indiquent également que cela est une plus-value dans un aménagement, participant à l'enrichissement culturel des usagers. Un homme a dit avoir fait des jeux avec ses enfants en rapport avec les églises sculptées. 30% des piétons interviewés dénoncent le caractère abstrait de celles-ci. Selon eux, leur signification aurait pu être plus évidente et plus directement liée à un symbole de la Ville de Québec.

L'entrée de ville est, selon le trois quarts des piétons interrogés, digne du Vieux-Québec et de ses édifices parlementaires. Ils ont indiqué le caractère majestueux de l'avenue Honoré-Mercier et de la mise en valeur du secteur grâce aux aménagements effectués. Un peu moins de la moitié des piétons trouvent que l'entrée représente bien la ville de Québec. Ils précisent que, lorsqu'on passe la rue St-Jean, on aperçoit les portes et les fortifications menant à la vieille ville, caractéristiques de Québec. De plus, la rue a un accès direct au Parlement. D'autres, particulièrement les touristes, mentionnent que l'avenue Honoré-Mercier est le symbole de leur arrivée à Québec.

On peut donc en conclure que, malgré les nombreux efforts des concepteurs, cet aspect prend moins de place que souhaité dans l'appréciation des piétons de cette entrée de Québec.

### *6.1.6 Établir une certaine continuité avec les projets environnants : objectif atteint*

Le réaménagement de la rue est en lien avec les aménagements réalisés limitrophes et est digne de la qualité architecturale des édifices parlementaires. En effet, le mobilier urbain, les œuvres d'art et la végétation ont permis aux piétons de se sentir dans un espace important, qui conduit graduellement aux édifices et aux lieux éminents du centre-ville de Québec. De plus, l'avenue Honoré-Mercier s'intègre bien spatialement aux quartiers environnants, par sa relation entre la hauteur des bâtiments et la largeur de la voie. Toutefois, ce sont les activités adjacentes à l'avenue Honoré-Mercier qui rendent l'avenue Honoré-Mercier un espace de transit et non un lieu de destination. En effet, la vitalité des secteurs limitrophes atténue l'achalandage et le dynamisme sur Honoré-Mercier, les piétons préférant se promener à proximité.

En relation avec les observations faites par les personnes interviewées, rappelons que, même si les bâtiments sont imposants, les aménagements ont été conçus à l'échelle du piéton. En effet, le rapport d'échelle entre les divers éléments, que ce soit la nature du revêtement du sol, la présence d'arbres ou le mobilier urbain, a un impact sur la marche. Finalement, il est intéressant de voir que la majorité des objectifs mis de l'avant par les concepteurs ont été atteints, et que les aménagements mis en place tenaient compte de la qualité de l'expérience des piétons.

### *6.2 Comparaison entre le point de vue des piétons et les observations effectuées sur le site*

L'évaluation du réaménagement de la rue inclut l'observation des comportements des piétons sur l'avenue Honoré-Mercier. Ces observations ont été faites à différentes heures de la journée, incluant le soir, et à différentes saisons, soit le printemps, l'été et l'automne. Les résultats recueillis sont mis en relation avec les enquêtes effectuées auprès des piétons. Ces comparaisons permettront de voir s'il y a une concordance entre les comportements et les propos tenus. On pourra alors découvrir la façon dont les aménagements agissent sur la perception et sur les actions des piétons.

De façon générale, l'affluence de piétons sur l'avenue Honoré-Mercier est particulièrement importante aux heures de pointe (entre 7h30 et 9h et entre 16h et 17h45), à l'heure du midi, pendant les journées ensoleillées ou lors des festivités se déroulant à proximité. La concentration la plus importante de piétons se trouve entre les rues d'Aiguillon et Saint-Joachim. À cet endroit, les piétons circulent davantage selon un axe est-ouest. Autrement,

les gens descendent l'avenue Honoré-Mercier à partir de René-Lévesque, ou encore montent l'avenue Honoré-Mercier à partir de Saint-Jean. De façon plus précise, notons les éléments suivants :

### *La largeur des trottoirs*

L'appréciation de la largeur des trottoirs par les piétons interviewés se perçoit rapidement par l'aisance avec laquelle les piétons déambulent sur la rue ; même si l'achalandage sur le trottoir est important, il y a de la place pour tous. En effet, les trottoirs sont assez larges pour pouvoir accueillir tout type de déplacement, que ce soit les piétons côte à côte, les fauteuils roulants ou les vélos. Peu d'obstacles obstruent le chemin. Toutefois, l'espace entre la végétation et la rue n'est pas utilisé, étant trop rapproché des automobiles. Un boulevard urbain, particulièrement là où la circulation automobile est importante, se doit d'investir dans de larges trottoirs. Cela permettra d'accueillir les piétons en grands nombres, tout en reflétant les activités riveraines.



Photo 20 – Achalandage piétons à l'intersection Saint-Jean / Honoré-Mercier

### *Les passages piétonniers*

Afin de mettre en évidence les passages piétons, le matériau utilisé sur les trottoirs, soit un pavage gris, se poursuit dans la rue. Ces passages sont très utilisés, vu la présence importante de circulation automobile. Ainsi, le revêtement du sol différent rend, selon les piétons, les traverses plus lisibles et améliore ainsi la lisibilité générale des lieux. Cela fait en sorte que le lieu, par sa structure spatiale, est aisément saisi et facilement traversé par les piétons. La perception est donc à la fois simplifiée et orientée par l'aménagement.

Seulement 20 % des piétons disent ne pas utiliser ces passages, et ce, seulement lorsque l'achalandage automobile est faible. On aperçoit effectivement peu de piétons traversant la rue à l'extérieur des passages qui leur sont destinés. Toutefois, lorsqu'il y a beaucoup de trafic, il n'est pas rare de voir des automobiles s'immobiliser sur les traverses piétonnes. Les piétons se voient alors dans l'obligation de contourner la voiture.



Photo 21 – Une voiture sur un passage piéton

### *Les feux de circulation*

Les feux de circulation tricolores sont généralement respectés. Toutefois, lorsqu'il y a peu d'automobiles, on note quelques traversées illégales entre deux feux ou lorsque le feu est rouge.

Le principe de la *ruée piétonne*, soit l'ensemble des feux arrêtés simultanément, permet aux piétons de traverser la rue en diagonale. La majorité des répondants ont dit attendre le feu vert avant de traverser, la circulation automobile étant trop importante. Ils n'ont pas abordé le sujet de la ruée piétonne.



Photo 22 – Des traverses en diagonale

### *Les refuges pour piétons*

Les piétons se cantonnent, pour la très grande majorité, à l'intérieur des refuges pour piétons lorsqu'ils n'ont pas le temps de traverser la rue. Toutefois, on remarque que la moitié d'entre eux passent à côté des refuges, et l'autre moitié les emprunte. Cela confirme qu'ils sont considérés comme étant très pratiques pour assurer la sécurité de la traversée complète, et ce, par 80 % des répondants. Effectivement, en période d'achalandage accru, les refuges se remplissent rapidement, obligeant certains piétons à attendre dans la rue.



Photo 23 – Les refuges pour piétons remplis

### *Le terre-plein central*

Le terre-plein central a un impact très fort sur le paysage et est un élément structurant important. Il joue le rôle de séparateur de voitures, il permet de faire comprendre à l'automobiliste qu'il change d'environnement et il embellit le paysage. Toutes les personnes interrogées en ont parlé. Un petit chemin a été aménagé pour augmenter la sécurité des piétons voulant s'y risquer. Peu de répondants disent l'utiliser et, ce qui se vérifie dans l'observation des comportements.

### *Les aménagements paysagers*

On note sur la rue une abondance de végétation. Cela a été remarqué par les répondants, puisque tous en ont parlé de façon positive. Les rangées d'arbres sur le trottoir créent un mur contre les bruits et provoquent un sentiment de sécurité, les piétons apercevant moins les voitures. Ainsi, les aménagements paysagers peuvent servir à séparer les différents modes de circulation. Ce qui est également apprécié par les répondants est que la végétation se modifie selon les saisons, renouvelant ainsi l'expérience d'un individu lors de son entrée.

### *Les bancs*

À l'heure du midi, si la température le permet, certaines personnes mangent sur les bancs ou encore y prennent une pause. Près des arrêts d'autobus, les bancs se remplissent rapidement. On note même, lors de journées de très grand achalandage, que certaines personnes attendent l'autobus assises à même le sol. Toutefois, aux heures plus calmes, les bancs demeurent vacants. Ces constats confirment les résultats des entrevues : 35 % des piétons interviewés disent ne pas utiliser les bancs, vu la circulation automobile dense, le fait que le boulevard soit un lieu de passage et la présence d'endroits plus agréables et calmes où s'arrêter à proximité. Quelques piétons, ne voyant pas l'intérêt de s'asseoir à cet endroit, ont dit ne jamais les avoir remarqués.



Photo 24 – Manque de banc en attendant l'autobus

### *Les terrasses des restaurants*

Les terrasses des restaurants sur la rue sont la plupart du temps vides. C'est seulement lors des jours de beaux temps ou lors de grandes festivités que la terrasse se remplit. Dans le même sens, peu de répondants disaient vouloir fréquenter les commerces sur la rue, que ce soit les restaurants, cafés ou hôtels.

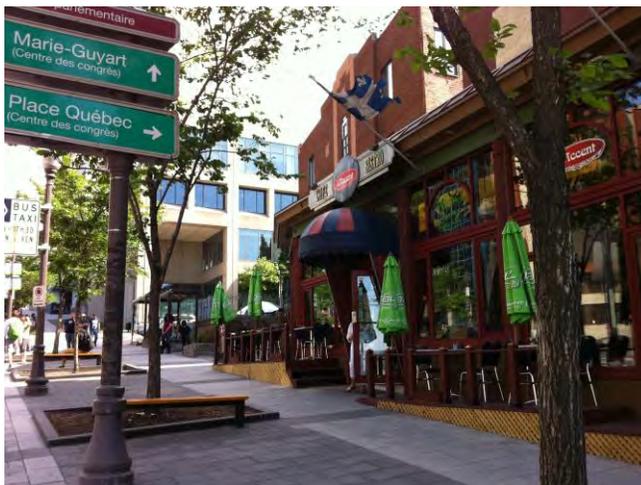


Photo 25 – Une terrasse vide

### *Le vélo*

Quelques vélos circulent sur l'avenue Honoré-Mercier. La très grande majorité circule sur les trottoirs. La plupart circulant selon un axe est-ouest et peu montent la côte. Ces observations confirment ce qui est entendu en entrevue, la totalité des répondants ayant dit ne pas être à l'aise de circuler en vélo sur l'avenue.

### *Les nuisances sonores*

Comme le signalaient les personnes interviewées, le bruit provoqué par les automobiles est considérable. 80% disent en effet être affectées par les nuisances sonores découlant de la circulation automobile. Cela est dû, entre autres, à la pente abrupte. En effet, les pentes modifient les régimes du moteur, surtout des poids lourds. Les autobus et camions étant nombreux, le bruit dû à la circulation automobile est particulièrement important.

### *L'éclairage*

L'éclairage dans l'entrée de ville joue un rôle important. De jour, il s'intègre adéquatement dans le paysage et au reste du mobilier urbain, étant à l'échelle humaine. De nuit, la circulation piétonne étant également présente, l'éclairage devient un outil de sécurité et un acteur important de l'ambiance urbaine. Sur l'avenue Honoré-Mercier, il a été intéressant de jouer avec les effets de lumière pour créer des atmosphères différentes et pour mettre en valeur certains éléments. Les répondants ont mentionné davantage le côté esthétique de l'éclairage que le côté sécuritaire.

### *L'ambiance générale*

Comme nous l'avons mentionné précédemment, les piétons interrogés ont affirmé n'emprunter le boulevard que lorsqu'ils étaient obligés de le faire. Cela transparaît dans la façon qu'ont les piétons de se comporter et d'agir, sur le rythme de la marche, des échanges entre eux, du temps qu'ils passent sur la rue et du regard qu'ils y portent.

Même si cela n'a pas été mentionné par les piétons, il a également été intéressant d'observer que :

- le service de transport en commun sur l'avenue est très fréquent et utilisé ;
- la rue d'Aiguillon, où il y a rétrécissement des voies de circulation automobile, provoque un ralentissement chez les automobilistes ;

-peu de piétons s'éternisent sur la place publique aménagée près de la Côte d'Abraham. Par contre, beaucoup la traversent. Le passage étant en diagonale, l'accès à l'avenue Honoré-Mercier se fait plus directement et rapidement.

Ainsi, de façon générale, les comportements coïncident avec ce qui s'est dégagé des entretiens menés avec des piétons.

### *6.3 Comparaison entre le point de vue des piétons et leur profil*

Chaque individu vit et expérimente un environnement de façon différente, selon son vécu psychologique, sociologique et historique, la raison de sa présence, ses intentions, ses handicaps, etc. Ces particularités changent la perception et l'appréciation qu'a un piéton d'un lieu. Une catégorie de questions portait donc sur le portrait de chaque piéton interviewé. Il a ainsi été possible de vérifier si les perceptions des piétons se ressemblent ou, au contraire, diffèrent selon leurs caractéristiques personnelles. Vu l'achalandage important de piétons sur la rue, il a été possible de former, pour l'enquête, un échantillon varié, où tous les types de piétons sont représentés. En effet, 45% étaient des hommes et 55% des femmes, 50% étaient des résidents de Québec et 50% des visiteurs, 30% avaient de 18 à 29 ans, 15% de 30 à 40 ans, 15% de 41 à 50 ans, 25% de 51 à 60 ans et 15% de 61 ans et plus.

Tout d'abord, ceux traversant l'entrée quotidiennement, soit les locaux ou les piétons travaillant sur la rue, avaient des positions plus réfléchies quant aux forces et aux faiblesses de l'entrée. En effet, ils connaissaient davantage les détails de la rue, répondaient rapidement et avec fermeté. Par exemple, ils connaissaient tous approximativement la signification des œuvres d'art implantées sur le terre-plein central. C'est également eux qui trouvaient que l'entrée de ville, par ses aménagements, représentait bien leur ville. Quelques-uns connaissaient les espèces végétales plantées dans le terre-plein central. C'est également eux qui trouvaient normal de voir autant d'automobilistes sur l'avenue Honoré-Mercier, étant en plein centre-ville. Ils pouvaient comparer l'avenue Honoré-Mercier d'hier à aujourd'hui, de même que les différences entre parcourir l'avenue à pied ou en automobile. Toutefois, même s'ils connaissaient bien le secteur, peu savaient que l'avenue Honoré-Mercier était définie comme étant une entrée du centre-ville de Québec. En effet, ces derniers se disent au centre-ville plutôt qu'en entrée de ville.

Ensuite, les touristes connaissant bien Québec ont affirmé que l'avenue Honoré-Mercier correspond à la perception qu'ils ont d'entrer dans une ville. Les Montréalais l'ont comparée à l'entrée de la ville de Montréal. Donc, les Montréalais parlent d'entrée de ville davantage que les habitants de Québec. Enfin, ceux n'ayant jamais mis les pieds sur l'avenue auparavant ont dénoncé la trop grande place accordée aux automobiles et le bruit qui en découlait.

La perception des piétons est sensiblement la même selon leur sexe, de même que selon leur âge, hormis les personnes âgées. Celles-ci mettaient davantage l'accent sur la notion de confort et sur l'importance des espaces de repos, particulièrement lorsque la rue est en pente, comme c'est le cas pour l'avenue Honoré-Mercier. Elles se sont donc dites satisfaites, vu la présence de nombreux bancs.

La différence de climat et de température lors des interviews a eu un impact sur les réponses et réactions des piétons. En effet, lors des journées chaudes et ensoleillées, la perception était beaucoup plus positive que lorsque le temps était gris et maussade. La différence se perçoit davantage vis-à-vis l'esthétique, l'ambiance et le confort, alors que les commentaires sur la sécurité des lieux demeurent sensiblement les mêmes.

Finalement, les réponses ont également différencié selon l'heure de la journée. En effet, la rue paraissait, selon les piétons, beaucoup plus dynamique et attractive lors des périodes d'achalandage accru, soit le matin, le midi et en fin d'après-midi. Cependant, c'est à ce même moment que l'automobile était vue comme facteur de perturbation nuisant à la quiétude des piétons. D'autre part, la noirceur rend les réponses aux questions totalement différentes. La lumière artificielle met en valeur certains éléments et en efface d'autres, rendant la rue plus belle, les défauts n'apparaissant pas. Il aurait également été intéressant de comparer la rue selon les quatre saisons. Ici, l'hiver n'a pas été à l'étude. La végétation est beaucoup moins présente l'hiver, alors que l'été, elle prend une place considérable dans l'appréciation des lieux. Il y a également moins de piétons déambulant sur la rue l'hiver. Les moments d'achalandage rendaient également selon les festivals et activités tenus à proximité des lieux. Toutefois, l'analyse a pris en compte les trois autres saisons, et malgré un taux d'achalandage plus faible au printemps et à l'automne qu'en été, il n'y a pas de différences notables.

## **Conclusion**

La présentation des résultats obtenus tant à partir des entrevues sur la perception des piétons empruntant l'avenue Honoré-Mercier que des observations réalisées permet de dégager quelques enjeux et d'effectuer un retour sur les concepts à la base des interventions. Ainsi, une synthèse est présentée dans le chapitre suivant afin de mettre en lumière ces enjeux et de préciser les objectifs à atteindre dans chaque situation, ce qui permettra d'arriver à des recommandations d'aménagement.

## CHAPITRE 7

### LA CONCLUSION ET LES RECOMMANDATIONS : DES RÉSULTATS AUX CRITÈRES DE DESIGN

Nous émettons ici des conclusions et des recommandations relatives aux entrées de ville en zone urbaine à partir de notre enquête et de nos observations faites sur l'avenue Honoré-Mercier à titre d'entrée de la ville de Québec, soit par le passage graduel de l'autoroute à la ville.

Ce chapitre se divise en deux grandes sections. La première est d'ordre méthodologique, faisant un retour sur le processus et les outils utilisés pour notre analyse. La deuxième concerne l'objet même de la recherche, soit les moyens d'améliorer la sécurité et le confort des usagers, la qualité paysagère des abords de l'infrastructure routière et la mise en valeur du caractère identitaire de l'endroit. Les recommandations énoncées portent sur les conditions à réunir pour mieux harmoniser la route et son milieu d'insertion à partir du cas de l'avenue Honoré-Mercier. Ainsi, les conclusions et les recommandations pourraient être utilisées pour d'autres analyses d'entrées de ville en gardant toutefois à l'esprit l'importance du contexte propre à chaque cas.

#### *7.1 Le processus d'analyse et la méthodologie de travail*

Nous avons mené quatre types d'exercice pour mieux comprendre la problématique de l'entrée et les interventions qui ont visé sa revitalisation : une analyse des écrits, des entrevues auprès des experts, des observations du milieu et des enquêtes auprès des piétons.

La revue de littérature nous a permis de comprendre le concept d'entrée de ville et ses problématiques, de recenser les formes qu'elles peuvent prendre selon le milieu d'insertion et de comparer les expériences québécoises aux expériences étrangères. Il est utile de rappeler que, même si on porte de plus en plus d'attention aux entrées de ville, peu de projets concrets ont été réalisés en Amérique du Nord. Les sources d'information proviennent plutôt d'Europe et plus particulièrement de France. Le réaménagement complet et achevé d'entrées de ville au Québec est un phénomène rare, qui n'a pas encore été étudié. Notre étude tente donc de combler cette lacune.

*L'évaluation post-occupation* a été choisie pour étudier l'entrée de ville sur Honoré Mercier, ainsi que son contexte de création et d'insertion utilisée pour développer, concrétiser et valider ces volets. Cette approche nous a permis d'approfondir la notion d'entrée de ville de façon concrète, de même que sa relation avec son contexte. La méthodologie choisie, notamment l'enquête auprès de piétons circulant dans l'entrée de ville, comporte toutefois des limites. Les limitations de cette méthode particulière de cueillette de données, auprès des piétons, sont brièvement présentées ici.

Tout d'abord, plusieurs éléments extérieurs ont nui à l'attention que les personnes pouvaient accorder à un questionnaire. Cela, ajouté au fait que le questionnaire était parfois long, a empêché de mener plus en profondeur des entretiens avec certains piétons. Le fait que les réponses des piétons soient courtes et rapides en limite la portée. Ces mauvaises conditions d'entretien avec les piétons ont toutefois l'avantage de nous renseigner sur le caractère peu convivial du boulevard réaménagé, les interactions sociales entre piétons ayant été difficiles.

Les piétons répondaient aux questions sur-le-champ, ne se fiant qu'à une observation rapide de leur environnement immédiat. Leur analyse du milieu était donc peu réfléchie. Par ailleurs, cela n'est pas négatif, l'étude se voulant une analyse de l'expérience de la perception du piéton au moment où elle se vit. De ce fait, l'étude ne vise pas l'élaboration de théories à partir des propos tenus, mais vise plutôt à indiquer les éléments qui font en sorte qu'une entrée de ville est appréciée par un piéton, ou non. Cette étude est, rappelons-le, exploratoire. Par ailleurs, les questions étaient facilement compréhensibles par tous et le sujet les concernait directement. D'ailleurs, les piétons se sont montrés intéressés par l'étude. Peu ont refusé de répondre à nos questions.

Le contexte particulier de l'avenue Honoré-Mercier a été choisi pour le soin accordé à l'aménagement du domaine public, d'un contexte d'entrée de ville. Cela limite la portée de nos conclusions et de nos recommandations quant aux aménagements favorisant l'appréciation d'un piéton en entrée de ville. Il sera très intéressant de poursuivre le travail et comparer les perceptions des piétons d'autres entrées de ville au Québec.

Une dernière limitation à notre étude est le fait que l'entrée de ville ait été réaménagée il y a plus d'une dizaine d'années. La distance dans le temps rend difficile une comparaison avant-après chez les piétons interrogés. Par ailleurs, nous avons été agréablement surpris

de constater que 90% étaient en mesure de faire un tel exercice, ce qui confirme l'intérêt du cas choisi.

Nous avons découvert, en cours de route, que l'avenue Honoré-Mercier est une sorte d'entrée particulière. En effet, c'est une entrée qui permet d'une part d'accéder rapidement au centre-ville à partir d'une autoroute, et d'autre part, c'est une entrée qui permet de parcourir lentement la ville. Le fait de se sentir aussitôt au centre-ville change la donne et limite la généralisation que l'on peut faire avec les résultats de cette étude. Un autre facteur propre à cette entrée de ville est la présence de la forte pente. En plus de faire accélérer les automobiles, la pente décourage les piétons de s'y promener.

Ces inévitables limites, parfois caractéristiques de l'exercice succinct que doit être un travail dirigé, n'enlèvent rien à la pertinence de notre méthode de recherche, ni à l'intérêt des résultats obtenus à l'exercice. Premièrement, faire des entrevues auprès d'usagers est une approche qualitative et empirique qui permet de connaître comment est reçu et vécu un projet de design urbain. Or c'est un aspect qui intéresse généralement moins les aménagistes que la phase de conception, mais qui contribue pourtant grandement au développement et à l'appropriation du design urbain dans notre société. Les données qualitatives recueillies ont permis d'approfondir les données objectives et quantitatives. D'autre part, lors de la collecte de donnée, nous sommes rapidement arrivés à un seuil de saturation, signifiant l'atteinte d'un certain consensus dans l'appréciation de l'entrée de ville par les piétons. Les personnes interrogées ont souvent donné des réponses similaires aux questions posées. Ainsi, il n'a pas été nécessaire d'interroger plus qu'une vingtaine de piétons pour avoir un échantillon jugé représentatif. De plus, effectuer les interviews sur place a permis aux piétons de s'imprégner de l'atmosphère du lieu, permettant d'enrichir la recherche.

Ces quelques constats sont les aspects les plus importants de ma démarche méthodologique, qui mériterait d'être reprise pour d'autres entrées de ville au Québec. Cela permettrait d'effectuer une comparaison entre entrées de ville selon cette perspective du piéton.

### *7.2 Les entrées de ville en zone urbaine*

Au terme de cette étude, cinq éléments méritent d'être soulignés pour la conception des entrées de ville. Premièrement, l'identité de l'entrée de ville demeure encore un concept nébuleux. Une leçon tirée de notre examen des écrits est que ces espaces présentent un grand intérêt sur le plan économique et symbolique. Pourtant, en pratique, cela ne semble pas évident. En effet, l'entrée de ville fait le pont entre deux lieux et interagit entre ces deux zones. On ne sait pas où l'entrée de ville, et la ville elle-même, commence et où elle se termine. Cela est en partie dû aux autoroutes et aux infrastructures routières importantes qui composent généralement l'entrée de ville : elles ne font que l'éloigner du centre de la ville. Dans le même sens, les conclusions de Gariépy et coll. (2006) dans un ouvrage réalisé pour le MTQ sur les entrées de ville mentionne qu' : « il nous faut reconnaître que, si potentiel il y a, les promoteurs ne se sont pas précipités pour l'exploiter; il est donc peut-être plus faible qu'il n'y paraît. » (Gariépy et coll., 2006 :242). Il semble exister un décalage important entre la volonté des concepteurs, théoriciens du design urbain et urbanistes municipaux d'investir les entrées de ville et l'intérêt beaucoup plus mitigé des promoteurs, ce qui contribue à ce qu'aucun plan d'aménagement ne soit concrétisé.

Deuxièmement, les réflexions sur ce morceau de ville reçoivent de plus en plus d'attention de la part des aménageurs au Québec. À notre connaissance, l'entrée du centre-ville de Québec est l'une des premières entrées qui a tenté, dans son réaménagement, d'intégrer une circulation piétonne sécuritaire. Plusieurs autres entrées semblent par la suite avoir suivi ce courant dans leur volonté d'aménagement. À Montréal seulement, on parle du concours international d'idées YUL-MTL: paysages en mouvement, le futur pont Champlain, le carrefour Henri-Bourassa-Pie-IX ou bien l'autoroute Bonaventure. Nous entrons dans une nouvelle ère : les objectifs d'aménagement de ces entrées tentent de diminuer l'effet de fracture produit par les infrastructures routières en instaurant des mesures en faveur d'un partage équilibré entre les différents modes de transport. Il s'agit non plus de voir l'entrée de ville comme un espace en transition et qui sert seulement aux automobilistes à pénétrer dans la ville, mais bien de l'aménager comme un parcours animé, qui prend en compte son milieu d'insertion. Les éléments référant à la sécurité, à la qualité paysagère et à l'identité du lieu sont également pris en compte.

Le réaménagement de l'entrée du centre-ville de Québec reste un succès, et ce, pour plusieurs raisons. Les trois enjeux élaborés dans la revue de littérature et qui sont

également repris tout au long de cette étude, soit l'aspect sécuritaire, l'aspect paysager et l'aspect identitaire seront repris. Les conclusions présentées dans les paragraphes qui suivent sont donc issues de l'étude de cas de l'avenue Honoré-Mercier et doivent être interprétées comme des recommandations certes, mais des recommandations à contextualiser. En effet, le contexte fragilise fortement un projet qui est très ambitieux, mais limité par la dépendance à l'automobile présente à Québec, la pente forte et l'achalandage dans les zones limitrophes qui diminue la présence de piéton sur la zone. En prenant en compte ces aspects, il sera possible de confronter ces recommandations au réaménagement d'autres entrées de ville.

L'aspect fonctionnel était le premier enjeu présenté. L'aménagement de l'avenue a prouvé qu'il était possible de faire cohabiter divers modes de transport en toute sécurité. Les aménagements intègrent donc d'une part les besoins de la circulation automobile, qui reste inévitable dans ce lieu, et d'autre part, la sécurité de l'ensemble des usagers. On observe maintenant de nombreux piétons circulant sur les trottoirs plus larges, s'asseoir sur les bancs signés Michel Dallaire ou encore traverser la rue, particulièrement à l'intersection de la rue Saint-Jean. Cela est chose nouvelle, car peu de piétons ne s'y risquaient avant le réaménagement. D'après les piétons, les aménagements mis en place qui leur apportent un sentiment de sécurité sont les trottoirs larges, les traverses piétonnes marquées par un changement de pavage, les feux de circulation avec décompte, de même que les refuges pour piétons, qui sont vus de façon positive, particulièrement chez les personnes âgées. Toutefois, il est à noter que même si les déplacements piétons ont été considérés et favorisés lors du réaménagement, aucune place n'a été pensée pour les cyclistes. Il apparaîtrait légitime d'avoir une piste cyclable en ce lieu, les véhicules motorisés entrant et sortant de l'autoroute à grand flot. Or, il n'y a ni piste ni voie cyclable sur l'avenue Honoré-Mercier, alors qu'il est peu sécuritaire de se déplacer à vélo, vu le fort achalandage automobile. De fait, nous avons aperçu lors de nos visites sur le terrain plusieurs cyclistes circulant sur le trottoir, contournant alors les piétons.

Un des concepteurs du projet, Ron Williams, a ajouté que les mesures d'apaisement de la circulation jouent pour beaucoup, chose que les piétons remarquent peu, car ils ne sont ici qu'indirectement bénéficiaires du changement de conduite contraint des automobilistes. Les automobilistes ont, d'après lui, diminué leur vitesse en entrant dans l'entrée de ville, grâce aux nombreux obstacles qui leur sont imposés. Il note le rétrécissement des voies,

l'élargissement des trottoirs, le changement d'échelle et les traverses piétonnes fréquentes, pour ne nommer que ceux-là. Les observations démontrent toutefois que l'effet inverse se produit lors de la sortie de ville. En effet, la pente descendante y est probablement pour quelque chose, et incite les voitures à accélérer. La vision de l'autoroute en bas de la colline et l'encadrement faible de la rue par les bâtiments à cet endroit aux abords de la rue peuvent également être en cause.

Le deuxième enjeu présenté est la qualité du milieu perçue en entrée de ville. En plus des aménagements visant la sécurité et le confort, la notion de qualité paysagère a pris une place importante dans le réaménagement. Ces aménagements semblent correspondre aux critères présentés par Jacobs au chapitre 2. Les piétons, plus sensibles aux détails que les automobilistes, ont mentionné très souvent la présence de la végétation abondante comme rendant la rue plus agréable. La verdure sur le terre-plein central et les arbres longeant la rue implantée sur le trottoir ont capté positivement l'attention. La largeur des trottoirs et les œuvres d'art introduites dans le terre-plein central arrivent en deuxième et troisième position. En ce qui a trait au domaine privé, l'homogénéité de l'architecture et l'encadrement des bâtiments face à la rue sont moins clairement contributifs. Cela représentait une contrainte de la part des aménageurs, le bâti étant déjà en place. Inciter les piétons à utiliser de façon prioritaire une entrée qui était auparavant secondaire a apporté beaucoup quant à l'ambiance qui se dégage. Par ailleurs, le cas de l'avenue Honoré-Mercier demeure exceptionnel. Le bâti aux abords de l'entrée n'est pas typique des entrées de ville, qui sont souvent marquées par des commerces grandes surfaces faisant en sorte qu'elles se ressemblent toutes. Étant proche de la colline parlementaire et donnant sur le centre-ville de Québec, l'avenue Honoré-Mercier est bordée de bâtiments relativement denses. L'usage des bâtiments n'est pas propice à animer la circulation piétonne, étant donné que ce sont majoritairement des bureaux ou des hôtels et non des commerces ou des restaurants. Malgré le fait qu'il soit difficile pour les aménageurs d'intervenir sur le domaine privé, on peut voir que quelques améliorations seraient souhaitables. Plusieurs outils existent pour stimuler le domaine privé, que ce soit des programmes de sensibilisation, ou encore des incitatifs fiscaux ou financiers. Ces outils demeurent essentiels pour réaménager un espace de façon homogène et achevé. Il est également important de noter que l'avenue Honoré-Mercier n'est pas une entrée de ville typique, mais bien une *entrée du centre-ville*. Cela est un autre élément de conclusion majeur qui concerne davantage la typologie de l'entrée. Cette différence amène des changements importants, et non seulement sur le cadre bâti.

L'achalandage piéton y est plus important que dans les entrées de ville régulière, vu les nombreux attrait existant sur place. Il est ainsi plus facile de rendre une rue dynamique et attrayante lorsqu'il y a bon nombre de piétons qui y déambulent.

Finalement, la participation de l'entrée de ville à l'identité de Québec a été largement exploitée lors de la conception de l'entrée de ville. Toutefois, la notion identitaire n'occupe pas une place importante dans les propos tenus par les piétons. En effet, le caractère très abstrait des aménagements n'a pas rejoint la population de Québec, encore moins les touristes sur la rue. Parmi les vingt piétons interrogés, aucun n'a mentionné ou ne semble avoir saisi le message que les aménagements et les œuvres d'art portaient. La volonté de refléter l'histoire de la ville par les aménagements est handicapée par un projet trop abstrait, qui malgré la présence d'un panneau d'interprétation, ne rejoint qu'un public initié. Ainsi, une seule personne avait lu le panneau d'interprétation censé expliquer la signification des girouettes. Cela pose la question de l'efficacité du travail d'explication et de promotion d'installations de ce type et, finalement, de leur accessibilité dans un lieu qui reste un lieu de passage que ce soit pour les piétons ou les automobilistes. L'entrée est, selon les personnes interviewées, peu représentative de la ville, et les aménagements sont trop subtils pour être compris. Ainsi, malgré les nombreux efforts et détails voulant faire de l'entrée un parcours qui présente l'évolution de la ville, peu de place est accordée à ces critères lorsqu'il est question de l'appréciation du milieu. Ces trois critères forment un tout et sont en cohérence avec le milieu dans lequel la voie s'insère. C'est pour cela que l'entrée est une réussite dans son ensemble.

Notre quatrième commentaire est que nous nous sommes aperçus que malgré toutes les améliorations apportées et malgré toutes les tentatives pour faire de l'avenue Honoré-Mercier un boulevard urbain, ici entendu comme une voie où les piétons et automobilistes coexistent sans qu'un mode de transport soit priorisé, l'entrée du centre-ville accorde encore beaucoup de place à l'automobile. Un boulevard urbain a comme désir d'intégrer la vie locale riveraine à la voie supportant le trafic. Cet objectif a été partiellement atteint puisqu'en effet, les aménagements mis en place sur l'avenue Honoré-Mercier ont permis de faire cohabiter la circulation automobile à la circulation piétonne de façon sécuritaire. Toutefois, à la lumière des propos tenus par les piétons, nous pouvons en conclure que les nuisances découlant de la circulation automobile sont encore trop présentes, et en font un endroit peu

agréable et convivial pour eux. Ainsi, l'entrée de ville demeure un espace de transit pour l'automobile, mais également pour le piéton, qui ne voit pas l'intérêt de s'attarder sur ce tronçon de rue. Nous ne pouvons pas négliger la présence de l'automobile en entrée de ville et devons nécessairement considérer l'automobile lors des aménagements. À cet effet, Jérôme Poupry, ingénieur à la Ville de Québec, constatait que les aménagements effectués privilégiaient parfois le design au détriment de la sécurité des usagers. Ce fut le cas pour des feux tricolores trop peu visibles ou un pavage inadapté, devant être recouvert d'asphalte. Par ailleurs, il est à noter que même s'il y a une réduction de la dépendance à l'automobile sur les routes du Québec, tel que visé par le développement durable, les véhicules motorisés seront toujours présents en entrée de ville. Le cas de l'avenue Honoré-Mercier démontre que la cohabitation entre automobile et piéton est réalisable, et qu'il est possible d'intégrer véritablement l'infrastructure routière dans le tissu urbain. Ainsi, dans le contexte d'une ville où la dépendance à l'automobile est encore forte, plus encore qu'à Montréal, il est important de ne pas prêter au réaménagement d'entrées de ville de trop grandes ambitions quant au piéton. Privilégier la place du piéton et du cycliste dans la ville ne peut se satisfaire uniquement d'interventions locales, et celles-ci resteront limitées dans leurs effets tant que la part de l'automobile parmi les modes de déplacement reste aussi importante.

Finalement, nous nous demandons ce qui contribue à la qualité de l'expérience d'un individu qui fréquente un milieu qui est d'abord défini comme étant une entrée de ville, et quels sont les critères associés à une telle expérience. Nous avons pu constater que l'entrée du centre-ville de Québec est une réussite partielle, du fait d'effets non prévus par les aménagistes, et également du fait de la forte dépendance à l'automobile.

## BIBLIOGRAPHIE

Ascher, François. Appel-Muller, Mireille. 2007. « La rue est à nous... tous! » Paris : Editions Au diable Vauvert, 308 p.

Bailly, Antoine S. « Perception de la ville et déplacement. L'impact de la mobilité sur le comportement ». Cahiers de géographie du Québec, vol. 18, n° 45, 1974, p. 525-540.

Baudouin, 1980.

Barlex, M J. 2006. « *Guide to Post Occupancy Evaluation* ». London: HEFCE/AUDE. University of Westminster. 62p. <http://www.smg.ac.uk/documents/POEBrochureFinal06.pdf>

Bélanger, Mireille. 2010. « Le design urbain au Québec : étude de la transposition des prescriptions empiriques dans la pratique urbanistique ». Mémoire de maîtrise, Montréal, Université de Montréal, 130 p.

Blanc, Nathalie, Lolive, Jacques. 2007. « Colloque international - Environnement, engagement esthétique et espace public : l'enjeu du paysage ». Ladyss et Société, environnement, territoire (SET). France, Paris. Mai 2007. 8 p. En ligne : 9 août 2011.  
[http://www.ladyss.com/IMG/pdf/Appel\\_a\\_communications\\_Colloque\\_Environnement\\_Esthetique\\_Espace\\_public.pdf](http://www.ladyss.com/IMG/pdf/Appel_a_communications_Colloque_Environnement_Esthetique_Espace_public.pdf)

Broadbent, Geoffrey. 1990. « Emerging concepts in urban space design ». Van Nostrand Reinhold (International). 380 p.

Buegmann, Robert. 2000 « The Paradoxes of Anti-Sprawl Reform », in Freestone, R. *Urban Planning in a Changing World*, Routledge Publishing, pp.168-174.

Buchanan, Colin D. 1963. "The Buchanan Report: Traffic in towns". 27 novembre 1963. Volume 253.

CCNQ, 1998. « Plan d'intervention pour la mise en valeur de la colline parlementaire », Commission de la Capitale Nationale du Québec, Document d'orientation.59 p.

CCNQ, 2003. « Consolider la capitale du Québec. Orientations d'aménagement et de développement proposées pour le territoire de la communauté métropolitaine de Québec. » Pierre Boulanger. Décembre 2003. 31 p.

CCNQ. 2011 « Commission de la capitale nationale ». <http://www.capitale.gouv.qc.ca/commission/> En ligne. 27 octobre 2011.

Dickinson, John A. et Brian Young. 1995. *Diverse Pasts, a History of Québec and Canada*. Mississauga, Copp Clark, p. 285.

Fillion, Serge. 2003. « Consolider la capitale du Québec. Orientations d'aménagement et de développement proposées pour le territoire de la communauté métropolitaine de Québec ». Commission de la Capitale Nationale du Québec (CCNQ). Décembre 2003. 31p.

Frobert, Stéphanie. 1999. « Entrée de ville ». Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logements, France, Lyon, 74p.

Fulton, William. 1996. *The New Urbanism: Hope or Hype for American Communities?* Cambridge (MA), Lincoln Institute of Land Policy.

Gauthier, Benoit. 2006. « Recherche sociale. De la problématique à la collecte des données ». Presses de l'Université du Québec. 4<sup>e</sup> édition. 620p.

Guide canadien d'aménagement de rues conviviales. 1998. Canadian Institute of Transportation Engineers and Association des transports du Canada. 120p.

Guimont, Léo. 1997. « Architecture de paysage - Voie royale à Québec. Chaque ville a son caractère » Le Devoir, 19 mai 2007, science et technologie. En ligne : <http://www.ledevoir.com/societe/science-et-technologie/143957/architecture-de-paysage-voie-royale-a-quebec>

Jabobs, Allan B. 1993. « Great Streets». MIT Press : Cambridge, London, England. 331 p.

Lemelin, Marie-Claire. 2003. « Les marqueurs identitaires en entrée de ville : le cas de St-Laurent. » Mémoire de maîtrise, Montréal, Université de Montréal, 103 p.

Lessard, Marie, Michèle Saint-Jacques et Ron Williams (2003). « Entrées de ville : sécurité, paysage et identité », in P. Poullaouec-Gonidec, S. Paquette and G Domon (éditeurs), *Les temps du paysage*, Montréal : Les Presses de l'Université de Montréal : 187-202.

Lessard, Marie, Huard, Marie-Andrée, Paradis, Marie-Claude, Gillet, Mathieu. « Requalification d'autoroutes et réhabilitation paysagère et urbaine – quelques expériences nord-américaines et européennes ». Ministère des Transports, 132 p.

Lund, Hollie. 2003. Testing the Claims of New Urbanism: Local Access, Pedestrian Travel, and Neighboring Behaviors. *Journal of the American Planning Association*, vol. 69, no 4, pp. 414-429.

Lynch, Kevin. 1960. « L'image de la cité ». Paris : Édition Dunod, 221 p.

Lynch, Kevin, Myer, John, Appleyard, Donald. 1964. « The view from the Road ». Cambridge : Édition M.I.T. Press, 64 p.

Lynch, Kevin. 1976. « Voir et planifier : L'aménagement qualitatif de l'espace » Massachusetts : Collection Aspect de l'Urbanisme, Edition Dunod, 215 p.

Lyle, John M., Report of Civic Improvement Committee for the City of Toronto, [Toronto], 1911, p. 11.

Mackey, P. 2000. «Tendances nord-américaines dans la conception des routes», in *Routes et paysages villageois*. Québec: Conseil du paysage québécois, section 3 : 1-12.

Marchand, Patrick. 1998. « Les boulevards urbain. Des voies qui permettent de concilier vie locale et circulation ». Fiche technique no.28, janvier 1998. Ministère de l'équipement, des transports et du logement. Lyon, France. 10p.

Miaux, Sylvie. 2008. « Comment la façon d'envisager la marche conditionne la perception de l'environnement urbain et le choix des itinéraires piétonniers : L'expérience de la marche dans deux quartiers de Montréal. ». Recherche, Transport, Sécurité 101 (2008) p.327-351.

Gariépy, M. et coll. 2006. « Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal, Québec ». MTQ, collection "études et recherches en transport". Montréal : Université de Montréal : Faculté de l'aménagement, Institut d'urbanisme, Chaire en paysage et en environnement, pour le Ministère des Transports, direction de la recherche et de l'environnement. <http://www1.mtg.gouv.qc.ca/fr/publications/ministere/recherche/etudes/index.asp>

Oldenburg, Ray. 1999. « The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons, and Other Hangouts at the Heart of a Community. » Marlowe & company. 338p.

Ouellet, Michel. 2006. « Le smart growth et le nouvel urbanisme : synthèse de la littérature récente et

regard sur la situation canadienne » Cahiers de géographie du Québec, vol. 50, n° 140, p. 175-193.

Ouellet, Michel. 2006. « Le smart growth et le nouvel urbanisme : synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne ». Cahiers de géographie du Québec, vol. 50, n° 140, 2006, p. 175-193

Paquette, Sylvain. 2007. « Les enjeux du paysage au Québec entre logique de préservation et de développement ». Économie rurale, no 297-298 (janvier-avril 2007), 15 p. [En ligne] [http://www.cairn.info/resume.php?ID\\_ARTICLE=ECRU\\_297\\_0041](http://www.cairn.info/resume.php?ID_ARTICLE=ECRU_297_0041). Consulté le 11 février 2011.

Paquette, Sylvains, Poullaouec-Gonidec, Philippe, Domon, Gérald et coll., 2008. « Guide de gestion des paysages au Québec : Lire, comprendre et valoriser le paysage ». Montréal : Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, 97 p.

Paquette, Sylvain. 2011. « Approches sociales et culturelles du paysage ». CONCEPT DE PAYSAGE - AME 6144 HIVER 2011, Séances 5.

Paquette, Poullaouec-Gonidec et coll. 2011. « YUL-MTL. Paysages en mouvement, concours international d'idées ». Juin 2012. Producteur : Université de Montréal, Chaire en paysage et environnement. Montréal, Ville Unesco de Design. 41 p.

Poulin, Claire. 1997. « La gestion des corridors routiers, Aménagement routier dans la traversée des agglomérations – Document d'information et de sensibilisation » Montréal : Ministère des Transports du Québec – Direction des communications. 128 p.

PPU Colline Parlementaire. 2010 « Colline Parlementaire, Programme Particulier d'Urbanisme » Ville de Québec, service de l'aménagement du territoire. 5 juillet 2010. 70p.

Renneson, Catia. 2006. « Les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace public urbain ». Certu, fiche no.02. juin 2006. 5p.

Riboud, Jacques. 1981. « La ville heureuse ». CEP éditions. 188p.

Riboulet, Pierre. 1998. « Onze leçons sur la composition urbaine ». Paris : Presses de l'École nationale des ponts et chaussées. 256 p.

Roy, Odile. 1997. « Architecture et espaces publics : la quête de l'équilibre ». Continuité, no. 74, p.46-49

RTC. 2003.« Gestion intégrée des déplacements dans le Vieux-Québec ». Programme de démonstration en transport urbain. Réseau de transport de la capitale. Ville de Québec. Mai 2003. 63 p.

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) « Sécurité routière : Sécurité des piétons ». <http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/pietons/index.php> Consulté le 2 avril 2012.

UNESCO. 2011. « Arrondissement historique du Vieux-Québec ». En ligne. <<http://whc.unesco.org/fr/list/300>>. Consulté le 15 avril 2011.

Plante, Philippe. 2008. « La requalification pour les parcours d'accès à la capitale nationale ». Urbanité. 2008. Québec, 400 ans plus tard. Automne 2008. 56 p.

Venturi, Robert, Denise Scott Brown, and Steven Izenour. 1972. « Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form. » Cambridge, MA: MIT Press.

Ville de Montréal. 2006. « Charte du piéton. Document de consultation ». Ville de Montréal. 7 p.

Ville de Québec. 2010a. Colline Parlementaire – Programme particulier d'urbanisme, Service de l'aménagement du territoire, adopté le 5 juillet, 70 p. En ligne. [www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie\\_democratique/participation\\_citoyenne/consultation\\_publicques/programme\\_particulier\\_urbanisme/index.aspx](http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/consultation_publicques/programme_particulier_urbanisme/index.aspx)

Ville de Québec 1. « Répertoire des toponymes » En ligne. <>. Consulté le 25 mars 2011.

Ville de Québec 2. « Répertoire des toponymes » En ligne. <[http://www4.ville.quebec.qc.ca/toponymie\\_repertoire/rues/honore\\_mercier.shtml](http://www4.ville.quebec.qc.ca/toponymie_repertoire/rues/honore_mercier.shtml)>. Consulté le 25 mars 2011

Williams, Ron, Lessard, Marie et coll. 1998. Concepts d'aménagements d'entrées d'agglomération en vue d'une amélioration de la sécurité routière et de leurs qualité paysagères (CAEA) – Rapport préliminaire. Montréal : Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, pour le Ministère des Transports du Québec, Service de l'aménagement des infrastructures et de l'environnement. 98 p.

Williams, Ron, Lessard, Marie et coll. 2000. Concepts d'aménagements d'entrées d'agglomération en vue d'une amélioration de la sécurité routière et de leurs qualité paysagères (CAEA) – Rapport final. Montréal : Chaire en paysage et environnement, Université de Montréal, pour le Ministère des Transports du Québec, Service de l'aménagement des infrastructures et de l'environnement.

Williams, Ron. 2005. « A new approach to Québec city : remaking avenue Honoré-Mercier ». Landscape architecture in Canada. Landscapes Paysages. Été 2005. Vol. 7/No.3 p.14-16. 38p.

Zeisel, John. 1981. « Inquiry by design ». Belmont, Californie. Ed, Brooks/Cole Publishing Company. 250p.

## ANNEXES

***Annexe 1 – Les prix reçus pour le réaménagement de l'avenue Honoré-Mercier***

2004 – Prix en architecture de paysage de Télé-Québec & L'art dans la ville

2004 – Prix pour Fleurir le Québec

2004 - Le prix de l'aménagement dans la catégorie « municipalités de 100 000 habitants et plus »

2005 - Le prix de l'Honneur national 2005 de l'AACP et l'AAPQ dans la catégorie design (la plus haute reconnaissance canadienne de en matière de design) ;

2007: Prix Québec 2007 pour l'Institut de design Montréal (IDM) dans la catégorie Architecture de paysage

***Annexe 2 – Le tableau récapitulatif des outils utilisés, relativement aux questions de***

**recherche**

Questions de recherche	Quel a été le processus les raisons des aménagements mis en place ?	Quelles est la situation existante ?	Y a-t-il une différence entre le comportement des piétons et leurs propos ?	Quelles sont les forces et les faiblesses des aménagements effectués?	Les objectifs de design préalablement définis ont-ils été atteint ?
Outils utilisés					
Entrevue avec les concepteurs	x			x	x
Entrevue avec les experts de la Ville de Québec		x		x	x
Entrevue avec les piétons			x	x	x
Observation des comportements piétons		x	x	x	x
Observation des aménagements effectués		x	x	x	x
Relevé de l'historique et du contexte actuel		x			
Relevé de cartes et de photos		x			
Vérifier les données objectives reliées à l'entrée de ville.		x			

### **Annexe 3 – Le questionnaire et les réponses aux questionnaires**

Date/heure : \_\_\_\_\_ Température : \_\_\_\_\_ Achalandage : \_\_\_\_\_

#### **QUESTIONNAIRE A : IMPRESSIONS GÉNÉRALES**

- 1. Quel est votre degré de connaissance du secteur ?**
  - Faible, c'est ma première visite ;
  - Moyenne, je suis venu sur le site quelques fois ;
  - Grande, je traverse le boulevard quotidiennement ;
- 2. Connaissez-vous le nom du boulevard ? Nommez-le.**
- 3. Pour quelle(s) raison(s) fréquentez-vous ce lieu ?**
  - Je ne fais que traverser le secteur ;
  - Je travaille dans le secteur ;
  - J'habite le secteur ;
  - Je visite le secteur ;
  - Autre, précisez :
- 4. Le boulevard a été réaménagée en 2001. Vous souvenez-vous de ce boulevard avant les réaménagements effectués ?**
  - Oui
  - Non

Si oui, pour les questions suivantes, il serait pertinent de faire des liens entre l'entrée avant les réaménagements effectués et l'entrée actuelle.

- 5. De façon générale, jugez-vous les lieux sécuritaires pour la marche ou le vélo (lieu(x) qui vous paraît dangereux/ met en confiance) ? Expliquez.**

**La marche**

- Oui
- Non

**Le vélo**

- Oui
- Non

- 6. Trouvez-vous que la vitesse des automobilistes est trop rapide ? Quels éléments font en sorte que les automobilistes réduisent/ augmentent leur vitesse lors de l'entrée/ sortie de ville ?**

- Oui
- Non

- 7. Que pensez-vous de l'esthétique des lieux :**
  - a. Des aménagements effectués sur le boulevard-même et les trottoirs ?**
  - b. Des aménagements sur les propriétés privées aux abords du boulevard ?**

- 8. Quels sont les éléments qui attirent le plus votre attention, qui ressortent du paysage ?**
  
- 9. Ce boulevard est défini comme étant l'entrée du centre-ville de Québec. Avez-vous l'impression que ce boulevard représente la ville de Québec ou pourrait-elle être n'importe où ailleurs ? Pourquoi ?**

#### QUESTIONNAIRE B : PRÉCISIONS

- 1. Trouvez-vous que les espaces de détente sur la rue sont assez nombreux et bien localisés ? Utilisez-vous les bancs mis à votre disposition ?**
- 2. L'aire d'attente d'autobus est-elle confortable et aménagée adéquatement ? Développer.**
- 3. La largeur des trottoirs permet-elle de vous déplacer agréablement et confortablement? Y a t il des obstacles qui obstruent votre chemin ?**
- 4. Lorsque vous traversez la rue, utilisez-vous toujours les passages piétons surélevé ?**
  - Si oui, le fait que le revêtement du sol soit différent vous incite-t-il à prendre ce passage ?
  - Si non, est-ce que c'est pour prendre un chemin plus court (traverser la rue en diagonale) ?
- 5. Le temps pour traverser la rue indiqué par les feux piétons est-il suffisant ? Vous sentez-vous en sécurité lorsque vous traversez ?**
- 6. Lorsque vous traversez la rue, utilisez-vous les refuges pour piéton situés sur le terre-plein central ? Si non, pourquoi ? Les avez-vous remarqués ?**
- 7. Le terre-plein central est-il en accord avec les aménagements des abords de la rue ? Agrémente-t-il l'aménagement de la rue ?**
- 8. La végétation vous plait-elle ?**
- 9. Avez-vous l'impression que la végétation bordant le trottoir vous protège de la circulation automobile ?**
- 10. Avez-vous remarqué les installations d'arts publics sur le terre-plein central ? Si oui, connaissez-vous leurs significations ?**
- 11. Le soir, trouvez-vous que la rue est assez éclairée (sécurité, visibilité)? Le jour, trouvez-vous que les luminaires sont bien intégrés dans le décor de la rue?**
- 12. Fréquentez-vous ou avez-vous déjà fréquenté les commerces sur la rue (dépanneurs, restaurants, terrasses) ?**

- 13. S'il y en avait plus, pensez-vous que vous fréquenteriez la rue davantage ?**
- 14. La signalisation routière vous donne-t-elle l'information nécessaire pour vous déplacer et vous repérer?**
- 15. Est-ce que l'inclinaison de la pente vous décourage de monter ou de descendre la rue ?**
- 16. Avez-vous d'autres commentaires (positifs, négatifs) à faire sur les aménagements et la sécurité du boulevard ?**

#### INFORMATIONS GENERALES

**a. Vous êtes :**

- un homme
- une femme

**b. Votre catégorie d'âge**

- 18 à 29 ans                       30 à 40 ans                       41 à 50 ans
- 51 à 60 ans                       61 à 75                                       75 ans et +

**c. Lieu de résidence**

- Dans la ville de Québec, à moins de 1 km du site
- Dans la ville de Québec, entre 1 et 10 km du site
- Dans la ville de Québec, à 10 km et + de l'avenue Honoré-Mercier
- Ailleurs au Québec, précisez :
- Ailleurs au Canada, précisez :
- À l'extérieur du pays, précisez :

#### ***Annexe 4 – Le programme de la CCNQ concernant la revitalisation de l'avenue Honoré-Mercier***

En 1998, un plan directeur d'intervention pour la mise en valeur des secteurs parlementaire et gouvernemental a fait de la colline Parlementaire un lieu qui se distingue des quartiers limitrophes. Le réaménagement des grandes voies d'accès, telles que l'avenue Honoré-Mercier, ont permis de créer « un paysage urbain prestigieux digne d'une capitale nationale du Québec et (...) ont réussi le pari de donner à la colline Parlementaire une facture paysagère qui traduit dorénavant son statut emblématique de capitale » (PPU Colline Parlementaire, 2010 : 3).

Le réaménagement de l'avenue Honoré-Mercier entre également dans un autre programme mis en place par la CCNQ, concernant la restauration des portes d'entrée et des principales voies d'accès à la capitale. Elles « forment des barrières artificielles contribuant ainsi à la fragmentation du tissu urbain en poches enclavées et à faire d'une partie importante de l'agglomération de la capitale nationale un territoire où l'automobile est reine et où les transports alternatifs n'arrivent pas à s'imposer » (Plante, 2008 :28). À l'aide de ce programme, les aménageurs tentent de réparer les erreurs du passé, en tentant d'aménager ces entrées de ville en tenant compte de la sécurité, de la fluidité, de l'esthétisme et du caractère emblématique du lieu (CCNQ, 2003). La notoriété de la capitale nationale fait en sorte qu'elle se doit d'avoir des infrastructures d'accueil digne de son titre, aussi bien pour les résidents que pour les visiteurs.

Objectif poursuivi par la CCNQ :

- de concert avec les autorités responsables, harmoniser et mettre aux normes internationales les grandes portes d'entrée de la capitale nationale ;
- faire refléter la qualité urbaine, la beauté des paysages et le statut de capitale à chacune de ces grandes portes d'entrée ;
- améliorer la qualité de vie et la sécurité des citoyens tout en maintenant la fluidité du transport sur les voies d'accès à la capitale ;
- Mieux contrôler l'occupation du sol, notamment le cadre bâti et l'affichage, à l'intérieur des corridors autoroutiers ;
- Renforcer et diversifier le couvert végétal le long des autoroutes ;
- Diminuer l'éclairage autoroutier pour réduire l'impact négatif sur le paysage de la capitale tout en contribuant aux programmes d'économie d'énergie.

***Annexe 5 – Les éléments de polarité caractérisant l'organisation spatiale de la colline  
Parlementaire et de ses abords :***

-Le Vieux-Québec

-Le pôle de l'Assemblée-Nationale : les pelouses de l'Hôtel du Parlement et la place de l'Assemblée-Nationale

-Le parc de la Francophonie et la place George-V

-Le parc des Champs-de-Bataille

-Le parc de l'Amérique-Française, les pelouses du Grand Théâtre de Québec et de l'ancien hôpital Jeffery Hale

-La place D'Youville (place publique la plus achalandée en haute ville, principale porte d'entrée du Vieux-Québec, terminus des parcours de transports en commun et parterre institutionnel du Palais Montcalm).

-Le capitol

-La patinoire l'hiver

### ***Annexe 6 – Les principaux partenaires du projet***

Les principaux partenaires étaient l'Assemblée nationale, la Société immobilière du Québec, Parcs Canada, la Commission des champs de bataille nationaux et la Défense nationale du Canada. Pour mener à terme le projet et mettre en œuvre les sphères importantes d'un tel réaménagement, une équipe pluridisciplinaire composée de professionnels a été mise sur pied. De ce fait, la Ville de Québec a fait appel à la firme de design urbain Williams, Asselin, Ackaoui and associates, au designer industriel Michel Dallaire, à l'artiste Paul Béliveau, au designer d'éclairage et artiste visuel Gilles Arpin, à l'équipe de génie civil et au département de l'environnement de la Ville de Québec. Le projet a été dirigé par Francine Bégin et André Plante, designer urbain et architecte de paysage de la Ville de Québec. Finalement, des représentants des trois instances gouvernementales concernées, ainsi que plusieurs cabinets de conseil, ont également participé au projet (Williams, 2011). Une rencontre par semaine était prévue entre les fonctionnaires de la Ville de Québec, les designers et la CCNQ afin de faire évoluer le projet selon l'expertise de chacun.

***Annexe 7 – Les professionnels interviewés***

-Ron Williams – Architecte de paysage pour la firme Williams, Asselin, Ackaoui & Associates Inc. (WAA) et professeur à l'Université de Montréal

-Jérôme Poupy - Service de l'aménagement du territoire de Québec - Ingénieur

-Jacques Vézina - Travaux publics, Aqueduc, égout et voirie – Directeur

-Jacques Faguy – Gestion du territoire de l'arrondissement de la Cité-Limoilou - Directeur

## Annexe 8 – Les comptages

Ville de Québec

Service de l'aménagement du territoire

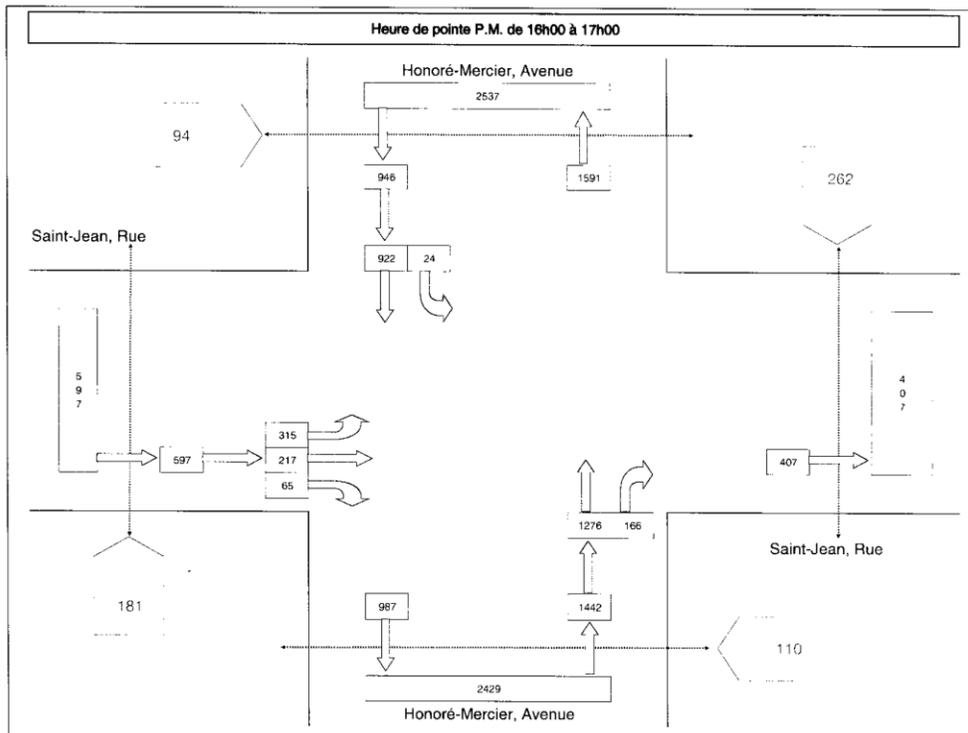
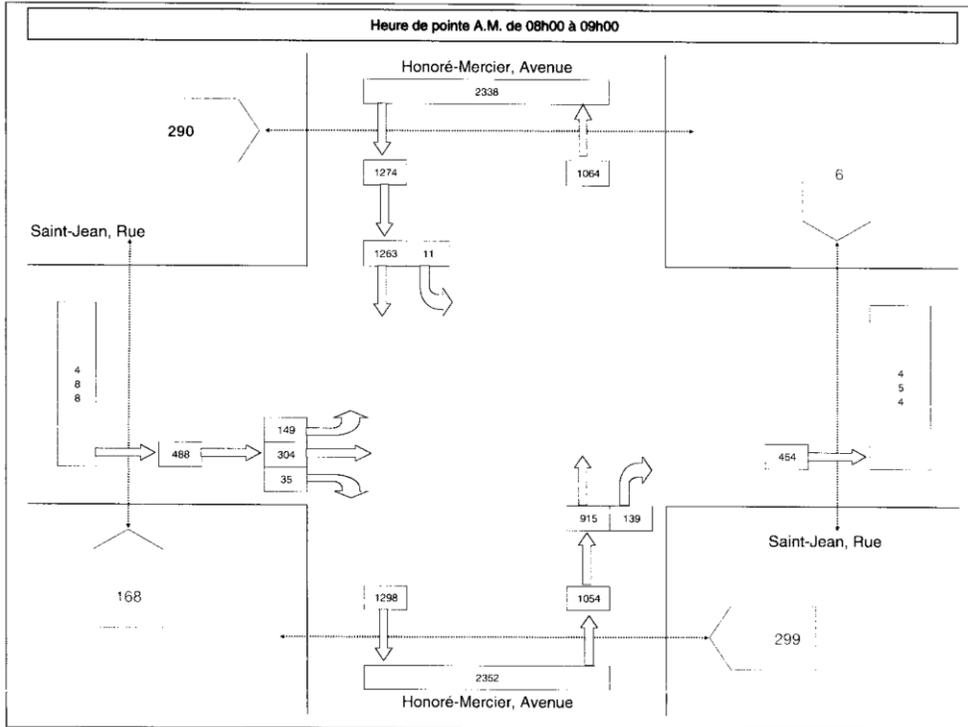
Division du transport

### Inventaire de la circulation comptage de Véhicules, de Piétons, de Cyclistes

Localisation : Honoré-Mercier, Avenue / Saint-Jean, Rue /

Date du comptage : Ve 13-Mai-2011

Arrondissement : 1-De La Cité



# L'expérience du piéton en entrée de ville : le cas de l'avenue Honoré-Mercier

Ville de Québec

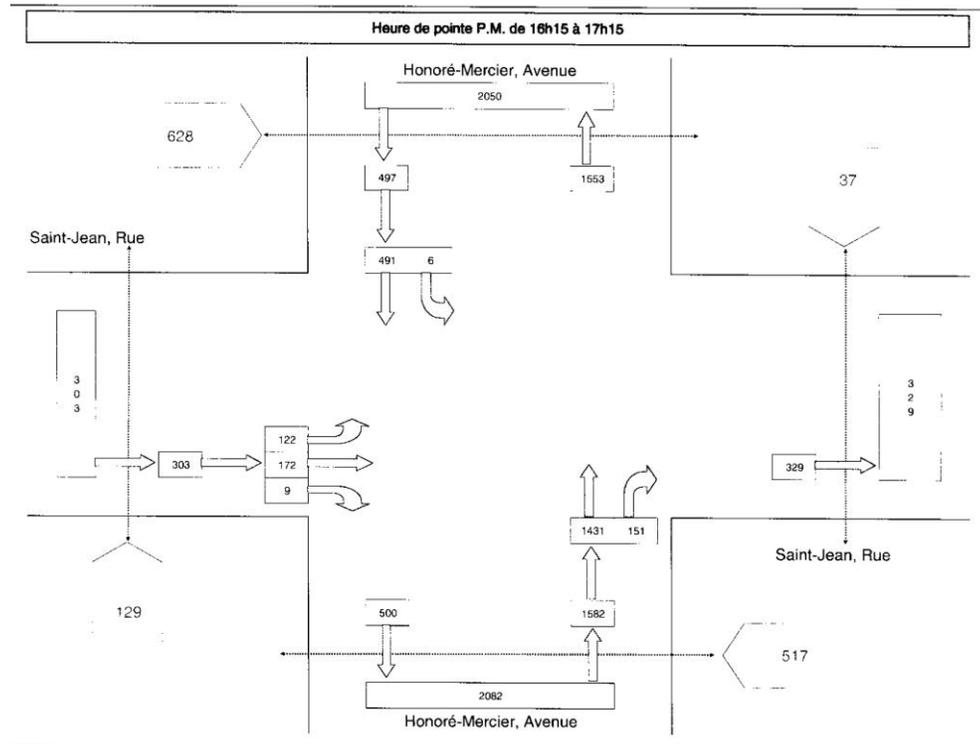
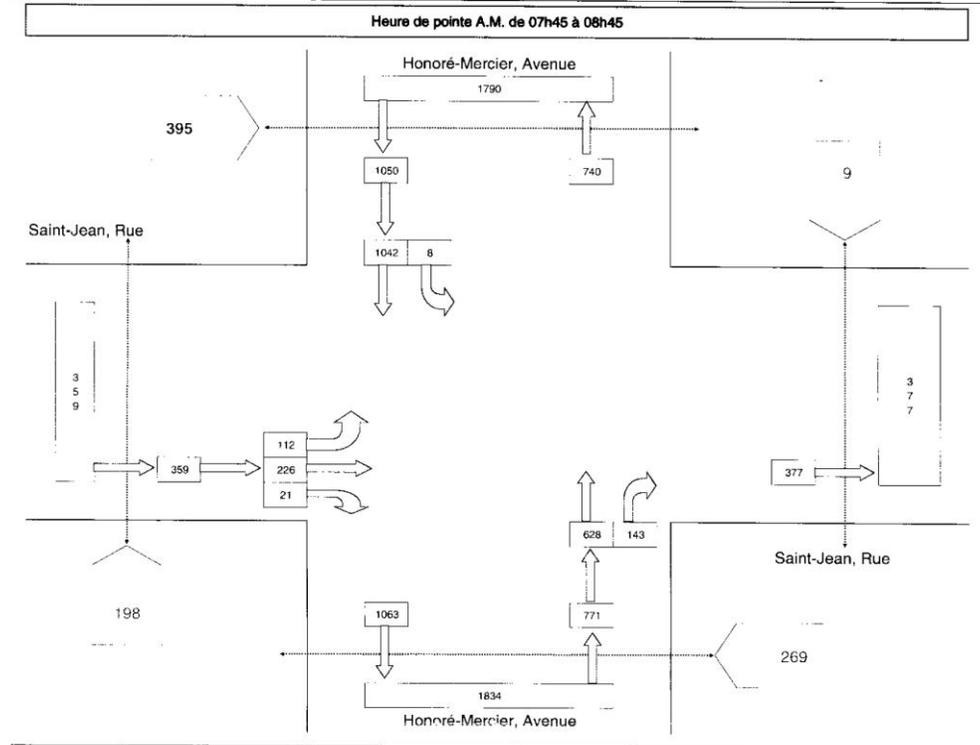
Service de l'aménagement du territoire

Division du transport

## Inventaire de la circulation comptage de Véhicules, de Piétons,

Localisation : Honoré-Mercier, Avenue / Saint-Jean, Rue /  
Date du comptage : Je 28-Sep-2005

Arrondissement : 1-De La Cité



Heures de pointe de l # Honoré-Mercier, Avenue\_Saint-Jean, Rue ( ) # Je\_28\_Sep\_2005\_( ) # Veh-Pié-( )

# L'expérience du piéton en entrée de ville : le cas de l'avenue Honoré-Mercier

Ville de Québec

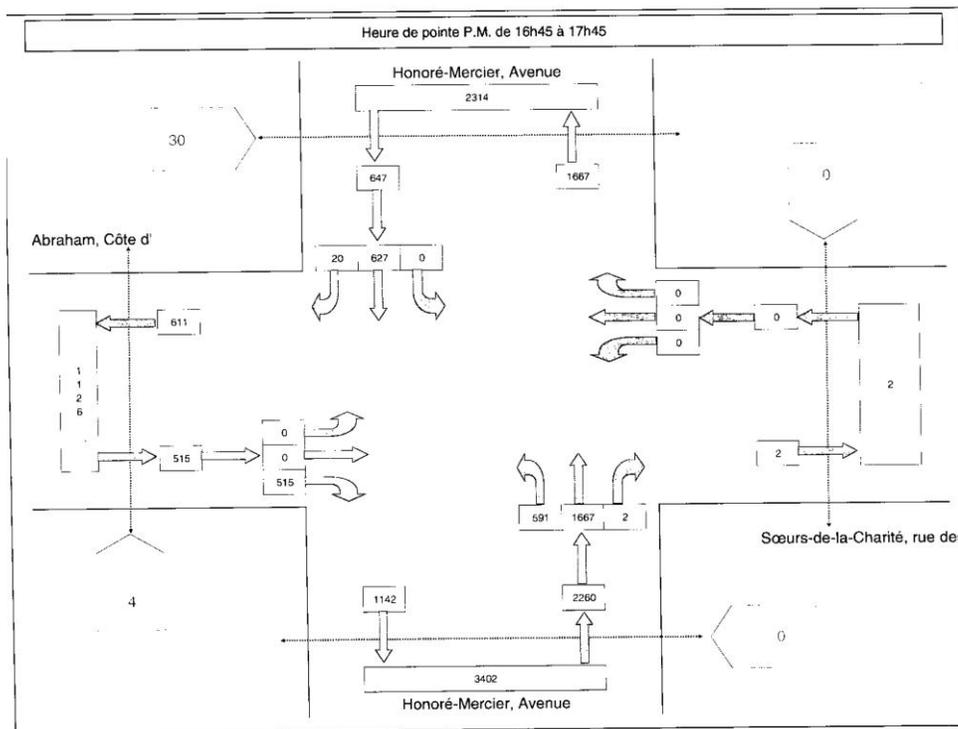
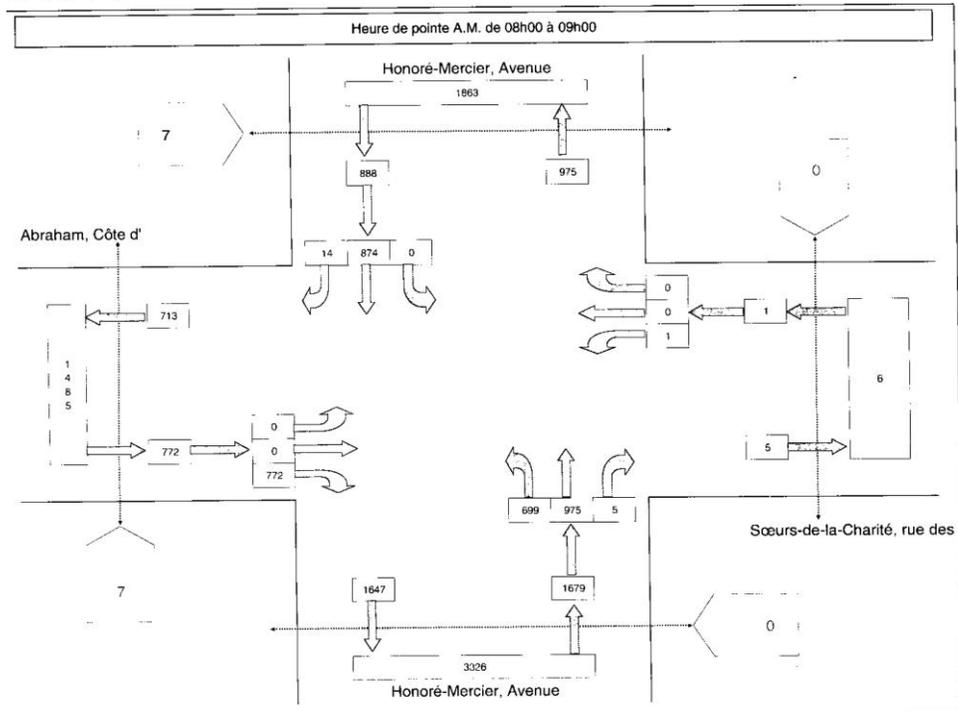
Service de l'aménagement du territoire

Division du transport

## Inventaire de la circulation comptage de Véhicules, de Piétons,

Localisation : **Honoré-Mercier, Avenue / Abraham, Côte d' / Soeurs-de-la-Charité, Rue des**  
Date du comptage : **Je 21-Oct-2010**

Arrondissement : 1-De La Cité



Heures de pointe de l' # Honoré-Mercier, Avenue, Abraham, Côte d' Soeurs-de-la-Charité, Rue des... # Je\_21\_Oct\_2010\_(1) # Veh-Pié-(1)