Document generated on 07/08/2025 4:20 a.m.

Continuité

CONTINUITÉ

Québec
La gare intermodale

Line Ouellet

Number 31, Spring 1986

URI: https://id.erudit.org/iderudit/18040ac

See table of contents

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)
1923-2543 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Ouellet, L. (1986). Québec : la gare intermodale. *Continuité*, (31), 41–41.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 1986

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

Québec

LA GARE INTERMODALE

Une restauration réussie, un ajout un peu terne et un projet inacceptable.

La restauration de la gare du Palais réalisée par le groupe d'architectes Saint-Gelais & Tremblay de Québec respecte fort bien l'oeuvre conçue par Prindle en 1915. La couverture de cuivre a été refaite, les verrières nettoyées. Toutefois, à l'intérieur, on doit signaler quelques interventions maladroites, mais heureusement réversibles. D'abord, pourquoi n'a t-on pas laissé les longs bancs qui meublaient auparavant la salle d'attente plutôt que d'installer ce mobilier modulaire? Les lampadaires noirs disposés entre les bancs sont également hors d'échelle et n'ont aucune fonction, puisque les magnifiques lustres et les lampes murales ont été restaurés. De plus, le support de la signalisation, un immense module rectangulaire jaune et brun, jure avec la majesté du hall d'entrée que couronne un dôme décoré de vitraux.

Le choix du mobilier de la salle d'attente de la gare du Palais fait regretter les longs bancs qui la meublaient. Les lampadaires sont de plus parfaitement inutiles et leur taille est disproportionnée. (photo: B. Ostiguy)

Maquette représentant le projet de tours à bureaux au-dessus du hangar à trains de la gare intermodale. Ces tours écraseraient de leur masse, la finesse et la caractère de la gare du Palais. (photo: Ville de Québec)

Dans le hall d'entrée, le guichet original a été conservé. Malheureusement, le module de signalisation détonne complètement avec son environnement. (photo: P. Thibault)

L'ajout qui a été fait pour accueillir les trains, qui arrivent maintenant dans l'axe nord-sud, est moins heureux que la restauration. (architectes: Hudon & Julien). De l'extérieur, le hangar à trains se présente comme une longue «boîte» dont on a voulu rehausser le prestige en la recouvrant de panneaux d'aluminium de couleur bronze. En vain, des cages d'escaliers extérieures tententelles de briser la monotonie du volume.

Un «hall tampon», longue verrière placée en diagonale, sert de transition entre le hangar à trains et la gare du Palais; transition qui, de l'extérieur, ressemble plutôt à une rupture. Toutefois, la verrière a l'avantage d'être orientée plein sud; sa structure métallique apparente rappelle les fermes de métal de la salle d'attente de la gare du Palais. Toutes deux sont d'ailleurs peintes du même vert cuivre.

Quel contraste entre le «hall tampon» inondé de lumière et les quais auxquels ce dernier nous conduit. Seules quatre ouvertures, alignées sur la paroi ouest, éclairent les quais. Le plafond peint en brun foncé donne l'impression qu'on se trouve en sous-sol. Heureusement, les murs en bloc de béton sont peints d'une couleur claire. On a aussi pensé à marquer les bords des quais par des dalles de granit qui viennent rompre la monotonie du sol recouvert de ciment. On est loin ici du mariage de l'acier et du verre qui a engendré ces «palais des trains» dont la gare du Palais témoigne encore aujourd'hui.

En dernier lieu, est-il besoin de mentionner à quel point les tours hexagonales que la Ville de Québec voudrait voir construire au-dessus du hangar à trains seraient disproportionnées et écraseraient de leur masse, la finesse et le caractère de la gare du Palais. Ce projet tient-il aussi bien compte de la relation nécessaire, d'une part avec le Palais de justice et d'autre part avec le Bassin Louise dont il fermerait l'axe principal (dans l'hypothèse où ces tours seraient construites et que le projet d'habitation du Bassin Louise ne serait pas réalisé, voir Continuité no 24, été 84).

La construction des tours a été reportée, non rejetée. On peut au moins espérer que le concept actuel sera soumis à la critique et considérablement modifié, puisqu'il n'est, pour le moment, pas plus valable architecturalement qu'il n'est rentable financièrement.

Quant à l'aménagement paysager qui devrait rendre à la verdure le stationnement en face de la gare du Palais (on prévoit un stationnement souterrain), il devrait débuter dès le mois de mai 1986, ce qui réjouira voyageurs et résidants. ■

Line Ouellet

Directrice et rédactrice en chef du magazine Continuité.