

## Avant-garde et patrimoine

### Le concours international d'architecture Forum-Québec 90

---

Number 48, Summer 1990

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/17816ac>

[See table of contents](#)

---

#### Publisher(s)

Éditions Continuité

#### ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

---

#### Cite this article

(1990). Avant-garde et patrimoine : le concours international d'architecture Forum-Québec 90. *Continuité*, (48), 31–46.



Le projet gagnant (équipe n° 9)  
Toutes les photographies qui  
illustrent cet article sont de Jean  
Brassard.

# AVANT-GARDE *et patrimoine*

Le Forum mondial des jeunes architectes (FMJA/IFYA) est un organisme ouvert et indépendant, permettant aux jeunes architectes du monde entier de se rencontrer dans le cadre d'activités professionnelles.

Le Forum vise à stimuler les efforts de jeunes architectes dans leur recherche de nouvelles orientations professionnelles et ses activités sont coordonnées par un comité international.

Le Forum organise différents types d'activités : des concours internationaux, des expositions, des ateliers de design et des groupes de travail pour le support professionnel aux pays en voie de développement.

## THÈME

Le concours international d'architecture FORUM-QUÉBEC 90, dont le thème est «Avant-garde et patrimoine», s'inscrit dans la tradition des concours d'architecture organisés par le Forum mondial des jeunes architectes.

Les praticiens du monde entier viennent y exprimer leur vision prospective de l'architecture dans le contexte très spécifique des traditions régionales et des richesses du patrimoine bâti.

Le concours s'articule autour d'un projet réel créé pour la place de la gare du Palais, dans l'arrondissement de la ville de Québec, inscrite par l'Unesco sur la liste des sites du patrimoine mondial.

## Le concours international d'architecture FORUM-QUÉBEC 90

International Forum  
of Young Architects

**FORUM**  
CANADA

Forum Mondial des  
Jeunes Architectes

## TROIS ÉVÉNEMENTS ASSOCIÉS

— UIA XVII-1990

Congrès de l'Union internationale des architectes

Montréal, du 27 mai au 1<sup>er</sup> juin 1990

— Célébration du centenaire de l'Ordre des architectes du Québec

— Forum mondial des jeunes architectes (FMJA)

Québec, du 18 au 26 mai 1990

Ces événements d'envergure internationale ont été créés par la Corporation Architecture 1990 et par l'Ordre des architectes du Québec. À cette occasion, plusieurs milliers de participants étrangers se sont joints aux architectes, bâtisseurs, fabricants et hommes d'affaires du Québec et d'autres provinces du Canada.

## LES PARTENAIRES

Le Forum mondial des jeunes architectes (FMJA/IFYA), Section canadienne  
La Corporation Architecture 1990  
L'Ordre des architectes du Québec

## REMERCIEMENTS OFFICIELS

Parrainé par l'Unesco, cet événement a été réalisé grâce au concours des organismes suivants:

**Commanditaires institutionnels:**  
Le Secrétariat d'État, Gouvernement du Canada

Le ministère des Communications, Gouvernement du Canada

Le ministère des Affaires internationales, Gouvernement du Québec

La Communauté urbaine de Québec

La Ville de Québec

L'Université Laval

L'École d'architecture de l'Université Laval

Le Musée de la civilisation

La Ville de Lévis-Lauzon

La Commission intermunicipale de transport de la Rive-Sud de Québec

La Société des traversiers du Québec

## Commanditaires privés:

Apple Canada inc.

Canam Manac inc.

Le Pavillon des Arts

Les Agences A.L. inc.

L'Institut coopératif Desjardins

Manugypse

OE inc.

Ramca ltée

Soprema inc.

## ÉQUIPE EXÉCUTIVE

Mme Alena Prochazka, M. Arch.  
Présidente de la section canadienne du Forum mondial des jeunes architectes

M. Louis Daniel Brousseau,  
architecte

Service de l'urbanisme de la Ville de Québec

Directeur du FORUM-QUÉBEC 90

M. Pierre-Richard Bisson, architecte et historien de l'art  
Vice-président de la Corporation Architecture 1990

M. Claude Dubé, architecte et urbaniste, directeur de l'École d'architecture de l'Université Laval

M. Pierre d'Anjou, architecte  
Vice-président de l'Ordre des architectes du Québec

M. Marc-André Gosselin, B.Sc. Pol.

Vice-président-secrétaire de la Corporation Architecture 1990

La réalisation de cet événement a été rendue possible grâce au travail dévoué de huit architectes québécois en pratique privée ainsi qu'à l'engagement d'étudiants de l'École d'architecture de l'Université Laval:

M. Antoine Carrier  
St-Gelais, Tremblay, Bélanger, architectes  
Québec

Mme Anne Côté  
La clinique d'architecture de Québec inc.  
Québec

M. Réjean Gagné  
Cardinal et Hardy, architectes  
Montréal

M. Mario Lafond  
Les Architectes Bouchard, Frigon, Lafond & Associés  
Québec

M. Francis Pelletier  
Gauthier, Guité, Roy, architectes  
Québec

Mme Louise Rivard  
Les Architectes Lemay et Michaud  
Québec

M. André Roy  
André Roy, architecte  
Québec

Mme Andréa Vecsei  
Vecsei Architectes  
Montréal

Isabelle Bérubé  
Caroline Bourgeois  
Jean Brassard  
Chantal Douville  
Claude Garant  
Vincent Gignac  
Michel Langlois  
Nadine Latouche  
Robert Pelletier

## Équipe n° 9 (1<sup>er</sup> prix)

Vladimir Topuzanov, Bulgarie  
Nadja Topuzanova, Bulgarie  
Anne Guérette, Canada  
Ashraf Adly Naguib, Égypte  
Burkhard Entrup, R.F.A.  
Eva M. Martin, Royaume-Uni  
Yann André Leroy, États-Unis  
Marc Larin, Canada, (opérateur CAO)

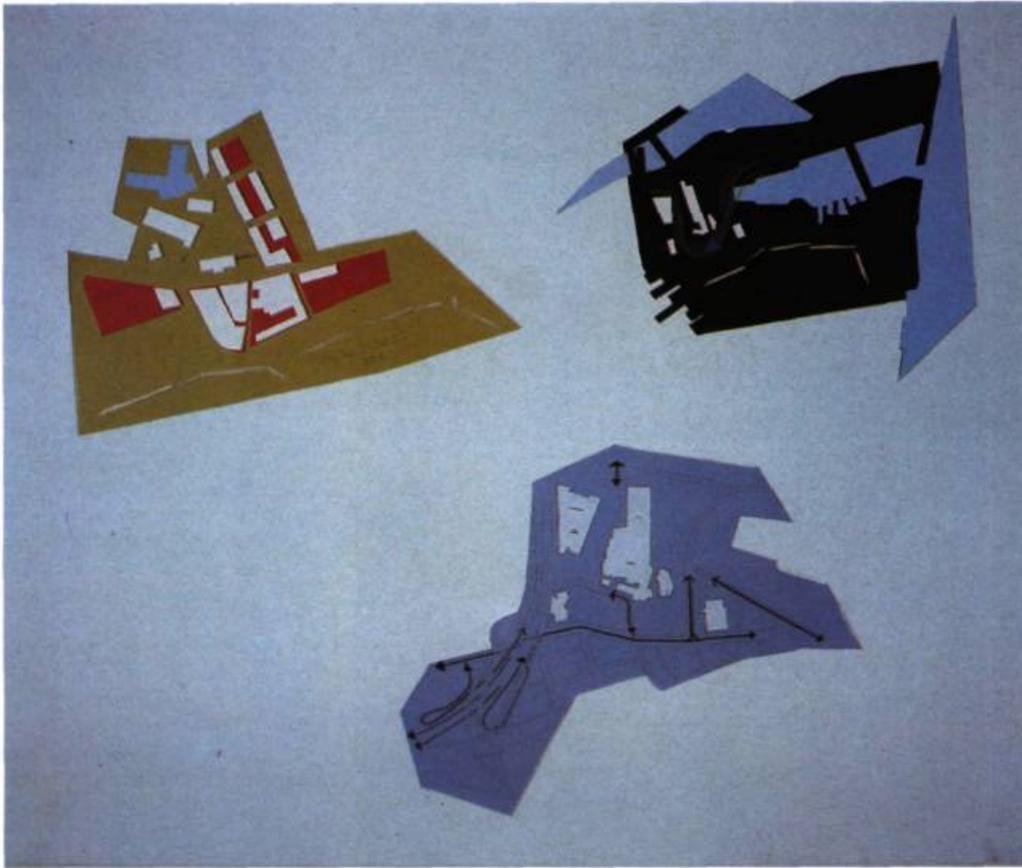
## UN TOURBILLON DE NATURE

**L**e vent glacial sur le site...  
La froideur du bord de l'eau...  
Le paysage de carte postale...  
L'adorable et charmante organisation...

Il y a une main de bois et de verre,  
Qui protège les enfants et leurs rêves...

Le patrimoine... un labyrinthe de formes culturelles et de culture formelle, mélangées à tout jamais à travers la ville. Regarde, c'est partout! Les matériaux et le climat, les fenêtres et la lumière, les toits et les habitations, les murs et leur histoire, la rue et les gens! Les gens, leurs rues, ces rues! À Québec, elles se promènent de haut en bas, de bas en haut, elles tourbillonnent autour des fortifications, elles délimitent des arrondissements irréguliers...

Le patrimoine, c'est aussi le rythme de la ville, la séquence des espaces : grand-petit, large-étroit, en haut-en bas. C'est tout ça, le patrimoine que l'on ressent profondément dans le fond de son âme... Pas un bâtiment en particulier, pas un musée... une ville! Une ville et une culture qui ne peut se résigner à mourir! Une culture unique, qui doit éviter de s'isoler! Une ville originale en même temps qu'universelle.



«Le projet n°9 me plaît particulièrement en raison de sa qualité sur tous les plans. Il s'en dégage beaucoup de poésie. Une sorte de parc périphérique, tel un arc-en-ciel, relie les murs de la ville; c'est là une fort bonne suggestion. Une structure de verre recouvre une place encaissée sans bouleverser la trame ancienne et, depuis le bassin, on a l'impression de voir la ville à travers un cube de glace. Ce projet est intéressant dans tous ses aspects: concept urbanistique, respect du bâti traditionnel, protection de l'environnement. D'autant plus que sur le plan fonctionnel il pourrait éventuellement s'avérer très efficace. Il crée une continuité dans la zone périphérique, autour d'un secteur central dont les fonctions doivent être en relation avec la vieille ville sans rompre la trame historique, mais plutôt en l'enrichissant. Le concept établit une certaine complémentarité entre la ville historique et les quartiers environnants.»  
(Kees Christiaanse)

Pour attirer les gens et les protéger...  
Pour attirer la vie et la conserver...  
Pour protéger les gens sans les isoler...

Envahissons la ville avec une forêt enveloppante!  
Creusons pour découvrir nos racines!  
Rendons le fleuve plus présent et plus accessible!



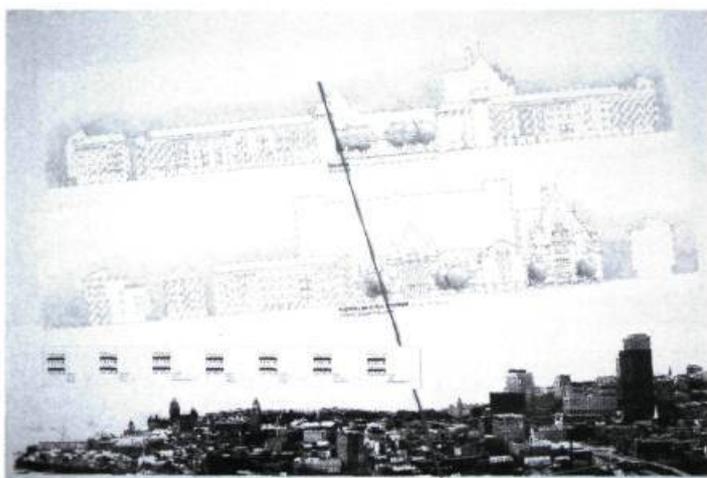
Et de la même manière que notre patrimoine, cette nature tourbillonnera à tout jamais à travers la ville, exprimant la vie et l'énergie des Québécois.

C'est ça, pour nous, le patrimoine et l'avant-garde!

### Équipe n° 6 (2<sup>e</sup> prix)

Philip Jordan, Royaume-Uni  
Marleen Davis, États-Unis  
Thomas Davis, États-Unis  
Stephen Mann, Canada  
Reiner Rietsch, R.D.A.  
Tomas Turek, Tchécoslovaquie  
Yves Rousseau, Canada  
Louis Grenier, Canada, (opérateur CAO)

## ACCESSIBILITÉ



## INTERVENTIONS

1. Bassin Louise. La configuration du bassin pourrait rappeler les limites originelles de la rive.
2. Le Vieux-Port. Le Vieux-Port de Québec devrait faire partie du domaine public. Le long du Saint-Laurent, il est possible d'aménager un parc-promenade en conservant quelques bâtiments. Les constructions en mauvais état devraient être démolies de telle sorte qu'on puisse clairement percevoir le noyau historique de Québec. Aucun autre édifice ne devrait être construit dans ce secteur.
3. La promenade du Marché. Le long du bassin, à la hauteur de la rue Saint-André, on trouve une place du marché et une marina. La forme linéaire permet l'aménagement d'une promenade ouverte sur le fleuve.
4. Tours d'habitation. La rive peut être ici bordée d'habitations. Quatre tours alignées sur les silos à grain viennent prolonger de façon spectaculaire l'axe puissant dessiné par ces structures et offrent une vue sur les montagnes au loin.
5. Centre de congrès. La ville de Québec nécessite des installations supplémentaires pour accueillir les congressistes. Le centre de congrès pourrait répondre à ce besoin, tout en stimulant la vie économique du secteur de la gare du Palais. Par sa forme, le bâtiment constitue un point de repère majeur pour le bassin.
6. Tour et stationnement. Le projet inclut une tour et une vaste aire de stationnement situées à un endroit stratégique, entre le quartier Saint-Roch et les abords du fleuve. On peut de la sorte améliorer la communication entre les deux secteurs et en réduire les problèmes de circulation et de stationnement.

## LA GARE DU PALAIS

La gare du Palais peut devenir un important centre

Cette proposition est le résultat d'une stratégie urbaine découlant à la fois de la structure actuelle de Québec et de son histoire. Le projet de design, où la ville est considérée comme un tout, suggère un programme qui peut être étalé dans le temps.

L'analyse de la trame urbaine de Québec révèle que :

— La ville s'inscrit dans de multiples limites (murs, voies de ceinture, cours d'eau) qu'il importe de renforcer.

— L'identité du secteur portuaire, si important dans l'histoire de Québec, doit être mieux définie et son accès au public, facilité.

— Les liens entre la Haute-Ville et la Basse-Ville doivent être améliorés.

— Le secteur commercial de la rue Saint-Joseph gagnerait à être relié au Vieux-Québec.

«De tous les projets présentés, celui-ci a l'approche la plus physique. Le problème y est abordé selon un point de vue très clair — qu'on soit d'accord ou non avec ce dernier. L'évolution de la ville se fait par phases, du Vieux-Québec à la Basse-Ville en passant par la zone portuaire. C'est l'un des seuls projets qui propose un développement urbain et qui ait pris position au sujet de Québec. Il ne s'agit pas

d'attraction pour Québec. Nous proposons d'aménager devant la gare un vaste espace urbain — la place René-Lévesque — réservé aux piétons et pourvu de certaines installations de service : station de taxis, débarcadères, accès au stationnement. La place est agrémentée d'une grille, d'un plan d'eau et d'arbres.

La place établit un lien avec la Haute-Ville par la rue Saint-Nicolas, qui serait fermée à la circulation automobile pour constituer un immense escalier. Ainsi, dans la vieille ville, depuis le sommet de la côte du Palais, on pourrait apercevoir l'escalier de la rue Saint-Nicolas tout en ayant une vue sur la façade centrale de la gare. La place devient également l'aboutissement naturel du Mail centre-ville. Cette zone commerciale a été complètement coupée de la ville à la suite de la construction de l'autoroute Dufferin en 1975.

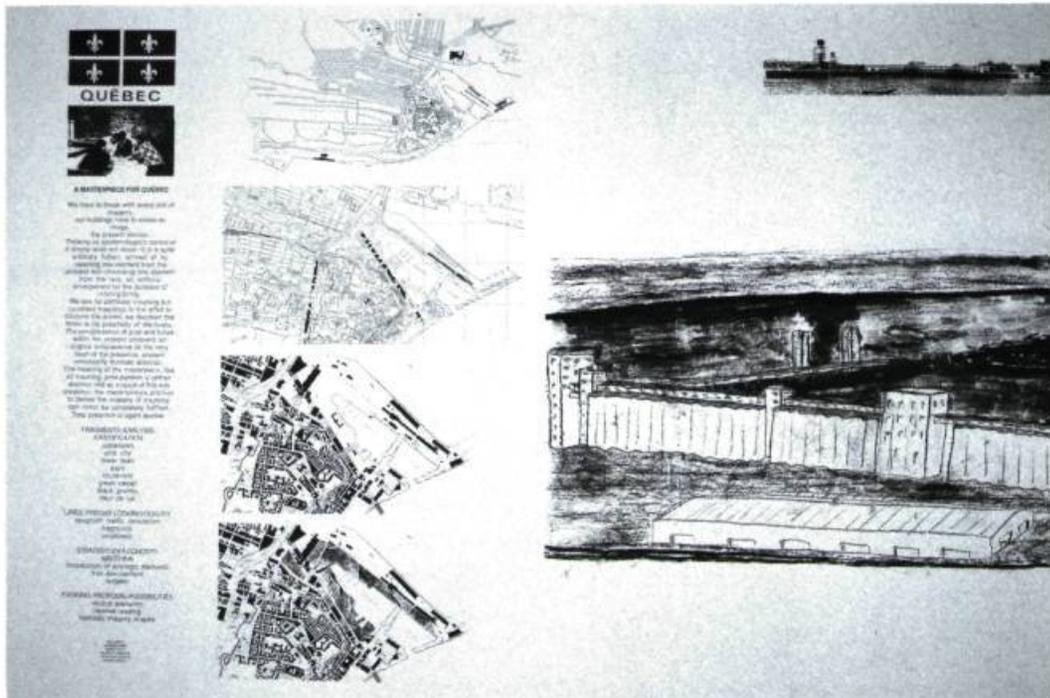
La place René-Lévesque viendrait ainsi unir le secteur commercial de la rue Saint-Joseph au quartier portuaire tout en créant un lien piétonnier entre la Haute-Ville et la Basse-Ville.

### L'EXPRESSION ARCHITECTURALE

L'expression architecturale est inspirée de la trame urbaine. Les proportions et l'échelle du bâti ancien ont été étudiées, et développées pour produire une architecture qui interprète de nombreuses formes présentes dans la ville. Depuis l'extrémité de la rue, des volumes sont créés suivant différentes séquences, puis ces formes se fragmentent en de plus petites unités, toujours selon des rythmes irréguliers ou syncopés. Le fenêtrage de chaque bâtiment adopte des lignes modernes. Par la suite, pourront s'ajouter différents matériaux et couleurs.

d'un écran de fumée.» (Brian MacKay-Lyons)

«Les priorités, le contexte et une forme de symbolisme se retrouvent dans ce projet sur lequel se porte mon choix car il présente une véritable stratégie. La manière d'intervenir dans chacun des secteurs est très bien définie, vu le peu de temps dont l'équipe disposait.» (Henryk Drzewiecki)



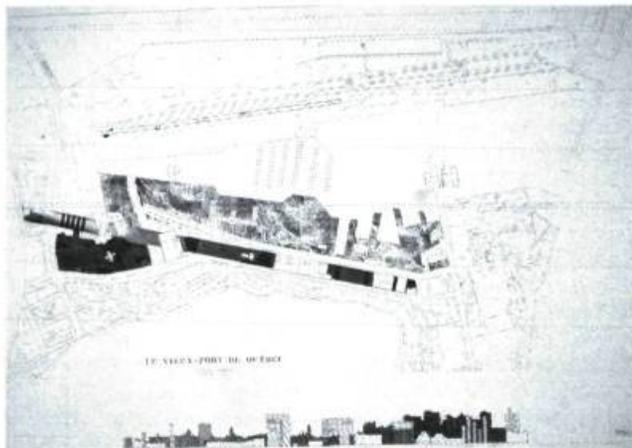
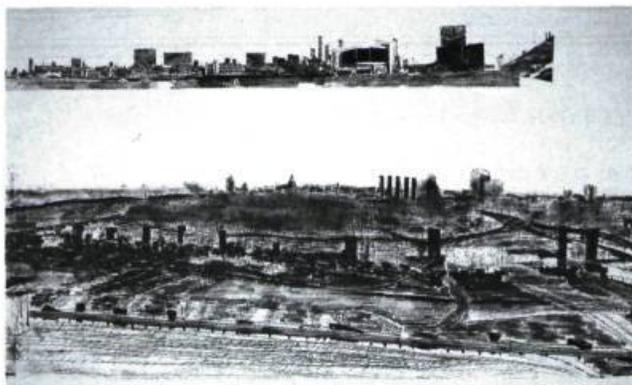
### Équipe n° 1 (3<sup>e</sup> prix)

Pierre Thibault, Canada  
 Georges Heintz, France  
 Marc Jalet, Guadeloupe  
 Wiel Arets, Pays-Bas  
 Maartje Lammers, Pays-Bas  
 Louis-Paul Lemieux, Canada  
 Sylvain Cauchon, Canada  
 (opérateur CAO)

## UNE PIÈCE MAÎTRESSE POUR QUÉBEC

La stratégie de design que nous avons élaborée avait comme prémisses la structuration d'un espace confus auquel il manque un "sens urbain". La lecture de la ville et des fragments qui la composent nous a fait percevoir, entre autres choses, la ligne qui s'inscrit entre le port et la ville, de la gare au fleuve. Nous avons décidé d'accentuer cette ligne en développant à la façon d'un boulevard ponctué d'esplanades.

Cette "imagerie urbaine" est composée de projets à naître, d'un parc à créer et d'une place à vivre et devient le prolongement nécessaire de la Basse-Ville vers le fleuve.

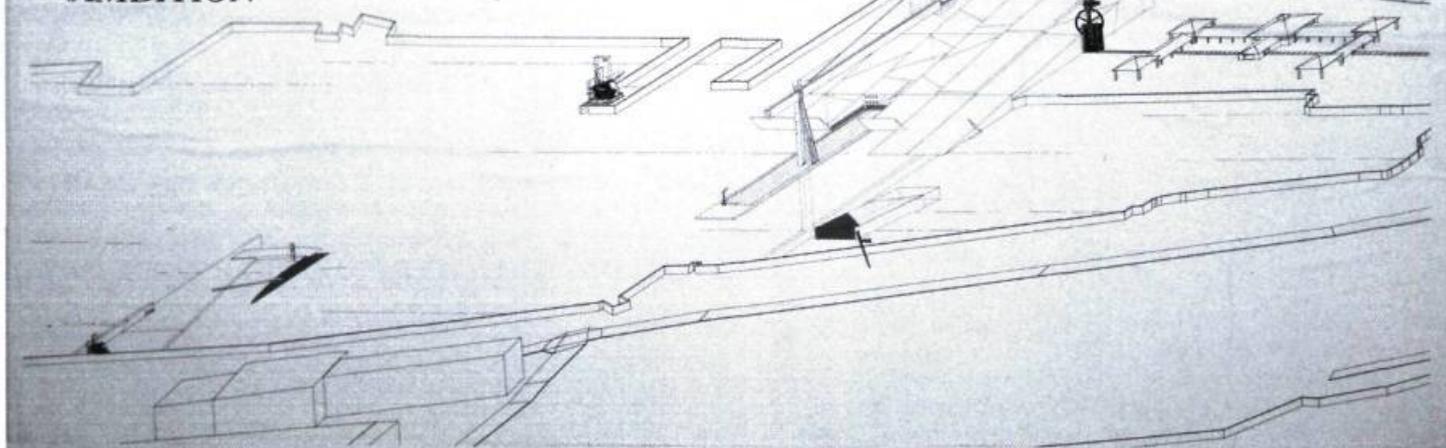


«Du point de vue urbanistique, le projet démontre un parti évident pour la ville considérée dans son ensemble, notamment par la façon d'aborder le problème du stationnement, la volonté de donner au secteur une identité propre. Toutefois, le concept n'est pas assez développé. Son état d'ébauche a peut-être quelque chose à voir avec cette image qui reste à définir. Le plan d'urbanisme est extrêmement fort. Il semble être à la limite entre une lecture de la ville, au départ très bonne, et un plan de développement urbain à partir de cette lecture même.» (Brian MacKay-Lyons)

## Équipe n° 2 (mention)

Ewa Grudziecka, Pologne  
Roman Grudziecki, Pologne  
Raynald Langelier, Canada  
Jean-Pierre Le Tourneux, Canada  
Agus Rusli, États-Unis  
Martin Taurer, Autriche  
Michael Weiss, Israël  
Donald Lavoie, Canada (opérateur CAO)

## ATTIRAIL POUR LA GRANDE AMBITION



Le projet concerne directement l'état d'avant-garde et patrimoine, thème du concours. Il ne corrige ni ne solutionne aucun problème précis sur aucun site déterminé. Il propose plutôt une attitude, formule un cadre d'action dans la construction continue de la ville.

Toutefois, le projet rejette le fait même que la notion d'avant-garde et patrimoine soit le paramètre pertinent à la ville de Québec; le projet ignore aussi les paramètres liés à la notion de site et autres matériaux physiques de la ville (tels qu'utilisés par les planificateurs utopistes ou les concepteurs au plaidoyer communautaire), à l'esthétique (i.e. un design à l'expression héroïque, hautement composé, de bon goût...), et à notre propre classification arbitraire du temps (i.e. histoire: passé, présent, et/ou futur).

### PROPOSITION/STRATÉGIE

La ville de Québec a toujours maintenu une tradition singulière de grande ambition (qui tout simplement absorbe et ignore la notion d'avant-garde et patrimoine). Enracinée dans cette tradition, une stratégie d'insertion dans la ville est présentée, certaines constructions en découlent.

Ces constructions — "l'attirail" de la cité — sont essentielles aux aspirations les plus ambitieuses de la ville de Québec. Conformément à cette tradition, aucun de ces dispositifs n'est présenté sous sa forme achevée. Comme les précédents, ces attirails, défiant leur état d'inachèvement, prospèrent sous leurs formes variées et leurs usages actuels.

Les constructions proposées sont en fait des attirails — supports d'activités. Elles sont ultra-contextuelles, sensibles à l'extrême à la ville. Ici la ville, le site, le contexte et l'histoire sont perçus comme des supports d'acti-

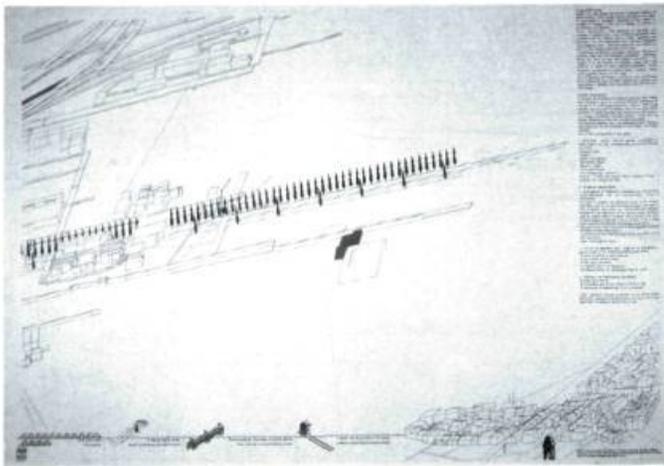


vités plutôt que la manifestation bâtie de parcelles de terrain, de limites de propriétés, de règlements de zonage, de l'icôneographie du tissu urbain, de types de bâtiments, d'objets esthétiques exotiques, ou de percées visuelles urbaines.

Un ensemble d'attirails est choisi à ce moment précis de l'histoire, selon l'apparente abondance de matière et d'activités les plus spécifiques à Québec, puisque ce sont celles-ci qui viendront à manquer.

### LE PROJET

À Québec, les équipements essentiels et périphériques ont toujours été planifiés pour combler les aspirations les plus ambitieuses de la ville, dans sa forme achevée idéale. Bien entendu, aucun de ceux-ci n'a été construit (ni conçu pour être construit) complètement. Quelques exemples récents d'équipements incomplets de la ville sont toujours présents: l'autoroute Dufferin, le Vieux-Port de Québec, la gare intermodale.



L'attirail proposé est censé être opérationnel à une époque imaginaire et n'est relié à aucune séquence chronologique connue.

Quatre objets sont décrits dans cet exposé :

1. 5700 guichets ayant la capacité d'accueillir 15 millions de personnes par jour, servant simultanément aux activités suivantes : vérification de passeport, douane, billetterie, information touristique, étalage de souvenirs, kiosque de rafraîchissements, forteresse contemporaine mobile. Seulement 57 des 5700 sont proposés, complétant la section manquante des remparts.

2. Appareils de fabrication de dalles de glace — une grande manifestation de confiance, en préparation de la future hypermétropole et de son environnement chambardé.

L'eau est recueillie et gardée temporairement dans un réservoir (utilisé présentement comme piscine olympique); les deux silos de l'ancienne cimenterie sont rénovés (probablement transparents) pour servir d'évaporateur, puis l'eau est condensée sur la surface inclinée formant une immense dalle de glace (utilisée comme patinoire et tremplin); coupées par une scie mécanisée mobile, les dalles

glissent dans le bassin pour être remorquées.

Seulement un module de cette immense usine est prévu. Présentement la machinerie est utilisée comme :

- ascenseur horizontal pour les usagers du fleuve, du bassin au boulevard;
- panorama linéaire pour visiteurs.

3. Le grand orgue de la nouvelle basilique à ériger — la plus grande de l'hémisphère nord, après Rome. Actuellement, l'équipement sert de :

- centre de recherche sur le vent (orientation nord-est);
- neutralisateur des bruits de la ville;
- centre de réception protocolaire;
- poste d'expérimentation de musique céleste.

4. Fondation du Grand Opéra-double de Québec servant de :

- coffre-fort municipal pour les citoyens de Québec;
- entrepôt pour la passerelle de la Constitution

Enfin, notons le segment de l'infini boulevard Gréber, proposé dans sa version initiale des années soixante, et d'autres attirails qui ne demandent aucune explication pour le moment.

«Ce projet soulève les questions les plus intéressantes. Les concepteurs, sans faire preuve de naïveté, y ont mis, sur le plan intellectuel, beaucoup de raffinement. Le projet vise une intervention spécifique, le «grand attirail», et fut très bien présenté. Une indéniable logique sous-tend la proposition.» (Susanna Torre)

## LE CONOURS FORUM-QUÉBEC 90

Le Forum mondial des jeunes architectes fait partie intégrante de la Biennale mondiale d'architecture «INTERACH» et fonctionne en collaboration avec l'Académie internationale d'architecture. Le Forum organise différents types d'activités pour les architectes de moins de quarante ans, dont des concours internationaux.

Le FORUM-QUÉBEC 90, qui s'inscrit dans la tradition de ces événements, est organisé par la Section canadienne du FMJA, dans une ville qui a été déclarée partie de l'héritage architectural mondial par l'Unesco. Ce concours international d'architecture a réuni à Québec plus de soixante-dix architectes provenant des cinq continents.

## LA PROBLÉMATIQUE

Le but du concours est la recherche de stratégies de design qui mettraient en valeur un site choisi pour son énorme potentiel à l'échelle locale, municipale et régionale.

En organisant cet échange international d'idées autour d'un site urbain controversé, les organisateurs de FORUM-QUÉBEC 90 ont voulu capter l'intérêt du grand public et le sensibiliser à l'importance d'un débat ouvert sur les problèmes liés à l'aménagement urbain. Il est à espérer que les résultats de ce concours auront un effet positif sur la recherche de solutions de rechange valables par les architectes professionnels. Les participants sauront sûrement nous éclairer de façon nouvelle et intéressante sur ce sujet.

Le site choisi et le programme élaboré pour cet exercice permettaient d'approfondir le thème «Avant-garde et patrimoine» car ils soulèvent toute la problématique de l'attitude à prendre dans un contexte où se chevauchent l'ancien et le nouveau, la forme urbaine et son absence. Ici, comme dans d'autres contextes similaires, l'esprit du lieu, changeant avec les époques, reste toujours présent, bien que négligé, alors que modernité et savoir-faire technologique appellent sa redécouverte et sa projection vers l'avenir.

## LE SITE

L'emplacement choisi est situé dans le vieux faubourg Saint-Pierre, en bas des fortifications et

des Nouvelles Casernes, et correspond à l'espace libre devant l'édifice de style château qu'est la gare du Palais. Chevauchant la limite administrative de l'arrondissement historique, le lieu et sa mémoire sont riches d'un matériau construit et archéologique où transparaissent le militaire, le portuaire, l'industriel.

À l'origine, toute cette surface était recouverte par les eaux de l'estuaire de la Saint-Charles et soumise à des marées allant jusqu'à cinq mètres. Tout au long de la période historique (1534 à nos jours), de précieux lambeaux de terre ont été patiemment arrachés aux battures, de sorte que la rivière se trouve maintenant à 500 mètres de son lit d'origine et que la nappe phréatique se trouve proche du niveau du sol sur toute cette zone au passé fluvial. Tour à tour site défensif, assise de nombreux chantiers maritimes et d'industries proto-modernes, place de marché et lieu de commerce, terminus ferroviaire et secteur industriel-portuaire paléotechnique, quartier de cabarets et d'auberges et bien sûr de résidences, le faubourg du Palais apparaît aujourd'hui à demi abandonné, perturbé par le déclin des activités industrielles et de transport, et par la désurbanisation. Récemment, la place de la Gare elle-même a été transformée en terrain de stationnement et amputée par une voirie de plus en plus gourmande.

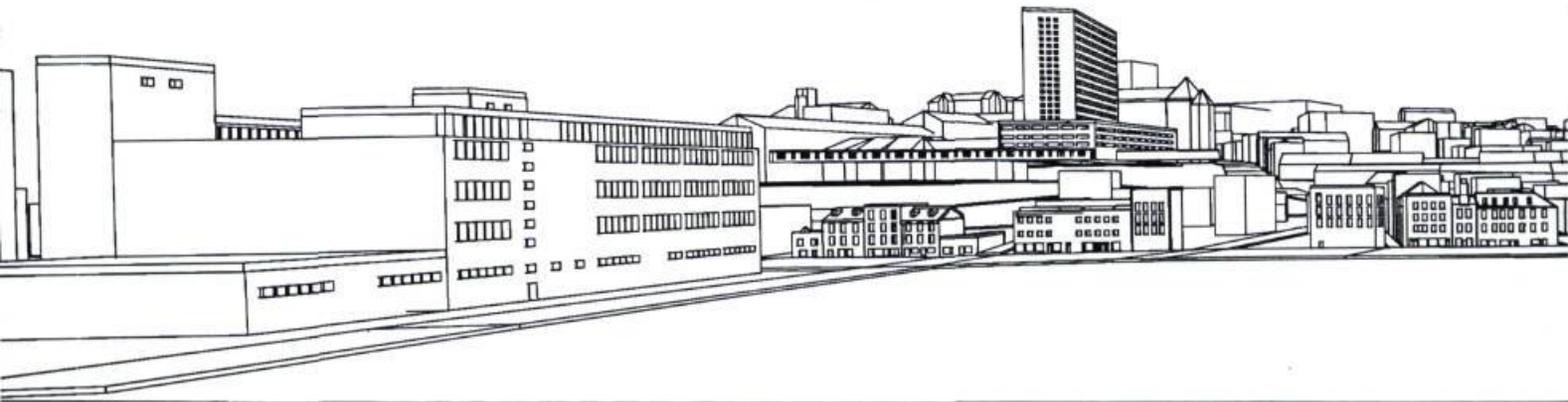
Pourtant, on assiste aujourd'hui à une certaine renaissance du quartier: retour des trains de passagers, apparition d'activités tertiaires, restauration résidentielle. L'administration municipale a même dans ses cartons un projet pour remettre à neuf la place de la Gare.

## LE PROGRAMME

Pour ce concours, plusieurs voies ont été proposées pour résoudre le problème de viabilité de l'endroit, l'insérer de nouveau parmi les éléments majeurs de la trame urbaine et faire revivre son caractère depuis longtemps disparu:

- revoir le programme d'urbanisme de l'arrondissement et de ses environs pour l'insérer dans un réseau urbain d'importance;
- remodeler l'endroit même et lui trouver une nouvelle affectation;

- imaginer une stratégie de planification urbaine plus locale afin de mettre en branle le processus de revitalisation du quartier.



Dans tous les cas, le terminus intermodal de la gare du Palais devait conserver son importance. Toutes les suggestions d'aménagement, d'architecture, de paysagisme ou de génie urbain qui visaient à mettre en oeuvre ce programme dans les règles de l'art étaient acceptées.

### LES ÉQUIPES

Chacune des dix équipes étaient formées de cinq à huit membres, dont un représentant du Québec. Après l'inscription, le lundi 21 mai, chaque équipe disposait d'un espace dans les salles d'atelier de l'École d'architecture de l'Université Laval, de documents et de matériel de soutien.

Chaque équipe pouvait présenter jusqu'à trois planches (76,8 cm X 110,4 cm) montées sur carton-mousse, ainsi que tout document jugé pertinent à la présentation. Les propositions ont été exposées dans la salle du conseil de l'hôtel de ville de Québec et présentées devant un jury international le samedi 26 mai.

### LES OBJECTIFS

Des propositions privilégiées par le jury: conjuguer l'architecture à la pointe de l'avant-garde avec le contexte urbain, en respectant particulièrement les témoignages des bâtisseurs du passé.

Du rayonnement de ce concours: inscrire les solutions proposées pour le site dans les débats des spécialistes et celui du public.

### LE JURY

Un jury international, formé de huit architectes de renom:

Professeur Susana Torre, architecte  
États-Unis  
— Architecte-patron de Susana Torre and Associates à New York  
— Professeur associé à l'Université Columbia, New York  
— Publications dans le domaine de la critique d'architecture



Professeur Viacheslav Glazychev, architecte  
U.R.S.S.

— Professeur à l'Académie internationale d'architecture à San Kiriko, Bulgarie  
— Nombreuses publications dans le domaine de la théorie et de la critique architecturales

— Architecte et designer consultant à Moscou  
— Membre du Comité international des critiques d'architecture (CICA)

Professeur Henryk Drzewiecki, architecte  
Pologne  
— Professeur au Département d'architecture de l'Université Technique de Varsovie (IUPP-DAWTU)

— Président du Comité pour la théorie et la critique en architecture de l'Association des architectes polonais (SARP), Section de Varsovie  
— Nombreuses publications dans le domaine de la théorie et de la critique architecturales

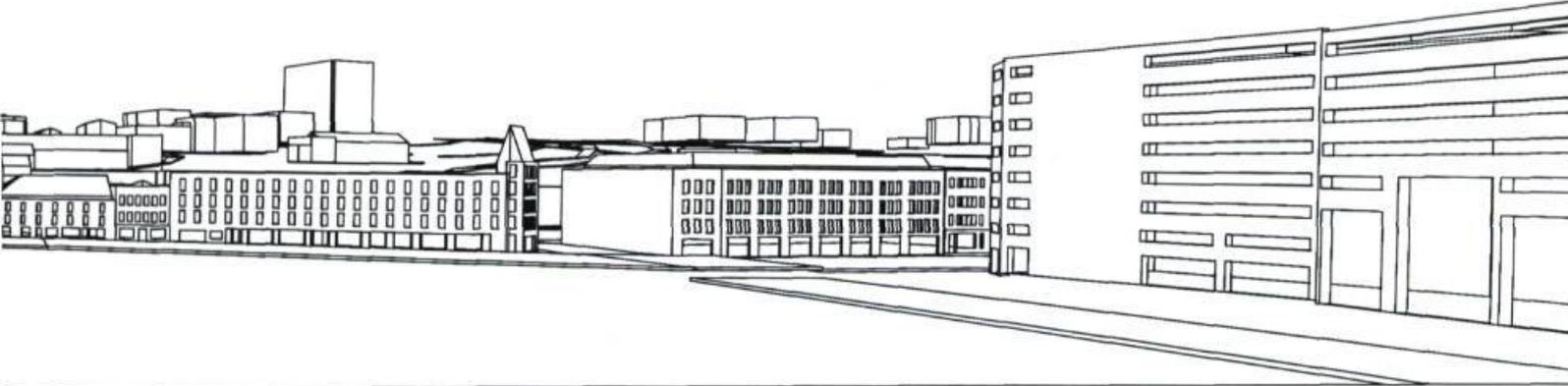
Kees Christiaanse, architecte  
Hollande  
— Architecte-patron de Kees Christiaanse Architects & Planners à Rotterdam, Hollande  
— Ex-associé à l'Office for Metropolitan Architecture (OMA) à Rotterdam  
— Directeur de programme à l'Académie internationale d'architecture à San Kiriko, Bulgarie  
— Professeur à l'Académie d'architecture à Rotterdam, Hollande

— Président du Forum mondial des jeunes architectes

Professeur Attilio Gobbi, architecte  
Italie

— Coordinateur du Laboratoire international d'architecture et d'urbanisme (ILAUD) à Sienne, Italie

— Professeur adjoint à la Technical University of Nova Scotia (TUNS), Halifax, Canada  
— Activité professionnelle en collaboration avec les bureaux de Giancarlo DeCarlo et Gregotti Associati en Italie, et de Brian MacKay-Lyons, Canada



Professeur Brian MacKay-Lyons, architecte  
Canada  
— Architecte-patron de Brian MacKay-Lyons, Architecture,

Urban Design à Halifax, Nouvelle Écosse, Canada  
— Professeur associé à la Technical University of Nova Scotia (TUNS), Halifax, Canada



Denis Bilodeau, historien d'architecture  
Canada  
— Enseignant en atelier au Département d'architecture de l'Université de Montréal  
— Enseignant au Module de design de l'environnement de l'Université du Québec à Montréal  
— Candidat au doctorat au Département d'histoire de l'art et d'archéologie à l'Université Columbia, New York  
— Publications dans le domaine de l'histoire de l'architecture

Serge Viau, architecte et urbaniste  
Canada  
— Directeur du Service de l'urbanisme de la Ville de Québec  
— Membre de la Commission d'aménagement de la capitale nationale, Ottawa  
— Responsable en 1988 de la production du plan directeur d'aménagement et de développement de Québec

#### LES PRIX

Trois prix ont été décernés. Un membre de l'équipe gagnante s'est vu attribuer un voyage architectural de dix jours à Mexico et un autre fera un stage de trois semaines à l'Académie internationale d'architecture de San Kiriiko, en Bulgarie. Comme troisième prix, une plaque commémorative a été offerte par la ville de Cernusco Sul Naviglio, en Italie. Des exemplaires du livre «Québec monumental 1890-1990» et du livre «L'Architecture de Montréal», ont été offerts à chacun des membres de ces équipes. Des certificats ont également été attribués à chacun des participants.



## RÉSUMÉ DES ACTIVITÉS

### VENDREDI 18 MAI

Arrivée des participants  
Buffet de bienvenue (Institut coopératif Desjardins)

### SAMEDI 19 MAI

Exposé des objectifs du concours  
(École d'architecture Petit Séminaire)

Dévoilement du site et visite des lieux

Réception d'inauguration officielle au Bar «Le Tube», buffet offert par Ramca ltée



### VENDREDI 25 MAI

Ateliers

Remise des projets à 23 h 30 (École d'architecture Petit Séminaire)

### SAMEDI 26 MAI

Présentation des projets devant le jury international, remise des prix et lancement du livre: «Québec monumental, 1890-1990», en présence des invités du maire (salle du conseil, hôtel de ville de Québec)

### DIMANCHE 27 MAI

Départ vers le XVII<sup>e</sup> Congrès de l'Union internationale des architectes ou vers les pays d'origine. Exposition des projets du concours à l'École d'architecture lors de la journée «portes ouvertes»



DIMANCHE 20 MAI  
Visite du Vieux-Québec et de l'île d'Orléans

### LUNDI 21 MAI

Conférences

Démonstration du matériel CAO

Formation des équipes (École d'architecture Petit Séminaire)

Rencontre internationale offerte par Soprema inc. et le Musée de la civilisation

### MARDI 22 MAI

Ateliers

### MERCREDI 23 MAI

Conférences

Inauguration d'une exposition d'architectes étrangers (École d'architecture Petit Séminaire)

### JEUDI 24 MAI

Ateliers

Conférence

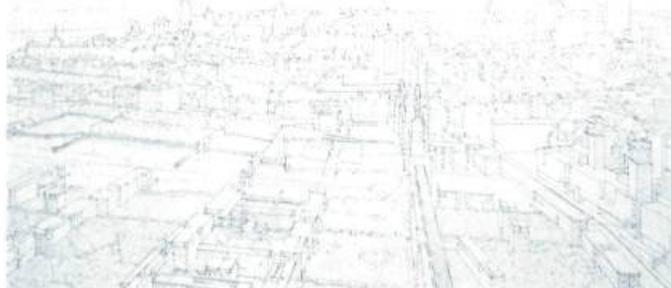
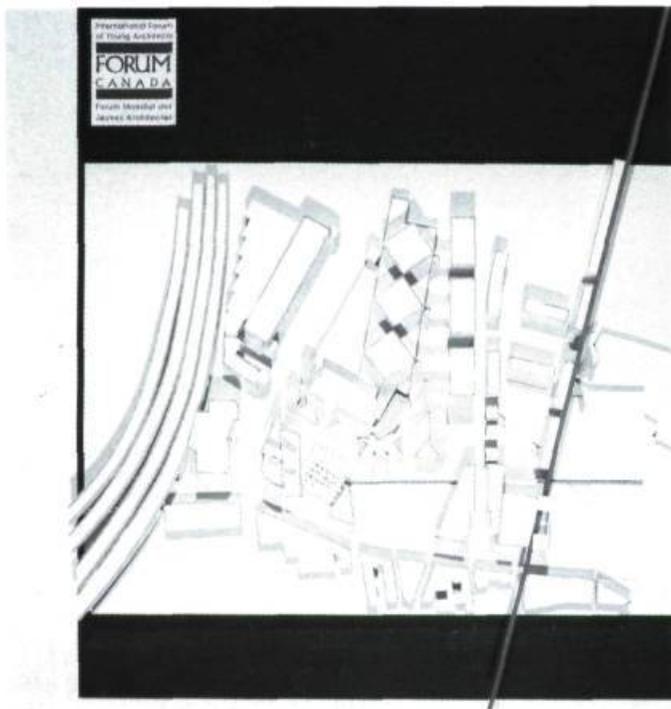
Inauguration de l'exposition des projets des étudiants de l'École d'architecture de l'Université Laval (École d'architecture Petit Séminaire)



## Équipe n° 7

Richard Coulombe, Canada  
Jonathan Soules, Canada  
Henrik Steahr, Danemark  
Jukka Alapiha, Finlande  
Pertti Juhani Kyyhkynen, Finlande  
Pierre-André Marquis, Canada  
(opérateur CAO)

## DIALOGUE



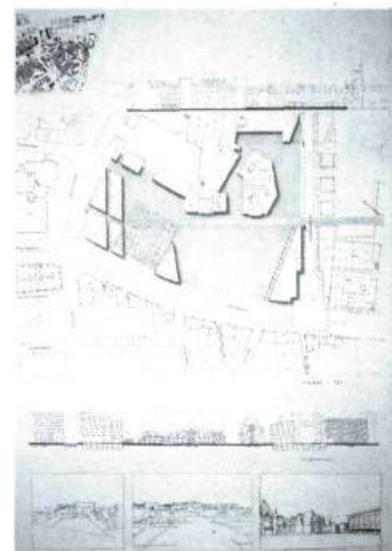
De par son site et sa topographie, la ville de Québec présente une dualité sociale et spatiale quasi ségrégationniste. Un carrefour à cheval entre ces entités tente de se définir un caractère, de s'imposer comme lien ou césure entre la densification spatiale du secteur historique et le secteur de la Basse-Ville, plus sujet à l'intervention architecturale aléatoire de promoteurs sans scrupules. La place René-Lévesque aspire à devenir une charnière entre ces entités urbaines, sociales et spatiales, à l'intérieur d'une planification globale d'aménagement d'un secteur qui mérite beaucoup mieux.

Pour nous, cet exercice est un dialogue, de respect et de compréhension entre Haute-Ville et Basse-Ville. En cette époque où l'on brise les murs qui divisent les sociétés, nous proposons ici d'en bâtir un pour créer l'effet inverse. Composé de bâtiments dont la fonction complète le secteur qu'il recoupe, ce mur part de l'Hôtel-Dieu, passe à l'est de la gare du Palais, longe le bassin Louise et se termine à la rivière Saint-Charles. Au-dessus de cet axe de bâtiments, une promenade piétonne, sorte de terrasse Dufferin moderne, pointe vers l'avenir de Québec. De cet axe naît une trame d'habitation



du côté nord du bassin Louise, comme si le mur se doublait partiellement de façon excentrique, encadrant les points de vue vers les montagnes et créant une étoile dont le cœur est l'arrondissement historique de Québec. Du côté ouest du mur, le secteur administratif s'organise en places interreliées dont le centre est la place René-Lévesque. Pour assurer une activité constante, le marché y est relocalisé de telle sorte qu'il ferme l'axe du Mail centre-ville face à la gare du Palais. D'autres bâtiments commerciaux font discrètement partie de la place, encadrant la gare et donnant un deuxième côté de rue à cette portion de la rue Saint-Paul.

Ainsi, le mur ose un lien entre la Haute-Ville et la Basse-Ville, de même qu'entre un secteur administratif et un nouveau secteur résidentiel. Puisqu'il complète les fonctions qu'il recoupe, il s'harmonise au bâti urbain, secteur par secteur; il n'est qu'une série de bâtiments qui servent à délimiter des zones en renforçant la structure urbaine. Ils s'ouvrent pour encadrer des vues, se referment pour camoufler les erreurs du passé. Il se

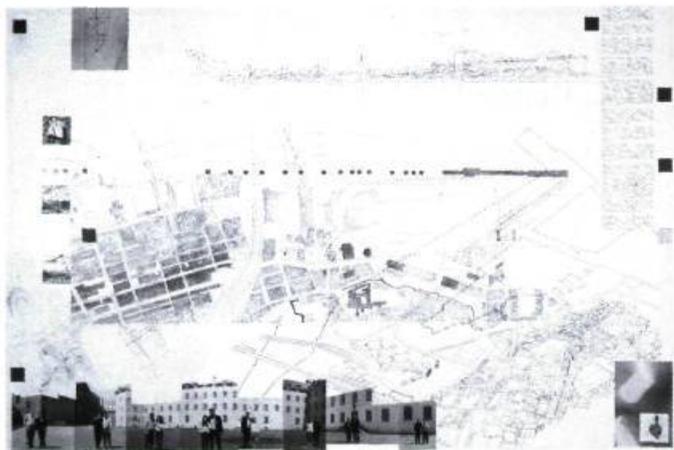
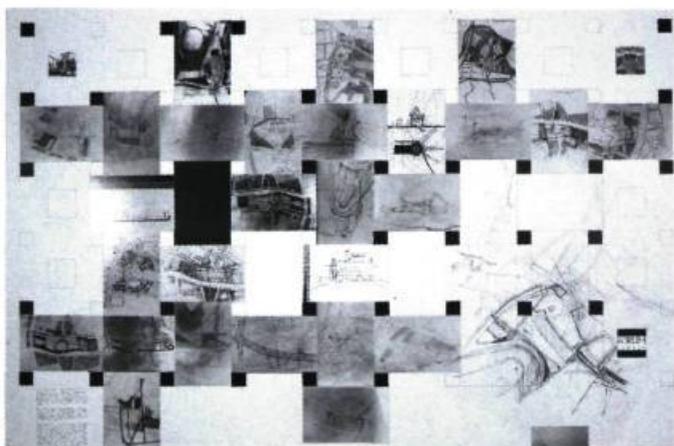
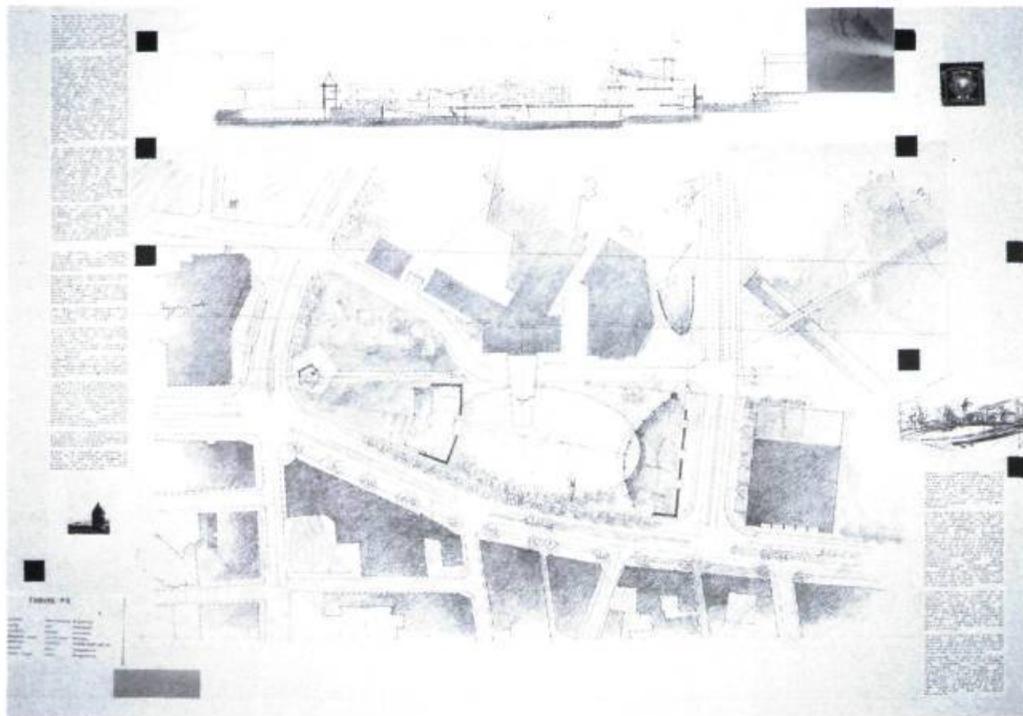


permet même d'être la porte d'entrée des navigateurs. Il est tantôt lien, tantôt coupure. De lui naissent des gestes architecturaux et par lui cessent les interventions non désirables. Modestement, il se veut un nouveau courant de pensée urbanistique pour la ville de Québec.

## Équipe n° 8

Maria Fernanda Corrao,  
Argentine  
Jean Jobin, Canada  
Roswell Garavito, Colombie  
Luis-Fernando Gonzalez Osua,  
Mexique  
Matej Vozlic, Yougoslavie  
Vesna Vozlic Kosir, Yougoslavie  
Yolanda Santos, Canada, (opérateur CAO)

## UNE GRANDE PLACE D'ACCUEIL



Notre proposition vise essentiellement le vaste espace faisant face au bâtiment de la gare du Palais tel que défini dans les termes du concours. Nous proposons d'y réaliser une grande place d'accueil en relation intime avec la gare du Palais et largement ouverte sur la rue Saint-Paul et sur les bâtiments anciens qui la bordent du côté sud.

Afin de redonner à cet espace trop vaste et trop vague une échelle plus urbaine et de dramatiser le vis-à-vis créé par la gare du Palais et les façades de la rue Saint-Paul, nous proposons d'y construire à l'est et à l'ouest deux bâtiments à caractère public. Ces bâtiments, en plus de redonner à l'espace une certaine intimité et de le protéger des vents agressifs qui hantent ce lieu en quasi permanence, permettront, d'une part, de masquer à l'ouest le bâtiment du bout du mail dont l'architecture livide et muette n'est pas digne d'être exposée sur une place et, d'autre part, d'animer à l'est l'édifice des Postes dont l'architecture de bonne qualité, fidèle et éloquent témoin d'une époque prospère, est un peu froide pour la place et mérite d'être agrémentée.

Les deux bâtiments, reliés par leur sous-sol, pourront être utilisés comme lieux d'exposition ou d'interprétation, ou, ce qui nous semble encore plus intéressant, être aménagés en jardins d'hiver ou serres tropicales (il n'en existe pas à Québec) de manière à assurer à la place une certaine animation durant la saison hivernale.

La place elle-même, qui n'est en fait qu'un espace extérieur en dur, est définie par une vaste ellipse simplement déposée entre les bâtiments comme un tapis dans un vestibule d'entrée.

De tous les éléments archéologiques qui peuplent le sous-sol du site nous avons retenu le bastion Saint-Nicolas. De dimensions réduites et localisé à la périphérie du site, ce bastion reconstitué pourrait devenir un élément d'attraction visuellement fort à l'intersection du boulevard Jean-Lesage et agir comme signal historique pour diriger les visiteurs vers un éventuel centre d'interprétation en sous-sol consacré à l'histoire riche et diversifiée de ce site important de Québec.

Nous avons également pensé qu'il serait amusant de présenter en « patchwork » quelques esquisses préliminaires proposées par les membres de notre équipe.

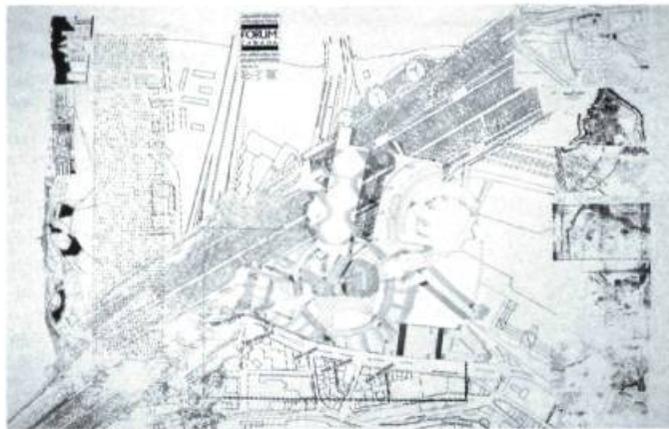
### Équipe n° 3

Jacques White, Canada  
Tibor Balazs, Hongrie  
Iren Jaromi-Kiss, Hongrie  
Gyula Kiss, Hongrie  
Ugis Senbergs, U.R.S.S.  
Jacques Brion, Canada (opérateur  
CAO)

## LA LÉGENDE DU VAISSEAU VOYAGEANT À TRAVERS LE TEMPS

Le thème de ce concours, "Avant-garde et patrimoine", invitait des architectes du monde entier à se questionner sur "l'attitude à prendre dans un contexte où se chevauchent l'ancien et le nouveau, la forme urbaine et son absence". Le site doit-il nous

dicter lui-même les solutions? Plus qu'une simple réponse aux caractéristiques physiques du site et de son environnement, notre recherche s'est voulue une réflexion sur la nature des liens entre avant-garde et patrimoine dans l'architecture du temps présent.



Le défi à relever : une mission, pour trouver l'esprit d'une architecture nouvelle dans ce contexte. Cette architecture, provenant d'une part d'idées inédites issues de l'avant-garde, avec ses formes nouvelles, sa haute technologie et l'organisation spatiale adaptée aux nouvelles réalités sociales, culturelles et environnementales, doit également contenir la connaissance, le savoir-faire et la sagesse des réalisations humaines entreprises jusqu'à ce jour. La capacité de matérialiser une nouvelle architecture intégrée et avant-gardiste tenant compte de ces paramètres est représentée ici par la légende d'un vaisseau voyageant à travers le temps, chargé de toute cette érudition passée et future. Celle-ci ne peut nous être révélée qu'en engageant notre énergie mentale et spirituelle. Nous avons voyagé dans ce vaisseau et présentons ce projet qui en expose quelques fragments :

— Le canyon : représentant les grandes étendues sauvages du Québec et son réseau de lacs et de rivières, il apporte à ce site la présence de l'eau, si peu accessible actuellement.

— La rue : par respect pour le patrimoine bâti adjacent reconnu par l'Unesco, une nouvelle façade vient assurer l'encadrement de la rue Saint-Paul et préserver son caractère urbain traditionnel. La rue demeure un lieu de rencontre et d'animation urbaine sans égal.

— La muraille : à l'instar du Vieux-Québec entouré d'une muraille, les bâtiments historiques de la gare du Palais et de l'ancien édifice des Postes sont entourés de murs, comme des bijoux placés dans un écrin pour les mettre en valeur.

— Les portes : favorisant l'accès au site en des endroits stratégiques, les portes dans la muraille renvoient à une des caractéristiques urbaines les plus typiques du Vieux-Québec.

— La place : la valeur historique et la fonction publique de ces bâtiments ont inspiré la formation d'une place dont les proportions ont été établies en fonction de la perception du piéton. La place verte qui borne le bassin Louise ouvre la perspective sur Québec et procure l'espace de jeu dont a besoin ce secteur.

— Les formes nouvelles et inédites : elles sont le témoignage du dynamisme et de l'effervescence des idées nouvelles en architecture, adaptées à l'évolution des besoins de l'homme d'aujourd'hui.

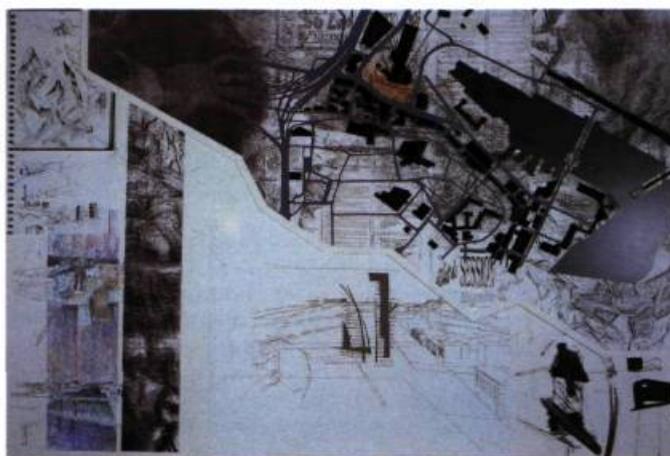
Il ne s'agit là que de quelques fragments évoquant une communion entre le passé et le futur, qui se matérialisent dans le temps présent. Cette intégration est un dosage entre respect et distanciation. L'homme a besoin d'un cadre bâti pour vivre en société et nous avons le devoir de lui fournir un milieu qui lui procure la stimulation nécessaire à son épanouissement, dans le respect de ses besoins les plus fondamentaux de continuité et de changement, qu'ils soient d'ordre cognitif, affectif ou spirituel.

### Équipe n° 4

Ekatérina Guénèva, Bulgarie  
Uri Slavchev, Bulgarie  
Jean Damecour, Canada  
Budi A. Sukada, Indonésie  
Adrian Bold, Roumanie  
Omar Rachad Kouwatli, Syrie  
Marius Calin, États-Unis  
Cathy Dumas, Canada (opérateur CAO)



Le transport en commun à Québec, au Québec, voire dans notre société nord-américaine, est loin d'avoir l'importance qu'il devrait. Au cours des prochaines années, de grands changements devront être apportés à cette situation. Dans cette optique, la gare intermodale de Québec (trains, autobus, T.G.V.) constitue pour nous un élément essentiel de développement du site de la gare du Palais.



## PORTE INTERNATIONALE



Notre projet se veut une porte internationale pour la ville de Québec et un important centre d'activités, reliant les quartiers avoisinants de la Haute-Ville et de la Basse-Ville.

Après l'étude de différents repères construits de la ville, représentant diverses époques (historiques, industrielles, etc.), une correspondance est établie avec des éléments du projet.

### PROGRAMME

La base du projet est une place à deux niveaux, libre de circulation automobile. Parmi les services proposés, notons un hôtel, un centre d'accueil pour visiteurs dans le Parc de l'Artillerie, un stationnement souterrain, les voies de circulation actuelles étant elles-mêmes enfouies sous terre, une gare intermodale, des bureaux, etc.

La limite sud de la place, constituée par la rue Saint-Paul, recevra un large trottoir et des arbres, comme c'est le cas en allant vers le Vieux-Port.

La partie surbaissée de la place s'intègre à la structure du stationnement souterrain et offre un peu de protection contre les vents dominants et une nouvelle perspective sur la gare ainsi que sur les nouveaux édifices. Ces derniers sont orientés sur des axes urbains attenants au site et aussi sur des éléments lointains, tels que les deux grues qui signalent la fin du bassin Louise et l'ouverture au fleuve.

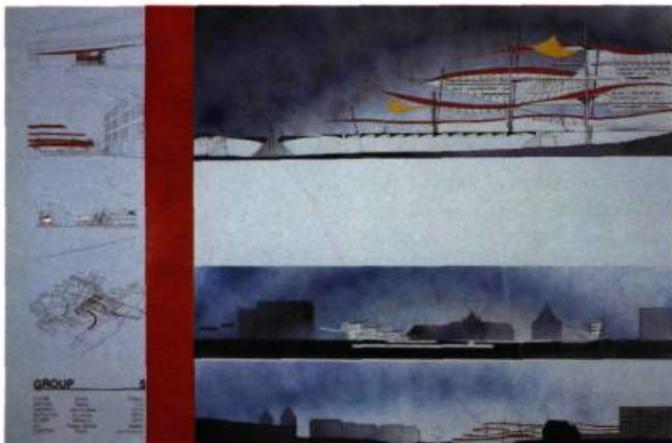
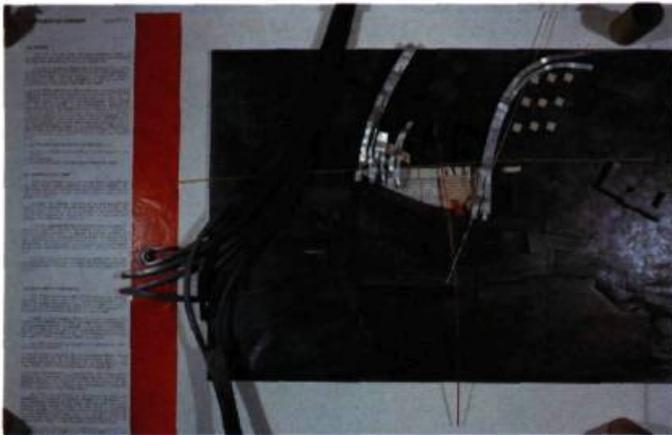
Le terminus d'autobus, intégré au flanc est de la gare, offre une vue spectaculaire sur le bassin Louise et la promenade qui y serait aménagée.

## Équipe n° 5

André Potvin, Canada  
Rajnish Wattas, Inde  
Marcin Jozef Orawiec, R.F.A.  
Wolfgang Soder, R. F. A.  
Hayder Ahmed Ali, Soudan  
Ina-Maria Matuschka, R.F.A.  
David Comtois, Canada (opérateur CAO)



## HOMMAGE À LA VITESSE ET AU MOUVEMENT



Situé au pied des fortifications dans l'ancien faubourg Saint-Pierre, le secteur est défini par l'espace ouvert en face de la gare intermodale, la gare du Palais elle-même et sa périphérie immédiate. Témoin de l'occupation militaire, navale et industrielle, ce quartier a subi de nombreuses reconstructions et réaménagements. Plus récemment soumis aux spéculations gouvernementales et privées, on a vu surgir d'immenses ensembles architecturaux niant la cohabitation du passé, du présent et du futur...

### LES INTENTIONS

Pour la viabilité et le développement du quartier, il est primordial de densifier le site proposé et la périphérie. Des projets d'ensembles résidentiels et commerciaux tels que la Grande Place (verra-t-elle jamais le jour?) et le développement de la tête du bassin Louise sont les premiers moteurs d'une telle revitalisation. Autour de la fonction d'affaires déjà existante devront se greffer d'autres institutions et des aménagements de support comme des stationnements, et des commerces d'appoint.

À l'étude du secteur, il apparaît que deux axes majeurs d'accès au site devraient être privilégiés : l'axe est-ouest reliant la Grande Place au bassin Louise via le site et l'axe nord-sud reliant les berges de la rivière Saint-Charles à la Haute-Ville via le site. Plus qu'un passage, la place ainsi créée deviendra une destination et un point d'intérêt pour le promeneur.

### LE CONCEPT

Abordant le site par l'ouest, le piéton est saisi par l'omniprésence de l'autoroute surélevée et des voies rapides qui sillonnent le site. La vitesse et le mouvement ont dessiné une trame urbaine très organique où la circulation devient un élément fluide indomptable.

Acceptant d'emblée cette présence, le caractère architectural de l'intervention prendra la forme de plans volants horizontaux s'identifiant au profil du réseau urbain existant. Les vagues ainsi créées seront reliées les unes aux autres pour défier l'architecture traditionnelle en introduisant une interruption du langage.

Éloge de l'ère de la vitesse et du mouvement, l'espace ondulatoire entre les vagues, comme le feu, incitera le spectateur à s'interroger sur le lieu architectural en proposant un espace non classifiable, toile de fond pour afficher la silhouette du passé.



### Équipe n° 10

Leonardo Mateo, Argentine  
 Régis Morasse, Canada  
 Takis G. Yalelis, Grèce  
 Jan Antonius Van de Voort,  
 Pays-Bas  
 John Pardey, Royaume-Uni  
 Donald Yee, Royaume-Uni  
 Jiri Ehl, Tchécoslovaquie  
 Guy Boilard, Canada (opérateur  
 CAO)

## LE PONT PIÉTONNIER

S'inscrivant sous le thème «Avant-garde et patrimoine», ce concours qui a pour objet l'élaboration, en moins de cinq jours de réflexion, d'une stratégie de design pour «revitaliser» l'espace vacant situé devant la gare du Palais, chevauchant les limites de l'arrondissement historique, le secteur administratif et commercial mal en point de Saint-Roch et celui du Vieux-Port en devenir, nous confronte à une problématique fort complexe.

Bien tentant d'affronter cette situation en proposant des solutions à grands déploiements «urbanistiques» de nature philosophique, fantaisiste, caricaturale ou utopiste pour satisfaire nos fantasmes architecturaux. Mais dans l'attente avouée d'une solution concrète de développement bénéfique à Québec pour que ce lieu puisse s'épanouir par lui-même, l'option d'explorer une avenue plus modeste semble davantage appropriée.

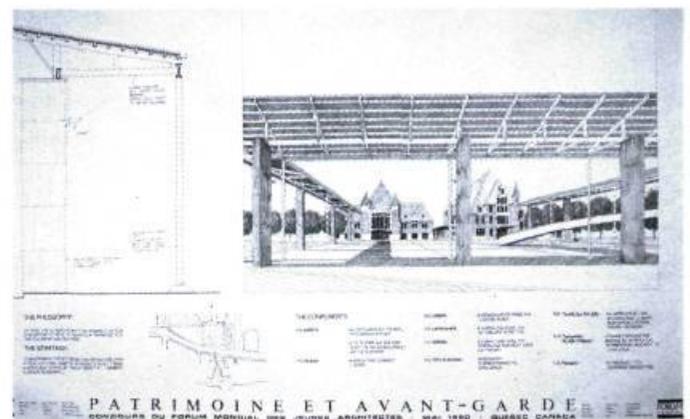
Après un examen attentif du lieu et de ses environs pour y découvrir une solution que le site lui-même puisse suggérer, notre proposition s'est traduite par l'affectation et l'implantation de quelques éléments dominants, dont le but est de redonner un sens propre à cet espace et de le relier aux diverses composantes urbaines qui le côtoient.

— La gare du Palais : bâtiment pouvant loger le nouveau centre d'accueil touristique.

— La place centrale et sa structure périphérique : infrastructures vouées aux événements plein air s'insérant dans le réseau actuel (au même titre que l'Agora, la place de l'hôtel de ville, la place D'Youville et le Pigeonnier).

— Le pont piétonnier : une extension du réseau pédestre, le long des murs de Québec. Une porte sur la rue Saint-Paul marquant l'esprit nouveau que doit avoir le développement futur du Vieux-Port.

La stratégie se complète d'interventions auxiliaires ayant un rôle bien défini dans le processus de renforcer l'animation et l'intérêt de ce site et d'en améliorer l'accessibilité.



Cette proposition n'étant qu'à l'état embryonnaire et sous forme d'imageries, son essence réside dans l'intention en rapport avec l'attitude adoptée. Le Forum est l'occasion de participer à un événement fort enrichissant sur le plan professionnel et personnel; aussi faut-il souhaiter que cette expérience se fasse sentir dans la production architecturale de chacun d'entre nous.