

Québec, le 15 juin 2009

Monsieur Régis LABEAUME
Maire de Québec
Québec

« Des villes hautes s'éclairaient sur tout leur front de mer, et par de grands ouvrages de pierre se baignaient dans les sels d'or du large. »

Saint-John Perse

Monsieur le maire,

Ce 19 juin, lors de la réunion annuelle de l'Alliance des villes des Grands lacs et du Saint-Laurent qui se tiendra à Trois-Rivières, il est prévu que vous prononciez une allocution dans le cadre d'échanges portant sur « *l'accès aux Grands Lacs et au fleuve Saint-Laurent : rêves et réalités pour les municipalités riveraines* ». ¹

Or, il se trouve que c'est M. Hugues Morrissette – alors Directeur du Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent – des collègues et moi-même qui avons mis sur pied vers 1987 la *Conférence des maires du Saint-Laurent et des Grands Lacs (Great Lakes St. Lawrence Mayor's Conference)*. Le maire Jean Pelletier joua alors un rôle-clé dans le succès de cette entreprise. Ce nouveau réseau international s'étendant de Québec à Duluth avait son siège social à Québec. Les deux langues officielles y étaient estimées à tel point que le maire de Milwaukee John Norquist prononça un discours de bienvenue *entièrement et seulement en français* en plein Midwest américain, alors que le maire Jean Doré s'exprimait en anglais. Je me chargeai d'organiser les conférences annuelles de cette Association jusqu'en 1992, année où le Secrétariat en confia la responsabilité à la Sodes. ²

Malheureusement, avec les années on laissa s'étioler cette initiative québécoise, ce qui conduisit à son absorption en 2005 par l'*Alliance des villes des Grands lacs et du Saint-Laurent*, elle-même mise sur pied à Chicago en 2003 et dont le siège social n'est plus à Québec mais dans la Ville des Vents. Cependant, il me fait

¹ Site internet : www.greatlakes-troisrivieres.com/index.aspx

² Conseiller au Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent (1982-1997), je transposai à l'échelle du Système Saint-Laurent Grands lacs un concept développé en France par Antoine Rufenacht, maire du Havre et Président de la Communauté d'agglomération havraise. Dès 1978, ce dernier avait mis sur pied l'*Association nationale des Élus du Littoral (A.N.E.L.)*, regroupement d'élus des communes, départements et régions maritimes de France et d'Outre-mer (www.anel.asso.fr/index.php). Quelques années plus tard, quand Antoine Rufenacht fonda l'*Association internationale Villes et Ports* (1989), il eut l'amabilité de m'offrir un siège au Conseil d'administration. C'est ainsi qu'entre 1989 à 1997, je participai aux réunions, études et travaux de cet important réseau international de réflexion urbano-portuaire (www.aivp.org), un intérêt qui se poursuit encore aujourd'hui.

plaisir de constater que Québec fait toujours partie de cette association transnationale de municipalités riveraines du Saint-Laurent et des Grands lacs, même si la Capitale a maintenant perdu au profit de nos collègues Américains le siège social de ce réseau de villes riveraines...et le pouvoir d'initiatives et d'attraction afférent.

Les échanges prévus à Trois-Rivières ne visent rien de moins qu'une « *redéfinition des relations entre les citoyens, la terre et l'eau* ». Vaste programme. Au cas où la chose pourrait s'avérer utile, vous trouverez ci-après quelques réflexions sur un type de structures sous-estimées mais fondamentales pour tous contacts ou interactions entre les villes, les mers ou les fleuves: les quais.



Le bassin de la Douane au 19^e siècle (aujourd'hui l'Agora)

Entre la ville et le fleuve : *les quais*

Trouver des moyens pour aborder, franchir, utiliser les bords de mer, de fleuve, de rivière représente un défi qui, depuis des millénaires, stimule l'imagination humaine et suscite le progrès. Quais, estacades, berges ou plages aménagées, plans inclinés, escaliers, pontons, jetées-promenades, brise-lames, pierrées, bassins, les réalisations du génie humain visant à établir des relations toujours plus sûres, plus productives ou plus agréables entre la surface terrestre et l'élément liquide sont innombrables.

Insuffisamment aimés et appréciés, les quais des grandes villes portuaires québécoises constituent de véritables ouvrages d'art, appelés à évoluer selon les besoins changeants des armateurs maritimes et de la population en général, en ce lieu remarquable et peu connu où intervient une rupture de charge entre transports maritimes et terrestres, entre activités inscrites sur la terre ferme et activités diffuses dans l'élément liquide : *le port*.

Par ailleurs, une jetée, un quai, un bassin, un brise-lames, ouvrages massifs et structurants, semblent parfois éternels au regard de la durée d'une vie humaine. Il importe donc que la construction de telles infrastructures procède d'une vision qui anticipe au mieux les besoins à venir plutôt qu'elle ne reflète ceux du passé.

Enfin, par essence sinon par définition, les ports font partie des activités humaines assujetties à une contrainte de site forte. L'existence même d'une symbiose entre la ville et le port suppose que le littoral urbain ait été convenablement protégé par la nature des choses contre l'investissement de circonstance. Le cas de Québec prouve qu'il est présomptueux, après quelques années à peine d'observation, de prétendre porter un jugement définitif sur l'inutilité de tel ou tel espace riverain. Déjà, devant le Vieux-Québec, certaines activités liées à l'eau se retrouvent à l'étroit ou ne se développeront sans doute jamais, handicapées qu'elles sont par l'absence d'un patrimoine riverain foncier jugé trop vite excédentaire.

Des *rades* publiques plutôt que des *marinas* privées

Quant à la puissance publique, elle doit veiller à ce que les ouvrages côtiers propriété de la nation répartissent de la façon la plus efficace possible une ressource rare, soit l'accès et l'usage de plans d'eau publics – mers, lacs, fleuves, rades, bassins – entre le plus grand nombre possible d'utilisateurs. L'affaire de l'État n'est pas de construire ou d'entretenir à grand frais des *marinas* ne répondant qu'aux besoins de quelques-uns mais bien de concevoir puis d'aménager des *rades* polyvalentes ouvertes à tout le monde, prélevant une juste rétribution de leurs utilisateurs pour assurer leur entretien et fonctionnement.

Comme c'est le cas pour d'autres équipements de même nature, la rentabilité économique et sociale d'infrastructures riveraines est fonction de leur polyvalence et de leur aptitude à satisfaire l'éventail le plus diversifié possible des goûts et des besoins du plus grand nombre, maximisant ainsi les clientèles potentielles. Il s'agit de répartir le plus efficacement possible l'accès à des ressources rares entre différents groupes concurrents d'utilisateurs pour atteindre un maximum de profitabilité. Rappelons par ailleurs que le calcul de la rentabilité *financière* d'un projet ne correspond pas nécessairement à sa rentabilité *publique*.

Quais et fortifications, une évolution analogue?

À l'instar des fortifications anciennes rendues inutiles par l'évolution des techniques militaires, les quais d'une ville deviennent graduellement obsolètes à mesure que le temps passe, qu'évoluent les trafics maritimes, le gabarit et le tonnage des navires, les biens transportés ainsi que les besoins, usages et trafics régionaux ou nationaux. Par exemple, un quai qui a été conçu pour y

décharger divers vracs pourra s'avérer contre-indiqué pour y faire descendre des croisiéristes : les marchandises ne portent pas de jugement sur la qualité de l'endroit où elles sont déposées, contrairement aux visiteurs.

De même, le développement du *tourisme fluvial* peut résulter en ce que des myriades de kayaks, canots, chaloupes, planches à voile et autres esquifs de toute nature et de taille modeste chercheront à s'amarrer dans un bassin protégé situé devant un quartier historique, une attente impossible lorsque l'endroit pourtant prédestiné à de telles fonctions a été confisqué par un promontoire conçu en prévision de développements immobiliers et que le bassin de commerce a été comblé à l'occasion d'une lubie d'architecte, comme ce fut le cas à Québec à l'occasion de Québec '84 aux dépens du bassin de la Douane.



Le bassin de la Douane tombé en déshérence (vers 1958)

De tels quais servent alors simples déambulateurs en surplomb d'un plan d'eau : leur configuration rend ce dernier psychologiquement et physiquement inaccessible. De bons esprits suggèrent alors d'y aménager des parcs, ce qui constitue un gaspillage scandaleux du potentiel économique et social de l'interface entre le terrestre et l'aquatique, entre l'urbain et le fluvial.¹

¹ Utilisés de nos jours par la croisière internationale, les quais de la Pointe-à-Carcy ont été conçus vers 1976-78, à une époque où personne n'anticipait une croissance des activités de croisières-excursions à Québec. Le concept même était encore inexistant. De tout temps, un seul navire avait suffi à répondre à la demande de croisières locales. En outre, une future réflexion sur les quais de Québec devra obligatoirement inclure les quais actuellement utilisés par la Garde côtière, endroit où aurait dû normalement être érigé le terminal de croisières si la géographie des lieux l'avait emporté sur les configurations administratives fédérales. Enfin, il est à espérer que le zonage de la Ville reconnaisse un jour la présence à cet endroit d'un *port normal* et non seulement d'un *ancien* ou *vieux port*, c'est-à-dire d'un espace portuaire *passé* ou *défunct*.

Québec dispose-t-elle des quais dont elle aurait besoin ?

J'ai déjà suggéré ailleurs (Paris, 1994) qu'un certain nombre de questions devront un jour trouver des réponses dans le cas des quais du Vieux-Québec. Cet exercice devrait être effectué préalablement à tous projets immobiliers ou autres intéressant la façade fluviale du quartier historique.¹

Voici ces questions :

1. *« Les quais actuels sont-ils adaptés aux besoins d'aujourd'hui et surtout de demain d'une industrie québécoise des croisières et des croisières-excursions en pleine expansion ?*
2. *« Qu'en est-il des accès routiers et piétonniers aux quais, de la circulation et du stationnement, compte tenu de l'augmentation constante du trafic de passagers ?*
3. *« À l'instant crucial de l'arrivée à Québec après un long voyage, les visiteurs ont-ils un accès visuel et physique à la ville historique, but de leur voyage ?*
4. *« Les bateaux de nos croisiéristes québécois – qui constituent eux-mêmes leurs meilleurs panneaux publicitaires – sont-ils cachés à la vue de la foule ou dissimulés aux regards des clients potentiels par des bâtiments sans utilité portuaire, des quais trop hauts, l'absence de pontons flottants de bonnes dimensions, ou encore relégués dans un bassin situé à l'écart du gros de la fréquentation touristique ?*
5. *« Quelles seraient les retombées économiques de la reconstitution d'un bassin maritime devant la ville ancienne à l'intérieur de l'actuelle esplanade, utilisant possiblement l'angle des grands quais de la Pointe-à-Carcy comme goulet d'entrée, structure d'ailleurs prévue à cet effet ?*
6. *« Les véhicules qui transportent passagers ou marchandises vers les navires ont-ils un accès facile aux quais ?*
7. *« Nos armateurs québécois verraient-ils leurs affaires prospérer davantage si leurs navires jouissaient d'une meilleure visibilité autour d'un grand bassin accessible de tous côtés par des moyens de transport efficaces ainsi que par le grand public, clientèle en puissance ? (The number one rule in advertising is to show the product).*

¹ « Québec : l'avenir du quartier historique ». Colloque international organisé par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, Plan Construction et Architecture, Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme. Paris - Rouen - Vallée de Seine - Le Havre. Du 11 au 14 octobre 1994. 15 p. Cf: http://www.gensdebaignade.org/Conference_Avenir_QuartierHistorique_1994.pdf

8. « À l'exemple des villes des Grands lacs et compte tenu du retour de plusieurs espèces halieutiques, doit-on prévoir le développement éventuel du tourisme de pêche sur le fleuve, donc d'un havre protégé à l'usage de navires de pêche devant le quartier touristique ?
9. « La forme des quais est-elle accueillante pour les foules qui fréquentent l'endroit, notamment du point de vue de l'esthétique, de la sécurité et de l'accès et usage du fleuve — plans inclinés, quais de marée basse, escaliers [traditionnels à Québec], usage physique du fleuve devant la Vieille Ville, comme cela était le cas dans le passé ?
10. « Y a-t-il des services grand public sur le site (abris, toilettes, tables, bancs, restauration légère) ?
11. « Où en sommes-nous avec l'éclairage et/ou l'illumination des quais et des infrastructures portuaires, au premier chef les silos de la compagnie Bunge, voire les murs de la Citadelle britannique dominant le fleuve ? »

« Il tombe sous le sens que nous avons tout intérêt à nous demander si l'actuelle ligne de quais favorise ou agit au détriment du commerce d'armateurs québécois qui tentent présentement de prendre pied devant la ville ancienne.

« Nous devons prévoir la nécessaire évolution de nos outils portuaires pour répondre à la croissance régulière du tourisme maritime local, régional, fluvial et océanique. Cette question doit être débattue au préalable de la considération de quelque autre projet immobilier riverain, y compris du type gare maritime, ceci afin d'éviter la répétition d'erreurs coûteuses dont le contribuable a généralement été le seul à faire les frais.

« À Québec, le patrimoine qu'on eût dû respecter en face du quartier portuaire n'était pas avant tout le bois ou la pierre comme tels, mais les multiples vocations du lieu : portuaire, nautique, maritime, aquatique, balnéaire, etc.

« Le choix d'ériger des édifices dépourvus d'utilité maritime, nautique, aquatique ou portuaire fut catastrophique, ces derniers faisant désormais obstruction au caractère sans cesse changeant et mobile d'un port vivant où tout bouge et évolue sans cesse : les lieux, les infrastructures, les besoins et les gens ». (Paris, 1995)

Quels quais pour les villes fluviales québécoises au 21^e siècle ?

Pour paraphraser Valéry à propos des civilisations, les quais d'une ville voient le jour, vivent, meurent. Mais ils connaissent parfois de spectaculaires renaissances. C'est ainsi que les quais, rades et bassins des villes portuaires québécoises retrouveront animation et rentabilité en évoluant vers des formes nouvelles qui permettront de nouveau une polyvalence d'usages et donc de commerces variés

entre villes et fleuve: trafic de passagers, chargement ou déchargement de marchandises, accueil, service et protection de navires, yachts, chaloupes ou esquifs de toutes tailles et fonctions, mastodontes flottants en visite, navires de guerre, sans exclure d'emblée l'usage physique par la population de plans d'eau protégés, le fleuve cessant d'être confiné au rôle de simple panorama pour redevenir un outil de développement.

À l'échelle internationale, on réfléchit de plus en plus à la nature des ouvrages d'art portuaires, notamment des quais situés en face ou à proximité de quartiers historiques ou touristiques. Il est parfois question de revenir à des formes portuaires analogues à celles qui prévalaient avant la Révolution industrielle. En effet, les besoins en quaiage au cœur des villes historiques s'avèrent fréquemment assez proches de ceux qui prévalaient à l'époque, soit l'accueil et le service d'un grand nombre de bateaux ou d'esquifs de taille généralement modeste, y compris des navires d'excursions locaux de pêche récréative ou commerciale ou de simple observation.

Un concours public d'idées ?

Pourquoi les maires de Québec et de Montréal ne lanceraient-ils pas conjointement un concours public d'idées, question de stimuler l'imagination collective des Québécois et de provoquer une réflexion fondamentale quant aux types de quais et d'infrastructures souhaitables pour un redéveloppement des principales villes portuaires québécoises ? Thème proposé : « *De quels types de quais nos grandes villes auront-elles besoin au cours du 21^e siècle ?* »

Veillez agréer, monsieur Labeaume, l'expression de mes meilleurs vœux de succès lors de votre intervention dans quelques jours à Trois-Rivières.

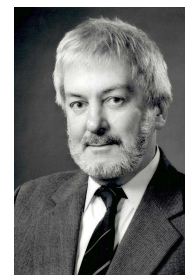


Léonce Naud, géographe

c.c. M. Gérald Tremblay, maire de Montréal

Léonce NAUD

Originaire de Deschambault, fils d'un pilote du Saint-Laurent, diplômé des Universités Laval (Québec), Saint-Paul (Ottawa) et de l'Université d'Ottawa (Philosophie et Géographie), l'auteur a partagé sa vie professionnelle entre l'aménagement du territoire, l'environnement, la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent et la géopolitique. Il a été Conseiller au *Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent* (1982-1997) et a siégé de 1989 à 1997 au Conseil d'administration de l'*Association internationale Villes et Ports* (siège social au Havre). Il a réalisé une carte du Québec qui renoue avec la vision géographique au temps de la Nouvelle-France. La diffusion en est assurée par les Publications du Québec.



Conférences

Some Quebec Experiences in the Redevelopment of Urban Waterfronts (Toledo, Ohio, 1986)
 Québec, une ville historique et son port (Barcelone, 1989)
 Québec : prises de décision sur le littoral (Anvers, 1990)
 Ports et villes du Système Saint-Laurent Grands Lacs (Lyon, 1991)
 Cities and Ports : Still the Cold War ? (Vancouver, 1992)
 La façade maritime de la vieille ville : un avenir public et portuaire (Québec, 1993)
 Québec, redéveloppement urbain, centre historique et potentiel maritime (Paris, 1994)
 Quebec : Urban Redevelopment, Maritime Potential and Historical City Centre (Québec, 1996)
 From European to American : the Waterfront of Old Quebec (Québec, 1997)
 Visions contrastées : les rivages de Montréal et Québec, au Canada (Nice, 2000)
 Le bassin Louise entre Ville et Port (École d'Architecture, Québec, 2003)
 Démocratie et rivages d'Amérique (Gaspé, 2004)
 Québec : la longue marche des citoyens vers le fleuve (Montréal, 2005)
 Quel territoire pour quelle nation ? (Montréal, 2007)
 Accessibilité publique au fleuve Saint-Laurent (Québec 2007)
 Citoyen Président, ramène-nous Colbert ! (Québec, AUF, 2008)
 Le front de mer de Québec entre Europe et Amérique (Québec, AUF, 2008)

Publications

L'aménagement des fronts de mer urbains, Téoros, Montréal, 1987
 Villes et ports : comme chiens et chats ? L'Escale maritime, Québec, 1990
 Un forum européen : pour un dialogue entre villes et ports, Portus, Ottawa, 1991
 La sensibilisation des élus riverains du Saint-Laurent et des Grands lacs, Revue de Géographie, Lyon, 1992
 Vers une stratégie maritime québécoise ? L'Escale maritime, Québec, 1992
 Une Commission pour aménager la Capitale ? Le Soleil, 1992
 Québec, du port à la ville et au port, Annales de la Recherche Urbaine, Paris, 1993
 Table rase, Voir Québec, 1993
 Conflits ville-port : l'exemple de Québec, Journal de la Marine marchande, Paris, 1994
 Des quais en déficit d'imaginaire, Continuité, Québec, 1995
 Fleuves : modes d'emploi grand public, Écodécision, Montréal, 1995;
 Quebec City : Urban Redevelopment and Maritime Potential, Niobe Papers, Halifax, 1997
 Québec, ville maritime, portuaire et balnéaire, Le Soleil, Québec, 1997
 Québec, une ville balnéaire, Le Devoir, Montréal, 1998
 Vers une plage urbaine à Québec, Le Soleil, 1998
 Québec : il Bacino Louise diventerà una spiaggia urbana ? Aquapolis, Venise 1998
 Les berges de Québec cadennassées, Le Soleil, Québec, 2000
 Un fleuve inaccessible, TÉOROS, Montréal, 2001
 Des quais à développer à la Pointe-à-Carcy, Le Soleil, Québec, 2001
 Un loisir populaire, la baignade, Québec, Ville et Capitale, 2001
 Un patrimoine liquide public mais inaccessible, Droit de Parole, Québec, 2002
 L'avenir des rivages urbains: visions contrastées entre l'Ancien et le Nouveau Monde, Libreville, 2003
 Les quais peuvent connaître de spectaculaires renaissances, Le Soleil, Québec, 2005
 Un fleuve inaccessible, L'Action Nationale, Montréal, 2006
 Beauport ou la quadrature du cercle, Le Soleil, 2008