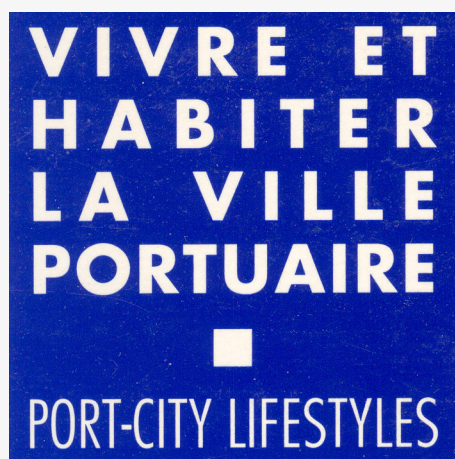


Québec : redéveloppement urbain, centre historique et potentiel maritime



Léonce Naud, géographe

Colloque international organisé par le Plan Construction et Architecture
Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme
Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme
République Française

Paris - Rouen - Vallée de Seine - Le Havre

11 au 14 octobre 1994

*« Ce qui me donne du plaisir est que mes ennemis
d'hier soient mes fervents du lendemain ».*

François Bayrou

EXTRAIT DU TEXTE

« Partageant la philosophie du tout immobilier qui a largement sévi dans le monde anglo-saxon au cours des années '80, Ottawa anéantit en quelques années quatre siècles d'histoire maritime devant la Vieille Ville. Il imposa à la cité de Champlain un *Waterfront* de type américain là où s'était maintenue jusqu'en cette fin du 20^e siècle une façade portuaire urbaine d'architecture distinctement européenne ».

Québec: redéveloppement urbain, centre historique et potentiel maritime

« Ville maritime née d'un estuaire commode et d'un promontoire refuge. Ville océane: quand la mer est grosse et que l'eau clapote furieusement contre les quais de la basse-ville, on sent parfois la brise saline venue de l'océan lointain comme un appel de la Bretagne ancestrale. »¹

Jean Cimon

Québec ville portuaire (1608–1970)

Québec, ville portuaire et fortifiée, dont la position stratégique a déjà commandé l'accès au nord-est de l'Amérique, a été fondée sur un rétrécissement du fleuve Saint-Laurent il y a presque quatre cents ans par un géographe français natif de Brouages en Charente maritime, Samuel de Champlain (1567-1635). Au début simple comptoir colonial fortifié, Québec avait déjà littéralement les pieds dans le fleuve. La rive correspondait alors au contour de l'imposante falaise, le cap Diamant, au sommet de laquelle trône une citadelle britannique.

L'extension de la terre ferme devant le Vieux-Québec résulte donc de remblayages et d'endiguements successifs au cours des quatre cents dernières années, visant aussi bien à élargir l'assiette foncière de la ville basse qu'à accroître la capacité de ses installations portuaires. Raisons géographiques et commerciales, certes mais également raisons militaires: les premiers quais servent de plates-formes à canons (batteries Royale et Dauphine).

En 1760, Québec change de bannière corporative: la prise de la ville par l'Angleterre décide de la possession du Nouveau-Monde. Soulagés de la menace française, les colons anglo-américains, de mécontents, deviennent séditieux. En 1776, naissance de la grande République à la bannière étoilée. À Paris, le duc de Choiseul, plus fin que les ministres de Sa Gracieuse Majesté, avait tout prédit exactement.² À partir de ce moment, l'évolution architecturale de Québec et de son port partagera les hauts et les bas de l'Empire britannique.

Au cours du dix-neuvième siècle, Québec devient une grande ville portuaire, le port et les quais prennent une expansion considérable. A l'origine de cette bonne fortune, la France de Napoléon. En effet, l'Angleterre privée par le blocus napoléonien de ses sources habituelles en bois de charpente de la Baltique se tourne alors vers le Canada qui devient son principal fournisseur. En 1830 le port de Québec occupe la troisième position en Amérique du Nord. Durant la saison de navigation la ville vit dans le tumulte habituel des villes portuaires et les quais s'allongent dans toutes les directions. Le domaine portuaire progresse alors sans répit aussi bien dans le fleuve que dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles, sans parler de Lévis et de la rive sud du fleuve.

¹ Jean Cimon, *Québec, Ville du Patrimoine mondial*. Montréal, Québec, Éditions de l'Homme, 1992, p. 13.

² « Choiseul soutint que, si les ministres anglais avaient eu la sagesse qu'on leur prêtait, ils auraient choisi de verser à Sa Majesté française un subside pour conserver le Canada plutôt que de le lui arracher à grands frais ». André Duval, *Québec romantique*, Montréal, Boréal Express, 1978, p. 72.

Au 19^e siècle, la dépossession

Durant la première moitié du dix-neuvième siècle la construction de quais commerciaux privés dépossède graduellement l'ensemble des habitants de la ville des accès au fleuve dont ils jouissaient sous l'administration française. L'idée que le rivage de la mer ou d'un grand fleuve appartienne au domaine public [*res communae*] remonte très nettement à l'empire romain, où déjà une autorisation était nécessaire pour construire sur le bord de la mer. La célèbre ordonnance *De la marine* d'août 1681 de Colbert, qui codifia ce principe romain, avait force de loi également à Québec alors sous administration coloniale française. En établissant le fondement de la gestion par l'État du domaine public maritime, le ministre de Louis XIV précisait le régime qui lui est applicable: « *Faisons défense à toutes personnes de bâtir sur les rivages de la mer, d'y planter aucun pieux, ni de faire aucun ouvrage qui puissent porter préjudice à la navigation, à peine de démolition des ouvrages, de confiscation des matériaux et d'amende arbitraire* ».

Selon l'historien québécois Antonio Drolet, durant la première moitié du dix-neuvième siècle :

« À mesure que se construisirent des quais par des particuliers, les espaces où pouvaient toucher terre les bateaux et embarcations devinrent plus rares, au désavantage des navigateurs et des habitants qui s'en servaient. (...) En novembre 1821, les habitants de Saint-Roch présentent une requête au Gouverneur. Elle porte qu'autrefois la grève, de la rue Sault-au-Matelot jusqu'à la rue Saint-Roch, était libre, de sorte qu'on pouvait l'atteindre par plusieurs rues. (...)

*La partie de cette grève appelée la Canoterie s'est peu à peu couverte de quais, de hangars et de magasins, jusqu'au niveau des hautes marées et il est devenu impossible de l'utiliser. Depuis 1808, la grève...a été concédée à des particuliers par la Couronne. Les Magistrats [de Saint-Roch] déplorent que des lieux publics soient accaparés au profit de particuliers et prient le Gouverneur de mettre fin à ces empiètements pour que le public puisse conserver à son usage le peu d'espace de grève encore libre ».*³

Un de ces usages, fort populaires à l'époque, était la baignade en pleine ville. Un témoignage clé sur cet usage du fleuve au centre-ville est fourni par nul autre que Philippe-Aubert de Gaspé. Selon ce dernier, «...quand la marée était haute le soir durant la belle saison, les grèves étaient couvertes de baigneurs depuis le quai de la Reine jusqu'aux quais sur la rivière Saint-Charles. » Toujours selon de Gaspé, juste au bout de la rue Sault-au-Matelot «...la marée haute baignait le sommet d'un rocher...mes trois amis se jouaient comme des dauphins dans les eaux fraîches du fleuve Saint-Laurent. »⁴

Contrairement à ce qui a été le cas à Québec, d'autres villes dans le monde ont vu dans cet usage populaire de plans d'eau urbains un créneau intéressant de développement économique. En Angleterre, pour ne prendre que l'exemple de Portsmouth, c'est à coup de batailles rangées avec la police municipale que les habitants réussirent finalement à maintenir des accès à l'eau pour le public en général. Ces accès, une fois sauvegardés, permirent par la suite à Portsmouth de devenir une destination balnéaire urbaine fort prisée, en particulier par une clientèle londonienne huppée.

³ Antonio Drolet, *La ville de Québec*, Société historique de Québec, Darveau, 1965.

⁴ Philippe-Aubert de Gaspé, *Les Anciens Canadiens*, Fides, Montréal, 1979, pp. 310, 312, 313.

Vers 1870, d'importants travaux d'infrastructures

Vers 1870, alors que le port amorce un long déclin commercial, la Commission du Havre entreprend de grands travaux d'infrastructures: construction de bassins, quais, écluses, hangars, entrepôts. Des travaux qui font l'orgueil d'un Empire britannique presque à son apogée. La princesse Louise d'Angleterre inaugure ces travaux portuaires en 1881 et laisse son nom à un bassin qui devient « le bassin de la Louise ». Durant la première moitié du vingtième siècle, l'exportation de céréales maintient une certaine économie portuaire devant le Vieux-Québec. Ceci n'empêche pas les activités de transbordement en général de se déplacer graduellement en amont et en aval du centre-ville historique. D'aucuns caresseront bien le projet de raser tout le secteur de la place Royale – devenu depuis un haut lieu touristique et architectural – pour y installer une gare ferroviaire, puis d'exproprier et de démolir le quartier du Cap-Blanc, ce « *village d'un mille et demi de long sur trente pieds de large* », pour faire accéder le chemin de fer jusqu'à la partie centrale du port. Mais voilà, l'endroit s'avérait quand même trop étroit.⁵

En réalité, Québec ne dispose pas au centre-ville de terrains riverains étendus ou de surfaces planes nécessaires au transport. Le site est certes agréable à contempler mais presque entièrement bâti et contrariant pour l'entreposage en gros ou les activités de transbordement, en plus de constituer un cul-de-sac routier. Vers les années cinquante, le secteur portuaire traditionnel devint donc un espace quasi désert: voies ferrées et entrepôts désaffectés, édifices délabrés, bassin à demi remblayé. L'endroit, peu fréquenté, jugé peu fréquentable, était pratiquement à l'abandon.⁶

Rêves et réalité (1970–1990)

Brièvement, l'histoire contemporaine du secteur portuaire historique de Québec se résume à une tentative de reconversion du portuaire vers l'urbain jalonnée d'études et de projets dont la plupart n'auront pas de suite, d'autres conduisant avec régularité leurs promoteurs à la faillite.⁷ Beaucoup d'argent public et d'efforts investis ont eu des effets bénéfiques. Néanmoins, il convient maintenant de revoir fondamentalement la philosophie et les outils d'intervention.⁸

Au Canada, la gestion des ports les plus importants relève du gouvernement fédéral du pays et non des Provinces, des municipalités ou du secteur privé. C'est le cas à Québec. Au début des années '70, dans une optique qui rétrospectivement apparaît d'avant-garde, le gouvernement fédéral du Canada, aux prises avec des espaces riverains et portuaires désaffectés, entreprit d'ambitieux projets de réaménagement urbain dans plusieurs villes portuaires du pays, notamment à Toronto, Montréal et Québec.

⁵ Albert Faucher, *Québec en Amérique au XIXe siècle*. Montréal, Fides, 1973, p. 89.

⁶ Chambre de Commerce de Québec, *Mémoire sur le Port de Québec à l'Honorable Ministre du Transport*. Québec, 1951, 45 p.

⁷ *Demain ? Rapport du Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy*. Ministère des Travaux Publics, Gouvernement fédéral du Canada, septembre 1989, p. 29.

⁸ Pierre Larochelle, *Morphologie urbaine et aménagement des espaces riverains: le cas de l'arrondissement historique de Québec*. Communication. Quatrième conférence internationale Villes et Ports, Montréal (Canada), octobre 1993. Cf. aussi: *Pour une politique de protection des sites culturels canadiens inscrits sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO*. Document soumis à ICOMOS-CANADA, Winnipeg, 1992.

Un nouveau ministère fédéral des Affaires urbaines (maintenant disparu pour cause d'inconstitutionnalité) fit valoir son intention d'assumer désormais un leadership en matière d'aménagement des villes, domaine resté jusqu'alors de juridiction des Provinces. Dans le cas de la ville de Québec, le gouvernement du Québec, l'administration municipale, les autorités portuaires, les milieux maritimes et le grand public furent largement exclus de la réflexion de base et subséquemment du réaménagement physique du secteur portuaire historique.

Comment cela se produisit-il ? Pour parvenir à ses fins, dès 1981 le gouvernement fédéral mit sur pied un nouveau type d'organisme étatique chargé de gestion locale, une Corporation de développement urbain. Trente-trois hectares de friches portuaires furent soustraits à la juridiction du Port et confiés au nouvel organisme qui prit le nom de Société immobilière du Canada - Vieux-Port de Québec. Soudainement déclaré *vieux*, dans le sens de périmé ou d'obsolète, le secteur portuaire historique allait faire les frais d'une intéressante mais coûteuse expérience « urbaine ».

L'Angleterre, source d'inspiration à Ottawa

Témoignage éloquent de la qualité des relations unissant toujours l'Angleterre au Canada, plus précisément entre Londres et Ottawa, le mandat de la Société immobilière mise sur pied par le gouvernement fédéral était similaire à celui d'organismes semblables créés au même moment en Grande-Bretagne par le gouvernement Thatcher, eux-mêmes inspirés à l'origine par des expériences américaines, notamment sur la côte Est. La ressemblance des comportements et des résultats obtenus est frappante pour quiconque possède une connaissance approfondie de l'histoire récente du réaménagement du vieux (!) port de Québec.

Il suffit de prendre connaissance de l'excellent portrait qu'en a tracé Emmanuelle Patte dans un article portant sur les leçons à tirer du réaménagement des anciens docks en Grande-Bretagne:

« Pour mener à bien leur mission, ces Corporations de développement urbain furent conçues comme des organismes têtus, tendus vers un but unique, la régénération de ces zones urbaines à problèmes, de ces friches portuaires et industrielles désaffectées.

Priorité était donnée à la reconquête physique des sites pour les rendre commercialisables, à la mise en place d'infrastructures nécessaires au changement d'activités, plutôt qu'à des mesures sociales. Ces mesures allaient permettre d'attirer des investisseurs et des promoteurs sur ces sites. Le gouvernement conservateur décida d'aller de l'avant de façon décisive, d'accélérer même les changements d'activités, sans se laisser freiner par des nostalgies.

Les Corporations avaient pour mission de revitaliser les quartiers désolés, d'y relancer l'économie, mais aussi de prouver le bien-fondé des idées du Parti conservateur et du «thatchérisme» naissant: libre entreprise et croissance 'organique' liée à une économie de marché. (...) Il n'était pas question de prendre le temps de consulter les autorités locales ou les habitants, sinon pourquoi avoir créé une telle Corporation? On peut critiquer la façon dont cela s'est fait, le peu de considération pour la communauté locale, les problèmes sociaux, l'environnement, l'urbanisme, la fonction portuaire. Mais indéniablement, cela s'est fait. »⁹

⁹ Emmanuelle Patte, *Réaménagement des anciens docks: leçons britanniques*. Le patrimoine portuaire, Actes du colloque Le Port et la Ville, Association internationale Villes et Ports & Plan Construction et Architecture, Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, Paris, France, 1992.

L'auteur note que dans le cas de Londres, avec 1.3 milliard de livres sterling en subventions, « *aucun nouveau bâtiment civique ou social d'importance a été créé* ». Cette philosophie fondamentale d'intervention, si bien saisie par Emmanuelle Patte dans le cas de villes portuaires britanniques, décrit exactement ce qui s'est passé dans le cas de la vieille façade maritime de Québec, qui devient ainsi un cas intéressant d'influence coloniale anglaise tardive.¹⁰

A Québec, tout comme à Londres, au début ce fut l'excitation et le sentiment d'aventure devant l'espace et le pouvoir soudainement confié à la nouvelle équipe. Dans un « *modernisme épuré teinté d'histoire* », on voyait « *au-delà des terrains vagues et des quelques bâtisses historiques, un site à construire* ». Le développement immobilier de la partie ancienne du port de Québec devenait « *le garant de toute la philosophie architecturale au crépuscule du vingtième siècle* ». Rien de moins, selon un document officiel publié par le Gouvernement du Canada.¹¹



Devant Québec : « *Un modernisme épuré teinté d'histoire* ».

Dix ans plus tard, le même site évoquait une « *base spatiale désaffectée...délires futuristes des intoxiqués de l'interbloc...piste d'atterrissage pour promoteurs immobiliers...condominiums de luxe auxquels il ne manque que les palmiers et les flamants roses en plastique* », bref, « *Daytona* »

¹⁰ Cf. aussi l'appréciation de Brian Edwards, dans *Deconstructing the City – The Experience of the London Docklands*, in *The Planner*, Royaume-Uni, février 1993, pp. 16-18 : « *...an ad hoc built environment largely devoid of the language and symbols of civilised urban design...resembling not mainstream European urbanism but the unplanned cityscapes of North America and the Pacific Rim.* »

¹¹ *Publi-reportage officiel*. Société immobilière du Vieux-Port de Québec, Gouvernement du Canada, Le Soleil, Québec, 23 juin 1984.

Beach à deux pas du patrimoine mondial ». ¹² Entre temps, des dizaines de millions de dollars de taxes des contribuables s'étaient évanouis en projets tels un « Marché festivalier » qui connut le même sort que beaucoup d'autres analogues en Amérique du nord, soit une faillite retentissante. ¹³

Cette frénésie immobilière se déroula à l'intérieur d'un espace urbain stratégique situé *entre* le quartier historique et le fleuve. L'équivalent européen aurait vu Dubrovnik être cernée d'une large esplanade bétonnée envahie par des édifices de style *Daytona Beach*, ces derniers formant un mur entre le bâti ancien et la mer Adriatique. Le monde entier se serait opposé à l'outrage.

Pourtant, à Québec, le gouvernement fédéral canadien a imposé sans débat public un tel *waterfront* standardisé à l'américaine devant la vieille cité française des bords du Saint-Laurent et nulle autorité n'y a trouvé à redire. Le maire Jean Pelletier a bien exprimé son dépit : « *Autre exemple, celui du Vieux-Port: voici un quartier dans la ville et on n'avait rien à y dire. Ce sont des gens d'ailleurs qui décidaient ce qui allait se passer dans un quartier de la ville. Ça n'a ni queue ni tête.* » (Le Soleil, 16 mars 1985)

De tout temps les villes ont étendu leur domaine construit aux dépens de plans d'eau adjacents. Québec a procédé ainsi durant des siècles. On peut cependant se demander si ériger un mur d'édifices de style apatride entre la ville historique et le fleuve demeure aujourd'hui souhaitable, même d'un point de vue de rentabilité économique. La géographie des lieux permet en effet d'ancrer les plus imposants navires de croisières face à la citadelle à cent mètres des vieilles pierres et le bâti ancien constitue en soi l'attrait principal du circuit de croisières de New York à Montréal.

Rappelons que dès 1970 une importante étude, le Concept général de réaménagement du Vieux-Québec, affirmait que « *le charme de la ville provient surtout de sa proximité avec l'eau qui, de tout temps, a fait de la vieille ville basse un quartier maritime. (...) Il est essentiel de rétablir le contact physique avec le fleuve* ».

L'Europe et l'Amérique s'affrontent devant Québec

L'historien André Duval, dans son livre *Québec romantique*, a analysé avec perspicacité l'évolution de l'urbanisme à Québec en cette fin du vingtième siècle. Son propos est important pour quiconque veut saisir les fondements psychologiques qui sous-tendent l'évolution récente de la façade maritime de Québec:

« *Québec est une ville différente des autres. Disons plutôt qu'elle fût une ville différente des autres. Car, en cette fin du 20e siècle, des circonstances agissant dans le sens de la standardisation l'entraînent de gré ou de force non seulement vers une forme d'urbanisme qui règle son expansion sur le reste de l'Amérique mais aussi vers un type de personnalité urbaine qui lui fera paraître bien archaïque son comportement d'autrefois. En l'an 2000 on ne trouvera plus chez elle ces traces de la mentalité européenne...Elle aura tout à fait abandonné l'Europe et sera passée pour de bon dans le camp américain.* » ¹⁴

¹² Jean-Simon Gagné, *Mer immonde*. Journal Voir, Québec, 18-24 novembre 1993. Denis Angers, *Rénovation du Vieux-Port: avant tout un « trip » d'architecte*. Le Soleil, Québec, 3 décembre 1983.

¹³ Robert Guskind et Neal R. Peirce, *Faltering Festivals*. National Journal, Washington DC, 17 septembre 1988. Jonathan Walters, *After the Festival Is Over*. Governing, Washington DC, août 1990.

¹⁴ André Duval, op. cit., p. 13.

Deux écoles de pensée

Rappelons ici l'observation combien perspicace du président du Port de Gênes, Rinaldo Magnani, qui distingue deux écoles de pensée distinctes sinon opposées présentement à l'oeuvre à travers le monde dans l'aménagement des fronts de mer urbains:

« Les cas de Londres et de Marseille illustrent bien des exemples extrêmes de deux conceptions urbanistico-économiques à l'oeuvre face à un problème similaire. Nous pouvons presque dire que ces deux cas européens (ils ne sont pas les seuls et servent ici uniquement à titre d'exemples) nous permettent d'identifier deux Écoles: l'anglo-saxonne et l'europpéenne-continentale.

L'École anglo-saxonne appelle tout rivage aquatique – rivière, lac ou mer – un « front d'eau » (waterfront) et, compte tenu du peu de patrimoine urbanistique et architectural à sauvegarder (ceci est particulièrement vrai aux États-Unis et au Canada), tend à proposer des solutions à la régénération des fronts de mer qui reposent presque exclusivement sur l'immobilier. (...)

Il est certain que l'approche pragmatico-économique des Anglo-saxons, couplée à un sens plus affirmé d'individualisme et du monde des affaires – en partie étranger au monde d'origine latine –, joue ici un rôle important.

*A l'exception de certains cas où des ports ont conservé quelques vestiges de leur historicité, les solutions nord-américaines n'offrent que des espaces bâtis pour des fins résidentielles, des espaces à bureaux, des restaurants, des marinas pour le yachting, etc. Une solution américaine ne peut s'appliquer dans un contexte européen; le port historique n'existe qu'en Europe ».*¹⁵

Années 80 : anéantissement du port historique de Québec

À Québec, le port historique a perduré jusque vers la fin des années soixante-dix. Encore en 1978, le gouvernement fédéral du Canada soulignait l'importance patrimoniale de l'ancien secteur portuaire: *« Prolongement artificiel de la ville basse, le secteur du Vieux Port s'adosse à l'arrondissement historique du Vieux-Québec. Il en englobe d'ailleurs une partie... Cette particularité confère au secteur du Vieux Port un important rôle de protection et d'accompagnement qui soumet son réaménagement à des normes historiques ».*¹⁶

Avant que l'UNESCO n'inscrive l'arrondissement historique de Québec sur la liste du Patrimoine mondial le 30 décembre 1985, l'organisme international ICOMOS précisa que *« l'arrondissement historique de Québec, ensemble urbain cohérent, avec la citadelle, la Haute-Ville défendue par une enceinte bastionnée, la Basse-Ville, son port et ses quartiers anciens offre un exemple éminent – de loin le plus complet en Amérique du Nord – de ville coloniale fortifiée ».*¹⁷

¹⁵ Rinaldo Enea Magnani, *Le Port autonome de Gênes*. GB Progetti, Supplément 8/9, Gênes, Italie, novembre 1991, pp. 16-17.

¹⁶ Parcs Canada. *Le Vieux-Port de Québec*, 1978, p. 3.

¹⁷ Conseil international des monuments et des sites (ICOMOS). Liste du patrimoine mondial No. 300. *Bien proposé: arrondissement historique de Québec*. Paris, France, juillet 1985.

La destruction physique du port historique de Québec s'effectua à partir de 1981, quand le gouvernement fédéral initia des travaux dont le coût total dépassa largement les cent millions de dollars. Partageant la philosophie du tout immobilier qui a largement sévi dans le monde anglo-saxon au cours des années '80 et en particulier sur la Côte est américaine (Boston et Baltimore), on anéantit en quelques années quatre siècles d'histoire maritime et on imposa à la vieille cité de Champlain un *Waterfront* de type américain à l'endroit où s'était maintenue – quoique fortement dégradée – jusqu'en cette fin du 20^{ième} siècle une façade portuaire urbaine d'architecture foncièrement européenne.

Était-il concevable de sauvegarder tels quels devant la ville ces outils portuaires qui avaient rendu possible l'exploitation et l'utilisation du milieu maritime durant des siècles ? Non. Leur état de désuétude à *titre d'outils* portait en soi le germe de leur disparition. D'ailleurs, il est frappant de constater que quinze ans après avoir été reconstruits à l'identique, certains quais désaffectés sur le pourtour du bassin Louise empêchent le grand public d'avoir accès à l'eau du fleuve pour des usages populaires tels la baignade, des jeux aquatiques ou la location de modestes esquifs ou embarcations.

Bien que la Commission des biens culturels du Québec ait constaté dès 1983 que « *dans le cas de la restauration et de la mise en valeur de certains ports par le gouvernement, il semble qu'aucun organisme ne veille au respect d'un quelconque patrimoine maritime lors de ces travaux* »¹⁸, on suggère que 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.

Lent retour à la vocation fluviale (1990–1997)

Vers 1988, tout l'avenir de la façade fluviale du Vieux-Québec semblait déjà coulé dans le béton: privatisation du site, construction de centaines de logements en co-propriété sur les quais, accès et usages publics réduits à leur plus simple expression, c'est-à-dire au seul droit de déambuler sur des quais-trottoirs entre des murs d'édifices et un plan d'eau en contrebas à jamais inaccessible, avec en prime la mise au rancart de l'ensemble des activités traditionnelles du lieu. Cependant, en 1989, après des pétitions regroupant plus de dix-mille signatures ainsi que des demandes de tenir un débat public largement médiatisées par une puissante *Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port*, le gouvernement fédéral, de guerre lasse, consentit enfin à mettre sur pied un Comité consultatif chargé de le conseiller sur l'avenir du secteur et surtout de tenir des audiences publiques.

Un rapport remarquable (1989)

Le Rapport du Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy anéantit proprement la philosophie fondamentale véhiculée jusque-là par la Société immobilière fédérale responsable des lieux. Il rejoignait bien le sentiment général et l'opinion de plusieurs experts indépendants. Six principes directeurs furent retenus: 1) Le secteur doit demeurer un espace public ; 2) L'endroit est un port maritime et cette fonction doit prévaloir ; 3) L'aménagement doit respecter le caractère his-

¹⁸ *Le patrimoine maritime au Québec*. Commission des biens culturels du Québec, sous la présidence de M. Marcel Junius. Québec, 1983, p. 9.

torique et mettre en valeur le patrimoine architectural ; 4) On doit sauvegarder la liberté du champ visuel en direction du fleuve et en direction de la ville ; 5) On doit intégrer tout projet à l'environnement naturel et urbain ; 6) La rentabilité économique du site tient à un ensemble de facteurs qu'on ne peut ramener simplement à la valeur marchande ou au rendement fiscal.¹⁹

Le Comité consultatif recommanda expressément de ne plus rien faire qui puisse gêner les activités portuaires, rendre le site moins accessible au public ou déprécier les édifices patrimoniaux. Il fallait surtout ne plus jamais obstruer le panorama unique qui se présente aux promeneurs. Dans une remarque assassine qui vaudrait d'être gravée dans la pierre, le Comité déplora le fait que dans le secteur riverain « *l'immobilier a pour ainsi dire confisqué la notion même de développement, comme s'il n'existait pas d'autres façons d'aménager l'espace* ».

Ce n'est que très graduellement et au prix d'années d'efforts citoyens que ces concepts influencent la prise de décision en secteur riverain.²⁰ Cependant, une réalité bien tangible force la réflexion : le retour du monde fluvial devant la ville.

Retour du monde fluvial devant la ville

Lors de la Conférence internationale Villes et Ports qui eut lieu à Gênes, en 1991, le professeur Jacques Charlier de l'Université de Louvain-la-Neuve développa une thèse intéressante:

« La thèse que je vais développer s'inscrit à contre-courant du courant de pensée le plus répandu, qui voit dans les vieux bassins des siècles passés, voire du début de ce siècle, une nouvelle frontière urbaine.

J'affirme que le déclin de ces outils portuaires hérités d'un passé souvent prestigieux n'est pas nécessairement inéluctable et qu'avant d'en venir à la mesure extrême et irréversible d'en faire des Fishneylands ou des dockominiums, il convient d'examiner s'il n'est pas possible de leur insuffler un souffle portuaire nouveau.

La requalification urbaine d'une ancienne infrastructure portuaire ne doit intervenir qu'après qu'aient été épuisées toutes les possibilités de la régénérer dans une fonction maritime ». Sinon, ajoutait-il, « *les intérêts du port sont sacrifiés à ceux de la ville, ce qui revient bien souvent à faire prévaloir des intérêts privés sur ceux de la collectivité* ».²¹

¹⁹ *Demain ? Rapport du Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy.* Travaux-Publics Canada, 1989, pp. 46-51.

²⁰ Cf. *Lettre ouverte au Premier Ministre du Canada.* Literary and Historical Society of Quebec. Québec, 6 avril 1994. Président: Tomas Feininger. La célèbre urbaniste torontoise Jane Jacobs, auteure de l'ouvrage *The Death and Life of Great American Cities*, attribuait les 10 plus importantes initiatives urbaines à Toronto à des groupes ou association de citoyens: « *Intellectually lively non-planners, usually politicians or grassroots activists. First of all, our official planning departments seem to be brain-dead in the sense that we cannot depend on them in any way, shape or form for providing intellectual leadership in addressing urgent problems involving the physical future of the city* ». The Globe and Mail, Toronto, Canada, 3 septembre 1993.

²¹ *Correspondance particulière.* Jacques Charlier, Professeur, Institut de Géographie, Louvain-la-Neuve, Belgique.

François Grether, dans « Ports fluviaux et transformations urbaines », remarque « *qu'interposées à la jonction de deux patrimoines collectifs essentiels, les rives ne peuvent être bâties, donc privatisées, comme à Londres ou à la façon des marinas, sans les exclure de l'intérêt public* ». ²²

Or, à Québec, après un intermède urbain d'une vingtaine d'années, on assiste maintenant à un retour de la vocation maritime au centre-ville historique. L'ancienne façade fluviale de la vieille ville, ayant subi prématurément une tentative de requalification urbaine au cours des années 1970, est aujourd'hui en bonne voie de *remaritimisation* graduelle et retrouve des fonctions fluviales et portuaires qu'on croyait disparues à jamais de cet endroit. Le site n'est plus un *vieux* port, autrement dit un port désuet ou archaïque, mais bien un port qui renaît lentement à la vie malgré le coup d'assommoir qu'il a reçu de 1980 à 1984 de la part d'architectes et d'urbanistes fondamentalement étrangers au monde maritime et fluvial.

D'ores et déjà, des centaines de milliers de passagers de micro-croisières (traversiers), soit de croisières-excursions où de croisières internationales montent ou descendent d'un navire devant le Vieux-Québec, dans cet espace exigu situé entre le quai de la Garde côtière et le bassin Louise. Plusieurs armateurs maritimes québécois se tournent vers un nouveau produit touristique, ces croisières-excursions régionales dont les retombées économiques sont encore mal évaluées mais qui surpassent fort probablement celles des croisières internationales.

L'industrie nord-américaine des croisières connaît une forte croissance. À Québec, s'ajoute un tourisme fluvial régional qui augmente grâce à l'esprit d'entreprise de nos armateurs et à la qualité d'un panorama reconnu internationalement. L'essor aussi durable que phénoménal des croisières de toutes espèces en Amérique du Nord, la beauté du paysage fluvial, le cachet européen de Québec et le retour éventuel de croisières de pêche ou d'observation de la nature en sus des croisières actuelles, tout cela rend possible l'exploitation d'un nouveau créneau touristique important, pourvu qu'on adapte les infrastructures portuaires aux besoins nouveaux de cette industrie et que l'urbanisme de la ville donne priorité aux armateurs *québécois* utilisateurs des infrastructures devant le Vieux-Québec.

Par essence sinon par définition, les ports maritimes font partie des activités humaines assujetties à une contrainte de site forte. C'est la permanence de la fonction de passage entre le solide et le liquide, entre la terre et l'eau, c'est-à-dire le maintien des fonctions portuaires, nautiques, balnéaires et aquatiques, qui constitue le critère de gestion fondamental. L'utilisation et l'aménagement du patrimoine foncier doivent lui être subordonnés dans le souci de conserver à ce patrimoine liquide public sa pleine valeur d'usage pour la collectivité. 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 de prétendre, après quelques années à peine d'observation, porter un jugement définitif sur l'inutilité de tel ou tel espace riverain. Déjà, devant la ville ancienne, 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.

²² Conférence *Vivre et habiter la ville portuaire : Pré-Actes*. Claude Prélorenzo *et al.* Paris, 1994, p. 85.

Évolution des quais de Québec

Quand on étudie attentivement l'évolution des quais de Québec depuis deux siècles, on découvre que peu à peu les canots et les barques, puis les petits et moyens navires ont perdu graduellement mais inexorablement leurs facilités de quaiage devant la ville, tout comme les simples citoyens ont perdu leurs accès traditionnels et gratuits au fleuve...avec les usages correspondants.

Une vaste esplanade a été récemment construite dans le fleuve, devant la cité, nullement dans le but de favoriser de futures activités portuaires, nautiques, balnéaires ou aquatiques mais dans l'espoir d'y installer cinémas, musées, condominiums, bureaux, stationnements étagés. Tout un fatras immobilier qui partage un dénominateur commun, celui de n'avoir aucune fonction portuaire, maritime ou aquatique. On a même comblé le seul bassin qui s'y trouvait: le bassin de la Douane.

Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que les armateurs québécois qui possèdent en général des navires de taille modeste ne soient pas avantagés par ces quais destinés plutôt à supporter un éventuel quartier urbain qu'à accueillir des navires de passagers. Or, en dépit d'infrastructures qui n'ont été ni pensées ni conçues pour ce type de commerce maritime et qui font plutôt obstacle à son développement, l'industrie locale des croisières-excursions génère déjà des millions de dollars annuellement en retombées économiques dans la région. Il faut favoriser son expansion par des installations portuaires plus appropriées et une stratégie agressive de mise en marché.²³

Questions préalables à tout réaménagement

Tout projet de réaménagement de la façade fluviale du quartier historique doit d'abord répondre à certaines questions :

- 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 ?
- 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 ?
- 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 ?
- 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 ?
- 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 ?

²³ Voir : *Cruise Passenger Terminal Assessment*. Cruise Industry Marketing Plan, Port de San Francisco, E.U., Cruise Industry Task Force, 1988-1990.

- Les véhicules qui transportent passagers ou marchandises vers les navires ont-ils un accès facile aux quais ?
- 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*)
- 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 ?
- 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 traditionnellement dans le passé ?
- Y a-t-il des services grand public sur le site (abris, toilettes, tables, bancs, restauration légère) ?
- 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 maritime 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.

Conclusion

Depuis une trentaine d'années, la vieille cité québécoise fondée il y a presque quatre cents ans par le français Samuel de Champlain a vu évoluer son littoral urbain dans un sens qui trouve sa source philosophique et éthique du côté des *waterfronts* bétonnés et privatisés de la côte Est des États-Unis ou de certains ports d'Angleterre.

Cependant, l'Amérique est grande et d'autres exemples tout aussi états-uniens auraient pu inspirer les Québécois. Depuis plus de cent ans l'État de l'Illinois protège jalousement le rivage urbain de Chicago, ville qui ne manque pourtant pas d'entrepreneurs capables d'accaparer à leur profit les vastes espaces riverains dont jouit actuellement la population.²⁴ De même, l'extraordinaire effort consenti à Toronto pour garder dans le domaine public et reverdir le littoral de la ville pourrait

²⁴ Neil R. Fulton et Daniel A. Injerd, *Lake Michigan and the Public Trust: its History and Application in Illinois*. Illinois Department of Transportation, Division of Water Resources, Chicago, Illinois, E.U., 1984.

inspirer Québec, capitale de la province voisine.²⁵ Enfin, au Québec même, à Montréal, le gouvernement fédéral s'inspire de principes diamétralement opposés à ceux qu'il applique à Québec dans le cas de la façade maritime de la ville.²⁶

L'avenir ? L'histoire de Québec est féconde en curieux retournements. Il y a un peu plus de cent ans Québec subissait une première « *crise de progrès* » (Duval). On abattit une à une les portes qui donnaient accès à la place forte, on éventra les anciennes murailles, les canons Krupp étant désormais capables de réduire en charpie toute cette architecture minérale avec ses pensionnaires. Enfin, un peu d'air frais pénétrait dans la ville !

De tels gestes suscitèrent des opposants résolus. Quand l'opinion publique, d'abord étonnée puis convaincue, fit volte-face et déserta la thèse du progrès commercial pur et dur, le Moyen Âge envahit la ville: ogives, créneaux, mâchicoulis, barbicanes, apparut toute une quincaillerie qui n'avait jamais existé à Québec. L'écrivain Faucher de Saint-Maurice protesta: « *En passant sur ces remparts, on ne songera plus au comte de Frontenac et au général Montcalm. On rêvera de Bayard et de Du Guesclin* » !

Si le passé nous donne une idée de ce qui nous attend, il est difficile de ne pas donner raison à Jacques Derrida dans *Généralités d'une ville*: « *La catastrophe pour un plan de ville, c'est de vouloir résoudre tous les problèmes exhaustivement dans le temps d'une génération et de ne pas donner le temps et l'espace aux générations futures, de ne pas le leur léguer, précisément parce que 'ceux-qui-savent', les architectes et les urbanistes, croient savoir d'avance ce que demain devrait être...* ».²⁷

Québec, octobre 1994.

²⁵ Pour le rapport final de la Fiducie de régénération du secteur riverain de Toronto, *Régénération*, ainsi que pour toute documentation afférente, contacter le Waterfront Regeneration Trust, 207 Queen's Quay West, 5th Floor, Toronto, Ontario, Canada.

²⁶ Pierre Émond, Vice-président-directeur général, Société du Vieux-Port de Montréal, *La consultation publique, un rôle-clé dans le réaménagement du Vieux-Port de Montréal*. Conférence. Montréal, octobre 1993, pp. 7-8.

²⁷ Jacques Derrida, *Généralités d'une ville*. Lettre Internationale, Paris, France. Été 1992, p. 25.