



Colloque international – Québec, juin 2008  
Agence universitaire de la Francophonie

## Le front fluvial de Québec entre Europe et Amérique

On peut distinguer deux écoles de pensée à l'œuvre dans le monde quant aux principes fondamentaux d'aménagement des rivages urbains: la première peut être qualifiée d'euro-péenne-continental, la seconde d'anglo-saxonne (R. Magnani, 1991). D'une part, l'Europe continentale partage la notion romaine d'une Loi naturelle selon laquelle « *les choses suivantes appartiennent en commun à tout le monde : l'air, l'eau courante, la mer et par voie de conséquence, les rivages de la mer* ». <sup>1</sup> D'autre part, le monde anglo-saxon tend à proposer des solutions à la régénération des fronts de mer urbains reposant presque exclusivement sur l'immobilier privé.



<sup>1</sup> Voir : [http://www.mer.gouv.fr/IMG/pdf/Note\\_delimitation\\_juin\\_2007\\_cle265ea9.pdf](http://www.mer.gouv.fr/IMG/pdf/Note_delimitation_juin_2007_cle265ea9.pdf)

Un pastiche insignifiant de certains *Waterfronts* américains

Au Québec, il est impossible de comprendre la production architecturale actuelle si l'on ne saisit pas la pénétration irrésistible d'approches et de concepts proprement états-uniens dans tous les aspects de la vie, architecture de littoral incluse. La culture québécoise contemporaine est semblable à une éponge largement imprégnée de culture américaine. Il n'est donc pas surprenant que le front fluvial de Québec, qui avait conservé durant presque quatre siècles une identité d'abord française puis britannique, ait récemment subi une transformation radicale qui en a fait un pastiche insignifiant de certains *Waterfronts* américains.<sup>1</sup>

Cette philosophie d'aménagement confisque le domaine public riverain au profit d'intérêts privés ou corporatifs, s'adresse au consommateur plutôt qu'au citoyen, cède à l'occasion les quais les plus rentables aux armateurs étrangers plutôt qu'à ceux du pays et surtout dilapide les espaces ouverts et dégagés susceptibles d'être recolonisés dans l'avenir par des activités grand public.



**Vue du quartier historique de Québec à partir du fleuve**

À Québec, une véritable frénésie immobilière a envahi un espace stratégique situé entre le quartier historique et le fleuve, sur une esplanade construite tout exprès et à grands frais par le gouvernement fédéral du Canada. L'équivalent européen aurait vu Dubrovnik, en Croatie, être cernée d'une large plate forme bétonnée, puis cette dernière envahie d'édifices clinquants de style *Daytona Beach*, le tout formant un mur solide entre la cité historique et la mer Adriatique. Si la chose s'était produite en Croatie, les réseaux internationaux de protection du patrimoine auraient protesté énergiquement. Au Canada, l'État a lui-même défiguré sans vergogne la façade maritime historique d'une vieille cité française et personne n'a pipé mot.

Une large esplanade construite à même le fleuve, apparue comme par hasard devant le quartier historique, sépare désormais Québec de son fleuve. Sur ce nouvel espace, des édifices administratifs et d'habitation furent érigés et forment maintenant une muraille solide entre l'ancien quartier maritime et le fleuve Saint-Laurent. Le gouvernement du Canada occupe ainsi physiquement la façade maritime de sa capitale *provinciale*, selon une stratégie de « domination immobilière » analogue à celle utilisée à Gatineau, ville québécoise située en face de la capitale fédérale, Ottawa. Le Canada (et non le Québec) se devait de contrôler physiquement l'accès au Saint-Laurent, grand fleuve ouvert sur le monde extérieur et la scène internationale.

<sup>1</sup> Cf : Québec, redéveloppement urbain, centre historique et potentiel maritime » : [www.gensdebaignade.org/Conference\\_Avenir\\_QuartierHistorique\\_1994.pdf](http://www.gensdebaignade.org/Conference_Avenir_QuartierHistorique_1994.pdf)

Le front de mer de Québec, qui avait conservé durant des siècles une allure européenne, s'est vu transformer depuis une génération en un pastiche insignifiant de *Waterfronts* de type Boston ou Baltimore, ceci devant un quartier historique classé au Patrimoine mondial par l'UNESCO (ci-dessous).



Photo Léonce Naud

« Dans une culture qui meurt, on dit que c'est la langue qui meurt la première.  
On se trompe. C'est le paysage. »

Pierre Foglia, La Presse (Montréal), 22 juillet 1997.



## DUBROVNIK

**Contrairement à Québec, aucun Waterfront à l'américaine ne s'interpose entre Dubrovnik et la mer Adriatique.**

Le fleuve : un outil de développement devenu simple panorama

Nous héritons aujourd'hui à Québec de la vision d'architectes et d'urbanistes dépourvus de culture et de sensibilités portuaires, maritimes et fluviales. Vers 1980, ces derniers exclurent en bloc le monde maritime (à l'exception d'une marina) autour du quartier historique pour y ériger hôtels, cinémas, condominiums ou musées, à l'exemple des *Waterfronts* américains de Boston ou de Baltimore.<sup>1</sup> Pour ne prendre qu'un exemple, à l'époque où ils furent conçus, nul n'avait prévu l'usage par la croisière internationale des nouveaux quais devant le quartier historique.

En 1981, le gouvernement du Canada commit une erreur stratégique en confiant l'aménagement du secteur portuaire historique à une société publique à vocation *immobilière*. Avec des flots de béton, une immense terrasse fut construite entre la ville historique et le fleuve. Apparut ensuite un mur continu de bâtiments administratifs fédéraux ainsi que de passerelles surélevées entre la ville et le fleuve. On remblaya l'historique bassin de la Douane au lieu de l'agrandir comme on eût dû le faire et on assumait que c'en était terminé de la symbiose entre Québec et le fleuve Saint-Laurent. Le monde fluvial, maritime et portuaire fut relégué dans un musée situé près du bassin Louise. Ainsi en avait décidé le gouvernement du Canada à l'aube des années '80.

Vingt-cinq ans plus tard, les armateurs locaux de croisières-excursions se voient pour la plupart relégués au-delà d'un bâtiment militaire, alors que les quais les mieux situés (les plus rentables) répondent avant tout aux besoins des compagnies étrangères de croisières. Dans certains ports africains, on voit les imposants navires étrangers occuper les meilleures places à quai et y faire grand commerce, tandis que les armateurs indigènes sont relégués aux extrémités de la zone portuaire. La situation est-elle si différente à Québec ?

Au-delà des structures physiques (quais, bassin, pontons...), dont l'état de délabrement justifiait le réaménagement, c'est tout un monde de relations organiques entre ville et fleuve, qui avait perduré avec des hauts et des bas durant près de quatre siècles, qu'architectes et urbanistes ont qualifié de désuet et interdit de fonction devant la ville ancienne. D'où l'appellation mortifère de *vieux port*, c'est-à-dire un endroit où c'en est fini des activités fluviales, maritimes et portuaires, du moins à l'échelle locale ou régionale. Survivent deux exceptions : un quai municipal et un second affecté au traversier entre Québec et Lévis. Tous deux se trouvaient hors d'atteinte des concepteurs très politiques de la plate-forme immobilière fédérale.

Ces aménagements massifs et pratiquement irréversibles furent effectués sans la moindre réflexion collective ou débat public. Ils rendent désormais fort difficile toute réflexion sur le retour éventuel d'une symbiose organique entre ville et fleuve en ce lieu pourtant stratégique, porte maritime de la capitale du Québec.

Rappelons ici que la rentabilité touristique, économique et sociale d'infrastructures riveraines est fonction avant tout de leur polyvalence, de leur aptitude à satisfaire l'éventail le plus diversifié possible des goûts et des besoins du plus grand nombre d'usagers. Or, devant le quartier historique de Québec, cœur touristique de la cité, on ne peut même plus amarrer un kayak ou une chaloupe ou encore mettre les pieds à l'eau, ce qu'il est pourtant possible de faire au centre de Paris sur l'île Saint-Louis.

---

<sup>1</sup> «Les Terrasses de la Pointe-à-Carcy s'inscrivent dans la lignée de projets de réputation internationale tels *Harbour Place* de Baltimore et *Quincy Market* de Boston ». Publicité officielle du gouvernement du Canada, Le Soleil (Québec), 23 juin 1984.



### Configuration des quais

Au 19<sup>e</sup> siècle, les quais de Québec étaient conçus de sorte à favoriser le commerce des armateurs locaux et régionaux. Ils étaient bien adaptés aux navires et aux besoins maritimes, portuaires et urbains de l'époque.

Aujourd'hui, le front fluvial de Québec a été pensé par des urbanistes et architectes « secs » et non par des gens de mer. Ces derniers ont fait le dos rond devant les nouveaux gourous urbains.

Les quais de l'esplanade de la Pointe-à-Carcy ne sont rien d'autre que des murs déposés dans le fleuve. Le monde urbain s'y termine abruptement, comme en témoigne d'ailleurs le zonage municipal.

L'interface entre la ville et le fleuve ne jouit plus de cette polyvalence des fonctions et des usages qui seule permet une symbiose entre le fluvial et l'urbain.

D'importantes retombées économiques s'évanouissent ainsi et nombre d'emplois lucratifs ne voient jamais le jour.



**Une large esplanade sépare aujourd'hui la ville de son fleuve.**

À l'instar des fortifications anciennes, les quais d'un port ou d'une ville sont en général des ouvrages lourds, coûteux et quasi immuables, plus encore dans les esprits que sur le terrain. Les cimetières conservent depuis longtemps les restes de ceux qui nous ont légué – pour le meilleur et pour le pire – la « ligne de quais » qui encercle aujourd'hui le Vieux-Québec. Remettre fondamentalement en question l'utilité ou la présence de certains de ces ouvrages reste tabou.

Même si un examen attentif des quais de Québec fait découvrir un héritage devenu contre-productif de la Révolution industrielle (une solide gangue de béton, de fer et d'anciens entrepôts qui empêche le quartier historique de se développer avec son fleuve), cet héritage n'est jamais remis en question. Des bâtiments depuis longtemps inutiles, restés échoués sur des quais déserts, sont recyclés à coups de millions au lieu d'être rasés, tandis que les foules qui fréquentent les lieux durant la période estivale n'ont d'autre choix que de déambuler sur des trottoirs ou de patauger dans quelques fontaines publiques lors de canicules, le tout à quelques mètres d'un grand fleuve qui demeure physiquement inaccessible. À Québec, presque personne n'accède au fleuve devant la ville, hormis les membres des clubs nautiques auxquels leur yachts tiennent lieu de laisser-passer ainsi que les passagers des navires de croisières-excursions ou du bateau-traversier.

Une cause parmi plusieurs : la configuration administrative qui prévaut sur le Saint-Laurent ainsi que le mode de gestion du domaine portuaire public au Canada. La nature des relations qu'entretiennent municipalités et administrations portuaires canadiennes s'explique largement par le cadre institutionnel et légal à l'intérieur duquel elles évoluent. À Québec, ce cadre trouve son origine dans les résultats de la Guerre de Sept Ans (1756-1763) ainsi que dans le partage des pouvoirs tel qu'établi dans le Pacte confédératif canadien de 1867.<sup>1</sup> Aujourd'hui, le gouvernement fédéral canadien a remplacé l'Empire britannique à titre de pouvoir dominant sur

<sup>1</sup> Cf. « Accessibilité publique au fleuve Saint-Laurent », Forum ZIP, Québec, mai 2007 : [http://www.gensdebaignade.org/AccessibilitepubliqueaufleuveSaintLaurent\\_ForumZIP\\_2mai2007.pdf](http://www.gensdebaignade.org/AccessibilitepubliqueaufleuveSaintLaurent_ForumZIP_2mai2007.pdf)

le fleuve et les rives de la capitale québécoise. La gestion et le contrôle des activités fluviales et portuaires relève d'un oligopole qu'exercent quelques fonctionnaires fédéraux dont la population ignore le plus souvent jusqu'à l'existence. Ces derniers occupent collectivement la niche sociétale et décisionnelle aujourd'hui délaissée par la communauté anglophone de Québec, autrefois très présente dans le domaine portuaire et maritime, dont la force procédait en bout de ligne de celle de la *Royal Navy*.

Retour à l'esprit européen de Québec ?

À Québec, on peut s'interroger sur la sagesse de s'être récemment éloignés du caractère fondamentalement européen de la façade fluviale de la ville. Il faut espérer que l'on revienne un jour aux fonctions normales, traditionnelles et polyvalentes des quais de Québec, soit de répartir une ressource rare – l'accès et l'usage d'un grand fleuve en milieu urbain – le plus efficacement possible parmi *toutes* les catégories concurrentes d'usagers.

L'histoire maritime de Québec nous apprend que la plate-forme massive qui défigure depuis vingt ans le modeste front fluvial du quartier historique, conçue tout exprès pour être en mesure d'y ériger un « quartier fédéral urbain modèle » (hôtels, édifices à bureaux, condominiums ou autres bâtiments dépourvus de fonctions fluviales)<sup>2</sup>, constitue une grave anomalie mesurée à l'aune des quatre siècles d'histoire maritime de la cité. Cette erreur fondamentale d'urbanisme de littoral se verra probablement remaniée au cours du 21<sup>e</sup> siècle pour faire place à des structures riveraines conçues cette fois pour favoriser une variété d'usages et de fonctions à l'interface entre ville et fleuve à Québec.

Redonner la façade fluviale de Québec aux gens de mer

On reviendra ainsi au rôle normal et traditionnel des quais de Québec, rôle qu'ils avaient conservé avec des hauts et des bas depuis la fondation de la ville jusqu'à ce que sévissent des urbanistes et architectes pour la plupart résolus à éliminer les fonctions portuaires, maritimes, fluviales et généralement aquatiques devant le quartier historique. Le problème fondamental ? Depuis maintenant près de quatre décennies, la façade maritime de Québec n'a pas été pensée par des gens de mer. Or, pour le monde de l'architecture et de l'urbanisme, mers et fleuves valent surtout comme panoramas et non comme outils de développement économique et de progrès social.

Soulignons ici la responsabilité écrasante de la *Société immobilière du Canada*, chargée de l'aménagement des lieux de 1981 à 1989. Par ailleurs, l'Administration portuaire aurait tout intérêt à favoriser elle-même un débat général portant sur les perspectives de remaritimation polyvalente des équipements portuaires et fluviaux devant la ville historique.

À Québec, l'interface entre Ville et Port retrouvera un jour son inspiration européenne et, grâce à des structures riveraines répondant aux besoins du 21<sup>e</sup> siècle, des activités portuaires, aquatiques, nautiques, balnéaires reprendront pied devant l'ancien quartier maritime. Ceci se fera, tout en répondant mieux, autrement et peut-être ailleurs, par exemple vis-à-vis de la Citadelle, aux besoins en services et infrastructures portuaires des grands navires de croisière qui fréquentent les cités portuaires historiques telles Québec.

---

<sup>2</sup> Lire : « Visions contrastées : les rivages de Montréal et de Québec, au Canada, Nice, 2000 ».

[www.cmquebec.qc.ca/documents/gd\\_memoires2/m4\\_1\\_lonce\\_naud\\_copy1.pdf](http://www.cmquebec.qc.ca/documents/gd_memoires2/m4_1_lonce_naud_copy1.pdf)

---

## Une mission d'enquête de l'État ?

Réfléchir aux quais et aux rivages de Québec en ayant à l'esprit quelques villes portuaires européennes comparables à la fois par l'histoire et le climat, contempler ces populations interdites de fleuve depuis un siècle et demi et confinées dans les quartiers du centre-ville ou encore s'interroger comme le ferait un visiteur étranger sur le potentiel présentement inutilisé des plans d'eau qui baignent le quartier historique ne tarde pas à susciter bien des interrogations.

À Québec, l'interface entre ville, port et fleuve est constamment envisagée, non pas en fonction des besoins de l'ensemble des gens de la cité, de la province ou du pays, mais de manière autarcique. La plupart du temps, la vision des administrateurs ne s'étend guère au-delà des limites du domaine foncier riverain dont ils sont administrativement responsables, et ce dernier est fort exigü. Au-delà, c'est l'inconnu...et ce danger réel qui menace tous les ports, la plupart assiégés d'urbains avides d'espaces à construire et de développements immobiliers.

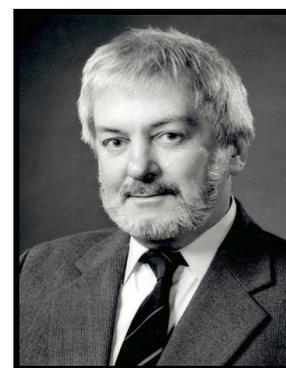
Par ailleurs, et la chose peut surprendre, ni la Mairie, ni le gouvernement du Québec ou celui du Canada n'ont jamais sérieusement *pensé* le port de Québec, pourtant cité maritime et portuaire. Quant au monde maritime québécois, il constitue un univers remarquablement clos et ne cesse d'éprouver des difficultés à expliquer au reste du corps social son rôle et son utilité. À ce chapitre, le rattachement administratif de l'ensemble des activités maritimes québécoises au gouvernement fédéral canadien ne facilite certes pas une symbiose féconde avec les forces agissantes de la société québécoise.

Souhaitons qu'un jour une Mission d'information et d'enquête du Gouvernement, jouissant d'un large mandat et surtout d'une vision qui ne le soit pas moins – cette dernière procédant entre autres d'une connaissance approfondie de différents parcours et destins urbano-portuaires au Québec et ailleurs dans le monde –, procède à un réexamen fondamental de l'organisation de l'espace et de la gestion de la ressource en eau à l'interface ville et fleuve à Québec, englobant dans sa réflexion l'ensemble des rives urbaines de Québec et Lévis, villes jumelles situées de part et d'autre du fleuve Saint-Laurent.

---

### Léonce NAUD

Originaire de Deschambault, fils d'un pilote du Saint-Laurent, diplômé des Universités Laval (Québec), Saint-Paul (Ottawa) ainsi que de l'Université d'Ottawa (Philosophie et Géographie), l'auteur partage sa vie professionnelle entre l'aménagement du territoire, l'environnement, la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent et la géopolitique. Il est l'auteur de la carte « Le Québec », laquelle renoue avec la vision du géographe Samuel de Champlain au temps de la Nouvelle-France (1608-1763). La diffusion en est assurée par le gouvernement du Québec.



872, avenue Turnbull, # 2, Québec Canada G1R 2X3



418 – 640-0406



NAU@videotron.ca

[www.gensdebaignade.org](http://www.gensdebaignade.org)