

Le « vieux port » de Québec, historique et portuaire

PAR

LÉONCE NAUD, GÉOGRAPHE

Table ronde organisée par le Comité régional de Québec

Ordre des architectes du Québec

Québec, le 10 novembre 1992

Le Vieux-Port de Québec, historique et portuaire

Je tiens d'abord à remercier le Comité régional de l'Ordre des architectes du Québec de me donner l'occasion de dire quelques mots à l'occasion de cette Table ronde consacrée à l'avenir du quartier portuaire historique de Québec. Je félicite également le Comité régional d'avoir invité tout un chacun intéressés à un titre ou l'autre à l'aménagement du littoral urbain de Québec à participer à cette rencontre. Il est certain que cette initiative va contribuer à élargir le débat et à mieux connaître les vœux et les aspirations des premiers concernés, soit les résidents et les visiteurs, en somme les usagers de la ville.

On peut aborder le sujet de ce soir « Un quartier en quête d'un consensus » sous bien des aspects. Nous en avons abordé plusieurs durant les six dernières années, depuis que des citoyens ainsi que des spécialistes (l'un n'excluant pas l'autre...) ont commencé à poser des questions sur ce qui était en train de se passer devant la ville. Pour le moment, je vais me limiter à deux ou trois points qui me semblent importants et d'actualité, car il y va de l'avenir économique et social de la façade fluviale de la capitale du Québec.

Évolution récente de la façade maritime de Québec

André Duval, dans son livre « Québec romantique » publié chez Boréal en 1984, présentait l'évolution de Québec de la façon suivante:

« Québec est une ville différente des autres. Disons plutôt qu'elle fut une ville différente des autres. Car, en cette fin de 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 apparaître bien archaïque son comportement d'autrefois.

En l'an 2000, on ne trouvera plus chez elle ces traces de la mentalité européenne qui lui ont permis de se singulariser tout au long du 19^{ième} siècle et pendant une bonne partie du 20^{ième}. Elle aura tout à fait abandonné l'Europe et sera passée pour de bon dans le camp américain. »

Pour l'historien André Duval, ces tendances étaient inexorables: 'standardisation', 'régler l'expansion sur le reste de l'Amérique', trouver 'archaïques' certains comportements. Ne croirait-on pas lire un certain article récent où l'on se fait fort de diagnostiquer un « comportement tribal » ou une « idéologie de paroisse agricole » à Sainte-Foy, quand des gens considèrent avec appréhension « *la création architecturale qui porterait la marque de notre époque?* »¹

¹ Le Soleil, 4 novembre 1992.

En ce qui a trait à la façade maritime de Québec, c'est à coup de dizaines de millions de dollars qu'on l'a transformée en pastiche délavé des *Waterfronts* américains les plus kitsch, en créant une vaste esplanade entre la vieille ville et le fleuve pour y ériger un développement urbain soi-disant d'avant-garde. En outre, postérieurement à la signature de l'Accord entre le Canada et l'UNESCO, à l'intérieur même de l'arrondissement historique et avec l'approbation de toutes les autorités compétentes, on a érigé un imposant condominium juché sur quatre étages de stationnement, le tout dans l'angle de vision le plus stratégique du Musée québécois de la Civilisation, une des institutions publiques les plus importantes du Québec.

Je vous ferai grâce des détails de cette saga locale qui reste encore à écrire. Qu'il suffise de mentionner que d'autres édifices, construits à la hâte au début des années '80 par l'administration fédérale dans le Vieux-Port, restèrent vides et inoccupés, l'exercice résultant finalement en un prodigieux gaspillage de fonds publics. La déroute financière des réalisations architecturales de la défunte Société immobilière du Canada (Vieux-Port de Québec) inc. constitue probablement la plus importante faillite du concept américain de *Festival Marketplaces* en Amérique du nord.

Les payeurs de taxes canadiens en ont fait les frais. La beauté et la fonctionnalité du secteur portuaire historique ont été gravement altérées. À la suite d'une lutte acharnée des citoyens de Québec – regroupés dans une Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port –, des projets encore plus démentiels ont été stoppés, les autorités ont commencé à mettre un frein à la dilapidation des fonds publics puis à la privatisation des lieux ainsi qu'à l'agression contre la beauté naturelle de l'endroit.

Au mois de juin 1989, un Comité consultatif fédéral sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy tint des audiences publiques au cours desquelles il devint évident que la population de Québec tenait absolument et par-dessus tout à préserver l'accès et les usages publics du fleuve ainsi que l'intégrité des *perspectives* visuelles (et non des *percées* visuelles) entre l'arrondissement historique et son cadre naturel maritime.

Tout comme ce fut le cas à Montréal et à Toronto en des circonstances analogues, le public en général refusait obstinément de céder l'endroit à des entrepreneurs privés, rejetait les centaines de condominiums proposés, les hôtels, etc. La population réclamait à cor et à cri que la vocation de l'endroit soit axée « *essentiellement sur sa triple réalité de port maritime, de lieu public consacré à la promenade, à la détente, à la contemplation, et de lieu historique* », comme le résuma le Comité consultatif qui en fit sa recommandation principale.

Le Comité, mis sur pied par le gouvernement fédéral lui-même, recommanda également de « *ne rien faire qui puisse gêner les activités portuaires, rendre le site moins accessible au public ou déprécier les édifices du patrimoine... et surtout de ne plus jamais obstruer le panorama unique qui se présente au promeneur.* »²

² Rapport du comité consultatif sur la Pointe-à-Carcy, Travaux-Publics Canada, p. 69.

Qu'est-il advenu du rapport du Comité consultatif fédéral ?

Trois ans ont passé. Il semble que toutes les leçons si durement apprises soient déjà oubliées. La philosophie du rapport du Comité consultatif fédéral, qui visait à la mise en place d'un parc public au bord de l'eau vu les foules qui se pressent à cet endroit durant la saison estivale et de plus en plus durant toute l'année, a été mise de côté au profit de projets privés ou corporatifs militaires. Des pétitions pourtant fort claires, endossées par plus de quinze mille signataires, sont ignorées par les autorités municipales ou fédérales. Des édifices massifs entendent occuper des espaces portuaires ou péri-portuaires situés entre le périmètre protégé du Vieux-Québec et les plans d'eau, au détriment assuré du contact entre la vieille ville et le monde maritime et fluvial, contact pourtant fort traditionnel et générateur de revenus. Cette même philosophie relevant d'un urbanisme réglé sur le camp américain, comme aurait dit André Duval, a rendu possible l'érection de l'énorme bâtiment d'aluminium qui trône à l'heure actuelle devant le Vieux-Québec et produira bientôt des résultats analogues sur les rives du bassin Louise.

Le vieux port : une zone-tampon à l'arrondissement historique

Le secteur de la Pointe-à-Carcy, du pourtour du bassin Louise ainsi que l'espace situé entre le quartier du Cap-Blanc et le fleuve constituent une zone-tampon autour de l'arrondissement historique de Québec, autrement dit un espace où, par définition, il n'est pas permis de construire n'importe quoi, n'importe où, n'importe quand, n'importe comment, et pour n'importe quelles fins.

Il existe un document fort peu répandu et très intéressant, rédigé en 1989 au sein du ministère fédéral responsable de la préservation des lieux historiques nationaux, document qui traduit – dans le cadre de Québec, ville du patrimoine mondial de l'UNESCO – les principes et les lignes directrices des chartes et documents de cet organisation internationale. On peut y lire des passages tels que ceux-ci:

« La conservation de l'arrondissement de Québec concerne en premier lieu ses habitants. Les plans qui touchent l'arrondissement doivent être supportés par les résidents du secteur. » (...)

Les développements adjacents ou situés à proximité de l'arrondissement historique ne doivent pas altérer ou détruire les points de vue en provenance ou en direction du site ni compromettre de quelque manière que ce soit la périphérie du site. » (...)

La participation des résidents de Québec sous forme de consultation des citoyens sur tout projet dont la réalisation pourrait contrevenir aux critères signalés ci-dessus. »

Rappelons qu'il n'y a eu à ce jour aucune véritable consultation publique sur les trois projets controversés d'Imax, de casernements et d'école militaire sur un quai commercial et de musée des sciences naturelles sur un autre quai non moins commercial, trois projets qui contreviennent d'une façon ou d'une autre aux lignes directrices énoncées plus haut, qui possèdent un caractère structurant et irréversible et qui échappent – par oukase – à l'exercice ainsi tronqué de planification actuellement en cours.

Les autorités responsables s'expriment

Le fait que le secteur entre le Vieux-Québec et le fleuve constitue une zone-tampon en bonne et due forme a maintes fois été souligné officiellement par les autorités politiques responsables.

Dès 1989, le ministre de l'Environnement du Canada de l'époque, Lucien Bouchard, déclarait: « *Comme vous le savez, une partie seulement du Vieux-Port est comprise dans l'arrondissement historique de Québec. Le reste constitue une zone-tampon destinée à protéger l'intégrité visuelle du site. À titre de partie à la Convention du patrimoine mondial, le Canada s'est engagé à ne prendre délibérément aucune mesure susceptible de détruire l'intégrité de ce secteur.* »³

Le 1er mai 1992, c'était au tour de Liza Frulla-Hébert, ministre des Affaires culturelles du Québec, de préciser à Gilles Loiseau, ministre fédéral: « *Le secteur du Vieux-Port ceinture une partie importante de l'arrondissement historique du Vieux-Québec et constitue une zone-tampon dont le développement doit être planifié en harmonie avec le secteur historique.* »

L'actuel ministre de l'Environnement du Canada, Jean Charest, précisait pour sa part le 22 juillet dernier: « *Les berges de la ville de Québec constituent une importante zone-tampon de l'arrondissement historique de la Vieille Capitale...* ».⁴

La Commission des biens culturels du Québec, dans sa Recommandation de décembre 1991 relative à la localisation d'un cinéma de type Imax, déclarait que « *l'espace Vieux-Port ceinture une partie importante de l'arrondissement historique de Québec et qu'ainsi il constitue une zone-tampon dont le développement ne peut être laissé au hasard des projets de promoteurs.* »

Enfin, on pouvait lire dans le quotidien Le Soleil de Québec du mercredi 4 avril 1990, sous la plume de la journaliste Lise Lachance: « *L'UNESCO s'intéresse au développement du Vieux-Port de Québec puisque celui-ci fait partie intégrante de l'arrondissement historique que l'organisme international a désigné comme joyau du patrimoine mondial. Telle est l'assurance que le directeur général de l'UNESCO, Federico Mayor, a donné hier...* ».

Il existe donc déjà consensus au niveau des autorités politiques responsables, à savoir que le secteur portuaire historique constitue bel et bien une zone-tampon de fait. Rappelons ici les propos tenus à Québec le 1er juillet 1991 par Madame Christina Cameron, présidente du Comité du patrimoine mondial de l'UNESCO, à l'occasion du 1er Colloque international des villes du Patrimoine mondial: « *Le Comité du patrimoine mondial doit avoir la preuve que les éléments modernes ne se retrouvent pas en nombre tel qu'ils détruisent en fait le caractère patrimonial du site. Il est question ici de l'intégrité d'un site historique. (...) Pour atteindre à une protection adéquate, le Comité vérifie l'existence d'une zone-tampon*

³ Lettre à Jacques Dalibard, directeur général, Héritage Canada, 18 avril 1989.

⁴ Lettre à André Harvey, député fédéral Progressiste-conservateur.

appropriée entre le centre historique et les autres quartiers. Bien entendu, nous parlons ici d'obligations des États signataires de la Convention... »

Rappelons que des projets tels que l'École de Marine, par exemple, n'ont semble-t-il été l'objet d'aucune évaluation qui tienne compte des lignes directrices de l'UNESCO et encore moins d'audiences publiques, malgré le fait que des milliers de personnes en aient demandé depuis au moins trois ans, soit depuis que le projet est connu.

Retour du maritime devant Québec

Dans son Rapport publié en décembre 1989, le *Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy* fit remarquer que l'industrie touristique est à la base de l'économie régionale et que sa matière première est l'attrait de la ville dans son ensemble. Il affirmait qu'il était primordial, même pour de strictes raisons économiques, de préserver l'image de Québec. Or, le secteur portuaire historique est précisément la première image qu'aperçoivent de la Ville les visiteurs qui arrivent du fleuve. *« Livrer l'endroit aux promoteurs immobiliers crée dans l'immédiat l'illusion d'un profit, dit le Comité, mais c'est au prix de ce qui attire massivement les visiteurs. »*

La croissance remarquable de tous les genres de croisières à Québec depuis quelques années repose davantage sur l'attraction qu'exerce la vieille ville et les paysages majestueux du fleuve Saint-Laurent et des alentours que sur l'adéquation des quais actuels à leurs nouvelles fonctions de débarcadères pour navires de passagers. Par exemple, personne n'a jamais évalué sérieusement les types de quais dont auraient besoin les armateurs en croisières locales et régionales, ou d'éventuels navires de pêche-excursion. Ceci n'a pas empêché l'Armée canadienne de jeter son dévolu sur un des rares quais commerciaux réservés au tourisme fluvial pour y ériger une école, ceci sans la moindre évaluation d'impact sur les activités maritimes.

Un peu partout dans le monde, on ne fait que commencer à réaliser l'importance économique d'infrastructures portuaires conçues exprès pour les navires de croisières et le tourisme. Or, quand on examine attentivement l'évolution des quais depuis un siècle devant le quartier historique, on découvre que peu à peu, les petits et moyens navires y ont perdu graduellement mais inexorablement leurs facilités de quaiage au profit d'un promontoire destiné avant tout à supporter des hôtels, des édifices à bureaux ou à logements, des musées ou des cinémas, etc.

En dépit de quais et d'entrepôts semi-abandonnés qui n'ont pas été pensés et construits pour ce type de commerce maritime, et qui font souvent plutôt obstacle à son développement, l'industrie des croisières – y compris les croisières locales – génère à chaque année des millions de dollars de retombées économiques dans la région.

C'est pourquoi tout effort pour aménager de nouveau la façade fluviale de Québec devra désormais considérer les besoins actuels et à venir des utilisateurs maritimes.

Quelques questions

Les quais sont-ils suffisants et adaptés aux besoins d'aujourd'hui et surtout de demain d'une industrie des croisières en pleine expansion?

Qu'en est-il des accès routiers et piétonniers aux quais, de la circulation et du stationnement?

À l'instant crucial de l'arrivée à Québec après un long voyage, les visiteurs ont-ils un accès visuel et physique au quartier historique ou font-ils face à des édifices d'aluminium récemment érigés ou aux murs aveugles d'un *cinéma portuaire*?

Quelle importance doit-on accorder à la sauvegarde ou au rétablissement des perspectives et panoramas – aussi bien à partir des quais que vers ces derniers – pour l'industrie des croisières?

Quelles seraient les retombées économiques éventuelles de la reconstitution d'un bassin maritime devant la ville ancienne?

Les navires de nos croisiéristes – qui constituent eux-mêmes leurs plus efficaces panneaux publicitaires – sont-ils cachés à la vue de la foule ou dissimulés aux regards des clients potentiels par des hangars qui font écran, des quais trop hauts, l'absence de pontons flottants?

La situation est-elle la même qu'il y a vingt ans, à cette époque où les lieux semblaient définitivement désertés par les activités portuaires et maritimes, ou sommes-nous désormais en présence d'un endroit avant tout portuaire et public?

Enfin, il faut choisir entre le tourisme maritime et fluvial, activité dont le développement futur ne peut prendre place ailleurs que dans l'espace fort exigü qui s'étend devant le quartier historique, et l'implantation d'un campus militaire ou de casernes qui peuvent être localisées ailleurs sans problèmes. En dépit de l'attraction qu'exercent les promontoires prestigieux et les positions dominantes sur la mentalité militaire, on ne peut guère à Québec se permettre le luxe de laisser l'idéologie prévaloir sur le développement du commerce.

Je termine ici ces quelques idées et réflexions qui sont bien loin d'épuiser le sujet. Je suggère seulement que nous ne devons pas hésiter à remettre en question fondamentalement la philosophie qui a inspiré depuis près d'une génération l'aménagement de la façade maritime de la ville et des abords du bassin Louise, si nous voulons léguer à nos jeunes autre chose que d'autres projets improvisés, à l'exemple de ceux que nous avons actuellement sous les yeux.

Pour finir, j'aimerais citer Jacques Derrida qui écrivait récemment dans « La lettre internationale »: « *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 devra être... »*