

# **Conflits ville-port, l'exemple de Québec**

**Québec : redéveloppement urbain,  
centre historique et potentiel maritime**

**Par M. Léonce Naud**

**Société de mise en valeur du Saint-Laurent (Québec)**



**3384 – vendredi 30 décembre 1994**

**190, Boulevard Haussmann 75008 PARIS**

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. L'extension de la terre ferme devant le Vieux-Québec résulte 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.

En 1760, Québec change brusquement 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 séditeux. À partir de ce moment, l'évolution architecturale de Québec – et celle de son port – partagera les hauts et les bas de l'Empire britannique.

Au cours du dix-neuvième siècle, le port et les quais de Québec prennent une expansion considérable, grâce en soient rendues...à Napoléon et au blocus continental de l'Angleterre. En 1830, le port de Québec occupe la troisième position en Amérique du Nord. Le domaine portuaire progresse dans le fleuve et dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles. Vers 1875, alors que le port amorce un long déclin commercial, la Commission du Havre entreprend néanmoins de grands travaux d'infrastructures. Durant la première moitié du vingtième siècle, l'exportation de céréales du Canada maintient une certaine vie portuaire devant le Vieux-Québec. Ce qui n'empêche pas les activités de transbordement en général de se déplacer graduellement en amont et en aval du vieux centre-ville.

En fait, au centre-ville, près du fleuve, Québec ne dispose pas des terrains étendus ou des surfaces planes nécessaires au transport. Vers les années cinquante, le secteur portuaire traditionnel devient donc un espace quasi désert : voies ferrées et entrepôts désaffectés, édifices délabrés, bassin à demi remblayé. L'endroit, peu fréquenté, jugé peu fréquentable, est pratiquement à l'abandon.

### **Rêves et réalité (1970–1990)**

Brièvement, l'histoire contemporaine du secteur portuaire historique à 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 suites, d'autres conduisant avec régularité leurs promoteurs à la faillite. Beaucoup d'argent et d'efforts investis ont eu des effets bénéfiques.

Au Canada, la gestion foncière des grands ports relève du gouvernement national (ou fédéral) et non des Provinces, des municipalités ou du secteur privé. C'est le cas à Québec. Or, au début des années '70, le gouvernement du Canada entreprit d'ambitieux projets de réaménagement urbain dans plusieurs villes au pays, notamment à Toronto, Montréal et Québec.

Pour en arriver à ses fins, le gouvernement du Canada créa en 1981 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 de la Société du port et confiés au nouvel organisme, lequel, à Québec, prit le nom de « Société immobilière du Canada - Vieux-Port de Québec ». Soudainement déclaré

« vieux », dans le sens de désuet ou d'obsolète, le secteur portuaire historique allait faire les frais d'une intéressante expérience urbaine.

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* ». Dix ans plus tard, le même site évoquait, pour un visiteur, une « *base spatiale désaffectée... délires futuristes des intoxiqués de l'interbloc... piste d'atterrissage pour promoteurs immobiliers* », etc. bref, « *Daytona Beach à deux pas du Patrimoine mondial* ». Entretemps, des dizaines de millions de dollars s'étaient évanouis en projets.

*« 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 nous permettent d'identifier deux Écoles: l'anglo-saxonne et l'européenne-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, tend à proposer des solutions à la régénération des fronts de mer qui reposent presque exclusivement sur l'immobilier. (...)*

*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 ».*<sup>1</sup>

Existait-il un port historique à Québec jusqu'au début des années '80 ? Avant que l'UNESCO n'inscrive l'arrondissement historique de Québec sur la liste du Patrimoine mondial (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* ». Était-il concevable de sauvegarder comme tels – côté fleuve – ces outils portuaires qui avaient rendu possible l'exploitation et l'utilisation du milieu maritime dans le passé ? Leur état de désuétude à titre d'outils portait le germe de leur disparition.

Il est fréquent que des villes étendent leur domaine bâti aux dépens de plans d'eau adjacents : Québec, ville historique reconnue comme telle par l'UNESCO, a procédé ainsi durant des siècles. On peut cependant se demander si ériger un rideau d'immeubles de style « international » entre la vieille ville et le fleuve est désormais souhaitable, même d'un point de vue de rentabilité économique à court terme. La géographie actuelle des lieux permet en effet d'ancrer les plus imposants navires de croisières modernes à soixante-quinze mètres des vieilles pierres, et la vieille ville est bien l'attrait principal du circuit de croisières entre New-York et Montréal.

<sup>1</sup> Rinaldo Enea Magnani, *Le Port autonome de Gênes*. GB Progetti, Supplément 8/9, Gênes, Italie, novembre 1991, pp. 16-17.

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

Aurait-on, au cours des derniers vingt ans, imposé un *waterfront* standardisé à l'américaine devant la vieille cité française des bords du Saint-Laurent ? Le patrimoine qu'on eût dû respecter n'était pas avant tout le bois ou la pierre comme tels, mais *l'esprit maritime et portuaire des lieux*. L'immobilier reste étranger au caractère sans cesse changeant et mobile d'un port, où tout bouge tout le temps, les choses, les besoins et les gens.

### **Retour à l'esprit des lieux (1990-1994)**

Vers 1988, tout l'avenir du secteur riverain devant le Vieux-Québec semblait déjà coulé dans le béton. En 1989, après des demandes publiques répétées – largement médiatisées – le gouvernement du Canada mit sur pied un Comité consultatif chargé de le conseiller sur l'avenir du secteur et de tenir des audiences publiques.

#### Un Rapport décisif

Le Rapport du Comité consultatif prit le contrepied exact de la philosophie de base véhiculée jusque-là à Québec par la Société immobilière du Vieux-Port :

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 historique 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".

### **Retour du commerce maritime devant le Vieux-Québec**

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 maritime de la vieille ville, ayant subi prématurément une tentative de requalification urbaine au cours des années 1970, est aujourd'hui en bonne voie de « re-maritimisation » graduelle et retrouve des fonctions portuaires qu'on croyait disparues à jamais de cet endroit.

Le site n'est plus un « vieux » port – autrement dit un *port mort* –, mais un port vivant, un port normal. D'ores et déjà, annuellement, on compte plus de un million de passagers soit de micro-croisières (traversiers), soit de croisières-excursions ou de croisières internationales. L'industrie nord-américaine des croisières triple en importance à tous les trois ans. À Québec s'ajoute un tourisme fluvial régional qui croît rapidement.

L'existence même des ports, dont l'implantation ne peut que s'effectuer à grands frais dans des sites propices qui n'existent qu'en nombre limité, suppose qu'ils aient été convenablement protégés par la nature des choses contre l'investissement de circonstance. (Giraud)

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 portuaire. Déjà, devant la ville ancienne, certaines activités portuaires ou maritimes se retrouvent à l'étroit ou ne se développeront sans doute jamais, handicapées qu'elles sont par manque d'un patrimoine portuaire et foncier jugé trop vite excédentaire.

### **Évolution des quais**

Depuis cent ans devant Québec, les petits et moyens navires de commerce ont perdu graduellement mais inexorablement leurs facilités de quaiage devant la ville.

En dépit d'infrastructures portuaires qui n'ont pas été pensées et conçues pour ce type de commerce maritime et qui font plutôt obstacle à son développement, l'industrie des croisières et des croisières-excursions génère déjà des millions de dollars annuellement en retombées économiques dans la région. Il faut favoriser son expansion par des installations plus appropriées et une stratégie agressive de mise en marché.

Il tombe sous le sens que nous avons tout intérêt à nous demander si la « ligne de quais » que nous connaissons présentement favorise ou inhibe le nouveau commerce maritime qui tente de prendre pied devant la ville ancienne, de sorte à préparer 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.

### **Conclusion**

Depuis maintenant une génération, Québec, vieille cité européenne 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 auprès de certains exemples nord-américains de « *waterfronts* » plutôt contestables... et souvent contestés. L'Amérique est grande, cependant, et d'autres exemples – admirables, ceux-là –, auraient pu nous inspirer.

L'extraordinaire effort consenti à Toronto, pour garder dans le domaine public et reverdir le littoral de la ville pourrait inspirer Québec, capitale de la province voisine. Enfin, dans la province même du Québec, à Montréal, le gouvernement du Canada applique des principes diamétralement opposés à ceux qui semblent encore lui convenir dans le cas de la façade maritime du Vieux-Québec, dont il est propriétaire et gestionnaire en quasi-totalité.

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 y compris ses pensionnaires. Enfin, un peu d'air frais pénétrait dans la Vieille Ville !

De tels gestes suscitèrent des opposants résolus. Quand l'opinion, 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, barbacanes, apparut toute une quincaillerie qui n'avait jamais existé à Québec.

Si le passé nous donne une idée de l'avenir, il est difficile de ne pas donner raison à Jacques Derrida dans « Générations 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 devra être...»*

**Léonce Naud**



**3384 – vendredi 30 décembre 1994**