

LA FAÇADE MARITIME DE LA VIEILLE VILLE : UN AVENIR PUBLIC ET PORTUAIRE

**Léonce Naud, Conseiller principal
Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent
Gouvernement du Québec**



**Conférence : Québec : le port, cadre de ville –
Harmoniser environnement et développement**

**ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches
Musée du Québec - Le 7 décembre 1993**

LA FAÇADE MARITIME DE LA VIEILLE VILLE :

UN AVENIR PUBLIC ET PORTUAIRE

Je tiens à vous remercier d'être venus en si grand nombre prendre part à ce débat public sur les philosophies et les pratiques d'intervention à Québec à l'interface entre Ville et Port, ou plus généralement à l'interface entre l'urbain et le plan d'eau.

Dans le court laps de temps, il me sera impossible de vous communiquer ne serait-ce que le dixième de l'information que j'aimerais vous donner. Quelques rapports et documents sont ici à votre disposition : il s'agit d'une infime partie de ce qui existe. La seule revue de presse pour le Vieux-Port de Montréal compte approximativement 400 pages; Toronto, la même chose; Québec, de 600 à 700... - Ceci sans compter tout le reste, rapports, correspondances officielles, etc.

Si vous n'avez le temps que de lire un seul document, lisez le Rapport Boulet de 1989. Il résume et met tous les autres en perspective. Prenez connaissance également de *Régénération*, le rapport final de la Commission Royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Il est entièrement fondé sur la régénération des écosystèmes urbains, notion qui reste totalement étrangère au récent plan d'aménagement Vieux-Québec Basse-Ville et Cap-Blanc.

Je suis heureux de voir qu'il y a parmi nous des représentants de la Société du Vieux-Port de Montréal ainsi que des responsables du Centre Saint-Laurent d'Environnement Canada. Le Vieux-Port de Montréal, parce que nous avons bien besoin, à Québec, d'examiner ce qui s'est passé depuis vingt ans à Montréal pour découvrir qu'ailleurs ont été battues en brèche des notions qui tiennent encore lieu d'articles de foi à Québec. Environnement Canada, parce que nous apprenions récemment que les gouvernements d'Ottawa et de Québec vont dépenser des millions pour la remise en état d'écosystèmes sur le Saint-Laurent, en particulier celui de la petite rivière Boyer.

Or, la remise en état de la frayère d'éperlans de la rivière Boyer pourra entraîner le retour de la pêche récréative dans les environs de Québec, et donc de l'animation sur les quais plusieurs fois par année, surtout à l'automne : festival de l'éperlan, forfaits de pêche-excursion, navires qu'il faudra bien ancrer quelque part. (Quand les dragueurs de mines auront subi le même sort que les hélicoptères, les militaires pourront toujours améliorer leur ordinaire en pêchant l'éperlan dans le bassin Louise).

Je m'exprime ici à titre personnel. Par ailleurs, je fais partie de la *Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port*, organisme entièrement bénévole mis sur pied au

printemps de 1988. L'opinion publique demandait alors que l'on stoppe au plus vite les projets immobiliers jugés démentiels de la Société immobilière du Canada – Vieux-Port de Québec.

Cette société de la Couronne fédérale, très politisée, était en effet bien partie pour nous construire, avec la meilleure volonté du monde, un petit Manhattan en métal, verre et aluminium *entre la vieille ville et le fleuve*. Elle a illustré sa vision de l'avenir avec les condominiums des Terrasses du Vieux-Port, d'ailleurs érigé à l'intérieur du périmètre qui, déjà à cette époque, avait été déclaré Patrimoine mondial par l'UNESCO. On s'est alors proprement moqué de cet organisme international. Cette société immobilière n'avait aucune parenté, précisons-le, avec l'actuelle Administration du Port de Québec.

L'héritage de la Société immobilière du Vieux-Port

Mise sur pied au printemps de 1981, la société fédérale du Vieux-Port fut abolie au printemps de 1988 alors que tout semblait bien enclenché : privatisation du site, construction de centaines de condominiums sur les quais, accès et usage public réduit au seul droit de déambuler sur des quais-trottoirs, sous les balcons des condos, ceci pour des millions de visiteurs et touristes. Enfin, mise au rancart de la vocation maritime et portuaire du lieu.

Le Comité Boulet (1989)

En 1989, après des demandes publiques répétées, le gouvernement fédéral mit sur pied un Comité consultatif chargé de le conseiller sur l'avenir du vieux port et de procéder à de véritables audiences publiques. En décembre 1989 apparaissait le premier document public officiel rédigé dans un univers mental étranger à celui du cénacle très réduit des « concepteurs historiques » du vieux port. Le Rapport du Comité consultatif sur la Pointe-à-Carcy, bien informé de l'évolution des mentalités à Montréal et à Toronto, deux villes ayant connu des problèmes analogues, prit le contrepied exact de toutes les thèses véhiculées officiellement jusque-là à Québec, notamment celles de la société immobilière du Vieux-Port.

Le Comité Boulet recommanda six principes directeurs pour un aménagement éventuel :

1. La Pointe-à-Carcy doit demeurer un espace public.
2. La Pointe-à-Carcy est un port maritime et cette fonction doit prévaloir.
3. L'aménagement de la Pointe-à-Carcy doit respecter son caractère historique et mettre en valeur son patrimoine architectural.
4. On doit sauvegarder, sur la Pointe-à-Carcy, la liberté du champ visuel en direction du fleuve et du cap Diamant.

5 On doit intégrer soigneusement tout projet d'aménagement à l'environnement naturel et urbain de la Pointe-à-Carcy.

6. La rentabilité économique de la Pointe-à-Carcy tient à un ensemble de facteurs qu'on ne peut ramener simplement à la valeur marchande ou au rendement fiscal.

Le Comité recommanda expressément de ne plus rien faire qui puisse gêner les activités portuaires, rendre le site moins accessible au public ou déprécier les édifices du patrimoine. Il fallait surtout ne plus jamais obstruer le panorama unique qui se présente aux promeneurs. Ces lignes directrices étaient analogues à ce qui est devenu sagesse courante et acceptée à Montréal et à Toronto.

Le retour du maritime devant Québec

La croissance remarquable de tous les genres de croisières à Québec depuis quelques années repose davantage sur l'attraction exercée par 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 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. Par exemple, 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 bien sommes-nous désormais en présence d'un endroit avant tout portuaire et public?

Le développement confisqué par l'immobilier

Dans une remarque fondamentale, le Rapport Boulet déplora le fait qu'à Québec, 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* ».

Cette confiscation par l'immobilier de la notion même de développement découle directement du mandat immobilier donné par l'Hon. Paul Cosgrove, ministre fédéral des Travaux publics, le 23 mars 1981, à la défunte Société immobilière du Vieux-Port. Ce concept que l'immobilier est synonyme de développement imprègne encore aujourd'hui l'ensemble des décisions qui se prennent à l'interface ville/port à Québec, pour la plus grande honte future de la ville.

Et, ce qui est très important pour l'avenir, des influences ont migré à partir de feu la société fédérale du Vieux-Port pour aller infester la Direction générale de la Ville. Pas surprenant que Québec ait ignoré les recommandations du Rapport Boulet dans l'élaboration du plan d'aménagement Vieux-Québec Basse-Ville et Cap-Blanc, ce qui n'a pas échappé au Secrétaire général du Conseil international des monuments et sites (ICOMOS), et même au ministre de la Défense du Canada : « *Les principes louables de la commission Boulet, même s'ils étaient bien connus, n'ont pas été formellement adoptés en tant que guide d'action au niveau municipal...* » (Lettre, Tom Siddon, 26 août 1992, s'appuyant sur le Rapport de Santa Fe d'ICOMOS, novembre 1992).

Bien au contraire, tout se passe comme si, à la Ville, on avait résolu de prendre de vitesse la croissance de l'intérêt public envers le secteur urbain riverain en procédant immédiatement à des constructions d'édifices, des privatisations déguisées et un zonage qui rendra impossible un usage populaire et public des plans d'eau. On est en passe de répéter le désastre d'aménagement de la rivière Saint-Charles, blockhaus de béton que la Ville comparait encore récemment à la Seine à Paris.

Programme du parti municipal à Québec : si les membres savaient !

Quant au programme officiel du Rassemblement populaire, parti municipal présentement au pouvoir à Québec, il stipule noir sur blanc qu'une « *administration du Rassemblement populaire s'assurera que les citoyens auront la jouissance et l'accès aux plans d'eau urbains, notamment le fleuve Saint-Laurent, le bassin Louise et la rivière Saint-Charles, et en favorisera les usages populaires tant l'été que l'hiver* ». Si les membres de ce parti savaient ce qui arrive à leurs belles résolutions ! À l'heure actuelle, quels sont les usages populaires des plans d'eau du bassin Louise et du fleuve Saint-Laurent ? Poser la question, c'est y répondre : il n'y en a aucun.

Partout c'est le béton, le métal, les parkings, les rives enrochées et impraticables, des perspectives obstruées, un campus militaire qui gruge un espace public déjà minuscule. C'est aussi un magnifique plan d'eau situé en plein centre-ville – dont l'existence a été préservée à l'époque par un groupe de citoyens et non par les pouvoirs en place – où sont encore interdits tous usages publics, parking liquide en été et désert de glace en hiver. Le tout à cinquante mètres d'une façade urbaine splendide, « *sans doute la plus belle perspective urbaine d'Amérique du Nord* », pour citer l'Américain Christopher Forbes, vice-président de Forbes Magazine (New York).

Après 175 millions de dollars d'investissements fédéraux dans le secteur, il ne s'y trouve pas une table à pique-nique, pas une balançoire pour les enfants, aucune pataugeuse, aucun usage ou accès réel à l'eau pour le public, nul abri ou même cabane pour le million et demi de visiteurs annuels. Et j'ai bien hâte de voir où va passer la piste cyclable régionale.

Il existe cependant de l'espoir : dans un communiqué officiel, l'Armée a fait remarquer que l'accès du public à des toilettes militaires – et je cite textuellement, « ne peut qu'encourager la contemplation, la détente et la promenade » (*Communiqué*, 31 août 1992). Il s'agit d'une arme secrète : l'ennemi tombe mort, frappé par la bêtise.

Quelques articles de foi...à Montréal

Pour terminer, voici quelques principes qui devraient, à mon avis, être appliqués par le gouvernement fédéral dans la zone riveraine de Québec :

1. « Écarter d'abord pour de bon toute velléité de privatiser une quelconque portion du territoire en y décrétant une vocation générale de lieu public de détente et de récréation ;
2. Complémentarité et non concurrence des nouvelles fonctions urbaines du territoire avec les secteurs environnants, notamment le centre-ville ;

3. Accessibilité libre et aisée à tout le territoire en tout temps ;
4. Excellence et pertinence de l'aménagement, notamment par un engagement à mettre en valeur le caractère maritime et portuaire du territoire ;
5. Propriété publique du territoire et contrôle des pouvoirs publics sur l'aménagement ;
6. La seule réalisation d'aménagements répondant à des besoins réels, pour lesquels le site doit être particulièrement approprié ». ¹

Ces principes sont presque mot à mot identiques au consensus sur lequel les membres de la Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port de Québec se sont entendus au cours de l'été 1989 et qui tient bon depuis contre vents et marées. Ils constituent l'énoncé de la politique officielle du gouvernement fédéral dans le cas du Vieux-Port de Montréal !

Pourquoi le gouvernement fédéral applique-t-il ces principes à Montréal mais fait-il exactement le contraire à Québec? N'avons-nous pas ici les mêmes besoins publics que les Montréalais ?

À Québec, au moins une vingtaine de milliers de visiteurs et usagers du vieux port ont signé des pétitions sur les quais demandant que le secteur riverain du fleuve ainsi que le bassin Louise demeurent libres et publics, refusant que toute propriété riveraine soit cédée par bail emphytéotique, vente ou autrement, à des promoteurs privés ou militaires. Elles ont été ignorées par les autorités fédérales et municipales. Un campus militaire massif s'installe actuellement sans raison valable au bord de l'eau, et un assortiment de trophées de chasse a expulsé le public du dernier hangar auquel il avait accès.

Le secteur riverain : un espace public pour la basse ville

La réalité, et j'emprunte ici intégralement à l'analyse du Comité des citoyens du Vieux-Québec, c'est que le secteur du quartier portuaire historique (bassin Louise et front fluvial) est devenu, depuis une dizaine d'années, l'équivalent des Plaines d'Abraham pour un public croissant, notamment pour les résidants de la basse ville. De plus, nos croisiéristes québécois auraient besoin d'infrastructures adaptées à leurs activités, dans ce même secteur, devant la vieille ville.

Quand on ajoute que les rives du Saint-Laurent ont été solidement enrochées de façon presque continue à partir du pont de Québec à celui de l'île d'Orléans, coupant net le contact entre toute une population et son fleuve, quand on réalise que plus d'un quart de million de personnes ne peuvent en pratique approcher à pied du Saint-Laurent que de la place Royale jusqu'à la tête du bassin Louise, on

réalise qu'au centre-ville de Québec, chaque mètre carré compte et comptera de plus en plus dans cette lutte apparemment sans fin que doivent mener des citoyens pour seulement conserver les maigres acquis de ces dernières années, soit quelques centaines de mètres d'espaces publics le long du fleuve et d'un plan d'eau, terrains d'ailleurs déjà largement bétonnés.

Dans une autre Capitale pourtant située au Canada, à Ottawa, les rives des cours d'eau sont verdoyantes, les accès innombrables, les espaces verts accueillants. Pourtant, les résidents de la capitale fédérale ne semblent pas être continuellement en train de faire signer des pétitions, d'écrire à leurs ministres, de mettre sur pied des coalitions, de remplir des salles, de constituer des comités ad-hoc, de s'adresser à l'UNESCO.

Une malédiction pèse-t-elle sur Québec ?

¹ Pierre Émond, [Allocution](#), vice-président et directeur général, Société du Vieux-Port de Montréal, Quatrième Conférence Internationale Villes et Ports, Montréal, 10-15 octobre 1993.