

La réallocation des espaces portuaires devant l'arrondissement historique de Québec



Léonce Naud, géographe

**Mémoire présenté lors des audiences publiques du
Comité consultatif sur la Pointe-à-Cary ([*Commission Boulet, 1989*](#))**

*La Pointe-à-Carcy fait partie du quartier portuaire historique de Québec,
ville appartenant au Patrimoine mondial de l'UNESCO*

Québec - Juin 1989

La réallocation des espaces portuaires devant l'arrondissement historique de Québec

Je remercie le Comité consultatif sur la Pointe-à-Carcy de me donner l'occasion de m'exprimer publiquement sur l'affectation éventuelle, par le gouvernement du Canada, d'espaces publics situés en bordure du Saint-Laurent et du bassin Louise, terrains détenus actuellement par le ministère fédéral des Travaux publics.

En janvier 1987, j'ai moi-même suggéré aux autorités municipales de Québec un moratoire sur le développement urbain dans le vieux port et souligné l'importance du retour de la fonction portuaire le long de ces nouveaux quais :

« Il y a peu d'objets-symboles aussi rentables du point de vue touristique que la vue d'un bateau de croisières ancré à la porte d'une ville historique. À cause du vieillissement de la population, ce genre de vacances est appelé à décupler dans les années qui viennent.

Il y a eu une soixantaine d'amarrages de bateaux de croisières durant la belle saison l'an dernier. Désormais, loin d'être destiné à devenir un *quartier urbain modèle* selon l'idée fixe de la Société du Vieux Port, le secteur du port presque en face de la Place Royale est en train de redevenir un port tout court. Tout simplement, ce n'est plus de la marchandise que l'on décharge mais des milliers de gens qui descendent des bateaux.

Ce seul facteur justifierait un arrêt immédiat de la politique de privatisation et d'urbanisation en cours, car cette partie du port de Québec est en train de redevenir de facto un lieu à vocation publique. D'où l'absurdité de faire descendre des passagers sous les balcons des condos, face à un mur de verre et d'aluminium ».¹

Le critère de gestion fondamental : la fonction transport

Nous touchons maintenant au problème des friches portuaires ou espaces portuaires délaissés. Cette question a déjà donné lieu à de nombreux débats, surtout en Europe, et nous nous inspirerons ici d'une allocution prononcée par M. Giraud, de la Direction des Ports et Voies Navigables à Paris. Nous verrons que par delà de l'océan, les problèmes et les solutions s'avèrent étrangement analogues :

« Par essence sinon par définition, les ports maritimes font partie des activités humaines assujetties à une contrainte de site forte, dont la réalisation de travaux d'aménagement permet de s'accommoder mais non de supprimer.

¹ Léonce Naud, Proposition de moratoire – Vieux Port de Québec, janvier 1987.

« Faisons donc l'hypothèse que, dans un port, l'évolution des conditions du traitement du fret, marchandises ou passagers, a entraîné un déplacement de l'activité et que de vastes zones comprenant des quais, des voiries, des bâtiments sont désertées. Ces espaces, qui souvent seront librement accessibles au public, offrent une impression de vide, donc de tristesse, dont chacun peut se convaincre. Situées en principe à proximité de zones urbaines animées, denses, voire prestigieuses, où le sol est hors de prix, ne s'agit-il pas à l'évidence d'un gaspillage honteux. Si l'insalubrité et l'insécurité s'en mêlent, il est clair qu'il faut faire quelque chose. La question est alors : si oui, comment?

« Il est convenu de dire que les infrastructures portuaires sont des investissements à longue durée de vie, peut-être ceux dont la durée de vie est la plus longue. La première réflexion, semble-t-il de bon sens, qui vient à l'esprit serait donc de dire qu'il serait bien présomptueux de prétendre, après quelques années à peine d'observation, porter un jugement définitif sur l'inutilité de tel ou tel espace portuaire.

« Il ne s'agit pas ici de faire l'éloge du gel mais de mettre en garde contre la précipitation. Il serait évidemment regrettable qu'un port se retrouve à l'étroit, pour être handicapé dans son développement après s'être allégé d'un patrimoine foncier jugé trop vite excédentaire.

« Ainsi, pour la gestion de son patrimoine foncier, l'autorité portuaire a une échelle de temps qui dépasse l'horizon des préoccupations financières à court ou moyen terme. **C'est la permanence de la fonction transport (maritime ou fluvial) ou plus généralement de la fonction portuaire, qui constitue le critère de gestion fondamental, l'utilisation et l'aménagement du patrimoine foncier devant lui être subordonnés dans le souci de conserver à ce patrimoine foncier sa pleine valeur d'usage pour la collectivité.**

« **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.** »

Nous suggérons que bon nombre des préoccupations exprimées par M. Giraud peuvent se retrouver, étonnamment locales et actuelles, dans les discussions en cours sur l'avenir du front de mer de Québec, en particulier de cet espace qui s'étend de la rue Dalhousie au fleuve Saint-Laurent ainsi que du côté du bassin Louise, aux quais Renaud en particulier.

Les quais Renaud et ceux de la Pointe-à-Carcy sont-ils des espaces portuaires délaissés?

Poser la question, c'est y répondre, et cette réponse est non. Il est étrange que personne n'ait semble-t-il réalisé jusqu'ici que le « vieux port » de Québec n'existe plus à proprement parler, mais qu'on est en présence d'un port normal et en activité. Et ces

fonctions proprement portuaires, loin d'être incompatibles avec le milieu urbain historique, se développent en symbiose avec ce dernier et en rehaussent la valeur.

On ne peut plus, en 1989, prévoir des projets urbains sur les quais ou sur les terrains immédiatement adjacents sans tenir compte des activités portuaires et maritimes proprement dites. Les vieux ports qui jouxtent les quartiers historiques sont destinés à servir de plus en plus aux navires de croisières. Dans le cas de Québec, par exemple, près d'une centaine de bateaux y font escale à chaque année, des milliers de personnes en descendent dans un concert d'autobus, de taxis, de véhicules de livraison, un vrai port, en somme ! Zone de transition, de passage et de commerce entre la ville et l'eau, le secteur a repris une vocation avant tout maritime, portuaire et publique. C'est pourquoi il est normal que des tensions se fassent jour entre des personnes ayant élu domicile pratiquement sur les quais et d'autres qui exploitent le port à des fins commerciales.



« ...des personnes ayant élu domicile pratiquement sur les quais... »

RÉFLEXIONS ET RECOMMANDATIONS

L'espace entre le quartier historique et le quai

Cet espace a intérêt à être aussi dégagé que faire se pourra. Il s'agit de rapprocher autant que faire se peut les navires des vieilles pierres et de diminuer la distance que doit franchir le croisiériste entre son bateau et les restaurants, musées et boutiques de la vieille ville. De plus, éliminer les obstacles visuels : pas de murs, de talus, d'enchevêtrement de tuyaux ou d'édifices à proximité des quais qui fassent obstacle au magnétisme que dégage le Québec historique et qui empêchent le visiteur de repérer,

même de loin, la présence rassurante de son navire toujours à quai. Pas de bouchons de circulation qui gênent autobus, minibus, etc. Tout pour maximiser les retombées économiques de chaque mouillage en incitant le visiteur à descendre du bateau et à passer du temps en ville. Cet espace au sud de la rue Dalhousie possède donc une importante fonction portuaire d'appoint et il ne doit pas être considéré comme un simple terrain à construire.

Quant au concept farfelu du 'cœur de la Ville' qui doit reprendre sa place grâce à un *quartier urbain modèle* fédéral prenant place entre le Vieux Québec et le fleuve (URBEX, 1974), il s'agit là d'une mythologie démente qui a servi à l'époque où il fallait justifier les terrains de jeux consacrés à l'urbanisme expérimental du défunt Ministère d'État fédéral aux Affaires urbaines. Personne de sensé ne devrait plus s'en inspirer aujourd'hui.

Un bassin de commerce maritime devant le Vieux Québec ?

Assez curieusement, on ne peut approcher de l'eau nulle part en face de Québec. Quiconque se hasarde sur le bord des quais risque sa vie, compte tenu de la force et de la vitesse des courants du fleuve. Aucun escalier, aucune descente ne permet un accès réel à l'eau, contrairement aux [aménagement antérieurs](#) qui le permettaient en maints endroits. Sans revenir sur la décision qui a été prise au début des années 80 de ne pas remettre à l'eau le bassin qui existait auparavant face à l'édifice de la Douane, il faudrait réserver pour l'avenir – fut-il lointain – la possibilité d'aménager un bassin maritime quelque part, possiblement devant le musée de la Civilisation, où les plans originaux du musée en prévoient un de toutes façons.



Le bassin de la Douane vers 1958

Pourvu d'escaliers ou de quais de halage côté grand public, sa profondeur pourrait augmenter graduellement pour permettre à l'autre extrémité le mouillage de petits navires de croisières parallèlement aux quais actuels. (Voir dans un cadre quelque peu similaire la disposition de l'*Embarcadère des colonnes* à Lisbonne).

On rejoindrait ici les remarques d'un spécialiste de réputation internationale, Jacques Charlier, professeur à l'Institut de Louvain-la-Neuve, en Belgique, pour qui les exigences des navires de faible capacité sont trop souvent négligées, exigences qui peuvent souvent être comblées par une requalification des anciens bassins pour les adapter aux besoins contemporains. C'est ainsi que les bateaux de nos armateurs québécois de croisières-excursions trouveraient plus d'avantages dans un bassin protégé que le long des grands quais sur le fleuve, alors réservés en pratique aux mastodontes flottants d'aujourd'hui et de demain.²

La baignade

Également, vu que l'eau du fleuve pourra redevenir propre à la baignade après l'entrée en service des usines d'épuration des eaux, il faudrait prévoir que baignade il y aura, et qu'on voudra pouvoir plonger de quelque part. De la marée mi-montante à la marée mi-descendante, on aurait ainsi un attrait naturel extraordinaire – visible de la Terrasse – dont on peut anticiper la popularité quand on sait que la plage de la base de plein-air de Sainte-Foy, pourtant fort éloignée du centre-ville, est littéralement prise d'assaut durant les mois chauds de l'été.

Les édifices de la Douane et de l'Administration portuaire

Il me semble relever du sens commun qu'il ne faut séparer ni visuellement ni physiquement les édifices servant à l'administration du Port des lieux maritimes et portuaires proprement dits. De même, la qualité intrinsèque de l'édifice de la Douane tout comme de l'édifice administratif suggère qu'on dégage plutôt leurs alentours, plutôt que de les encercler ou les enclaver par d'autres constructions qui leur feront perdre toutes leurs vues et perspectives vers les bassins et les activités maritimes. D'autant plus que les nouveaux développements apparaîtront fatalement quelconques sinon pire juxtaposés à ces architectures du siècle dernier.

Conclusion

En terminant, le Comité consultatif pourra prendre connaissance des remarques exprimées lors du Forum Villes et Ports tenu l'an dernier au Havre par M. Jacques Dupuydauby, président de la Commission Nationale Française des Collectivités Portuaires :

« Je dirais qu'en fait, la structure urbaine qui va s'articuler autour des ports de demain, en tenant compte, bien entendu, de ce qui existe mais en prenant aussi en considération les besoins économiques de l'avenir, cette structure urbaine ne doit pas tenir compte uniquement des impératifs technico-commerciaux du port.

² Jacques Charlier, Forum Villes et Ports, 1988, p. 43.

« Selon les cas, poumon de la ville qui s'articule autour de lui, ou élément fondu dans un vaste ensemble urbain, le port doit également offrir un lieu agréable d'accueil et de vie.

« En effet, un certain nombre d'armements étrangers ont déserté les ports français non seulement pour des problèmes de fiabilité, non seulement pour des problèmes de coûts, mais aussi pour des problèmes d'accueil. Il est bien évident que si la ville s'articule autour du port, elle aux bateaux et aux équipages qui viennent de la mer comme aux transporteurs et professionnels terriens, un lieu d'accueil et de service. Or, il faut bien convenir que le développement des infrastructures portuaires n'a, dans bien des cas, tenu aucun compte de ces données pas plus que l'urbanisme de la ville n'a considéré les besoins des utilisateurs du port.

« Qu'il s'agisse d'une ville d'une importance primordiale et nationale ou qu'il s'agisse de villes plus modestes mais dans lesquelles néanmoins l'impact portuaire est tout aussi important, l'urbanisme doit tenir compte des mouvements et des apports de la vie maritime. Or, dans beaucoup de cas, on constate que, non seulement certaines villes portuaires sont des culs-de-sacs mais que rien n'a été prévu pour l'ensemble des intervenants économiques qui sont amenés à y passer quelques heures, voire s'y installer et à y développer des activités. »

Ces propos nous font réaliser comment il nous reste, à Québec, encore de chemin à parcourir.

Léonce Naud, géographe