

## LES IDÉES DU JOUR

### Québec est de moins en moins un « vieux port »

Québec est en train de boucler la boucle. En effet, l'ancienne façade maritime de la vieille ville, ayant subi prématurément une requalification urbaine au cours des années 70, est aujourd'hui en bonne voie de *remaritimisation* graduelle et retrouve peu à peu des fonctions portuaires qu'on croyait à jamais disparues de ce secteur.

Le qualificatif de *vieux port* dont on l'a affublé depuis une vingtaine d'années s'avère de moins en moins exact. L'essor aussi durable que phénoménal des croisières de toutes sortes en Amérique du Nord, la beauté du paysage fluvial, le cachet européen de Québec et le retour prochain des croisières de pêche commerciale permettent l'exploitation d'un nouveau créneau touristique important, pourvu qu'on adapte les infrastructures portuaires aux besoins nouveaux de cette industrie et que l'urbanisme de la ville donne priorité aux utilisateurs maritimes du port.

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 se retrouvent à l'étroit ou ne se développeront sans doute jamais, handicapées qu'elles se trouvent par manque d'un patrimoine portuaire et foncier jugé trop vite excédentaire.

Au Canada, la philosophie qui a informé l'aménagement des « délaissés portuaires » – notamment ceux de Montréal, Trois-Rivières et Québec – n'a jamais reflété une mentalité commerciale maritime. L'épithète même de *vieux ports* accolée à ces endroits ne laisse aucun doute sur le but final de l'exercice : éliminer l'économie maritime ou n'en tolérer qu'une présence résiduaire et faire triompher l'immobilier.

#### Une avalanche de projets

À Québec, depuis 1970, pas moins d'une dizaine de projets ont vu le jour, chacun étant assuré de tenir la solution d'un renouveau éventuel de la façade maritime de la ville. Or, aucun de ces projets n'a prévu ou tenu compte du retour en force d'activités maritimes commerciales devant le quartier historique, telles les croisières ou la pêche-excursion, prochain créneau touristique d'importance. Pourtant le trafic annuel dépasse déjà le quart de million de passagers tous types de croisières confondus, le tout ayant comme résultat plusieurs millions de dollars de retombées pour l'économie régionale.

En 1989, après avoir gaspillé plusieurs millions de dollars dans des projets urbains riverains plus déments les uns que les autres, le gouvernement fédéral consentit enfin à demander au public quel aménagement il voulait voir au bord de l'eau, face à l'arrondissement historique.

Un Comité consultatif<sup>1</sup> examina ces divers projets qui s'étaient succédé au fil des ans et constata : « Les projets mettaient l'accent sur la construction immobilière ou tout autre transformation du sol mais bien peu sur la réactivation du port maritime. Or, la Pointe-à-Carcy redevient un site portuaire fréquenté où viennent mouiller les navires de croisières. Dans le choix d'une vocation pour l'avenir prévisible, cette renaissance du site à l'activité portuaire et maritime représente un facteur aussi déterminant que son émergence comme lieu de promenade préféré des foules ».

Le Comité savait que les projets de condominiums, de musées, de cinémas, de dortoirs militaires, reposent en dernière analyse sur l'état présumé comateux des activités maritimes à cet endroit. Comme ce n'est effectivement plus le cas depuis plusieurs années, on assiste au spectacle d'une compétition au bord de l'eau entre armateurs en croisières, militaires, constructeurs immobiliers et la population en général qui envahit les quais par dizaines de milliers de personnes à la fois durant la période estivale.

L'industrie touristique, remarqua le Comité, est à la base de l'économie régionale et sa matière première est l'attrait de la ville dans son ensemble. Il est donc 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 par le fleuve. « *Livrer l'endroit aux promoteurs immobiliers crée dans l'immédiat l'illusion d'un profit, mais c'est aux prix de ce qui attire massivement les visiteurs* », déclara le Comité.

### **Retour du maritime**

La croissance remarquable de tous les genres de croisières à Québec depuis quelques années repose davantage sur l'attraction de la vieille ville et des paysages majestueux du fleuve 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 d'infrastructures portuaires dont auraient besoin les armateurs en croisières locales et régionales ou encore d'éventuels navires de pêche-excursion. Ceci n'a pas empêché l'Armée canadienne de jeter son dévolu sur un des rares quais commerciaux utilisables par le tourisme fluvial pour y ériger une école militaire, ceci sans la moindre évaluation d'impact économique.

---

<sup>1</sup> Le Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy ([Rapport Boulet](#))

Un peu partout dans le monde, on commence à réaliser l'importance d'infrastructures portuaires conçues exprès pour les navires de croisières et le tourisme. Cependant, quand on examine 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 bureau ou à logements, des musées ou des cinémas, etc. En dépit de quais et de bâtiments qui n'ont pas été pensés et construits pour ce type de commerce maritime et qui font obstacle à son développement, l'industrie des croisières locales et régionales génère chaque année des millions de dollars de retombées économiques dans la région, peut-être davantage que la croisière internationale.

### **Les besoins de demain**

C'est pourquoi tout effort pour aménager de nouveau la façade fluviale de Québec doit tenir compte des besoins actuels et à venir de nos armateurs. 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 murs d'acier ou d'aluminium?

Doit-on sauvegarder ou rétablir perspectives et panoramas – aussi bien à partir des quais qu'en direction de ces derniers – pour l'industrie du tourisme et des croisières? Quelles seraient les retombées économiques prévisibles de la reconstitution d'un grand 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 un hangar-école militaire, des quais trop hauts, l'absence d'une plate-forme flottante de services?

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, commercial et public?

Autant de questions auxquelles les autorités municipales auraient intérêt à trouver réponse.

---

***M. Léonce Naud est un géographe attaché au Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent. Il est membre du conseil d'administration de l'Association internationale Villes et Ports et membre de l'exécutif de la Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port de Québec.***