

L'AMÉNAGEMENT DES FRONTS DE MER URBAINS

Politiques contradictoires à Québec et à Montréal



Léonce Naud, géographe

Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent

Gouvernement du Québec – Juillet 1987

L'AMÉNAGEMENT DES FRONTS DE MER URBAINS

Politiques contradictoires à Québec et à Montréal

Le développement du nautisme, la multiplication des croisières et des activités récréatives reliées aux plans d'eau suscitent un intérêt accru envers l'aménagement optimal des berges urbaines, surtout lorsqu'elles donnent sur des cours d'eau de l'importance du fleuve Saint-Laurent.

Un aménagement en bordure d'un canal, d'une rivière ou d'un fleuve peut améliorer grandement la qualité de vie pour un grand nombre – mentionnons l'exemple bien connu du canal Rideau à Ottawa – ou encore résulter en un désastre de béton, comme dans le cas de la « solution finale » apportée à la rivière Saint-Charles à Québec.

Qui plus est, on se rend compte de plus en plus qu'une régénération réussie de zones urbaines riveraines peut entraîner d'importantes retombées touristiques et économiques. Par ailleurs, plus le cours d'eau est vaste, majestueux et dépollué, plus il suscitera la convoitise publique et privée. Il est notoire que du point de vue de l'intérêt public, la plupart de ces plans grandioses finissent plutôt mal.

Au Québec, le gouvernement fédéral, fort de nombreux terrains excédentaires résultant du déplacement des activités dans les ports de Montréal et de Québec, présenta vers 1974 d'ambitieux projets de réaménagement urbain : les rapports URBEX. Le ministère fédéral des Affaires urbaines – aboli depuis pour cause d'inconstitutionnalité – y indiquait sans détour son intention d'assumer le leadership en matière d'aménagement urbain, domaine jusqu'alors demeuré de compétence provinciale.

Plus précisément, en mettant de l'avant des projets expérimentaux d'aménagement urbain sur d'anciennes zones industrialo-portuaires, Ottawa entendait indiquer la voie à suivre, notamment au ministère québécois des Affaires municipales. Tel que le déclara crûment l'architecte principal des projets URBEX : « Il faut une certaine attitude mentale et une détermination qu'on ne retrouve malheureusement pas à Québec. » (Le Devoir, 19 avril 1974)

Dans le cas de Montréal, le projet URBEX, qui suggérait une pléthore de constructions en bordure du fleuve, fut rapidement mis de côté, notamment lorsque les autorités municipales firent remarquer qu'on créerait ainsi une barrière entre le Vieux-Montréal et le fleuve Saint-Laurent. La Ville fit savoir qu'elle favorisait plutôt la mise en place d'un parc pourvu d'aménagements légers et qu'elle ne voulait pas voir de bâtiments à cet endroit.

Dans le cas de Québec, la surprise fut totale : personne n'était au courant au gouvernement et Ottawa précisait même qu'il avait décidé de compléter le concept avant de consulter les partenaires. Reçu fraîchement en 1974, le plan URBEX entra alors dans une période d'hibernation, pour refaire soudain surface quatre ans plus tard, en février 1978, à l'aube d'une campagne électorale fédérale.

Montréal et Québec divergent

À Montréal, la question de l'aménagement du « front de mer » se transforma bientôt en véritable saga et provoqua une participation du public absolument remarquable. Une confrontation s'étendant sur dix ans mit aux prises d'une part les autorités fédérales et les firmes de consultants dont elles avaient retenu les services, d'autre part la grande majorité des citoyens consultés, des architectes et des urbanistes indépendants ainsi que les autorités municipales.

L'objet de cette controverse? Ottawa préconisait des immeubles à bureaux, une foire commerciale, des habitations de luxe, le tout sur fond de privatisation des lieux. L'autre partie voulait garder le lieu public, rejetait les vocations résidentielles, d'édifices à bureaux, de commerces, favorisait les espaces verts et dégagés ainsi que l'accessibilité physique et visuelle. Cette dernière option finit par l'emporter et les plans actuellement retenus reflètent assez fidèlement les recommandations d'une vaste opération de consultations publiques tenues en 1986 dans la métropole.

Le hic, c'est que durant la même période (1977-1987), les mêmes autorités fédérales qui consultaient à tour de bras à Montréal se comportaient à Québec en véritables satrapes et construisirent à toute vitesse, sans consultation aucune, un mur solide de verre, d'acier et d'aluminium entre la ville et le fleuve.



Un comportement inexplicable

Il faut préciser ici que, durant sa période d'hibernation (1974-1978), le plan URBEX pour le « vieux » port de Québec subit maintes transformations. Vers 1977, le concept d'aménagement élaboré par Parcs Canada mettait de l'avant un concept de parc public qui maintenait à l'intérieur de limites raisonnables le remblaiement du fleuve. Deux ans plus tard, en 1979, un nouveau plan, élaboré cette fois par la firme d'ingénierie Pluram, prévoyait un plus grand empiètement sur le fleuve ainsi que davantage de constructions, tout en conservant toujours le Parc de la Pointe-à-Carcy. Cependant, c'est véritablement au cours de l'hiver 1980-1981 que le mythe du « quartier urbain modèle » reprit soudain toute sa force et que le projet initial devint, en réalité, un autre projet. Pourquoi?

Une réaction fédérale

À l'automne de 1980, le premier ministre du Québec, René Lévesque, avait annoncé la décision de son gouvernement d'investir massivement à la limite même des propriétés fédérales, le long de la rue Dalhousie, 25 millions de dollars pour l'Université du Québec et 35 millions pour un futur Musée national de la Civilisation. Le communiqué gouvernemental précisait que le musée en question devait « s'ouvrir largement sur le fleuve et les civilisations atlantiques ».

C'est apparemment cette décision et son substrat stratégique qui précipita le gouvernement fédéral dans une frénésie immobilière en bordure du fleuve – plus précisément entre le fleuve et la ville –, qui visait à créer un environnement *Canadian* tellement *high tech*, tellement *hyper*, que le visiteur serait saisi, étonné, estomaqué par une expérience inoubliable. Il serait en un mot conquis par l'aspect surprenant, nouveau, inattendu et étranger de ce nouvel environnement urbain. À l'époque, chaque gouvernement mettait toute son ardeur à conquérir les esprits et les cœurs, un référendum sur l'indépendance du Québec pointant à l'horizon.

Cette option d'aménagement – aux motifs fondamentalement politiques – n'a jamais fait l'objet de débats ni de consultations publiques, et pour cause : les mêmes décideurs fédéraux qui construisaient à tour de bras en face de Québec procédaient au même moment à des consultations et à divers sondages du public montréalais sur le Vieux-Port à cet endroit.

Ces consultations démontraient que la population de la métropole rejetait carrément condominiums de luxe, bureaux, commerces, hôtels ainsi que toute idée de privatisation de l'espace. Ces décideurs politiques fédéraux se sont bien gardés de le dire à Québec! Néanmoins, les citoyens de Québec qui ont pu exprimer leur avis ont dit la même chose que les Montréalais. C'est ainsi que la Société du Vieux-Port de Québec a violé pratiquement tous les concepts et approches d'aménagement finalement retenus dans la métropole pour l'aménagement du Vieux-Port de Montréal.

Actuellement, on poursuit à Québec l'option d'aménagement décidée au cours de l'hiver 1980-1981, à savoir l'urbanisation extensive, dans un style architectural apatride, de terrains acquis à même le fleuve, au détriment de la relation entre la vieille ville et ce cours d'eau majestueux et au prix de l'obstruction quasi-totale de la vue du fleuve vers la ville et vice-versa.

Cette approche d'aménagement est similaire à celle qui a fini par être rejetée à Montréal, notamment parce qu'elle signifiait en clair l'accaparement du site par une poignée de nantis au détriment de l'ensemble de la population. Notons que l'option d'une urbanisation et d'un développement immobilier extensif du rivage urbain vient également d'être rejetée à Toronto, où les opérations de la société fédérale *Harbourfront* sont actuellement gelées.

En résumé, on continue à Québec de faire exactement le contraire de tout ce qu'on prétend avoir du bon sens à Montréal et à Toronto.

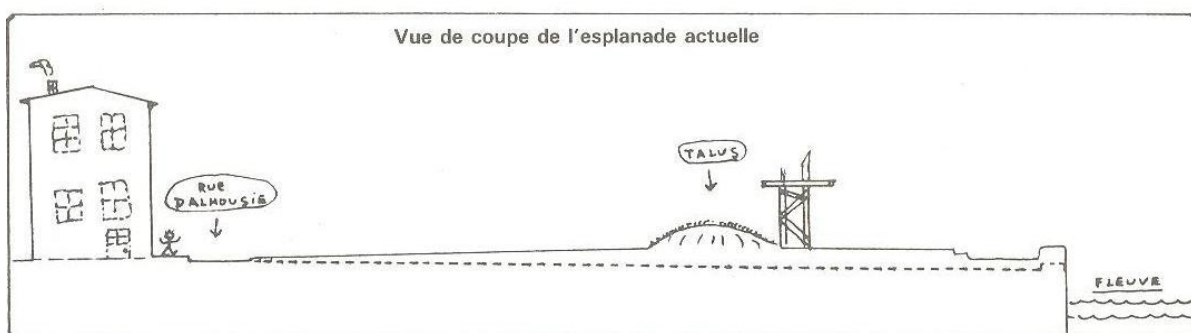
Le « quartier urbain modèle »

Le mythe fondamental qui sous-tend toute la philosophie urbaine et les réalisations du gouvernement fédéral dans cette partie du port de Québec est la croyance qu'il faut y ériger un « quartier urbain modèle ». Comme tous les mythes, ce dernier fait surface lors des grandes occasions, les grandes cérémonies ou les grandes justifications. Quelqu'un se hasarde-t-il à émettre quelque critique? On répondra : « Mais on est simplement d'avant-garde...on construit pour l'an 2000! »

Même en 1974, il fallait posséder une bonne dose d'arrogance pour arriver d'Ottawa, s'installer au bord du fleuve en face de Québec et déclarer ni plus ni moins : « Assurément, cette ville a besoin d'un quartier urbain modèle, un quartier d'avant-garde, digne de servir d'exemple et qui sera la voie de l'avenir... ».

Depuis, l'entreprise est devenue simplement grotesque, car c'est la ville elle-même, et plus précisément ce Vieux-Québec qu'on a tant boudé et méprisé, qui a été déclarée ni plus ni moins ville urbaine modèle par l'UNESCO. Le monde entier la découvre graduellement, grâce au travail accompli par l'Hôtel-de-Ville, par la Province, par Parcs Canada, par l'UNESCO, etc., et également par tant de citoyens qui désormais rénovent avec amour leurs vieilles pierres et leur fer forgé et attirent des milliers de visiteurs, Québécois et étrangers, sans parler des nouveaux résidents.

Pendant ce temps, abritée derrière ses remparts d'aluminium, de verre et de poutrelles de mécano qui empêchent de voir le fleuve, habituée à jouir d'un fric inépuisable provenant des contribuables, la Société du Vieux-Port de Québec continue obstinément à ériger son quartier urbain modèle et n'a encore rien appris. Quand on y pense, depuis que Québec a été consacrée Ville du patrimoine mondial, l'aluminium, le verre et les tuyaux criards font plutôt *passé...*).



La ligne en pointillé indique comment l'esplanade eut dû être faite pour qu'on voie le fleuve de la ville.

Un dossier en or

En guise de conclusion, signalons qu'il existe peu de dossiers urbains qui recèlent autant d'imprévus et de découvertes potentielles que l'histoire immédiate de ces \$ 130 millions de dollars engloutis en quelques années, sans aucune consultation publique, dans des bâtiments inutiles et nuisibles, situés entre Québec et le fleuve, constructions qui restent d'ailleurs

inoccupées à ce jour. Le sujet s'avère un véritable trésor pour du journalisme d'investigation ou encore pour des universitaires spécialisés en aménagement, urbanisme ou géographie urbaine. L'auteur espère susciter ainsi quelques vocations et quelques thèses et sera heureux de mettre à la disposition des intéressés toute la documentation dont il dispose.
