

QUÉBEC : UNE VILLE HISTORIQUE ET SON PORT



Léonce NAUD, géographe

Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent

Gouvernement du Québec

Association internationale Villes et Ports
Barcelone, Espagne - Décembre 1989

QUÉBEC : UNE VILLE HISTORIQUE ET SON PORT

En Amérique du nord, le développement du nautisme, des croisières et des activités récréatives reliées aux plans d'eau suscite un intérêt croissant envers l'aménagement du littoral urbain, surtout lorsqu'il donne sur un 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 d'une partie de la rivière Saint-Charles, qui coule dans la ville de Québec. Par ailleurs, plus le cours d'eau est en général vaste, majestueux et dépollué, plus il suscitera la convoitise publique et privée.

Au Canada, la juridiction sur les grands ports relève en général du gouvernement national, appelé aussi gouvernement fédéral. Vers le début des années '70, ce gouvernement, riche de terrains portuaires « excédentaires » qu'il possédait en propre, présenta d'ambitieux projets de réaménagement urbain dans plusieurs villes du pays, notamment à Toronto, Montréal et Québec. Le nouveau ministère fédéral des Affaires urbaines faisait valoir son intention d'assumer désormais un leadership en matière d'aménagement des villes, domaine qui était demeuré jusqu'alors de juridiction des Provinces. La propriété de terrains portuaires à l'époque plus ou moins désaffectés lui en donnait l'occasion.

C'est ainsi que l'aménagement des plus importantes friches portuaires en milieu urbanisé au Québec, soit celles de Montréal, Trois-Rivières et Québec, fut dominé entièrement par les décisions adoptées au niveau du gouvernement fédéral du Canada. Le gouvernement du Québec, les administrations municipales, les administrations portuaires proprement dites, les milieux maritimes, ont donc été à toutes fins pratiques exclus du processus de planification des secteurs portuaires historiques. Quant au public en général, les réactions négatives à certains projets furent telles qu'il a réussi souvent à se faire entendre, même si son avis fut rarement sollicité spontanément.

À Québec, ville du Patrimoine mondial de l'UNESCO, cité portuaire sur le fleuve Saint-Laurent, un secteur réduit mais stratégique, situé entre le vieux quartier et le fleuve, a ainsi fait les frais d'un « urbanisme expérimental » qui a englouti plus de 130 millions de dollars des taxes des contribuables canadiens, avant de laisser apparaître de grandes faiblesses tant au niveau architectural que financier. Il appert à posteriori que le choix de créer un *quartier urbain modèle* et ensuite un marché festivalier à l'américaine entre le fleuve et la vieille ville ont été des erreurs fondamentales, de même qu'oublier de tenir compte de la rigueur du climat et de la vocation maritime du lieu.

Vers 1980, une véritable frénésie immobilière s'empara des autorités fédérales et plusieurs bâtiments au style architectural apatride s'élevèrent sur des terrains acquis à même le fleuve, en remblayant notamment un ancien bassin, dit de la Douane. On rompit ainsi le contact entre le quartier portuaire et le fleuve par une obstruction quasi-totale des vues du fleuve vers la ville basse et vice-versa. L'approche d'aménagement était analogue à celle qui fut rejetée à temps à Montréal. Notons que l'option d'un développement immobilier extensif du rivage urbain est également remise en question à Toronto par la Commission royale d'enquête sur l'avenir du secteur riverain, présidée par l'Honorable David Crombie.

Le mythe du *quartier urbain modèle*

Le mythe fondamental qui a animé la philosophie de la Société étatique immobilière mise sur pied pour développer le vieux port à Québec était la croyance qu'il fallait ériger, entre la ville historique et le fleuve Saint-Laurent, un *quartier urbain modèle* qui servirait d'exemple au reste de la ville. Aujourd'hui ce mythe est largement dépassé, la ville elle-même, plus précisément le vieux Québec historique, ayant été déclaré en quelque sorte ensemble urbain modèle par l'UNESCO. En fait, nous avons appris par expérience qu'il faut y aller avec beaucoup de précautions quand on décide d'installer quoi que ce soit devant un tableau de Maître, comme le sont souvent nos quartiers historiques. En général, les gens ne tardent pas à se plaindre qu'ils aimeraient mieux avoir une bonne vue sur le tableau...

Vers un nouveau plan d'aménagement

Depuis deux ans, plusieurs groupes (75) de citoyens réunis dans une *Coalition pour la sauvegarde du vieux port* ont demandé au gouvernement canadien un moratoire sur le transfert à l'entreprise privée des terrains portuaires, l'arrêt de la construction de *portominiums* sur les quais, ainsi que des audiences publiques. Au printemps dernier, le gouvernement du Canada mit sur pied un modeste comité consultatif avec un mandat analogue à celui de l'importante Commission royale d'enquête qui étudie actuellement l'avenir du littoral urbain de Toronto.

(Vous me permettrez ici une courte digression. Sans minimiser en quoi que ce soit l'intérêt et les efforts de nos amis Américains en matière de *waterfronts*, et en particulier le *Waterfront Center* à Washington et le *Center for the Great Lakes* à Chicago, à mon avis, à l'heure présente, en Amérique du nord, il se trouve deux cités en particulier où l'on assiste à un regain d'effort créateur en matière de littoraux urbains : ce sont Toronto et Montréal, les deux grandes villes rivales des provinces d'Ontario et du Québec, au Canada. À Toronto d'abord, où l'approche environnementale imprègne pour la première fois, à ma connaissance, une réflexion officielle sur l'avenir d'un secteur riverain urbain. À Montréal ensuite, où un ministre fédéral vient de proposer d'enlever d'énormes quais construits au début du siècle, qui constituent à l'heure actuelle un formidable *no man's land* entre le Vieux-Montréal et le fleuve Saint-Laurent...ainsi qu'un aimant prodigieux pour les développeurs immobiliers).

Revenons maintenant à Québec où, tout comme à Montréal et à Toronto, les audiences publiques tenues en mai dernier ont dégagé une écrasante majorité en faveur de garder un front fluvial totalement public, ouvert sur le fleuve et sur la ville et centré sur la vocation maritime à caractère touristique, récréatif et éducatif. De plus, plusieurs ont souligné la nécessité de procéder – avant tout autre développement – à la confection d'un nouveau plan d'aménagement pour l'ensemble du vieux port, plan qui respecte cette fois les recommandations de l'UNESCO concernant la sauvegarde des ensembles historiques. Des élections municipales récentes ayant totalement renouvelé le personnel politique à l'Hôtel-de-Ville, des changements fondamentaux dans l'optique d'aménagement du vieux port de Québec sont désormais possibles à ce niveau également.

Une école militaire à l'ombre de l'UNESCO ?

Dernièrement, le ministère canadien de la Défense a tout simplement proposé, sans la moindre étude d'impact, d'occuper tous les bâtiments du vieux port avec une école militaire pour former des équipages de dragueurs de mines. En plus d'admirer le fleuve et la ville, de prendre le temps de relaxer et de se divertir, la foule pourra observer de près les cadets à l'entraînement, un tel spectacle étant censé favoriser le recrutement de Québécois dans la Marine. On peut d'ores et déjà s'attendre à ce que les citoyens s'opposent à se voir privés de la jouissance tranquille d'un site extraordinaire, devenu dans les faits un parc public. M. Pierre Larochelle, professeur à l'École d'architecture de l'Université Laval, a eu ce mot avec les militaires : « Non seulement vous arrivez alors que la guerre est finie, mais vous ne semblez même pas savoir où se situait le champ de bataille! »

En pratique, l'établissement d'une École de guerre maritime à cet endroit priverait la région d'importantes retombées économiques associées aux croisières-excursions et au tourisme fluvial. Cette nouvelle industrie, en train de naître à Québec, accroît déjà l'attrait de la Capitale, ville touristique. Or, le secteur géographique où ce nouveau type de tourisme peut prendre pied est très réduit, et s'étend le long de la vieille façade maritime pour la simple raison que c'est là où se trouve la clientèle. Quais et bassins doivent donc être gardés disponibles en priorité pour les activités commerciales de croisières, la grande et la petite, celle d'aujourd'hui et surtout celle de demain.

Conclusion

À Québec, la saga de l'aménagement du littoral urbain est donc en plein développement. Elle met aux prises fondamentalement d'un côté l'intérêt public, de l'autre des intérêts privés ou corporatifs, fussent-ils militaires. Dans le passé, nous nous serions évité bien des ennuis si nous avions suivi une circulaire émise en 1975 par l'État français, relative à la politique foncière dans les ports. M. Giraud, de la Direction des Ports et Voies navigables, en avait fait état lors du premier Forum Villes et Ports tenu au Havre en 1988 : « C'est la permanence de la fonction *transport* (maritime ou fluvial), ou plus généralement de la vocation portuaire, qui constitue le critère de gestion fondamental, l'utilisation et l'aménagement du

patrimoine foncier devant lui être subordonnée, dans le souci de conserver à ce patrimoine sa pleine valeur d'usage pour la collectivité. » M. Giraud ajoutait : « L'existence même des ports suppose qu'ils aient été convenablement protégés par la nature des choses contre l'investissement de circonstance. »

Des leçons à tirer ?

Nos modestes débats québécois nous ont-ils appris quelque chose ?

1) Premièrement : quand on confie à quelques personnes des pouvoirs de satrapes dans un secteur de la ville, il ne faut pas s'étonner de les voir se conduire par la suite...comme des satrapes.

2) Deuxièmement : à Québec, à Montréal et à Toronto, à chaque fois qu'on a demandé au public ce qu'il désirait vraiment (je parle ici de vraies audiences publiques, non d'une opération de mise en marché d'un projet déjà choisi par les autorités), on assista à la déchéance de la plupart des visions mises de l'avant par les experts, souvent de « renommée internationale ».

3) Troisièmement : l'eau a un effet calmant et reposant : l'excitation, les marchés festivaliers et le commerce de détail semblent mieux fonctionner au centre-ville.

4) Quatrièmement : dans un port, le développeur à favoriser, ne serait-ce pas avant tout l'armateur ? Bref, là où il y a de l'eau, donner priorité au développement qui flotte, le bateau plutôt que le condo.

5) Enfin, pour rendre agréables à vivre les secteurs urbains péri-portuaires, je suggère qu'on y consacre autant d'études, de planification et d'argent à satisfaire les besoins des *enfants* que ceux des *voitures*.

Barcelone, Espagne

Le 13 décembre 1989