

Québec : ville, port et fleuve

**Lettre à Son Excellence la très honorable
ADRIENNE CLARKSON, C.C., C.M.M., C.O.M., C.D.,
Gouverneure générale du Canada**

Recherche bénévole et indépendante des gouvernements au Canada

ISBN 2-9808171-0-4

**Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec, 2004
Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Canada, 2004**

Québec, été 2003.*

Son Excellence la très honorable Adrienne CLARKSON
Chef d'État du Canada
Rideau Hall, Ottawa
Canada

Des villes hautes s'éclairaient sur tout leur front de mer, et par de
grands ouvrages de pierre se baignaient dans les sels d'or du large.

Saint-John Perse

Madame la Gouverneure générale,

Je désire par la présente attirer votre attention sur l'évolution de la façade fluviale du Vieux Québec, classé Patrimoine mondial par l'UNESCO. Une carence chronique de réflexion fondamentale que partagent les deux niveaux de gouvernement au Canada (provincial et fédéral) fait en sorte que ces derniers assistent passivement ou même contribuent, depuis une génération, à la dilapidation d'un patrimoine littoral franco-britannique précieux, ce dernier aussi bien de nature conceptuelle qu'au niveau des infrastructures riveraines proprement dites. Il en résulte une américanisation regrettable de cette partie du quartier historique de Québec, pourtant décrit par l'UNESCO comme un « exemple éminent d'ensemble architectural illustrant une période historique importante...berceau de la civilisation française en Amérique. » (UNESCO, 1985)

En effet, au cours des deux dernières décennies, les administrations publiques ont miné un héritage de quatre siècles d'histoire, d'architecture portuaire et maritime devant le quartier historique de Québec, plus précisément entre la vieille ville et le fleuve Saint-Laurent. Au-delà des structures physiques (quais, bassin, pontons...), dont l'état d'extrême délabrement justifiait le réaménagement, c'est tout un monde de relations organiques vivantes entre la ville et le fleuve, lequel avait perduré avec des hauts et des bas durant près de quatre siècles, qui a été qualifié de désuet et interdit de fonction devant le quartier historique.

D'où l'expression malencontreuse de *vieux port*, c'est-à-dire un endroit où c'en est fini des activités fluviales, balnéaires, maritimes et portuaires, à l'échelle locale et régionale entre autres, sauf exception. Bref, devant le quartier historique, coeur touristique de la cité, on ne peut même plus amarrer une chaloupe ou encore mettre les pieds à l'eau, ce qu'il est pourtant possible de faire au centre de Paris sur l'île Saint-Louis.¹

* Version finale mise à jour en octobre 2004.



Collection SMVSL

Devant le quartier historique, le littoral accessible à la population est fort exigu. Il correspond à la longueur des quais où sont amarrés deux navires de croisières.

Des architectes peu au fait des réalités du monde maritime ont imposé à la vieille cité de Champlain un certain type de *waterfront* américain là où avait perduré, jusqu'à la fin du 20e siècle, un front de mer d'inspiration britannique et européenne continentale. À l'époque, le gouvernement fédéral du Canada se félicita de cette opération immobilière, laquelle s'inscrivait «dans la lignée de projets de réputation internationale, tels Harbour Place de Baltimore et Quincy Market de Boston.»²

Terminée en 1984, cette aventure urbaine se solda par une faillite architecturale et commerciale retentissante. On réalise aujourd'hui que ce fut une erreur conceptuelle fondamentale que de disposer, entre le quartier historique et le fleuve Saint-Laurent, une esplanade artificielle supportant une architecture totalement étrangère à l'esprit de Québec – calquée sur celle de la Côte est américaine, genre *Daytona Beach* – alors que la fortune touristique de la ville repose au contraire sur son caractère européen de tradition franco-britannique.

Plus fondamentalement, à Québec, plusieurs responsables ont encore de la difficulté à concevoir que la population possède le droit d'utiliser à son profit rivages et plans d'eau publics qui jouxtent le quartier historique. À titre d'exemple, la Mairie sollicite encore aujourd'hui des développements immobiliers lourds destinés aux rives d'un plan d'eau situé au centre-ville – le bassin Louise – et n'y voit rien de répréhensible, alors qu'un comportement analogue à Ottawa, capitale du Canada, susciterait une levée de boucliers immédiate au nom de la moralité civique, voire de l'intérêt national.

Un second exemple : quiconque se hasarde à toucher à l'eau du fleuve en contrebas de la citadelle – lieu de votre résidence d'été –, commet un geste interdit par règlement. Une telle audace est passible d'un maximum de deux mois de prison ou de 500 dollars d'amende. 3

Les plans d'eau qui baignent le Vieux Québec – cœur touristique de la cité – demeurent donc rigoureusement interdits à la population et aux visiteurs, bien qu'ils soient propriété publique et que l'eau y soit d'excellente qualité. Cette situation dure depuis des décennies, ses effets néfastes sur le développement social, économique et touristique de la ville sont connus et ses causes historiques documentées. 4

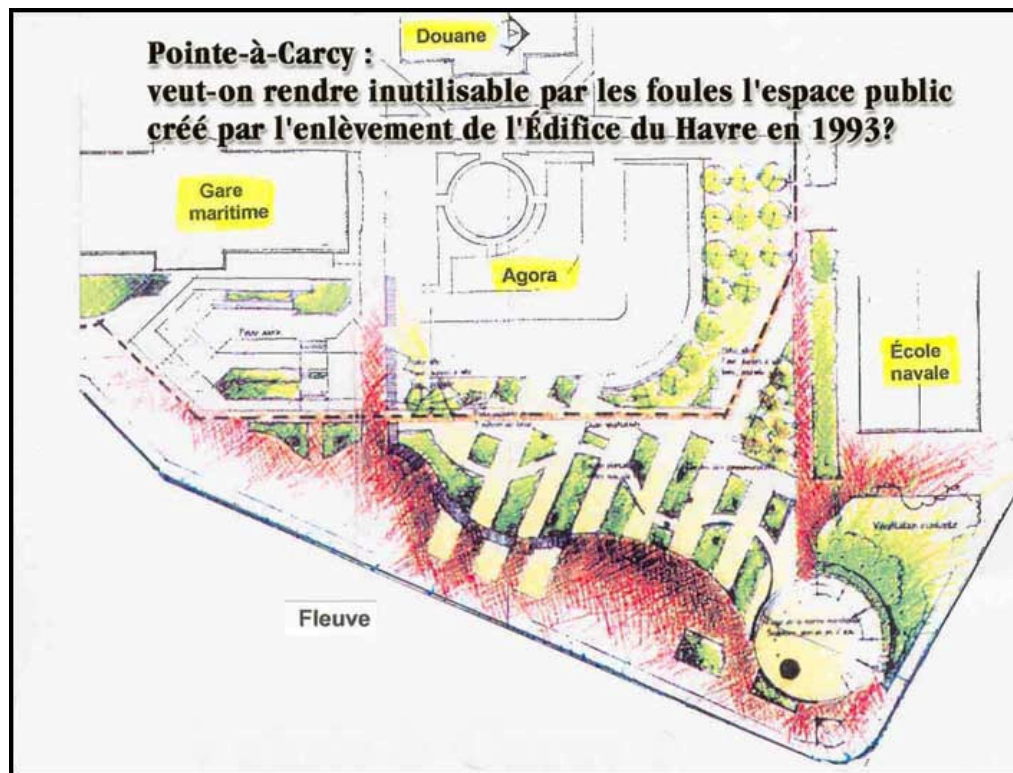
Pointe-à-Carcy : un aménagement imminent et pernicieux

Cependant, au-delà du contexte général de la relation entre ville et fleuve à la périphérie du quartier historique de Québec, le présent courrier a pour but d'attirer votre attention sur le caractère socialement et économiquement pernicieux d'un aménagement devant transformer un modeste espace public situé sur les quais devant le quartier historique. 5 Cet espace, dégagé à grands frais en 1993 conformément à la recommandation du Comité consultatif fédéral sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy (Rapport Boulet, 1989), se trouve menacé d'obstructions diverses qui auront pour effet d'occuper le terrain en lieu et place d'équipements correspondant mieux aux besoins du public qui a pris l'habitude de fréquenter le littoral. 6

Un comité, sur lequel siègent des représentants des deux niveaux de gouvernement au Canada (provincial et fédéral) ainsi que les autorités municipales mais aucune association citoyenne, se réunit à huis clos et décide en secret de l'aménagement de la Pointe-à-Carcy, c'est-à-dire du littoral public de la ville. 7 Ses orientations ainsi que ses décisions sont prises à l'abri de la curiosité des médias et des chercheurs indépendants. On voudrait éviter de susciter l'intérêt citoyen jusqu'à ce que la situation sur le terrain ne devienne irréversible qu'on n'agirait pas autrement.

Or, au terme des activités dudit comité, il ne subsistera d'espace public devant le quartier historique qu'un trottoir pour y déambuler, d'ailleurs lui-même occasionnellement interdit de circulation. Conclusion regrettable dénoncée dès 1988 par M. Jean Garon, actuellement maire de Lévis, ville située sur la rive opposée du fleuve. Selon ce dernier : « Le Vieux Port a coûté 130 millions de dollars aux citoyens et ils ont droit à plus qu'un simple trottoir pour la promenade le long du fleuve et du bassin Louise. » 8

Le concept d'aménagement ici incriminé a pour titre : « Réaménagement de la Pointe-à-Carcy : un palimpseste à l'honneur de son historicité ». Il s'agit de ce type de jardins où des bacs à fleurs et autres végétaux sont disposés de manière à occuper des espaces dont on veut en réalité interdire l'usage par la population. Cet art bien particulier a été utilisé dans le cas du Jardin Saint-Roch à Québec, où seules quelques surfaces minéralisées sont accessibles aux usagers. Comme l'a précisé un responsable à la Ville : « Il ne faut pas oublier que le Jardin Saint-Roch est un jardin...ce n'est pas une place publique. » 9



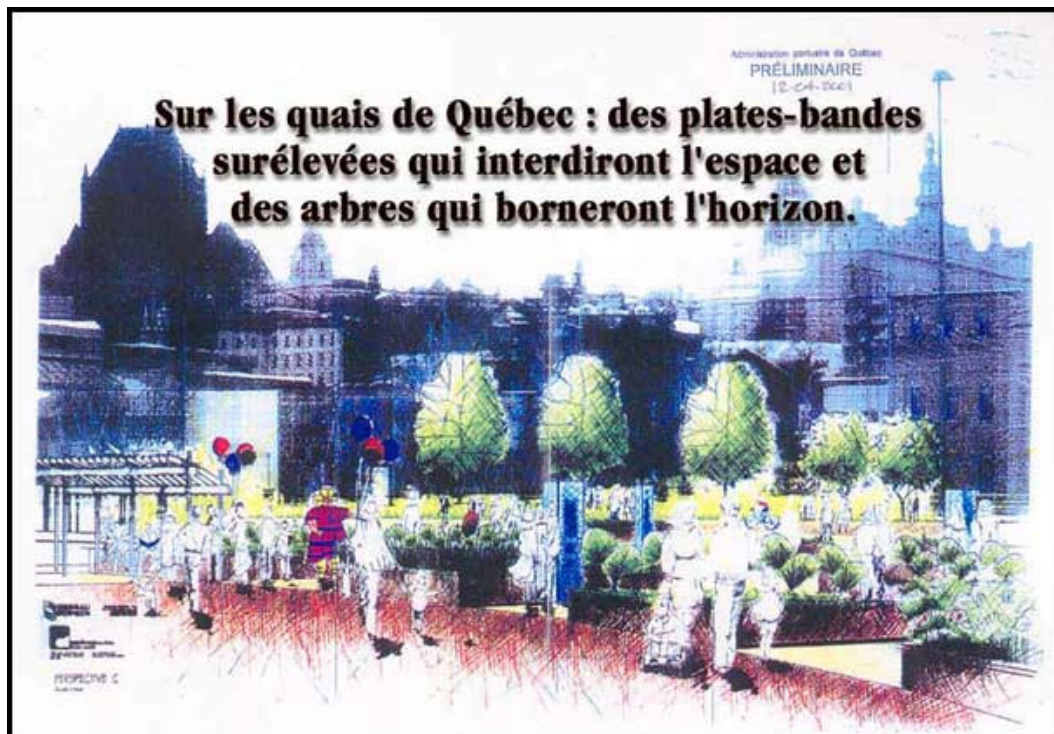
Remplacer un espace dégagé et public par des plates-bandes, transformer un lieu de détente et de repos en lieu de passage, éliminer les activités populaires et les remplacer par une procession moutonnière.

Près du fleuve, il semble que l'on veuille forcer les gens à se déplacer sans arrêt, sans qu'ils puissent se reposer ou simplement demeurer sur place, l'alternative étant de quitter les lieux. Tout usage autre que la seule déambulation s'avérant ainsi malaisé ou impraticable, l'endroit deviendra un lieu de passage et perdra son rôle actuel de lieu de repos et de détente, investi par des milliers d'usagers qui y séjournent des heures d'affilée.

En un pareil endroit, couvrir des surfaces de quai avec des plates-bandes de fleurs disposées dans des écrans inamovibles traduit une volonté d'enlever cette place aux gens. On voudrait canaliser un flot continu de visiteurs et non favoriser leur séjour sur place qu'on ne s'y prendrait pas autrement.

Cette option d'aménagement apparaît d'autant plus suspecte que le Vieux Québec en général et les quais du quartier historique en particulier deviendront au cours des prochaines années le point focal d'intérêt d'une promenade littorale s'étendant sur une dizaine de kilomètres, entre le Pont de Québec et celui de l'île d'Orléans.

Pourquoi occuper ainsi un site qui donne à voir un des plus beaux panoramas du monde ? N'est-ce point précisément la vue magnifique sur un fleuve d'un côté et sur une ville historique de l'autre qui fascine les visiteurs, et non des massifs de fleurs qu'on peut disposer ailleurs en ville ?



Isoler le quartier historique du fleuve Saint-Laurent en occupant physiquement et visuellement le quai-esplanade entre la ville et le fleuve.

Un lieu de détente et de contemplation deviendra un lieu de passage

À Québec, les grands quais-esplanade récemment apparus devant le quartier historique en remplacement des anciens quais, ces derniers tombés en désuétude après avoir servi durant des siècles de prolongements physiques, sociaux et culturels de la Ville Basse, d'espaces de travail ou de délasserment des milieux populaires – comme en a témoigné magnifiquement le premier écrivain québécois Philippe-Aubert de Gaspé –, ont été progressivement envahis depuis deux décennies en grande partie par cette population qui vit au même niveau géographique que le port, les quais et le fleuve, c'est-à-dire les résidents de la ville basse ou des secteurs environnants.¹⁰

Est-il souhaitable que cette population se voit contrainte, compte tenu du nouvel aménagement paysager, à demeurer cantonnée dans ses quartiers et à cesser d'envahir l'endroit et de s'y prélasser à son aise durant la période estivale ? Sur le littoral de la vieille ville, on semble avoir décidé de donner priorité soit aux croisiéristes étrangers en escale, soit à des promeneurs qui ne pourront prendre en quelque sorte possession des lieux, même temporairement, comme on le faisait jusqu'ici à Québec ou comme c'est l'usage à Nice, par exemple.

Dans cette ville de France, on peut demeurer sur place, lire son journal, contempler la mer et jouir de la Promenade des Anglais de mille et une manières, sans être forcé de déambuler sans arrêt ou de quitter le bord de mer et retourner en ville.

Au-delà d'aménagements paysagers ponctuels, c'est le concept fondamental de l'ensemble de la façade fluviale de Québec qui est ici en cause.



EN ARRIÈRE-PLAN : LE QUARTIER HISTORIQUE DÉSORMAIS COUPÉ DU FLEUVE

Situé en grande partie à l'intérieur du quartier historique, le nouveau terminal de croisières occupe précisément un grand espace public qui était destiné à l'usage de la population. Le concept architectural prend pour acquis qu'il est normal qu'un waterfront tout aluminium de type Daytona Beach s'interpose entre la ville historique et le fleuve Saint-Laurent.

En Europe, une telle dérive conceptuelle, qui défigure la façade maritime d'un quartier historique protégé listé à l'UNESCO, susciterait de vigoureuses condamnations.



À PARTIR DU FLEUVE, LA PERSPECTIVE VISUELLE BLOQUÉE VERS LA VILLE

Des passerelles piétonnières sur pilotis bloquent désormais toute perspective visuelle à partir des quais vers le Vieux Québec et vice-versa. Des clôtures séparent physiquement et visuellement la population du fleuve. Les croisiéristes en visite marchent littéralement sur la tête des gens qui déambulent sur le quai au dessous. Intéressant symbolisme...

Des assurances sans effet...

Au début des années 90, « l'administration du maire Jean-Paul L'Allier a constamment justifié son appui aux projets de Musée, d'école navale et de cinéma IMAX en affirmant que le public pourra, en retour, jouir de nouveaux espaces de détente une fois que l'édifice du Havre sera détruit.»¹¹ On assurait que « selon les plans de la Ville, il est prévu qu'un parc public sera aménagé sur l'emplacement de l'Édifice du Havre. Dans l'esprit de tout le monde, ce nouveau parc compensera pour la construction du nouveau bâtiment de l'école navale, à la Pointe-à-Carcy. »¹²

Or, si l'on recouvre de plates-bandes l'espace dégagé en 1993 par la démolition de l'édifice du Havre, on ira à l'encontre de la raison précise pour laquelle le gouvernement fédéral élimina le bâtiment : cet espace devait servir à la population. Au premier chef, à cette population qui habite les vieux quartiers : Saint-Roch, Saint-Sauveur, Limoilou, Saint-Jean-Baptiste, Vieux Québec, Champlain, Cap-Blanc, sans oublier les millions de Québécois dont Québec est la Capitale, ainsi que les visiteurs et les touristes.

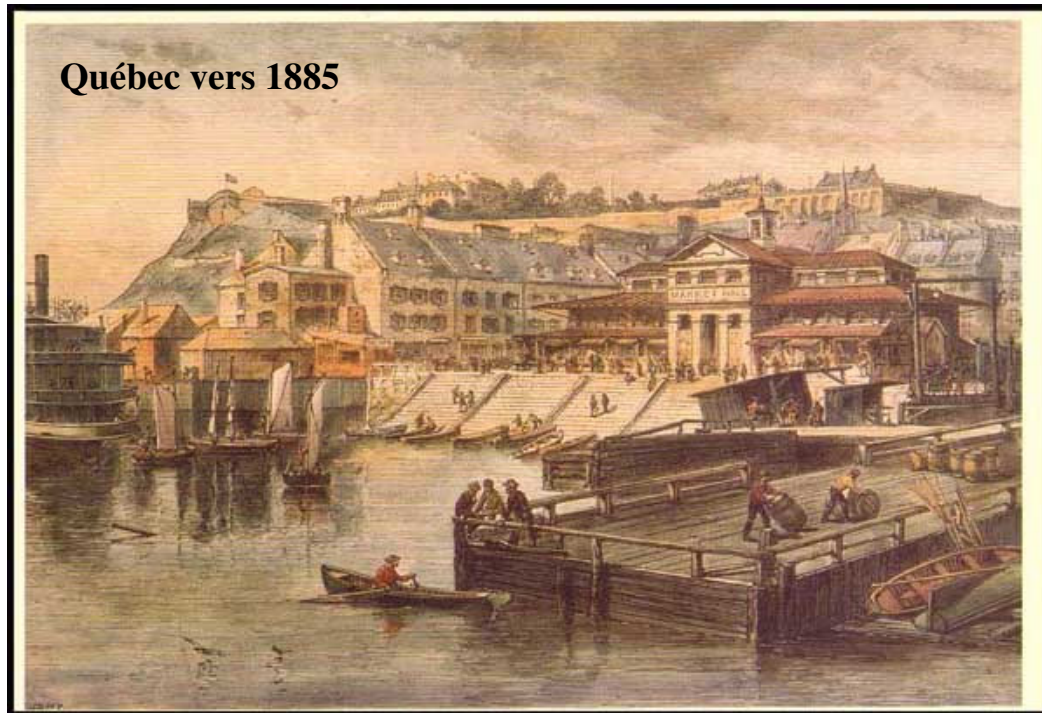
Pourtant, dès 1990, le maire Jean-Paul L'Allier avait donné des assurances aux associations citoyennes quant à la Pointe-à-Carcy: « Par la présente, je veux vous réaffirmer que la position de la Ville de Québec n'a pas changé dans ce dossier. Nous demandons qu'il n'y ait aucune nouvelle construction sur la Pointe-à-Carcy et que les conclusions du Rapport Boulet soient appliquées intégralement. »

Or, dans un mémoire interne adressé au Directeur général de la Ville M. Denis de Belleval, le Directeur du Service de l'urbanisme Serge Viau contredisait le maire un mois plus tard. Dès l'été 1990, l'administration municipale sabotait proprement le Rapport du Comité consultatif fédéral de 1989, d'une part en accueillant l'implantation de l'École de marine, d'autre part en refusant l'enlèvement même partiel de l'édifice du Grand Marché.¹³ Au début des années 90, tous les espoirs étaient cependant permis. Gilles Boulet pouvait alors écrire : « La population s'empare de la Pointe-à-Carcy et en fait son lieu privilégié de promenade et de repos. Plus d'un million et demi de personnes s'y retrouvent, en moyenne, chaque été. »¹⁴ Aujourd'hui, en dépit de constants efforts citoyens, le Rapport Boulet est désormais anéanti, bien qu'aucun responsable n'ose l'avouer publiquement.

Dans un proche avenir, loin de dégager des espaces de détente destinés au grand public, une plantation d'arbres sur les quais parachèvera l'obstruction entre ville et fleuve. On reprendra ainsi un concept pourtant dénoncé par Gilles Boulet, entre autres la mise en place, en face du Musée de la Civilisation et *parallèle au fleuve*, d'une longue bande de terrain surélevé, mince séparateur d'espaces tout d'abord agrémenté de tubulures, dont la fonction apparente consiste, d'une part, à obstruer la vue vers le fleuve à partir des terrains sous juridiction du Québec et, d'autre part, à obstruer la vue vers la ville à partir des quais sous contrôle du gouvernement canadien.

Ainsi, l'accès physique, visuel et psychologique au fleuve demeure réservé à quiconque se trouve sur le quai fédéral. Un visiteur situé en secteur québécois, par exemple sur la rue Dalhousie, se voit coupé du fleuve par cette élévation sans motif apparent, laquelle fait division entre les propriétés foncières fédérales et celles du Québec.

Aujourd'hui on achève d'obstruer la vue à partir du quartier historique vers le fleuve et vice-versa, comme si la ville provinciale devait, pour quelque raison inexplicée, rester physiquement et visuellement coupée du fleuve Saint-Laurent. Gilles Boulet avait pourtant dénoncé « toutes ces passerelles et tubulures qui entourent le territoire de la Pointe-à-Carcy comme un mur qu'on aurait volontairement élevé pour bloquer la vue sur le fleuve aussi bien que sur la vieille ville. »¹⁵



Collection Léonce Naud

L'escalier du marché Finlay, un accès au fleuve au 19e siècle : cet accès grand public était situé devant l'actuelle Place de Paris.

À Montréal : succès économique, social et touristique

À Québec : une fréquentation modeste

À Québec, la confiscation de l'espace public riverain résulte en une fréquentation du littoral qui demeure modeste. En 1995, 14 % des visiteurs à Québec fréquentaient la Pointe-à-Carcy; il n'en restait plus que 8.5 % en 1999. Dernièrement, on note une remontée (22 %), possiblement attribuable à la présence occasionnelle de navires de croisières.¹⁶

Cette faible attractivité du site de Québec peut être mise en regard avec le succès économique, social et touristique du Vieux-Port de Montréal. Un vaste domaine riverain de 54 hectares y a été réservé à perpétuité pour l'usage du grand public : entre cinq et dix millions d'usagers en profitent annuellement.¹⁷

www.vieuxportdemontreal.com



QUÉBEC VERS 1885

Devant l'actuel Château Frontenac, de remarquables structures portuaires apparurent vers la fin du dix-neuvième siècle.

Examiner :

- 1) la présence d'un quai inférieur ou quai de marée basse, sur lequel un homme se tient debout, une structure portuaire maintenant inconnue à Québec;
- 2) une rampe qui permet de charger et de décharger des embarcations à partir du quai de marée basse (une dame l'utilise pour gagner le quai supérieur);
- 3) un escalier donnant accès au fleuve et permettant des usages;
- 4) le marché Finlay;
- 5) les dames dans une chaloupe; elles arrivent d'un navire ancré au large (l'Émily) ou bien d'une promenade sur le fleuve.

Bref, commerces à tous niveaux entre ville et fleuve, retombées économiques et emplois créés.

Québec, ville touristique, doit se demander si ses quais répondent à ses besoins. Il ne faut pas perdre de vue que les quais actuels ont été conçus en vue de supporter des développements immobiliers. Ils n'ont pas été conçus en fonction de rendre possibles une variété de commerces entre la ville et son fleuve.



Photo Léonce Naud

Les actuels quais de Québec devant le quartier historique

Devant le Vieux-Québec, les quais érigés récemment rendent impossible la plupart des échanges normaux entre ville et fleuve. Pour la population en général, tous les usages du fleuve s'avèrent désormais interdits. Quant aux armateurs québécois de croisières (hormis une exception), le quai qu'on leur assigne (au-delà d'un bâtiment militaire) est extrêmement mal localisé pour ce type de commerce touristique, qui réclame de la visibilité avant toute autre considération. Les espaces portuaires privilégiés, de grande valeur commerciale, situés devant le quartier historique, sont réservés en pratique aux navires des armateurs étrangers. Comme ailleurs dans le monde, on assiste à Québec à un glissement dans la conception et la gestion des quais à partir d'un pouvoir d'État – traditionnellement favorable à l'allocation des meilleures places à quai aux armateurs nationaux – vers de nouveaux critères de décision qui relèvent dans les faits du capitalisme international. *Voir note 21.*

Un exercice de fiction...

RÉFLEXION D'UN ARMATEUR DE CROISIÈRE INTERNATIONALE...

Mon capital n'est pas d'ici mais j'ai exigé et obtenu vos espaces portuaires les plus rentables pour le tourisme, parce que je suis désormais le plus fort. Votre puissance citoyenne collective – bref, votre État – n'a pas eu la force de réserver les meilleures places à quai pour vos armateurs locaux. Cela, bien entendu, si vous aviez eu assez d'esprit pour concevoir puis construire des quais qui conviennent à vos navires et à toutes ces relations que vous aimeriez développer entre votre capitale et le fleuve.

Prenons par exemple vos fameux « canots à glace », une tradition unique au monde. Quel attrait pour Québec et quel développement pour ces gens s'ils pouvaient exercer leurs activités juste devant le Château Frontenac, aux yeux du monde entier, plutôt que dans quelque coin perdu d'un secteur industriel du port ...



Photo Léonce Naud

L'esplanade construite récemment entre le Vieux Québec (à gauche) et le fleuve fut conçue en fonction de futurs développements immobiliers, non pour répondre aux besoins d'interactions polyvalentes entre la ville et le fleuve.

Le gouvernement du Canada et celui du Québec, de concert avec la Mairie, ont transformé un lieu de repos et de contemplation en simple trottoir déambulatoire, éliminant dans la foulée le **Parc de la Pointe-à-Carcy**, pourtant au cœur même du rapport du Comité consultatif fédéral de 1989. Ce parc, un vaste espace dégagé destiné à des aménagements grand public, ne verra maintenant jamais le jour : une nouvelle gare maritime a pris sa place très exactement (*voir page suivante*).

Sa création avait pourtant été dûment entérinée à l'époque par le gouvernement du Canada : « Le gouvernement veut en faire un lieu agréable pour les promeneurs ou les visiteurs et y inclure certains espaces qui pourront être consacrés à l'aménagement d'esplanades et à des aires de jeux. Par ailleurs, le gouvernement du Canada entend rétablir les percées visuelles en éliminant la pergola et la tour d'observation, en démolissant l'édifice du Havre et la moitié du hangar du Grand Marché, avec leurs passerelles. »¹⁸

FAÇADE FLUVIALE DE LA VILLE ANCIENNE :

DE LA COMPATIBILITÉ ENTRE DIVERS USAGES ET PLAISIRS DE L'EAU

Entre le quartier historique et le fleuve, il sera nécessaire de prévoir d'une part l'espace et les perspectives visuelles requises pour une promenade littorale digne de ce nom, d'autre part le réaménagement des infrastructures littorales vers une diversification d'usages portuaires, maritimes, nautiques, aquatiques (retour d'un bassin maritime devant la ville, espace aménagé de baignade au fleuve, etc.). Rappelons ici que la rentabilité touristique, économique et sociale d'infrastructures riveraines est fonction de leur polyvalence et de leur aptitude à satisfaire l'éventail le plus diversifié possible des goûts et des besoins du plus grand nombre d'utilisateurs.

Enfin, tout concept général d'aménagement de la façade fluviale de Québec devra tenir compte aussi bien du demi kilomètre de quais largement inutilisés situés devant la citadelle (p. 18), gérés par la Garde côtière canadienne et interdits à tout commerce, que du réaménagement de la ligne de quais de l'esplanade de la Pointe-à-Carcy (*ci-haut*).



LA DESTRUCTION D'UN ESPACE PUBLIC

Le Rapport du Comité consultatif fédéral sur la Pointe-à-Carcy (1989) avait recommandé la création d'un vaste espace public, le **Parc de la Pointe-à-Carcy**. Ce dernier devait être desservi par un grand stationnement ainsi que par un bâtiment destiné à des services publics. Dès 1990, la Ville de Québec acceptait que l'Armée canadienne s'empare de tout le secteur du stationnement ainsi que du bâtiment de services (à droite). Quant au parc proposé, il a été proprement éliminé par le terminal de croisières. On affublera bien du nom de « parc de la Pointe-à-Carcy » quelques plates-bandes et lambeaux de verdure. Le résultat n'aura rien à voir avec le parc recommandé par le Comité consultatif et entérinés par le gouvernement du Canada. *Seule l'appellation restera la même.* On présume peut-être que la population ne réalisera pas de quel grand parc riverain elle aura été spoliée au début du 21e siècle, cela par ses propres responsables publics.

« Je n'ai jamais lu le Rapport Boulet et je n'ai pas l'intention de le lire. »

Georges Bernard, Président du Conseil d'administration
Administration portuaire de Québec – 5 mars 2000
Communication personnelle avec l'auteur.

La leçon d'Aaron Montgomery Ward (Chicago, 1844-1913)



« I fought for the poor people of Chicago, not for the millionaires. Here is a park frontage on the lake...which the city officials would crowd with buildings, transforming the breathing spot for the poor into a show ground for the educated rich. »

Aaron Montgomery Ward (1844 - 1913)

www.chgofinancecomm.chi.il.us/announcements/010101ward.html

Personne n'a mieux résumé l'essence du problème auquel nous faisons face ici que l'homme d'affaires américain Aaron Montgomery Ward (1844-1913), qui consacra une fortune personnelle considérable ainsi que vingt ans de sa vie à lutter contre les autorités municipales du temps afin de préserver l'espace public riverain dont jouissent aujourd'hui, un siècle et demi plus tard, les citoyens de Chicago.

Il accusait les autorités municipales d'avoir l'intention de transformer « *the breathing spot for the poor into a show ground for the educated rich* ». ¹⁹ Autrement dit, de vouloir enlever aux classes populaires de Chicago un espace unique et béni où elles pouvaient venir prendre l'air et se détendre en dehors de leurs quartiers, pour le transformer en un lieu correspondant aux goûts des classes privilégiées, enclines à favoriser pour elles-mêmes des plaisirs d'esthètes.

À Chicago au siècle dernier tout comme à Québec présentement, cet accaparement du domaine public riverain au profit des milieux privilégiés ou de corporations publiques ou privées était défrayé à même les impôts payés par l'ensemble de la population. S'il vivait aujourd'hui, Aaron Montgomery Ward constaterait le même phénomène à l'œuvre devant Québec. Tout s'y passe comme si on avait décidé d'éliminer du littoral les milliers de gens qui se servent du lieu pour y séjourner, s'y délasser, n'y rien faire et simplement jouir de la vie. Durant la période estivale, l'endroit sert de véritable perron de ville, à l'instar de la célèbre Promenade des Anglais, à Nice. ²⁰

La vigueur de la démocratie américaine produit des luttes citoyennes d'une remarquable énergie pour reconquérir l'accès et l'usage public des rivages urbains. Mentionnons la *Coalition for a Better Waterfront* (Hoboken) ou encore la *Metropolitan Waterfront Alliance* (New York) :

<http://www.betterwaterfront.com/fbw/exhibit.html>

<http://www.waterwire.net/Origins.html>

Intérêt des armateurs québécois

Un port existe dans le but de faciliter le transbordement ou le trafic de personnes ou de marchandises entre la terre et l'eau, pour créer des emplois, pour que l'endroit serve à des activités commerciales ou récréatives d'échanges entre une ville et son fleuve, non pour disposer des plates-bandes de fleurs sur les quais ou encore y planter des arbres.

Les autorités portuaires de Québec, au lieu de s'adonner à l'horticulture devant un quartier historique fréquenté par des millions de touristes, sur des quais jouissant par-dessus le marché d'un fort tirant d'eau, seraient bien avisées – pour ne prendre qu'un exemple – de se demander combien coûte à Québec l'absence d'un bassin maritime répondant aux besoins d'aujourd'hui et surtout à ceux de demain.

Pourquoi avons-nous détruit ce type d'équipement portuaire qui permettait à nos armateurs de faire commerce devant leur ville et d'y faire vivre leurs équipages ? Obligés de remplacer des équipements portuaires désuets, pourquoi n'avons-nous pas choisi de concevoir, d'aménager et d'entretenir des infrastructures portuaires destinées à nos propres besoins ainsi qu'à ceux de nos armateurs, au lieu de se montrer obnubilés par chaque « besoin » ou lubie d'armateurs étrangers, tout en négligeant les besoins des armateurs de chez nous ? ²¹



Le bassin de la Douane, comblé vers 1982, aujourd'hui remplacé par des « agoras ».

Archives nationales du Québec

Pour quelle raison n'existe-t-il plus ni bassin maritime ni rade accueillante devant Québec ? Nos armateurs de croisières-excursions, de voyages de pêche sur le fleuve ou les équipes de « canots à glace » ne feraient-ils pas de meilleures affaires si leurs navires ou embarcations trouvaient accueil au cœur de l'activité touristique ?

Retombées économiques : les entreprises québécoises de croisières l'emportent de beaucoup sur les croisières internationales

L'Administration portuaire de Québec fait souvent état de l'impact économique des croisières internationales mais reste muette sur l'activité économique générée par les entreprises québécoises de croisières excursions. Inexplicablement, les autorités portuaires ont longtemps soutenu que les croisières-excursions ne produisaient pas de retombées économiques réelles, ces dernières représentant plutôt un déplacement régional des dépenses touristiques.

Toutefois, on apprenait dès 1997 que pour l'ensemble de la partie québécoise du fleuve Saint-Laurent, l'industrie québécoise des croisières excursions génère des retombées économiques annuelles se situant entre 80 et 100 millions de dollars (Tittley). À l'échelle du Québec, les retombées économiques des croisières d'armateurs québécois l'emporteraient largement (121 millions \$) sur celles des croisières internationales (35 millions \$), soit **près de quatre fois plus**. Certaines études récentes évaluent même les retombées économiques des croisières-excursions à quelques 140 millions de dollars par année, générant 1600 emplois. (Chaire en Tourisme, UQAM).

À Québec même, personne n'a jamais étudié sérieusement l'impact économique des entreprises de croisières-excursions, qui sont le fait d'armateurs du pays, nonobstant le fait que l'économie de la ville repose largement sur le tourisme. Une première évaluation d'impact économique effectuée au début des années soixante-dix auprès des croisiéristes alors actifs à Québec (SMVSL) tendait à montrer que les croisières québécoises l'emportaient déjà à cette époque sur les croisières internationales au chapitre des retombées économiques.

Ce développement prend place sans que personne à Québec n'ait même pensé à s'inspirer de l'exemple de villes riveraines des Grands Lacs, région où des croisières de pêche sont offertes à partir de quais urbains et contribuent à l'extraordinaire renaissance de la pêche sur ces véritables mers intérieures. Cette activité représente aujourd'hui des retombées économiques de quatre à cinq milliards de dollars (US) annuellement, après être tombée presque à zéro suite à l'invasion des Grands Lacs par la lamproie au début des années soixante.

Verrons-nous un jour des capitaines québécois inviter le public à des voyages de pêche sur le fleuve, leurs bateaux fièrement amarrés à la vue de tous dans un bassin situé devant le Vieux-Québec ?

Sources : Tittley, Luc. *Profil de l'industrie des croisières excursions au Québec en 1996*. 41 p. + annexes. Centre de formation et de recherche en transport maritime et intermodal (CFoRT). *Portrait socioéconomique de la navigation sur le Saint-Laurent*. Comité Navigation, Saint-Laurent Vision 2000. *Les croisières sur le Saint-Laurent*. Rimouski, avril 2000. « Transport maritime de passagers au Québec – Journée maritime québécoise. *Le Soleil* (Québec), 22 octobre 2002, p. 6. Chaire de Tourisme de l'Université du Québec à Montréal. *Plan intégré de développement et de promotion des croisières-excursions du Québec*. *Le Soleil*, 16 juillet 2003. CCG Consulting Group Limited. *An Analysis of the Economic Impact of the Cruise Line Industry in Canada*, May 2000. Talhelm, Daniel R. *Economics of Great Lakes Fisheries*. Technical Report No. 54, Great Lakes Fisheries Commission, Ann Arbor, Michigan.

Un héritage dont on aurait pu se passer

Nous recueillons aujourd'hui l'héritage d'architectes et d'urbanistes insensibles à l'économie fluviale qui, au cours des années soixante-dix, décidèrent de bannir les activités maritimes, fluviales ou balnéaires devant le Vieux Québec pour y ériger hôtels, cinémas, condominiums ou musées, à l'exemple des *waterfronts* américains de Boston ou de Baltimore.

En mars 1981, le Gouvernement du Canada commit une faute stratégique en confiant l'aménagement du secteur portuaire historique à une société publique à vocation *immobilière*. Naturellement, cette dernière s'empessa de se créer par remplissage un nouveau domaine foncier où elle serait libre de construire à son aise, s'interposant entre la ville et le fleuve. Avec des flots de béton, on ferma soigneusement l'accès au fleuve prévu devant le Musée de la Civilisation et on construisit des quais inadaptés aux besoins des armateurs locaux, ouvrages rébarbatifs à la plupart des usages ou peu s'en faut. On érigea un mur continu de bâtisses inutiles ainsi que de passerelles surélevées entre la ville et l'eau, on remblaya l'historique bassin de la Douane et on assuma que c'en était terminé de la symbiose *physique* entre Québec et le fleuve.²² Bref, on relégua le monde fluvial, maritime et portuaire à un Musée du Vieux-Port situé sur les rives du bassin Louise, administré par Parcs-Canada. Devant Québec, on en avait terminé avec le monde maritime : sa place était désormais au musée. Ainsi en avaient décidé les architectes de la Société immobilière fédérale du Vieux-Port, abolie en 1989 (*ne pas confondre avec l'Administration du Port*).

Vingt ans plus tard, nos armateurs se voient pour la plupart relégués à l'écart des flux touristiques, leurs bateaux invisibles dans le bassin Louise extérieur, au-delà d'un bâtiment militaire, alors que nos espaces portuaires les mieux situés et par conséquent les plus rentables répondent avant tout aux besoins du capital international, le tout à grands frais pour les citoyens du Canada. Dans tel port africain, l'auteur a observé des navires européens occuper les meilleures places à quai dans la partie centrale du port et y faire grand commerce, tandis que les entrepreneurs locaux se contentaient des extrémités des installations portuaires avec leurs bateaux de taille plus modeste. Une telle situation est-elle si différente de la nôtre à Québec ? (*Note 21*)

Plus avant, quand apprendra-t-on pour quelles fins ou pour quels usages les quais de la Pointe-à-Carcy ont vraiment été pensés et conçus ? L'esplanade artificielle imposée récemment devant la ville ancienne ne convient-elle pas davantage à des développements immobiliers plutôt qu'à quelques usages maritimes ou portuaires que ce soit – aucun trafic de véhicules n'y a manifestement été prévu –, d'où l'extrême difficulté désormais d'en arriver à concevoir le retour d'une symbiose organique entre ville et fleuve en cet endroit pourtant stratégique, entrée maritime de la Capitale.

Avant d'encombrer la nouvelle esplanade de divers ouvrages – gare maritime, centre de congrès, immeubles d'habitation, stationnement étagé – il eût été prudent d'engager une réflexion *publique* sur le type de quais ou de bassins fluviaux dont la région de Québec aura besoin au cours des prochaines décennies. Par exemple : de quels type de quais la ville aura-t-elle besoin au 21^e siècle ?

Des quais plus convenables pour la croisière internationale



Il existe, vis-à-vis la Citadelle, un demi kilomètre de quais sous utilisés, sans activités commerciales, à proximité du quartier Champlain et de Place Royale. C'est à cet endroit qu'on eût dû implanter un terminal maritime destiné aux croisières internationales plutôt qu'à la Pointe-à-Carcy. On eût ainsi préservé un certain caractère public à la façade accessible du quartier historique et touristique de Québec. La gare maritime eût pu être déposée sur une plate-forme surélevée (au niveau du boulevard Champlain), de sorte à maintenir la fluidité de la circulation des marchandises ou des autobus de passagers au niveau du quai proprement dit, *sous* le bâtiment du terminal.



Tout près du quartier Champlain, de grands quais sont ainsi depuis toujours interdits d'accès à la population ainsi qu'au tourisme fluvial. À moyen terme, la géographie particulière de Québec désigne cet endroit pour une gare maritime plutôt qu'à la Pointe-à-Carcy, un cul-de-sac routier affligé d'un environnement bâti de style *Daytona Beach*.

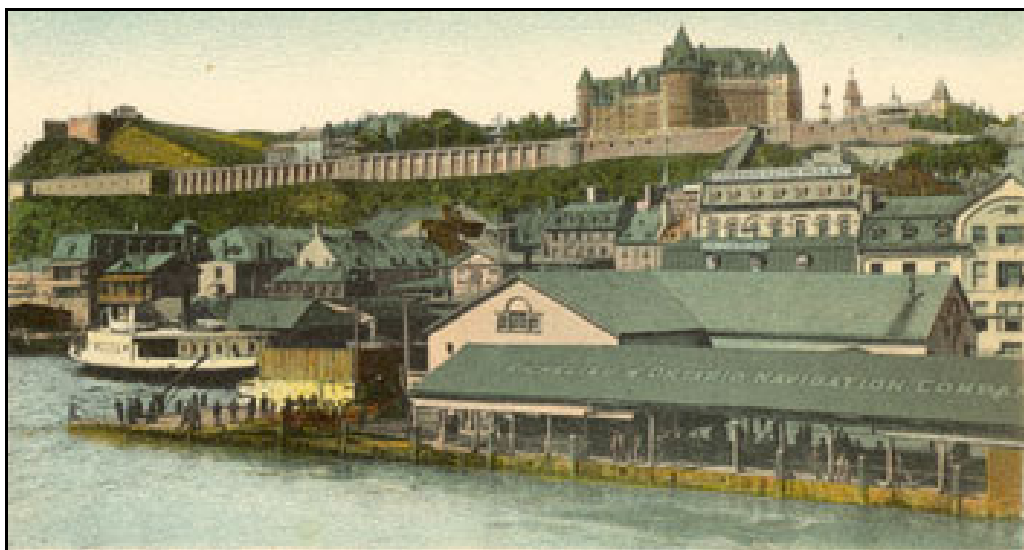
Devant la citadelle, les plus grands navires de croisières peuvent mouiller sans problème et le site eût présenté moins de problèmes de sécurité qu'à la Pointe-à-Carcy. Enfin, il est situé plus près de la Place Royale et du quartier touristique du Vieux-Québec.



CROISIÈRES INTERNATIONALES : LE PÉRIMÈTRE DE SÉCURITÉ

Devant le quartier ancien et touristique, les opérations reliées aux croisières internationales signifient nécessairement l'établissement de périmètres de sécurité, interdisant alors le libre accès aux quais en tous temps.

Avant la construction d'une gare maritime, l'Administration portuaire avait pourtant assuré que pareille éventualité n'était nullement à craindre.



De bons quais créent de bons emplois. Il y eut une époque où les relations étaient conviviales entre le quartier maritime de Québec et le fleuve. Aujourd'hui, un certain concept de *waterfront* a éliminé la plupart des usages souhaitables et normaux du fleuve devant la ville historique.

DEVANT QUÉBEC : UN SUICIDE TOURISTIQUE



**« Dans une culture qui meurt, on dit que c'est la langue qui meurt la première.
On se trompe. C'est le paysage. »**

Pierre Foglia, La Presse (Montréal), 22 juillet 1997.

Le front de mer de Québec, qui avait conservé durant des siècles une allure européenne, s'est vu transformer depuis une génération en un pastiche pathétique de *waterfronts* de type Boston ou Baltimore, ceci face à un quartier historique qui fait partie du Patrimoine mondial désigné par l'UNESCO.

Si la Croatie s'avisait de se comporter de façon analogue entre Dubrovnik et la mer Adriatique, qui baigne ses vieux murs tout comme le fleuve Saint-Laurent baigne la ville de Québec, les milieux internationaux du patrimoine protesteraient énergiquement. *S'agissant du Canada, personne ne dit mot.*



Aucun « waterfront » ne s'interpose entre Dubrovnik et la mer Adriatique.

À Québec : une promenade littorale ?

La promenade maritime est une forme urbaine originale caractéristique du premier âge touristique (1850-1930), celui des stations de luxe réservées à une élite fortunée, itinérante et oisive. Transformer le site en panorama, la rue en promenade, sertir la ville dans un écrin de parcs et la réserver aux riches.

Frank Debié

Le maintien de l'édifice du Grand Marché (devenu gare maritime et centre de congrès), la construction du bâtiment aveugle de la Réserve navale ainsi que le scandaleux édifice des *Terrasses du Vieux-Port*²³: tout cela réduit à un niveau fort modeste la capacité d'attraction visuelle d'une promenade riveraine qui, vu la qualité du site, aurait pu devenir aussi célèbre que la Terrasse Dufferin.

Néanmoins, compte tenu de l'intention des autorités publiques de maintenir au moins un trottoir permettant de déambuler devant le quartier historique (*on est bien loin des immenses espaces publics du Vieux-Port de Montréal...*), on peut se demander quels équipements devraient être prévus sur les lieux...si l'on désire y accueillir le grand public, en lieu et place du « parc » actuellement sur les planches à dessin.

Les promenades littorales de calibre international témoignent d'une expertise qui s'est construite graduellement, parfois durant des centaines d'années. Elles ont bénéficié d'innombrables observations pratiques, suivies d'améliorations de toute nature.



À Québec...

À Québec, nul ne semble envisager la présence de ces aménités dont nous avons pu constater l'utilité dans le cas de la Promenade des Anglais à Nice, à l'occasion d'un forum international sur l'avenir des rivages urbains.²⁴ Un mobilier analogue s'observe en maints endroits où les villes aménagent leurs quais ou leurs rivages urbanisés.²⁵ Soulignons ici qu'en matière de promenades littorales, la présence ou l'absence de certains équipements n'est pas neutre et ne résulte pas de l'effet du hasard :

- en priorité, il faut permettre aux gens de s'arrêter et de prendre du repos sur place. Donc, présence en nombre suffisant de chaises ou de bancs, qui deviennent parfois un symbole de la ville. Par exemple, les 2000 chaises blanches de la promenade de la baie des Anges, à Nice. Actuellement, devant Québec, des centaines de personnes n'ont d'autre choix que de s'asseoir sur le sol pour deviser ou pique-niquer, parfois par familles entières, cela depuis vingt ans;
- présence de tables à pique-niques sur lesquelles on peut déposer des effets personnels ou des victuailles...ailleurs que sur le sol. Au Québec, ces tables isolées ou groupées seront à l'occasion munies d'un auvent fixe qui protège les gens des intempéries;
- zones ombragées et protégées des coups de vent, où on peut s'asseoir et causer en famille ou en groupe d'amis, au frais, à l'abri du soleil durant la canicule. Ces espaces ombragés et protégés de la circulation générale des passants servent aussi pour les mères avec de très jeunes enfants;
- disponibilité de toilettes publiques et non seulement de toilettes de restaurants, qui sont des équipements privés réservés à la clientèle de l'établissement. Ces dernières ne peuvent en aucun cas être qualifiées d'équipements publics et entraînent des coûts d'utilisation prohibitifs, surtout pour les familles. Les toilettes doivent faire partie d'un modeste bâtiment où l'on peut entrer sans problème avec une poussette d'enfant et comporter – en plus des facilités d'aisance proprement dites – un évier avec eau courante ainsi qu'une table à langer les bébés;
- des terrasses en plein air qui étendent l'aire d'animation des restaurants, bars, casse-croûtes, tout en leur assurant de meilleurs profits. Ne planifier la présence que d'un ou deux restaurants durant la période estivale pour un lieu appelé à devenir le point central d'attraction d'une zone littorale d'une ville forte de 600,000 habitants et hôte de millions de touristes équivaut à garantir une apoplexie du service;
- des secteurs dégagés (ou qu'on peut dégager aisément) où peuvent se rassembler des foules à l'occasion d'événements civiques, sportifs ou sociaux d'envergure : régates, courses, rassemblement de voiliers, concerts populaires;
- des endroits où plusieurs concessionnaires peuvent tenir kiosque : journaux, hamburgers, crêpes, souvenirs, T-shirts, fritures, fruits de mer, maïs chauds, glaces, etc.

– et enfin, puisque l'espace compris entre le quartier Champlain et le bassin Louise constituera le principal lieu d'attraction d'un corridor littoral s'étendant sur plusieurs kilomètres, il faut aussi prévoir l'arrêt et le séjour sur place de plusieurs centaines de cyclistes et de milliers de promeneurs, tous consommateurs de services divers (restaurants, bars, boutiques, garages pour vélos).

Deux options mutuellement exclusives

Il n'existe fondamentalement que deux options quant à l'aménagement de la façade fluviale du quartier historique de Québec, chacune devant d'ailleurs tenir compte d'importants changements éventuels à l'actuelle ligne de quais, y compris le retour d'un bassin maritime d'une capacité conséquente devant le quartier historique.

Première option

Cette aire de détente devient un couloir de simple transit. Les usagers n'auront alors pas d'autre choix que de déambuler sans pouvoir s'arrêter. Dans ce cas, les foules et en particulier les résidents de Québec ne pourront plus y séjourner des heures d'affilée par beau temps. Ils en seront insensiblement détournés. On poursuivra alors un processus d'élimination graduelle du grand public enclenché au début des années 90 à l'occasion de la construction de l'École de Marine.

La fréquentation de la Pointe-à-Carcy continuera alors de stagner et des millions de dollars en retombées économiques ne pourront se matérialiser, en particulier pour les commerces du voisinage. Quant au coût psychologique et social de maintenir cloîtrées, dans les quartiers de la ville basse ou dans Limoilou, des dizaines de milliers de personnes qui ne disposent de nul autre lieu d'une telle qualité pour jouir de l'air pur et du soleil tout en s'imprégnant d'un panorama grandiose à nul autre pareil, personne de semble même y songer.

Deuxième option

Les lieux seront aménagés pour des usages publics et populaires. Les gens s'y sentiront les bienvenus, chacun sera porté à s'y arrêter, on pourra y causer tranquillement ou s'y divertir, ou bien lire assis confortablement devant le fleuve – comme on peut le faire devant la mer à Nice et dans maintes villes européennes – , on socialisera, on y passera une partie de la journée par temps chaud, on prendra un café ou un verre en causant avec des amis, on pourra y faire gratuitement des pique-niques et, s'il se produit un orage soudain ou un coup de vent, on utilisera quelque auvent pour s'y mettre à l'abri. Enfin, le soir venu, on pourra admirer la Ville illuminée tout en se restaurant à une terrasse de casse-croûte, bref on pourra y passer du temps de qualité.

En 1989, M. Gilles Boulet, président du Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy, rejetait la première de ces options et recommandait la seconde. Il a précisé le sens réel des Recommandations de son fameux Rapport de 1989 à l'occasion de deux allocutions qu'il a prononcées respectivement à Milwaukee et à Thunder Bay au cours de l'année 1990.²⁶

Le fond du problème

Réfléchir aux quais et aux rivages de Québec en ayant à l'esprit quelques villes portuaires européennes comparables à la fois par l'histoire et le climat, contempler ces populations interdites de fleuve depuis 150 ans et confinées dans leurs quartiers ou encore s'interroger sur le potentiel présentement inutilisé des plans d'eau qui baignent le quartier historique de la cité – comme pourrait le faire un visiteur étranger –, ne tarde pas à susciter bien des interrogations.

À Québec, l'interface entre ville, port et fleuve est constamment envisagée, non pas en fonction des besoins de l'ensemble des gens de la ville, de la province ou du pays, mais de manière autarcique. La plupart du temps, la vision des administrateurs portuaires ne s'étend guère au-delà des limites du domaine foncier riverain dont ils sont administrativement responsables, et ce dernier est fort exigu. Au-delà, c'est l'inconnu...et ce danger réel qui menace tous les ports, la plupart assiégés d'urbains avides d'espaces à construire et de développements immobiliers.

Par ailleurs, et la chose peut surprendre, ni la Mairie, ni le gouvernement du Québec ou celui du Canada n'ont jamais sérieusement *pensé* le port de la ville de Québec, pourtant cité maritime et portuaire.

Quant au monde maritime québécois, il constitue un univers remarquablement clos et ne cesse d'éprouver des difficultés à expliquer au reste du corps social son rôle et son utilité. À ce chapitre, le rattachement administratif de l'ensemble des activités maritimes québécoises au gouvernement fédéral canadien ne facilite certes pas une symbiose féconde avec les forces agissantes de la société québécoise.

Mission d'information et d'enquête de l'État ?

Souhaitons qu'un jour une Mission d'information et d'enquête de l'État, jouissant d'un large mandat et surtout d'une vision qui ne le soit pas moins – cette dernière reposant entre autres sur une connaissance approfondie de différents parcours et destins urbano-portuaires au Québec et ailleurs dans le monde –, procède à un réexamen fondamental de l'organisation de l'espace et de la gestion de la ressource en eau à l'interface ville et fleuve à Québec, englobant dans sa réflexion l'ensemble des rives urbaines de Québec et Lévis, villes jumelles situées de part et d'autre du fleuve Saint-Laurent.

Conclusion

Une promenade riveraine donnant accès à un double panorama (ville et fleuve), devant une ville historique et touristique telle Québec, aménagée avec une vision respectueuse des besoins civiques et sociaux des citoyens, de l'aspect remarquable du bâti ancien ainsi que de l'ampleur du paysage fluvial à cet endroit, avait le potentiel et la vocation de devenir un important lieu de brassage social ainsi qu'un puissant moteur économique. Témoin de cela, la Promenade Dufferin adjacente à l'hôtel Château Frontenac, devenue une assise du tourisme régional car elle procure un accès public et gratuit à un paysage grandiose.

Cette promenade littorale où tout un peuple eût pu jouir d'une vue remarquable sur sa Capitale – ville acropole – ne verra fort probablement jamais le jour. La présente génération de responsables gouvernementaux n'aura pas su saisir la chance qui s'offrait à elle de donner aux résidants de la Ville ainsi qu'à des millions de visiteurs la possibilité de contempler le panorama de Québec à partir des rivages du quartier historique, en dégagant les perspectives visuelles à partir du fleuve vers la ville plutôt qu'en les obstruant encore davantage. 27

Rappelons qu'au 19e siècle, à l'apogée de l'Empire britannique, les autorités impériales prirent les grands moyens pour que la classe dominante de l'époque – pour la plupart gens de la Ville Haute – puisse apprécier la valeur défensive stratégique du site de Québec, conquête militaire fameuse qui faisait à juste titre la fierté de l'Empire. La Promenade Dufferin est donc née, coiffée d'une citadelle redoutable portant haut le drapeau d'Angleterre, d'où on conserve encore aujourd'hui une remarquable maîtrise visuelle sur Québec, le port et le fleuve.

Vous-même, Madame, l'appréciez sûrement quand vous séjournez à votre résidence officielle d'été. La création du magnifique Parc des Champs de bataille participa également de cette défense et illustration de la conquête de la Nouvelle-France par l'Angleterre.

Un siècle et demi plus tard, en ce début du 21e siècle, pourquoi n'a-t-on pas su mettre en valeur un lieu ouvert et public qui eût commandé un panorama à la fois urbain et fluvial majestueux, susceptible d'ouvrir les perspectives et les horizons aussi bien mentalement que physiquement, à l'instar de la fameuse Promenade Dufferin, mais cette fois au niveau du fleuve ? Serait-ce parce que les quais fluviaux de Québec constituent une partie de la ville basse et non la ville haute, deux niveaux urbains au statut social et civique encore aujourd'hui fort différencié ?

À partir des quais encore partiellement accessibles, on apercevra quelques fragments d'un gros bourg provincial, non la capitale d'une nation.

Le Maître, celui qui a « droit de regard »

Rappelons ici l'observation du géographe français orientaliste Augustin Berque: « Le maître, n'est-ce pas celui qui a *droit de regard*, celui dont le regard *commande* une plus grande étendue que le regard des autres...». À Québec, les gens de la ville, s'ils s'étaient eux-mêmes perçus comme *Maîtres* ou s'ils avait été considérés comme tels par les responsables civiques qui prennent les décisions d'urbanisme en leur nom, auraient pu choisir de réserver pour leur usage des espaces dégagés au bord de l'eau. Ils auraient ainsi acquis un « droit de regard qui commande une vaste étendue » sur leur propre Capitale, ville digne d'être contemplée, listée au Patrimoine mondial de l'UNESCO.

Il n'en a pas été ainsi. À partir des quais encore partiellement accessibles, on apercevra quelques fragments d'un gros bourg provincial et non la capitale d'une nation. De plus, dans l'indifférence générale, on rendra bientôt impraticables, par des aménagements paysagers, l'usage populaire des derniers lambeaux d'espaces encore dégagés qui subsistent devant le quartier historique. On recouvrira de plates-bandes et d'autres obstacles l'espace libéré en 1993 par la démolition de l'édifice du Havre. Ce faisant, on reniera la raison précise pour laquelle le gouvernement du Canada élimina le bâtiment à cette époque : cet espace devait servir aux besoins de la population qui fréquentait les lieux.

La Pointe-à-Carcy, que le rapport Boulet (1989) entrevoyait comme un vaste lieu de détente et de contemplation, achèvera d'être transformée en simple déambulatoire. On complètera la confiscation d'un espace unique et privilégié où les gens de Québec pouvaient venir prendre l'air et se détendre en dehors de leurs quartiers. On le transformera en un lieu correspondant aux goûts de baby-boomers vieillissants : fleurs fragiles, plantes circonscrites dans le béton et monuments silencieux prévaudront sur les pique-niques animés, les cris d'enfants ou encore la bruyante cohue de commerces portuaires ou maritimes, grâce à des quais répondant aux besoins réels de la ville et de l'industrie touristique. Pour reprendre l'observation d'Aaron Montgomery Ward : « The breathing spot for the poor will become a show ground for the educated rich ».

Héritiers d'installations littorales remarquables d'inspiration largement européenne, les responsables régionaux sont manifestement dépourvus de cette vision peu commune que possédaient au 19^e siècle certains gouverneurs britanniques du Canada, notamment Lord Durham et Lord Dufferin. Depuis une génération, ils ont affublé la façade fluviale de Québec d'un *waterfront* inspiré d'exemples états-uniens largement discrédités même au pays de l'Oncle Sam, anéantissant au passage les facilités portuaires dont avaient joui les amateurs du cru depuis la fondation de la ville ou peu s'en faut.²⁸

Invitation au Chef d'État du Canada

Il me fait plaisir de vous inviter, à titre de Chef d'État du Canada, à vous pencher sur l'évolution du littoral de Québec. Un intérêt de votre part favoriserait certes la mise en valeur d'espaces publics en milieu riverain, permettant à la population ainsi qu'aux millions de visiteurs et touristes de retrouver l'usage libre et gratuit des plans d'eau qui baignent la ville, au premier chef le fleuve Saint-Laurent.

Nous sommes plusieurs qui aimerions vous rencontrer – pourquoi pas à l'occasion d'un de vos séjours à la citadelle –, pour faire connaissance et échanger des idées, voire explorer des avenues susceptibles de mener à une évolution des mentalités. Par exemple, créer des occasions de débats qui donneraient la parole à un large éventail de praticiens du fleuve: armateurs de croisières excursions, pêcheurs sportifs ou commerciaux, baigneurs, plaisanciers, adeptes de la plongée sous-marine, kayakistes, sportifs et membres d'équipes des célèbres canots à glace, pilotes, marins, responsables portuaires et maritimes, visiteurs ou touristes, promeneurs, cyclistes, etc. Le concours de personnalités étrangères connues pour la pertinence de leur approche en matière de relations entre milieux urbains, portuaires et maritimes pourrait également être envisagé.

Également, il serait souhaitable que certains textes relatifs à la saga du littoral urbain de Québec deviennent un jour disponibles dans les deux langues officielles du pays. À l'heure actuelle, l'avenir des rives du quartier historique de Québec suscite l'intérêt des milieux européens concernés par des rivages urbains alors que le tout demeure largement ignoré au Canada, à cause de la barrière de la langue.

Bref, contribuer à ouvrir les perspectives au-delà du carcan régional, des œillères corporatives et des comités secrets qui décident à huis clos de l'avenir de notre littoral public et favoriser l'avènement d'une culture civique où l'on comprendrait enfin que l'usage par la population des plans d'eau publics relève du droit et non du privilège.

En souhaitant un suivi positif à la présente invitation, je désire vous assurer, Madame la Gouverneure générale, de l'expression de ma plus haute considération.

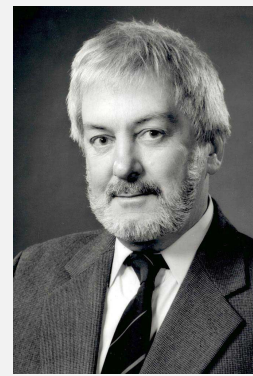


Léonce NAUD, géographe

Vice-président (1996-2003), Comité consultatif, Saint-Laurent Vision 2000
 Membre du Real Property Management Committee (1989-1997), CPHA
 Conseiller (1982-1997), Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent
 Membre du C.A. (1989-1997), Association Internationale Villes et Ports, Le Havre
 Président (2001-2003), Zone d'interventions prioritaires (ZIP) de Québec
 Président, Société des Gens de Baignade – Pour l'accès et l'usage public des plans d'eau

872, avenue Turnbull, # 2, Québec, Canada G1R 2X3

☎ (1) 418. 640. 0406 ✉ NAU@videotron.ca



Léonce NAUD

Fils d'un pilote du Saint-Laurent, diplômé des Universités Laval (Québec), Saint-Paul (Ottawa) ainsi que de l'Université d'Ottawa (Philosophie et Géographie), l'auteur a partagé sa vie professionnelle entre l'aménagement du territoire, l'environnement, la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent et la géopolitique. Il a réalisé récemment une représentation cartographique du Québec qui renoue avec la vision géographique française au temps de la Nouvelle-France (1608-1763). La diffusion en est assurée par les Publications officielles du Québec.

Il donne occasionnellement des conférences au Québec, au Canada ou à l'étranger. Entre autres : *Some Quebec Experiences in the Redevelopment of Urban Waterfronts* (Toledo, 1986); *Québec, une ville historique et son port* (Barcelone, 1989); *Québec : prises de décision sur le littoral* (Anvers, 1990); *Ports et Villes du Système Saint-Laurent Grands Lacs* (Lyon, 1991); *Cities and Ports : Still the Cold War ?* (Vancouver, 1992); *La façade maritime de la vieille ville : un avenir public et portuaire* (Québec, 1993); *Québec, redéveloppement urbain, centre historique et potentiel maritime* (Paris – Rouen - Le Havre, 1994); *Québec : Urban Redevelopment, Maritime Potential and Historical City Centre* (Québec, 1996); *From European to American : the Waterfront of Old Quebec* (Québec, 1997); *Visions contrastées : les rivages de Montréal et Québec, au Canada* (Nice, 2000). *Vers un réexamen fondamental de l'organisation de l'espace et de la gestion de la ressource en eau à l'interface ville et fleuve à Québec* (Québec, 2003). *Démocratie et rivages d'Amérique* (Gaspé, 2004).

Quelques articles publiés : *L'aménagement des fronts de mer urbains*, *Téoros*, Montréal, 1987; *Villes et Ports : comme chiens et chats ? L'Escale maritime*, Québec, 1990; *Un forum européen pour un dialogue entre villes et ports*, *Portus*, Ottawa, 1991; *Vers une stratégie maritime québécoise ? L'Escale maritime*, Québec, 1992; *Québec, du port à la ville et au port in Grandes villes et ports de mer*, *Annales de la Recherche Urbaine*, Paris, 1993; *Conflits ville – port : l'exemple de Québec*, *Journal de la Marine marchande*, Paris, 1994; *Des quais en déficit d'imaginaire*, *Continuité*, Québec, 1995; *Fleuves : modes d'emploi grand public*, *Écodécision*, Montréal, 1995; *Quebec City : Urban Redevelopment and Maritime Potential*, *NIOBE Papers*, Halifax, 1997. *Québec, ville maritime, portuaire et balnéaire*, Québec, 1997; *Québec, une ville balnéaire - Accès et usages publics du fleuve Saint-Laurent*, *Le Devoir*, Montréal, 1998; *Les berges de Québec cadennassées*, *Le Soleil*, Québec, 2000; *Un fleuve inaccessible* (en collaboration avec Stéphane Bouchard), *Téoros*, Montréal, 2001; *Des quais à développer à la Pointe-à-Carcy*, *Le Soleil*, Québec, 2001; *Un patrimoine liquide public mais inaccessible*, *Droit de Parole*, Québec, 2002. *L'avenir des rivages urbains: visions contrastées entre l'Ancien et le Nouveau Monde*, *Actes*, Conférence de Libreville (Gabon), 2003.

872, avenue Turnbull, # 2, Québec, Canada G1R 2X3

☎ (1) 418. 640. 0406 ✉ NAU@videotron.ca

NOTES

¹ Mathé, Aude, architecte à Paris. « J'ai repéré l'autre jour une petite cale, sur l'Île Saint-Louis, qui descend en pente douce dans la Seine : on peut mettre les pieds dans l'eau tout en dégustant une glace Berthillon (le glacier de l'Île Saint- Louis). C'est très agréable. » Correspondance personnelle, 20 juin 2002.

² « Loin du concept des centres commerciaux traditionnels, le Hangar des Boutiques, l'édifice du Havre et le Hangar du Grand Marché s'inscrivent dans la lignée de projets de réputation internationale, tels Harbour Place de Baltimore et Quincy Market de Boston. (...) On le compare déjà à Harbourfront de Toronto, Fasl Creek de Vancouver, Quincy Market de Boston, Harbour Place de Baltimore... ». Source : Société immobilière du Canada (Vieux-Port de Québec), Gouvernement du Canada. *Le cœur de la ville reprend sa place*. Publi-reportage dans *Le Soleil*, 23 juin 1984. Bon nombre de ces marchés festivaliers, inspirés des théories de James Rouse, ne tardèrent pas à faire faillite. À ce propos, voir Jonathan Walters : *After the Festival is Over*. Dans *Governing*, Washington, 1990, pp. 26 à 34. Aussi Robert Guskind et Neal R. Peirce : *Faltering Festivals*. Dans le *National Journal*. Washington, septembre 1988, pp. 2307 à 2311.

³ « Tout défaut de respecter cette interdiction pourra vous rendre coupable d'une infraction qui pourrait être passible sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende ne dépassant pas 500 \$ ou d'un emprisonnement d'au plus soixante jours, le tout conformément au Règlement d'exploitation de l'Administration portuaire de Québec. » Ross Gaudreault, p.d-g, Administration portuaire de Québec. *Lettre à l'auteur*, 23 juillet 1999.

Dès 1992, le Comité des citoyens du Vieux-Québec se demandait si une malédiction particulière ne pesait pas sur Québec :

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 citoyens de la capitale fédérale ne semblent pas être continuellement en train de faire signer des pétitions, d'écrire à leurs ministres, de créer 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 ?

Comité des citoyens du Vieux-Québec. 1992. *Les bons projets aux bons endroits : un cinéma au bassin Louise ? - Requête aux autorités fédérales*. Québec, 30 p.

⁴ À Québec, durant les deux cents premières années d'existence de la ville (1608 – 1808), les rivages urbains du quartier historique ont été conservés pour l'usage général par l'Ordonnance de la Marine promulguée à Paris en août 1681, sous Louis XIV, par Jean-Baptiste Colbert. La défaite de la France en Amérique signifia le début de l'élimination graduelle des usages libres et gratuits des rivages de la ville de Québec. De 1775 à 1830, tous les accès publics aux grèves du fleuve Saint-Laurent ou de la rivière Saint-Charles furent supprimés les uns après les autres par les milieux d'affaires maritimes et portuaires, en dépit des protestations et suppliques des habitants de la ville. Il y eut une exception : le grand escalier fluvial du marché Finlay, vis-à-vis l'actuelle Place de Paris (Place Royale).

Les intérêts commerciaux et industriels *maritimes* construisirent une barrière continue de quais privés, d'entrepôts et de chantiers à partir de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap Blanc. Les nombreuses critiques d'élus et les pétitions populaires furent incapables de stopper ce processus d'appropriation commerciale privée des grèves et rivages de la ville, demeurés jusque-là dans le domaine public. À cette époque, contrairement à aujourd'hui, la municipalité avait encore juridiction sur les grèves et places de débarquement et, pour s'assurer que le public en général ait libre accès au bord de l'eau, nommait un *Inspecteur des quais et des grèves* et établissait des règlements quant à leur usage.

Toutefois, les nombreux efforts de la Ville furent vains : vers les années 1830, tout le littoral urbain achevait d'être cadennassé par des quais privés. Par conséquent, depuis maintenant plus d'un siècle, l'arrondissement historique de Québec ne dispose légalement d'aucun accès ni d'usage physique et pratique de l'eau du fleuve Saint-Laurent accessible au public en général. Sur ce processus, voir David-Thierry Ruddel, « L'accès au rivage bloqué », in *Québec, 1765 - 1832 - L'évolution d'une ville coloniale*, Hull, Musée canadien des Civilisations, 1991, pp. 213 - 215.

⁵ Il s'agit de l'espace dégagé en 1993 à la suite de l'enlèvement de l'édifice du Havre. À l'époque, la décision du gouvernement fédéral d'enlever l'édifice du Havre avait été fortement contestée par les autorités portuaires, lesquelles désiraient transformer le bâtiment en terminal de croisières, en dépit du fait que le lieu est dépourvu de tout accès routier. L'édifice fut néanmoins éliminé par le gouvernement fédéral, qui respecta ainsi la promesse faite aux autorités municipales ainsi qu'à une *Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port*, très active à l'époque.

Le 17 décembre 1992, François Bourque écrivait : « Le Port de Québec vient de partir en croisade pour sauver l'édifice [du Havre]. Le président directeur-général du Port, Ross Gaudreault souhaite qu'un moratoire soit décrété pour en empêcher la démolition. Il se dit très intéressé à ce que l'édifice soit conservé pour être converti en centre de services et en gare maritime. » In *Le Journal de Québec* : « Le port de Québec tente de 'sauver' l'édifice du Havre », 17 décembre 1993.

⁶ La recommandation No. 2 constituait le noyau dur du *Rapport du Comité consultatif fédéral sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy* (1989). Depuis, les gouvernements ont décidé d'implanter une gare maritime en lieu et place d'un parc public. La recommandation ne pouvait pourtant pas être plus claire : « Que l'édifice du Havre et le Hangar du Grand marché soient démolis, avec leurs passerelles, et que l'espace ainsi libéré soit converti en parc public. » (Rapport Boulet, p. 88)

M. Gilles Boulet, président du Comité consultatif, a d'ailleurs précisé que « selon nous, il fallait dégager l'espace de la Pointe-à-Carcy pour en faire un parc. Nous suggérâmes, ainsi, de détruire le Hangar du Grand Marché afin d'élargir l'espace pour la réalisation d'un parc public. » In « Les démarches du Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy ». Allocution prononcée à la Conférence des Maires riverains du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Milwaukee, Wisconsin, 17 mai 1990. Archives de l'auteur.

À la page 74 du *Rapport* du Comité consultatif de 1989 figure un plan des lieux qui montre l'aménagement proposé, lequel ne laisse aucune place à l'interprétation (p. 13). Pourtant, à l'encontre même de toute évidence, les autorités portuaires ainsi que des membres du Comité de suivi continuent de prétendre qu'on a respecté le rapport du Comité consultatif en construisant une gare maritime en lieu et place d'un espace dégagé et public.

Quant à la primauté de la vocation maritime du site dont on fait état dans le Rapport Boulet, elle n'autorisait **pas** l'occupation des lieux par de l'immobilier. En effet, pour les auteurs du rapport Boulet, il n'a jamais été question d'occuper avec un bâtiment doublé d'un stationnement, comme c'est désormais le cas, l'espace dévolu à l'éventuel Parc *de la Pointe-à-Carcy*, cela pour satisfaire les exigences d'un usage portuaire particulier.

L'accès aux **quais ou bien l'accès au **site** : deux choses fort différentes**

À Québec, plusieurs acteurs de la chose littorale ne semblent pas saisir la différence entre la vocation publique du *site* de la Pointe-à-Carcy que recommandait le Rapport Boulet et le maintien de l'accès public aux *quais* à cet endroit, deux choses fort différentes. Depuis qu'ont débuté à Québec d'intenses efforts citoyens (finalement infructueux) pour préserver des espaces publics au bord de l'eau en face du quartier historique (dès 1987 naissait une première Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port), nul développeur immobilier privé ou public n'a jamais suggéré que les quais eux-mêmes deviennent interdits d'accès à la population.

L'accès public aux quais n'a jamais fait l'objet de discussions. Il est donc faux et trompeur de prétendre aujourd'hui que le maintien de l'accessibilité aux quais a quelque chose à voir avec la préservation de la vocation publique du site. Ce que le rapport Boulet a recommandé de préserver, c'étaient les derniers espaces encore libres et ouverts au début des années 90, ainsi que des fonctions d'intérêt public. C'est précisément ce qui vient d'être sacrifié par les responsables portuaires et urbains, plus précisément le gouvernement fédéral du Canada, le gouvernement du Québec, la Mairie et l'Administration portuaire de Québec.

Les générations à venir apprécieront. Elles pourront toujours aller vivre à Montréal si elles désirent profiter d'espaces dégagés et publics au bord du fleuve.

Dans son allocution de Milwaukee, Gilles Boulet a été très clair sur le sujet :

Nous suggérâmes, ainsi, de détruire le Hangar du Grand Marché, l'édifice du Havre, et toutes les passerelles et tubulures qui entourent le territoire comme un mur qu'on aurait volontairement élevé pour bloquer la vue sur le fleuve aussi bien que sur la vieille ville. Ceci permettait d'effacer une large partie des coûts d'entretien annuels, d'élargir l'espace pour la réalisation d'un parc public...et de laisser aux autorités du Port de Québec l'espace qui lui est nécessaire pour la réception des grands navires de croisières, de même que pour les opérateurs de la navigation touristique fluviale. Ce dégagement avait aussi, à nos yeux, l'avantage

incroyable de mettre en relief le magnifique édifice des douanes et celui du Port de Québec. (Allocution, 17 mai 1990).

Bref, le Rapport Boulet recommandait d'enlever le bâtiment et non de le transformer en terminal de croisières. L'occupation à caractère privatif de cet espace par un développement immobilier ne peut en aucun cas se réclamer ni de l'esprit général ni des recommandations du Rapport du comité consultatif fédéral sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy de 1989.

“You can fool all the people some of the time, and some of the people all the time, but you cannot fool all the people all the time”

Proverbe américain

⁷ Font partie du comité (1983) : Ghislaine Collard (Port de Québec), Jean Desautels (Parcs Canada), Pierre Dionne (Travaux-Publics Canada), Jacques Joli-Cœur (Ville de Québec), David Belgue (Gouvernement du Québec, Bureau de la Capitale nationale). Le ministère fédéral Développement Économique Canada est présent à titre d'observateur. De ce ministère fédéral se sont succédés Johanne Benoît Guillot, Normand Laflamme, Pierre Perry, etc. Sont également présents : Georges Amyot (Amyot, Côté, Leahy, architectes), Martine Bélanger (Port de Québec), Shirley Burns (Port de Québec), Christian Gagnon (Dessau Soprin), Guy Paquin (Port de Québec), Michel Lefrançois (J. E. Verreault), Mme Odile Roy, représentant la Ville de Québec au comité, a depuis été remplacée par M. Jacques Joli-Cœur, Maire suppléant.

⁸ François Bourque, « Devant le fleuve...un mur ». *Le Journal de Québec*, 6 avril 1988.

⁹ Le Jardin Saint-Roch, à Québec, présente plusieurs exemples d'aménagements qui ont pour effet d'interdire des usages populaires. On a disposé des fleurs fragiles autour de plusieurs arbres, ce qui empêchera efficacement les gens de s'asseoir, de prendre un livre ou un journal et de lire tranquillement, le dos appuyé sur l'arbre en question, bien à l'ombre et au frais durant les chaleurs de l'été. Ou encore, les étranges haies étroites et basses disposées en forme de croissants ont-elles bien pour fonction réelle d'empêcher des jeunes de se lancer des *Frisbee*, des ballons ou bien de jouer au badminton, tel qu'on l'a dit ?

La cascade et ses énormes rochers, justement disposée sur un terrain en pente, prévient tout aménagement de populaires glissades sur la neige durant la saison hivernale. L'absence pour le moins incongrue de bancs dans le plan original résultait-elle du simple hasard ? Étrange « parc » où il a été rigoureusement interdit durant des années de toucher à la pelouse (cette règle s'est relâchée depuis), où plusieurs gardes étaient postés en permanence, où les gens évoluent toujours sous l'œil vigilant de caméras commandées à distance et où les enfants qui osent toucher à l'eau de l'étang, les jours de canicule, sont réprimandés par des agents...

Selon Réjean Lemoine, ancien conseiller municipal du secteur, « les citoyens trouvent le parc beau mais ils lui reprochent son côté non-utilitaire, soit le fait qu'il ne réponde pas aux besoins de la population. » Patrick Rodrigue, « Un projet à terminer », *Le Carrefour*

(Québec), 11 octobre 1998. Déjà en 1994, l'agronome René Pronovost, du Service de l'Environnement de la Ville, avait été clair sur la fonction réelle de l'endroit : « Il ne faut pas oublier que le jardin Saint-Roch est un jardin, comme l'est le parc Jeanne-d'Arc sur les Plaines. Ce n'est pas une place publique. » Fleury, Robert. « Le jardin Saint-Roch pourrait ouvrir en hiver ». *Le Soleil*, 27 novembre 1994.

¹⁰ À Québec, les habitants ont joui d'un accès direct et gratuit aux rivages de leur ville pendant environ deux siècles, soit depuis les débuts en 1608 jusque vers 1810. Un écrivain de l'époque, Philippe-Aubert de Gaspé, rapporte qu'autour des années 1800: « La population mâle de la cité de Québec, à quelques exceptions près, savait nager...Quand la marée était haute durant la belle saison, les grèves étaient couvertes de baigneurs depuis le quai de la Reine jusqu'aux quais construits récemment sur la rivière Saint-Charles. Quant à nous, enfants, nous passions une partie de la journée dans l'eau, comme de petits canards. »

Le témoignage de Philippe-Aubert de Gaspé est capital pour prendre conscience de l'immense potentiel de développement social, économique et touristique que la ville a perdu depuis deux cents ans, en sacrifiant ses accès publics au fleuve.

Le même écrivain se souvient qu'à une autre occasion, « un des polissons les plus accomplis de Québec », c'est-à-dire lui-même, participa à un exploit mémorable, une baignade en ville : « Nous descendîmes la côte de Léry, à la course; et nous fûmes bien vite rendus sur la grève vis-à-vis de la rue Sault-au-Matlot; la marée était haute et baignait le sommet d'un rocher élevé d'environ sept à huit pieds. Quelques minutes s'étaient à peine écoulées que mes trois amis se jouaient comme des dauphins dans les eaux fraîches du fleuve Saint-Laurent... ». In *Les Anciens Canadiens*, Montréal, Beauchemin, 1935, p. 238.

Villes semblables, destins divergents : Québec et Portsmouth

La ville de Portsmouth, en Angleterre, présente un contraste saisissant avec Québec quant à la mise en valeur de son potentiel maritime au centre-ville. Contrairement à ce qui s'est passé à Québec, où tous les rivages et grèves ont été graduellement soustraits à l'usage public, la population de Portsmouth a réussi à force de luttes à garder des accès à l'eau pour le bien général de la collectivité...et des visiteurs. (*The Battle of Southsea*, par J. L. Field, *Portsmouth Papers*, No. 34, City Council, Portsmouth, England, 1981)

Des établissements balnéaires urbains – parmi les tous premiers d'Angleterre – y virent le jour et devinrent un élément clé du développement économique de la ville. On attira à grand renfort de publicité une riche clientèle londonienne, désireuse de jouir à la fois des plaisirs de la mer et des bons restaurants du vieux Portsmouth. Les bureaux de la première entreprise balnéaire de la ville, au début du 19^e siècle, étaient situés dans un bâtiment fort connu, situé tout près des quais. Le nom de l'édifice en question laisse songeur : *The Quebec House*.

Quels peuvent bien avoir été les facteurs qui ont permis à la population de Portsmouth de sauvegarder une polyvalence d'usages des rives de leur centre-ville puis d'utiliser cet atout pour leur développement économique, alors que tel n'a pas été le cas à Québec ? Avait-on affaire à un niveau différent de conscience morale et civique ? Beau domaine de coopération éventuelle entre Québec et Portsmouth, deux villes dont les destins se sont déjà croisés au cours de l'Histoire.

En effet, en 1759, quand les navires de guerre de la flotte d'un certain James Wolfe arrivèrent en face de Québec, plusieurs d'entre eux avaient quitté quelques semaines auparavant une rade bien défendue d'un grand port d'Angleterre. Le nom de cet ancre de la Royal Navy : *Portsmouth...*

¹¹ Marc-François Bernier, « Pas de crainte pour la Coalition ». *Le Journal de Québec*, 24 décembre 1992.

¹² François Bourque, « Le port de Québec tente de 'sauver' l'édifice du Havre ». *Le Journal de Québec*, 17 décembre 1992.

Note sur l'École navale

En 1993, après avoir découvert par hasard puis tenté d'occuper l'ensemble de la Pointe-à-Carcy, la Réserve navale canadienne se replia sur un vaste bâtiment, le Hangar des Boutiques, érigé sur le quai du bassin Louise extérieur, édifice neuf qu'elle détruisit d'abord puis reconstruisit à l'identique (\$ 40 millions). Le rapport du Comité consultatif avait recommandé que ce vaste bâtiment riverain soit affecté à des services publics, vu l'établissement prévu du vaste Parc de la Pointe-à-Carcy, lequel devait accroître notablement la popularité du lieu.

L'École navale forme désormais un mur aveugle et infranchissable entre le plan d'eau et le reste de la façade maritime. En dépit des promesses des autorités, aucune unité navale n'a fait de Québec son port d'attache : toutes mouillent à Halifax, ville de l'est du Canada située sur l'océan Atlantique. Nulle autorité ne s'est interrogée sur la sagesse de localiser un complexe militaire, c'est-à-dire une cible potentielle, à proximité d'un quartier historique listé au Patrimoine mondial de l'UNESCO.

Pourtant, des installations militaires jouxtant des lieux historiques peuvent entraîner la destruction de ces derniers en cas de conflit. Personne n'a réfléchi aux conséquences pour le Vieux Québec en cas de guerre et enfin, le bâtiment ne dispose d'aucun moyen de défense en cas d'action hostile menée par des éléments irréguliers. Voir *La guerre hors limites*, par Qiao Liang et Wang Xiangsui, Éd. Payot et Rivages, Paris, 2003, 320p.

¹³ Le 29 mai 1990, M. Jean-Paul L'Allier, Maire de Québec, donnait par écrit l'assurance à Mme France Gagnon-Pratte, alors présidente de la Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port : « Nous demandons qu'il n'y ait aucune nouvelle construction sur la Pointe-à-Carcy et que les conclusions du Rapport Boulet soient appliquées intégralement. »

À l'époque, cette prise de position publique du premier magistrat de Québec en faveur du Rapport Boulet rassura la Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port. **Bien à tort.** En effet, elle n'empêcha pas le Directeur du Service de l'urbanisme, Serge Viau, d'adresser à peine un mois plus tard un *Mémoire* au Directeur général de la Ville, Denis de Belleval, contredisant carrément le premier magistrat. Le 4 juillet 1990, le Directeur du Service de l'urbanisme de Québec écrivait :

Pour faire suite à votre demande, vous trouverez ci-joint un document daté du 6 juin 1990 qui fait état des orientations et des critères que nous privilégions quant à l'implantation de l'école navale. Ce document a également été transmis à monsieur Jean-Paul L'Allier le 7 juin dernier. Vous noterez que nous émettons une opinion favorable quant à cet important projet. Dans son gabarit actuel, et selon les paramètres qui nous ont été proposés, en regard de la démolition de certains bâtiments et structures, il est bienvenu, et même souhaitable. (...)

Enfin, à cette étape-ci du dossier, **nous croyons inutile de démolir la partie nord du Hangar du Grand Marché comme le propose la marine.** Seule une percée visuelle, dans l'axe de la rue Saint-Paul, devrait être créée. » (*Le gras est ajouté*)

En empêchant la démolition d'au moins une partie de l'édifice du Grand Marché, le Directeur de l'urbanisme de la Ville Serge Viau venait de saboter la recommandation principale du Rapport Boulet (1989), soit la mise en place d'un vaste espace dégagé et public, le Parc de la Pointe-à-Carcy. En outre, le Service de l'urbanisme de la Ville disposait déjà depuis quelque temps d'orientations et de critères faisant fi des recommandations du Rapport Boulet, le tout d'ailleurs transmis au Maire dès le 7 juin 1990, soit à peine dix jours après que ce dernier eut assuré par écrit la Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port que les conclusions du Rapport Boulet seraient appliquées intégralement.

[Serge Viau a été directeur du Service de l'urbanisme à la Ville de Québec de 1982 à 1991, soit précisément durant cette période qui a vu la mise en place d'un waterfront de type américain devant le quartier historique de Québec ainsi que la construction de l'édifice des *Terrasses du Vieux-Port* (1986), qui défigure maintenant la façade historique du Vieux-Québec et se trouve localisé entièrement à l'intérieur du périmètre de protection établi par l'UNESCO en 1985].

Sources : Jean-Paul L'Allier, Maire de Québec, *Lettre à Madame France Gagnon-Pratte*, Présidente, Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port de Québec, 29 mai 1990. Serge Viau, Directeur, Service de l'urbanisme, *Mémoire* à Denis de Belleval, Directeur général, Ville de Québec, 4 juillet 1990, 2 p. Marc-François Bernier, « Deux associés en affaires collègues à l'Hôtel-de-Ville », *Le Journal de Québec*, 27 août 1992.

¹⁴ Gilles Boulet, Président du Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy. « Le vieux port de Québec et l'avenir de la Pointe-à-Carcy ». Discours prononcé à Thunder Bay, Ontario, le 10 septembre 1990. Archives de l'auteur.

¹⁵ Gilles Boulet. « Les démarches du comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy ». Discours à la Conférence internationale des Maires du Saint-Laurent et des Grands Lacs, Milwaukee, 17 mai 1990. Archives de l'auteur.

Comment le Musée de la Civilisation a perdu son accès au fleuve...

Soulignons ici que l'obstruction de l'accès visuel et physique au fleuve Saint-Laurent face au Musée national de la Civilisation (le nom d'origine du musée québécois) est **postérieure** à la décision du Québec d'ériger cette institution précisément à l'endroit où elle se trouve actuellement. Le 11 novembre 1980, quand le Premier ministre du Québec, M. René Lévesque, annonça que son gouvernement avait décidé d'implanter sur la rue Dalhousie un établissement muséal de prestige, « ouvert plus particulièrement sur les civilisations du monde atlantique », le fleuve était visuellement et physiquement accessible à partir du futur musée québécois, à proximité de la rue Dalhousie.

À peine trois mois plus tard – dans une relation apparente de cause à effet – apparaissait une corporation immobilière fédérale fortement politisée, la Société immobilière du Canada - Vieux-Port de Québec, pourvue d'un budget de départ de 62 millions de dollars. Ce bras immobilier fédéral se vit donner mainmise sur l'essentiel du littoral historique. On s'empressa de construire une vaste esplanade devant la ville en vue de projets immobiliers ainsi qu'un stationnement étagé, ce dernier à l'intérieur de l'arrondissement historique. Ce stationnement providentiel, de cinq étages de haut, bloqua net les prétentions du Québec de construire éventuellement les phases 2 et 3 de son musée national et priva cette institution publique d'un panorama grandiose vers le fleuve Saint-Laurent et l'île d'Orléans, lequel lui eut procuré à la fois prestige et force d'attraction.

La nouvelle esplanade, apparue comme par hasard devant le Vieux-Québec, sépare désormais le quartier ancien du fleuve. Grâce à ce nouvel espace, des édifices administratifs fédéraux purent trouver place entre la vieille ville et le fleuve. On y logea des fonctionnaires et on occupa ainsi physiquement les lieux, une stratégie immobilière de prise de possession qui n'était pas inédite de la part du gouvernement du Canada, ce dernier l'ayant utilisée à Hull (aujourd'hui Gatineau), ville québécoise située sur la rivière des Outaouais, face à la capitale du Canada, Ottawa.

Un *Festival Market* à l'américaine fut également construit au coût de millions de dollars puis connut une faillite retentissante; aucun responsable ne fut inquiété. Enfin, une fois assuré que le Musée national de la Civilisation du Québec (43 millions \$) ne puisse atteindre dans le futur une envergure autre que modestement provinciale, Ottawa répliqua en construisant à Ottawa son propre Musée canadien des Civilisations, institution nationale dont la construction seule s'éleva à 400 millions de dollars.

Sources : *Communiqués* (3) du Ministère des Affaires culturelles du Québec, 11 novembre 1980. *Communiqués* (2) du Ministère fédéral des Travaux Publics, 23 mars

1981. Gilles Toupin, « Musées : le ministère des Affaires culturelles passe à l'attaque ». *La Presse*, 18 juin 1977. « Museums cut to PQ pattern ». *The Montreal Star*, 1 septembre 1979. Gérald Leblanc, « Urbex-Québec, Le Vieux-Port transformé en quartier urbain modèle ? », *Le Devoir*, 19 avril 1974. Gérald Leblanc, « Offensive fédérale en matière d'aménagement urbain », *Le Devoir*, 19 avril 1974. « Un quartier urbain modèle dans le vieux port », *Le Soleil*, 19 avril 1974.

¹⁶ Un sondage effectué par la firme Léger & Léger pour le compte de l'Office du Tourisme de Québec est très éclairant sur l'insignifiance de la présence du fleuve à Québec quant à l'attractivité touristique. En plus de documenter une diminution de fréquentation du Vieux-Port (8.5 % en 1999), les sondeurs ont demandé aux visiteurs de préciser les « Éléments les plus caractéristiques et les plus intéressants de la région de Québec ». Le résultat est édifiant. La catégorie « Le fleuve » obtient un score qui oscille entre zéro et 0.7 pour cent au niveau des éléments les plus caractéristiques et les plus intéressants de la région de Québec. En comparaison, l'aspect historique de la ville est mentionné par cinquante à soixante pour cent des répondants.

Ce que démontre cette enquête de l'Office du Tourisme, c'est que la Ville de Québec ne profite **pas** du fleuve au niveau des attraits touristiques tels que perçus par les visiteurs. Entre la vie urbaine et le fleuve, il semble exister comme un mur invisible, comme si la capitale ne possédait ni littoraux ni rivages. Du point de vue touristique, ces derniers semblent inexistantes. De l'avis de l'auteur de ces lignes, ce mur invisible entre la principale industrie de la ville et le fleuve Saint-Laurent, c'est le port de Québec. Plus précisément, une certaine manière d'être du port. Voir : Office du Tourisme et des Congrès de Québec, « Profil annuel, comportements et perceptions des clientèles touristiques de la région de Québec en 1999 et comparaison avec les résultats de 1995 ». Québec, Office du Tourisme, 20 avril 2000.

Plus récemment, en septembre 2004, l'Office du Tourisme a publié une *seconde* enquête sur les profils, comportements et perceptions de la clientèle touristique régionale, comparant ces derniers avec les résultats obtenus en 1999. La proportion de touristes ayant fréquenté le Vieux-Port remonte à 22.2 % (contre 8.5 % en 1999), après le Vieux-Québec (52.9 %), la Place Laurier (29%) et Place-Royale Petit-Champlain (24.1 %). Quant au fleuve, il maintient son inexistence au niveau des « éléments les plus caractéristiques et les plus intéressants de la région de Québec » avec un score pratiquement à zéro (0.4 %).

¹⁷ Office du tourisme et des congrès du Grand Montréal, Département de recherche et de développement, *Les retombées économiques du Vieux-Port de Montréal*. Montréal, 1993, 22 pages (tableaux et graphiques). Société du Vieux-Port de Montréal, *L'activité économique au Vieux-Port de Montréal et ses retombées en 1996-1997*. Rapport final. Montréal, 1996, 20 pages (tableaux et graphiques). Selon Pierre Bellerose, v.-p. au développement de Tourisme Montréal : « Le Vieux-Port est devenu un de nos grands pôles touristiques. » André Désiront, *La Presse* (Montréal), 29 octobre 2002.

¹⁸ Dans un *Communiqué* officiel du gouvernement fédéral, le ministre canadien aux Finances, M. Gilles Loiselle, annonça que « le Gouvernement du Canada endosse globalement les principes d'aménagement du Comité d'étude sur la Pointe-à-Carcy et écarte définitivement tout projet de privatisation. (...) Le gouvernement veut en faire un

lieu agréable pour les promeneurs ou les visiteurs et y inclure certains espaces qui pourront être consacrés à l'aménagement d'esplanades et à des aires de jeux. Par ailleurs, le gouvernement du Canada entend rétablir les percées visuelles en éliminant la pergola et la tour d'observation, en démolissant l'édifice du Havre et la moitié du hangar du Grand Marché, avec leurs passerelles. » Source : Jean-Marie Beudet, Secrétaire exécutif. *Communiqué*, 30 août 1990. Chambre des Communes, Ottawa.

¹⁹ Voir le site internet de la Ville de Chicago, section du *Committee on Finance*. www.chgofinancecomm.chi.il.us/announcements/010101ward.html. Pour une synthèse des luttes citoyennes littorales à Chicago depuis un siècle et demi, voir Neil R. Fulton et Daniel A. Injerd, *Lake Michigan and the Public Trust Doctrine – Its history and application in Illinois*. Illinois Department of Transportation, Division of Water Resources, December 10, 1984. Presented to the Lincoln Institute of Land Policy, Public Trust Doctrine Seminar, Cambridge, Massachusetts. Pour la doctrine du Public Trust en général, voir : <http://www.wsn.org/issues/PIOpubtrustdoc.html>.

²⁰ Pour comprendre l'évolution des rives en territoire urbanisé au Québec, il faut savoir que, contrairement à ce qui prévaut dans plusieurs pays, le Québec ne dispose d'aucune législation quant à l'accès public aux rives et littoraux, y compris en milieu urbain. La population québécoise ne jouit par conséquent d'aucun droit d'accès aux plans d'eau publics : ce droit appartient aux propriétaires riverains. Un légiste réputé, Me Henri Brun, a résumé la situation en ces termes :

Le droit québécois, depuis les origines, a eu continuellement pour effet de mettre l'eau à la disposition d'intérêts particuliers. [...] Les lois d'ordre public, qui sont censées « régler la manière de jouir des choses qui n'appartiennent à personne et dont l'usage est commun à tous », ont constamment eu pour fonction et effet, dans le cas de l'eau, d'interdire cet emploi collectif.

Brun, Henri. *Histoire du droit québécois de l'eau 1663 - 1969*, Gouvernement du Québec, 1969, p. 23.

Selon la Direction des politiques du secteur municipal au Ministère de l'Environnement du Québec : « Il n'y a pas de législations en matière d'accès public aux rives. Selon le Droit québécois de l'eau, le public n'a pas accès aux rives. Le droit d'accès appartient aux riverains et il n'y a pas de loi là-dessus. » Jean-Maurice Latulippe, Directeur. *Lettre à l'auteur*, 14 mai 1999. Voir sur ce sujet Stéphane Bouchard et Léonce Naud, « Un fleuve inaccessible », *TÉOROS*, Revue de recherche en tourisme, Dossier Mers et Littoraux, Montréal, printemps 2001.

En 2000, une Commission sur la gestion de l'eau au Québec recommandait l'adoption d'une loi-cadre sur l'eau qui « tout en respectant les droits des riverains, devrait établir un principe général d'accès aux cours et plans d'eau par les citoyens du Québec. » *Rapport*, Commission sur la gestion de l'eau au Québec, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), Québec, 27 avril 2000, Tome 1, p. 120. Cette recommandation n'a pas été retenue par les rédacteurs de la Politique nationale de l'eau.

Il s'agirait en fait d'un retour au droit français. En Nouvelle-France, le cadre légal garantissait le caractère public des rives. L'ordonnance *De la Marine* de Colbert (1681),

laquelle déclarait le littoral *non aedificandi*, avait elle-même été précédée d'une mesure législative concernant le fleuve Saint-Laurent adoptée par le Conseil souverain de la Nouvelle-France, à savoir « ...qu'il reste deux perches libres au-dessus des plus hautes marées, pour la liberté tant du passage des charrettes et bestiaux que de la navigation ». Ces deux perches de servitude publique équivalaient à 36 pieds (11.6 mètres).

Une fois la Nouvelle-France réduite à la *Province of Quebec* (1763), le droit littoral dans ladite *Province* s'alignera progressivement sur les intérêts commerciaux du 19^e siècle industriel, c'est-à-dire principalement le commerce du bois ainsi que les activités portuaires. L'ancienne servitude de 36 pieds fut abolie en 1850 par une loi stipulant qu' « aucune personne n'entrera ni ne passera... le long d'aucune rivière ou ruisseau... sans la permission du propriétaire... ». En 1857, le législateur précisera la notion d'utilisation publique des cours d'eau et de leurs rives : cela signifie « la navigation et le transport du bois ».

²¹ En appui au Maire de Québec à l'occasion du conflit avec l'Administration portuaire quant à la localisation de la gare maritime, la Société des Gens de Baignade écrivait :

Nous sommes d'avis qu'après mûre réflexion, les Québécois voudront réserver les quelques quais à vocation touristique économiquement rentables – situés précisément en plein devant le Vieux-Québec, là où se pressent les foules – pour l'usage des armateurs locaux et régionaux dont la fortune ou la faillite repose en bonne partie sur la localisation des quais auxquels leurs navires peuvent avoir accès pour y faire commerce. Ceci, bien entendu, sans diminuer la qualité d'accueil des mastodontes flottants internationaux dont la présence concourt puissamment à l'image et au développement de l'industrie touristique de la Ville.

Pour souligner ce phénomène, nous attirons ici votre attention sur un conflit analogue à celui que nous connaissons présentement à Québec et qui se déroule à Richards Bay, en Afrique du sud. À cet endroit comme à Québec, on assiste à un glissement dans la gestion des quais à partir d'un pouvoir d'État – traditionnellement plutôt favorable à l'allocation des meilleures places à quai aux armateurs locaux (vers un nouveau pouvoir de décision relevant en fait du capitalisme international : « Mon capital n'est pas d'ici mais j'exige et j'obtiens la priorité à votre meilleur quai, parce que je suis désormais le plus fort. » (Lettre de la Société à Jean-Paul L'Allier, 6 mai 2000).

Dans le cas de Richards Bay, analogue à celui de Québec, cette graduelle dépossession du contrôle de leurs quais et de l'évolution de ces derniers par les armateurs locaux a été analysée par Olivier Lemaire, Directeur-général de l'Association internationale Villes et Ports (AIVP) :

Avant toute chose, c'est la difficulté à instaurer un dialogue entre les acteurs locaux : la ville, le port et ses partenaires industriels et l'État qui a été soulevée. Des inquiétudes se sont fait jour sur une évolution non maîtrisée vers la privatisation des fonctions portuaires. Paradoxalement, un certain nombre d'acteurs politiques locaux manifestent leur inquiétude d'être déposés de leur capacité à peser réellement sur les enjeux locaux et à faire des choix par suite

d'un glissement trop rapide d'un pouvoir d'État au pouvoir du capitalisme international. » Voir : www.aivq.com

²² « Quel avenir pour le quartier portuaire historique ? » Communication au colloque : Vivre et habiter la ville portuaire (Paris, Rouen, Le Havre). Organisé par la Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, République Française. Aussi : « Priorité au commerce maritime devant Québec », Léonce Naud, *Mémoire*, Québec, 1994.

²³ Le gouvernement du Canada a érigé cet édifice à l'intérieur du périmètre protégé par l'UNESCO, *postérieurement* à l'acceptation de la Ville de Québec sur la Liste du patrimoine mondial. Cela fut fait malgré les objections du Ministère des Affaires culturelles du Québec, au mépris du caractère historique des lieux et de la distinction fraîchement reçue de l'UNESCO et cela, en toute connaissance de cause. En effet, c'est au début de décembre 1985 que l'UNESCO accueillit officiellement la candidature de Québec et communiqua immédiatement la bonne nouvelle à Québec. La presse locale en fit alors largement état. Les appartements de type condominium furent pourtant érigés sur le stationnement l'année suivante, en 1986, avec l'appui de la Mairie. Parcs-Canada n'exprima apparemment aucune objection.

²⁴ Forum international « NICE 2000 - L'avenir des villes est-il sur leurs rivages ? » Organisé par la Ville de Nice, l'Université Sophia-Antipolis et la Région Alpes-Maritimes. L'auteur y fit une présentation dont voici quelques extraits :

Ce qui frappe, c'est de voir le gouvernement du Canada préserver un vaste domaine public riverain à Montréal tandis qu'il envahit lui-même systématiquement le littoral urbain de Québec. Précisément au cours de cette même période (1978-1986) qui vit le gouvernement fédéral consulter la population montréalaise à plusieurs reprises et donc savoir parfaitement que le grand public désirait par-dessus tout garder largement ouvertes et accessibles les rives urbaines de la métropole québécoise, on vit ce même gouvernement, également maître des quais du Vieux-Québec, ériger à cet endroit à la hâte et sans aucune consultation publique une muraille solide de bâtiments administratifs, commerciaux ou résidentiels dans le style « futuriste » commun aux waterfronts de la Côte est américaine, le tout envahissant un espace créé tout exprès par remplissage dans le fleuve entre la vieille cité et le plan d'eau. On aurait voulu interdire sciemment toute relation organique entre le quartier maritime historique et le fleuve qu'on n'aurait pas agi autrement. Ce comportement étrange du gouvernement du Canada – en contraste frappant avec le choix de répondre aux besoins et désirs de la population dans le cas du Vieux-Port de Montréal – appelle des explications.

À Québec : l'influence politique

Une compétition politique fondamentale oppose le Québec et le Canada, dont les capitales respectives sont Québec et Ottawa. Les deux niveaux de gouvernement aspirent à terme à la représentation politique exclusive des Québécois. Semblable situation entraîne des conséquences en matière d'urbanisme ou d'aménagement du territoire.

Gestionnaire traditionnel de nombreux rivages urbains stratégiques compte tenu de leur fonctions portuaires internationales (domaine de juridiction fédérale), Ottawa s'y comporte plus souvent qu'autrement comme s'il s'agissait d'enclaves coloniales ou de *Concessions* analogues à celles imposées à la Chine au temps de la Guerre de l'Opium, c'est-à-dire de terrains riverains cédés, dont l'aménagement ne saurait dès lors être confié à des chefs coutumiers provenant de la ville indigène ou encore par des administrations provinciales ou régionales.

Quant aux pouvoirs locaux et régionaux, ils acceptent avec habitude et fatalisme les *diktats* du premier officier fédéral venu sans se rendre compte qu'ils auraient cent fois les moyens – par une gestion appropriée du territoire qu'ils contrôlent et qui enveloppe le port de tous côtés – de forcer l'administration portuaire à comprendre qu'elle doit tenir compte de l'intérêt de la ville dans son ensemble, ou encore de la nation lorsque la cité portuaire est également capitale nationale, ce qui est le cas à Québec.

Une remise en question du concept de « waterfront » récemment imposé à Québec ne semble pas encore à l'ordre du jour. Cependant, le temps viendra où l'on s'apercevra qu'une erreur fondamentale a été commise quand on a choisi d'éliminer le caractère européen franco-britannique de la façade fluviale de Québec pour ériger en lieu et place un tel « waterfront » à l'américaine devant la ville la plus française d'Amérique.

En effet, ce modèle de front d'eau américain typique de la Côte est, importé de toutes pièces, confisque le domaine public riverain au profit d'intérêts privés ou corporatifs, fait office d'épouvantail pour un tourisme de qualité nullement intéressé à pareil Disneyland-en-Québec, s'implante enfin au détriment de l'usage des lieux par les armateurs maritimes québécois ainsi que par l'ensemble de la population, qu'elle soit utilisatrice directe du fleuve ou seulement spectatrice intéressée de l'animation sur le plan d'eau.

Un jour, l'interface entre ville et port à Québec retrouvera son allure européenne et, grâce à des ouvrages portuaires adaptés aux besoins du 21^e siècle, un rôle portuaire et commercial de premier plan pour les armateurs maritimes nationaux ou étrangers. Cela, tout en répondant mieux et autrement aux besoins en infrastructures portuaires des mastodontes flottants de croisières qui fréquentent de plus en plus les cités portuaires historiques telles Québec. Comme l'a déjà fait remarquer le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen : *Les hommes passent, la géographie reste.*

On peut obtenir, en français ou en anglais, un exemplaire électronique de cette communication intitulée : *Visions contrastées : les rivages de Montréal et de Québec, au Canada*. Sont aussi disponibles les allocutions de M. Gilles Boulet à Milwaukee (17 mai 1990) et à Thunder Bay (10 septembre 1990). Le Président du Comité consultatif y explicitait le sens réel de son célèbre Rapport de 1989 ainsi que de ses recommandations. S'adresser à : NAU@videotron.ca. ☎ 1. 418. 640. 04. 06.

²⁵ Frank Debié, « Une forme urbaine du premier âge touristique : les promenades littorales », Mappemonde, Montpellier, 1993, pp. 32 - 37.

²⁶ Au mois de mai 1990, dans une conférence prononcée à Milwaukee, Gilles Boulet précisa le sens des recommandations de son fameux *Rapport* de 1989 :

Nous analysâmes les projets d'aménagement qui, outre le projet des promoteurs qui avait été retenu, étaient au nombre de trois. Nous les rejetâmes tous car chacun d'entre eux tendait à occuper l'espace de la Pointe-à-Carcy de toutes les façons imaginables alors que selon nous il fallait le dégager pour en faire un parc. Il fallait le dégager, en particulier pour ouvrir davantage aux centaines de milliers de personnes qui en faisaient leur lieu de détente, un espace plus vaste et ouvert à la fois sur le spectacle grandiose du fleuve d'une part et de la vieille ville nichée aux pieds du Cap Diamant ou juchée sur son sommet d'autre part.

Nous suggérâmes, ainsi, de détruire le Hangar du Grand Marché, l'Édifice du Havre, et toutes les passerelles et tubulures qui entourent le territoire de la Pointe-à-Carcy comme un mur qu'on aurait volontairement élevé pour bloquer la vue sur le fleuve aussi bien que sur la vieille ville. Ceci permettrait d'effacer une large partie des coûts d'entretien annuels, d'élargir l'espace pour la réalisation d'un parc public et de laisser le hangar des boutiques à la disposition du propriétaire des lieux pour y maintenir un certain nombre de services tels que restauration, toilettes, bureaux, nécessaires à un parc de cette dimension fréquenté par autant de gens.

En septembre 1990, dans un second discours prononcé cette fois en Ontario, à Thunder Bay, Gilles Boulet fit état des compromis auxquels étaient parvenus les autorités fédérales du temps :

Je dois vous avouer ici que je suis très heureux de la solution à laquelle le gouvernement fédéral en est arrivé à la suite de discussions et de compromis évidemment nécessaires dans ce genre de choses. On ne retient plus du tout l'idée de l'occupation du territoire de la Pointe-à-Carcy par des condominiums, des édifices à bureaux, des commerces et des hôtels. **C'est l'idée du parc public qui prévaut nettement dans la solution gouvernementale. On accepte la proposition touchant la démolition des tubulures, des passerelles, de l'Édifice du Havre. On démolira la moitié de l'édifice du Grand Marché de façon à en conserver une partie pour y établir les services de restauration dont le public qui fréquentera le parc aura besoin. Car on réalisera un parc très étendu qui remplacera les édifices ainsi démolis.** (*Le gras est ajouté.*)

On accepte l'idée d'une école pour la marine de réserve. Celle-ci sera située dans le Hangar des Boutiques que nous avons, de toute façon, suggéré de conserver. Tous les gens s'engagent à conserver totalement ouvert l'accès au public du parc qu'on installera entre les quais et les deux agoras.

²⁷ Le 21 décembre 1993, dans un communiqué officiel, M. Rosaire Bertrand, alors président du Parti Québécois de la Région de la capitale nationale, déclarait ce qui suit:

La Pointe-à-Carcy est en voie de devenir une zone urbanisée qui masque l'arrondissement historique reconnu patrimoine mondial: Terrasses du Vieux-Port, École de Marine, Naturalium... On veut maintenant y ajouter IMAX ! À quand le prochain projet ? Il est temps d'arrêter la privatisation progressive d'un espace historique. Pour le Parti Québécois de la Capitale nationale, le Vieux-Port constitue cette zone tampon de l'arrondissement historique reconnue par l'UNESCO et bien définie par le Rapport Boulet comme un espace patrimonial public, maritime et portuaire, une zone historique majeure où la liberté du champ visuel doit rester complète.

M. Bertrand demandait «un moratoire sur toute nouvelle construction ou aménagement dans le Vieux-Port...tant et aussi longtemps que ne sera pas constituée la Commission de la Capitale nationale. Il appartiendrait à cette Commission de préparer un plan d'aménagement des espaces publics et patrimoniaux. » Parti Québécois, Communiqué, Québec, le 21 décembre 1993.

Aujourd'hui, après plus d'une décennie, une Commission de la Capitale nationale du Québec existe bel et bien et son mandat d'aménagement du littoral régional *exclut* le secteur de la Pointe-à-Carcy (2003).

²⁸ Le président du Port de Gênes, M. Rinaldo Magnani, a bien expliqué la différence fondamentale qui sépare les deux principales écoles de pensée à l'oeuvre à travers le monde dans l'aménagement des fronts de mer urbains :

Les cas de Londres et de Marseille illustrent bien des exemples extrêmes de deux conceptions urbanistico-économiques à l'oeuvre face à un problème similaire. Nous pouvons presque dire que ces deux cas européens (ils ne sont pas les seuls, et servent ici uniquement à titre d'exemples) nous permettent d'identifier deux Écoles : l'anglo-saxonne et l'européenne-continentale.

L'École anglo-saxonne appelle tout rivage aquatique – rivière, lac ou mer – un 'front d'eau' (*Waterfront*) et, compte tenu du peu de patrimoine urbanistique et architectural à sauvegarder (ceci est particulièrement vrai aux États-Unis et au Canada), tend à proposer des solutions à la régénération des fronts de mer qui reposent presque exclusivement sur l'immobilier. Il est certain que l'approche pragmatique-économique des Anglo-saxons, couplée à un sens plus affirmé d'individualisme et du monde des affaires – en partie étranger au monde d'origine latine –, joue ici un rôle important.

A l'exception de certains cas où des ports ont conservé quelques vestiges de leur historicité, les solutions nord-américaines n'offrent que des espaces bâtis pour des fins résidentielles, des espaces à bureaux, des restaurants, des marinas pour le yachting, etc. Une solution américaine ne peut s'appliquer dans un contexte européen; le port historique n'existe qu'en Europe.

Magnani, Rinaldo E. *Osservatorio Waterfront Portuali*, GB Progetti, novembre 1991.