Vieux-Québec / Basse-Ville

Une invitation à la renaissance d'un quartier

LE soleil vient de se lever derrière l'île d'Orléans et ses rayons déjà chauds allument les clochers, les tourelles et les toits cuivrés en haut et en bas du cap Diamant. Une brume paresseuse s'éloigne au ras du fleuve dont les eaux scintillent entre les quais et les rangées de petits bateaux. La brise porte le cliquetis des gréements et le cri des mouettes, entremêlés au ronronnement de la ville qui s'éveille.

Production
Serge Viau, directeur du service de l'Urbanisme
Marcel Laliberté, directeur du service de la Circulation et du Transport
Louis Dumas, directeur du service des Communications

Direction générale
Serge Filion, urbaniste

Équipe éditoriale
Francine Bégin, architecte
Michel Bonnette, architecte
Claude Achim, spécialiste en planification des transports

Conception, recherche et rédaction
Michel Doyon, concepteur-historien

Documentation
Robert Caron, historien
Claude Dubé, spécialiste en transport
Hélène Jacques, spécialiste en transport

Collaborateurs
Claude Chabot
Robert Desruisseaux
Jean Johin
Paul Lamontagne
Marie-Claude Lapointe
Louise Picard
Charlotte Roy
Jean-Claude Suhit
François Varin

Cartographie
Jean-Claude Rochette
André Tanguay

Graphisme
René Lemieux

Photogravure
Audart inc.

Photocomposition
Compélec inc.

Impression
Imprimerie provinciale inc.

Dépôt légal, 2e trimestre 1984
Bibliothèque nationale du Québec

Été 1994...

L'E soleil vient de se lever derrière l'île d'Orléans et ses rayons déjà chauds allument les clochers, les tourelles et les toits cuivrés en haut et en bas du cap Diamant. Une brume paresseuse s'éloigne au ras du fleuve dont les eaux scintillent entre les quais et les rangées de petits bateaux. La brise porte le cliquetis des gréments et le cri des mouettes, entremêlés au ronronnement de la ville qui s'éveille.

Quelques coureurs pratiquent leur jogging matinal autour du port, tandis que des navigateurs s'affairent sur le pont de leur voilier. Déjà, plusieurs lève-tôt prennent leur petit déjeuner aux balcons des édifices d'habitation qui s'élèvent en gradins autour du bassin Louise. Bientôt le va-et-vient des travailleurs et des écoliers commence à animer les rues qui longent la falaise et que le soleil prend une à une en enfilade.

Des touristes se promènent livre-guide bien en main et s'arrêtent devant les façades séculaires et les vitrines des boutiques encore endormies. Plus loin, à l'épicerie du coin, un livreur décharge ses caisses sous l'oeil songeur de quelques clients attablés à la terrasse d'un café... Ainsi commence une belle journée de juillet 1994 dans le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE, un quartier dynamique et rajeuni au coeur du nouveau centre-ville de Québec.

La matinée continue sur ce rythme pittoresque et stimulant: les promeneurs se mêlent aux clients affairés des magasins et des bureaux, aux résidents qui vont faire leur marché. Profitant d'un jour de congé, de nombreux plaisanciers se retrouvent sur les quais avant d'entreprendre une croisière sur le fleuve à bord d'élégants coursiers. D'autres préfèrent la planche à voile, l'exploration des bassins à la rame ou une belle randonnée sur un navire d'excursion. À l'heure du midi, les parcs de verdure qui entourent les bassins deviennent aussi le rendez-vous des travailleurs des environs, ceux-ci venant y pique-niquer, ceux-là admirer la parade des voiles colorées... et d'autres pour relaxer sous les chauds rayons du soleil.

Mais c'est en après-midi que le quartier connaît sa période la plus animée de la journée, alors que de nombreux visiteurs le parcourent en tous sens. Des groupes d'écoliers suivent un rallye historique qui les mène au Centre d'interprétation du Vieux-Port, tandis que des vacanciers profitent de leur séjour à Québec pour visiter les salles spacieuses du nouveau Musée national de la Civilisation. Pendant ce temps, des touristes font une promenade dans ses rues anciennes pour apprécier l'architecture des siècles passés ou pour faire la tournée des antiquaires et des galeries d'art. À ces visiteurs se mêlent encore les clientèles étudiantes des studios de danse, de théâtre et de musique, récemment installés dans le quartier.

À la sortie des bureaux, après le sport ou les visites guidées, les amis se retrouvent à des terrasses ombragées pour écouter un musicien, tandis

que d'autres préfèrent une balade à bicyclette sur les berges du fleuve. Et la soirée tranquille offre son choix de petits restaurants aux menus appétissants, un concert à l'agora du Vieux-Port ou un spectacle dans un petit théâtre du coin.

Car, profitant des vastes espaces des immeubles recyclés, les différents domaines de la création, du commerce, des études et du loisir ont trouvé plus facilement à se loger dans ce quartier. En effet, les anciens entrepôts ou les immeubles industriels ont été transformés en logements, en studios d'artistes, en salles d'exercices ou encore en ateliers de production. Les habitants du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE ont ainsi plusieurs occasions de réapprivoiser la vie au centre-ville. De toute évidence, la proximité de l'eau et l'accès à des loisirs variés en toutes saisons, le voisinage de différentes activités culturelles et des architectures de toutes époques, sont des caractéristiques importantes de ce nouveau style de vie.

Québec a redécouvert l'un de ses plus beaux quartiers; amarré entre la falaise et le fleuve, ce quartier est celui-là même qui a accueilli ses fondateurs et ses premiers habitants, qui a été pendant des siècles ce hâvre fréquenté par les grands vaisseaux des mers, ce centre prestigieux du commerce et des affaires: le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE retrouve son animation d'antan, ses airs de fête... sa place dans le coeur des Québécois.

À l'heure du retour à la ville, c'est un rendez-vous de choix: l'eau, l'air marin, les charmes de son histoire en font un territoire privilégié pour l'habitation, le commerce, la culture, les loisirs et le tourisme. Cet espace exceptionnel nous convie à renouveler l'expérience urbaine, à réinventer un confort et un style de vie en ville. ■



La marina du bassin Louise et le Vieux-Québec

VILLE DE QUÉBEC.

invitation

La Ville de Québec se doit d'exercer un puissant leadership dans l'aménagement et le développement de tous ses quartiers. Ainsi, le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE constitue certainement l'un des secteurs les plus attirants de notre territoire, en ce sens qu'il recèle un extraordinaire potentiel historique et qu'il est en mesure de redevenir le théâtre d'une activité intense.

C'est pourquoi la Ville a adopté, en janvier 1984, une nouvelle réglementation de zonage et d'urbanisme pour ce secteur, accompagnée d'un plan directeur de circulation et de transport. Ce cadre de relance, réalisé en concertation avec le ministère québécois des Affaires culturelles et l'organisme chargé par le Gouvernement canadien de la rénovation de notre Vieux-Port, a d'ailleurs fait l'objet d'une longue période de consultation avec les groupes de citoyens concernés; ceci afin d'être en mesure de guider l'ensemble des intervenants, en particulier ceux qui prendront la décision d'y implanter un commerce, d'y aménager une résidence ou d'y recycler un bâtiment désaffecté.

En rendant public ce plan, qui est en même temps une véritable stratégie de développement, nous visons trois buts:

— Fournir à tous les intéressés un texte synthèse expliquant l'avenir de ce quartier d'ici les dix prochaines années; c'est-à-dire l'ambiance et la qualité de vie propres à ce secteur, de même que l'image de cette ville vers laquelle nous nous dirigeons avec toujours plus d'assurance et de vigueur.

— Faire ressortir l'immense richesse que l'histoire a investie dans ce territoire gagné sur l'eau, par un abondant reportage illustré sur le patrimoine architectural et archéologique parvenu jusqu'à nos jours et qu'il importe de préserver.

— Mettre à la disposition des citoyens une documentation complète sur les grands projets publics et les initiatives qu'ils sont à même de prendre dans cette entreprise collective de revitalisation d'un quartier doté d'un potentiel unique.

Nous sommes donc heureux de présenter à nos concitoyens, en même temps qu'une revue d'information complète, une invitation à participer à cette aventure emballante qui soulève déjà tant d'enthousiasme de la part de tous les Québécois.

Jean Pelletier
Maire de Québec

sommaire

Été 1994 1

Les grands moteurs 6
Vieux-Port
Place de la Justice
Gare intermodale
Habitations du bassin Louise
Halles du Palais
Petit-Champlain
Place Royale
Musée national de la Civilisation

Fier passé 22
le patrimoine
l'insertion architecturale

...Bel avenir 32
objectifs
études

Nouvelles adresses 38
l'habitation
le commerce
les affaires
le tourisme
la culture

Les réseaux 60
le co-voiturage
le transport en commun
la navette touristique
les voies piétonnières
le stationnement

Une expérience unique 73

Gagné sur l'eau

ou les agrandissements successifs de la Basse-Ville



Les entrepôts de la rue Saint-Paul, vis-à-vis la Porte Hope et la côte Dambourges

JAMES P. COCKBURN. Lavis à l'encre sépia, vers 1830.
Musée du Québec.

« C'est à la basse-ville que devait profiter le plus directement la prospérité du port, puisque c'est là qu'abordent les vaisseaux, là que sont installés depuis le XVIIe siècle les marchands et les magasins. Dès sa création, la Chambre de Commerce vient s'y loger et les premières banques y trouvent place. Déjà serré sous le régime français, ce quartier ne tarde pas à être surchargé à en éclater. « C'est une place très peu plaisante », écrit Weld qui le visita en 1797. « Les rues sont étroites et boueuses, et les maisons si hautes que l'air ne circule pas; dans les rues proches de l'eau, une intolérable puanteur monte du rivage quand la mer est basse. » John Lambert est aussi sévère; s'il apprécie les belles maisons cossues occupées dans la rue Saint-Pierre par les principaux négociants, il juge que ces voies étroites, rugueuses, irrégulières, comparables aux plus sales ruelles de Londres, ne méritent même pas le nom de rues; elles sont obscures et encombrées, sans cesse parcourues par des chariots rapides. À tout prix, il fallait agrandir cet étroit espace. Ne pouvant mordre sur la falaise, il ne restait qu'à gagner de front sur le fleuve et à pousser vers les deux extrémités sud et nord-ouest, de chaque côté de la colline.



Une partie des quais de la basse-ville et de la rade de Québec.

LOUIS-PRUDENT VALLÉE. Photographie, vers 1880.
Musée du Québec.



Cale flottante dans le port de Québec.

JULES-ERNEST LIVERNOIS. Photographie, 1877.
Musée du Québec.



La maquette Duberger, réalisée entre 1806 et 1808, montre les quais derrière les maisons de la rue Saint-Pierre et la grève qui fera bientôt place à la rue Saint-Paul.

INVENTAIRE DES BIENS CULTURELS DU QUÉBEC.



Les quais et les entrepôts vus à partir du toit de la Douane.

ELLISSON & CO. Photographie, vers 1865.
Inventaire des biens culturels du Québec.



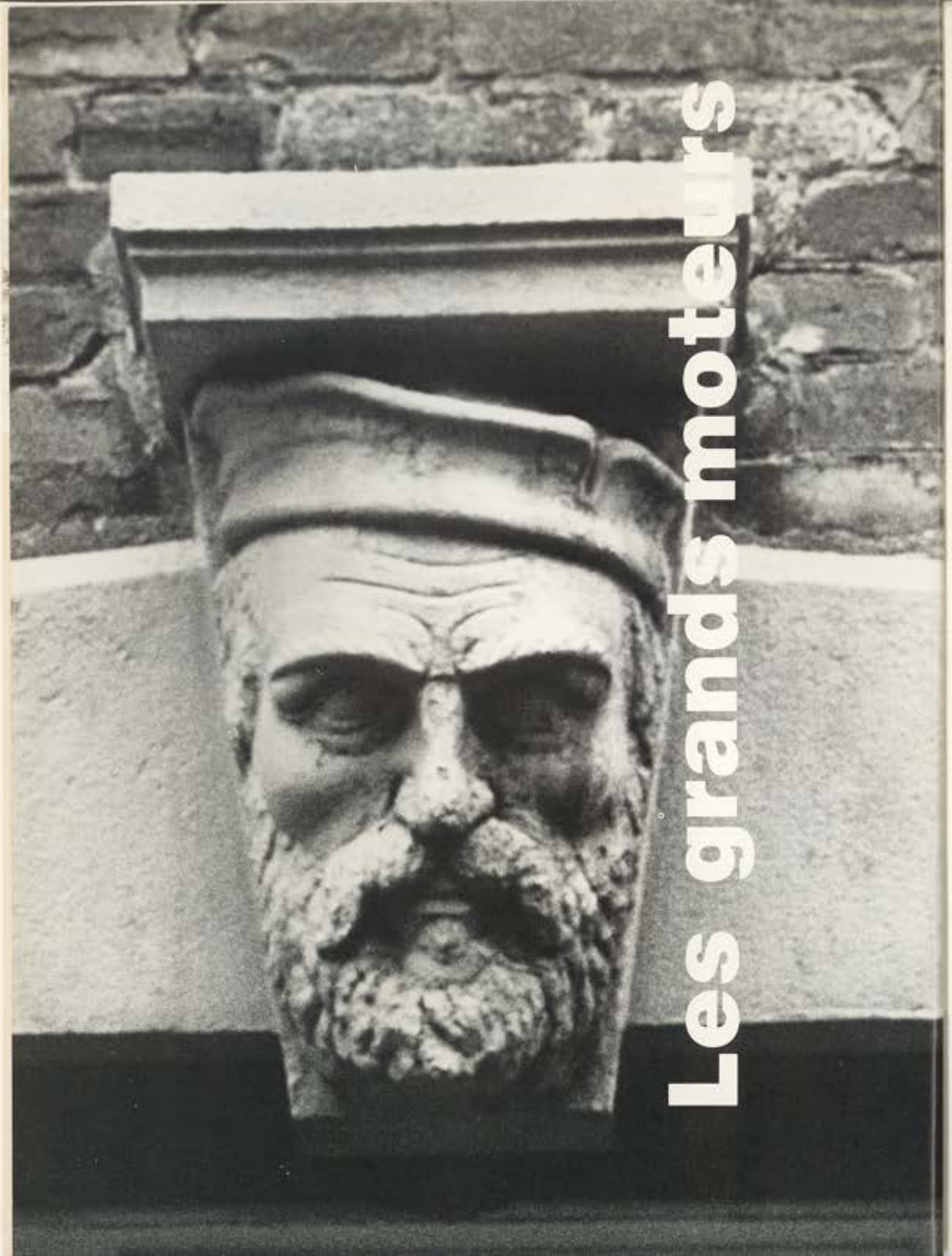
Carte montrant la nouvelle rue Saint-Paul et les propriétés du Séminaire de Québec, à la Pointe-à-Carcy.

JOSEPH BOUCHETTE. Gravure, 1832.
Archives nationales du Québec.

« Vers le fleuve, les Français avaient déjà donné l'exemple en gagnant sur le Saint-Laurent la rue Saint-Pierre et un quai. Le travail fut continué au début du XIXe siècle par la construction de wharfs pointant sur la rade. Le wharf du Roi fut le premier bâti; en 1815, Bouchette y voyait ajoutés les wharfs de la Reine et Mac Callum. À cette date, le comblement artificiel a déjà été suffisamment accentué vers la pointe à Carcy pour que les rues Saint-Jacques, Bell et Arthur pussent être tracées. En 1856, on s'en prend à l'extrémité sud, par le comblement du cul-de-sac et l'installation du marché Champlain et du wharf de ce nom. Plus tard, en 1877, la rue Dalhousie consacre ces agrandissements en superposant une nouvelle ligne de maisons aux deux rangées primitives de cellules, Sault-au-Matelot et Saint-Pierre; plus récemment encore, la rue Prince de Galles indique un nouvel empiètement sur le Saint-Laurent. Ainsi, au cours du XIXe siècle, la basse-ville a plus que doublé sa superficie en façade sur le fleuve.

« D'autre part, elle s'étire aux deux extrémités, le long des falaises. Au sud, où manquait la banquette rocheuse faisant hernie sur la colline, on ne disposait que d'une très mince bande d'atterrissements du fleuve; c'est en établissant tout au long sous la citadelle des wharfs pour le trafic du bois que, peu à peu, la vieille rue Champlain put s'allonger dans cette direction, sous la falaise même, dont les avalanches et les éboulements venaient, de temps à autre, couper la frêle ligne des maisons de bois. Au nord-ouest, vers les grèves de la Saint-Charles, le passage a été longtemps impossible et les quelques maisons au pied de la côte de la Canoterie n'étaient accessibles du bas, comme leur nom l'indique, que par bateaux. Puis, une ruelle se glissa, accrochée comme le dit Lambert, « aux replis de la falaise » et qui prit le nom qu'elle a conservé de « Sous-le-Cap », une des plus vétustes et pittoresques de Québec. En 1816, les agrandissements vers la Pointe-à-Carcy, prolongeant la rue Saint-Pierre dans cette direction, permirent enfin de mordre sur les grèves de la Saint-Charles, où s'installaient des wharfs et des chantiers de bateaux; alors, fut tracée la rue Saint-Paul, ouvrant pour la première fois à la basse-ville un accès autre que la rue côte de la Montagne et la mettant en rapport avec les quartiers en plein essor de la Saint-Charles. »

Blanchard, Raoul. *Québec, esquisse de géographie urbaine*. Grenoble, Institut de géographie alpine, vol. XXII, p. 319-321, 1934.



Les grands moteurs



SI la dégradation d'un grand quartier s'opère assez souvent d'une manière insidieuse, quelquefois marquée par des soubresauts dramatiques et affligeants, sa revitalisation présente souvent le même rythme patient et une marche encore plus émouvante: le ronronnement des machines gigantesques, le va-et-vient des ouvriers du matin au soir, la montée des échafaudages étranges apportent déjà une animation surprenante à un paysage qu'on s'était habitué à ne plus remarquer.

Les grands terrains vagues cèdent la place aux audacieuses compositions architecturales, le vieil édifice solitaire reçoit des voisins qu'il attendait depuis longtemps et la rangée de maisons solides prend un air de fête grâce aux petits soins de ses nouveaux occupants. Et la vie revient dans ces rues qui ont vu passer les siècles..

Le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE s'éveille pour accueillir architectes, urbanistes, investisseurs, commerçants et résidents qui redécouvrent ses nombreux attraits, sa situation exceptionnelle. Déjà du haut des fortifications qui couronnent l'impressionnante falaise, s'offre le spectacle d'un quartier rafraîchi, débarrassé de la plupart des plaies qui l'affligeaient: les grands bassins lui dessinent des contours harmonieux, les sombres hangars font place à des chantiers très animés et de magnifiques espaces verts percent entre ses rues serrées.

Le Vieux-Port réaménagé donne à la ville historique une nouvelle façade sur le fleuve, tandis que l'imposante Place de la justice atténue l'impact rébarbatif de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Tout à côté, la gare du Palais réserve sa vaste esplanade à la nouvelle Gare intermodale et à ses foules affairées. Les grands complexes résidentiels et les Halles du Palais ont aussi une place de choix autour du bassin Louise. Pour leur part, le Petit-Champlain et la Place Royale continuent d'offrir un accueil agréable, en attendant que le Musée national de la Civilisation ne ravive encore l'intérêt des visiteurs pour ce quartier chargé d'histoire.

Le Vieux-Port



Vue du Vieux-Port et d'une partie de la ville de Québec, à l'automne 1982. Au premier plan, les bassins et les quais en réfection; plus loin on aperçoit le secteur historique et, au fond, la ville moderne.

KEDL, LE VIEUX-PORT DE QUÉBEC.

Voisin de l'arrondissement historique du Vieux-Québec, le Vieux-Port englobe un vaste territoire de 33 hectares entourant le bassin Louise et couvrant la majeure partie des berges de la Pointe-à-Carcy à la Place Royale.

Riche en histoire, ce secteur a connu des activités maritimes intenses, tant au point de vue du débardage que de la construction navale. On y retrouvait encore, au siècle dernier, des dépôts de bois équarri, des ateliers maritimes et un fort achalandage de navires marchands.

Depuis 1976, date de l'annonce du grand projet de rénovation, des travaux très importants y ont été effectués: creusage du bassin Louise, réfection des quais, installation d'une écluse et d'une marina, restauration de plusieurs édifices et transformation des anciens entrepôts, aménagement d'une agora de 5 500 places et construction de nouveaux édifices, ainsi que des structures d'accompagnement... qui donnent à ce site, autrefois délabré, une allure des plus dynamiques.

Ainsi, les anciens hangars réunis par des passerelles sont transformés en un grand centre commercial regroupant une centaine d'établissements: 40 voués à l'alimentation, 10 restaurants et 55 boutiques de vêtements ou de cadeaux. Par ailleurs, un ancien entrepôt frigorifique aménagé en un vaste stationnement intérieur doit mettre plus de 600 places de stationnement à la disposition des nouvelles clientèles attirées dans ce secteur.

Nul doute que l'impressionnante entreprise de réaménagement du Vieux-Port s'avère un des principaux éléments du programme de revitalisation du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE et que l'effet d'entraînement qu'il est en mesure de créer ne peut que bénéficier à ce quartier. ■

Fiche technique:

Nombre d'employés	: 400 permanents et 100 saisonniers
Édifices restaurés	: 6
Édifices à restaurer	: 2
Constructions neuves	: 5
Superficie	: 33 hectares
Investissements approximatifs	: 100 M $



L'agora et l'Édifice du Havre, sur la Pointe-à-Carcy.

LE VIEUX-PORT DE QUÉBEC.



Un ancien hangar transformé en galerie de boutiques et salles d'exposition.

LE VIEUX-PORT DE QUÉBEC.



Esquisse montrant une hypothèse d'intégration de l'édifice Gauvreau-Beaudry à un ensemble immobilier.

LE VIEUX-PORT DE QUÉBEC.

Le réaménagement du Vieux-Port participe au mouvement de retour aux centres-villes qu'on observe un peu partout dans le monde; et la ville de Québec ne fait pas exception...

L'annonce de ce grand projet et les prévisions des spécialistes s'étaient peut-être heurtées à bien des incrédules et avaient laissé sceptiques plus d'un Québécois. Mais le vaste chantier du Vieux-Port a poursuivi son cours tout au long des années et des saisons. Aujourd'hui, les quais solides se couvrent de promeneurs qui viennent admirer le fleuve puissant, observer la valse des mouettes et le mouvement des voiliers.

À la Pointe-à-Carcy, l'élégant édifice de la Douane a été restauré et, devant son orgueilleuse façade, s'étend un spacieux amphithéâtre, destiné à des manifestations socio-culturelles en plein air. De plus, un équipement sportif de grande envergure a désormais pris place au centre-ville: un port de plaisance de plus de 350 places a été implanté dans le bassin Louise, maintenu à un niveau d'eau constant grâce à une importante écluse par où transitent plusieurs embarcations à la fois. Quant aux hangars à marchandises, ils sont recyclés en espaces commerciaux, tandis que les anciens entrepôts, construits en pierres et en briques au milieu du XIXè siècle, sont restaurés pour des fonctions administratives.

Ainsi, le Vieux-Port devient un centre d'attraction de première importance sur le territoire de la ville de Québec. Ses activités économiques ont des répercussions favorables à la grandeur du centre-ville et particulièrement dans le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE qui retrouve ainsi son ambiance maritime et ses clientèles de navigateurs: les commerces spécialisés dans les équipements nautiques, les ateliers de réparation de bateaux, les fabricants de voiles profitent de cette conjoncture, de même que les établissements qui offrent des

Place de la Justice

L'édifice inauguré à l'automne 1983 épouse au sol la forme triangulaire de son emplacement situé le long de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Sa volumétrie extérieure exprime ses différentes composantes, tandis que certains enfoncements au niveau du piéton laissent voir les articulations de sa structure; un revêtement de verre teinté allège encore cette construction imposante et facilite son intégration à son environnement.

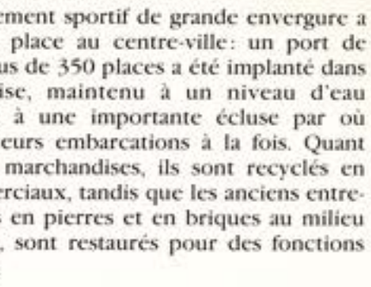
Au lieu de tourner radicalement le dos à l'autoroute, l'édifice offre de ce côté les éléments transparents de sa toiture qui révèlent aux passants la présence de son atrium; d'autre part, on a su profiter de l'espace disponible sous cette voie élevée pour y aménager un stationnement étagé qui ne cause aucun impact visuel.

À l'intérieur, il comporte six étages et un rez-de-chaussée disposés autour d'un vaste atrium baigné de lumière naturelle. Une grande sculpture s'élève au milieu de cette place qui favorise une excellente animation et permet une identification facile des espaces. Le parti retenu traduit bien, par son ambiance, l'esprit vers lequel l'administration de la justice semble évoluer, c'est-à-dire une plus grande accessibilité à l'éventail de ses services.

C'est ainsi qu'un nouveau palais, la Place de la justice, est devenu le nouveau carrefour juridique à Québec: les tribunaux de toutes compétences, la salle des mariages civils, la Cour des petites créances, les bureaux d'enregistrement et plusieurs autres services se voient attribuer un environnement unique, celui du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE, auquel ils apportent une animation déjà remarquable. ■

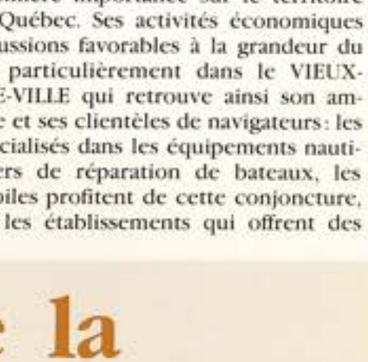
Fiche technique:

Nombre d'employés	: 650
Superficie	: 41 000 m²
Places de stationnement	: 472
Investissement	: 50 M $



Le nouvel édifice vu du boulevard Jean-Lesage.

VILLE DE QUÉBEC.



L'atrium de Place de la justice.

VILLE DE QUÉBEC.

produits de la pêche, comme les restaurants de fruits de mer, les marchés de poissons, etc. L'atmosphère générale du quartier puise son inspiration de son port retrouvé; désormais, il fait bon vivre au rythme du fleuve, habiter près de l'eau et respirer l'air marin. Cet environnement longtemps négligé a repris la place qu'il mérite et est redevenu un milieu dynamique accessible à toute la communauté.

Place de la justice: le parti architectural est clair, simple, nuancé et, grâce à son échelle, il s'accorde avec les développements prévisibles dans le secteur.

L'implantation de Place de la justice dans le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE s'inscrit dans cette préoccupation de revitalisation du centre-ville de Québec. Ce grand générateur de clientèles et d'activités économiques exerce une influence capitale sur tout le secteur qui l'entoure. Des centaines d'avocats et de magistrats, plus d'un millier d'employés, des visiteurs et utilisateurs de ses services, forment une masse importante qui procure une activité urbaine indéniable: acquisition et restauration de propriétés désaffectées, réquisition de locaux et de services, fréquentation des établissements de restauration et d'hébergement qui peuvent s'installer dans les environs.

Cet effet d'entraînement a été bien perceptible dès l'arrivée de Place de la justice dans le vieux « quartier du Palais ». Ainsi, plusieurs projets ont aussitôt été mis de l'avant par des investisseurs privés: le recyclage en bureaux de l'ancienne église Notre-Dame-de-la-Paix, la transformation de l'édifice de l'Action catholique en logements et bureaux d'affaires, la réhabilitation, au coût de plus de 10 M $, d'un pâté de maisons complet, l'îlot Saint-Nicolas, à des fins résidentielles, administratives et commerciales.

Plusieurs immeubles des rues bordant la falaise sont rénovés par des promoteurs et acquis selon les formules de co-propriété ou condominium par des retraités, de jeunes ménages et des professionnels qui désirent s'installer dans le secteur. En préférant ces zones paisibles, où d'anciens édifices industriels offrent des possibilités de recyclage fort intéressantes, ils choisissent de contribuer à rendre leur cachet à des architectures sympathiques, ce qui n'exclut pas des aménagements tout à fait modernes. Ils y trouvent évidemment des chances d'investissement très profitables et, pour d'autres, l'occasion de se démarquer par une certaine originalité appréciée par leurs clientèles. D'autre part, l'installation d'une résidence à proximité du lieu de travail présente bien des avantages, surtout si l'on apprécie les attraits d'un quartier historique.

La gare intermodale

Implantée sur le site de l'ancienne Gare du Palais dont elle prévoit la réutilisation, la nouvelle Gare intermodale permet la réintégration au centre-ville des services de transports inter-régionaux. Cette structure polyvalente regroupe en effet les terminus ferroviaires et routiers tout en assurant des liaisons avec les services maritimes et aériens.

En plus des autobus interurbains, elle accueille donc les trains de voyageurs dont les quais d'accès sont recouverts pour une protection complète des piétons; elle offre aussi des aménagements confortables et des services de restauration pour les passagers utilisant tous les modes de transport; elle est desservie par le réseau de transport en commun de la CTCUQ ainsi que par les divers autres transporteurs publics comme les taxis, les minibus de visites touristiques, etc.

L'édifice abritant la gare, les six voies d'amenée des trains, des espaces commerciaux et des étages à bureaux, doit être construit par étapes et comprend un vaste stationnement d'environ 800 places. L'ensemble est aussi relié au Mail Centre-Ville et se rattache donc au reste des activités urbaines. ■

Fiche technique

Mise en chantier	1985
Superficie de bureaux	35 000 m²
Investissement approximatif	81 M$



Détail de la maquette de la Gare intermodale

JACQUES LESSARD

La Gare intermodale signifie un retour des services de transport au milieu du bassin de population, en plein centre de l'activité administrative, commerciale et touristique.

Le caractère exceptionnel du site de la gare du Palais et ses avantages pour le service ferroviaire sont devenus encore plus évidents après la relocalisation temporaire de la gare des trains en banlieue. De plus, la réintégration de ce service au centre-ville et son ajustement avec les autres modes de transport, dans une structure polyvalente, se présente comme une occasion idéale d'établir un pôle d'activités commerciales et administratives, ainsi que de créer un lien dynamique entre les quartiers qui bordent la Saint-Charles et le Vieux-Port complètement réaménagés.

De toute évidence, la Gare intermodale constitue un puissant stimulant à la fréquentation du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE, puisqu'elle devient un point de rencontre des clientèles de transport en commun, des utilisateurs de services interrégionaux et de réseaux maritimes, aériens et routiers. Elle est en effet conçue pour un achalandage moyen de 25 000 personnes par jour, auxquelles s'ajoutent les 11 000 passagers en arrivée ou départ. En se greffant sur ce secteur, elle y favorise donc l'implantation d'établissements de qualité nécessaire au développement du potentiel touristique de la région.

Le projet d'insertion d'un édifice à bureaux dans ce complexe est, certes, avantagé par la proximité de Place de la justice et des activités portuaires. Ces espaces prestigieux peuvent ramener au centre-ville une clientèle professionnelle qui avait tendance à le délaisser progressivement, par suite des problèmes de locaux fonctionnels et de stationnement. En plus des études d'avocats et de notaires, les bureaux de huissiers, fiscalistes ou comptables pourraient y trouver un lieu privilégié d'échange d'informations et de contacts. La proximité du port permet aussi de desservir les professionnels rattachés au domaine des douanes comme les courtiers, ou encore les spécialistes du commerce étranger et du transport.

Quant à la mise en place de boutiques et de restaurants dans cet ensemble, elle vient combler de graves lacunes dans un secteur appelé à une grande activité touristique. Le prolongement du Mail Centre-Ville et son raccordement à la Gare intermodale permet aussi de canaliser de nouvelles clientèles vers les commerces déjà existants à la basse-ville et d'y favoriser l'implantation de nombreuses activités complémentaires, telles que les agences de voyages, les auberges, etc. L'extension de ce mail commercial est donc prioritaire, non seulement pour sa rentabilité économique, mais pour créer un lien animé entre les différentes composantes de cette partie de la ville: la Place Jacques-Cartier, la Grande place, Kabir kouba, Place de la rivière, et le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE.

Habiter dans le Vieux-Port en contact avec le fleuve, l'air marin, les vagues, les marées, la navigation... l'ambiance portuaire retrouvée!

Conçu dans le cadre d'un grand concours ouvert à tous les architectes canadiens, le développement résidentiel du Vieux-Port de Québec met à profit un paysage splendide et un emplacement de choix. Situé en bordure du bassin Louise intérieur, qui abrite déjà une marina, il voisine les rues historiques, les Halles du Palais et la Pointe-à-Carcy où sont installés d'importants équipements culturels et de loisirs. Regroupant plusieurs centaines de logements destinés à diverses catégories de ménages, ce complexe ultra-moderne introduit donc une façon toute nouvelle d'habiter la ville.

Au lieu d'être isolé du quartier ancien ou de lui couper son accès au fleuve, cet aménagement de haute tenue architecturale s'y intègre harmonieusement parce qu'il fait place à d'importantes perçées visuelles sur le plan d'eau. Il devient donc un facteur de revalorisation des constructions anciennes et concourt à mettre en valeur leur emplacement et à les faire ressortir par un certain contraste. Dans ce contexte, la rénovation ou la reconversion des vieux édifices qui longent la falaise s'avère une entreprise rentable, puisqu'elle permet d'offrir le même confort en plus d'un cachet d'authenticité.

Le complexe résidentiel du bassin Louise, regroupant en grande partie des familles et des propriétaires résidents, ne peut qu'assurer une meilleure vitalité aux activités commerciales et culturelles du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE. En effet, les services communautaires et les équipements culturels et de loisirs rattachés à ce projet, tels que

Habitations du bassin Louise



Vue imaginaire suggérant l'ambiance moderne des immeubles résidentiels du bassin Louise

LE VIEUX-PORT DE QUÉBEC

Les grands terrains disponibles en périphérie du bassin Louise intérieur sont consacrés à l'habitation, à l'exception de l'espace réservé au marché public. La Société du Vieux-Port de Québec, propriétaire des lieux, entend réaliser ce développement résidentiel en étroite collaboration avec des entreprises privées, tout en assurant la coordination et le contrôle qualitatif de ce projet.

Cet organisme a donc lancé un concours national d'architecture pour la mise au point d'un plan image permettant une conception d'ensemble la plus harmonieuse possible, ainsi que la planification cohérente des diverses interventions et des phases successives de réalisation.

Comportant plusieurs centaines d'unités d'habitation, ce complexe doit être autonome en matière de stationnement et intégrer des services communautaires accessibles à ses résidents et à la population locale. Ainsi, en plus des équipements sportifs et de loisirs, 5% de ses espaces construits au niveau du sol sont affectés à des usages commerciaux.

Afin de permettre l'accessibilité à toutes les couches de la population et de répondre à divers besoins sociaux, ces logements sont aménagés en fonction de la diversité des ménages et sont offerts selon différentes formules d'occupation. ■

Fiche technique:

Mise en chantier	: Automne 1984
Superficie	: 700 000 pi²
Nombre approximatif de logements	: 700
Investissements (publics et privés) approximatifs	: 65 M $



Le projet d'habitations du Vieux-Port trouve un site idéal entre le bassin Louise et le Vieux-Québec

LE VIEUX-PORT DE QUÉBEC

piscines, salles de jeux ou ateliers d'art, desservent aussi les citoyens des environs dans une ambiance chaleureuse.

Une véritable vie de quartier suppose une variété de structures et de groupes, un mélange d'âges et d'occupations, la diversité des habitudes et des besoins; l'utilisation des berges du bassin Louise à des fins résidentielles permet d'atteindre cette densité essentielle à longueur d'année.

Rendez-vous aux Halles du Palais avec la campagne, les traditions, les couleurs et la fraîcheur de la nature...

Si la vie au bord de l'eau offre bien des agréments, la proximité d'un marché public très animé présente aussi sa part d'exotisme et de pittoresque. Une place de choix a été réservée à cette activité traditionnelle en tête du bassin Louise. Les Halles du Palais se trouvent ainsi en mesure de faire se rencontrer les populations du Vieux-Québec et celles des autres quartiers de la basse-ville autour des étals de fruits et légumes, de viandes et de poissons, de fleurs et de produits d'artisanat.

Ce marché devient vite un centre d'intérêt majeur et l'achalandage important qu'il génère favorise l'animation et l'activité économique de tout le milieu. Sa localisation à distance raisonnable de marche, son ambiance favorable à une alimentation saine, la facilité d'approvisionnements en produits frais et variés, autant pour les résidents que pour les commerces des environs, rehaussent la qualité des échanges et de la vie dans le quartier. Loin de vouloir concurrencer les établissements de détail sur les artères avoisinantes, il faut reconnaître que cette activité typique contribue à l'attrait touristique du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE.

Le contact direct et fréquent des citadins avec les producteurs ruraux ne peut être qu'une excellente source de rapports humains chaleureux et de redécouverte de la nature. La place d'un marché devient un lieu d'activités récréatives et culturelles, de spectacles colorés; ainsi, la promotion de certains produits en saison fait l'objet de festivités spéciales propres à développer un sentiment d'appartenance à la communauté. Tous ces avantages servent à mieux réinstaurer une dimension essentielle de l'activité urbaine et à améliorer la qualité de vie au centre-ville.



Enseigne d'artisan inspirée par la publicité commerciale d'un autre siècle

KEDL

Le Petit-Champlain



Une marchande de chaussures usagées

ANONYME. Photographie, vers 1890.
Collection privée

Les photographies anciennes nous montrent ces rues avec des pavages de bois, bordées de maisons de pierres où sont accrochées d'innombrables enseignes illustrant les métiers pittoresques que l'on y pratiquait. Aujourd'hui, grâce à l'initiative d'un groupe de gens d'affaires réunis dans une corporation privée et avec l'aide de subventions du Gouvernement du Québec, ce quartier a retrouvé son animation d'antan: habitations, commerces, bureaux, ateliers se voisinent dans des édifices recyclés, sous une formule contrôlée des prix de location.

Pour sa part, la Ville de Québec acquit des entrepôts hors gabarit et difficilement réaménageables pour les remplacer par un petit parc public, devenu un point de rencontre au coeur du projet. Cette place ouvre une perspective vers la terrasse Dufferin qui la surplombe; c'est une sorte de « poumon » pour cette zone très dense, blottie le long de la falaise et qui jouit, de ce fait, d'un véritable micro-climat.

Les édifices vacants ont été nettoyés, consolidés et rendus conformes aux normes appropriées. Les espaces intérieurs ont conservé leur intérêt architectural et les éléments extérieurs ont été rafraîchis.

De jeunes artisans ont déployé ingéniosité et imagination pour redonner à ces bâtiments un cachet invitant; leurs boutiques s'affichent de manière pittoresque et colorée. Le regroupement de ces commerçants au sein d'une association de quartier permet l'amélioration constante de leur activité commerciale et le développement de ses aspects culturels. Ce coin de ville, qui évoque la saveur et le charme d'un petit village, est ainsi devenu l'un des plus intéressants attraits du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE. ■



Blottie aux pieds du cap Diamant, la rue Petit-Champlain reçoit de plus en plus de visiteurs

VILLE DE QUÉBEC

Fiche technique:

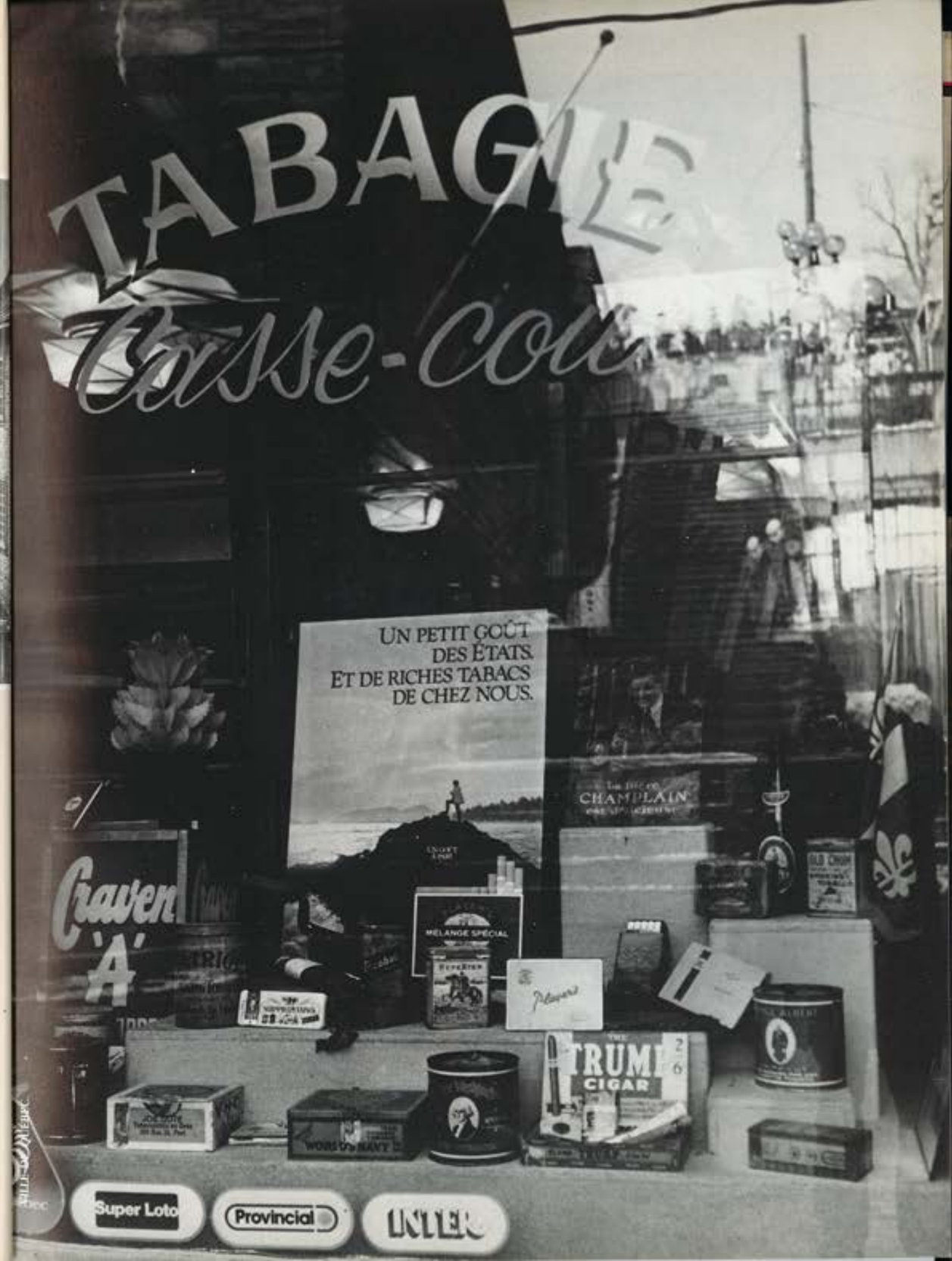
1ère phase réalisée par la Corporation RDP (1977 à 1982)
16 bâtiments restaurés
18 logements
30 commerces

2ème phase réalisée par RDP en association avec la SODIQ (1982 à 1984)
9 bâtiments
27 logements
22 commerces
4 restaurants
18 ateliers d'art
Investissement approximatif: 3.5 M$



...par un beau jour d'été!

VILLE DE QUÉBEC



Place Royale

Un coin de terre qui a vu débarquer les découvreurs, subi sièges et bombardements, vécu l'aventure des marchés anciens et les grandes heures de la victoire



Plusieurs ateliers et galeries d'art ont déjà pignon sur rue dans le quartier

KEDL

Place Royale attire la plupart des visiteurs qui séjournent dans la ville de Québec et les Québécois qui s'intéressent à leur histoire. L'alignement des maisons cossues autour de la place et de la petite église commémorative, la batterie royale entourée d'eau et les ruelles sinueuses qui mènent à l'élégante maison Chevalier, leur permettent de se faire une idée de l'ancienne capitale des colonies françaises d'Amérique.

Plusieurs maisons de cet ensemble sont consacrées à des expositions sur l'histoire, l'archéologie et la reconstitution de ce site historique. D'autres abritent des services gouvernementaux, des boutiques et plusieurs logements attribués en priorité aux anciens résidents de la paroisse. Les longs travaux de restauration effectués dans ce secteur, au cours des vingt dernières années, ont évidemment causé le départ de plusieurs familles qui y étaient établies. Petit à petit, cependant, la vie communautaire reprend son souffle, grâce aux projets d'habitation qui se développent en sa périphérie.

Plusieurs édifices acquis par l'État ont été confiés à des entreprises privées, en vue de leur transformation en logements et de leur revente selon des formules de co-propriété ou de condominium. De même, certains bâtiments sont cédés à des coopératives d'habitation, afin de ramener dans le secteur des clientèles à revenu moyen ou modeste qui ne pourraient autrement y avoir accès. Cette mixité sociale répond d'ailleurs à un objectif d'animation soutenue dans ce secteur qui ne peut compter à longueur d'année sur la seule clientèle touristique.

Cette revitalisation de l'habitation à Place Royale ne peut que favoriser son rayonnement culturel et la qualité de son accueil. Plusieurs restaurants renommés et des établissements commerciaux prestigieux choisissent de s'y installer pour desservir autant la clientèle locale que les visiteurs. Des galeries et des artistes y retrouvent une ambiance chaleureuse et une atmosphère favorable à la création et à la diffusion de l'art.



L'imposant Château Frontenac domine les rangées de maisons qui autrefois entouraient le cul-de-sac, premier havre abrité de Québec

KEDL

Berceau de la présence française en Amérique, la Place Royale vit s'édifier la première maison du pays en 1608, l'« Abitation » de Champlain, reconstruite en 1621 et convertie au fil des ans en magasin du Roi.

Un incendie détruisit la basse-ville en 1682. Les maisons furent reconstruites en pierre et, en 1688, la place qui servait de marché public acquérait son statut de Place Royale avec l'érection d'un buste de bronze de Louis XIV en son centre. En 1688, les ruines du magasin du Roi cédèrent la place à la construction d'une église qui portera le nom de Notre-Dame-des-Victoires au début du XVIIIème siècle. Dès ce moment, la place trouve sa forme à peu près définitive, telle qu'elle nous apparaît aujourd'hui.

Au moment du Siège de Québec, en 1759, l'église et les maisons de la Place Royale sont en grande partie détruites. Elles seront cependant reconstruites sur les mêmes emplacements et à peu près dans le même état qu'avant le siège.

À partir de 1960, une restauration dite « exemplaire » débute à la Place Royale. On choisit alors le parti de recréer la place telle qu'elle existait à la fin du XVIIIème siècle, au détriment parfois d'une évolution architecturale qui témoignait de l'apport très louable des siècles subséquents.



Sur le site de la petite église Notre-Dame-des-Victoires s'élevait l'Abitation de Champlain, dont on voit le drapeau, au premier plan

VILLE DE QUÉBEC

Cependant, depuis le colloque sur l'avenir de la Place Royale en 1978, le Gouvernement du Québec désire intégrer le site aux plans d'urbanisme visant à revitaliser la basse-ville et à respecter l'évolution architecturale des bâtiments, lors de restaurations futures. ■

Fiche technique

Acquisition et restauration des édifices à partir de 1960, avec des fonds provenants des gouvernements du Québec et du Canada.

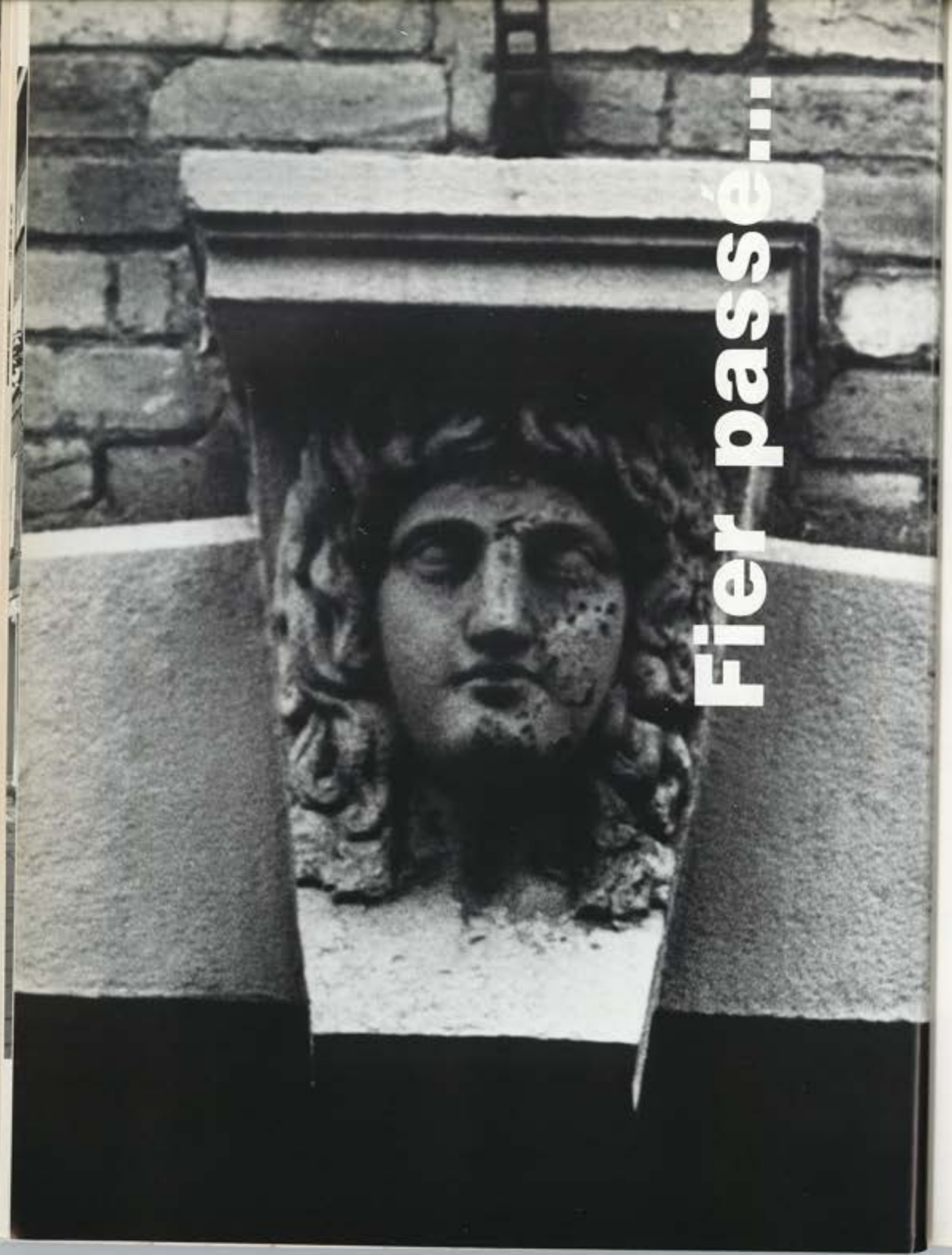
19 bâtiments restaurés
8 bâtiments non restaurés
42 logements
5 commerces

Investissement approximatif déjà utilisé de 20 M $; à venir 4 M $



Les toits mansardés de quelques maisons, près de la Batterie Royale

VILLE DE QUÉBEC



Fierté du passé...



Québec reste une ville dont les citoyens sont peut-être les plus conscients de la qualité de vie à maintenir à travers les aménagements physiques. Rarement a-t-on vu ailleurs tant de débats sur des interventions spécifiques. Malheur aux promoteurs de mauvais goût, car le jugement sur la place publique y est infiniment plus dur qu'ailleurs, car cette cité possède une fierté légitime et un souci de préservation d'un niveau plus élevé que toute autre ville du Québec.

Cette fierté est basée sur la place que la ville occupe dans l'histoire de ce continent, la beauté et le charme du Vieux-Québec, un goût certain en matière de qualité de vie et un rythme particulier; la majesté du site qui domine le Saint-Laurent, là où il devient un des plus grands fleuves du monde, s'y accorde avec une sorte d'ancienneté raffinée qui s'est exprimée dignement malgré les contraintes de la géographie et du progrès.

Cet orgueil légitime des Québécois les oblige cependant à prendre conscience de la spécificité et du potentiel de ce patrimoine urbain. Car, non seulement Québec peut être considérée comme le berceau de la francophonie au Nouveau-Monde, mais le Vieux-Québec constitue l'expérience urbaine la plus intéressante de l'histoire de l'Amérique du Nord. Aucune ville de ce continent ne possède un patrimoine d'une telle ampleur et d'une telle qualité, à tel point que le patrimoine de Québec peut être considéré comme un héritage d'intérêt mondial.

Non seulement le Vieux-Québec est-il la Venise de tous les Québécois et de tous les Américains du Nord, mais il en possède la valeur et le caractère unique. Cette importance s'exprime par la beauté et l'harmonie de son organisation, la solidité de ses structures et l'exceptionnelle adaptation de son architecture aux nécessités du continent nord-américain.

Ce charme de la vieille ville que les Américains appellent maladroitement son caractère européen, à quoi tient-il? À la trame complexe, mais cohérente qui amène le piéton à travers une expérience à la fois unique et diversifiée, qui crée des perspectives toujours intéressantes sur des points focaux qui donnent envie de découvrir toute la ville; à ces rues-corridors bordées d'édifices sans marge de recul, qui se croisent en dessinant des bâtiments de coin aux contours rigoureux; aux rythmes réguliers et aux textures des maisons en rangée, aux clochers et lucarnes qui découpent le ciel lorsqu'on les regarde de la rue; à ces cours intérieures qui préservent une certaine intimité, transcrite dans la sobriété de l'expression architecturale.

Un potentiel insoupçonné...

les précieuses traces laissées dans le sol

Au cours de ses 375 ans d'histoire, la terre d'accueil des premiers Français d'Amérique s'est enrichie des témoignages successifs de ses périodes d'occupation. En effet, les démolitions de bâtiments vétustes au profit de constructions mieux adaptées à l'évolution des besoins de leurs habitants ont laissé dans le sol de précieuses traces qui permettent aux archéologues contemporains de reconstituer les occupations antérieures et de nous renseigner sur les modes de vie, les métiers et les techniques d'autrefois. Ces archives du sol, fragiles, souvent insoupçonnées, parfois insolites, contribuent à enrichir notre mémoire collective.

Sur le site du palais de l'Intendant, par exemple, en face de la gare du Palais, les fouilles archéologiques entreprises par l'Université Laval ont déjà permis d'identifier nombre de vestiges datant du XVIIIe siècle, alors qu'on y avait établi la prison du Roi. En effet, un dallage français, des voûtes et des murs de maçonnerie datant de cette époque furent dégagés. Qui plus est, un dépôt unique de pièces de fusil et de quincaillerie a été mis à jour: ce dépôt, autant par l'abondance que par la qualité de ses artefacts, constitue une découverte majeure, la plus importante trouvaille d'armes à feu, à ce jour, en Amérique du Nord. Le rapport des fouilles signale « qu'il en est de même des pierres à fusil dites « hollandaises » qui, au nombre de 249, forment la plus grande concentration trouvée à l'intérieur d'un même contexte de la période historique en Amérique du Nord. L'étude détaillée et comparée de ces pierres, tant du point de vue des matériaux qui les composent que de leurs techniques de fabrication, nous donnera l'occasion de faire le point sur cette catégorie d'artefacts ».

Ainsi qu'en font foi les fouilles archéologiques en cours au palais de l'Intendant, on peut présumer que le sous-sol de la basse-ville, à l'instar de celui de la haute-ville, recèle des vestiges d'un grand intérêt qu'un geste maladroit ou irresponsable pourrait détruire à jamais, privant ainsi la collectivité toute entière d'une information susceptible d'éclairer sa mémoire et d'enrichir son patrimoine. Toute excavation dans le Vieux-Québec requiert donc, au minimum, une surveillance archéologique. ■



RUINES DU PALAIS DE L'INTENDANT.



Pointe de laiton servant à décorer un fusil ancien

VILLE DE QUÉBEC.

Voilà qui témoigne de l'imagination et de l'audace de nos ancêtres dans le développement de la ville: une originalité accordée à une harmonie d'ensemble qui n'a été que fort rarement démontrée par après et jamais avec une telle puissance. Ces qualités constituent certainement un apanage dont doivent tenir compte une population et des concepteurs qui veulent restaurer, puis habiter et animer avec force investissements une partie désaffectée de ce quartier historique et qui exige d'eux qu'ils s'y adonnent avec prudence et respect.

Si Québec possède le patrimoine urbain qui doit le plus être conservé et mis en valeur sur ce continent, il importe de ne pas le détruire par une attitude orientée vers un développement anarchique. Il importe donc de s'en inspirer et de chercher à s'y adapter. Dans le Vieux-Québec, toute intervention sur le domaine bâti doit être faite avec davantage de sensibilité, davantage de sympathie qu'ailleurs. Et personne n'y possède légitimement un droit d'aménagement comme si rien n'existait autour, sans considération du contexte ambiant. Chacun doit plutôt prendre conscience de son rôle de gardien d'un patrimoine mondial.

Cette attitude invite à se préoccuper avant tout de l'intégration, tant des nouveaux aménagements que des améliorations et restaurations des éléments existants: intégration à la ville, au quartier, à la rue, au pâté de maisons dans lesquels ils s'insèrent. Cette pratique exige donc une réflexion préalable sur la personnalité du milieu d'insertion, et particulièrement sur la trame urbaine, c'est-à-dire sur la conception du réseau véhiculaire et des îlots bâtis; sur la densité et l'échelle, c'est-à-dire la hauteur des bâtiments, leur relation avec la rue et leur implantation réciproque; sur le langage architectural, c'est-à-dire le profil et la modénature des façades notamment; sur les séquences visuelles et les perspectives...

Cet exercice exige une grande sensibilité face à l'environnement et un respect du contexte urbain dans ce qu'il nous révèle de plus riche. Dans le domaine de l'urbanisme et de la planification architecturale, cela se traduit par la redécouverte de l'importance du désign urbain. Accomplie avec profondeur, intelligence et sensibilité, cette pratique permet de regénérer des quartiers affaiblis, de retrouver les valeurs propres qui ont présidé à l'édification des structures et de susciter une meilleure identification des citoyens à leur milieu, par la préservation des caractères essentiels du paysage urbain avec lequel ils sont familiers.



« ... clochers et lucarnes qui découpent le ciel lorsqu'on les regarde de la rue... »

KEDL

Cette dimension du design urbain concerne donc la conception d'ensembles qui soient aussi harmonieux dans leur image générale et leur fonctionnement interne, qu'intégrés au milieu d'insertion; ceci signifie la création d'un milieu entier, résultant de la coordination des fonctions, des volumes et du langage architectural. Ces critères indiquent une maîtrise du développement urbain et donnent des garanties d'avenir à tout promoteur qui désire investir. Il s'agit donc de soupeser les avantages et les inconvénients de toute intervention dans le domaine de l'aménagement, en figurant quelles en seront les conséquences sur un milieu plus vaste, considéré dans son essence même, d'un point de vue dynamique.

— accompagnement neutre où les caractéristiques dominantes de l'architecture environnante sont reprises en continuité, mais dans un vocabulaire contemporain;
— insertion par harmonie où l'expression contemporaine s'affirme en complémentarité avec l'architecture environnante;
— insertion par contraste où le travail architectural témoigne de manière exceptionnelle de l'évolution de la pensée et des comportements humains;
— façades conservées ou rapportées camouflant une nouvelle construction.

L'architecture nouvelle dans le Vieux-Québec doit s'affirmer dans son vocabulaire propre, sauf lorsque, exceptionnellement, le respect de l'unité d'un ensemble l'exige. La nouvelle construction doit tenir compte du caractère et des lignes de force de l'environnement immédiat et s'en inspirer en vue d'une intégration harmonieuse.

Les facteurs d'intégration qu'il faut respecter

Dans le contexte d'un arrondissement historique, il est nécessaire de respecter certains critères, si l'on veut préserver la qualité et le climat visuel du milieu ancien. Le respect de ces critères n'assure pas nécessairement le succès de l'insertion, mais en évite du moins la gratuité. Une conception adéquate relève davantage de l'habileté artistique capable d'intégrer ces critères avec imagination.

L'implantation

Ce critère découle de la connaissance de la trame urbaine telle qu'elle existe avec ses subdivisions cadastrales et ses lotissements, témoins des pratiques traditionnelles de l'urbanisme. Les nouvelles constructions doivent être érigées en continuité avec les structures voisines dont elles respecteront l'alignement. Leur implantation, ajustée au lotissement et au cadastre ancien, préservera ainsi les subdivisions dont elles témoigneront.

L'échelle

Le gabarit ancien doit être préservé et servir de guide pour les constructions nouvelles. Celles-ci ne devraient pas s'élever à plus de la hauteur moyenne des bâtiments adjacents. Ce gabarit ne se contentera pas de prendre pour point de repère le niveau moyen des toitures, mais témoignera des éléments architecturaux dominants, tels que corniches, bandeaux et entablements des bâtiments voisins.

La distribution des ouvertures ou l'alternance des pleins et des vides

Le respect du rapport des pleins et des vides de l'architecture environnante facilite l'intégration des concepts nouveaux à la trame ancienne. Cette alternance des pleins et des vides définit le rythme de la composition. La distribution des ouvertures pratiquées dans une façade devrait respecter les dominantes des concepts architecturaux environnants.



Des intérieurs confortables, dans un environnement de qualité!
KEDL

Les ouvertures

Ce critère concerne la dimension des ouvertures par rapport à la surface totale de la façade. La hauteur des fenêtres s'établit ainsi habituellement à au moins le double de leur largeur. Leur alignement et leur succession créent la modulation verticale des façades.

La forme du toit

Compte tenu du contexte où doit s'effectuer l'insertion de même que des perspectives visuelles, le respect d'un type de toit que l'on retrouve dans l'environnement immédiat peut s'avérer un facteur prédominant.

L'ornementation

De même qu'elle détermine la texture visuelle d'un nouveau bâtiment, l'ornementation enrichit le panorama architectural environnant. Les associations qu'elle génère constituent souvent la clé d'une insertion réussie. Les architectes contemporains souffrent d'un manque d'ornementation et témoignent trop souvent d'une sécheresse d'expression. Il semble souhaitable de développer une ornementation contemporaine qui affirme suffisamment le détail des nouvelles constructions.

Les matériaux

On doit tenir compte, dans le choix des matériaux, de ceux qui dominent dans l'environnement en fonction de leur qualité intrinsèque et de leur intégration au caractère propre de l'arrondissement.

Les couleurs

L'inventaire des coloris que l'on retrouve dans un milieu donné devrait servir de guide dans le choix d'une gamme de couleurs qui lui assure une continuité picturale.

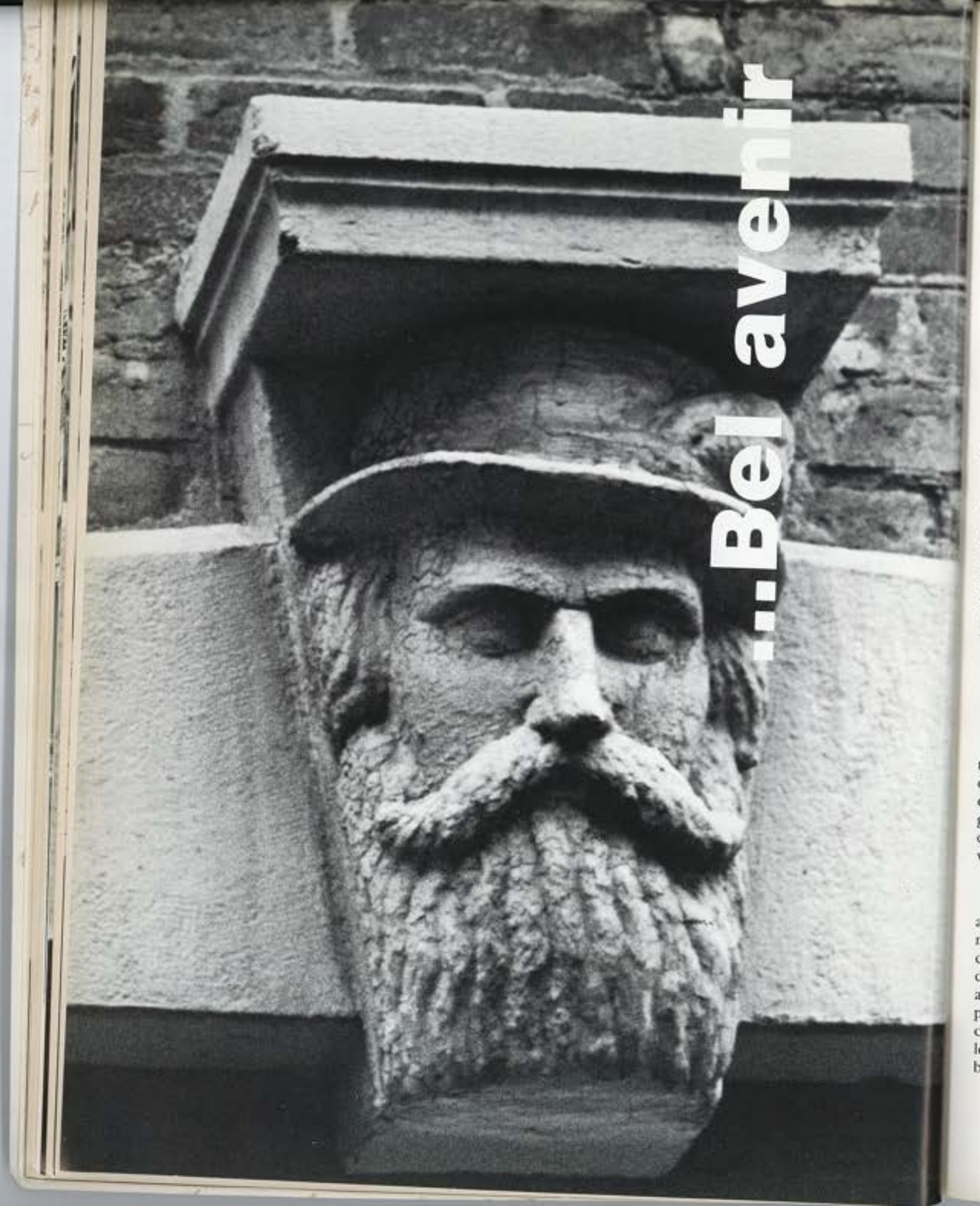
Appareils de mécanique

Les efforts déployés pour protéger l'architecture d'une rue et pour intégrer les nouvelles constructions aux bâtiments existants sont inutiles si tous les éléments de mécanique qu'exige l'utilisation contemporaine des bâtiments ne sont pas soustraits à la vue. Les appareils de ventilation ou de climatisation, permanents ou temporaires ne doivent pas être visibles sur toute façade donnant sur une voie publique; on doit aménager harmonieusement leur installation sur les toitures en les dissimulant derrière des écrans ou, de préférence, en les localisant à l'intérieur de la nouvelle construction. ■

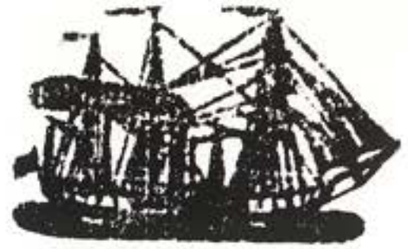
Extrait de : « *Guide pour la conservation et la mise en valeur de l'architecture du Vieux-Québec* », 1982.



VILLE DE QUÉBEC



Bel avenir



Trois objectifs majeurs s'imposent dans le réaménagement du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE: il s'agit d'abord de réanimer un quartier, de conserver et de mettre en valeur son patrimoine, afin d'intégrer et de rendre accessible cet ensemble au reste de la ville et de la région de Québec.

Réanimer un quartier

Avec le déménagement des installations portuaires et l'interruption des services ferroviaires, ce quartier a perdu ses fonctions traditionnelles qui étaient l'industrie, l'entreposage et le commerce de gros. Il lui faut donc retrouver un caractère vivant, des qualités et des influences qui attirent une activité humaine équilibrée.

Sa situation en bordure de l'eau offre des avantages exceptionnels en vue de son repeuplement, lequel devrait atteindre le niveau de 1951, c'est-à-dire environ 2 500 résidents. L'augmentation du nombre de travailleurs peut redonner à son activité économique une vigueur à la mesure de sa place au centre-ville. Grâce à ses nombreux attraits, ce site est aussi appelé à un rôle déterminant dans le développement de l'industrie touristique à Québec.

Conserver et mettre en valeur le patrimoine

On retrouve dans ce quartier historique, gagné au cours des siècles sur les eaux du fleuve, un patrimoine unique, dont il faut conserver et mettre en valeur chacun des éléments.

Cet objectif commande la préservation de la trame urbaine qui s'est incrustée au fil des temps, ainsi qu'une restauration des bâtiments respectueuse des richesses architecturales léguées par différentes époques. De plus, l'utilisation traditionnelle du sol invite à continuer une mixité des fonctions qui valorise la configuration originale de ce quartier.

La falaise et les plans d'eau qui bordent de part et d'autre ce territoire ont déterminé le développement physique et économique de la ville de Québec; ces éléments dynamiques méritent de retrouver leur importance dans le paysage urbain et dans les activités quotidiennes.

Intégrer et rendre accessible cet ensemble au reste de la ville et de la région de Québec

Le creusage du bassin Louise et la restauration des quais du Vieux-Port procurent à la ville de Québec une nouvelle vocation de port de plaisance international. Les installations récréatives et les équipements socio-culturels qui sont implantés sur les anciens espaces portuaires, de même que les centres muséologiques et d'interprétation historique des environs, impliquent un rayonnement de

Frontenac et l'urbanisme



Québec, ville de l'Amérique septentrionale

ANONYME. Gravure du XVIIe siècle.
Musée du Québec



Comme sous le Régime français, un buste du roi Louis XIV prend place au centre de la Place Royale

KEDL

Dès son arrivée à Québec en 1672, Frontenac constate le développement anarchique de la ville, la pénurie d'espaces à construire et le danger constant d'un incendie majeur. Conscient de l'avenir prometteur de la colonie et désireux de voir Québec grandir et s'épanouir comme ville digne de Louis XIV, le nouveau gouverneur favorise une organisation spatiale rationnelle du territoire. Dans une lettre au Ministre, datée du 2 novembre 1672, Frontenac écrit:

« Rien ne me paru si beau et si magnifique que la situation de la ville de Québec qui ne pourrait pas être mieux postée quand elle devrait devenir un jour la capitale d'un grand empire; mais je trouve qu'on a fait jusques ici, ce me semble une très grande faute en laissant bâtir les maisons à la fantaisie des particuliers, et sans aucun ordre, parce que dans des établissements comme ceux-ci qui peuvent un jour devenir très considérables, on doit, je crois, songer non seulement à l'état présent dans lequel on se trouve, mais à celui où les choses peuvent parvenir. »

Quelques jours plus tard, le 13 novembre, le gouverneur précise: *« Il est nécessaire, si on veut qu'elle s'augmente et s'embellisse (la ville), qu'on prenne plus de soin, qu'on a fait jusqu'ici des alignements des maisons qu'on y construira et que chacun a fait selon son caprice et sa fantaisie et que l'on règle à peu près l'enceinte que l'on lui voudra donner sur le plan que je vous envoie, afin de voir ensuite comme on se prendra pour tirer les rues et donner des emplacements à ceux qui voudront bâtir, car si on n'en fait un règlement et qu'on contraint ceux qui auront des terres dans l'enceinte des maisons dans un certain temps ou de vendre leur terrain sur un prêt qu'on fixera d'ici à cinq cents ans, il n'y aura pas plus de maisons à Québec qu'il y en a présentement n'ayant pas un pouce de terre à donner à plusieurs personnes qui en demandent pour faire de nouvelles maisons, et la plus grande partie appartenant à des communautés religieuses, qui ne se soucient guère et qui même seraient peut-être fâchées que la ville augmente davantage. »* ■

grande envergure; s'ajoutent d'importantes fonctions administratives, commerciales et touristiques, de même que la création d'un nouveau centre résidentiel. Ce potentiel équivaut à une véritable réorientation de cette partie du centre-ville de Québec.

La polyvalence des activités doit donc être articulée selon une cohérence harmonieuse, à l'échelle du Vieux-Québec, c'est-à-dire en tenant compte des facteurs environnementaux et perceptuels. Ainsi, en plus de cette intégration raffinée à un contexte qui exige autant de continuité que d'originalité, l'évolution de ce quartier impose des liaisons adéquates avec les autres réseaux de la ville: systèmes de circulation et de transports collectifs, circuits piétonniers et cyclables, espaces de verdure et de détente. En résumé, le développement de structures qui favorisent autant la vie communautaire que les mouvements de clientèles externes.

L'énumération succincte de ces objectifs permet de dégager quelques éléments qui peuvent déterminer la qualité de vie dans ce quartier et un aménagement de grande valeur:

- L'adoption d'une stratégie d'ensemble qui oriente le devenir progressif de ce territoire, afin de rendre les investissements publics et privés plus intéressants et plus sûrs.
- L'introduction de conceptions et de solutions nouvelles qui fassent ressortir la diversité et l'originalité des structures traditionnelles autant que les implantations récentes, toutes engagées dans un projet d'avenir.
- L'élaboration d'approches incitatives allant des subventions à la restauration jusqu'à la reconnaissance d'initiatives valorisantes pour le quartier.
- La mise en place d'un plan de zonage et d'une réglementation souple qui soient des mesures dynamiques de contrôle des opérations économiques. ■



Habiter au pied de la falaise...

KEDL



Nommée en souvenir des grandes victoires...

KEDL

LE territoire du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE a fait l'objet de plusieurs études générales ou sectorielles, au cours des dernières années.

Certaines ont atteint la phase de réalisation, tandis que d'autres demeurent de précieux instruments pour orienter les conditions d'ensemble du secteur. D'autres travaux, portant sur l'arrondissement historique du Vieux-Québec, comportent aussi des aspects relatifs aux interventions dans ce quartier soumis, en majeure partie, à la Loi sur les Biens culturels.

Les dix études les plus significatives sont les suivantes:

Étude préparatoire au plan de sauvegarde et de mise en valeur de l'arrondissement historique du Vieux-Québec. Pluram, 1975, pour la direction générale du Patrimoine, ministère des Affaires culturelles du Québec.

Ce document contient des recommandations concernant la recherche documentaire, les aspects administratifs de la gestion de l'arrondissement et des propositions de mesures intérimaires de contrôle dans l'attente d'un plan de sauvegarde du Vieux-Québec.

Rapport du colloque Place Royale. Direction générale du Patrimoine, 1978, ministère des Affaires culturelles du Québec.

Bilan des opérations effectuées à partir des années '60 et mémoires des intervenants. Recommandations à l'encontre de la reconstruction intégrale des bâtiments d'une époque; nouvelles orientations proposées pour la mise en valeur du secteur.

Étude du potentiel de redéveloppement, zone basse du Vieux-Québec. Pluram, 1979, pour le ministère des Affaires urbaines du Canada et la Ville de Québec.

Relevé complet, îlot par îlot, des bâtiments situés du côté sud-ouest de l'axe St-André et Dalhousie, de l'autoroute Dufferin-Montmorency jusqu'aux limites de la Place Royale: fiches donnant les superficies des bâtiments, les utilisations à chaque étage, l'état et la valeur architecturale et des renseignements quant au cadastre, aux propriétaires, etc. Propositions pour des utilisations ou réutilisations pertinentes.

Le plan directeur d'aménagement du Vieux-Port; Pluram; 1979; pour le ministère des Affaires urbaines du Canada.

Étude visant le recyclage des vastes propriétés et terrains appartenant au Gouvernement du Canada, en bordure du fleuve et du bassin Louise qui, jusqu'alors, étaient utilisés à des fins portuaires et ferroviaires, principalement pour l'entreposage. Propositions pour l'implantation de complexes récréatifs et commerciaux, ainsi que d'ensembles résidentiels et administratifs par la Société du Vieux-Port de Québec.

Étude pour la réintégration d'une gare au centre-ville. Urbanex, 1979, pour la Ville de Québec.

Recommandations concernant le retour des trains sur le site de l'ancienne Gare du Palais, par l'aménagement d'une nouvelle Gare intermodale, servant de point d'arrivée et de départ des autobus inter-régionaux et d'un service régional de transport par train léger, rapide et confortable (LRC). Propositions détaillées pour l'aménagement du réseau routier du secteur et une esquisse des liaisons piétonnes entre les diverses composantes de ce secteur.

Le concept de restauration des fortifications. Parcs Canada, 1980.

Propositions de rénovation et de mise en valeur des murs qui surplombent la falaise et qui doivent servir de parcours à une promenade thématique. Étude des liaisons verticales avec les cheminements piétonniers de la basse-ville.

Les grands concours architecturaux, 1980 et 1981, ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement du Québec.

En vue de l'implantation du nouveau Palais de Justice et du Musée national de la civilisation, étude sur l'intégration de ces éléments dans le secteur.

La relocalisation des Halles du Palais. Urbanex, 1981, pour la Ville de Québec.

Proposition de relocalisation de cette activité à la tête du bassin Louise, suite à la construction de la Gare intermodale.

Étude de circulation et transport dans le Vieux-Québec/Basse-Ville. Service de la circulation et du transport de la Ville de Québec. 1984.

Enquête origine-destination de la circulation actuelle dans le secteur et des conditions de stationnement. Prévisions des déplacements au cours des dix prochaines années (de 1984 à 1994), en tenant compte des implantations prévues et du développement des différentes fonctions socio-économiques. Propositions à court, moyen et long terme pour assurer un équilibre des transports dans ce secteur et des liaisons adéquates avec les autres réseaux de la ville.

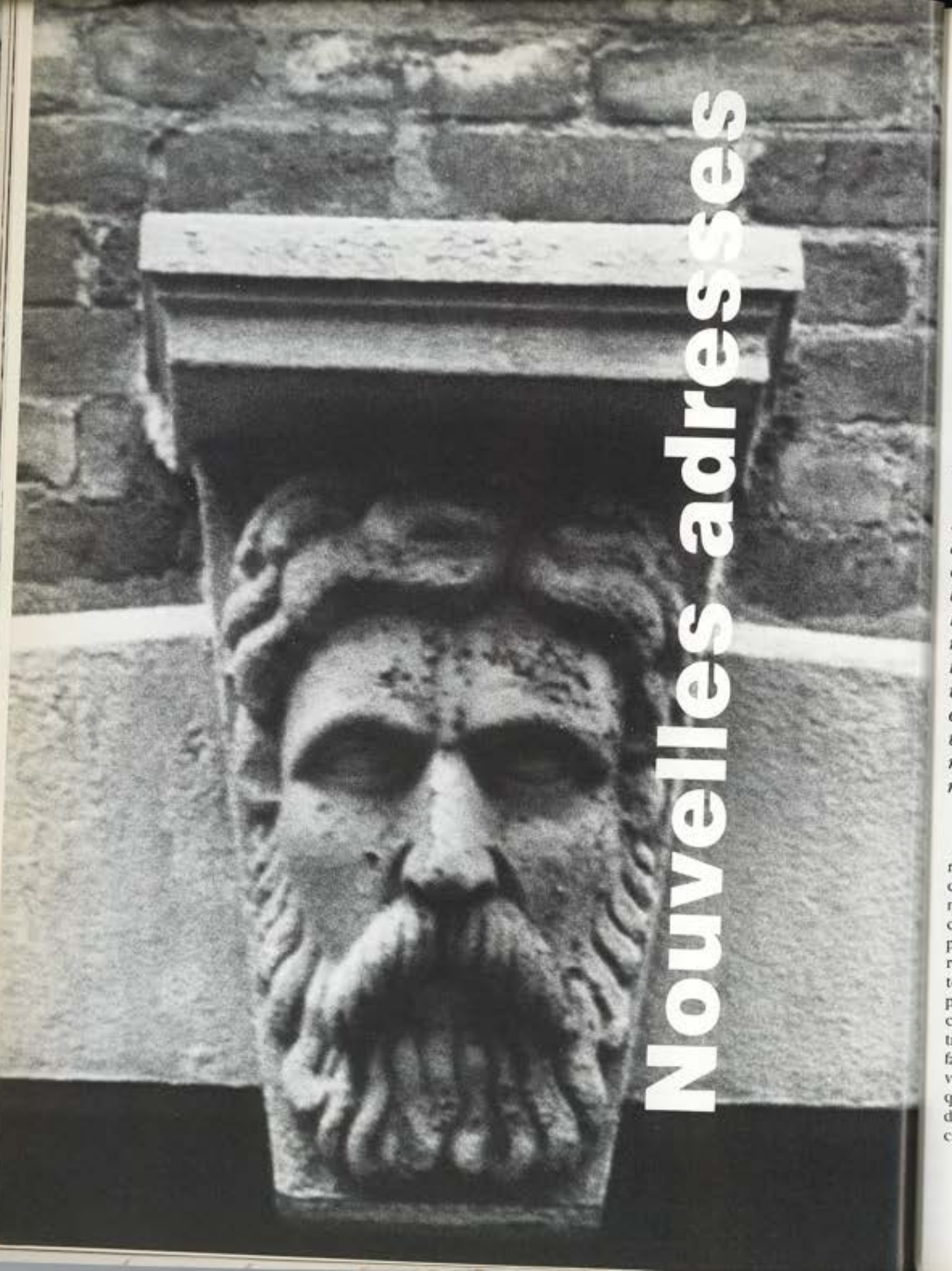
Guide pour la conservation et la mise en valeur de l'architecture du Vieux-Québec. Service de l'Urbanisme, division du Vieux-Québec et du Patrimoine, 1982, pour la Ville de Québec.

Exposé des objectifs de conservation des ensembles et des conditions auxquelles doivent être assujetties les interventions sur l'environnement physique du Vieux-Québec: classification des bâtiments existants selon leur architecture, et élaboration des critères d'appréciation des éléments d'accompagnement et de conception des nouvelles constructions. ■



Le Vieux Port de Québec, résolument tourné vers l'avenir... et vers le fleuve

KEDL



Nouvelles adresses



Face à la déshumanisation des centres-villes et aux crises successives de l'énergie qui ont augmenté le coût des biens et services, est apparue dans l'environnement urbain une préoccupation nouvelle pour la conservation et la réutilisation des ressources existantes. Cette attitude se traduit par un mouvement de retour en ville, la redécouverte de ses avantages et un souci d'y améliorer la qualité de vie par l'intégration de nouveaux éléments adaptés à des besoins contemporains.

Mesures de sauvegarde des bâtiments historiques, études d'impacts avant la construction de certains édifices ou de nouvelles voies de communication, aménagement en rues piétonnes d'axes commerciaux désertés, priorité accordée au transport en commun, subventions municipales à la restauration de constructions vétustes, vente de terrains municipaux dans le cadre de concours publics... en vue de créer des logements, activer le commerce et ramener la classe moyenne exilée; à travers cette série de mesures apparaît l'idée qu'il faut recréer, au sein de la ville, des équilibres plus viables entre les différents besoins de ses habitants; qu'il faut y susciter un enracinement plus grand par des aménagements qui vont durer et auxquels ses citoyens de tout âge peuvent s'identifier pour construire des ponts entre le passé, le présent et l'avenir. L'on y redécouvre l'histoire et la personnalité de milieux dont l'équilibre, comprend-on, fut garant d'une certaine qualité de vie et de l'attachement de ses membres.

Aujourd'hui, planificateurs et promoteurs recherchent un développement qui ne soit pas un processus de changement destructeur, mais plutôt un modèle d'adaptation contrôlée, ce qui assure une meilleure rentabilité économique et une base fiscale beaucoup plus saine à la ville. Cette conscience se traduit donc par des aménagements qui maintiennent une continuité dans la vie d'un quartier et un équilibre harmonieux entre les fonctions qui doivent toujours y entretenir des relations complémentaires. Ainsi, la revitalisation du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE doit-elle comporter une distribution des activités qui respecte la trame du milieu et des objectifs de développement:

— Implantation d'une population stable dans le secteur qui s'étend le long de la falaise et autour du bassin Louise; établissement, dans certaines zones, de l'habitation à caractère transitoire, c'est-à-dire des maisons de chambres et de pension, ainsi que des immeubles à logements individuels.

— Limitation des fonctions industrielles lourdes et d'entreposage, pour favoriser leur remplacement par des fabriques et des ateliers artisanaux, des boutiques, des magasins et des établissements de commerce au détail.

— Conservation des fonctions administratives dans les secteurs où elles ont atteint une densité souhaitable et leur expansion dans d'autres où elles peuvent connaître une croissance appropriée.

— Développement des services d'accueil et d'animation touristique, c'est-à-dire des auberges, des hôtels et autres services d'hébergement.

— Implantation d'établissements de restauration et de divertissement sur certaines artères et dans des zones autres que résidentielles.

Redécouvrir le plaisir de vivre en ville, à proximité de son travail, des services commerciaux, des équipements sportifs et culturels

La planification des capacités résidentielles du quartier tient compte du pouvoir d'attraction de chaque secteur, du nombre de logements existants



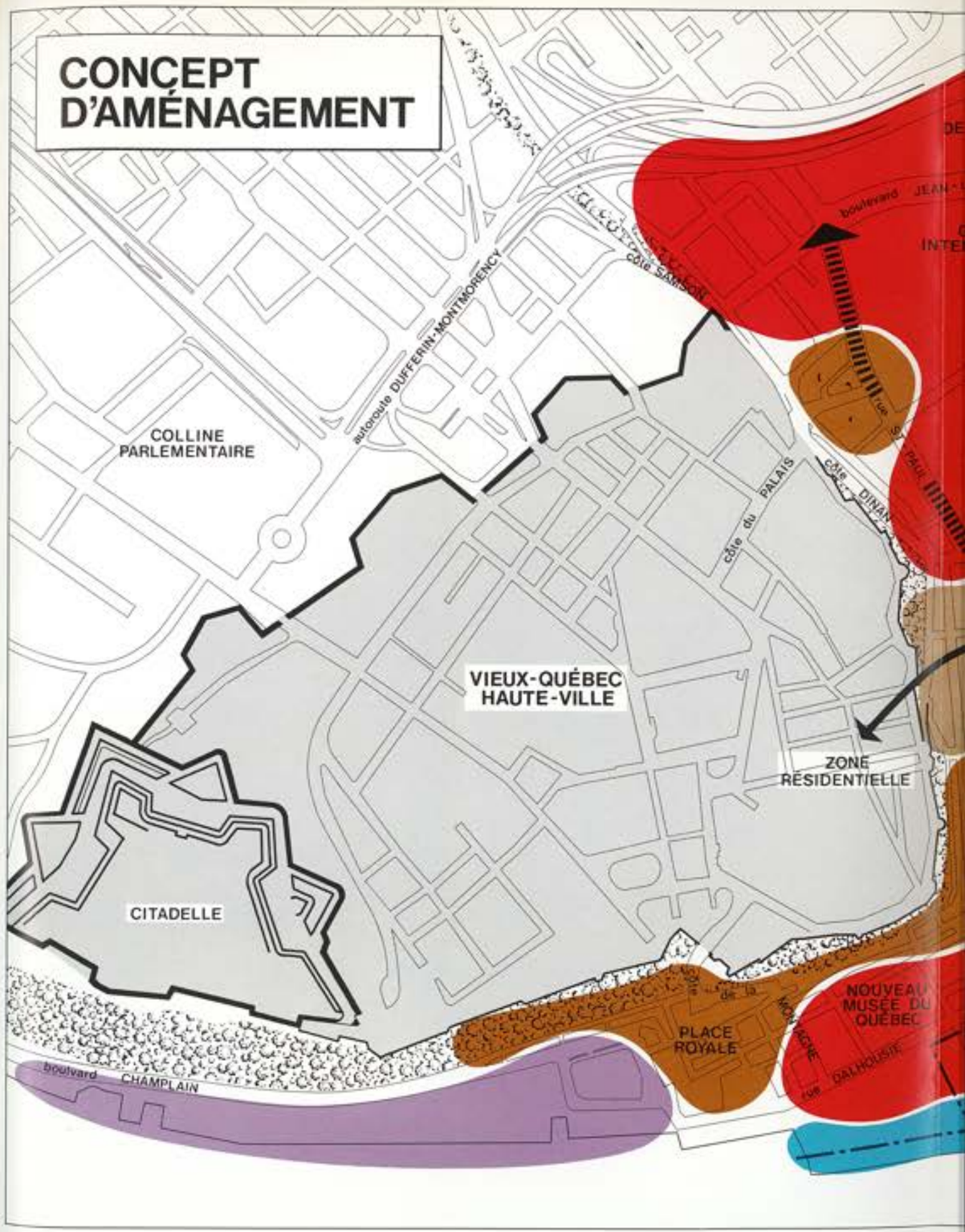
Promenade sur les quais
VILLE DE QUÉBEC.



Un nouvel escalier réunit depuis quelques années la terrasse Dufferin à la côte de la Montagne: sa conception s'inspire du style victorien des éléments décoratifs et utilitaires installés dans ces lieux au siècle dernier
VILLE DE QUÉBEC.

à protéger, des possibilités de recyclage des bâtiments vacants ou en voie de le devenir, ainsi que des terrains disponibles. En 1982, quelque 300 logements ont été dénombrés dans le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE et, d'après les prévisions d'une étude de potentiel, quelque 1 200 nouveaux, au moins, pourraient s'y ajouter au cours des dix ou quinze prochaines années.

Sont donc réservées en priorité à l'habitation les rues qui longent la falaise, du quartier Petit-Champlain au carré Parent, ainsi que l'ensemble de la Place Royale. Ce sont les secteurs les plus anciens du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE qui ont toujours abrité la fonction résidentielle. De plus, à cause de leur éloignement de l'axe de transit Dalhousie et Saint-André, ces endroits offrent un plus grand calme à leurs résidents qu'ils tiennent éloignés des désagréments de la circulation lourde. La proximité de la falaise y permet un contact avec la verdure et, dans plusieurs cas, l'aménagement de jardins clos et de terrasses.

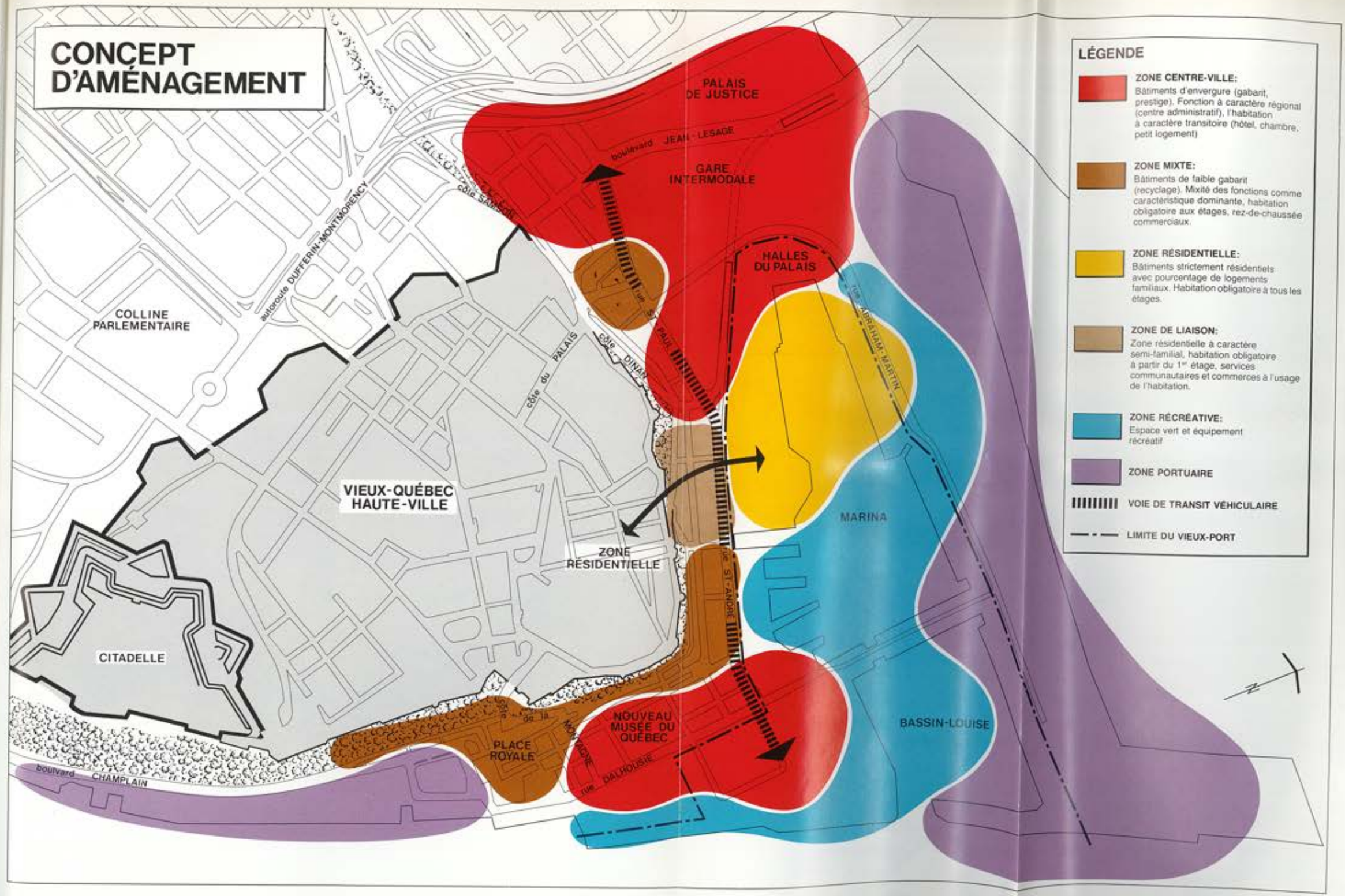




cyclage des bâti-
evenir, ainsi que
2, quelque 300
dans le VIEUX-
les prévisions
1 200 nouveaux,
u cours des dix

orité à l'habita-
u quartier Petit-
e l'ensemble de
urs les plus an-
LE qui ont tou-
lle. De plus, à
de transit Dal-
offrent un plus
s tiennent éloi-
ation lourde. La
contact avec la
ménagement de

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



Ce secteur peut recevoir des couples jeunes ou des retraités, des personnes seules, des étudiants et même des familles d'artisans ou de commerçants dont le lieu de travail se trouve au rez-de-chaussée de leur résidence. Cette mixité de l'habitation et des commerces de voisinage n'est pas incompatible avec une présence résidentielle forte, puisqu'elle permet une animation sécurisante des rues à longueur de journée. Un minimum de 500 logements peuvent s'insérer dans la trame existante entre le Petit-Champlain et le carré Parent, en plus de ceux qui sont déjà occupés par des résidents.

Les berges des côtés sud et ouest du bassin Louise sont aussi consacrées à l'habitation. Il s'agit d'emplacements exceptionnels qui peuvent accueillir quelque 700 nouveaux logements destinés, en grande partie, à des familles. Ce sont les seuls sites encore disponibles dans le Vieux-Québec pour l'implantation d'un complexe résidentiel aussi important. Les conditions de vue, d'ensoleillement, ainsi que la proximité de l'eau et des espaces verts confèrent à ces emplacements de grands avantages. En plus de dominer le bassin Louise, ces habitations voisinent des services publics importants comme la marina et le marché de fruits et légumes; des commerces d'accommodation, des services de loisirs, des locaux communautaires, des liaisons piétonnières et des espaces verts complètent encore cet environnement de haute qualité.

Quant à l'ancien « quartier du Palais », qui s'étend entre la rue Saint-André et la falaise, depuis le carré Parent jusqu'à l'autoroute Dufferin-Montmorency, il paraît tout indiqué pour l'habitation stable, mais aussi celle à caractère temporaire, vu sa proximité de la Gare intermodale et ses clientèles de voyageurs. Les maisons de chambres, les pensions, les centres d'accueil et l'hôtellerie ont avantage à s'établir dans ce secteur où aboutissent des voies majeures d'accès à la ville.

Alors que le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE dénombrait 2 500 habitants en 1951, il n'en reste guère plus que 500 aujourd'hui. Heureusement, le recyclage de nombreux locaux vacants et la construction des espaces vides dans la trame urbaine permettent d'espérer, à court terme, un retour à la situation d'antan.



Une entrée bien décorée.

VILLE DE QUÉBEC.

L'architecture des XVIIIe et XIXe siècles

Les bâtisses de l'époque, construites en rangs serrés sur les rives étroites du fleuve (ce n'est que vers 1700 que l'on commencera à agrandir la basse-ville), étaient habituellement d'un à deux étages avec une toiture à pignon élevé. Elles devaient se marier en harmonie avec la falaise du cap Diamant. Les documents soulignent l'exiguité des intérieurs et les conditions matérielles parfois difficiles qui caractérisaient l'architecture domestique de cette fin XVIIème siècle.

Construites pour la plupart de colombages hourdés (dont les interstices étaient comblés de maçonnerie), elles durent céder graduellement la place à des structures plus importantes à mesure que les connaissances des bâtisseurs s'amélioraient. De nouvelles architectures mieux adaptées au climat et aux conditions de vie, plus imposantes, constituées d'épais murs de maçonnerie, fondées sur des caves voûtées et maçonnées, surmontées de murs coupe-feu et de lourdes cheminées, s'érigèrent en basse-ville comme en haute-ville vers les années 1750. La maison au 92, rue Saint-Pierre, construite par Guillaume Estèbe à l'époque où il occupait des fonctions sociales et commerciales importantes, illustre le sommet atteint par l'architecture domestique urbaine sous le régime français. Elle possède plusieurs détails intérieures de grand intérêt, notamment une des charpentes de toit les mieux conservées du XVIIIème siècle, à Québec.

Avec la prospérité commerciale, le XIXème siècle amène l'urbanisation rapide de la ville; la taille des édifices augmenta et la rue Saint-Pierre devint la rue de la finance et de l'administration, des activités portuaires et de l'industrie du bois. Les rues Saint-Paul, Sous-le-Cap, Saint-Pierre et Sault-au-Matelot recèlent des témoins de cette transformation importante de la ville au XIXème siècle, qui côtoient des habitations à l'époque du Régime français.



En haut, les maisons de la rue des Remparts suivent le tracé des fortifications, en bas celles de la rue Saint-Paul s'alignent aussi sur la falaise.

KEDL.

Dans le quartier du Palais, plus à l'ouest, se regroupent des maisons d'ouvrier d'architecture simple et sobre, qui rappellent l'époque où les chantiers navals installés près du Palais de l'Intendant sous le Régime français, apportaient une certaine prospérité à la ville. Au milieu du XIXe siècle, l'industrie mécanique participe aussi au développement des activités portuaires et de l'industrie manufacturière. Des photos anciennes montrent la prospérité et l'activité fébrile qui régnaient alors à la basse-ville.

Les entrepôts et les bâtiments d'appoint, constructions à la fois fonctionnelles et élégantes, de pierre ou de brique, profitaient de l'évolution technologique: leurs ossatures de poutres et colonnes dégageaient de grands espaces pratiques et adéquats en fonction des besoins grandissants de l'industrie et du négoce. Les rues Saint-Pierre et Sault-au-Matelot illustrent les aspirations sociales des notables, marchands et négociants qui y habitaient. Elles recèlent des oeuvres architecturales importantes et prestigieuses en pierres taillées, inspirées des styles architecturaux et des modes culturelles ayant cours au XIXe siècle.

Toutes ces époques, incluant le début du XXe siècle, qui ajoutera encore à ce panorama architectural, composeront avec l'environnement et s'inscriront à l'intérieur d'une trame urbaine dont les grandes lignes furent tracées et réglementées par Frontenac et ses successeurs.

L'originalité de la basse-ville tient à ce cumul des générations qui ont su bâtir dans le respect de leurs prédécesseurs. C'est pourquoi, la revitalisation en cours sera d'autant plus enrichissante qu'elle saura tabler et se fonder sur cet acquis des générations et exploiter toute son authenticité et son intégrité. ■



La rue Notre-Dame qui traverse la Place Royale, au siècle dernier.

LOUIS-PRUDENT VALLÉE. Photographie stéréoscopique, vers 1870.
Archives du Séminaire de Québec.



Calèches dans les rues de la basse-ville

ANONYME. Photographie, vers 1890.
Collection privée.

Une vie commerciale qui mise sur la qualité, l'exclusivité, l'ambiance portuaire et la présence de l'histoire

Deux fonctions jadis florissantes, l'entreposage et le commerce de gros, ont peu à peu disparu du quartier VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE. Cette élimination est attribuable non seulement à la désuétude des locaux qui ne se prêtaient plus à la rationalisation des processus de manutention des marchandises, mais aussi au fait que la trame de ses rues s'est révélée incompatible avec les lourds équipements de livraison.

La disparition de ces fonctions pose donc le problème de la réaffectation des locaux abandonnés. Ainsi, des îlots complets, notamment ceux situés entre les rues Saint-Paul et Saint-André, doivent faire l'objet de vastes opérations de recyclage. Heureusement, la plupart de ces édifices peuvent être reconvertis en logements, bureaux et commerces spacieux.

L'industrie manufacturière rencontre les mêmes problèmes de locaux et d'accessibilité et, pour cette raison, il est préférable qu'elle se maintienne à un degré artisanal; c'est-à-dire que chaque entreprise n'occupe pas plus que 100 m² de superficie de plancher et ne cause aucune forme de pollution. Ce type de fonction est donc confiné au rez-de-chaussée des immeubles.

Quant au commerce de détail, sa vigueur dans le secteur du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE présuppose des regroupements selon des spécialités, sur des rues bien définies. On se rappelle que la rue Saint-Paul a accueilli les antiquaires et qu'ensuite les rues Petit et Grand-Champlain se sont peuplées d'artisans; ces expériences se sont avérées concluantes et devraient servir de modèles, toujours perfectibles, dans l'implantation des domaines d'activité que ce quartier ne peut qu'attirer.

Avec l'aménagement du bassin Louise et de sa marina, un nouveau type de commerce spécialisé, axé sur la navigation de plaisance, les sports nautiques et la pêche, y connaît un avenir prometteur; il en va de même pour l'alimentation qui peut se greffer autour du marché extérieur, près du bassin Louise; ou les services de voyages, d'hébergement et de visites touristiques qui trouvent une place de choix près de la Gare intermodale. Pour que ces regroupements selon des spécialités locales

Les belles banques

Au milieu du XIXème siècle, la rue Saint-Pierre s'est consacrée à un rôle nouveau : celui de centre de la finance. Depuis la côte de la Montagne jusqu'à la rue Saint-Paul, de nombreuses banques, avec leurs formes architecturales souvent pompeuses mais austères, s'alignèrent le long de la rue offrant un contraste saisissant avec le paysage traditionnel avoisinant.

La construction de la première Banque de Québec en 1818, presque aussitôt suivie de la Banque de Montréal, amorça ce mouvement de concentration d'édifices exclusivement voués aux intérêts financiers ou à des activités connexes. Ainsi s'élèverent une série d'immeubles d'architecture monumentale qui, pour bien asseoir leur prestige, puisaient le symbolisme de leurs formes du modèle antique : l'Imperial Bank of Canada, la Caisse d'Économie, la Banque Canadienne Nationale, la British North America Bank, la Banque Union, etc.

Aujourd'hui, plusieurs de ces édifices logent des bureaux ou sont désaffectés ; compte tenu des multiples possibilités de réutilisation, le recyclage de ces édifices à l'allure majestueuse et aux espaces intérieurs très impressionnants, donne un second souffle à cette artère autrefois florissante. ■



Entre les entrepôts et les maisons de pierre de la rue Saint-Pierre, les banques introduisent une architecture pompeuse.

ANONYME. Photographie, vers 1865.
Collection privée.



La rue Saint-Pierre en pleine prospérité

N.D. PHOT. Carte postale, vers 1908.
Archives de la Ville de Québec.

pour atteindre une clientèle régionale et jouer un rôle touristique valable, doit devenir un rendez-vous moderne et original.

Ce quartier est en train de retrouver son prestige et sa vigueur d'antan dans le domaine des affaires, de la finance, du courtage et du commerce international; il présente déjà des acquis importants avec les firmes d'assurances et les études juridiques

La fonction administrative, déjà bien implantée dans le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE, s'oriente vers des zones nettement identifiées comme des secteurs d'affaires, où ce genre d'activité est le plus souhaitable. Ainsi, la rue Saint-Pierre est depuis longtemps un secteur de services financiers, de maisons de courtage et d'assurances. Il est impératif de garder cette spécialisation dans le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE. D'ailleurs, cette rue conserve toute sa vigueur et continue d'attirer des cabinets de professionnels et des firmes d'experts, ce qui favorise l'implantation dans les environs de nouveaux services comme des restaurants et des salles de réception.

Pour renforcer cette tendance, il faut cependant améliorer l'accès, le stationnement et le transport en commun dans le quartier; car l'expansion du secteur des affaires est toujours possible puisque, le long de la rue Dalhousie, les entrepôts, propriété de la Société du Vieux-Port, sont recyclés en majeure partie pour accueillir des bureaux.

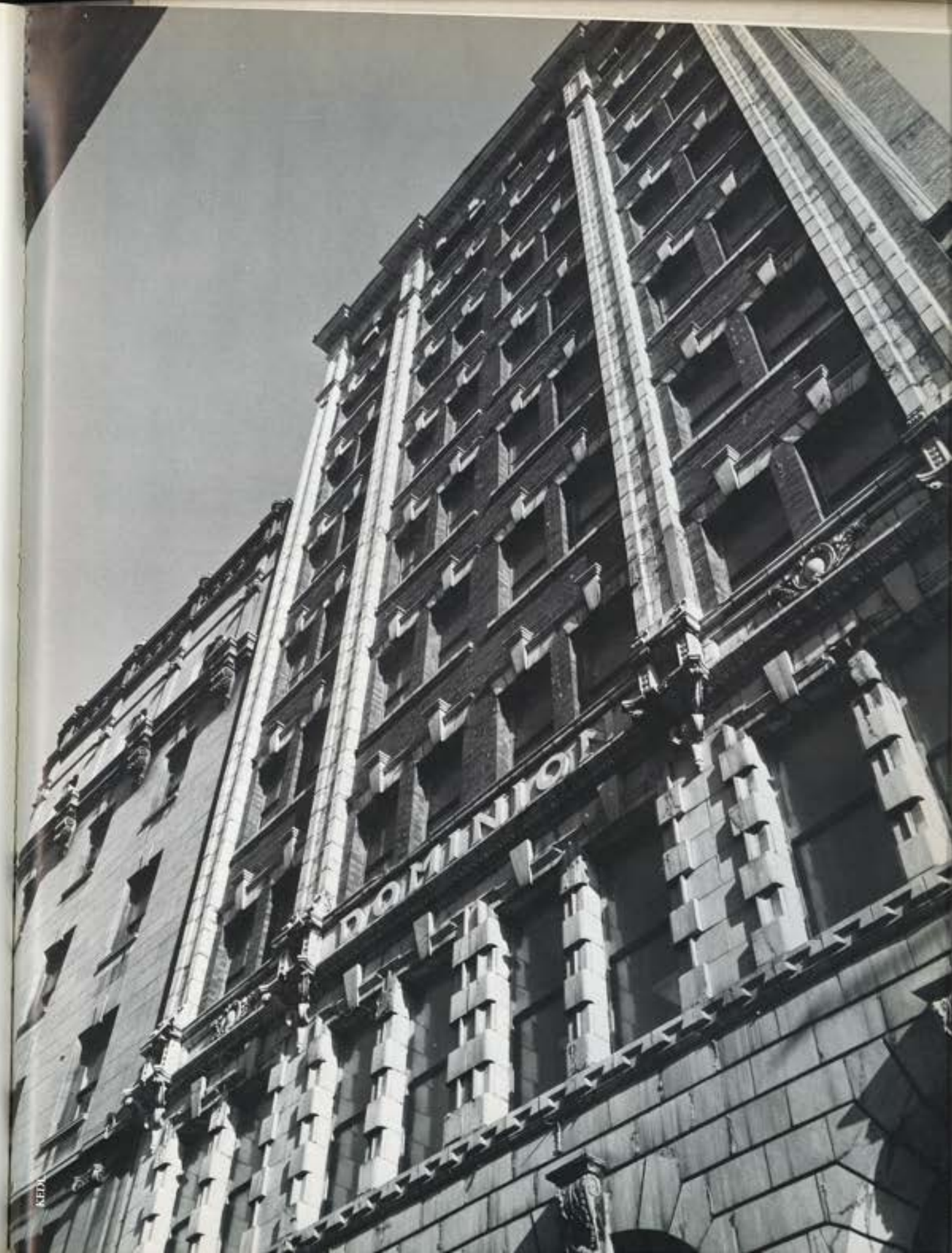
De plus, une autre zone d'affaires importante est prévue dans le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE. Elle est intégrée à un secteur où se retrouvent des services publics d'envergure, tels que Place de la justice, la Gare intermodale ainsi qu'un édificie à bureaux totalisant quelque 30 000 m² de superficie. Il va sans dire que la construction de ces ensembles influence considérablement l'orientation des espaces limitrophes et qu'elle est susceptible de créer un effet d'entraînement; une bonne partie des locaux du secteur peuvent en effet être réaffectés à des occupations administratives, c'est-à-dire des études juridiques, des agences de consultants dans le domaine du transport maritime et du commerce international.

Dans les secteurs du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE où l'habitation est prioritaire, la fonction administrative est restreinte aux droits acquis et strictement limitée dans son expansion. C'est le cas de la Place Royale où les bureaux ne doivent pas accaparer au détriment de l'habitation, une part importante des planchers disponibles. De même, pour les bâtiments situés sur les rues Petit et Grand-Champlain, sur Saint-Paul et sur le côté ouest de la rue Sault-au-Matelot, l'occupation des étages prévoit l'habitation et, au rez-de-chaussée, le commerce de détail et l'industrie artisanale. En limitant l'expansion des bureaux déjà existants dans ces secteurs précis, on favorise l'occupation de tout nouveau bâtiment par la fonction résidentielle.

Quant aux activités de restauration, elles sont localisées en fonction des répercussions qu'elles présentent sur le milieu. Ainsi, les restaurants qui impliquent moins d'impact sur l'habitation peuvent s'établir au rez-de-chausée des bâtiments résidentiels, dans certaines sections des rues Saint-Paul et Sault-au-Matelot, dans les environs de la Place Royale, aussi bien que dans les zones du Vieux-Port et de la Gare intermodale. Les commerces de restauration et de divertissement de caractère plus percutant, tels que les bars, les boîtes à chansons, les cafés-théâtres, les cabarets et autres usages similaires sont orientés vers les secteurs où l'habitation est restreinte, voire inexistante.

L'aménagement du Vieux-Port et la réfection du quartier historique ouvrent de larges horizons à l'industrie touristique de la région, lui apportant une dimension maritime jusque-là peu exploitée.

Alors que la vieille ville exerce son attrait sur les touristes par la qualité de ses bâtiments anciens et la cohérence de son développement urbain, l'aménagement des équipements nautiques du bassin Louise et la présence du fleuve St-Laurent permettent maintenant de situer Québec à un niveau de choix, comparable aux grands centres de navigation de plaisance. Le Vieux-Port peut devenir le point de départ de croisières estivales sur le St-Laurent, de grandes manifestations nautiques annuelles, de différentes courses de voiliers et de



Au goût du jour...



Statue de Neptune qui décorait la façade de l'hôtel.

LOUIS JOBIN. Bois d'autrefois polychrome, vers 1880.
Musée du Québec.

Il y a bien longtemps, la grande maison connue aujourd'hui sous le nom d'hôtel Chevalier, abritait une fameuse auberge, le Old London Coffee House, où se rassemblaient les draveurs venus d'aussi loin qu'Ottawa sur leurs grands radeaux de bois, les capitaines de navire qui réglaient là leurs affaires pendant que les matelots y dépensaient leurs « *gages* ». La même clientèle fréquentait aussi le réputé Neptune Inn, un petit hôtel installé depuis 1809 au pied de la côte de la Montagne et dont la façade était décorée d'une statue du dieu des Mers. Un autre établissement, l'hôtel Blanchard qui deviendra, beaucoup plus tard l'hôtel Louis XIV, ouvrit ses portes à la Place Royale en 1844 et devint le rendez-vous des négociants en gros et des commerçants qui venaient aux marchés des environs. Plus récemment encore, avant la dernière guerre mondiale, l'hôtel Château Champlain accueillait les voyageurs qui débarquaient à la Gare du Palais. Ce ne sont là que quelques-unes parmi les plus célèbres maisons qui florissaient autrefois dans le quartier du port.

Si aujourd'hui tous ces vieux établissement ont disparu, leurs traditions d'accueil et d'hospitalité sont fort bien perpétuées par plusieurs restaurants et cafés où l'on fait bonne chère. Tantôt spécialisés dans les fruits de mers et les poissons, tantôt dans les mets européens ou exotiques, ils sont, pour la plupart, logés dans de vieilles maisons restaurées dont l'ambiance chaleureuse s'ajoute encore aux plaisirs de la table: feux de cheminée, solides voûtes de pierres ou boiseries sculptées y offrent des décors de choix pour d'agréables moments. ■



Un laitier entre en ville faire sa livraison.

ANONYME. Photographie, vers 1890.
Collection privée.



Déjà au dix-neuvième siècle, on aimait déguster sa bière à l'extérieur.

ANONYME. Photographie, vers 1890.
Collection privée.



Entre les rives illuminées, le grand bassin de Québec.

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS DU QUÉBEC.

base pour des écoles de voile, etc. Cela permettrait à Québec de devenir, éventuellement, une ville de la voile au même titre que Cowes en Angleterre ou Newport aux États-Unis.

Le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE doit recevoir et accommoder les nouveaux visiteurs attirés par cet aspect maritime de la ville; une structure d'accueil et d'animation touristique doit donc se développer dans ce quartier avec l'implantation d'établissements d'hôtellerie, de restauration et de divertissement.

L'hébergement peut, à une échelle compatible, s'implanter dans certains secteurs semi-résidentiels, tels que la rue Sault-au-Matelot et les environs de la Place Royale. Les hôtels de plus grande envergure sont réservés à l'ancienne zone portuaire et au secteur du Palais qui s'étend du carré Parent jusqu'à l'autoroute Dufferin-Montmorency, du côté sud de la rue Saint-André. Dans cette zone mixte, l'habitation permanente n'est pas dominante, tandis que les usages résidentiels à caractère transitoire, tels que les auberges, les pensions, les centres d'accueil et les maisons de chambres peuvent s'y déployer favorablement.

Des activités culturelles et récréatives qui redonnent son rythme à un quartier

L'un des plus anciens lieux de rassemblement de ce quartier, l'église Notre-Dame-des-Victoires, a toujours continué à dispenser des services de pastorale à ses paroissiens, malgré la baisse de la population à certaines époques. Avec l'arrivée de familles, on devrait assister à l'accroissement des activités communautaires et à la mise en place de services appropriés; par exemple, un accroissement suffisant de la population enfantine pourrait justifier l'ouverture d'une garderie et d'une maternelle. D'autres services de ce genre pourraient accommoder simultanément les collectivités de la haute et de la basse-ville et, à cet effet, il est important que des liens d'appartenance à une même entité se tissent entre ces deux parties du Vieux-Québec.

Physiquement, cet objectif se traduit par l'aménagement « d'une zone de liaison » bien identifiée. Située face au développement résidentiel du Vieux-Port, cette zone s'étend du côté sud de la rue Saint-André, entre le carré Parent et la côte Dam-

Quelques grands moments de l'histoire...



Mort du Général Montgomery à l'attaque de Québec dans l'Amérique septentrionale en décembre 1775

J. TRUMBULL. Gravure, vers 1780.
Archives nationales du Québec

« *Pendant ce combat, il s'en livra un autre en même temps à Près-de-ville; Mr Montgomery — général des Bastonnois — attaque ce poste à la tête d'environ trois cent cinquante hommes, parce que pour s'y rendre le chemin est extrêmement étroit — La garde qui étoit à ce poste — au nombre de quarante-cinq hommes — virent les Bastonnois escalader la première barrière et se ranger en ordre de bataille sur un quay — Mais comme dans ce poste il y avoit une batterie masquée — dans le pignon d'une maison — de neuf pièces de canons, ils laissèrent avancer Mr Montgomery avec son monde jusqu'à quarante pieds delà — Alors le Sr Chabotte et le Sr Alexandre Picard qui commandoient ce jour-là la garde — donnèrent ordre de mettre le feu aux canons chargés à mitraille — À l'instant les Bastonnois prirent la fuite et la garde en fit autant de son côté et se sauva jusqu'à la Basse-ville — Alors le poste resta sans être gardé; mais quelques-uns de la garde ayant eu honte de leur fuite proposèrent aux autres de retourner, n'entendant aucun bruit — Effectivement ils arrivèrent à leur poste et trouvèrent les Bastonnois décampés — et s'aperçurent qu'il y avoit plusieurs Bastonnois qui avoient été tués par la décharge des neuf coups de canons, ils trouvèrent trente-six hommes tués dont Mr Montgomery étoit du nombre — et quatorze blessés, sans compter ceux qui se noyèrent en se sauvant — Il n'y eut aucun des nôtres de tué ni blessé parce que les Bastonnois furent surpris de la décharge des canons — à quoy ils ne s'attendoient pas — Ils ignoroient même qu'il y eût une batterie à ce poste, — que si Mr Montgomery n'eût point été tué et Mr Arnold blessé, il est certain que la ville de Québec auroit été prise — Le poste qui fut attaqué par Mr Montgomery étoit le plus difficile à prendre — parce qu'il falloit l'attaquer à la face des canons — dans un chemin qui ne pouvoit contenir que deux ou trois hommes de front.* »

Extrait du « Journal de M. Sanguinet, témoin oculaire du Siège de Québec par les Bastonnois ».

Cet épisode sanglant se déroule le 31 décembre 1775, entre 4 et 5 heures du matin, à l'extrémité sud du quartier Petit-Champlain. Pendant ce temps, une attaque du Colonel Arnold, près de la rue Sault-au-Matelot, est repoussée avec autant de vigueur, puisqu'elle se termine par la capture de trois cents prisonniers. L'armée ennemie qui avait mis le siège devant Québec au début de décembre, le poursuit jusqu'au milieu du mois de mai, alors qu'elle se retire brisée par les insuccès et les rigueurs de l'hiver. Cette tentative d'invasion du Canada par les colonies américaines en révolte contre leur mère-patrie, l'Angleterre, avait bien failli réussir; la mort de Montgomery aux pieds du cap Diamant vient cependant changer le cours de cette entreprise qui avait pourtant trouvé au Québec bien des partisans.

Parmi les événements tragiques qui marquent encore l'histoire de ce quartier, on relève plusieurs grands incendies qui, heureusement, épargnent la petite église Notre-Dame-des-Victoires, reconstruite après les bombardements de 1759; des avalanches de neige venues de la falaise, dont celle de 1836 déclenchée par le coup de canon de midi; des éboulis de roc, en particulier celui de septembre 1889 qui coûte la vie à 45 personnes; enfin, des émeutes qui opposent des débardeurs canadiens-français et irlandais, dans la rue Champlain, en 1879 et 1880.

Mais de grandes manifestations et réjouissances se déroulent aussi dans la partie basse de la ville; puisque c'est là que se trouve le port, elle sert donc, jusqu'à notre siècle, aux entrées solennelles des grands personnages qui visitent la ville: le Prince de Galles, le futur Édouard VII, effectue la première visite royale au mois d'août 1860, tandis que le Prince Arthur y débarque en octobre 1869. Chefs d'état, personnages politiques, cardinaux et nonces apostoliques, tous y mettent le pied au son des salves de canons et sous un enchevêtrement de décorations. ■



« le 18 août 1860, à 5:00 H p.m., le Prince de Galles arrive à bord de la frégate « HERO »

WILLIAM NOTMAN. Photographie, 1860.
Archives nationales du Québec



L'arrivée du Prince Arthur à Québec

ANONYME. Photographie, 1869.
Archives du Séminaire de Québec

bourges; elle joue un rôle important, puisqu'elle comporte des établissements d'accommodation et qu'elle fournit les voies de circulation entre les deux étages de la ville: les côtes du Palais et Dinan restent ouvertes à la circulation automobile, alors que celles de la Canoterie et Dambourges deviennent des liens à caractère piétonnier.

Dans le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE plusieurs espaces sont aussi réservés à des bâtiments et à des usages culturels et récréatifs d'envergure régionale, tels que les théâtres, les musées, les centres sportifs, etc. Ces zones de type centre-ville sont localisées, d'une part, à l'extrémité ouest du quartier, en bordure de l'autoroute Dufferin-Montmorency et, d'autre part, à l'extrémité est, englobant le site du Musée national de la Civilisation, la rue Saint-Pierre et le territoire du Vieux-Port compris entre la rue Dalhousie et le fleuve Saint-Laurent.

Tel que prévu aux plans d'aménagement, le secteur nord-est du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE, c'est-à-dire une portion considérable du territoire du Vieux-Port, est réservé en bonne partie aux équipements sportifs et culturels de haut calibre. Celui-ci comprend toutes les berges du fleuve et du bassin Louise qui deviennent des promenades, des espaces verts et des aires d'activités nautiques accessibles à la population. De plus, une marina, une agora, un hall d'exposition et un centre d'interprétation y favorisent la détente et les loisirs.

Il est cependant important que l'animation récréative soit dispensée dans tout le quartier du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE et, à cet effet, que des usages à caractère culturel s'installent aussi dans les rues bordées de bâtiments anciens du



Monter à bord de la « Marie-Clarisse » par un beau jour d'été!

DENIS CLOUTIER

Il était une fois...

La disposition des trois constructions qui composent la maison Chevalier semble avoir été déterminée par les quais du Cul-de-sac, premier hâvre abrité de Québec. Cette belle demeure, qui servit à Messire Cugnet de poste de traite des fourrures avec les Indiens du Saguenay, abrite aujourd'hui un centre d'exposition des collections d'ethnologie du ministère des Affaires culturelles du Québec. Le décor tout à fait approprié des salles du rez-de-chaussée sert à montrer des pièces de mobilier traditionnel, tandis qu'à l'étage et dans ses vastes voûtes en sous-sol sont installés des montages temporaires sur les arts et traditions populaires ou les métiers et techniques oubliés.

Pour sa part, le Centre d'interprétation du Vieux-Port s'intéresse à l'histoire maritime et portuaire de Québec. Afin de présenter ce thème dans un contexte idéal, Parcs Canada a donc réaménagé un ancien entrepôt du bassin Louise, situé au milieu des quais Renaud restaurés. La construction navale, l'histoire de la navigation chez-nous et les grandes industries qui y étaient rattachées font l'objet d'une exposition très animée, où les techniques muséologiques les plus modernes sont utilisées.

Un peu plus loin, les anciennes voûtes du Palais de l'intendant, qui servirent pendant presque un siècle à la brasserie Boswell-Dow, accueillent maintenant les visiteurs intéressés à l'histoire municipale. Les sports et les jeux d'autrefois, les moeurs politiques et les activités urbaines servent à des présentations originales auxquelles collaborent plusieurs citoyens. Ce centre d'exposition est sous la responsabilité du Service des loisirs et des parcs de la Ville de Québec.



Un édifice complètement recyclé abrite le Centre d'interprétation du Vieux-Port

VILLE DE QUÉBEC.



Plusieurs maisons ont été réunies au cours des siècles et forment aujourd'hui un seul édifice connu sous le nom de maison Chevalier

KEDL.



On présente dans les salles de la maison Chevalier le mobilier traditionnel québécois

MUSÉE DU QUÉBEC.



Exposition aux voûtes du Palais

VILLE DE QUÉBEC.

Le « Telegraph Building »

Érigé en 1855-1856, selon les plans des architectes Staveley et Dunlevie, pour le compte de la compagnie Montreal Telegraph, l'édifice du 83 rue Saint-Pierre, s'inscrit dans le mouvement de la renaissance italienne qui se développe à Québec entre 1850 et 1880. Reprenant sur une base plus modeste le modèle des grands palais italiens, cette architecture s'applique souvent aux grands entrepôts et aux bâtiments commerciaux.

Le Telegraph Building est représentatif de ce goût pour le renouveau italien : rez-de-chaussée en pierre de taille percées de grandes baies avec arc surbaissé comprenant voussoirs et clefs de voûte ; premier étage percé de trois baies avec arc en plein cintre, souligné par un encadrement de pierre et le dernier étage traité en attique. L'édifice est coiffé d'un toit plat souligné par une corniche.

S'il produit un effet décoratif et souvent pittoresque, le style néo-renaissance, grâce surtout à la disposition hiérarchique des ouvertures comme des espaces intérieurs, permet aussi une reconversion intéressante des édifices, en commerces au rez-de-chaussée et en logis d'habitation aux étages. ■

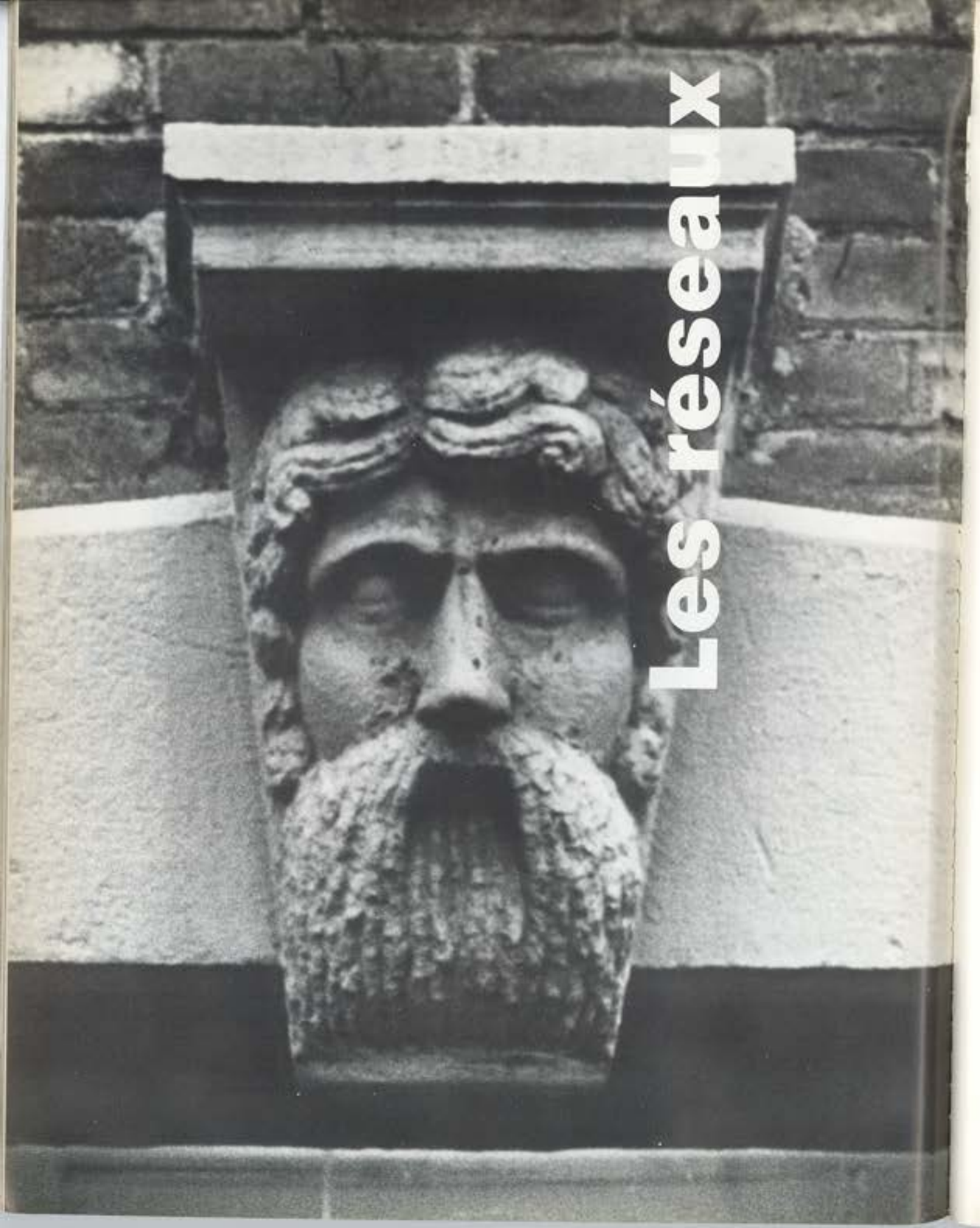


La charmante façade à l'italienne du Telegraph Building

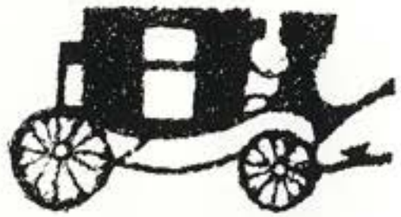
VILLE DE QUÉBEC.

secteur sud-ouest. Des galeries d'art, des minithéâtres, des centres d'exposition, des équipements tels qu'une phonothèque et une vidéothèque peuvent s'y installer au même titre que les commerces et les ateliers, au rez-de-chaussée des bâtiments. Le secteur de la Place Royale est en mesure d'accueillir la plus forte concentration de ces activités créatives. La fonction éducative devrait aussi réintégrer le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE par le biais des grandes institutions désirant établir des extensions d'un enseignement de niveau supérieur. On devrait y accueillir des écoles de métiers et techniques dans les domaines du vêtement, de l'ébénisterie, du tissage, des arts appliqués, de la navigation et de l'informatique ; de même y créer des centres de perfectionnement dans les arts de l'artisanat, la recherche historique ou les cours de langues. Les entrepôts recyclés du Vieux-Port, ainsi que ceux qui bordent la Place Royale et la rue Saint-Paul offrent des possibilités incomparables pour de tels usages.

Alors que tant de banlieues modernes n'offrent qu'une stupéfiante banalité, des services éloignés à des consommateurs devenus des automobilistes à temps plein, le concept de réaménagement du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE propose beaucoup plus d'originalité et de contraste. La polyvalence et même l'interpénétration des activités y soutiennent un mode de vie largement ouvert à la participation et un avenir engagé dans une constante revitalisation. C'est une occasion idéale pour ceux qui ont le goût de s'identifier à un quartier, à son ambiance pleine de diversité, à son rythme renouvelé. ■



Les réseaux



L'implantation et le développement de projets générateurs de déplacements de véhicules, bien que souhaitables pour la communauté, impliquent néanmoins des obligations et des charges relativement onéreuses, afin d'éviter des problèmes de congestion et de stationnement. C'est la responsabilité de la communauté et, en premier lieu, du gouvernement municipal de veiller à maintenir un juste équilibre entre les diverses composantes du tissu urbain. Cet équilibre ne peut être atteint dans le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE que par une gestion globale de la circulation, du stationnement et des transports collectifs. Il est donc essentiel que les actions des divers intervenants s'intègrent dans le cadre d'une planification d'ensemble.

Afin d'évaluer la demande d'ici 1994, une prévision du volume de circulation généré en 1994 a été effectuée, en tenant compte des projets annoncés ou prévus dans le quartier et en retenant l'hypothèse que le comportement des usagers demeure, à certains égards, constant de 1982 à 1994; c'est-à-dire même répartition modale, même nombre de véhicules en transit et même répartition entre les divers accès.

Compte tenu de ces hypothèses et de l'effort de croissance que la Ville concentre dans ce quartier depuis quelques années, on peut prévoir que le nombre d'automobiles, accédant au VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE à la période de pointe du matin, pourrait passer de 5 000 en 1982 à 9 200 dix ans plus tard. Cette augmentation proviendrait exclusivement de véhicules ayant leur destination dans le secteur, la circulation locale ayant plus que triplé durant cette période, passant de 1 600 à 6 000 automobiles.

S'il fallait satisfaire cette nouvelle demande, il serait nécessaire de construire de nouvelles voies de circulation, de même que d'innombrables espaces de stationnement. Mais cette solution n'est évidemment pas logique, si l'on considère l'espace et le bâti existant dans ce quartier. C'est plutôt par un changement dans les habitudes de transport que la croissance du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE devient possible.

Casse-Cou



Au début du XXe siècle, l'escalier de bois est remplacé par une structure de fer.

ANONYME. Photographie, vers 1908.
Archives de la Ville de Québec.



L'escalier Casse-Cou était bordé de boutiques de cordonniers et de couturières, au XIXe siècle.

LOUIS-PRUDENT VALLÉE. Photographie, vers 1885.
Archives nationales du Québec.



Vers 1890, un ascenseur mu par un système à vapeur est installé entre la terrasse Dufferin et la maison qui abrita Louis Jolliet, le découvreur du Mississipi.

VILLE DE QUÉBEC.

À Québec, la liaison piétonne entre la basse et la haute-ville est grandement facilitée par la présence de nombreux escaliers tout le long de la falaise. Parmi les plus connus, citons l'escalier de métal au pied de la rue Sainte-Claire, reliant le faubourg St-Jean-Baptiste au quartier St-Roch, celui du Cap Blanc avec ses 400 marches et celui de la côte d'Abraham qui se rend au Carré Lépine. Mais, de la vingtaine d'escaliers que possède Québec, le plus ancien et le plus célèbre est l'escalier Casse-Cou qui descend à la rue Petit Champlain à partir du coude de la côte de la Montagne.

L'escalier apparaît pour la première fois sur une carte de Robert De Villeneuve en 1692. Voie de circulation commode pour relier les deux parties de la ville d'alors, l'escalier Casse-Cou fit même l'objet de règlements du Conseil souverain. Ainsi, en 1698 *« Le conseil fait défense aux bourgeois et habitants de la basse-ville de faire monter ni descendre, par l'escalier qui aboutit de la haute-ville à la rue Sous-le-Fort, aucun bestiaux, à peine d'amende. »*

L'escalier de bois est remplacé à la fin du XIXème siècle par un escalier de métal à trois rampes, selon les plans de Charles Baillairgé, architecte et ingénieur. En 1965, on lui substitue l'escalier de béton actuel avec étagement de terrasses, réalisation qui permet à la Ville d'être récipiendaire du prix Vincent-Massey pour la qualité de son exécution.

Mais, déjà au XIXème siècle (vers 1880), il était possible d'éviter l'ascension de l'escalier Casse-Cou en empruntant un ascenseur mû par un système à vapeur qui reliait la rue Sous-le-Fort à la terrasse Dufferin. Aujourd'hui, un nouveau funiculaire, pourvu de fenêtres panoramiques, assure toujours la liaison haute-ville/basse-ville. ■

Des mesures doivent donc être mises de l'avant, pour que ce quartier connaisse un fonctionnement harmonieux, malgré un achalandage très important. Ces politiques soutiennent le co-voiturage dans les milieux de travail, l'amélioration du transport en commun, l'introduction de navettes touristiques et l'aménagement de voies piétonnières. Elles touchent aussi à la priorité d'accès et à la gestion intégrée des stationnements; en résumé, elles visent une diminution de la circulation de transit et du trafic en général.

Le co-voiturage est l'approche privilégiée permettant de répondre aux besoins des travailleurs, tout en préservant la qualité de vie dans un quartier.

Quand un groupe de personnes partagent le même véhicule et les frais de déplacement entre leur lieu de résidence et le secteur où elles travaillent ou étudient, ces personnes pratiquent ce que l'on appelle le co-voiturage. La promotion et l'organisation de ce mode de transport collectif privé sur le territoire du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE serait une première au Québec pour cette solution d'avenir. Des mesures incitatrices, c'est-à-dire un accès et des tarifs préférentiels de stationnement pour les véhicules servant aux co-voitureurs, jointes aux conditions mêmes de circulation et de stationnement dans le quartier en certaines périodes du jour et de l'année, ne peuvent que convaincre les travailleurs des avantages du co-voiturage. Il va sans dire que les dépenses rattachées à cette formule seraient facilement compensées par les économies en infrastructures et en véhicules de transport collectif.

Le co-voiturage vers le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE peut prendre plusieurs formes: par automobile, fourgonnette ou voiture-taxi, ce qui implique tous les avantages du transport individuel, sans ses inconvénients. Si l'on peut espérer la généralisation de ce mode de déplacement, la hausse de la moyenne actuelle de 1,3 à 1,8 personne par automobile, en période de pointe, demeure un objectif très réaliste. Il serait même souhaitable qu'on en vienne à le dépasser pour préserver la qualité de vie des résidents et faciliter l'accès d'un plus grand nombre de personnes au quartier.

Tous les organismes publics et les employeurs importants doivent donc appuyer ce programme par des mesures complémentaires relevant de leur juridiction, telles que des voies réservées, des aires de stationnement particulières, des ajustements dans les périodes de travail, etc.

Une clientèle des plus importantes justifie la mise en place d'un service de transport en commun particulièrement efficace

Le transport en commun doit composer avec des contraintes importantes du réseau routier: le quartier se présente sous la forme d'un croissant dont les accès par autobus sont situés aux deux extrémités, puisqu'il est impossible d'offrir un circuit régulier empruntant la côte de la Montagne. Les liaisons avec la haute-ville s'en trouvent ainsi pénalisées. Par ailleurs, les limites imposées à la circulation automobile sont compensées par l'efficacité accrue du système de transports publics pour les travailleurs du quartier, car même en favorisant le co-voiturage, on prévoit une augmentation des utilisateurs de transports collectifs. La part du transport en commun pourrait varier, durant la période de pointe du matin, entre 25 et 40% en 1994 (entre 1 800 et 4 500 personnes), selon le taux de co-voiturage atteint.

Pour répondre à cette demande durant les périodes de pointe, le terminus de certains parcours ne se situe plus à Place Jacques-Cartier, mais doit être relocalisé à la Gare intermodale. Afin de faciliter la circulation des autobus et des co-voitureurs, une voie réservée à ces véhicules doit aussi être aménagée dans l'axe du boulevard Charest.



Le transport en commun prend la vedette.

VILLE DE QUÉBEC.

Tout le monde à bord!



Des tramways couverts sillonnaient les rues de la basse-ville pendant les mois d'été

Archives de la Ville de Québec.



La rue Saint-Paul était très achalandée au début du siècle

N.D. PHOT. Carte postale, vers 1908.
Archives de la Ville de Québec

En 1869, un promoteur américain vint à Québec persuader un groupe d'éminents citoyens et hommes d'affaires de fonder la compagnie The Quebec & Gosford Railway, qui relierait la ville à ce canton situé 25 milles plus loin, afin d'y exploiter une coupe de bois. Cette ligne était un peu différente des voies ferroviaires ordinaires qui existaient déjà dans d'autres régions du pays, puisque les rails étaient en bois d'érable plutôt que d'acier. À la fin de sa construction, en 1871, ce fut donc la première ligne de chemins de fer sur la rive nord du Saint-Laurent... et la première à faire son entrée à Québec. On raconte que la locomotive



Les cochers attendaient les clients à la porte des gares de trains installées dans le quartier du Palais dès la seconde moitié du XIXe siècle

LOUIS-PRUDENT VALLÉE. Photographie, vers 1875.
Archives du Séminaire de Québec.

amenée par bateau jusqu'au port attira une foule si nombreuse que son transport jusqu'à Saint-Malo, sur les rails des tramways de rue, ne se termina pas avant le milieu de la nuit.

Car, depuis 1864, des tramways tirés par des chevaux sillonnaient déjà la basse-ville de Québec, du Marché Champlain vers Saint-Sauveur, en passant par les rues Saint-Paul, Saint-Joseph et Saint-Vallier. En 1879, ce fut au tour de la haute-ville de posséder sa ligne de tramways hippomobiles. Mais ce n'est que le 20 juillet 1897 que huit tramways électriques furent mis en service pour la première fois à Québec, afin de couvrir le territoire de la basse-ville. Selon Arthur Buies, qui en parle dans un texte publié en 1893, cette nouvelle invention avait suscité bien des controverses:

« L'année dernière, on avait commencé à parler beaucoup d'un tramway électrique élevé, et on le donnait même comme sur le point d'être construit. Évidemment, cela allait trop vite. Aussi a-t-on entendu aussitôt s'élever de tous côtés les protestations d'une foule de citoyens effarouchés.

« Comme on pouvait s'y attendre, la chose fut arrêtée net. Alors on se rabattit sur un tramway électrique, au ras de terre. Ah!... Là, c'était encore pis. « Nos rues étaient trop étroites! Mille accidents allaient survenir! La circulation deviendrait impossible »... Enfin, bref, on lâcha le tramway abaissé comme on avait lâché le tramway élevé, mais on garda scrupuleusement les rues étroites.

« Maintenant, la question revient un peu, très discrètement, très doucettement sur le tapis, et même deux camps se sont formés au sujet du tramway élevé.

« Deux camps c'est rien que pour commencer!..... » ■

La polyvalence des fonctions du quartier exige également un bon service de transports collectifs en-dehors des heures de pointe. Ce service est d'autant plus important qu'on doit assurer une grande mobilité à l'intérieur même du quartier. Un mouvement régulier aux cinq minutes est donc essentiel pour répondre aux besoins de ses résidents et assurer le développement de sa vie commerciale. Cette navette devrait, vers 1990, le desservir au complet et le relier à la Place Jacques-Cartier et à la Place d'Youville, pour assurer une correspondance avec tous les autres parcours de la CTCUQ.

Relier de grands stationnements périphériques avec le centre-ville par un service de navette touristique de caractère pittoresque...

Ce service est différent de celui offert aux résidents et travailleurs, puisqu'une desserte touristique répond à des besoins bien particuliers. On parle de navette pour les visiteurs parce que, vu le manque d'espace, il faut garder leurs véhicules à l'extérieur du quartier. Cependant, elle pourrait non seulement desservir le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE, mais encore tout le centre-ville. Les moyens proposés sont donc proportionnels à la vocation élargie de ce service touristique.

Des centres d'accueil satellites offriraient le stationnement, l'information et l'encadrement nécessaires. Des véhicules spécialement conçus à cet effet pourraient alors amener au centre-ville cette clientèle qui peut y circuler facilement à pied, en taxi ou en autobus. Des allers et retours fréquents seraient offerts pendant la saison touristique, tandis qu'un horaire approprié pourrait être maintenu le reste de l'année par des autobus réguliers, afin que ces centres deviennent des stationnements de dissuasion pour combler le manque d'espace au centre-ville.

En plus d'être économique et efficace, la navette touristique doit être pittoresque. Il ne faut pas oublier que ce service s'adresse d'abord à une clientèle en vacances, venant à Québec pour trouver dépaysement, détente et confort. On doit donc offrir une expérience attrayante qui laisse un souvenir inoubliable. Le véhicule lui-même devrait être déterminé avec soin, puisqu'il donne le ton: sur pneus, afin d'assurer une flexibilité de parcours,



Le traversier d'hiver

VILLE DE QUÉBEC.

permettant un embarquement et un débarquement rapides, il devrait présenter un caractère spécial qui en fasse une attraction touristique. D'ailleurs, le fait que le service ne soit offert que pendant la saison touristique estivale offre beaucoup plus de latitude dans le choix du véhicule. L'histoire des transports urbains à Québec offre des modèles intéressants, tels les anciens tramways.

Toute solution de type monorail ou minirail présenterait des problèmes d'intégration, surtout à cause de l'impact physique et visuel des structures dans un environnement historique.



Une promenade très appréciée des visiteurs du Vieux-Port, qui peuvent observer le mouvement des navires et admirer la silhouette du Vieux-Québec

KEDL.

La rue Sous-le-Cap...

pour une agréable promenade à pied!



Les travailleurs du Port habitaient la rue Sous-le-Cap

ANONYME. Photographie, vers 1890.
Collection privée.



La rue pavée de bois servait aussi de terrain de jeux aux enfants

ANONYME. Photographie, vers 1890.
Collection privée.



La rue Sous-le-Cap est encore réputée la rue la plus étroite en Amérique du Nord

ANONYME. Photographie, vers 1890.
Collection privée.

De toutes les rues typiques du VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE, la plus célèbre est probablement la rue Sous-le-Cap; autrefois aussi appelée « *la Ruelle des Chiens* » (Dog Lane), elle est devenue, dès le XIXe siècle, un attrait touristique: l'étroitesse du passage, les passerelles entre les maisons et les cordes à linge suspendues au-dessus des passants ont autant contribué à sa réputation que les combats historiques qui s'y sont déroulés. Le chroniqueur James Macpherson Lemoine la décrit dans « *Les rues de Québec* », publié en 1875, en mentionnant d'abord qu'avant la construction de la rue Saint-Paul vers 1816, la marée haute obligeait tout le trafic de la basse-ville à passer par cette ruelle où deux charrettes ne pouvaient se rencontrer:

« On devait donc placer à chaque bout, comme dans certaines passes des Alpes, un gardien muni d'un porte-voix pour annoncer quand le passage était libre et pour prévenir les rencontres. Cette localité, odoriférante surtout pendant la canicule, est fort peuplée: les bambins de la Verte Erin y pullulent comme lapins en garenne. Des touristes aventureux qui s'y sont risqués aux jours radieux de juillet, en sont revenus tout éblouis, abasourdis même des merveilles de l'endroit. Entre autres curiosités indigènes, ils y ont remarqué comme des tentes aériennes, improvisées, sans doute, contre les rares rayons du soleil du midi. Sur des ficelles tendues d'un côté à l'autre de la voie, était le linge des familles mis à sécher. Quand le vent agitait au-dessus des passants toutes ces blanches chemisettes, mêlées à des caleçons masculins, et à ses fragments de toile si nécessaires au jeune âge, l'effet, dit-on, était pittoresque au suprême degré.

« Nos plus illustres touristes, le fils aîné de la Reine, le Prince de Galles, ses frères, les Princes Edward et Arthur, les ducs de Newcastle, de Manchester, les généraux Grant, Sherman, le Prince Napoléon Bonaparte, tous, dit-on, ont quitté Québec sans avoir visité la Ruelle des Chiens, ignorant même, il est probable, son existence! Et pourtant cette rue est immensément historique. Elle a résonné des fanfares de la guerre, du grondement du canon, d'une fusillade des plus vives: le Col. Arnold y tombait blessé au genou, en 1775. On le transportait au milieu des cris désespérés de ses soldats ruisselant dans leur sang... »

Depuis la fin des années 1960, on n'y retrouve plus les hordes de gamins qui s'accrochaient aux voitures des touristes ébahis par tant d'acrobaties pour une poignée de sous. Mais la rue Sous-le-Cap n'a pas perdu son charme, puisque toutes les restaurations ou reconstructions d'édifices sur son parcours s'accompagnent de la protection de leurs passerelles. Avec le réaménagement du quartier, elle retrouve son animation d'antan en se rattachant au réseau de voies piétonnières qui relient les quais à la falaise, et à la partie haute du Vieux-Québec. ■

L'objectif de la navette touristique étant d'amener le plus rapidement possible les touristes de leur voiture au quartier, et vice-versa, son parcours doit être le plus limité possible et éviter les zones critiques de circulation. Le tarif pour les usagers, à partir des centres satellites, devrait aussi être inclus dans le prix du stationnement, c'est-à-dire totalement équivalent ou inférieur au coût du stationnement à la journée au centre-ville.

« ...Des gabarits et des activités favorables à la circulation piétonnière. »

Le Quartier ne manque pas d'éléments importants pouvant servir d'appui à l'aménagement de cheminements piétonniers à caractère touristique, tels que les rues étroites, la présence de la falaise, les fortifications, l'architecture exceptionnelle de certains ensembles, la proximité de l'eau et la mixité des fonctions qui animent les rez-de-chaussée. À cette fin, des rues sont réservées en priorité au piéton et elles reçoivent un aménagement en conséquence.

Le touriste qui descend la côte de la Montagne débouche sur les environs de la Place Royale qu'il peut parcourir avant de compléter le circuit du Petit-Champlain. Ce secteur jouit d'une zone piétonne relativement vaste, puisque ses rues sont plus ou moins accessibles aux véhicules motorisés. Les voies d'accès principales interdisent l'accès aux automobiles, alors que certaines petites le permettent, ce qui fait que seulement les résidents ou les livreurs de marchandises s'aventurent dans ces rues étroites, où l'on peut donc dire qu'en tout temps le piéton a priorité.

Cependant, il est essentiel que les possibilités du reste du quartier soient aussi exploitées pour inciter le piéton à continuer plus loin que la Place Royale, à travers les rues qui vont jusqu'à la côte du Palais. La rue Sous-le-Cap ne se visite qu'à pied. D'autres, comme les rues Saint-Paul et Saint-Pierre, présentent des gabarits et des activités favorables à la circulation piétonnière. Compte tenu du fait qu'on ne puisse prévoir, à moyen terme, un achalandage suffisant pour les réserver exclusivement à la promenade, il convient d'en faire des rues à vocation piétonne et de service, où la voiture serait tolérée. Il suffit que l'accès de l'automobile implique une démarche explicite du conducteur pour que le trafic diminue.



Au pied de la côte Dambourges, lorsque le soleil s'amuse sur les murs de pierre.

KEDL

La marche du progrès



Québec, rue des quais du commerçant Goudie (détail)

JAMES P. COKBURN, Lavis, vers 1830.
Musée du Québec.



Un boucher offre sa marchandise de porte en porte.

ANONYME. Photographie, vers 1890.
Collection privée.



La construction de la jetée Louise, vers 1880, va transformer l'activité du port.

LOUIS-PRUDENT VALLÉE. Photographie, vers 1880.
Musée du Québec.

Ce quartier de la basse-ville, si populeux sous le Régime français, continua jusque vers 1832 à être, par le tohu-bohu des affaires et les résidences des principaux négociants, une des plus riches portions de la Cité. Cette année-là, le fléau asiatique décima la population : 3 500 cadavres allèrent, en quelques semaines, prendre leur place au cimetière. Cette terrible épidémie causa, pour ainsi dire, une révolution sociale à Québec : comme le drainage n'existait pas dans ces rues encombrées, la classe aisée quitta la basse-ville. On y transigeait ses affaires, mais on résidait, l'été, à la campagne et, le reste de l'année, à la haute-ville.

Le départ de la classe bourgeoise accéléra la conversion de presque tout le territoire en faveur de l'entreposage, du commerce en gros et des métiers reliés au transport maritime, les ouvriers et leur famille continuant d'habiter quelques rues étroites le long de la falaise. C'est dans ce contexte que se développèrent les marchés publics qui maintenaient chacun une spécialité, c'est-à-dire les légumes, les viandes, le bois de chauffage, les grains ou le foin. Leurs emplacements étaient accessibles par bateau et l'on évitait ainsi les côtes abruptes qui menaient à la haute-ville. Pour les mêmes raisons, les lignes de chemin de fer s'installèrent aussi un peu partout dans le quartier. L'atmosphère surchargée qui en résultat fut dénoncée avec vigueur par Arthur Buies, notamment dans une conférence prononcée en 1893 et intitulée « Québec en 1900 » :

« ...où l'on a jugé à propos, comme de juste, d'installer côte à côte le bureau de la Traverse, le dépôt de l'Intercolonial, les salles d'attente et de fret du Québec Central, et une station de cochers plus considérable que toutes les autres stations de la ville? Et maintenant, voici que les trains du Pacifique vont y passer à leur tour. Comment feront-ils? C'est ce qu'on se demande.

« L'été, quand les bateaux de la traverse déposent à cet endroit les voyageurs de l'Intercolonial, du Québec Central et autres, venant de toutes les directions, avec leurs malles, leurs effets quelconques, sans compter les voitures chargées qui viennent de Lévis ou qui s'y rendent, il n'y a absolument pas moyen de se retourner. C'est une confusion, une cohue et un embarras inexprimables. Ce n'est qu'avec peine et misère qu'on y arrive à se frayer un chemin, après avoir beaucoup attendu, et en courant le risque de voir sa voiture s'accrocher à une dizaine d'autres. Tout cet aspect-là, où viennent aboutir tant de gens et de choses à la fois, appartient à messieurs les voituriers et charretiers de cette excellente localité. Ils sont là chez eux, ils s'emparent du terrain et nul ne peut éviter leurs obsessions et leurs circonvolutions autour de sa personne. Ils bloquent la rue aux trois quarts; et, non contents de cela, ils vont encore jusqu'à traverser à Lévis pour y tympaniser et y circonvenir les voyageurs à leur descente des trains.

« Sont-ce là, oui ou non, des choses à tolérer dans un pays civilisé, et allons-nous permettre à de pareils abus de fleurir encore bien longtemps? Qu'est-ce que c'est donc le samedi, jour où les habitants viennent en foule de toutes les campagnes environnantes, avec leurs produits qu'ils étalent jusque sur la rue, une rue qui n'a pas seulement vingt-cinq pieds de largeur et qui fait un coude précisément à deux pas de là, afin que les agréments de l'endroit soient complets? C'est alors que ça devient comme une collision générale, et cette collision dure au moins toute une matinée!

« La conclusion de ceci, c'est qu'il faut...laisser le rivage libre, pour qu'on y puisse construire des quais, y manoeuvrer à l'aise, y débarquer le fret, y apporter ou y écouler sans encombre des chargements de toute nature; enfin, permettre qu'on puisse s'y remuer, si l'on veut que le commerce soit attiré là comme ailleurs et que cette importante section de notre rivage, si avantageusement située, soit utilisée sérieusement. »

Sur ce vaste espace dégagé de toute construction, on imagine une grande gare de chemins de fer dont la tour serait dotée d'un ascenseur vers la terrasse Dufferin. D'autre part, un grand rêve, partagé par la municipalité et les gouvernements, pourrait aussi prendre forme en plein dans la façade de la ville ; en effet, depuis 1852, plusieurs projets de pont entre Québec et Lévis ont été étudiés et ce sont les difficultés financières ou le choix définitif du site qui retardent la construction de cette future merveille du monde. Le rapport de M. C.E. Gauvin préparé en 1896 pour le Commissaire aux Travaux publics, est explicite :

« ...Un pont jeté sur le fleuve, en face du cap Diamant, serait sans doute d'un aspect grandiose, et offrirait incontestablement, au point de vue des communications entre Québec et Lévis, des avantages que ne saurait présenter un pont à la Chaudière, par exemple. Je ne voudrais pas voir, pour une construction de l'importance de celle dont il s'agit, la question esthétique complètement négligée, mais, enfin, comme ce ne serait pas pour produire un effet artistique ni pour établir un moyen de communication constante (non par voie ferrée) entre les populations des deux villes de Québec et de Lévis que l'on jetterait sur le Saint-Laurent le pont dont il s'agit, je doute fort que l'on consentit à faire une dépense de 5 ou 6 millions de piastres, pour ces deux considérations, qui, après tout, sont d'ordre secondaire.

« Quel est le but principal, je pourrais presque dire l'unique but, d'un pont sur le Saint-Laurent à Québec; est-ce de mettre en communication directe et ininterrompue les populations de Québec et de Lévis? Non: l'objet principal du pont dont il s'agit est de relier, à Québec, ou dans le voisinage de Québec, les deux réseaux de chemins de fer de la rive nord et de la rive sud, puis d'offrir aux trois grandes lignes, le Grand-Tronc, l'Intercolonial et le Québec Central, un moyen d'atteindre le port de Québec même, c'est-à-dire ce vaste bassin à niveau constant qu'on a créé à grands frais dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles, bassin qui offre tant d'avantages pour le transbordement des marchandises et qui est si admirablement situé au point de vue des agrandissements futurs: voilà le but principal du pont... » ■



Les rues près du marché Champlain étaient fort encombrées durant les jours d'été.

LOUIS-PRUDENT VALLÉE. Photographie, vers 1875.
Archives du Séminaire de Québec.



Projet de gare et de tour-ascenseur vers la terrasse Dufferin.

LOUIS MORENCY. Aquarelle, 1910.
Collection privée.



Une expérience unique...

LE VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE fait l'objet des plus importants investissements de la région et s'apprête à jouer un rôle fondamental dans le devenir de la Capitale.

En fait, la situation stratégique de ce territoire et l'ensemble des fonctions qui peuvent s'y développer harmonieusement donnent, à cette entreprise de revitalisation, toute son importance et en font une expérience urbaine absolument unique: c'est, de toute évidence, à la création d'un nouveau quartier au coeur du centre-ville de Québec que tous les citoyens sont invités.

Un réaménagement d'une telle envergure est certainement une occasion exceptionnelle dans l'histoire d'une ville. Rarement, en tout cas, a-t-on pu compter sur autant d'avantages rattachés à un territoire et à ses caractéristiques: retrouver l'accès au fleuve, mais aussi assumer l'emballante vocation de port de plaisance international; sauvegarder un précieux patrimoine historique et architectural, tout en le confrontant à de dynamiques expériences de notre époque; ramener une population stable dans un quartier, mais en mettant à profit d'immenses possibilités de recyclage; redévelopper le commerce et favoriser l'emploi, en créant une extension logique de l'activité touristique qui a déjà cours dans la partie haute du Vieux-Québec...

On peut déjà percevoir dans le VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE une ambiance toute nouvelle, pleine de vitalité, qui trouve son inspiration et sa vigueur dans son étonnante diversité architecturale et l'incomparable panorama du fleuve St-Laurent. Loin d'être réservée à quelques bien nantis et d'exiger des efforts insurmontables, la vie dans ce quartier est probablement plus accessible que dans bien d'autres parties de la ville. Ici règne la variété et place est faite à l'imagination: on a le choix entre restaurer une vieille maison de pierres, aménager un appartement dans un ancien entrepôt, reconstruire sur un terrain inoccupé ou acquérir un condominium dans une conciergerie moderne. Voilà qui devient d'autant plus intéressant lorsque l'on sait que tout un quartier est engagé dans un immense défi de rajeunissement et de santé.

CEtte expérience unique dans la vie d'une ville suppose, bien sûr, la participation active de ses citoyens qui peuvent jouer un rôle essentiel dans la réussite de cette opération VIEUX-QUÉBEC/BASSE-VILLE. C'est à une longue fête des saisons, entre le fleuve et la falaise, qu'ils sont conviés... à la redécouverte du charme oublié d'un quartier historique redevenu le port le plus accueillant du monde. ■