

30 ans d'urbanisme à Québec

Une ville marquée par un traumatisme qui n'est pas celui qu'on pense

Marc Boutin

Number 100, Fall 2008

Ville de Québec 1978-2008
Quebec City 1978-2008

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/45509ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Intervention

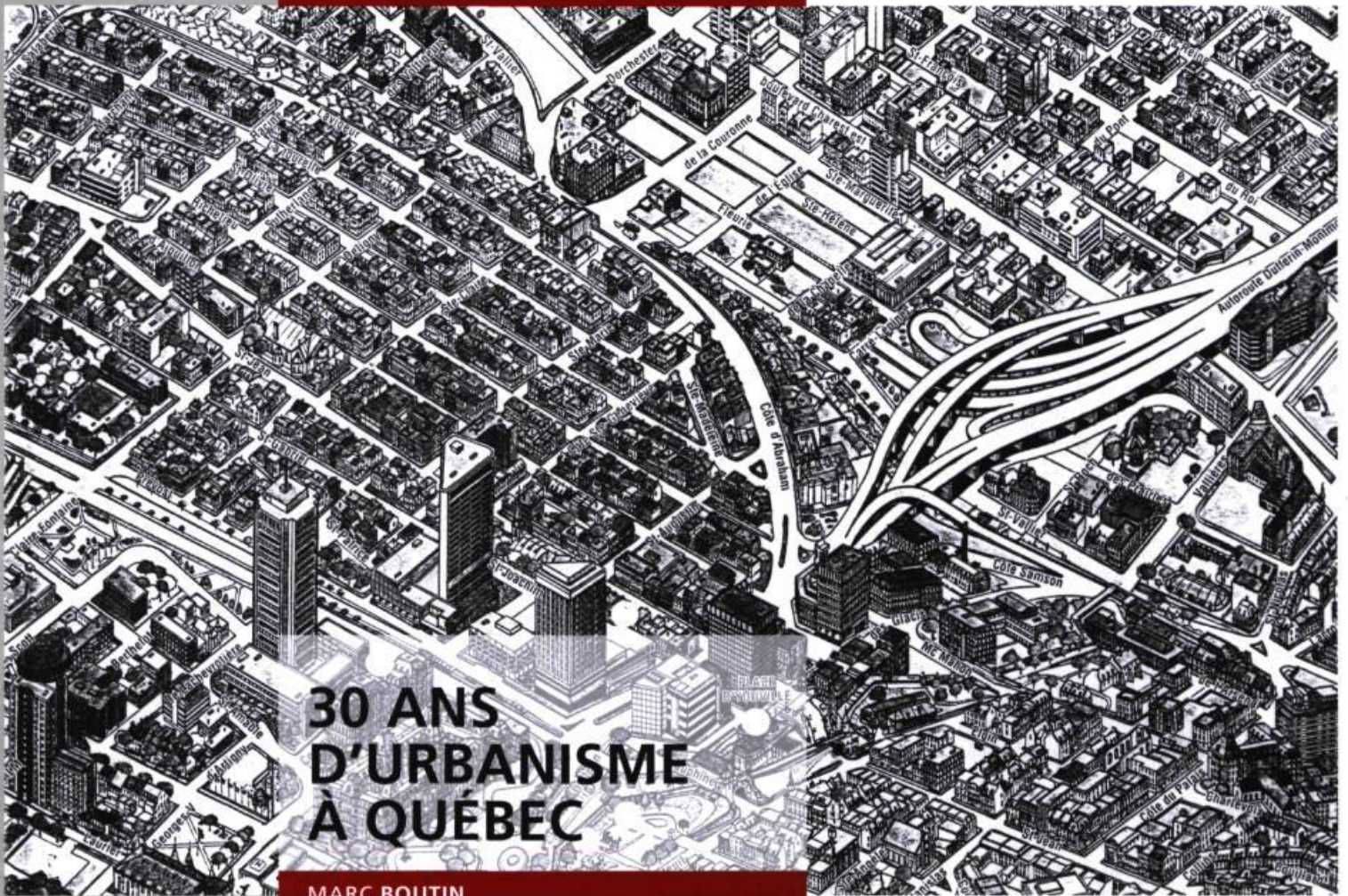
ISSN

0825-8708 (print)
1923-2764 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Boutin, M. (2008). 30 ans d'urbanisme à Québec : une ville marquée par un traumatisme qui n'est pas celui qu'on pense. *Inter*, (100), 34–39.



30 ANS D'URBANISME À QUÉBEC

MARC BOUTIN

Une ville marquée par un traumatisme qui n'est pas celui qu'on pense

L'histoire urbaine de Québec a été marquée par un événement majeur qui n'est ni la conquête ni la bataille des plaines d'Abraham. Il n'est pas exagéré ici de parler d'un cataclysme organisateur autour duquel pivote l'histoire des quartiers du centre-ville et qui explique la morphologie et la structure en surface de la région métropolitaine. Sa portée sur l'organisation de notre vie quotidienne est de loin plus considérable que celle de tout autre phénomène historique local des 400 dernières années. Pourtant, nos valeureux guides touristiques en font abstraction et les historiens le traitent rarement en tant que tel. C'est, sans doute, que la poussière qu'il a soulevée n'est pas encore retombée, mais aussi que le grand public tout comme les experts le confondent avec son corollaire historique, la Révolution tranquille. Cet événement, c'est la Rénovation urbaine (R. U.)

Marc Boutin a une formation d'architecte (B. Arch) et de géographe (Ph. D.). En plus de son travail d'architecte-artisan dans les quartiers populaires de Québec, il est animateur social au Comité populaire Saint-Jean-Baptiste et journaliste à *Droit de parole*, journal communautaire du centre-ville de Québec où il signe des articles sur la culture urbaine et l'aménagement de la ville depuis plus de 30 ans.

À l'instar d'un fléau naturel, la R. U. a frappé l'Amérique du Nord sans crier gare, et chaque ville a dû encaisser le coup à sa façon. Les plus adolescentes des villes, par exemple Winnipeg et Edmonton au Canada, se sont adaptées rapidement. Il s'agissait pour elles d'un effet de croissance accélérée en liaison avec leur court passé et certaines infrastructures en place. Boston et Toronto, aujourd'hui parmi les villes les plus dynamiques, ont résisté en 1950 à la tentation de démanteler leur réseau de tramway, tandis qu'à la même époque, Montréal et Québec, voulant être de leur temps, se sont empressées de démanteler les leurs. Aujourd'hui, Toronto est à l'avant-garde avec un vaste réseau sur rail dont le coût est relativement facile à amortir ; Québec, elle, hésite toujours à s'offrir un nouveau réseau dont les bases existaient il y a peu. Il faut se méfier : vouloir à tout prix être de son temps, c'est vivre à l'avant-dernière mode, c'est être déjà dépassé.

Notre proche parenté urbaine : Boston

Le cadre bâti « tissé serré » des villes nord-américaines les plus urbaines comme Québec, Boston, Nouvelle-Orléans et San Francisco a servi de premier rempart face aux assauts de la R. U. Mais ces villes ont vite compris qu'une résistance passive n'allait pas suffire. Québec et Boston, les plus orientales, et donc les plus directement européennes, avaient le plus à perdre. Et bien qu'ayant chacune à leur manière opposé une résistance des plus vives, elles ont beaucoup perdu. Toutes proportions gardées, Boston est la ville d'Amérique dont le destin ressemble le plus à celui de Québec.

En 1950, ces deux villes ont près de 350 ans d'histoire. D'un point de vue strictement « urbanistique », les deux centres-ville se ressemblent en ceci qu'ils sont formés de quartiers compacts et bien délimités, socialement distincts et densément peuplés. Ces quartiers couvrent l'ensemble du territoire central, à l'exception des grands parcs urbains que sont le Boston Common et les plaines d'Abraham. Signe distinctif de l'urbanité : le moindre mètre carré disponible est occupé, et il

reste peu d'espace dont l'aménagement soit laissé au hasard. On doit s'en remettre au remplissage des basses eaux pour agrandir. Au début des années cinquante, d'abord à Boston puis bientôt à Québec, les problèmes s'amoncellent. Les rues étroites sont encombrées au point où le commerce périclité et la pression monte pour une intervention d'envergure. La R. U., la réponse des urbanistes à cette pression, s'annonce comme une panacée pour le milieu des affaires – c'est le début des grands centres commerciaux périphériques – mais aussi comme une menace pour les quartiers habités.

L'Urban Renewal

À Boston, les urbanistes commettent, entre 1950 et 1960, les premières barbaries au nom de l'*Urban Renewal*. Scollay Square, une place centrale des plus animées et des plus chaleureuses, typique du quartier burlesque et permissif qui l'entourait, était à Boston ce que la place D'Youville est à Québec aujourd'hui : un lieu de rassemblement fort populaire. Elle se voit rayée de la carte avec tout son entourage résidentiel et remplacée par la bien nommée Government Center, une immense agora pavée de briques rouges d'une austérité bureaucratique à donner froid dans le dos et coiffée d'un hôtel de ville monumental que n'aurait pas renié Albert Speer, l'architecte d'Hitler. Autre exemple qui rappelle ici Dufferin-Montmorency : une autoroute suspendue transperce le noyau central de la ville. Il s'agit de la même autoroute qu'on a fait passer récemment en tunnel à un coût exorbitant (16 milliards \$ US).

Néanmoins, la résistance à Boston a entraîné quelques bons coups. Ainsi, la plupart des quartiers habités du centre-ville, à l'exception de celui entourant Scollay Square, sont restés intacts. Depuis les années cinquante, le centre de Boston donne l'exemple d'un contraste saisissant entre deux styles d'urbanisme. Une modernité verticale exubérante, juxtaposée à des quartiers résidentiels d'une rigueur horizontale à la fois urbaine et victorienne, parmi les plus beaux au monde (North End, Beacon Hill, Back Bay). De fait, une opinion publique éveillée aura su tempérer l'ardeur rénovatrice des « planificateurs », protégeant ainsi la vie résidentielle du centre-ville.

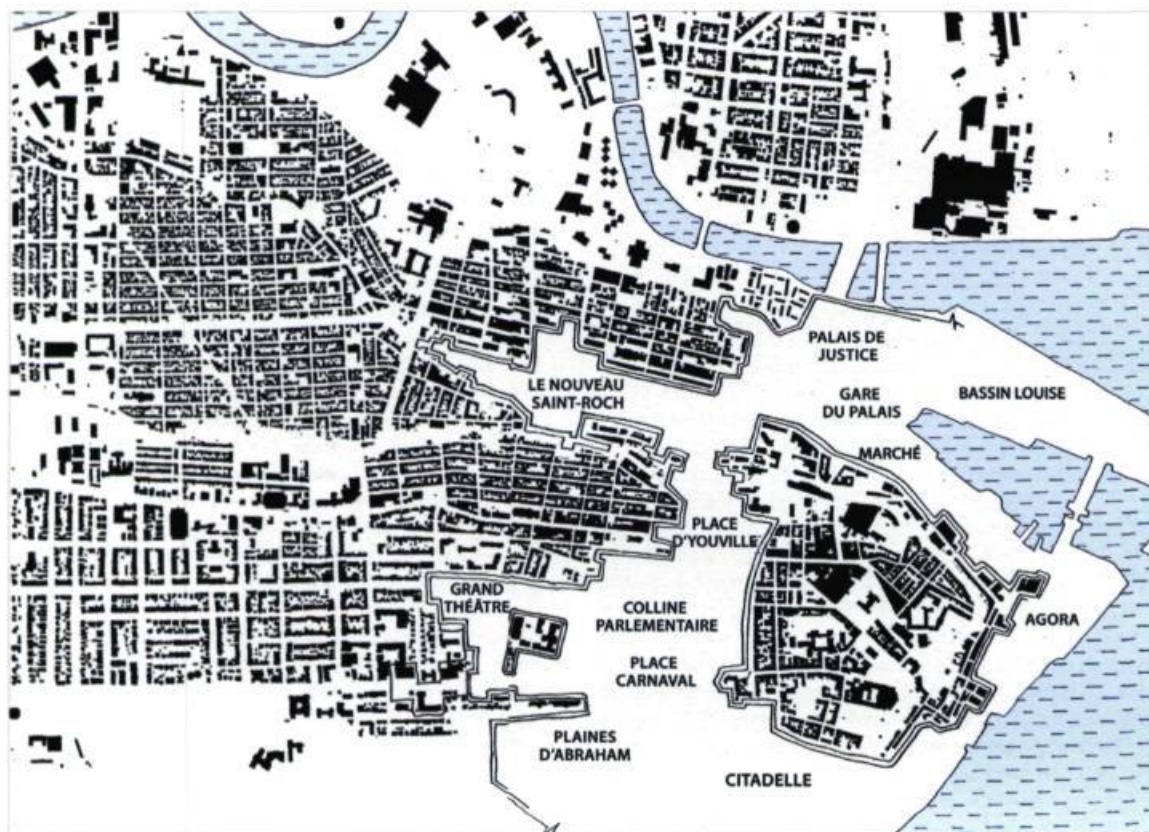
Un concept simple... ou simpliste ?

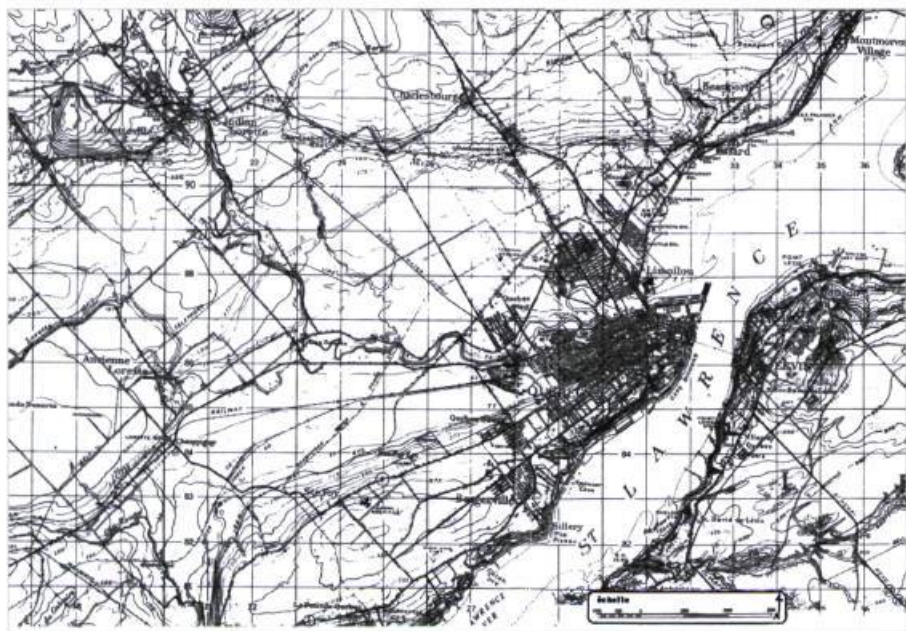
À Québec, la R. U. – que les politiciens de l'époque ont associée à l'idée de progrès au point où s'y opposer voulait dire « être rétrograde » – a pris, à partir de 1967, l'allure d'une bataille de rue entre des urbanistes « fondés de pouvoir » et une certaine société civile aux abois. Des statistiques permettent de saisir l'ampleur des batailles rangées qui ont pris fin en 1978 quand, de guerre lasse, la Ville a abandonné l'idée de transformer la rue Saint-Gabriel en voie d'accès pour Place-Québec. Entre ces deux dates, quelque 10 000 personnes auront été déplacées ou expropriées, 14 écoles publiques démolies ou fermées, plus de 4 000 logements sacrifiés. Au chapitre de la démographie, l'agglomération a littéralement éclaté. Ainsi, la densité moyenne est passée de 10 000 habitants (au km²) à moins de 1 000, et ce, en dépit du fait que la population soit passée de 350 000 à 620 000 habitants. C'est donc dire que la superficie de la zone construite a été multipliée par vingt. Aucune ville, hors certaines mégapoles du tiers-monde, n'a jamais subi un tel ballonnement. De ville la plus dense du Canada, Québec est devenue la région métropolitaine la plus dispersée, la plus étalée. Encore aujourd'hui, on y dénombre de saisissants contrastes. Le faubourg Saint-Jean, par exemple, conserve une densité difficile à dépasser de 17 500 hab./km² alors que plusieurs banlieues peinent à atteindre la moyenne nationale belge qui est de 330 hab./km². Si la densité moyenne d'avant 1950 était reportée aujourd'hui sur l'ensemble de l'agglomération, Québec deviendrait virtuellement l'égale de Paris, avec huit millions d'habitants.

Sur un noyau qui a 350 ans d'histoire, on a plaqué un modèle de développement qui faisait abstraction de la délicate ossature urbaine en place. En termes de réseau structurant de circulation, la ville est passée de l'étape de la rue commerciale à celle de l'autoroute sans avoir franchi l'étape intermédiaire du boulevard urbain. Ainsi, à cause de la forte pression exercée par le milieu des affaires – comme si celui-ci voulait se venger d'un passé dont il aurait été exclu –, il fallait y aller rondement et faire fi du cadre bâti et du lotissement existant. Et Québec de se retrouver aujourd'hui avec trop peu de boulevards. Ceux qui existent, par exemple Pierre-Bertrand, avortent souvent à mi-parcours.

> Page 34 : **Le mur.** Bien que coupé de son cœur historique (la place d'Youville), le faubourg Saint-Jean, un haut lieu de la résistance urbaine, a su maintenir une position stratégique pour un quartier habité. À la hauteur des rues Saint-Jean et Saint-Vallier, la zone blanche est à son plus étroit. Mais les gratte-ciel, avec les couloirs de vent qu'ils provoquent, et l'autoroute suspendue sont des obstacles peu agréables à franchir pour le piéton. La coupure entre le bourg – le Vieux-Québec où la vie urbaine étouffe – et ses faubourgs est autant physique que psychologique.

> **Québec 2008 : une zone blanche au centre-ville.** La Rénovation urbaine a creusé une zone non domiciliaire (en blanc sur la carte) qui enclave la Cité intramuros. Reliée à Ruralopolis par quatre bretelles (les autoroutes Montmorency, Laurentien, Charest et Champlain), cette zone devient une sorte de camisole de force qui structure toute la région métropolitaine. Ses principales fonctions sont : 1) récréative (elle sert de terrain d'agrément pour la banlieue-dortoir) ; 2) industrielle (elle confine la Cité enclavée dans un rôle d'abord touristique) ; 3) répressive (elle maintient les faubourgs et les quartiers habités du centre-ville à l'écart du fleuve et des sites pittoresques et historiques les plus intéressants).





- > **Ruralopolis 2008.** En noir, la banlieue-dortoir ; en carrelé, les zones de service à mixité fonctionnelle ; en quadrillé, les zones urbanisées avant 1950 qu'on retrouve sur la carte 4 ; et en blanc, des zones industrielles ou en friche (non domiciliaires). À noter : les quatre autoroutes qui se sont butées à la résistance passive ou active du milieu urbain et qui n'ont pu traverser le cœur de la ville comme l'auraient souhaité les « penseurs » de la Rénovation urbaine.
- > **Québec 1948.** Cette carte et la précédente sont à la même échelle. En comparant les deux, on constate l'ampleur de l'étalement, un phénomène qu'on devrait qualifier de rural et non d'urbain.

Pour justifier son concept, la Ville dépose en grande pompe un rapport spectacle. Publié en 1972 et rédigé par la firme Vandry-Jobin sous la supervision du Service d'urbanisme de la Ville, ce rapport se veut futuriste et ses projections sont présentées au public comme allant de soi. Après 350 ans de morosité, voici Québec à l'aube d'une prospérité bien méritée. La page couverture montre une image prospective d'un centre-ville devenu en 2 000 un mini-Manhattan. Et pour que cette image devienne réalité, on propose la mise en place d'un réseau d'autoroutes à faire pâlir d'envie Los Angeles. Un véritable délire de rubans de béton et d'asphalte qui coupent au travers des rues résidentielles des quartiers centraux comme des couteaux dans le beurre. Saint-Roch est particulièrement visé : trois autoroutes (Montmorency, de la Falaise et un lien direct vers Lévis) convergent vers la paroisse Notre-Dame-de-la-Paix appelée à disparaître. Pour faire bonne mesure, deux

autres autoroutes (Laurentien et Champlain via un tunnel) s'ajoutent. Mais, le projet d'un pont vers Lévis-Lauzon ayant soulevé la controverse, sa construction attendra « que les esprits évoluent ».

Qu'en est-il de ce rapport 40 ans plus tard ? Bien qu'une seule de ces autoroutes (Dufferin-Montmorency) ait pénétré au cœur de Saint-Roch, se butant finalement aux murs de la résistance populaire et du cap Diamant, et bien que moins de 25 % du réseau global proposé par Vandry-Jobin ait été complété, l'esprit de ce rapport a prévalu. Sa mise en œuvre, quoique très partielle, a forgé l'histoire récente. La région de Québec s'est retrouvée, fin XX^e siècle, avec l'un des plus vastes réseaux autoroutiers au monde au *pro rata* de sa population : 145 km au total, soit 20 km par tranche de 100 000 habitants, ce qui s'avère le double de la moyenne des villes nord-américaines de plus d'un demi-million d'habitants. Seules quelques villes rurales moyennes du Midwest étasunien (Tulsa, Oklahoma City) peuvent rivaliser avec Québec en ce domaine. Et en 2003, nos ingénieurs en voirie en ont remis avec le prolongement de l'autoroute du Vallon. En tout état de cause, ce record, digne du Guinness, explique à la fois l'étalement, la dépendance à l'automobile, le coût excessif de l'entretien du réseau et la faible densité métropolitaine. Le moins qu'on puisse dire, c'est que, dans sa relation avec l'automobile, Québec fait très *redneck*.

Ainsi, la ville d'aujourd'hui aura surtout été modelée par l'atterrissage brutal et soudain d'une structure métropolitaine polynucléaire, au gabarit lâche et dispersé. Le choc fut d'autant plus traumatisant que la nouvelle structure fut implantée sur son antithèse même.

Depuis lors, le Québec métropolitain comprend deux villes antagoniques. L'une de ces deux villes fête son 400^e anniversaire en 2008 ; l'autre ne fêtera pas le sien avant 2370. Cette dichotomie dans l'aménagement se répercute sur le plan électoral : la première de ces deux villes à voté Bloc au fédéral, PQ au national et Bourget au municipal ; l'autre, la déjà vieille malgré son âge, a voté conservateur, ADQ et Labeaume. En fait, ces deux villes ont été placées en position de rivalité stérile parce qu'aucune considération sérieuse n'a été envisagée par les pères de la R. U. pour établir entre elles des infrastructures de complémentarité. La première tentative sérieuse en ce sens fut la mise en service du réseau Métrobus en 1992 par Claude Larose. Un réseau autonome de transport « léger sur rail » pourrait, dans un avenir prévisible, jouer un rôle majeur vers un rapprochement. Encore faudrait-il pour cela accepter de redonner à la ville urbaine une part de sa vigueur perdue.

Trouble de bipolarité : la Rénovation urbaine met l'urbanité en berne

La R. U. vue comme une révolution conservatrice n'est pas une vision de l'esprit. Contrairement aux autres villes d'Amérique du Nord – sauf peut-être Kingston en Ontario –, Québec a vécu un renversement radical de sens. La ville la plus urbaine d'Amérique a cédé sous la pression d'une révolution rurale. Peut-être n'est-ce que temporaire – mais il faudra attendre pour voir. La Ville de Boston, face aux mêmes pressions, a d'abord donné du lest avant de se ressaisir et de prendre conscience de son rôle urbain traditionnel par rapport à l'ensemble des villes étasuniennes : Boston comme capitale universitaire, comme centre de recherche ; Boston et son centre-ville résidentiel unique et jalousement préservé, etc. Urbaine dans sa forme et par tradition pendant 350 ans, Québec est devenue une ville rurale lorsque le cœur de son passé urbain, le Quartier latin, a été « mis en boîte » par l'industrie touristique pour devenir le Vieux-Québec.

Ainsi, la clé de cette « révolution » ne réside pas dans l'immense « Drummondville », cette banlieue étalée à perte de vue et complètement dépendante de l'automobile, qui a enclavé le Québec dit *des anciennes limites* à partir de 1950. Elle se trouve en plein centre, dans l'espèce de « village d'antan » qui est apparu simultanément, autant à la place Royale qu'à l'intérieur des murs. L'Université Laval a sonné la charge dès 1960. Elle a tourné le dos à sa longue histoire urbaine pour s'installer en

plein champ, loin du tohu-bohu et de la mixité sociale de son quartier latin d'origine, dans un campus de type pavillonnaire qui pourrait ressembler à celui d'Ohio State ou de Georgia Tech. Pour mieux comprendre, imaginons l'impensable, l'Université Harvard quittant Harvard Square à Cambridge Mass pour s'installer en banlieue, à proximité d'un centre commercial. Boston en perdrait son quant-à-soi.

Ce départ de l'Université Laval a laissé la voie libre à un tourisme de masse qui n'en demandait pas tant. Devenir la principale occupante d'un quartier latin plus que rentable qu'elle surnommait déjà affectueusement *Old Québec*, il y avait de quoi donner des ailes à une industrie émergente. Ainsi deux parcs industriels, un Disneyland historique à l'est et un *power center* universitaire et commercial à l'ouest, allaient désormais dominer la crête Saint-Louis-Grande-Allée-Laurier, avec, entre les deux, une zone parlementaire placée sous la surveillance d'un Hilton International. Cette cohabitation axiale de deux zones blanches¹ allait peser lourd sur le destin dorénavant rural d'une « vieille capitale nationale provinciale » somme toute bien sage. Elle allait rendre possible, entre autres, l'avènement de spectacles aussi navrants que le Red Bull Crushed Ice à l'est et le déploiement des Budweiser Tail Gates si chers à André Arthur à l'ouest de l'axe. Au final, une haute-ville qui ne concède rien à Val-Bélair d'un point de vue *redneck*.

L'émergence d'un rapport de force

Jusqu'en 1967, la recherche du consensus avait servi de méthode de travail aux politiciens à l'hôtel de ville. Par consensus, il faut ici comprendre la prédominance discrète des points de vue favorables à l'élite bourgeoise. Entre chaque élection, le concept même d'opposition était mis en suspens. Plusieurs séances du conseil municipal, où prévalait la règle de l'unanimité, furent ainsi expédiées en moins de 20 minutes. Les mécontents – perçus comme des individus frustrés en mal de reconnaissance – en étaient réduits à se plaindre auprès de leur conseiller.

À partir de 1967, la dissidence prend une tout autre tournure. Elle devient une affaire de survie collective, géographiquement localisée dans les quartiers habités du centre-ville. En première ligne, un front de résistance se profile à la frontière est des faubourgs Saint-Roch, Saint-Jean, Saint-Louis et Cap Blanc. C'est le long de cette frontière, qui sépare la zone touristique et bureaucratique de l'espace domiciliaire, qu'ont eu lieu les luttes urbaines les plus acharnées, en particulier celles des îlots Saint-Patrick (faubourg Saint-Louis), Berthelot (faubourg Saint-Jean) et Fleurie (faubourg Saint-Roch). Une couronne extérieure aux faubourgs, qui comprend les quartiers Montcalm, Saint-Sauveur, Vanier, Limoilou et Maizerets, sert de base d'appui au front. À une échelle plus vaste, on constate que le territoire formé par ces neuf quartiers réunis est coïncé comme dans un étau. Vers l'intérieur (à l'est), il subit la pression de la zone blanche en expansion autour des murs. Cette zone comprend la colline parlementaire, la place D'Youville ainsi que les secteurs du nouveau Saint-Roch, du palais de justice et de la Gare du Palais. Vers l'extérieur (à l'ouest et au nord), la pression vient de la vaste banlieue périphérique qui explose et se répand tous azimuts à partir de 1960. D'un côté, les gratte-ciel et les grands stationnements grugent l'espace vital, de l'autre l'invasion automobile rythme la semaine ouvrière tout en venant envahir les terrains vagues et embouteiller les rues commerciales et résidentielles.

« Excusez-nous, c'est le progrès ! »

De 1967 à 1980, l'opposition est une affaire de citoyens organisés. Ceux-ci prennent la rue et rivalisent d'astuces médiatiques pour convaincre une opinion publique divisée. L'atmosphère le long de la frontière est lourde d'incertitude. À ce propos, les bombes *intelligentes* de Bush à Bagdad étiquetées « Excusez-nous, c'est la liberté ! » pourraient faire penser aux *bulldozers* du maire Lamontagne qui démolissent poliment avec leur devise « Excusez-nous, c'est le progrès ! ». Il s'agit en effet d'une guerre lente entre forces inégales. Côté civil, huit



comités de citoyens (il en reste trois aujourd'hui) ont offert une résistance opiniâtre qui aura contribué à créer le cadre urbain actuel : des quatre autoroutes qui pointent vers Saint-Roch, aucune n'a réussi à traverser le centre-ville. Seule l'autoroute Dufferin-Montmorency a pu faire des ravages avant de s'arrêter brusquement au carré Lépine, devant un îlot urbain devenu célèbre : l'îlot Fleurie. On ne compte plus les groupes de défense des droits et des services qui prennent racine : garderies, maisons de jeunes, coopératives d'habitation, etc. L'un de ces groupes, l'ACEF-Québec (Association coopérative d'économie familiale) rassemble quelques sociologues et animateurs sociaux qui publient en 1972 le rapport EZOP : *Une ville à vendre*, une riposte marxiste au rapport Vandry-Jobin. Son contenu dénonce le double langage de la municipalité et dévoile les ficelles qui relient les multinationales immobilières à la Rénovation urbaine. Sa publication ouvrira le chemin à la mise sur pied d'un mouvement populaire mieux structuré et à la création d'un nouveau parti municipal, le Rassemblement populaire (R. P.) qui sera porté au pouvoir en 1989.

Un urbanisme cosmétique

La bataille se transpose dès lors sur le plan politique et, pour le R. P., l'aménagement urbain devient un moyen pour accomplir l'impossible : plaire autant à l'industrie touristique qu'à la base militante du parti. Au centre-ville, les grands projets structurants sont mis de côté au profit d'un urbanisme de type cosmétique, qui cherche à réparer les erreurs les plus criantes de la R. U. On assiste alors à la démolition du toit du mail Saint-Roch, à la naturalisation des berges de la Saint-Charles, à la plantation d'arbres et à l'installation de mobilier urbain pour remplacer le mur de la honte du boulevard René-Lévesque et pour « humaniser » le boulevard Honoré-Mercier. La démolition récente des bretelles de l'autoroute Montmorency devenues inutiles relève de la même « philosophie ».

Mais, les projets cosmétiques ne suffisent pas à réorienter le développement. Sans projet structurant solide, la gauche au



> Roger Pellerin, décor pour le film d'animation *St-Gabriel de Force*, 1979.

> Red Bull Crushed Ice : mise en place et démontage de la piste de glace qui ont duré près de deux mois sur la côte de la Montagne, Québec. Photos : Marc Boutin.

pouvoir n'a pu que marcher dans les ornières creusées par les premiers artisans de la Rénovation urbaine. Conséquemment, à la fin du règne L'Allier, la dépendance régionale à l'automobile s'est drôlement aggravée. Parmi les réalisations, il faut quand même signaler la mise en place des conseils de quartier, du circuit Métrobus et, en zone blanche, l'émergence d'un quartier Saint-Roch dit *des nouvelles technologies*, avec son parc « où on veut pas voir de bedaines »² ainsi qu'une série de stationnements géants, souvent camouflés derrière un fard « artistique » (rue de la Chapelle, derrière le cinéma Odéon, et rue Saint-Vallier, à côté de l'ascenseur du Faubourg).

Quant aux projets citoyens, tels le jardin communautaire et le jardin de sculptures de l'îlot Fleurie, ils ont survécu un temps – sans appui officiel autre que du bout des lèvres – pour disparaître au profit d'espaces verts interstitiels en accord avec la nouvelle rectitude « urbanocratique ». Car si les pouvoirs politiques passent, la bureaucratie, elle, demeure. Pourtant, des urbanistes-bureaucrates qui furent des artisans de la R. U. ont pu rester en poste avec le R. P. pour contribuer, soit au maquillage, soit à l'anéantissement de leurs propres *chefs d'œuvre*. Logique oblige, lorsqu'un vent de gauche se lève, la gent bureaucrate s'assure que le Don de Dieu vogue allègrement vers la droite.

Ruralopolis

Au royaume des tondeuses, des grillages métalliques Frost, des stationnements asphaltés, des terrains de golf, des entrepôts et des succursales, la forme pavillonnaire domine le paysage architectural. Du plus petit bungalow avec son garage jusqu'aux vastes hangars de l'aéroport, on retrouve partout des constructions cubiques ou rectangulaires isolées et entourées de pelouse ou d'asphalte. Austères ou bizarroïdes, elles sont disséminées au hasard ou alignées avec ordre au centre de lots de grandeur variable et délimitées par ce que Pierre Reverdy appelle « le trait d'union le plus durable et le plus solide entre les êtres » : la *clôture*.

Dans ce magma gazonné et bitumé qui couvre plus de 90 % de la superficie des villes de Québec et de Lévis réunies, les repères architectoniques se brouillent. C'est à s'y méprendre entre une école primaire et une usine de traitement des eaux usées, entre une polyvalente et une prison à sécurité minimum. De points de vue strictement morphologique et organisationnel, quelle différence y a-t-il entre le campus universitaire Laurier (*sic*) et le centre commercial Laval (*sic*) ? Rejetons siamois de la R. U., ces deux parangons urbanistiques

Mise au point théorique

Les formules *Révolution tranquille* et *Rénovation urbaine* sont propres à une certaine langue de bois. Elles ont été recyclées au Québec à des fins politiques, par des boîtes de « relations publiques » versées dans l'art d'annoncer le contraire de ce qui s'en vient et dans celui de détourner l'attention de ce qui se passe vraiment. Dans les faits, la Révolution tranquille ne fut ni révolutionnaire ni tranquille, et la Rénovation urbaine, du moins à Québec, ne fut ni rénovatrice ni urbaine. On peut parler, dans le premier cas, d'une sorte de *rattrapage* (ou *réforme*) à l'évidence plus agité que tranquille et, dans le deuxième, d'un *renversement*, certes dévastateur, mais absolument pas rénovateur. On pourrait le qualifier, en fait, d'anti-urbain au point de lui accoler l'appellation *Révolution rurale*.

La Rénovation urbaine est la spatialisation de la Révolution tranquille, cette dernière étant la « temporalisation » de l'autre. Les transformations spatiales qui ont accompagné la Révolution tranquille ont eu une incidence forte sur certaines valeurs dominantes d'aujourd'hui. Ainsi, il y a une première forme d'aménagement qui domine depuis la pseudo-Rénovation urbaine et qui, aujourd'hui, produit et reproduit les valeurs postmodernes du consumérisme et de l'individualisme. Une autre forme d'aménagement, autrefois dominante à Québec mais qui est en repli et en mode défensif depuis la Rénovation urbaine, tend à endiguer et à circonscrire ces mêmes valeurs. La première est dite *rurale* ou *industrielle* ; la seconde est *urbaine*. La première est plutôt liée à la vision soi-disant lucide du Québec, la seconde à la vision dite *solidaire*.

L'économie rurale est liée à la production matérielle et au marché global, l'économie urbaine est liée à la reproduction sociale et favorise l'autarcie et l'autonomie locales. Un aménagement de type rural (dit *albertien*) tend à isoler les différentes fonctions pour mieux les disperser et les regrouper par catégories : le domiciliaire dans les dortoirs périphériques ou verticaux, le commercial dans des halles, l'industriel dans des parcs, l'*académique* dans des campus, etc. Un aménagement de type urbain (dit *utopien*) tend au contraire à fragmenter toutes les fonctions pour mieux les mixer, les regrouper dans leur variété et les réunir comme des blocs Lego de différentes couleurs. L'albertien (le citoyen) se déplace quotidiennement d'une fonction à l'autre à une échelle régionale (c'est l'auto-boulo-auto-cado-auto-dodo) ; l'utopien, lui, attend dans son quartier que les fonctions se fractionnent et se rapprochent de son domicile.

Le rang québécois d'avant la Révolution tranquille est un exemple de campagne urbaine. L'espace y était divisé en lots productifs, chaque lot jumelé à un domicile, ce qui favorisait une autarcie familiale où chaque ferme cherchait à diversifier sa production au maximum. Depuis 30 ans, la forme rangique tend à disparaître, et les fermes se regroupent pour se soumettre aux normes d'une agriculture monoproduit et industrielle, qui tend à éliminer le domiciliaire. La campagne québécoise redevient rurale et, en cela, elle suit le même parcours géographique que sa capitale. L'urbanité québécoise est d'origine française et a progressé jusqu'en 1960 grâce à l'extension du réseau paroissial. Le gratte-ciel relié par autoroute à la banlieue-dortoir en passant par l'inévitable centre commercial, voilà le parfait trio rural. La ville urbaine, elle, s'agglutine autour de certaines rues commerciales mixtes comme les rues Saint-Jean, Saint-Joseph, Saint-Vallier, 3^e Avenue, Cartier, Maguire, Bégin, Racine, Royale, Trait-Carré, etc. De même, ce n'est pas parce que les villes grossissent qu'elles vont nécessairement s'urbaniser. Les masses qui se sont précipitées, au XX^e siècle, vers les bidonvilles et les banlieues-dortoirs, n'ont pas perdu leur caractère rural par magie. Le XX^e siècle, contrairement à l'opinion courante, ne fut pas celui de l'urbanisation des sociétés. Il fut plutôt celui du déclin de l'urbanité et d'une ruralisation massive et fulgurante des villes.

> La frontière ouest de la zone blanche : l'émergence d'un rapport de force. C'est le long de la frontière qui sépare la zone touristique et bureaucratique de l'espace domiciliaire qu'ont eu lieu les luttes urbaines les plus acharnées, en particulier celles des îlots Saint-Patrick (faubourg Saint-Louis), Berthelot (faubourg Saint-Jean) et Fleurie (faubourg Saint-Roch). Le territoire formé par les quartiers populaires est coincé comme dans un étau. D'un côté, il subit la pression des gratte-ciel et des grands stationnements qui grugent l'espace vital ; de l'autre, l'invasion automobile rythme la semaine ouvrière et vient envahir les terrains vagues tout en embouteillant les rues commerciales et résidentielles.



de la banlieue se voient aujourd'hui dans un enchaînement douillet que la bien nommée autoroute Robert-Bourassa vient raffermir plutôt qu'affaiblir. Dans cette perspective, la complicité entre Sobey's et l'Université pour ouvrir un supermarché expérimental du côté ouest de l'autoroute va de pair avec l'aménagement pavillonnaire de type industriel qui domine le centre de Sainte-Foy depuis 1960. Simple phénomène de croissance, l'idée d'un « marché académique de l'alimentation » n'est peut-être qu'une étape « naturelle » vers la création d'un hyper-campus Pepsi-Laval du marché intégral, qui pourrait s'étirer du PEPS au CHUL, en passant par les trois « places » marchandes. Dans sa réclame, l'Université afficherait fièrement : « Venez vous inscrire, je suis commerciale ! ».

Ruralopolis est à la fois faible et forte. Sa principale faiblesse vient de ce qu'elle dépend quasi exclusivement pour ses déplacements d'un « système sanguin » surdimensionné qui pompe trop d'énergie. Le réseau autoroutier, véritable système artériel de la ville rurale, est à Québec ce que le stade olympique est à Montréal : un éléphant gris béton qui s'émiette et laisse prématurément voir ses rides. Assez vaste et performant pour desservir une métropole de deux millions d'habitants, le réseau dont le coût colossal de l'entretien (déneigement, sécurité, réfection, etc.) est triplement lourd à porter pour 700 000 personnes vieillit mal. Il en va des villes comme de l'être humain, le processus de vieillissement est d'autant plus actif que la ville est plus jeune.

La force de Ruralopolis se veut d'ordre démographique. La grande banlieue, avec les deux-tiers de la population, donne le ton à l'ensemble de la région par son conservatisme. Le succès des radios-poubelles, par exemple, ne tient pas tant au centre-ville qu'à la banlieue. Mais l'emprise de cette banlieue sur la région se trouve consolidée par un lien fonctionnel qui la relie, par-delà les quartiers populaires, avec le cœur historique de la ville perçu comme un terrain de jeux pour banlieusards. En effet, ces derniers déambulent, fêtent et bambochent en grand nombre avec les touristes dans un Vieux-Québec « élargi », comprenant le port et son agora, la place Carnaval, le bassin Louise, la place D'Youville, etc. Souvent, pendant ces bacchanales, les « autochtones » se barricadent dans leur chaumière ou désertent les lieux.

La ville cartepostalisée, la ville objet...

Les urbanistes n'ont pas tous été à la solde de la Ville ou de l'industrie touristique. Voici un commentaire de Jean Cimon³, urbaniste à la retraite et artisan des premières luttes urbaines à Québec : « Tant qu'il y aura un lobby commercial pour utiliser le Vieux-Québec comme une marchandise, comme une mine à ciel ouvert, tant que la rentabilité l'emportera sur l'esthétique d'une ville extraordinaire, son avenir sera menacé. Et les promoteurs, lorsqu'ils auront définitivement chassé la vie des murs du Vieux-Québec, s'en iront ailleurs... ». Le diagnostic est clair : c'est la libre spéculation qui viendra à bout de la vie résidentielle à l'intérieur des murs...

Comme dans l'émirat arabe de Dubaï sur le golfe Persique, le Vieux-Québec ne tolère plus de nouveaux résidents, à moins qu'ils ne soient de riches nomades. Ceux-ci jouissent de plusieurs pied-à-terre et baises-en-ville ailleurs dans le monde, ce qui leur permet – contrairement aux derniers indigènes – de fuir les avanies qui accompagnent l'agenda festif local. On pense ici à toute cette ribambelle de médiévales, carnivals, festivals, Octoberfest, Grand Rire Bleu, descente Red Bull, fêtes nationales diverses et autres retrouvailles costumées. Autant d'événements qui rythment la vie de chaque côté des murs et qui, à coups de subventions, stimulent l'activité hôtelière de la plus vieille cité d'Amérique.

La zone blanche (ou zone de l'industrie hôtelière) est une extension du glacis des fortifications. Elle s'étend jusqu'à la frontière habitée des faubourgs et sert de *central tourism district* (habituellement, on parle de CBD ou *central business district*) à la ville. C'est par son enclavement de la cité *intramuros* que la zone blanche s'est annexé le Vieux-Québec et que l'industrie touristique peut se permettre de tamiser les activités festives.

Jusqu'en 1970, on fêtait le Carnaval dans les quartiers populaires, qu'il s'agisse de Saint-Sauveur ou du Quartier latin. Avec la R. U., les installations stationnaires du Carnaval se sont peu à peu rapprochées de la zone des grands hôtels pour y rester. Pour se plier aux exigences de la location des chambres, le calendrier de l'événement a été ramené à date fixe, au début de février. Et, contrairement à ceux de Rio et de la Nouvelle-Orléans, le Carnaval de Québec a dû rompre avec le Mardi gras, une fête qui lui donnait son sens historique et même politique. Dans la foulée, le lien affectif qui l'unissait avec les résidents du centre-ville s'est lui aussi rompu. Trop proche pour certains, trop loin pour d'autres.

...et sa cité interdite

Une tâche demeure, celle de briser le carcan laissé par l'histoire urbaine récente de Québec. La ville est un passage, et les interventions qui orientent son développement, si massives soient-elles, ne sont pas irrémédiables.

La clé d'un possible changement dans l'histoire urbaine de Québec se trouve peut-être cachée derrière l'une des sept portes de la cité. Il faut savoir qu'au XIX^e siècle, les murs de Québec avaient sept passages et sept portes derrière lesquelles se trouvaient sept églises et sept chapelles. Seulement six des sept portes coïncidaient avec un passage, celui de la rue McMahon, tard venu, n'ayant jamais eu de porte mais une simple poterne. La septième porte donne accès à la Citadelle et elle est aujourd'hui la seule porte authentique qui nous reste, les autres ayant été détruites ou remplacées par des imitations stylisées.

Pendant que la R. U. transformait de fond en comble toute l'agglomération, la Citadelle, perchée sur son promontoire, est demeurée altière et inchangée, comme si elle ne faisait pas partie de la ville. Ses fonctions stratégique et opérationnelle étant caduques depuis l'époque de Frontenac, les militaires y tiennent des rôles d'opérette dans un décor surréaliste digne du *Rivages des syrtres*⁴. Alors, pourquoi ne pas en faire le lieu d'une utopie libératrice ? Certaines constructions monumentales en imposent par leur rigueur au point où s'en affranchir devient un pas obligé vers la conquête de notre autonomie terrestre. Depuis 1608, Québec est passée d'une gouvernance militaire à une autre, d'une gouvernance des esprits à une autre : du régime français à l'empire britannique ; de la domination de l'Église à la tyrannie des marchés. Et en 2008, en termes de libération des esprits, les choses ne s'améliorent guère. Notre plus récente tyrannie n'est-elle pas assumée par plusieurs comme s'il s'agissait d'une « liberté » ? !

Pour rompre le licou de servitude, la société civile pourrait prendre possession de sa Citadelle comme d'autres l'ont fait de leur Bastille. Il ne s'agirait pas de détruire la forteresse interdite, mais de briser un tabou et de l'habiter. L'habiter comme dans un quartier urbain modèle, un quartier piétonnier sans aucune circulation automobile, un quartier vert qui ne contribuerait pas à l'étalement, un quartier non spéculatif avec logements sociaux pour familles et enfants. L'habiter de façons plus inventive, intelligente et éclairée que ce qu'a fait la gouverneuse générale. Pensons-y sérieusement avant que l'industrie touristique, financée par quelque riche émir, ne s'en empare. La Citadelle pourrait devenir notre prochaine rue Saint-Gabriel⁶ !

L'histoire de M. Keuner

Terminons avec une histoire signée Bertold Brecht. Un émissaire du gouvernement arriva chez un homme qui « avait appris à dire non ». Il réquisitionna le foyer et les vivres de l'homme et lui demanda : « Voulez-vous vous mettre à mon service ? » L'homme le coucha, le couvrit, le veilla et lui obéit pendant sept ans. Mais quoi qu'il fit, l'homme ne prononça pas un seul mot. Après que les sept années se furent écoulées pendant lesquelles l'émissaire avait bu, mangé, grossi, dormi et donné des ordres, il mourut. L'homme l'enveloppa, le jeta hors la maison, lava le lit, repeignit les murs, soupira d'aise et répondit : « Non. » ■

Notes

- 1 Terme de zonage qui désigne les parcs et les espaces industriels d'où la fonction domiciliaire est exclue.
- 2 Dixit J.-P. L'Allier.
- 3 Auteur des *Mémoires d'un piéton*, Sillery, Septentrion, 2007.
- 4 Jean Cimon, in Daphnée Dion-Viens, « Avenir du Vieux-Québec : l'heure est à la réflexion », *Le soleil*, 24 février 2008.
- 5 Roman de Julien Gracq, 1951.
- 6 Rue du faubourg Saint-Jean à Québec qui devait devenir une rue d'accès à une autoroute, mais dont les maisons furent toutes préservées et transformées en coopératives d'habitation.