

Intervention



Repenser l'espace urbain à Limoilou

Ghislain Bruyère

Number 6, 1980

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/57600ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Intervention

ISSN

0705-1972 (print)

1923-256X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Bruyère, G. (1980). Repenser l'espace urbain à Limoilou. *Intervention*, (6), 10–13.

Repenser l'espace urbain à Limoilou



Sous le thème «repenser l'espace urbain à Limoilou» cet article en forme d'entrevue, (1) décrit non seulement une réalité géographique existante mais surtout développe concrètement de nouvelles possibilités d'émancipation de la vie communautaire dans le quartier. À l'aide de schémas, on examine donc un espace urbain spécifique et sa transformation possible autant en termes d'épanouissement des individus qu'en termes de modification des règles économiques et politiques de l'habitat urbain actuel.

1. La vie urbaine à Limoilou

Qu'est-ce qui caractérise le quartier Limoilou de Québec?

Pour ce faire, retenons la dualité de l'homme et de l'espace dans un cadre urbain, ici Limoilou, quartier qui a un passé, un présent et des avenir possibles.

Si l'on se rappelle quelques traits significatifs du passé, on note que dès le début du siècle, on voit apparaître sur la rive-nord de la rivière St-Charles un profil très géométrique de l'utilisation au sol. Découpé par des rues et des avenues en quadrilatères d'habitations (voir schéma 1) avec cours et ruelles, on voit donc comment se structure le cadre de vie à Limoilou. À cette époque les quartiers sont assez homogènes en termes de couches sociales; existait aussi un certain équilibre à propos des fonctions économiques reliées à cet espace urbain. On prendra donc ici comme unité d'analyse, le quadrilatère comme cadre de vie urbaine.

Pour qui vit depuis 25 ans dans le quartier, un phénomène majeur de changement de l'occupation de l'espace du quadrilatère est survenu, soit l'incursion de l'automobile envahissant sans cesse les cours et les ruelles.

Y-a-t-il eu impact sur le mode de vie?

Certes. En termes de lieu populaire de vie, les cours et les ruelles ont toujours joué un rôle essentiel. Si l'on se rappelle les années 50 et 60, les incursions de l'automobile à l'intérieur du quadrilatère (cours et ruelles) étaient minimes. Pour les jeunes c'était souvent un événement: on voyait le boulanger arriver ou les vidangeurs et on les suivait. Il s'agissait là d'un contact en provenance de l'extérieur, et aussi avec des travailleurs.

De nos jours, l'incursion de l'automobile est chose faite: alors qu'autrefois la présence de balançoires était courante dans les cours, maintenant l'asphalte a anéanti ou réduit considérablement la fonction de loisirs pour les jeunes et moins jeunes. On note un changement culturel d'importance: à la réduction d'activités populaires dans le quadrilatère, l'automobile substituera l'ouverture vers l'extérieur (promenades, voyages, etc.). Ces nouvelles formes de stimulations ont en quelque sorte rendu inconscient le processus de réduction de l'espace réservé à la qualité de vie du quadrilatère.

On aurait sacrifier l'univers social illustré par la balançoire, la cour privée, la ruelle en terre, pour le stationnement de l'automobile qui offrait des possibilités d'épanouissement au-delà du quadrilatère. Aller au Mont-St-Anne ou dans la Vallée de la Jacques-Cartier pour goûter l'espace vert par exemple...

L'automobile offrait plus que cela. Elle offrait aussi l'éclatement du milieu clos de communication ainsi qu'une mobilité vers de nouveaux paysages urbains. C'est là un acquis essentiel sous cet angle mais qui laisse pourtant ouvert le choix d'appartenance à son milieu immédiat d'habitation.

Si je parle de choix social d'appartenance, c'est que pour beaucoup de jeunes gens qui vivent dans Limoilou, l'automobile dans la cour symbolise l'espoir d'accéder un jour à la maison unifamiliale dans un quartier résidentiel. Pour ceux-là, le questionnement sur la qualité des rapports de vie du quadrilatère est moindre. Toutefois pour beaucoup de locataires et de nouveaux locataires, le choix de vivre en ville clair et sous-entend des possibilités d'épanouissement là où ils habitent. Ceux-ci vivent l'intrusion de l'automobile à cause de plusieurs raisons.

La spécialisation économique de certaines rues, les règlements de transports ne sont ils pas des causes?

À Limoilou, la fonction ou vocation commerciale a comme caractéristique d'offrir les services aux intersections des rues et avenues; ce sera tantôt l'épicier du coin, tantôt le tabagiste, tantôt le pharmacien. C'est la localisation classi-

que sur le coin de la rue. S'organisera aussi des avenues entières à vocation commerciale: je pense entre autres à la 3e avenue entre la 4e et la 13e rue. Cette spécialisation, de nos jours, est accentuée et fait partie des politiques municipales au point d'envahir l'intérieur des quadrilatères. Prenons l'exemple du restaurant Le Cendrillon qui a fait démolir deux maisons dernièrement à l'arrière pour du stationnement.

La fonction résidentielle est donc aussi grugée par la fonction économique. La concentration de commerce provoque inévitablement une ouverture vers les ruelles pour les fins de l'auto. On pourrait encore parler de la Caisse populaire St-Esprit qui avait fait démolir trois bonnes maisons de logements pour un édifice plus moderne et... plus de stationnements. Il s'agit donc là d'indicateurs d'une stratégie plus globale du Capital que de seules politiques municipales. On pourrait encore citer le cas de la Laiterie Laval entre la 8e et la 9e rues, la 3e et la 4e avenues qui harcèle depuis longtemps le quadrilatère pour ses fins d'opération.

Néanmoins, comme on le verra tantôt, les décisions municipales sont quand même déterminantes, puisque de là provient la sanction ou non de la vocation commerciale ou résidentielle de l'espace urbain. Donc à Limoilou, la 3e avenue apparaît comme l'axe commercial. Il est évident que pour les résidents des quadrilatères qui donnent sur cette artère et qui aspirent à une certaine qualité urbaine de vie communautaire, il y a des obstacles réels.

De plus, non seulement cette centralisation des fonctions économiques a favorisé l'incursion des automobiles dans le quadrilatère mais il y a aussi l'apparition des parcomètres. Le parcomètre payant va faire en sorte que les gens résidents qui ont une automobile, inévitablement vont être forcés de chercher des espaces de stationnement non-payants donc, dans les ruelles et cours qu'ils devront souvent louer. On peut parler aussi des politiques de laver les rues (2 jours/semaine) et de déneigement qui ont aussi accentué le retrait de l'auto vers le quadrilatère. La fonction résidentielle de la cour ou de la ruelle a donc subi un dur coup. Il y a aussi les espaces aux arrêts d'autobus (60-90 pieds du coin de la rue aux arrêts). On sait que la 1e, 2e, 3e, 4e et La Canadière sont des avenues très fréquentées par les autobus à Limoilou.

Comprenons-nous bien, il ne s'agit pas ici d'être contre l'automobile, mais bien de montrer pourquoi elle a envahi le quadrilatère en termes d'espace à vocations multiples.

À partir des contraintes dont on vient de parler, notamment avec la prédominance de l'espace dévolu à l'auto dans le quadrilatère, est-il possible de réaménager l'espace urbain disponible de manière à concilier une certaine vie communautaire locale et les fonctions pour l'auto?

Comme le montre le projet de réutilisation du même espace de notre quadrilatère du schéma 1 au schéma 2, repenser l'utilisation de l'espace du quadrilatère suppose au départ de répertorier tous les espaces sous-utilisés et surtout de concentrer le stationnement des autos dans des endroits précis et non pas de manière individuelle, de façon à récu-

pérer pour d'autres fins l'espace existant. Cette conception sous-entend d'éliminer l'aménagement de la cour individuelle asphaltée sans clôture. En réunissant le stationnement au même endroit dans le quadrilatère, on élimine des espaces inutilisables en les récupérant pour des fonctions de loisirs et d'espaces verts, par exemple.

Ici notre cas de réaménagement, c'est-à-dire le quadrilatère 3e-4e av./12e-13e rues est situé dans la paroisse St-Fidèle. Autant les avenues se caractérisent par des activités économiques de service (épicerie, tabagie, banque, buanderie), autant les rues n'ont que des activités résidentielles.

Comme on ne veut pas éliminer l'automobile, il apparaît logique de concentrer le stationnement du côté des avenues — ici principalement près de la 4e av. —. De même le regroupement d'un hangar commun libère davantage un espace propice à l'épanouissement de et des individus et par là, d'un cadre de vie communautaire. Alors que l'utilisation actuelle des cours et ruelles de ce quadrilatère signifie 80% d'espace réservé à l'auto, le plan proposé le ramène à 25% de l'espace disponible ce qui libère drôlement de l'espace pour une planification différente en activités de loisirs notamment, pour les différentes couches des résidents (les enfants, les adolescents, les adultes, les gens âgés).

La domination de l'auto telle qu'elle existe, ainsi que la présence de nombreux hangars souvent en piteux état — on sait qu'ils sont la cause de la majorité des incendies criminelles dans le coin —, révèlent un trait de mentalité. Les gens ne se questionnent pas encore sur l'espace derrière leur maison comme étant un champ de possibles en terme de vécu. Ici on en parle d'une manière spatiale. On peut emprunter par analogie, le concept d'aliénation chez Marx: à l'aliénation de sa force de travail pour un travailleur-locataire correspond ici l'aliénation de son espace de vie urbaine. Il ne lui reste souvent que la galerie pour se bercer d'illusions sans autres choix.

La récupération des espaces perdus dans les cours devient donc un possible soit pour implanter un carré de sable pour les enfants, soit un jeu de pétanque pour les plus âgés, de badminton pour les adolescents, soit un garage commun pour la mécanique, etc.

Réorganisation de l'espace vers une fonction communautaire, enrichissement de la vie des résidents, aménagement adéquat pour l'auto, tout cela posent des tas de questions à propos de la gestion politique et économique de la vie municipale...

On revient toujours à l'aliénation de l'espace. On la retrouve à un premier niveau dans la relation locataires/propriétaires. L'utilisation communautaire de la cour se heurte au principe de la propriété privée. Ce principe est intimement lié à l'utilisation du sol pour l'auto. D'où la déduction (qu'il faut absolument) que l'espace disponible dans un quadrilatère à Limoilou devienne un espace collectif. Cet obstacle n'est pas infranchissable actuellement parce qu'il y a une certaine mobilité de la population dans le quartier: beaucoup de maisons sont à vendre et la co-propriété apparaît lentement.

Il y a donc beaucoup de maisons qui changent de mains. Ce changement peut se faire en fonction de deux types d'individus: les gens qui spéculent et ceux qui veulent vraiment acheter une maison pour habiter et vivre une vie de quartier.

On sent un désir de retour à la vie communautaire sans pour autant que les gens aient des rapports sociaux des plus flamboyants et démonstratifs. Il s'agit plutôt de relations de reconnaissance: bien que je ne parle pas fréquemment à mon voisin, je le reconnais. Il s'agit là d'un système de valeurs, qui à mon sens semble vouloir revenir autant par ceux qui l'ont déjà vécu que pour les plus jeunes qui ont aussi vécu autres choses mais qui sentent que le quartier peut offrir des alternatives de vécu valables.

Le quadrilatère offre donc un champ de possibles et même une certaine planification à long terme avec les autres quadrilatères. Ce qui amènerait une certaine continuité entre les appareils communautaires et les besoins exprimés des résidents de chaque quadrilatère...

Il y aurait à la fois polyvalence et spécialisation dans le sens que l'on va spécialiser ce qui fait référence à l'auto et ce qui fait référence à l'homme. Dans le second cas pour les jeux, on peut s'organiser pour qu'il y ait une certaine mobilité possible. Alors, l'espace réutilisé pour des fins communautaires pourra changer de fonctions selon les besoins toujours changeant des gens, avec le temps.

Ce qui m'amène à passer de la dimension espace à la dimension habitation. De nouvelles fonctions pourraient surgir sur ce plan. Je pense ici au principe de la garderie ou de la garde des enfants en milieu familial. Ce qui pourrait amener des subventions, un partage des tâches entre les mères de famille dans un logement transformé en lieu de

garderie pour le ou les quadrilatères voisins. L'aménagement extérieur permettrait encore la relation personnes âgées—enfants. (Illustrée dans le schéma par la proximité jeu de pétanque/carré de sable). Via le garage communautaire ou le jeu de badminton, de nouvelles formes de communication pourraient prendre forme entre les adultes et les adolescents. Mais pour cela il y a certaines règles du jeu à changer.

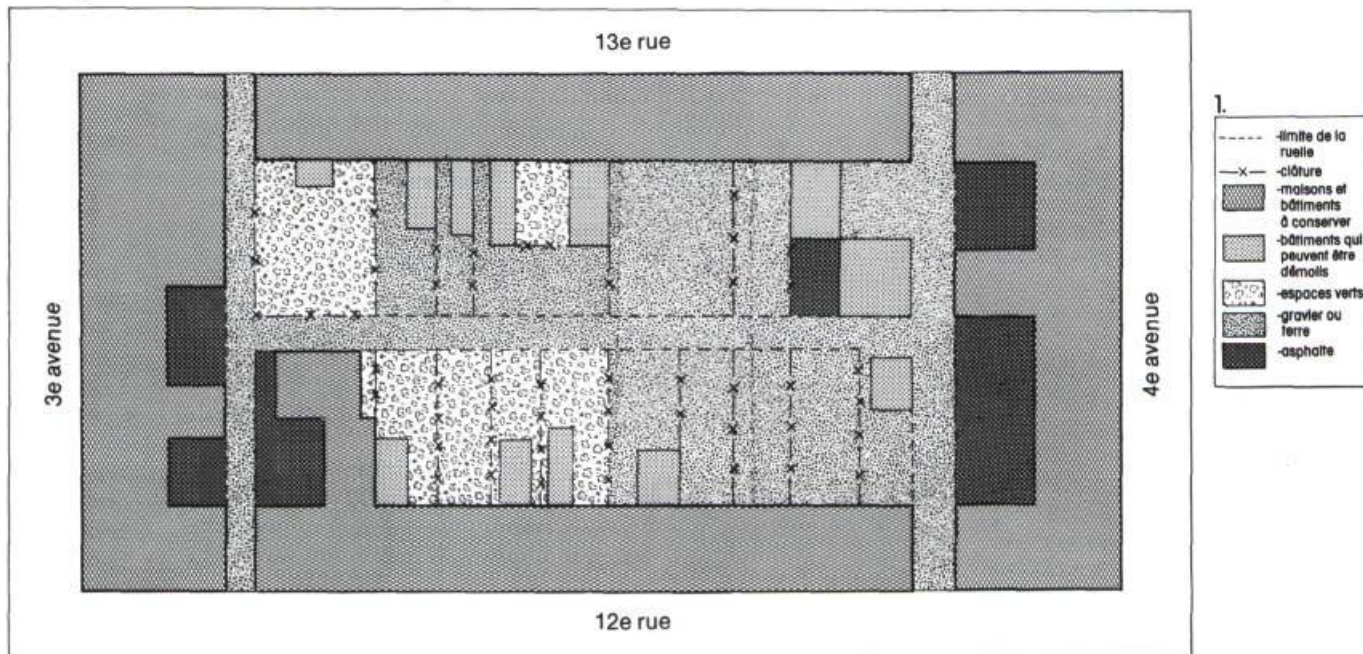
2. Si l'on change les règles du jeu

La gestion de l'espace collectif des quadrilatères pourrait être sous la responsabilité de comités interreliés afin de mieux planifier les échanges et la diversité des activités. (ex.: badminton dans un quadrilatère et piscine dans l'autre). Ces comités deviendraient l'unité de négociations avec le pouvoir municipal, abolissant du fait le parachutage «d'en haut».

On sait qu'un quadrilatère suppose environ 250 personnes; chaque comité pourrait se composer de 3 ou 4 personnes réunissant des assemblées générales saisonnières afin de régler les questions internes au quadrilatère. Voilà un type de changement.

Mais le changement majeur a trait à la fiscalité foncière. Présentement, le propriétaire de la bâtisse et du terrain est taxé selon la valeur de ceux-ci. Voilà un obstacle de taille pour l'habitation communautaire et l'amélioration des maisons et cours. En effet, toute amélioration se traduit actuellement en augmentation de taxes. Le changement de la taxe foncière est un point capital. Ce que je suggère serait une taxation non pas basée sur la valeur du sol et de la maison mais basée sur le revenu du résident. Cette modification permettrait au propriétaire moyen d'améliorer son habitat et son espace, sans spéculer avec une détérioration constan-

—Espace actuellement aménagé



te. De plus, cette mesure ouvrirait la porte à la co-propriété pour les locataires à faibles revenus via la réduction d'impôt lors de réparations.

Actuellement, le duo valeur/taxe ne favorise pas l'amélioration de l'infrastructure du quadrilatère.

Un autre changement dans les règles du jeu est aussi possible: on stipule que tout l'espace foncier appartient à la ville (de la rue, du trottoir, de la cour). L'espace-plan légué à la ville sous-tendrait non plus la propriété privée mais plutôt l'expérience de la propriété communautaire.

Sous cet angle, c'est le rapport d'impôt qui deviendrait le mode fiscal de financement de l'habitat urbain; mesure qui abolit le principe de la propriété privée et enlève les contraintes de taxes pour l'amélioration de l'habitat et ce, au profit du principe de l'habitat communautaire. Pour des locataires d'une maison à trois logements par exemple, l'acquisition en co-propriété de leur maison évaluée à \$45,000 ne signifierait que les coûts de \$15,000 par logements. Montant qu'ils paient de toutes façons comme locataires après un certain nombre d'années.

L'introduction de coopératives d'achat des maisons permettrait encore de financer les moins nantis dans l'achat de leur étage.

Voilà beaucoup de propositions théoriques quant aux règles du jeu, mais comment faire progresser ces idées dans les mentalités actuelles à Limoilou?

Un projet-pilote servirait énormément à changer les mentalités des résidents: au lieu de payer \$150/mois toute leur vie pour un milieu de vie aliéné à l'auto, l'aménagement concret d'un quadrilatère mettrait en évidence l'alternative de l'espace partagé et de la co-propriété. Une coopérative d'habitation dynamique et un genre de programme OSE

pour le renouveau de la vie urbaine pourrait favoriser, à partir d'un quadrilatère, une nouvelle façon de repenser l'espace-urbain à Limoilou avec comme modèle le schéma 2.

Si l'on s'oriente vers une vision communautaire de l'aménagement et surtout de l'utilisation de l'espace existant, on engage un processus sociologique de modification des vécus urbains qui reposent sur de nouvelles règles du jeu quant à l'espace (aspect fiscal), sur le passage de la notion de propriété privée à celle d'utilisation communautaire et de co-propriété avec comme conséquences l'amélioration des rapports sociaux sans nuire à l'épanouissement individuel (qualité de la vie) sans oublier la conscientisation politique que suppose toute gestion communautaire.

Car cette réflexion nous a amené à spécifier l'espace qui appartient à l'automobile et l'espace qui appartient à l'homme à l'intérieur du quadrilatère dans Limoilou. À partir du moment où l'on définit un espace d'activités communautaires, on sous-entend qu'il doit y avoir retour aux besoins ressentis par les gens. Il y a là germe de conscientisation.

Au début de la décennie quatre-vingt, il est intéressant de voir surgir une telle manière de repenser l'espace urbain à Limoilou. Souhaitons que ce type d'ouvertures vers des possibles fassent son chemin...

Ghislain Bruyère,
Département de géographie du Cégep Limoilou

—graphiques: Richard Marcoux
France Marcotte

Note:

- (1) Ghislain Bruyère, département de géographie Cégep de Limoilou.

—Espace aménagé idéalement

