

Le design urbain Dessine-moi une ville!

Bernard Serge Gagné

Numéro 87, hiver 2000–2001

Pressions et impressions sur La Malbaie

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/15729ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Gagné, B. S. (2000). Le design urbain : dessine-moi une ville! *Continuité*, (87), 31–33.

L'évolution technologique et le rythme effréné de notre mode de vie nous amènent à prendre des décisions à court terme en matière d'aménagement. Nous satisfaisons ainsi nos besoins immédiats sans grand souci de pérennité. Pendant que nos villes subissent les contrecoups de périodes d'essor, de stagnation ou de déclin, les actions concertées de développement se font rares, faute de vision à long terme. Nous souffrons cruellement d'incapacité d'anticipation. Il nous faut pourtant concevoir des projets de société orientés et flexibles, qui pourront traverser le temps.

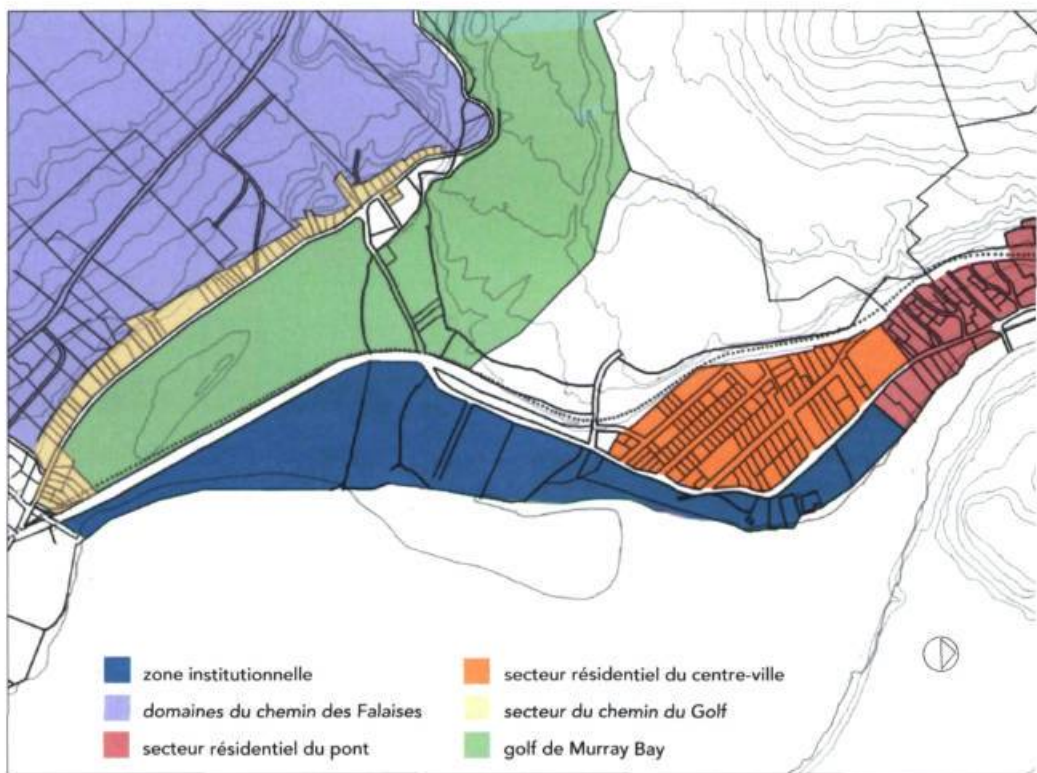
Dans ce contexte, le design urbain se présente comme un exercice d'intégration des préoccupations de différents acteurs de l'aménagement (décideurs, professionnels et usagers) pour que des solutions cohérentes émergent du milieu. Des projets directeurs peuvent ainsi être mis au point à l'aide de plans, de perspectives et de croquis, en s'appuyant sur des objectifs et des critères clairement définis. Ces modes d'encadrement et de représentation du projet permettent la tenue de consultations publiques où les besoins des gens du milieu sont pris en compte. Le projet encadré, évalué et soupesé peut ensuite donner lieu à des règlements de zonage et à des actions concrètes de développement.

Lors de l'évaluation d'une zone urbaine, il est essentiel de porter un regard large sur la ville afin de comprendre les interrelations entre les quartiers, les espaces naturels, l'usage que les citoyens en font, la dynamique avec les villes voisines et l'évolution du tout à travers le temps. Ainsi, les principaux éléments de connaissance de l'évolution d'une zone urbaine sont le milieu naturel, l'histoire (qui inclut les comportements sociaux), le développement de la forme urbaine, du bâti, des espaces publics et le rapport de l'homme avec les paysages urbains et naturels. À travers l'analyse de ces éléments, on dégage les caractères de pérennité qui devraient être à la base de toute intervention d'aménagement à court et à long terme.

REGARDS SUR LA MALBAIE

La Malbaie, cette agglomération urbaine agrandie en décembre 1999 par la fusion de cinq municipalités (La Malbaie, Pointe-au-Pic, Sainte-Agnès, Cap-à-l'Aigle

LE DESIGN URBAIN Dessine-moi une ville !



Géographie, histoire, peuplement, lotissement, voies de circulation, etc., donnent à la ville son identité. Prendre le poids exact de chacun de ces facteurs dans la redéfinition du visage urbain et le conjuguer aux besoins réels des gens du milieu, voilà l'exercice que des designers urbains ont tenté à La Malbaie.

et Rivière-Malbaie), a été étudiée lors d'un atelier de design urbain à l'École d'architecture de l'Université Laval au printemps 2000. Une étude plus exhaustive, ciblée et soutenue par la Fondation québécoise du patrimoine, s'est par la suite tenue à l'été 2000 et a été

Le système parcellaire de 1953 permet de reconnaître la forme de certaines terres originelles (zone mauve) et leur morcellement, notamment au pied de la dénivellation (zone jaune) près du chemin du Golf.

Ill. : Danielle Labbé



Une ville implantée dans un paysage naturel aussi impressionnant que celui de La Malbaie doit offrir au quotidien à ses résidents et aux visiteurs la possibilité d'en apprécier toute la beauté.

Photo : François Rivard

présentée aux citoyens au cours de l'automne. Bien que les exemples présentés concernent La Malbaie, les éléments qui doivent être étudiés demeurent les mêmes quelle que soit la municipalité en cause.

LE MILIEU NATUREL

La formation de la plupart des villes et villages du Québec découle du découpage initial du territoire en seigneuries. Ces dernières ont été établies le long du réseau hydrographique constitué par le fleuve Saint-Laurent et ses affluents. De nombreuses villes telle La Malbaie, développées à l'embouchure des rivières, sont issues de la métamorphose des seigneuries, les voies d'eau ayant joué un rôle stratégique de moyen de transport en plus de servir de garde-manger, de source d'eau potable et d'élément vital au développement industriel.

Le relief a aussi largement conditionné les implantations humaines. Dans la concession de Murray Bay faite au seigneur Nairne, les terres distribuées aux colons montaient à travers les collines, ne leur laissant comme lieu d'implantation de leur maison et comme terres cultiva-

bles que la maigre frange côtière. C'est ce qui explique la densité de bâti au pied des collines, en bordure du fleuve et de la rivière. Ce n'est qu'avec le développement des infrastructures municipales qu'on a commencé à occuper les plateaux escarpés à des fins résidentielles, la déclivité faisant dorénavant moins obstacle à leur distribution. La topographie et l'hydrographie conditionnent donc énormément le développement des villes et ses possibilités d'expansion.

L'HISTOIRE

L'histoire des villes révèle une relative permanence de certaines portions ou utilisations du territoire. L'étude historique vise à dégager ces caractères de pérennité afin de pouvoir les insuffler à tout projet de développement ou de consolidation intégré. Quelquefois, une particularité d'un site semble fortuite alors qu'elle résulte de décisions ou d'événements historiques. À titre d'exemple, le premier pont reliant les deux rives de La Malbaie se trouvait à l'amorce de la rue Saint-Étienne avant l'implantation du boulevard De Comporté. Au moment du remplacement du pont de fer et du premier pont Leclerc, on ne

pouvait priver la population de lien entre les rives, c'est pourquoi de nouveaux ponts ont été successivement construits à proximité de l'emplacement d'origine. Ces constructions ont suscité des malaises urbains, telle la démolition de bâtiments. Ils sont aujourd'hui ressentis dans la circulation et la définition formelle de l'entrée de ville.

L'histoire nous apprend ici qu'une certaine logique a été déstabilisée et qu'elle devrait être rétablie. Sans forcément déplacer le pont récent, l'entrée de ville pourrait être redéfinie en tenant compte du nouveau contexte engendré.

LE LOTISSEMENT

Le lot constitue une partie de territoire privée et, de fait, est presque inviolable. Ainsi, de longue date on a contourné la terre privée du seigneur Nairne qui se situait entre La Malbaie et Pointe-au-Pic. Alors que les deux villages se développaient, cette terre de forme irrégulière est demeurée intacte pour être transformée dès 1876 en terrain de golf. Le long du chemin bordant ce golf, les terres concédées montaient dans la colline; les riches villas se sont implantées là où les vues sont dominantes. Le bas de ces terres a été morcelé en petits lots, ce qui a permis de construire une série de maisonnettes.

Ainsi, chaque sous-secteur de la ville possède ses caractéristiques propres qui sont dues aux dimensions des terrains lotis, à leur position relative par rapport à la ville, aux voies de circulation et aux vues, tous ces facteurs conditionnant le type de bâti.

LES VOIES DE CIRCULATION

Selon la tradition, les voies de circulation sont généralement implantées le long des lignes de lot, à l'extrémité des terres. Elles peuvent raccorder deux destinations ou agir comme desserte d'un quartier. Dans le premier cas, les rues accueillent les commerces, les services et les institutions, et dans le second, elles sont plus propices à l'habitation, car elles sont moins achalandées.

La rue Saint-Étienne et la rue Principale de Pointe-au-Pic ont longtemps formé un seul parcours continu et structurant. Elles étaient l'épine dorsale de ces agglomérations. Les commerces et les édifices institutionnels les ont bordées dès leur tracé. Lorsque le boulevard De Comporté, conçu comme une voie rapide, a été implanté en bordure de rivière et de fleuve, la population a davantage transité par ce

dernier. Du coup, l'achalandage du parcours d'origine a diminué et son activité commerciale a décliné. Ces rues, qui étaient à double sens, ont de surcroît été réaménagées à sens unique, limitant encore plus la possibilité de les emprunter.

La spécialisation des voies de circulation dépend donc de leur position dans la ville, du découpage de lots contigus et du traitement que l'on fait de ce parcours (trottoir, voies de stationnement, éclairage de type autoroutier ou urbain, etc.). Ces voies sont souvent conçues à la seule attention des automobilistes, ce qui conditionne énormément leur appropriation ou leur délaissement par les piétons.

LES TYPES DE BÂTI

Les voies de communication principales qui longent les cours d'eau ou le pied des escarpements sont convoitées pour leur achalandage ou simplement pour leur facilité d'accès. Les lots et terrains qui longent ces voies sont donc de plus petite taille pour permettre une certaine densité d'occupation. C'est pourquoi la rue Saint-Étienne de La Malbaie et la rue Principale de Pointe-au-Pic comportent des maisons en mitoyenneté (lots étroits) alors que les rues secondaires ou transversales accueillent des maisons individuelles isolées (lots moyens). Les institutions et les services publics font généralement exception à cette règle en se réservant de larges propriétés le long de ces mêmes parcours.

Les types de voies ou de rues ainsi que la dimension des lots qui les bordent conditionnent donc énormément le type de bâti. Les résidences privées du secteur du pont sont ainsi de petites dimensions et comportent deux étages alors qu'on retrouve des bungalows d'un seul étage dans les rues plus récentes et les développements suburbains. Sur les vastes terres surélevées du chemin des Falaises, les plus fortunés ont érigé des villas campées dans un paysage remodelé en jardins.

Lorsqu'on veut planifier ou consolider un développement urbain, il importe de comprendre le jeu des contraintes, le potentiel d'un site (d'un lot) et l'incidence des voies de circulation. Ces facteurs peuvent conditionner le type de bâtiment et les fonctions qui y seront implantées.

LES ESPACES PUBLICS

La plupart des espaces publics datent de la fondation des villes et villages. D'autres sont créés sous la pression du développement dans l'intention de répartir le plus



équitablement possible ces espaces par quartier ou par secteur. Outre leurs fonctions récréatives ou de détente, ces espaces deviennent des lieux symboliques que l'on dédie souvent à la mémoire de quelqu'un ou d'un événement.

Ces espaces sont les « salons » de nos villes. On s'y repose, on s'y retrouve, on s'y amuse. Ces lieux accueillent souvent des œuvres ou des monuments qui rappellent le passé ou témoignent de la dynamique culturelle du lieu.

Le golf constitue à sa façon un espace communautaire qui, depuis la fusion de La Malbaie avec Pointe-au-Pic, se trouve au centre géographique de la nouvelle ville. Ce golf doit subsister le plus longtemps possible. S'il venait à tomber en désuétude, on ne devrait surtout pas le lotir mais plutôt lui conférer un statut de grand parc public compte tenu de sa position en plein cœur de la ville.

LES PERSPECTIVES VISUELLES ET LES REPÈRES

Dans les villes du Québec, le clocher d'une église est souvent un point de repère tout désigné. D'autres bâtiments institutionnels comme les palais de justice, les écoles, les bureaux de poste ou les banques deviennent également des repères urbains. À La Malbaie, des éléments naturels comme la rivière, le cap Fortin ou le fleuve sont autant de balises immuables pour se situer par rapport à la ville. Il est donc important de préserver des vues et des percées vers ces lieux communs, tant pour les mettre en valeur et les admirer que pour faciliter le repérage.

Le charme particulier de Charlevoix comme celui de la grande agglomération de La Malbaie tient à cette interrelation du paysage bâti avec le paysage naturel. À l'échelle humaine (que l'on soit piéton,

Le premier pont de fer était situé à l'entrée de la ville (illustration de gauche). Le troisième pont, à caractère autoroutier, a modifié la circulation et l'entrée de la ville.

Ill. : Danielle Labbé

automobiliste ou résident), la perception du paysage est donc un atout qui renforce la qualité de vie. Il est primordial de préserver des vues, qu'elles soient cadrées ou dégagées pour percevoir les montagnes ou le fleuve en bout de rue. Plutôt que de concevoir ces dégagements ou ces lieux d'observation pour le seul bénéfice des touristes, on devrait les penser pour l'usage quotidien des résidents. Si ces derniers habitent les lieux publics et parcourent les rues en toute convivialité, ils insuffleront à la ville une vie que les touristes sauront apprécier. Alors, l'activité touristique prendra son essor.

Le concept nord-américain de liberté individuelle a trop souvent permis de développer le territoire urbain sans cohérence, sans souci de l'effet d'ensemble ou des droits collectifs. Chacun traite souvent sa propriété comme un petit coin de paradis et veille à ce que l'accès à sa propriété soit accueillant. Pourtant, on ne porte plus le même intérêt aux entrées de ville, aux parcours significatifs.

Le design urbain peut permettre de planifier la ville idéale. Il s'ouvre sur le long terme plutôt que sur l'espace d'une vie d'homme. C'est un véritable projet de société qui peut se dessiner au fil d'interventions concertées.

■ Bernard Serge Gagné est architecte et designer urbain. Il a supervisé l'étude urbaine sur La Malbaie.