

Pour une intervention stratégique

Luc Lévesque

Numéro 65, juin 1996

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/46463ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Intervention

ISSN

0825-8708 (imprimé)

1923-2764 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Lévesque, L. (1996). Pour une intervention stratégique. *Inter*, (65), 46–46.



Pour une intervention stratégique

Portion névralgique du centre-ville de Québec depuis plus de vingt ans, le quartier Saint-Roch demeure aujourd'hui un enjeu déterminant pour le devenir et le rayonnement de la capitale.

Formant l'un des plus anciens faubourgs de la ville, Saint-Roch, dont le développement s'est initié en parallèle aux chantiers navals, accueille une population ouvrière qui se densifiera considérablement durant la première moitié du XIX^e siècle lorsque le commerce du bois avec l'Angleterre fait du port de Québec l'un des plus actifs au monde. Malgré les nombreux fléaux dévastateurs (incendies, épidémies, déclin drastique des activités portuaires, ...) qui ponctuent son histoire à l'approche du XX^e siècle, Saint-Roch continue son expansion avec l'industrie de la chaussure et l'implantation des grands magasins pour devenir le véritable cœur économique et commercial de la capitale.

Mais à partir des années soixante, ce statut sera lourdement remis en question par les répercussions de l'étalement urbain et des visions progressistes de la Révolution tranquille. De grands travaux de restructuration du centre-ville viennent bouleverser profondément la vie de la basse ville. On transforme la rue St-Joseph en mail commercial couvert ; on procède, en prévision d'une extension hypothétique de la zone commerciale au sud du boulevard Charest, à « l'évidage » du secteur qui deviendra l'Espace Saint-Roch et on construit l'autoroute Dufferin-Montmorency qui détruit une bonne partie de la paroisse Notre-Dame-de-la-Paix, premier noyau de développement du faubourg.

Si ces transformations perturbatrices déstabilisent le quartier et entraînent le déclin progressif de son activité économique, elles ont par ailleurs pour effet de provoquer de nouvelles solidarités populaires et l'émergence d'une vocation qui ne cessera de croître depuis lors : la culture. Fer de lance d'une nouvelle conception des centres-villes aux prises avec l'accélération des mutations que traversent nos sociétés, la dimension culturelle est en pleine effervescence à Saint-Roch. L'implication des artistes depuis plusieurs années semble ainsi commencer à influencer le cours du développement du quartier comme en témoignent par exemple l'implantation de l'École des arts visuels de l'Université Laval dans l'ancien édifice industriel de la Dominion Corset ou encore le recyclage des bâtiments de la

côte d'Abraham en complexe artistique multifonctionnel (Méduse). Le dynamisme social et culturel des citoyens se concrétise de plus en plus depuis 1991 par la création spontanée dans l'Espace Saint-Roch « de l'îlot Fleurie (jardins et sculptures) manifestant de façon éclatante l'ouverture et l'inventivité d'une communauté qui a donné le ton à la revitalisation du secteur avant la réalisation par la Ville du jardin Saint-Roch.

Une zone d'ombre majeure persiste néanmoins dans cet effort collectif de régénération urbaine de la basse ville. L'espace afférant aux infrastructures de l'autoroute Dufferin-Montmorency qui délimite et coupe littéralement Saint-Roch du secteur plus choyé du Vieux-Québec basse ville n'a pas encore fait l'objet de l'attention que sa position stratégique serait en droit de lui mériter. Cette zone plus ou moins abandonnée forme le pivot d'un retissage essentiel des liens historiques unissant Saint-Roch à la portion est de la basse ville, marquée entre autres par l'îlot archéologique des Palais, la gare intermodale et le Vieux-Port.

Si, en regard du contexte économique et de l'absence de momentum réel pour attirer de nouveaux habitants au centre-ville, les hypothèses déjà envisagées de démolition partielle et de réaménagement majeur en vue d'un redéveloppement résidentiel semblent peu réalistes à court et moyen termes, on ne peut toutefois laisser indéfiniment ce secteur à l'abandon. L'autoroute, les deux rampes incomplètes se buttant au cap et l'espace résiduel résultant au sol forment un paysage monumental saisissant qu'il est grand temps d'investir de façon constructive.

Dans la foulée des approches urbaines les plus actuelles, la problématique ne réside plus dans un refaçonnement intégral et coûteux des erreurs du passé, mais bien, plutôt, dans une optimisation de leurs potentiels respectifs misant sur l'imaginaire et l'économie de moyens. Explorer dans cet esprit les possibles du secteur de l'autoroute Dufferin-Montmorency attenant à l'ancien carré Lépine ouvre la voie à des avenues de revitalisation fidèles aux forces qui caractérisent et animent déjà cette portion stratégique de la Vieille Capitale.

Luc LÉVESQUE

Ce texte accompagnait la demande d'étude d'aménagement du secteur de l'autoroute Dufferin attenant à l'ancien carré Lépine, présentée par l'îlot Fleurie à la Commission de la Capitale nationale au printemps 1996. Pour la circonstance, l'îlot Fleurie représentait un certain nombre de personnes et de groupes caressant l'idée d'un réaménagement stratégique de ces infrastructures.