

Voies pour une renaissance du faubourg

André Robitaille

Volume 3, Number 1, Spring 1987

Saint-Jean-Baptiste : la paroisse, le quartier, le faubourg

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/6571ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

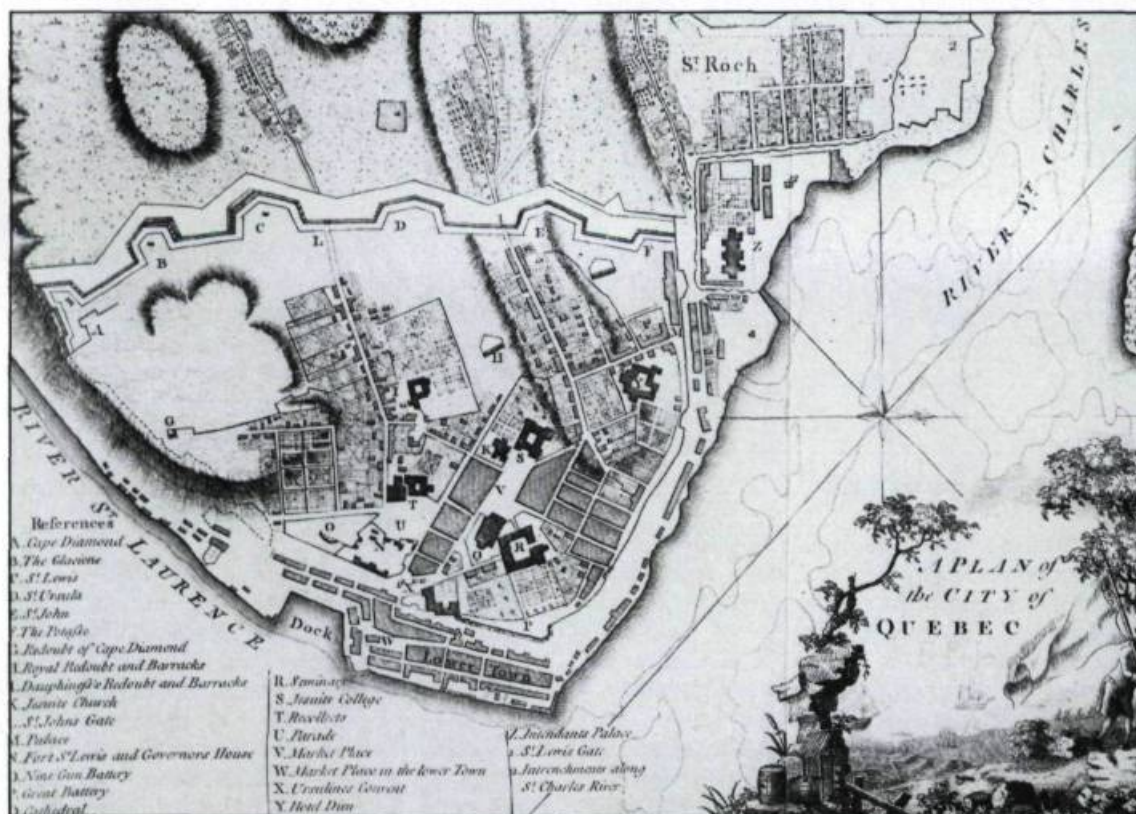
Robitaille, A. (1987). Voies pour une renaissance du faubourg. *Cap-aux-Diamants*, 3(1), 17–20.

VOIES POUR UNE RENAISSANCE DU FAUBOURG

Par André Robitaille*

Des contraintes topographiques imposent souvent le tracé des rues d'une ville. Ceci est particulièrement vrai pour la cité de Québec qui, à part la vallée de la Saint-Charles, présente des dénivellations parfois fort abruptes et ne permet que de petites surfaces horizontales; les rues adoptent alors des tracés obliques à faibles inclinaisons et imposent des trames parallèles ou rayonnantes.

che dont la direction nord-ouest descendait vers la vallée de la Saint-Charles. Dès 1742, des constructions apparaissent sur le chemin Saint-Jean devenu rue et, un peu plus tard, des habitations s'alignent sur la rue Saint-Joachim. Le faubourg Saint-Roch se dessine sur des cartes avant la conquête et continue de se développer après 1760, suivant un plan en damier à l'ouest du palais de l'Intendant.



Plan de la ville de Québec en 1796 montrant le faubourg Saint-Jean. Isaac Weld. Travels through the States of North America and the Provinces of Upper and Lower Canada... London, vol 1.

Cependant à la fin du Régime français, nos ingénieurs, dont Chaussegros de Léry en 1716, proposent des corrections et des additions au parcellaire de la ville par des plans en échiquier alors à la mode.

Jadis, un faubourg avec des jardins

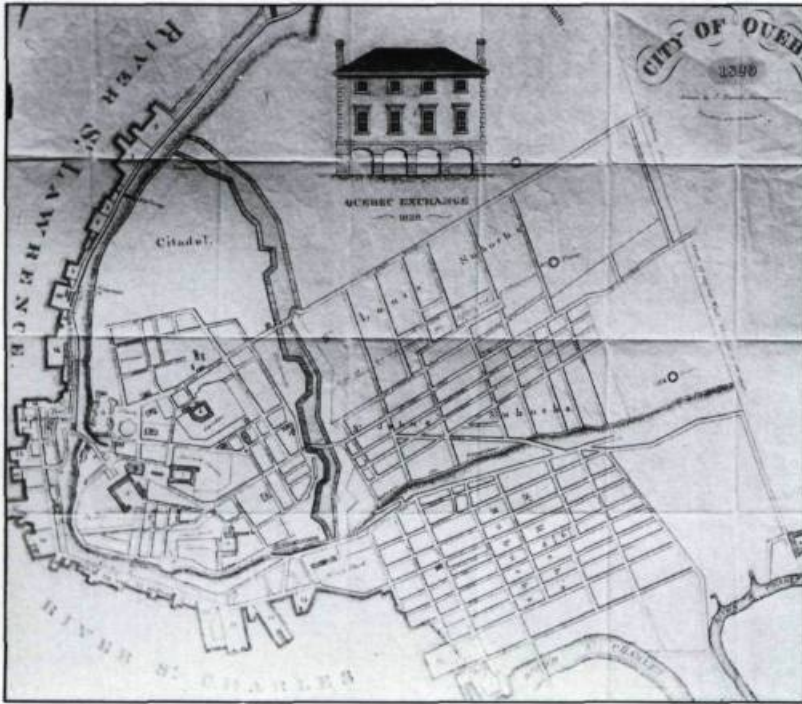
Le faubourg Saint-Jean a échappé, lors de sa création, à cette technique nouvelle et le chemin Saint-Jean dès 1685, selon le plan de Jean-Baptiste de Villeneuve, prolongeait la rue intra-muros du même nom, présentant près de la porte une four-

Il faut attendre les années 1776-1783 pour que le tracé du petit faubourg Saint-Jean se transforme en son tour suivant les plans de Vondenvelden; en 1783 cet arpenteur subdivise, pour le compte des religieuses de l'Hôtel-Dieu, des terrains où sont prévues des rues parallèles et derrière lesquelles subsiste suffisamment d'espace pour une cour importante: rue d'Aiguillon, rue Richelieu, rue Saint-Olivier traversées obliquement par la nouvelle rue Saint-Georges qui rejoignait la côte d'Abraham.

* Architecte-urbaniste, Université Laval

La principale caractéristique de ce nouveau faubourg-jardin tient à ces cours en pente orientés vers le nord où se trouvent le jardinet, l'écurie, la latrine, etc., et auxquels on accède par des porches.

La topographie accidentée impose aussi l'obligation pour l'arpenteur d'ajouter des voies transversales aux pentes abruptes, elles desservent les cours des lots de coin; c'est le cas des rues Saint-Augustin et Sainte-Geneviève.



Plan de Joseph Hamel illustrant les faubourgs Saint-Jean et Saint-Louis (Archives du Séminaire de Québec).

Autre temps, autres rues

Ces maisons le plus souvent en bois, quelques-unes en pierre, comptent un étage avec toit à deux pentes, peu de lucarnes car les combles ne sont généralement pas habités. En été, l'eau des toits ruisselle devant les façades sans déranger les passants. En hiver, les combles n'étant pas chauffés, il n'y a que peu de glaçons aux saillies des toits. La rue est large par rapport à la hauteur des bâtiments, donc bien éclairée, salubre. La chaussée, en pente vers le caniveau central, est de pierre; au centre circulent donc piétons et voitures. La porte de l'habitation, s'ouvrant sur la voie, ne présente pas de menace pour le promeneur. En hiver, les bancs de neige qu'on accumule le long des maisons les isolent contre le froid et ne nuisent pas à la circulation.

Les cours, c'est un petit espace de campagne; les plantations, les arbres y abondent.

Le faubourg se densifie

Mais le faubourg évolue comme le reste de la ville; il faut maintenant occuper tout le volume

bâti: les lucarnes apparaissent et avec le chauffage des combles, en hiver, les glaçons aux rebords des toitures deviennent plus nombreux et menaçants.

Vers les années 1820-1830, le manque d'espace s'accroît et l'on surhausse ces maisons d'un étage ou deux; mais le profil des toits ne change pas.

La circulation hippomobile augmente cependant avec la densification du quartier, et la municipalité, pour la sécurité des piétons, fait construire des trottoirs de bois le long des bâtiments. Ces trottoirs invitent les piétons à frôler les murs malgré la menace des portes qui s'ouvrent, des marches à l'entrée des bâtiments, des toits qui dégouttent en été, des glaçons en hiver. Le banc de neige est refoulé au centre de la rue. Le profil de la chaussée a aussi changé: les caniveaux sont relocalisés, près des chaînes de trottoir.

L'apparition du trottoir change l'aspect de la rue; il ne s'agit plus de rue piétonne avec circulation hippomobile simultanément. Les fonctions sont maintenant séparées. Cockburn, vers 1830, a bien dépeint cette rue et ce faubourg par de très beaux dessins.

À partir des environs de 1870, l'usage du toit plat apparaît; les toitures en pente, les mansardes, les lucarnes disparaissent lors de nouvelles surélévations. Mais le trottoir trouve alors sa raison d'être. Il devient plus sécuritaire: plus de glaçons, plus de glace ou d'eau provenant des toits. Dans un sens c'est un progrès, mais le faubourg y perd en salubrité, éclairage des rues, qualité architecturale, à l'exception de maisons de style éclectique à la manière de Ferdinand Peachy.

Il faut ajouter qu'à cette vague d'expansion verticale, correspond une extension horizontale qui s'effectue en empiétant sur l'espace occupé par les cours. Les bâtiments traditionnels qui s'y trouvaient changent de fonction. Ils sont envahis par des ajouts plus ou moins temporaires qui font disparaître le «jardin», les plantations, les arbres, l'herbe qui marquaient la suite des saisons et contribuaient à la salubrité de l'habitat; le faubourg se dégrade et même se «taudifie»...

Aux sources d'un démantèlement

En 1961 le Rapport Martin sur le logement à Québec classait une grande partie du faubourg Saint-Jean parmi les aires de réaménagement, en «habitat inadéquat». Il recommandait de «mettre en valeur la falaise, de diminuer le nombre de rues, des construire des immeubles pour habitation, d'établir des parcs et des terrains de jeux». Il proposait en outre «de modifier le système de rues et de corriger le lotissement». Les maisons sont «en mauvais état et vétustes... impropres à

l'habitation, à et cause de l'étroitesse des rues, de l'entassement des immeubles, de l'absence de verdure... et de la disposition des rues en damier, incompatible avec la topographie... le centre des îlots sont malsains... par suite du manque d'air et de soleil...»

Après la publication de cet important rapport, une étude de la circulation autour de la «*Cité parlementaire*» est entreprise. En 1968 elle s'élargit à toute la région métropolitaine... Les autoroutes menacent alors le faubourg Saint-Jean; les raccordements de la future autoroute de la Falaise rongent les deux extrémités du quartier.

Puis, les grands projets de la Colline parlementaire débutent; le Complexe «G», Place Québec, les édifices du Carré d'Youville et les autoroutes Dufferin-Montmorency et Saint-Cyrille. Mais comme le fait observer en mai 1978 Jean Cimon dans le «*Scéma d'aménagement de la Colline parlementaire*» «*il est évident que personne n'a pensé à l'époque à restaurer des logements pour protéger la population résidente*».

Stopper les machines

Entre temps, une certaine «*prise de conscience*» se produit! Vers les années 1965-1966 un mouvement apparaît au Québec, celui du «*retour en ville*»; la recherche d'un cadre urbain rassurant, des rues à la mesure de l'homme, des murs à des hauteurs raisonnables, des intérieurs moins banals... des cours verdoyantes à reconquérir; et tout cela à des prix modiques! Ces nouveaux venus ont-ils été l'étincelle qui a éveillé une population découragée et favorisé la création du «*groupe du Faubourg*»? Avant tout ils ont su redonner confiance à cette population, la convaincre de rénover le quartier. Ces groupes ont également convaincu les autorités municipales de s'engager dans ce nouveau «*chantier*». Par la suite, «*l'Opération Soleil*» des années 1968-1972, invite à la restauration, au peinture, à l'assainissement: une centaine de personnes participent à ce «*rajeunissement*» dont il faudra raconter les moments épiques un jour...

La ville de Québec emboîte finalement le pas, en mettant sur pied «*le programme d'assainissement des cours*» - mouvement fondamental qui se dédouble de divers mouvements d'animation et se termine par l'opération «*soleil de minuit*», calfeutrage, isolation. La ville encourage, mais en même temps elle démolit le poste de pompiers. Des coopératives d'habitation naissent... mais les voies à sens unique viennent perturber le faubourg à cause de la turbulente circulation de transit. Pour créer Place Québec après la construction de la Cité parlementaire, toute la zone limitrophe, est sacrifiée. Et, d'autre part, la ville établit une bibliothèque dans l'église St. Mathew restaurée, dont le cimetière est classé site histori-

que et transformé en parc. L'on crée de «*petits parcs*» par-ci et par-là, des espaces artificiels qui brisent la trame du quartier comme c'est le cas pour les stationnements... Le Centre communautaire Lucien Borne est ouvert... demain sera aménagé le Carré d'Youville mais l'autoroute Dufferin, pose toujours un obstacle. La côte d'Abraham avec ses vieilles maisons faisant partie de l'arrondissement historique, transition heureuse entre deux quartiers, est menacée de disparition par le projet de «*la Grande Place*». Excellentes initiatives et projets déplorables se succèdent.



Retrouver un faubourg-jardin

Il y a quelques années, un groupe de citoyens du faubourg demandait un traitement «*inhabituel*» pour un bout de rue: pas de trottoirs, des espaces de deux faces aux maisons, un pavage agréable, une circulation minimum avec stationnement réservé, un aménagement paysagé réduit. La ville, la voirie, les pompiers, la police ont dit NON... Pourtant c'était la condition première d'un réel réaménagement du faubourg, tel que recommandé par le Rapport Martin en 1961, et suivant des idées et des expériences étrangères, par ailleurs très contemporaines...

Pourtant, après avoir assuré «*l'intégrité*» du quartier, après le bannissement de la circulation de transit, le nettoyage des cours et la restauration des bâtisses, il faudra se décider, pour obtenir un

Petite maison de bois de la rue Saint-Olivier. (Collection privée).

La rue Saint-Jean ensevelie sous la neige vers 1880.
(Collection privée).



«habitat convenable», à transformer la trame des rues suivant le principe qui a présidé à la création du faubourg; recréer des rues piétonnes, fermer des sections d'artères, aménager les pentes abruptes avec des escaliers, réintroduire un mobilier urbain conforme à notre climat, à nos matériaux (pas d'importations de Boston ou de Hollande), et ceci en tenant compte de nos traditions architecturales et esthétiques; les bancs de neige font partie de notre patrimoine; les cours doivent retrouver leurs arbres, leurs jardins;

leurs perspectives sur les Laurentides; les portes cochères retrouveront leur vraie fonction: accès et aération; le trottoir doit seulement être là où nécessaire; le parc linéaire le long du cap sera réalisé avec la mise en valeur de la tour Martello.

Ce faubourg n'a jamais été la ville close, il se caractérise plutôt par son entassement; la rue du faubourg jusque vers les années 1810-1830 était très caractéristique d'une banlieue-jardin; la cour avait le rôle principal, c'était la salubrité du quartier; la rue éclairée, ensoleillée, dans le sens du vent dominant, était elle aussi hygiénique. Cette rue réhabilitée mériterait qu'on démolisse, que l'on rabaisse certains édifices pour permettre la lumière, ainsi la rendre plus attrayante.

L'étude «*Ma maison à Saint-Jean-Baptiste... un patrimoine à conserver*» (1982) indique bien l'évolution architecturale du faubourg et les caractéristiques des diverses parties du quartier. Cette originalité doit être sentie, développée, accentuée pour exprimer la variété et la richesse de cette partie de la ville.

À ces conditions, le faubourg pourrait redevenir un milieu de vie agréable il faudra se départir de bien des préjugés et ne pas manquer d'audace ni d'imagination dans la ligne d'un passé vivant. ♦

La plus riche collection de laines au Québec



Conseillères expérimentées au comptoir • Commandes postales acceptées
155, rue St-Paul, Québec, Québec, G1K 3W2 (418) 694-1419