

Note

« L'urbanisme dans la province de Québec »

Fernand Grenier

Cahiers de géographie du Québec, vol. 2, n° 2, 1957, p. 217-220.

Pour citer cette note, utiliser l'information suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/020038ar>

DOI: 10.7202/020038ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : info@erudit.org

Concluons que, de l'Atlantique à Québec, la navigation d'hiver est possible, mais à certaines conditions. La première condition est l'étude encore plus approfondie de la glace dans le golfe et dans l'estuaire.⁶ Il faudrait que les reconnaissances aériennes régulières organisées pour le compte du ministère fédéral des Transports dans le golfe soit étendues à tout l'estuaire, qu'on augmente le nombre d'observateurs terrestres comme les gardiens de phares et toutes personnes ou centres qui opèrent déjà une petite station météorologique. La deuxième condition dépend d'un service de signalisation amélioré et en opération toute l'année ; il faudrait aussi entraîner des pilotes à la navigation d'hiver en les initiant à l'étude et à l'observation des types de glaces. La troisième condition, vitale celle-là, consiste à utiliser un nombre accru de brise-glace modernes, équipés d'hélicoptères capables de diriger la circulation à travers les chenaux ouverts du *pack*. Une quatrième condition s'impose, si nécessaire, surtout lors de saisons plus froides et plus difficiles, celle d'organiser des convois entre Québec, les ports de l'estuaire et du golfe et l'Atlantique.

Pierre CAMU

L'urbanisme dans la province de Québec¹

L'Association canadienne d'urbanisme vient de consacrer le dernier numéro de sa revue (mars 1957) aux problèmes posés par le développement urbain dans la province de Québec. Le numéro a été très soigneusement préparé et il est luxueusement édité : excellentes photos, mise en page souvent heureuse, croquis suggestifs, etc. En somme, rien que d'excellent dans la préparation. Les articles, rédigés par une douzaine d'auteurs, forment un ensemble suffisamment cohérent. Nous nous proposons d'analyser brièvement le contenu de ce numéro spécial.

Les deux premiers articles sont consacrés à des problèmes d'ensemble de l'urbanisation du Québec. Monsieur Jean-Marie Martin, doyen de la Faculté des sciences sociales de l'université Laval, étudie d'abord « la croissance urbaine dans le Québec ». Cette croissance s'est effectuée rapidement au cours des quinze dernières années au profit surtout de deux régions métropolitaines, celle de Montréal et celle de Québec. Les villes moyennes se développent moins rapidement en règle générale. L'auteur signale cependant deux exemples de villes moyennes où le progrès économique récent a permis un accroissement rapide : Trois-Rivières et Chicoutimi. À propos de ces deux villes il signale des phénomènes de conurbation qu'il eût été intéressant d'étudier plus en détail. L'auteur signale enfin la croissance d'un grand nombre de petits organismes urbains à la périphérie des plus grands centres ; cette dernière forme de concentration pose des problèmes ardues en particulier sur le plan de l'administration municipale. En contrepartie, enfin, Monsieur Martin signale que la plupart des régions rurales, à cause de l'absence d'un programme général d'aménagement du territoire, n'ont pas réussi à s'adapter à cette évolution : elles se vident et s'appau-

⁶ L'article de C. N. Forward mentionné plus haut et un deuxième, plus récent, dans le même genre, sur la glace dans le détroit et la baie d'Hudson (*Geographical Bulletin*, n° 8, 1956, pp. 22-50), ainsi que le rapport de W. A. Black — A report on sea ice conditions in the Eastern Arctic, Summer 1956 (*Geographical Paper* n° 9, Ottawa 1957, 21 pp., cartes et photographies) sont basés sur des sources compilées par un service qui, depuis sept ans, rassemble ainsi toutes les données nécessaires à l'étude des conditions de la glace de mer et d'eau douce au Canada et qui s'appelle le *Canadian Ice Distribution Survey*, une section de la Division de la géographie, du Ministère des mines et relevés techniques.

¹ À propos d'un numéro récent de la *Revue canadienne d'urbanisme (Community Planning Review)*, vol. VII, n° 1, Ottawa, 1957, 76 pp., cartes, illustrations, graphiques.

vrissent. Une carte illustre cet article : elle montre le taux d'urbanisation des comtés de la province de Québec pour l'année 1954. Malheureusement, cette carte trahit un peu le problème cartographié : les régions les plus fortement urbanisées sont en effet représentées par les hachures les moins denses.

L'article de Monsieur Pierre Camu, professeur à l'Institut de géographie de l'université Laval, montre que les villes moyennes du Québec posent d'urgents problèmes d'urbanisme. Par villes moyennes l'auteur entend les villes dont la population varie de 15,000 à 100,000 habitants. Ce critère un peu arbitraire est cependant utile puisque, comme l'écrit l'auteur, il permet d'englober à peu près toutes les villes de la province « qui ne sont ni grandes ni petites ». Les 17 villes moyennes définies d'après les données récentes du recensement de 1956 forment une population totale de 688,000 personnes. Ces villes se sont constituées généralement sans plan d'urbanisme. Ce qui les caractérise essentiellement, c'est le désordre : désordre dans l'habitat, le tracé des rues, les finances, l'équipement, etc. La croissance récente de ces agglomérations s'est faite sans règles précises. L'auteur estime qu'il est grand temps que ces villes surveillent de plus près leur développement. Une suggestion intéressante faite par Monsieur Camu est la formation de comités régionaux qui grouperaient des représentants de toutes les municipalités qui appartiennent à la région de chacune de ces villes moyennes. L'élaboration d'un plan d'ensemble sur la base d'au moins vingt-cinq ans est proposée. Nous croyons utile d'ajouter que ces plans régionaux devraient pouvoir s'appuyer sur un plan plus large, à l'échelle même de la province. Cela suppose une législation urbanistique — qui n'existe malheureusement pas encore. On sait que le Service provincial d'urbanisme, rattaché au ministère des Affaires municipales, ne fait que surveiller l'application de la loi des cités et villes. Or cette loi n'est pas particulièrement éloquente sur les problèmes d'urbanisme.

Deux auteurs, Monsieur Leaning, architecte, et Monsieur Carisse, avocat, étudient ensuite le « village du Québec ». Ils montrent d'abord comment le village est sorti de deux systèmes particuliers d'habitat rural : le « rang » et le « canton ». Ils s'appliquent ensuite à montrer comment l'aspect harmonieux des anciens villages s'est enlaidi par l'entassement de constructions sans style, les revêtements standardisés et la multiplication des affiches commerciales qui recouvrent maintenant les murs extérieurs d'un trop grand nombre de maisons. Sans souhaiter qu'on cherche à conserver les villages du Québec comme des pièces de musée, les auteurs estiment que ces villages « font partie de l'héritage national et, à ce titre, méritent qu'on leur assure un développement naturel et planifié ». Nous les approuvons sans réserve. Nous signalons seulement qu'à leur argumentation pourraient s'ajouter des facteurs économiques parmi lesquels l'activité touristique n'est pas négligeable.

Les trois articles suivants portent sur l'urbanisme dans la région métropolitaine de Montréal. Monsieur George E. Shortt, économiste-conseil de Montréal, insiste d'abord sur la nécessité d'une administration métropolitaine dans la région de Montréal. Les tentatives faites jusqu'à maintenant sous ce rapport n'ont encore donné aucun résultat positif. De grandes enclaves municipales subsistent toujours en plein cœur de la ville de Montréal, tandis que les municipalités périphériques s'acharnent toujours à régler seules des problèmes qui les dépassent. L'auteur traite ensuite du développement urbain récent sur la rive sud en rapport particulièrement avec la construction de la voie maritime du Saint-Laurent. Des projets d'administration en commun de certains services publics (eau, égouts, drainage, incendies, etc.) ont lamentablement échoué. L'auteur conclut sur l'idée qu'un service régional d'urbanisme est nécessaire pour mettre un peu d'ordre dans ce vaste développement de Montréal sur la rive sud.

Le second article sur Montréal, rédigé par Monsieur C.-E. Campeau, directeur du Service d'urbanisme de la ville de Montréal, s'applique à décrire les travaux effectués par ce service. De magnifiques photos illustrent quelques-unes des réussites récentes dans le domaine de la construction à Montréal. Il s'agit ici surtout de l'urbanisme entendu au sens architectural et esthétique. Cet article se prolonge dans le suivant écrit par Monsieur Claude Beaulieu, professeur d'urbanisme à l'École des beaux-arts de Montréal, qui expose la nécessité d'un contrôle architectural à Montréal.

C'est à un problème de pathologie urbaine que s'attaque l'article original de Jean Cimon, présentement à l'emploi du Service provincial d'urbanisme. Cet article s'intitule : *Le cancer urbain*. Le cancer, on le sait, se caractérise par un développement anormal des cellules. Les villes aussi souffrent de cancer par exemple lorsqu'un quartier surpeuplé et surbâti se met à grandir en hauteur détruisant ainsi le profil architectural. Certains dépotoirs et lieux à déchets illustrent aussi des formes de cancer urbain. L'auteur, qui connaît bien Québec, n'a pas manqué de souligner à quel point les nombreux étages du futur Hôtel-Dieu de Québec écrasent l'architecture d'un coin du vieux Québec. Non sans un certain lyrisme, mais qu'on peut aisément justifier, Monsieur Cimon achève son article en faisant remarquer combien il est malheureux que notre progrès spirituel semble toujours marquer le pas alors que notre progrès matériel voit ses horizons illimités.

Dans un intéressant article, Monsieur Claude Langlois, étudiant d'urbanisme à l'université McGill se demande si la création récente de villes minières a été un échec. On sait que ces villes ont souvent été construites par les compagnies minières suivant des plans préparés par le ministère des Mines de la province de Québec. Il ressort de l'article que la planification a été insuffisante au point de vue architectural mais peut-être surtout au point de vue social. Le cas de trois de ces villes minières est étudié ici : Schefferville, Chibougamau et Chapais. Puisque le ministre des mines annonçait récemment la création prochaine de quinze nouvelles villes minières, il est bien évident qu'il est important de se demander si les règles suivies jusqu'ici sont défendables.

Au « Royaume du Saguenay », l'urbanisme est en train de s'organiser sur un plan régional. C'est cela qu'expose dans son article Monsieur Armand Demers, président du Foyer coopératif de Chicoutimi.

Enfin, dans le dernier article, Messieurs Édouard Fiset et Roland Bédard, urbanistes de Québec, présentent quelques images du Québec historique. Il n'y a pas de doute que Québec doit garder le plus possible de son cachet historique mais que cela pose bien des problèmes aux urbanistes !

* * *

Au terme de cette trop brève analyse d'un excellent numéro de la *Revue canadienne d'urbanisme*, il nous semble utile de signaler quelques-uns des problèmes généraux que pose l'urbanisme dans la province de Québec.

Il apparaît tout d'abord que l'urbanisme manque d'une définition légale satisfaisante. Il appartient au gouvernement de la province de Québec de favoriser tous les efforts régionaux dans ce domaine. Pourquoi est-il interdit de penser à une organisation provinciale de la planification régionale ?

D'une façon générale, il apparaît aussi que plusieurs personnes se font une conception trop étroite de l'urbanisme. En réalité, l'urbanisme n'est qu'un aspect d'un problème plus vaste, celui de l'aménagement rationnel du territoire. Les villes représentent souvent des éléments économiques plus dynamiques que les campagnes et il est normal que l'aménagement des villes occupe bien des esprits. Mais les villes n'existent pas sans leur région et il ne faudrait pas

l'oublier dans la préparation des plans directeurs. Il n'y a de planification que régionale.

La plupart de nos villes possèdent maintenant des plans directeurs d'urbanisme. Ces plans sont toujours bien dessinés. Après quelques années d'essai, on s'aperçoit souvent qu'il est impossible de les suivre. Il est bien évident que la préparation d'un plan directeur suppose plusieurs types d'enquêtes : démographiques, sociologiques, économiques, géographiques, etc. Ces enquêtes impliquent un travail de recherches collectives, longues et souvent coûteuses. Trop de plans directeurs ont été conçus uniquement en fonction des intérêts de quelques citoyens importants et influents et suivant les caprices d'un quelconque dessinateur.

On peut se demander s'il existe un personnage tel que l'*urbaniste*. La préparation et l'exécution des plans directeurs réclament plusieurs spécialistes et nous voyons mal, en effet, comment une seule personne pourrait réunir les qualités nécessaires de tous ces spécialistes. L'urbanisme est essentiellement une œuvre collective. Nous ne concevons l'*urbaniste* que comme celui qui assure la coordination des travaux.

Le travail effectué jusqu'ici par l'Association canadienne d'urbanisme, en particulier la publication de ce numéro spécial de sa revue, indique nettement que le problème de l'urbanisme est maintenant posé dans notre province. Il reste à espérer, ainsi que l'écrit l'honorable Paul Dozois, ministre des Affaires municipales de la province de Québec, dans l'Avant-propos de ce numéro, que l'opinion publique se réveillera enfin et que son appel « trouvera un écho chez le législateur et les responsables de la chose publique ». Il nous semble, en tous les cas, que cet appel a déjà été entendu du côté des urbanistes. Ce sera bientôt le tour, espérons-nous, du législateur.

Fernand GRENIER

Architecture et paysage urbain

La Société des Architectes du district de Québec a tenu au Café du Parlement, du 28 mars au 5 avril, une importante exposition des travaux récents de ses membres.

Cette confrontation des architectes et du public est indispensable pour stimuler nos artistes et pour former le goût populaire. Lors du vernissage de cette exposition, M. Robert Blatter, président de la Société des architectes de Québec, a déclaré :

« Si malgré l'existence certaine d'élites réelles, le niveau artistique en matière d'architecture est assez bas, cela tient à l'absence d'un climat général favorable à la création artistique. »

Il appartient aux architectes, nous semble-t-il, de créer ce « climat favorable » par la tenue fréquente de concours et d'expositions d'architecture. Encore faut-il que la qualité des œuvres exposées rende possible la création d'un *climat favorable* à la création artistique et à l'éducation populaire. Or, ce n'est malheureusement pas le cas de la récente exposition où le meilleur côtoie le pire, où des œuvres originales sont submergées par une accumulation d'œuvres médiocres. Une exposition est le résultat d'un choix, ce n'est pas un ramassis de « cadres » qui eussent dû rester pendus chez leurs propriétaires. Comment peut-on espérer former le goût populaire si les architectes eux-mêmes exposent indistinctement des œuvres médiocres et des œuvres de valeur ? Cette lacune