



***Tramway de Québec
Évaluation d'intérêt patrimonial
Rapport synthèse***



BERGERON GAGNON INC.

consultants en patrimoine culturel
et en muséologie

555, RUE DU PARVIS, QUÉBEC, QC, G1K 9G5

TÉL. : 418 694 0016 TÉLÉC. : 418 694 1505

www.bergerongagnon.com

LE TRAMWAY DE QUÉBEC
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI



Division du patrimoine
Service de la culture et du patrimoine

Le tramway de Québec ***Évaluation du patrimoine bâti*** **Rapport synthèse**

Professionnels de la Ville de Québec ayant assuré la coordination des rapports par tronçons

Catherine Vallières, conseillère à la mise en valeur du patrimoine, Service de la culture et du patrimoine,
Émilie Vézina-Doré, conseillère à la mise en valeur du patrimoine Service de la culture et du patrimoine,
Agueda Iturbe-Kennedy, professionnelle en patrimoine, Service de la culture et du patrimoine,
Benoit Fiset, technicien à la recherche en patrimoine, Service de la culture et du patrimoine,
Véronique Kouroulis, conseillère à la mise en valeur du patrimoine, Service de la culture et du patrimoine,
Diane Bouchard, cheffe d'équipe – environnement, Bureau de projet du tramway

Professionnels de Bergeron Gagnon inc. ayant participé aux rapports de tronçons

Claude Bergeron, conseiller principal en patrimoine : gestion de projet, photographie, rédaction des rapports, des historiques et des évaluations d'intérêt patrimonial
Marilyne Primeau : recherches relatives aux documents d'archives ; réalisation des lignées de propriétaires ; rédaction des historiques et des évaluations d'intérêt patrimonial, réalisation des fiches GPTM
Élisabeth Maheux : rédaction des historiques et des évaluations d'intérêt patrimonial
Flavie Rioux-Madalgue : recherche documentaire ; réalisation des fiches GPTM
Lucile-Cau-Joindannes : photographie et relevés architecturaux
Félix Bédard : photographie et relevés architecturaux
Kim Gingras : recherches relatives aux lignées de propriétaires

Élisabeth Maheux: recherches relatives aux lignées de propriétaires
Geneviève M. Sénécal: collaboration à la rédaction
Florence-Marie Caron : recherches relatives aux lignées de propriétaires
Justine Blondeau: recherches relatives aux lignées de propriétaires
Érick Rivard, architecte et designer urbain : analyse urbanistique et rédaction
Alexandre Laprise, architecte : analyse urbanistique
Lucie Brouillette, révision linguistique

Rapport synthèse

Coordination, Ville de Québec

Catherine Vallières, conseillère à la mise en valeur du patrimoine, Service de la culture et du patrimoine,

Rédaction, Bergeron Gagnon inc.

Claude Bergeron, conseiller principal en patrimoine



B E R G E R O N G A G N O N I N C .

consultants en patrimoine culturel
et en muséologie

555, RUE DU PARVIS, QUÉBEC, QC, G1K 9G5

TÉL. : 418 694 0016 TÉLÉC. : 418 694 1505

www.bergerongagnon.com

11 novembre 2022

Table des matières

Introduction.....	7
1. Le territoire d'étude	9
1.1 Nombre et localisation des tronçons étudiés	9
2. Démarche générale et méthodologie	11
2.1 Démarche générale	11
2.1.1 Analyses et historiques individuels.....	11
2.1.2 Rapports par tronçon	12
2.2 Les méthodologies utilisées	13
2.2.1 Méthodologie de la Ville de Québec	13
2.2.2 Méthodologie du MCC	14
3. Bilan des recherches, analyses et évaluations réalisés.....	17
3.1 Datation des bâtiments	17
3.1.1 Période chronologique couverte et date des bâtiments étudiés	17
3.1.2 Démarche permettant de déterminer l'âge des bâtiments étudiés	17
3.1.3 Résultats de la datation des bâtiments étudiés.....	19
3.2 Catégories de bâtiments et de sites étudiés selon les tronçons	20
3.2.1 Types architecturaux	21
3.3 Types d'impact.....	23
3.4 Résultats de l'attribution des cotes de valeurs patrimoniales.....	24
3.4.1 Méthodologie GPTM, Ville de Québec.....	24
3.4.2 Méthodologie du MCC.....	25
3.5 Sommaire de la valeur des bâtiments à la suite de la mise en place du réseau de tramway	26
4. Appréciation globale du patrimoine étudié	27
5. Actions à entreprendre et recommandations	29

5.1 Synthèse des recommandations individuelles.....	29
5.2 Recommandations générales	31
Conclusion.....	33
Bibliographie	35

Introduction

Le présent document se situe dans le cadre de la mise en place du tramway de la ville de Québec. Il vient résumer une série de rapports par tronçon relatifs à l'évaluation du patrimoine bâti touché par le parcours du tramway.

Amorcé en janvier 2019, le mandat a permis l'analyse de 282 bâtiments répartis sur neuf tronçons le long du parcours du tramway.

Des études individuelles des propriétés susceptibles de connaître un impact ont été menées, ainsi qu'une caractérisation des tronçons dans leur ensemble.

L'étude individuelle des propriétés a été effectuée à l'aide de la méthodologie d'évaluation des bâtiments patrimoniaux en usage à la Ville de Québec et de celle du ministère de la Culture et des Communications (MCC) concernant la prise en compte du patrimoine bâti dans les études d'impact sur l'environnement.

Après la présentation du territoire d'étude à la section 1, nous avons regroupé à la section suivante les informations relatives à la démarche et à la méthodologie utilisées.

La section 3 est quant à elle consacrée aux résultats de nos recherches, analyses et évaluations. Par la suite, à la section 4, notre équipe donne son appréciation globale du patrimoine bâti étudié.

Enfin, nous présentons à la section 5 un sommaire de nos recommandations générales et particulières.

Le rapport se termine par la conclusion et la bibliographie regroupant les principaux ouvrages et sources documentaires utilisés.

LE TRAMWAY DE QUÉBEC
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI

1. Le territoire d'étude

Le territoire d'étude constitue les abords immédiats du parcours du tramway, divisé en 14 tronçons, répartis sur une vingtaine de kilomètres. Ils sont présentés sur la carte figurant ci-après.

1.1 Nombre et localisation des tronçons étudiés

Nous avons étudié neuf tronçons répartis dans cinq secteurs de la ville de Québec : Saint-Jean-Baptiste, Montcalm, Sainte-Foy, Sillery et Limoilou/D'Estimauville. Les autres tronçons n'ont pas été étudiés au point de vue patrimonial, en raison soit de l'absence totale d'édifices, soit en raison de l'absence d'impact sur le cadre bâti patrimonial.

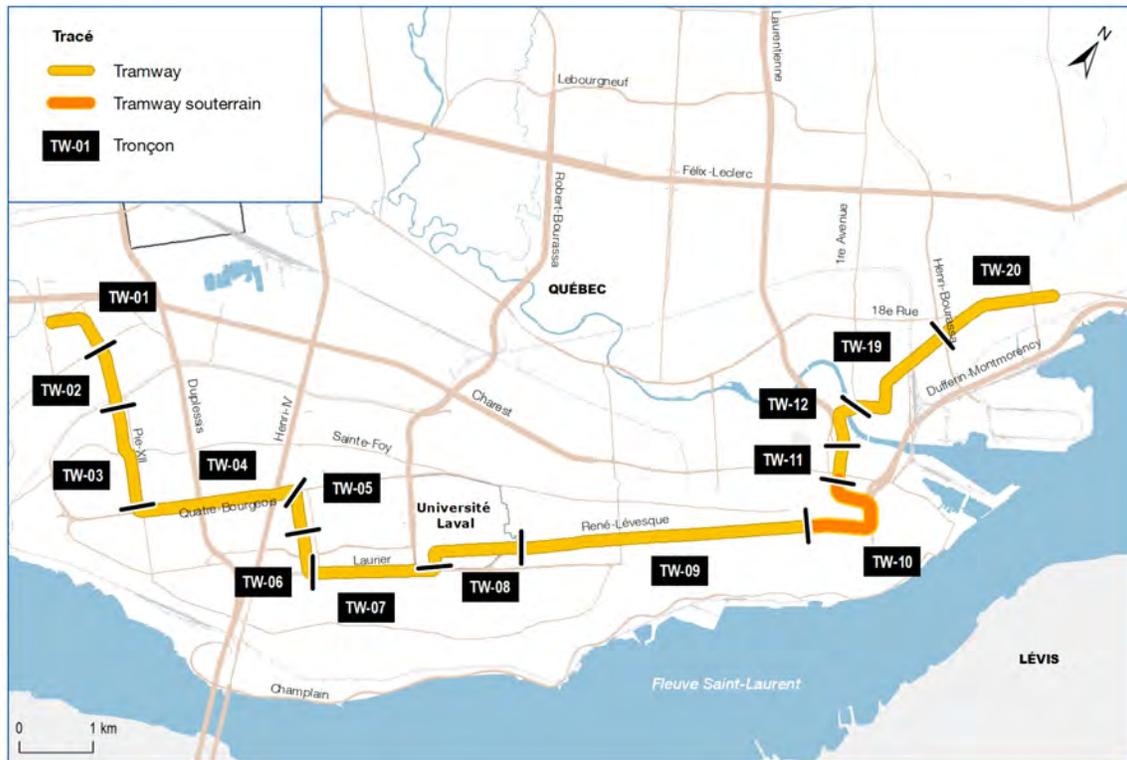
Tableau 1. Tronçons étudiés et secteurs concernés

Tronçon/ Secteurs	Saint-Jean- Baptiste	Montcalm	Sillery	Sainte- Foy	Limoilou/ D'Estimauville
TW1					
TW4					
TW5					
TW6					
TW7					
TW9					
TW10					
TW19					
TW20					

 Tronçon étudié - présence de bâtiments patrimoniaux impactés

Dans les tronçons étudiés, seules ont été analysées les propriétés susceptibles de connaître un impact, soit sur le terrain soit sur le bâtiment.

LE TRAMWAY DE QUÉBEC
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI



2. Démarche générale et méthodologie

2.1 Démarche générale

Pour chaque tronçon étudié, notre firme a effectué l'analyse individuelle des propriétés susceptibles de subir un impact à la suite de l'implantation du tramway. Les bâtiments secondaires et infrastructures de services publics ne relevaient pas de notre mandat.

Une première analyse individuelle a été réalisée en fonction des exigences de la Ville de Québec. Elle a d'abord nécessité la détermination de la catégorie à laquelle appartenait, selon nous, chaque bâtiment impacté, soit :

- bâtiment d'intérêt patrimonial ;
- bâtiment moderne d'intérêt patrimonial ;
- bâtiment sans intérêt patrimonial.

2.1.1 Analyses et historiques individuels

Pour les deux premières catégories de bâtiments, une analyse basée sur les valeurs patrimoniales a été effectuée. En outre, notre équipe a produit un historique individuel pour toutes les propriétés, toutes catégories de bâtiments confondues. Nous avons déposé les résultats de ces analyses dans la banque données (BD) « Patrimoine urbain » de la Ville de Québec, via la BD GPTM¹.

Dans le cas des bâtiments subissant un impact physique, une seconde analyse individuelle a été menée en fonction des paramètres prescrits par le MCC pour la prise en compte du patrimoine bâti dans les études d'impact sur l'environnement².

¹ Banque de données utilisable en mode intranet seulement mais dont le contenu est accessible dans la banque de données « Patrimoine urbain » de la Ville de Québec accessible au <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/patrimoine/bati/>

² Sylvain Lizotte (sous la direction de), Lignes directrices pour la prise en compte du patrimoine

2.1.2 Rapports par tronçon

En plus des analyses individuelles, notre équipe a produit un rapport caractérisant chaque tronçon dans son ensemble. On y retrouve :

- une description quantitative des lieux et une cartographie des propriétés impactées ;
- un historique général du tronçon et des propriétés impactées ;
- une analyse paysagère ;
- l'identification des caractéristiques patrimoniales et du cadre bâti en général ;
- la présentation de recommandations, le plus souvent particulières aux édifices impactés ;
- des annexes regroupant :
 - . les textes individuels d'analyse (historique et évaluation) des édifices impactés selon les exigences de la Ville de Québec ;
 - . les résultats de l'évaluation des bâtiments impactés physiquement, selon les exigences du MCC.

bâti dans le cadre des études d'impact sur l'environnement. Ministère de la Culture et des Communications, 2017, 20 pages.

2.2 Les méthodologies utilisées

Afin de procéder à l'évaluation de l'intérêt patrimonial des édifices impactés par le parcours du tramway, notre firme a fait usage de deux méthodologies distinctes, à savoir, celle de la Ville de Québec et celle du MCC.

2.2.1 Méthodologie de la Ville de Québec

Nous avons d'abord fait usage de la méthodologie en vigueur à la Ville de Québec pour l'évaluation des bâtiments patrimoniaux, contenue dans le guide GPTM³, le guide municipal de gestion de l'inventaire du patrimoine bâti.

Aussi, l'attribution d'une cote de valeur patrimoniale pour les bâtiments étudiés a été effectuée en fonction des cinq critères d'évaluation proposés dans le guide GPTM et présentés au tableau 2 (colonne de gauche). Dans le cas des bâtiments modernes d'intérêt patrimonial, nous avons fait usage de critères distincts, prescrits par la Ville de Québec en cours de mandat. On les retrouve dans la colonne de droite du tableau 2.

Tableau 2. Critères d'évaluation

Bâtiments d'intérêt patrimonial	Bâtiments modernes d'intérêt patrimonial
Valeur d'âge et d'intérêt historique	VALEURS DE BASE
Valeur d'usage	Valeur architecturale
Valeur d'art et d'architecture	Valeur historique
Valeur d'authenticité	Valeur d'authenticité
Valeur de position	Valeur urbaine
	VALEURS SUBSIDIAIRES
	Valeur d'usage
	Valeur emblématique
	Valeur technique

En règle générale, ce sont surtout les valeurs de base qui ont été utilisées. Les valeurs subsidiaires n'ont servi que pour certaines propriétés. Pour les deux catégories de bâtiments et pour chacun de ces critères, une cote, hiérarchisée en quatre valeurs (exceptionnelle, supérieure, bonne ou faible) a été attribuée. De la synthèse de ces cotes, résulte l'attribution d'une cote globale de valeur patrimoniale, hiérarchisée d'une façon analogue aux critères d'évaluation (avec les quatre même cotes). Des textes individuels d'analyse viennent justifier l'attribution de chacune des cotes.

³ Trycie Jolicœur. *Guide de l'utilisateur. Application GPTM. Gestion de l'inventaire du patrimoine bâti*. Ville de Québec, version du 10 février 2017, 153 pages.

2.2.2 Méthodologie du MCC

Utilisée pour tous les bâtiments érigés avant 1995 susceptibles de subir un impact physique à la suite de l'implantation du tramway, la méthodologie d'évaluation des biens patrimoniaux prescrits par le MCC repose sur trois critères de base :

- l'intérêt historique ;
- l'intérêt paysager ;
- l'intérêt artistique et architectural.

Chacun de ces critères comprend une série de sous-critères, comme le démontre le tableau 3.

Tableau 3. Critères d'évaluation du MCC

Critère 1. Intérêt historique	
1.1 Ancienneté relative ou absolue	/20
1.2 Association à un personnage ou à un groupe	/10
1.3 Importance dans l'histoire nationale	/5
Sous-total critère 1	/35
Critère 2. Intérêt paysager	
2.1 Point de repère	/7
2.2 Associé à un paysage culturel ou représentatif d'un paysage culturel	/3
Sous-total critère 2	/10
Critère 3. Intérêt artistique et architectural	
3.1 Rareté relative ou absolue	/13
3.2 Situation dans la production courante	/15
3.3 Situation dans l'œuvre du concepteur	/11
3.4 Unicité, innovation et complexité	/16
Sous-total critère 3	/55
Grand total	/100

La méthodologie du MCC prévoit une pondération pré-établie pour chacun des critères ; aussi, chacun d'eux a une importance quantitative différente. Ainsi, par exemple, l'intérêt artistique et architectural compte pour 55 points dans l'évaluation.

Comme le prévoit aussi le guide méthodologique du MCC, nous avons établi nous-même la pondération des sous-critères. Un pointage a donc été attribué à chacun d'eux. Leur somme correspond à une pointage global exprimé en chiffres. Tel qu'indiqué au guide méthodologique du MCC, nous avons établi une correspondance entre cinq groupes de pointage avec une cote en lettre (A, B, C, D, E) correspondant respectivement aux valeurs exceptionnelle, supérieure, forte, moyenne et faible.

Cette correspondance s'établit comme suit :

85 à 100 : A (valeur exceptionnelle) ;	70 à 84 : B (valeur supérieure) ;
40 à 69 : C (valeur forte) ;	21 à 39 : D (valeur moyenne)
1 à 20 : E (valeur faible) ;	

LE TRAMWAY DE QUÉBEC
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI

3. Bilan des recherches, analyses et évaluations réalisés

3.1 Datation des bâtiments

3.1.1 Période chronologique couverte et date des bâtiments étudiés

Les historiques réalisés dans chacun des rapports par tronçon nous ont permis de relater l'évolution de cinq secteurs de la ville de Québec (Montcalm, Saint-Jean-Baptiste, Sainte-Foy, Sillery et D'Estimauville) entre les décennies 1840 et 1980.

Comme le confirment les historiques individuels réalisés pour les propriétés impactées, les bâtiments qui s'y trouvent ont surtout été construits au 20^e siècle et aucun n'est plus ancien que 1845, date du premier grand incendie qui détruit la majeure partie de l'actuel quartier Saint-Jean-Baptiste.

3.1.2 Démarche permettant de déterminer l'âge des bâtiments étudiés

L'attribution des cotes de valeurs patrimoniales tient notamment compte de la période de construction du bâtiment. Aussi, avons-nous effectué les recherches nécessaires pour déterminer une date de construction la plus précise possible pour chacun des bâtiments situés sur une propriété impactée par le parcours du tramway.

Afin d'y arriver, une reconstitution des titres de propriété (voir encadré à la page suivante) a été effectuée afin de remonter le fil du temps pour tenter de retrouver le propriétaire constructeur et la période de construction initiale d'un édifice. Mais, comme cette démarche ne nous a pas toujours permis d'obtenir des résultats concrets ou précis, d'autres documents d'archives ont été utilisés.

Parmi eux, figurent les permis de construction, les plans anciens (principalement ceux réalisés à l'origine pour fins d'assurance incendie à la fin du 19^e siècle et au cours de la première moitié du 20^e siècle)⁴, des répertoires d'adresses et les photos aériennes (de 1948 à nos jours).

Qu'est-ce qu'une reconstitution de titres de propriétés ?

La reconstitution des titres de propriété (réalisée sur la forme d'une « lignée de propriétaires » ou d'une « chaîne des titres ») est une opération qui consiste à identifier, à rebours, les différents propriétaires du ou des lots sur lesquels un édifice est aujourd'hui érigé.

La démarche implique la consultation des actes (vente, cession, testaments, etc.) consignés au Registre foncier du Québec (RFQ) se rattachant à une propriété foncière, la copie numérique des actes et la notation des informations pertinentes. Comme le prévoit le devis d'étude, cette recherche a été effectuée jusqu'à la création du système cadastral, survenue au cours de la décennie 1870. Les résultats de l'analyse des titres de propriétés ont été consignés dans la base de données GPTM.

En marge de la reconstitution des titres de propriété, une recherche a été effectuée dans les répertoires numérique des permis de construction de la Ville de Québec⁵. Si le permis a pu être retrouvé, il nous a révélé l'année au cours de laquelle l'édifice a été érigé (ce qui fut le cas pour 59% des propriétés étudiées). Nous avons validé cette information en vérifiant si l'édifice a effectivement été construit en consultant le plan d'assurance incendie produit subséquent.

À défaut de permis de construction (ce qui est plutôt rare dans le corpus étudié) une période de construction a été déterminée par notre équipe à l'aide des informations comprises dans la reconstitution des titres de propriété, de l'analyse des différents plans d'assurance incendie, des répertoires d'adresses, des photographies aériennes disponibles ainsi que de toutes autres informations issues de notre recherche documentaire. Ce qui a permis dans certains cas d'estimer une période qui est en règle général assez précise, par exemple entre 1921 et 1923.

⁴ Les années disponibles pour les plans d'assurance incendi varie selon les différents secteurs de la ville.

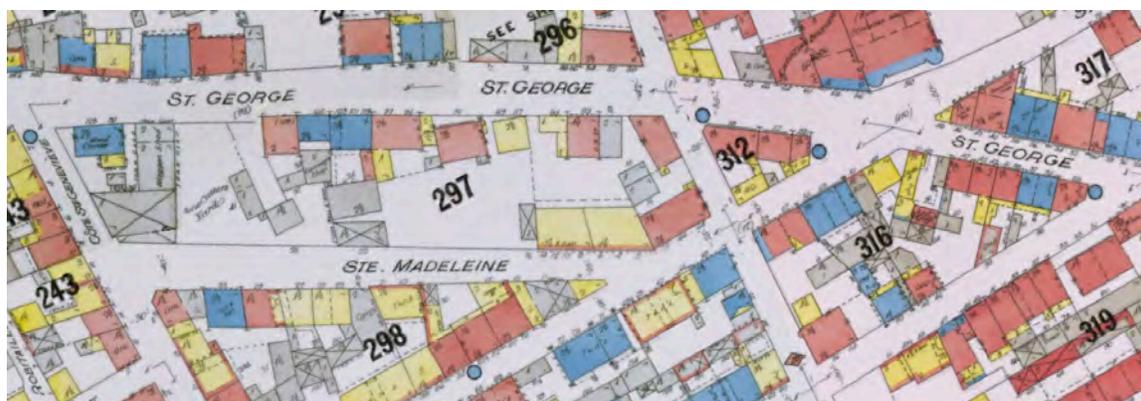
⁵ Dossiers uniquement accessibles en mode intranet sur le site web de la Ville de Québec.

3.1.3 Résultats de la datation des bâtiments étudiés

La construction des bâtiments étudiés s'est échelonnée entre 1845 et 1989. Quelque 44 d'entre eux dateraient du 19^e siècle. Le corpus étudié se rattache surtout à l'entre-deux-guerres.

Tableau 4. Période de construction des édifices étudiés

	Estimée	Connue	Total	%
1899 et moins	39	5	44	16%
1900-1919	37	30	67	24%
1920-1939	21	59	80	24%
1940-1959	4	35	39	28%
1960-1979	5	36	41	14%
1980-1989	1	5	6	15%
Autre			5	
Total			282	100%



Extrait du plan d'assurance incendie réalisé en 1898, un des plans anciens utilisé pour la datation des édifices. Goad, Charles Edward, *Insurance plan of the City of Quebec, Canada [volume I]*, 1898, assemblage des feuillets 22, 26 et 27. BAnQ

3.2 Catégories de bâtiments et de sites étudiés selon les tronçons

Comme nous l'avons vu précédemment, trois catégories de bâtiments susceptibles de subir un impact à la suite de l'implantation du réseau de tramway ont été étudiés individuellement, à savoir :

- les bâtiments d'intérêt patrimonial ;
- les bâtiments modernes d'intérêt patrimonial ;
- les bâtiment sans intérêt patrimonial.

À ces édifices, s'ajoutent le parc Lavigerie dans le secteur Sainte-Foy (tronçon 6) ainsi que les cimetières de Saint-Michel-de-Sillery et Beth Israël Ohev Sholom le long du boulevard René-Lévesque (tronçon 9) dans le secteur Sillery.

La catégorie la plus récurrente est certes celle des bâtiments d'intérêt patrimonial puisqu'ils représentent 74% du corpus d'étude avec 207 spécimens. Les tronçons 9 et 10 en comptent le plus grand nombre.

Quarante-deux bâtiments modernes d'intérêt patrimonial ont été soumis à notre analyse. Ils se retrouvent surtout dans le secteur Sainte-Foy, plus précisément dans les tronçons 4, 5 et 6.

Enfin, nous avons analysé 30 bâtiments sans intérêt patrimonial ; ils sont surtout localisés dans les tronçons 10 et 20.

Tableau 5. Catégories de bâtiments et de sites impactés étudiés

Bâtiment d'intérêt patrimonial	Bâtiment moderne d'intérêt patrimonial	Bâtiment sans intérêt patrimonial	Parc et cimetières	Total
207	42	30	3	282

3.2.1 Types architecturaux

La typologie architecturale proposée dans le guide GPTM de la Ville de Québec a été appliquée aux bâtiments patrimoniaux étudiés. Le bilan des types et sous-types architecturaux identifiés pour chacun d'eux permet de constater la prédominance des sous-types associés au type de « l'influence américaine » et spécialement, des maisons de faubourg à toit à plat et des plex qui regroupent 45 % des édifices étudiés.

Notons également la présence de trente bâtiments associés au différents courants architecturaux de l'architecture moderne, dont on retrouve de forts intéressants spécimens dans les tronçons étudiés.

Tableau 6. Types architecturaux des bâtiments étudiés

Types	Sous-types		
Milieu québécois, 1770-1900			11
	Maison néoclassique québécoise	10	
	Maison de transition franco-québécoise	1	
Influence britanniques, 1790-1880			1
	Néoclassique / Maison londonienne	1	
Styles historiques, 1830-1930			37
	Maison mansardée		8
	Néo-géorgien		3
	Second Empire		1
	Néo-style (autre)		1
	Néo-Queen Anne		1
	Néo-Tudor		1
	Éclectisme		22
Influence américaine, 1875-1950			155

LE TRAMWAY DE QUÉBEC
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI

	Vernaculaire industriel		2
	Maison de faubourg à toit plat		78
	Maison cubique		3
	Plex		57
	Immeuble à logements		15
Influences traditionnelles et modernes, 1900-1950			5
	Rationalisme		1
	Beaux-Arts		2
	Art déco		2
Influences modernes, 1940-1988			52
	Modernisme		6
	Style International		5
	Bungalow		6
	Fonctionnalisme		11
	Brutalisme		1
	Moderne (autre)		23
Influences contemporaines, 1970 -			9
	Postmodernisme		1
	Contemporaine (autre)		8
Aucun			9
Non étudiés		3	3
	Total		282

3.3 Types d'impact

Dans plus d'une centaine de cas (125), la nature exacte de l'impact n'était pas disponible au moment de notre analyse.

Lorsque la nature de l'impact était connue, quelque 88 propriétés subissent un impact de nature diverse, 17 sont concernées par une démolition complète alors que 8 impacts étaient relatifs aux saillies (galeries, escaliers, marquises, etc.).

Les autres impacts concernent le terrain, soit une bande en bordure de la voie publique (18 cas), un stationnement (18 cas) ou encore des éléments comme un mur d'enceinte, un portail, une clôture ou un alignement d'arbres (6 cas).

Tableau 7. Types d'impacts

Types d'impacts	Nbr de propriétés	
Bâtiment		113
Impacts divers	88	
Bâtiment dans son entièreté (démolition)	17	
Saillies	8	
Terrain		42
2 m	18	
Stationnement	18	
Mur d'enceinte, portail, clôture, alignements d'arbres	6	
Indéterminé	127	127
Total		282

3.4 Résultats de l'attribution des cotes de valeurs patrimoniales

3.4.1 Méthodologie GPTM, Ville de Québec

Une cote de valeur patrimoniale a été déterminée en fonction de la méthodologie GPTM de la Ville de Québec à chacun des édifices analysés. Il s'agit d'une cote hiérarchisée en quatre niveaux : exceptionnelle, supérieure, bonne et faible.

Tableau 8. Cotes de valeurs patrimoniales (méthodologie GPTM)

Exceptionnelle	Supérieure	Bonne	Faible	Sans intérêt patrimonial	Non évaluée	Total
0	95	135	19	30	3	282

Aucun des bâtiments étudiés ne détient une valeur exceptionnelle.

Le tiers des bâtiments du corpus étudié (33%) possèdent une valeur patrimoniale supérieure.

Les bâtiments étudiés possèdent principalement (47%) une bonne valeur patrimoniale. Un groupe de 6% ont une valeur jugée faible.

Une trentaine d'édifices ont été identifiés comme étant sans intérêt patrimonial, en raison de l'importance des modifications effectuées et de l'absence d'intérêt architectural. Dans certains cas, il s'agit de bâtiments postérieurs à 1980.

Soulignons enfin que trois édifices n'ont pas été évalués de façon spécifique car ils ont simplement été considérés dans l'étude paysagère.

3.4.2 Méthodologie du MCC

Dans le contexte de l'application de la méthodologie du MCC, une cote spécifique de valeur patrimoniale a été attribuée aux 113 bâtiments subissant uniquement un impact physique. Les bâtiments n'ayant pas d'impact physique n'ont donc pas été évalués avec cette méthode.

En fonction de cette méthodologie, cette cote, rappelons-le, se déploie en cinq niveaux. Le cas échéant, en l'absence de valeur patrimoniale, la cote aucune est attribuée.

Tableau 9. Cotes de valeurs patrimoniales attribuées (méthodologie MCC)

Exceptionnelle (A)	Supérieure (B)	Forte (C)	Moyenne (D)	Faible (E)	Aucune	Total
0	6	39	52	13	3	113

Les bâtiments « impactés » physiquement se sont surtout vu attribuer la cote moyenne (46% des cas). Vient ensuite en importance quantitative ceux dotés d'une cote forte (35%). Quelque 11% des édifices « impactés » physiquement détiennent une cote faible. Six seulement se sont vu attribuer la cote supérieure (5 %). Seul 3% des bâtiments étudiés ne possèdent aucune valeur patrimoniale selon les critères du MCC. En outre, aucun ne détient une valeur exceptionnelle.

3.5 Sommaire de la valeur des bâtiments à la suite de la mise en place du réseau de tramway

Dans le cas où la nature de l'impact de l'implantation du tramway était connue (155 cas sur 282), un certain nombre seulement de bâtiments risquent de subir une baisse de valeur patrimoniale.

Tableau 10. Synthèse des valeurs patrimoniale potentielles après la mise en place du réseau de tramway

	Nombre de propriétés concernées
Bâtiment sans valeur patrimoniale – aucun changement	30
Bâtiment à valeur patrimoniale – aucun changement	41
Bâtiment à valeur patrimoniale susceptible de subir une diminution de valeur patrimoniale	64
Bâtiment à valeur patrimoniale - démolition	17
Propriété non étudiée	3
Total	155

Comme le démontre le tableau 10, l'impact de l'implantation du réseau de tramway sera somme toute limité pour les bâtiments possédant une valeur patrimoniale. En effet, pour 41 d'entre eux, il n'y aura aucun changement de cote de valeur patrimoniale puisque l'implantation du tramway ne concerne que le terrain.

Un groupe de 64 édifices d'intérêt patrimonial sont susceptibles de connaître une baisse de cote de valeur patrimoniale. Mais la nature de cette éventuelle baisse reste à être déterminée.

L'impact sera évidemment plus considérable pour 17 édifices qui pourraient éventuellement être démolis, subissant ainsi une perte totale de valeur patrimoniale. En outre, il va sans dire que les bâtiments sans valeur patrimoniale ne subiront pas de baisse de cote de valeur patrimoniale.

Même s'il traverse des parcours-mères et des secteurs densément construits, nous pouvons en conclure que le choix du tracé du tramway est judicieux car il aura un impact somme toute limité sur le cadre bâti.

4. Appréciation globale du patrimoine étudié

Le parcours prévu du tramway traverse douze quartiers de la ville de Québec d'est en ouest sur 19,3 km, au cœur de secteurs centraux de Saint-Roch, Montcalm, Saint-Jean-Baptiste et des anciennes villes de Sillery et Sainte-Foy.

Les tronçons étudiés du parcours du tramway traversent des secteurs généralement très densément construits, au bâti de qualité, construits le long de d'importants axes de circulation. C'est le cas particulièrement du boulevard René-Lévesque, du boulevard Laurier et du chemin de la Canardière.

De façon plus générale, les artères choisies pour le tracé du tramway figurent parmi les plus anciennes de l'Arrondissement La Cité-Limoilou et celles du secteur Sainte-Foy.

Les édifices soumis à notre analyse sont représentatifs de près de 150 ans de l'histoire de l'architecture de Québec, à savoir la période 1845-1989.

En parcourant les artères des tronçons étudiés on passe de la maison néoclassique en pierre à l'édifice à structure de béton, en passant par le duplex ou le triplex en brique structurale.

Aussi, malgré la prédominance de certains types d'édifices comme les plex, le paysage architectural aux abords des tronçons étudiés offre une étonnante diversité de formes, de fonctions, de matériaux et de façons de construire représentatives de leur époque respective.

D'habiles artisans, de doués architectes y ont exprimé leur savoir-faire et leurs talents.

Le cadre bâti étudié présente également un intérêt par sa diversité fonctionnelle. Bien que surtout constitué d'édifices résidentiels ou mixtes, les tronçons étudiés dans le parcours du tramway comprennent un bon nombre de bâtiments commerciaux, institutionnels et publics. Nos recherches ont d'ailleurs permis de révéler l'intérêt de certains d'entre eux.

Certains immeubles étudiés se démarquent par la rareté de leur composition architecturale et d'autres par leur valeur jugée supérieure à l'échelle de la Ville de Québec.

Une promenade dans le parcours du tramway, dans les secteurs anciens étudiés, révèle la présence d'une quantité appréciable de composantes architecturales qui contribuent largement à donner le caractère patrimonial à un bâtiment. Parmi elles, on retrouve notamment :

- les corniches, dans une variété de modèles ;
- les fenêtres en saillies comme les oriels et logettes ;
- les garde-corps en fer ornemental ;
- les garde-corps en bois composés de balustres ou de barreaux ;
- les fenêtres anciennes, à grands carreaux ou à guillotine ;
- les ornements divers composés de jeux de briques.

Le patrimoine moderne n'est pas en reste avec des structures et des techniques avant-gardistes, parmi lesquelles, nous retrouvons notamment :

- les structure en porte-à-faux ;
- les fenêtres en bandeaux ;
- les pare-soleil en béton ;
- les structure en béton ;
- les édifices en hauteur ;
- les murs entièrement vitrés.

5. Actions à entreprendre et recommandations

5.1 Synthèse des recommandations individuelles

Pour chaque propriété, nous avons déterminé la pertinence de proposer ou non une recommandation, dans la mesure où la nature de l'impact était connue. Ce fut le cas pour seulement 55% des édifices étudiés

Dans le cas de 41 propriétés, nous n'en n'avons proposé aucune car le parcours du tramway a surtout un impact sur le terrain des propriétés et non sur le bâtiment comme tel. Aussi, pour cette catégorie, l'emprise projetée n'a pas d'impact sur l'intégrité du bâtiment.

Tableau 11. Synthèse des recommandations individuelles

Recommandations	Nombre de propriétés concernées
Aucune (propriétés surtout impactées au niveau du terrain)	45
Aucune (bâtiments sans valeur patrimoniale ou à faible valeur patrimoniale visé par une acquisition en vue de démolition)	8
Tenter de conserver un bâtiment patrimonial concerné par une acquisition /démolition	5
Conserver ou mettre en valeur des composantes impactées	5
Conserver l'arbre ou les arbres dans la marge de recul avant	4
Tenter de réduire la largeur de l'emprise projetée	3
Conserver le bâtiment dans son intégralité	81

Aucune	5
Aucune - impact indéterminé	126
Total	282

Dans le cas de quelques propriétés principalement, nous recommandons la conservation des éléments caractéristiques d'origine comme les escaliers en colimaçon ou semi-circulaires ainsi que les garde-corps et contre-marches en fer ornemental. Il va sans dire qu'il s'agit de composantes identitaires des plex et les maisons de faubourg à toit plat, les catégories de bâtiments les plus récurrentes dans les tronçons étudiés.

Par ailleurs, dans certains cas, compte tenu de leur importance sur la création de paysages de qualité, leur rôle dans la lutte contre les îlots de chaleur et, dans une certaine mesure, de leur rareté, nous avons recommandé de conserver le plus possible les arbres localisés dans les marges de recul avant.

Considérant la valeur patrimoniale élevée de plusieurs édifices et de leur qualité architecturale, nous avons recommandé qu'ils soient préservés dans leur intégralité et ainsi faire en sorte que le parcours du tramway n'ait pas d'impact sur leur intégrité. C'est le cas pour 81 des édifices étudiés.

Le parcours du tramway, son emprise ou la construction d'infrastructures comme les stations pourraient impliquer leur démolition ou leur déplacement. Pour huit d'entre eux qui possèdent soit une valeur patrimoniale ou aucune valeur patrimoniale, nous n'avons pas eu de contrainte à leur démolition ou déplacement éventuel.

À l'inverse, pour les bâtiments à valeur patrimoniale supérieure concernés par cette problématique, notre firme a recommandé qu'ils soient préservés physiquement et maintenus à leur emplacement actuel dans la mesure du possible

5.2 Recommandations générales

Comme nous l'avons vu précédemment, dans certaines parties du tronçon où l'artère est très étroite, l'implantation du réseau de tramway aura un impact physique soit sur le bâtiment dans sa totalité, soit sur certaines composantes en particulier, notamment les galeries, perrons et escaliers, des éléments caractéristiques de types architecturaux comme les plex notamment.

Aussi, recommandons-nous :

- d'analyser toutes les options possibles avant de procéder à la démolition ou au déplacement d'un bâtiment à valeur patrimoniale supérieure ou bonne et de considérer cette option comme étant une de dernier recours ;
- d'éviter carrément la démolition des bâtiments à valeur supérieure ;
- de favoriser la conservation d'un maximum d'arbres dans les cours avant ;
- de trouver des solutions permettant de préserver les murs d'enceinte, clôtures et portails d'intérêt patrimonial ;
- de tenter de faire en sorte de préserver le plus possible de composantes architecturales identitaires, notamment celles d'origine, et spécialement tout ce qui concerne les balcons, galeries, perrons et escaliers ;
- de faire usage de façon appropriée de nouvelles composantes de remplacement dans le cas où la conservation des composantes d'origine ne serait pas possible ;
- de façon générale, éviter la perte de valeur patrimoniale des bâtiments ;
- de mettre en valeur les sites qui seraient éventuellement démolis ou d'en évoquer le souvenir à l'aide de mesures d'interprétation dans le cas des bâtiments à valeur emblématique.

LE TRAMWAY DE QUÉBEC
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI

Conclusion

L'étude a permis l'évaluation de 282 propriétés impactées par l'implantation du tramway dans 9 de ses 14 tronçons. De ce nombre on retrouve 207 bâtiments d'intérêt patrimonial, 42 bâtiments modernes d'intérêt patrimonial, 3 parcs et cimetières, ainsi que 30 bâtiments sans intérêt patrimonial.

Bâtiment d'intérêt patrimonial	Bâtiment moderne d'intérêt patrimonial	Bâtiment sans intérêt patrimonial	Parc et cimetières	Total
207 (204 étudiés)	42	30	3	282

Quelque 276 bâtiments a fait l'objet d'une évaluation détaillée et de l'attribution d'une cote de valeur patrimoniale, en fonction deux méthodologies, celles de la Ville de Québec et celle du MCC pour les 113 édifices subissant un impact physique.

Selon la méthodologie de la Ville de Québec, les bâtiments impactés offrent principalement (47%) une valeur bonne, la troisième cote en importance. Un nombre plus restreint (34%) présente une valeur supérieure. Un nombre un peu élevé (6%) présente une valeur faible. Aucun des bâtiments impactés n'offre une valeur exceptionnelle alors que 11% ne présentent aucune valeur patrimoniale.

Cotes de valeurs patrimoniales (méthodologie GPTM)

Exceptionnelle	Supérieure	Bonne	Faible	Sans intérêt patrimonial	Non évaluée	Total
0	95	135	19	30	3	282

La méthodologie du MCC évalue les édifices patrimoniaux, impactés physiquement dans une perspective nationale, à l'aide de cinq cotes.

Supérieure (B)	Forte (C)	Moyenne (D)	Faible (E)	Aucune	Total
6	39	52	13	3	113

Sur le parcours du tramway, ces édifices impactés physiquement se sont surtout vu attribuer la cote moyenne (46% des cas). Une proportion de 34% ont une cote jugée forte. Quelque 11% d'entre eux ont obtenu la cote faible. Aucun n'a obtenu la cote exceptionnelle et seulement 2,65% ont été jugés sans valeur patrimoniale.

Il résulte de ces analyses que somme toute relativement peu de bâtiments patrimoniaux à valeur patrimoniale élevée (aucun à valeur exceptionnelle et seulement 6 à valeur supérieure) sont impactés physiquement par le parcours du tramway.

Dans le cas de 44% des propriété étudiées, l'impact n'a pu être déterminé au moment de nos analyses. En ce qui a trait aux autres propriétés, figurent deux grandes catégories d'impacts à savoir le terrain et le bâtiment comme tel.

La majorité des impacts connus concernent le bâtiment lui-même dans 40% des cas. Il s'agit d'impact divers, d'impacts sur les saillies ou l'édifice dans son entièreté.

Les impacts sur le terrain (15% des propriétés « impactées ») concernent une bande autour de 2 m, le stationnement ou encore un portail, une clôture, un mur d'enceinte ou des alignements d'arbres.

Dans le cas où l'impact de l'implantation du tramway était connu, nous avons surtout recommandé la conservation de l'édifice dans son entièreté (81 cas). Nous avons dans certains cas (9) recommandé de conserver un bâtiment visé par une acquisition en vue de démolition. Parmi nos recommandations, figurent aussi, la conservation ou la mise en valeur des composantes subissant un impact (4 cas), la préservation des arbres (4 cas) et la réduction de l'emprise projetée (3 cas). En ce qui a trait à 23 cas, nous n'avons pas jugé pertinent d'émettre une recommandation car l'emprise projetée n'a qu'un impact mineur sur l'intégrité de la propriété.

Bibliographie

Publications

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 1.* Ville de Québec, mai 2020, 34 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 4.* Ville de Québec, mai 2020, 134 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 5.* Ville de Québec, mai 2020, 54 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 6.* Ville de Québec, mai 2020, 40 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 6. Addenda 1.* Ville de Québec, mai 2020, 16 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 7.* Ville de Québec, mai 2020, 38 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 9.* Ville de Québec, mai 2020, 119 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 9. Addenda 1.* Ville de Québec, mai 2020, 16 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 9. Addenda 2.* Ville de Québec, mars 2021, 12 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 9. Addenda 3. Lot 1.* Ville de Québec, 31 mai 2021, 104 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 9. Addenda 3. Lot 2.* Ville de Québec, 26 mai 2021, 91 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 9. Addenda 3. Lot 3.* Ville de Québec, 3 juin 2021, 98 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 9. Addenda 3. Lot 4.* Ville de Québec, 23 juin 2021, 94 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 9. Addenda 3. Lot 5.* Ville de Québec, 21 juin 2021, 98 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 10. Portion de la côte d'Abraham.* Ville de Québec, mai 2020, 123 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 10. Addenda 1.* Ville de Québec, mai 2020, 110 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 10. Addenda 2.* Ville de Québec, mai 2020, 53 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 10. Addenda 3.* Ville de Québec, juin 2020, 23 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 10. Addenda 4.* Ville de Québec, mars 2021, 51 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Rapport tronçon 10. Addenda 5. Rapport synthèse final.* Ville de Québec, 19 novembre 2021, 693 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Tronçons 19 et 20. [P1]. Rapport synthèse final.* Ville de Québec, 16 septembre 2021, 443 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Réseau structurant de transport en commun. Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Tronçons 19 et 20. (P2). Rapport synthèse final.* Ville de Québec, 24 janvier 2022, 433 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Le patrimoine du quartier Vieux-Limoilou. Connaissance, conservation et mise en valeur. Tome 1: textes.* Ville de Québec : Division division urbaine et patrimoine, Service de l'urbanisme, 1995, 256 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Le patrimoine du quartier Vieux-Limoilou. Connaissance, conservation et mise en valeur. Tome 2: figures et plans.* Ville de Québec, Division division urbaine et patrimoine, Service de l'urbanisme, 1995, 100 pages.

Bergeron Gagnon inc. *Patrimoine du quartier Montcalm. Histoire de la forme urbaine.* Ville de Québec, septembre 2000, 248 pages.

Blanchet Danielle et al. *Saint-Jean-Baptiste entre faubourg et centre-ville.* Ville de Québec, 1988, 72 pages.

Blanchet, Danielle et Sylvie Thivierge. *Inventaire des marchés de construction des actes notariés de la ville de Québec, 1871-1899.* Ottawa, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Environnement Canada, 1982, 308 pages.

Côté, Louise et Dorion, Jacques. *Arrondissement de Charlesbourg. Découvrir Québec,* Ville de Québec, 2008, 50 pages.

Jolicœur, Trycie, *Guide de l'utilisateur. Application GPTM. Application Gestion de l'inventaire du patrimoine bâti.* Ville de Québec, version du 10 février 2017, 153 p.

Légaré, Denyse. *Histoire de raconter. Itinéraire histoire et patrimoine. Les premières familles de la paroisse de Charlesbourg.* Arrondissement de Charlesbourg, Ville de Québec, 2007, 24 pages.7

Lemoine, Réjean *Histoire de raconter. L'arrondissement historique de Sillery.* Ville de Québec, Octobre 2014, 32 pages

Lemoine, Réjean. *Histoire de raconter. Le quartier Montcalm. Arrondissement de La Cité-Limoilou*. Ville de Québec, Octobre 2014, 32 pages

Lizotte, Sylvain (sous la direction de), *Lignes directrices pour la prise en compte du patrimoine bâti dans le cadre des études d'impact sur l'environnement*, Ministère de la Culture et des Communications, 2017, 20 p.

Patri-Arch, *Inventaire patrimonial de l'arrondissement de Charlesbourg, à l'extérieur du site patrimonial déclaré de Charlesbourg*. Ville de Québec, octobre 2018, 165 pages, p. 30.

Thivierge, Sylvie. *Inventaire des marchés de construction des actes notariés de la ville de Québec, 1900-1920*. Ville de Québec. Service de l'urbanisme, Division du Vieux-Québec et du patrimoine, 1983, 231 pages.

Plans d'assurance incendie

Goad, Charles. City of Quebec. Volume 1. Novembre 1910.

Goad, Chas. E. (Charles Edward). Insurance plan of the City of Quebec, Canada [volume I] . 1898. BAnQ

Goad, Chas. E. (Charles Edward). Insurance plan of the City of Quebec, Canada [volume I] . 1910. BAnQ

Sanborn D. A.; Charles E. Goad. Insurance plans of the City of Quebec. Juillet 1875; édition rev. mars 1878; édition aug. février 1879. BAnQ

Underwriter's Survey Bureau Limited. *Insurance plan of the city of Québec, Canada*, vol. I. Toronto : auteur, 1957.

Underwriter's Survey Bureau Limited. *Limoilou Ward, City of Quebec*. Toronto, Montréal : auteur, 1912, révisé en 1922.

Underwriter's Survey Bureau. *Insurance plan of the city of Québec, Canada*. Toronto, Montréal : auteur, 1923.

Underwriters Survey Bureau LTD, City of Quebec, Vol IV, août 1951.

Underwriters' Survey Bureau Insurance plan of the city of Quebec, volume 1. Toronto; Underwriters' Survey Bureau Limited, 1957-1961. BAnQ

Ressources Internet

Annuaire de Québec et Lévis, BAnQ numérique. En ligne.

Dictionnaire biographique du Canada. <http://www.biographi.ca/>

Le Devoir, BAnQ, En Ligne

Le Soleil, BAnQ, En Ligne

Légaré, Denyse. *Histoire de raconter. Le faubourg Saint-Jean. Arrondissement de la Cité—Limoilou*. Collection Itinéraires, histoire et patrimoine. Ville de Québec, 2012, 32

Registre foncier du Québec en ligne. <https://www.registrefoncier.gouv.qc.ca/>

Répertoire des permis de construction de la Ville de Québec

Répertoire du patrimoine culturel du Québec

Toponymie Ville de Québec. <https://www.ville.quebec.qc.ca>

Tramway de Québec. Wikipedia. <https://fr.wikipedia.org>

Ville de Québec Banque de données GPTM

Ville de Québec, Répertoire des permis de construction.

Ville de Québec. Répertoire DHN.