

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI – TRACÉ DU TRAMWAY



RAPPORT TRONÇON 1
Mai 2020



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

groupe/A annexeU
architectes
designers urbains
urbaniste

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI – TRACÉ DU TRAMWAY

Crédits

RÉALISATION

Claude Bergeron, conseiller en patrimoine culturel : gestion de projet et rédaction

Érick Rivard, architecte et designer urbain: analyse urbanistique et rédaction

Marilyne Primeau : recherches relatives aux documents d'archives, aux lignées de propriétaires et analyses architecturales

Lucie Brouillette, archiviste, bachelière en histoire : révision linguistique



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

groupe/A annexeU
architectes
designers urbains
urbaniste

RAPPORT TRONÇON 1

1. Description et présentation du tronçon	5
1.1 Description quantitative et physique	5
1.2 Historique	7
2. Évaluation des bâtiments subissant un impact dans le cadre du projet de tramway	11
2.1 Démarche générale	11
2.2 Datation et catégorisation	13
2.3 Résultats de l'évaluation	14
3. Description qualitative et quantitative des éléments du patrimoine bâti	19
3.1 Portrait quantitatif du patrimoine bâti du tronçon	19
3.2 Les grandes caractéristiques du tronçon	20
3.3 Les composantes identitaires du bâtiment «impacté» dans le tronçon	21
3.4 Bilan de l'intégrité physique et de l'état d'authenticité	22
4. Analyse paysagère du tronçon	23
4.1 Les perspectives visuelles marquantes	23

RAPPORT TRONÇON 1 **ANNEXES**

Annexe 1. Historique et évaluation du bâtiment

Annexe 2. Fiche d'évaluation avec les paramètres prescrits par le MCC

Annexe 3. Cartographie (carte 11 x 17)

1. Description et présentation du tronçon

1.1 Description quantitative et physique

Localisé dans l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, long d'un peu plus d'un kilomètre, le tronçon 1 (T-1) se situe dans l'axe de la rue Mendel, entre le boulevard de la Chaudière et l'avenue Blaise-Pascal. Il se prolonge vers l'ouest sur cette dernière artère, sur une longueur de 433 m. Aux abords du T-1, on retrouve uniquement deux édifices, le 860, boulevard de la Chaudière, un édifice commercial localisé à l'intersection sud-ouest de la rue Mendel, et le 3400, avenue Blaise-Pascal abritant un magasin IKEA.

Aucun d'entre eux ne figurait dans la banque de données GPTM de la Ville de Québec avant la réalisation du présent rapport.

Seul le 860, boulevard de la Chaudière est « impacté » par le parcours prévu pour le tramway dans le T-1. Il s'agit d'un impact direct qui implique la démolition éventuelle de l'édifice. Aussi, seulement cet édifice fera l'objet d'une analyse individuelle.

Globalement, le T-1 est localisé dans un secteur reconnu comme étant la « mosaïque naturelle du secteur Chaudière », situé dans l'espace compris entre l'avenue Le Gendre à l'ouest, le boulevard du Versant-Nord au sud et l'avenue Blaise-Pascal au nord et à l'est. Aux abords immédiats du T-1, dans la partie ouest de la rue Mendel se trouve une « prairie humide » et un « marécage forestier à dominance de feuillus ». Du côté sud de l'avenue Blaise-Pascal, on retrouve deux boisés mixtes et un marécage mixte à dominance de sapins.

Le côté nord de l'avenue Blaise-Pascal aux abords du T-1 est occupé par le Parc-O-Bus Le Gendre du Réseau de transport de la Capitale (RTC).

Tableau 1

T-1. Bâtiments «impactés» ; bâtiments étudiés versus le nombre total d'édifices

Bâtiments du tronçon	Propriétés «impactées»	Bâtiments «impactés»	Terrains «impactés»	Bâtiments étudiés individuellement
2	1	1	0	1

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI – TRACÉ DU TRAMWAY

RAPPORT TRONÇON 1
MAI 2020

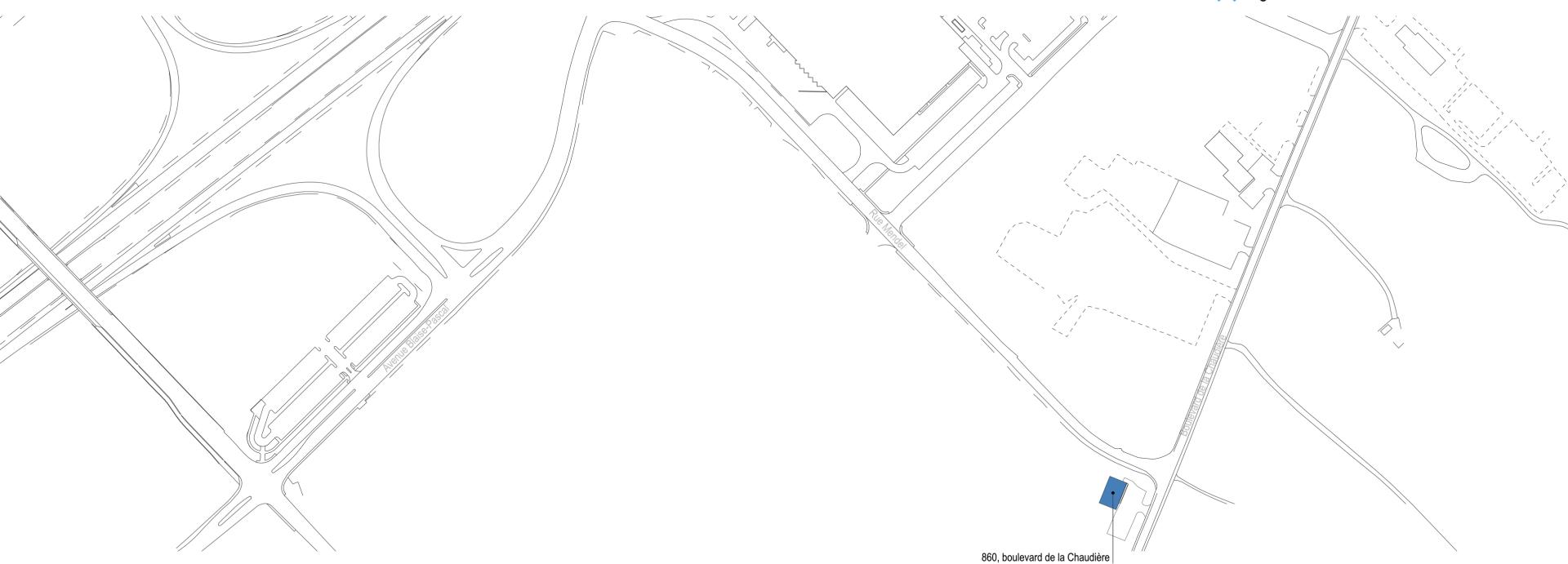
Légende

Bâtiments étudiés par valeurs patrimoniales

- Exceptionnelle
- Supérieure
- Bonne
- Faible
- Aucune

Propriétés étudiées par valeurs paysagères

- Site d'importance au niveau paysager
- Perspectives visuelles
- Séquence remarquable
- Séquence intéressante
- Digne de mention



1.2 Historique

Du 17^e au 19^e siècle

Le T-1 se situe dans ce qui était jadis la seigneurie de Gaudarville, concédée en 1652 par Jean de Lauson, gouverneur de la Nouvelle-France, à son fils Louis¹. En 1787, Antoine Juchereau de Chesnay en devient propriétaire ; elle reste aux mains de la famille Juchereau jusqu'à l'abolition du régime seigneurial².

Les abords actuels du T-1 ne seront pas développés avant de nombreuses décennies. Ainsi, une carte réalisée en 1810 démontre que le secteur où l'on retrouve aujourd'hui le parcours T-1, à l'est de la rivière du Cap-Rouge et au nord de l'actuel chemin Sainte-Foy, est entièrement vacant.

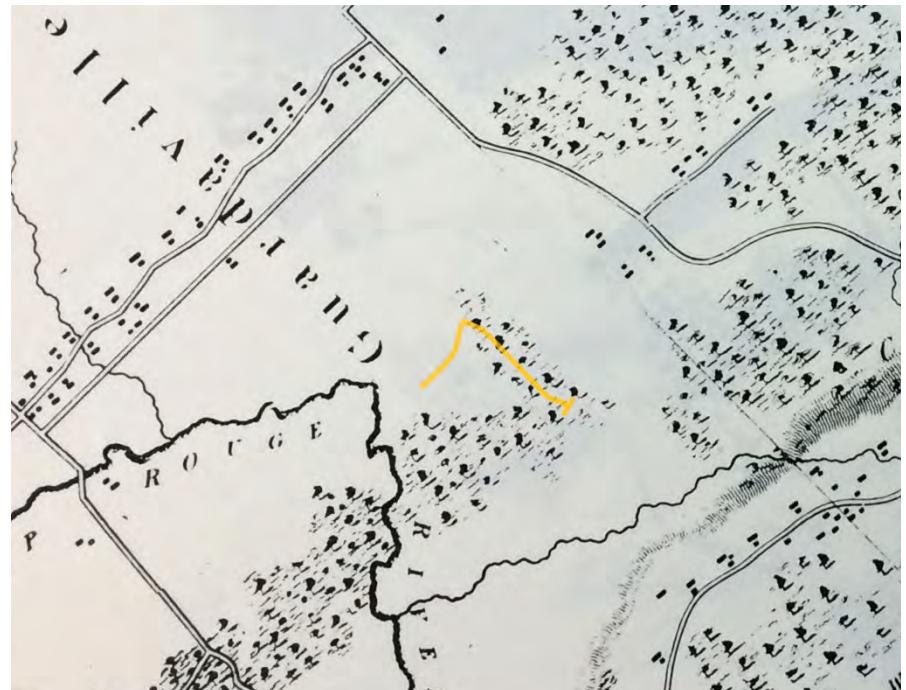


Figure 01

L'emplacement du T-1 superposé à une carte réalisée en 1810. Source : A. Gray, « A Trigonometrical Survey of the environs of Quebec », 25 juin 1810. BAnQ. R-362 Québec 1810, négatif N 1176-156 no 2.

1. Pluram, Ville de Sainte-Foy. Intégration de préoccupations patrimoniales dans les instruments d'urbanisme. Sainte-Foy, octobre 1987, 338 pages, page 14.

2. Pluram, Ville de Sainte-Foy. Intégration de préoccupations patrimoniales dans les instruments d'urbanisme. Sainte-Foy, octobre 1987, 338 pages, page 14.

1.2 Historique

À l'issue de la création du système cadastral au dernier quart du 19^e siècle, le secteur où se trouve aujourd'hui le T-1 est divisé en deux entités cadastrales. Aussi, le secteur au nord de l'actuel 3400, avenue Blaise-Pascal est intégré à la paroisse de L'Ancienne-Lorette, alors que le secteur au sud du 3400, avenue Blaise-Pascal, fait partie de la paroisse cadastrale de Sainte-Foy.

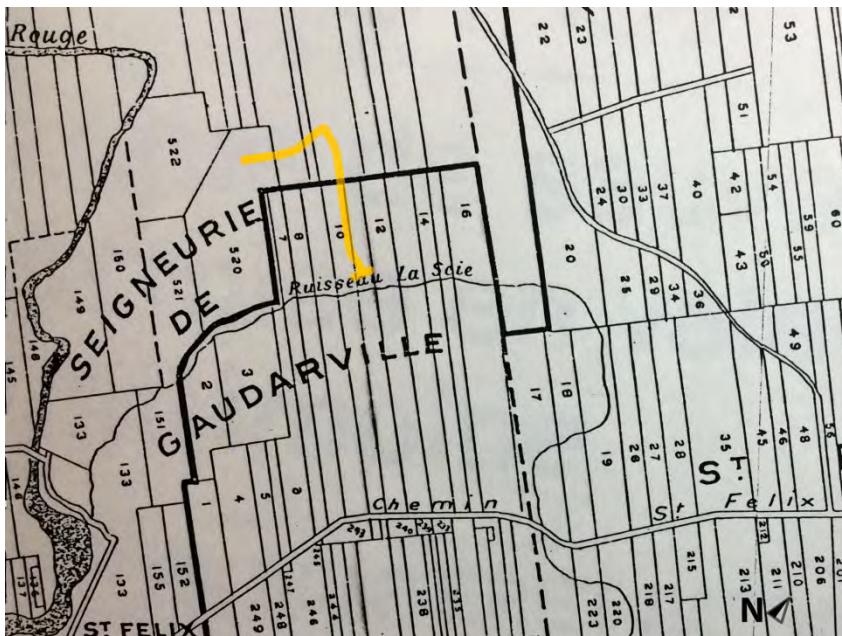


Figure 02

Le découpage cadastral dans le secteur du T-1, représenté sur une carte datant de 1902. Carte parue dans l'ouvrage suivant : Henri-Arthur Scott, *Une paroisse historique de la Nouvelle-France. Notre-Dame-de-Foy*, J.-A.-K. Laflamme imprimeur, 1902.

Les abords du parcours T-1 demeurent vacants au moins jusqu'à la fin des années 1940. La photo aérienne de 1948 confirme que le secteur est entièrement boisé.



Figure 03

Le parcours et les abords du T-1 en 1948. Photo aérienne, Ville de Québec.

1.2 Historique

Les premiers développements dans le secteur du T-1 (1955-1965)

À compter de 1957, la Ville de Sainte-Foy modifie sa charte de manière à pouvoir procéder à l'acquisition de terrains à des fins de développement industriel ou municipal³. C'est dans ce contexte qu'elle fait l'acquisition des lots 9 et 10 du cadastre de Sainte-Foy, longeant le côté ouest de l'actuelle rue Mendel. Par ailleurs, le boulevard de la Chaudière est probablement ouvert vers le début des années 1960 puisqu'un tracé pointillé est visible sur le plan d'assurance incendie de la Ville de Sainte-Foy produit en 1962. L'artère est visible sur la photo aérienne de 1965. Les terrains sis au nord-est de l'actuelle rue Mendel sont déboisés et rattachés à un bâtiment commercial ou industriel situé du côté nord du boulevard de la Chaudière. Toutefois, l'emplacement même du 860, boulevard de la Chaudière demeure vacant et boisé.

Le dernier tiers du 20^e siècle

Au dernier tiers du 20^e siècle, plus spécifiquement entre 1965 et 1985, le secteur du T-1 adopte une configuration très proche de celle d'aujourd'hui. L'autoroute Félix-Leclerc, ainsi que la rue Mendel et l'avenue Blaise-Pascal ont été ouvertes au cours de cette période. En outre, une bretelle donne accès à l'autoroute Félix-Leclerc à partir de l'avenue Blaise-Pascal. En 1972, l'actuel 860 boulevard de la Chaudière est érigé et, à la fin de la décennie 1970, deux bâtiments sur le site actuel du 3400, avenue Blaise-Pascal sont construits.

L'un deux, le 445, rue Mendel, a vraisemblablement été érigé en 1977, car un permis de construction (nº 869) a été approuvé le 6 décembre 1976 par la Ville de Sainte-Foy. L'immeuble abrite un entrepôt d'un étage avec mezzanine. L'autre édifice, le 455 rue Mendel, a vraisemblablement été érigé vers 1977, selon les permis de construction que nous avons analysés. Le tout, en vertu de la loi « 5-6 Élisabeth II, chapitre 92 » sanctionnée le 21 février 1957, venant modifier la charte de la Ville (Référence acte 436226).

3. Le tout, en vertu de la loi « 5-6 Élisabeth II, chapitre 92 » sanctionnée le 21 février 1957, venant modifier la charte de la Ville (Référence acte 436226).



Figure 04

Le parcours et les abords du T-1 en 1965. Photo aérienne, Ville de Québec.

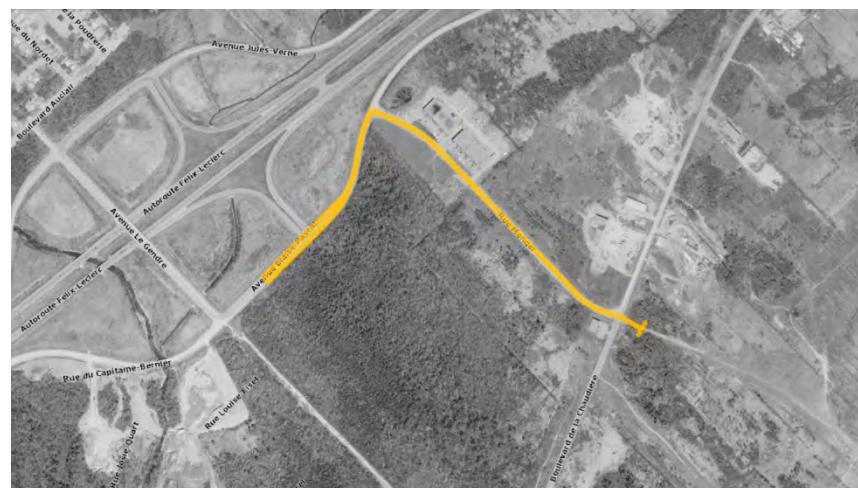


Figure 05

Le parcours et les abords du T-1 en 1985. Photo aérienne, Ville de Québec.

1.2 Historique

Une lettre datée du 22 janvier 1996 nous indique que le 445 et le 455 rue Mendel sont la propriété de Déménagement Inter-Cité inc.

Le site au 21^e siècle

Entre 2017 et 2018, on a procédé à la démolition des 445 et 455, rue Mendel afin de permettre la construction d'un nouvel édifice commercial, ayant sa façade au 3400, avenue Blaise-Pascal : le magasin IKEA, qui ouvre ses portes en août 2018.

L'autre modification dans le secteur concerne l'aménagement du Parc-O-Bus Le Gendre entre 2017 et 2018. Sinon, les abords du T-1 restent globalement identiques à ce qui prévalait en 1985 en ce qui a trait à l'occupation du territoire.



Figure 06
Le parcours et les abords du T-1 en 2014. Photo aérienne, Ville de Québec.



Figure 07
Le parcours et les abords du T-1 en 2019. Photo aérienne, Ville de Québec.

2. Évaluation des bâtiments subissant un impact dans le cadre du projet de tramway

2.1 Démarche générale

Nous avons procédé à l'évaluation individuelle de l'édifice localisé dans le T-1, susceptible de subir un impact physique à la suite de l'implantation du réseau de tramway.

Notre analyse tient compte des exigences du ministère de la Culture et des Communications (MCC) ainsi que de celles de la Ville de Québec. Aussi, dans le premier cas, avons-nous considéré le guide du MCC pour la prise en compte du patrimoine bâti dans le cadre des études d'impact sur l'environnement⁴. Pour ce qui est de la Ville de Québec, notre équipe a suivi les prescriptions du devis d'étude et a adopté les paramètres contenus dans le guide de l'utilisateur de la banque de données GPTM⁵.

Notre équipe a effectué l'analyse de l'édifice à l'aide de données historiques et archivistiques (répertoire DHN, répertoire des permis, plans et photos) ainsi que de photographies et d'observations de terrain.

4. Sylvain Lizotte (sous la dir. 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.

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

2. Évaluation des bâtiments subissant un impact dans le cadre du projet de tramway

Liste 1. Liste des propriétés étudiées T 1

		Fiche GPTM	Date estimée	Date connue	Impact	Catégorie de bâtiment	Valeur patrimoniale GPTM	Valeur patri- moniale MCC
860	boulevard de la Chaudière	201889	-	1972 -	Bâtiment - entièreté	Bâtiment sans intérêt patrimonial	Aucune	Aucune

2. Évaluation des bâtiments subissant un impact dans le cadre du projet de tramway

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI – TRACÉ DU TRAMWAY
RAPPORT TRONÇON 1
Mai 2020

2.2 Datation et catégorisation des bâtiments

La datation du bâtiment étudié, sa catégorisation et le contenu de l'historique reposent sur les résultats de la « lignée de propriétaires », sur les informations consignées dans les permis de construction ainsi que sur l'analyse des photos aériennes.

La datation du bâtiment et l'analyse de ses valeurs ont permis de lui attribuer une catégorie, puis une cote globale.

2.2.1 Lignées de propriétaires

Une « lignée de propriétaires » est le résultat d'une opération qui consiste, à l'aide des actes consignés au Registre foncier du Québec (RFQ), à identifier les différents propriétaires des lots sur lesquels les bâtiments sont aujourd'hui érigés. Dans le cas du T-1, cette recherche a été effectuée jusqu'à la création du cadastre. Les résultats des lignées de propriétaires ont été consignés dans la base de données GPTM.

2. Évaluation des bâtiments subissant un impact dans le cadre du projet de tramway

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI – TRACÉ DU TRAMWAY
RAPPORT TRONÇON 1
Mai 2020

2.3 Résultats de l'évaluation du bâtiment

La page suivante illustre le bâtiment étudié individuellement avec les principales informations issues de notre analyse, à savoir :

- L'adresse, le numéro de tronçon concerné et le numéro de fiche GPTM ;
- Une photo ;
- La catégorie du bâtiment ;
- La cote GPTM attribuée à chacun des critères d'évaluation et la cote globale ;
- La date de construction, qui est ici « connue », puisque nous nous sommes basés sur les permis de construction ;
- Le type d'impact concernant la propriété étudiée.

2. Évaluation des bâtiments subissant un impact dans le cadre du projet de tramway

2.3.1 Documents annexés

On trouve à l'annexe 1 un texte relatant l'historique du bâtiment « impacté » et de son terrain. À l'annexe 2, nous avons regroupé, sous la forme d'une fiche descriptive, les informations prescrites dans le guide du MCC relatif à la prise en compte du patrimoine bâti dans les études d'impact sur l'environnement⁶.

Enfin, l'annexe 3 comprend la carte du T-1 en format 11 X 17 po.

6. Sylvain Lizotte (sous la dir. 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.

2. Évaluation des bâtiments subissant un impact dans le cadre du projet de tramway

2.3.2 Méthodologie d'évaluation des édifices

Notre équipe a utilisé deux méthodologies et critères pour effectuer l'évaluation des édifices dans la zone d'étude, soit :

- les critères du MCC contenus dans son guide relatif à la prise en compte du patrimoine bâti dans les études d'impact sur l'environnement, pour les édifices édifiés avant 1991 subissant un impact physique ;
- les critères de la Ville de Québec contenus dans le guide de l'utilisateur de la banque de données GPTM et à l'intérieur du devis d'étude, pour les autres édifices.

2.3.2.1 Critères d'évaluation de la Ville de Québec

La Ville de Québec a prévu l'utilisation de critères d'évaluation pour les bâtiments d'intérêt patrimonial et également pour les bâtiments modernes d'intérêt patrimonial. Le tableau 2 en donne un aperçu.

L'importance de chacun de ces critères est déterminée à l'aide de quatre cotes: exceptionnelle, supérieure, bonne, faible. La valeur patrimoniale globale est la synthèse des valeurs attribuées aux quatre critères.

Tableau 2. Critères d'évaluation de la ville de Québec

Bâtiments d'intérêt patrimonial	Bâtiments modernes d'intérêt patrimonial	Bâtiments modernes d'intérêt patrimonial – Valeurs subsidiaires
Valeur d'âge	Valeur historique	Valeur d'usage
Valeur d'usage	Valeur architecturale	Valeur technique
Valeur d'architecture	Valeur d'authenticité	
Valeur d'authenticité	Valeur urbaine	Valeur emblématique
Valeur de position		

2. Évaluation des bâtiments subissant un impact dans le cadre du projet de tramway

2.3.2.2 Critères d'évaluation du MCC

La méthodologie du MCC implique l'utilisation de trois critères et de neuf sous-critères. Elle prévoit une pondération des critères; aussi, chacun d'eux a une importance quantitative différente. Par exemple, l'intérêt artistique et architectural compte pour 50%. Comme le prévoit le guide méthodologique du MCC, nous avons défini nous-même la pondération des sous-critères, au meilleur de notre connaissance.

La note finale est exprimée en chiffres (pourcentages), puis convertie en lettres (graduée de A à E). Comme le prévoit également le guide méthodologique du MCC, nous avons établi une correspondance entre le pointage obtenu et la cote en lettre.

Cette correspondance s'établit comme suit :

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

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	/10
2.2 Associé à un paysage culturel ou représentatif d'un paysage culturel	/5
Sous-total critère 2	/15
Critère 3. Intérêt artistique et architectural	
3.1 Rareté relative ou absolue	/12
3.2 Situation dans la production courante	/12
3.3 Situation dans l'œuvre du concepteur	/12
3.4 Unicité, innovation et complexité	/14
Sous-total critère 3	/50
Grand total	/100

2. Évaluation des bâtiments subissant un impact dans le cadre du projet de tramway

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI – TRACÉ DU TRAMWAY

860 boulevard de la Chaudière

Tronçon 1

Fiche GPTM 201889

État physique GPTM

Bon

Valeur architecturale

Aucune

Valeur historique

Aucune

Valeur d'authenticité

Bonne

Valeur urbaine

Aucune

Type architectural GPTM

Aucun



IMG_5329.jpg

Date estimée

-

Date connue

1972 -

Source de la date

Permis de construction

Valeur patrimoniale GPTM Cote MCC

Aucune

Aucune

Impact

Bâtiment - entièreté

Architecte:

Inconnu

3. Description qualitative et quantitative des éléments du patrimoine bâti

3.1 Portrait quantitatif du patrimoine bâti du tronçon

Avant la réalisation de notre étude du T-1, le tronçon ne comptait aucun bâtiment inscrit à la banque de données GPTM de la Ville de Québec. Nous en avons ajouté un, le 860, boulevard de la Chaudière.

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI – TRACÉ DU TRAMWAY
RAPPORT TRONÇON 1
Mai 2020

Tableau 4

T-1. Répartition des bâtiments étudiés.

Bâtiments analysés dans le tronçon	Total
1	1

3. Description qualitative et quantitative des éléments du patrimoine bâti

3.2 Les grandes caractéristiques du cadre bâti

Normalement, cette section est réservée à la présentation des grandes caractéristiques du patrimoine du tronçon à l'étude. Comme le T-1 ne comprend aucun bâtiment d'intérêt patrimonial et qu'on y trouve uniquement deux bâtiments de facture moderne, dont un qui subit un « impact », nous effectuerons une présentation visuelle des bâtiments situés aux abords du tronçon du T-1.



Le 860, boulevard de la Chaudière.



Limite est de la propriété du 860, boulevard de la Chaudière et la rue Mendel en direction nord.



Le Parc-O-Bus Le Gendre longeant l'avenue Blaise-Pascal.



La rue Mendel en direction nord. À gauche : le marécage forestier à dominance de feuillus et la prairie humide. À droite : le magasin IKEA.



Le magasin IKEA, longeant la rue Mendel.

3. Description qualitative et quantitative des éléments du patrimoine bâti

3.3 Les composantes identitaires du bâtiment «impacté» dans le tronçon



Façade avant du 860, boulevard de la Chaudière.



Façade avant du 860, boulevard de la Chaudière.



Détail du revêtement et des ouvertures : tôle profilée et ouvertures métalliques du 860, boulevard de la Chaudière.

3.4. Bilan de l'intégrité physique et de l'état d'authenticité

3.4.1. L'état d'authenticité

Le 860, boulevard de la Chaudière n'a vraisemblablement pas connu beaucoup de modifications au fil du temps. La tôle émaillée du revêtement mural semble être celle d'origine, selon les données des permis de construction. Il en est vraisemblablement ainsi pour les ouvertures. Aussi lui avons-nous attribué la deuxième cote, sur une possibilité de quatre, la cote « supérieure ».

3.4.2. L'état physique

Le 860, boulevard de la Chaudière semble offrir globalement un assez bon état physique. Mais nous avons observé une certaine usure ou détérioration du parement extérieur, perceptible par des traces blanches. Aussi son état physique est passable, la troisième cote sur une possibilité de quatre, selon la terminologie du ministère de la Culture et des Communications.

4. Analyse paysagère du tronçon

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI – TRACÉ DU TRAMWAY

RAPPORT TRONÇON 1
Mai 2020

4.1 Les perspectives visuelles marquantes

Concentré uniquement à partir du corridor du tracé prévu du tramway, cet inventaire permet d'ajouter des données supplémentaires au corpus de connaissance du milieu afin de mieux y intervenir, de le mettre en valeur et d'en préserver ses caractères identitaires. Dans le cas de l'étude portant sur le tracé du tramway, seules les perspectives à partir du domaine public et s'intéressant à la vision de l'intérieur du tracé vers ses propres composantes seront analysées.

Méthodologie

1. Analyser les éléments constitutants le paysage

Les éléments historiques significatifs du tronçon sont identifiés: par exemple, les structures de permanence, les éléments anthropiques d'exception, les éléments qui dégagent une homogénéité au niveau de la lisibilité de l'ensemble et autres structures qui se superposent et contribuent à former le paysage.

2. Effectuer un relevé séquentiel du tronçon

Il s'agit de parcourir le secteur, dans les deux directions, et sur deux saisons afin de relever les séquences pertinentes.

3. Établir les critères afin de classifier l'inventaire

La classification vise à faire émerger les séquences visuelles remarquables et intéressantes qui contribuent fortement à qualifier et définir le secteur à l'étude.

4. Nommer et décrire les séquences visuelles

5. Identifier les impacts en lien avec l'insertion du tramway

Les éléments paysagers anthropiques (plantations, parterres, clôtures, etc.) participent à la lecture d'une séquence paysagère. Les arbres à grand déploiement ont aussi le potentiel d'encadrer la voie et de définir une séquence. La présente analyse s'effectue de manière conjointe à celle entamée par l'équipe de foresterie urbaine de la ville de Québec. Ainsi, c'est plutôt les alignements d'arbres, le long de l'espace public qui seront analysés dans la présente étude.

Définitions

BANDE DE PERTINENCE

Parcelles de part et d'autre du parcours.

CORRIDOR VISUEL

Morphologie générale de l'espace public bordé et défini spatialement par le bâti ou d'autres éléments le long d'un parcours. Des séquences visuelles identifiables viennent caractériser le corridor.

NŒUD

Point stratégique dans le paysage urbain et joue un rôle de connexion entre deux éléments ou systèmes d'éléments d'un ensemble (par exemple: intersection, pont)

POINT FOCAL

Point sur lequel l'attention est concentrée au cours d'une séquence dans un corridor visuel.

SÉQUENCE VISUELLE

Succession de plans présentant une certaine homogénéité quant au sujet observé. La séquence est liée au déplacement le long du parcours et peut être qualifiée (linéaire, d'approche, symétrique/ asymétrique, ouverte/ fermée, cadrée, etc.)

4. Analyse paysagère du tronçon

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI – TRACÉ DU TRAMWAY

RAPPORT TRONÇON 1
Mai 2020

4.1 Les perspectives visuelles marquantes

Principes d'évaluation

Les critères qui permettront de faire émerger les perspectives remarquables et intéressantes sont directement liés à l'identification des éléments clés du paysage. Ainsi, une perspective visuelle permet de rendre visible un ou des éléments du paysage. Elle devient remarquable lorsqu'elle permet de rendre lisibles plusieurs éléments du paysage dotés d'une valeur historique, symbolique et contextuelle.

Remarquable: perspective dont l'intérêt est défini uniquement par la lisibilité d'une importante accumulation d'éléments constitutifs le paysage (historique, symbolique et contextuelle).

Intéressante: perspective dont l'intérêt est défini par la lisibilité d'une accumulation de plusieurs éléments constitutifs le paysage (historique, symbolique et contextuelle).

Digne de mention: perspective dont l'intérêt est défini par la lisibilité d'un ou de quelques éléments constitutifs le paysage et qui mérite d'être distinguée des autres par la nature particulière de ce ou de ces éléments.

4. Analyse paysagère du tronçon

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI – TRACÉ DU TRAMWAY

RAPPORT TRONÇON 1
Mai 2020

Le tronçon à l'étude est constitué d'une mosaïque naturelle très diversifiée. La présence de boisés et milieux humides contribuent à dorer le secteur d'une imagibilité à dominante naturelle, même si des développements très récents les côtoient. Sans pouvoir se prononcer précisément sur la valeur environnementale de ces milieux, il nous apparaît souhaitable que l'insertion du tramway dans ce secteur prenne en compte ces caractéristiques naturelles. Aucune perspective visuelle marquante ne caractérise pour l'instant ce tronçon, la poursuite de Mendel vers le Boulevard du Versant-Nord pourrait définir une nouvelle perspective digne de mention autant vers le nord que vers le sud.

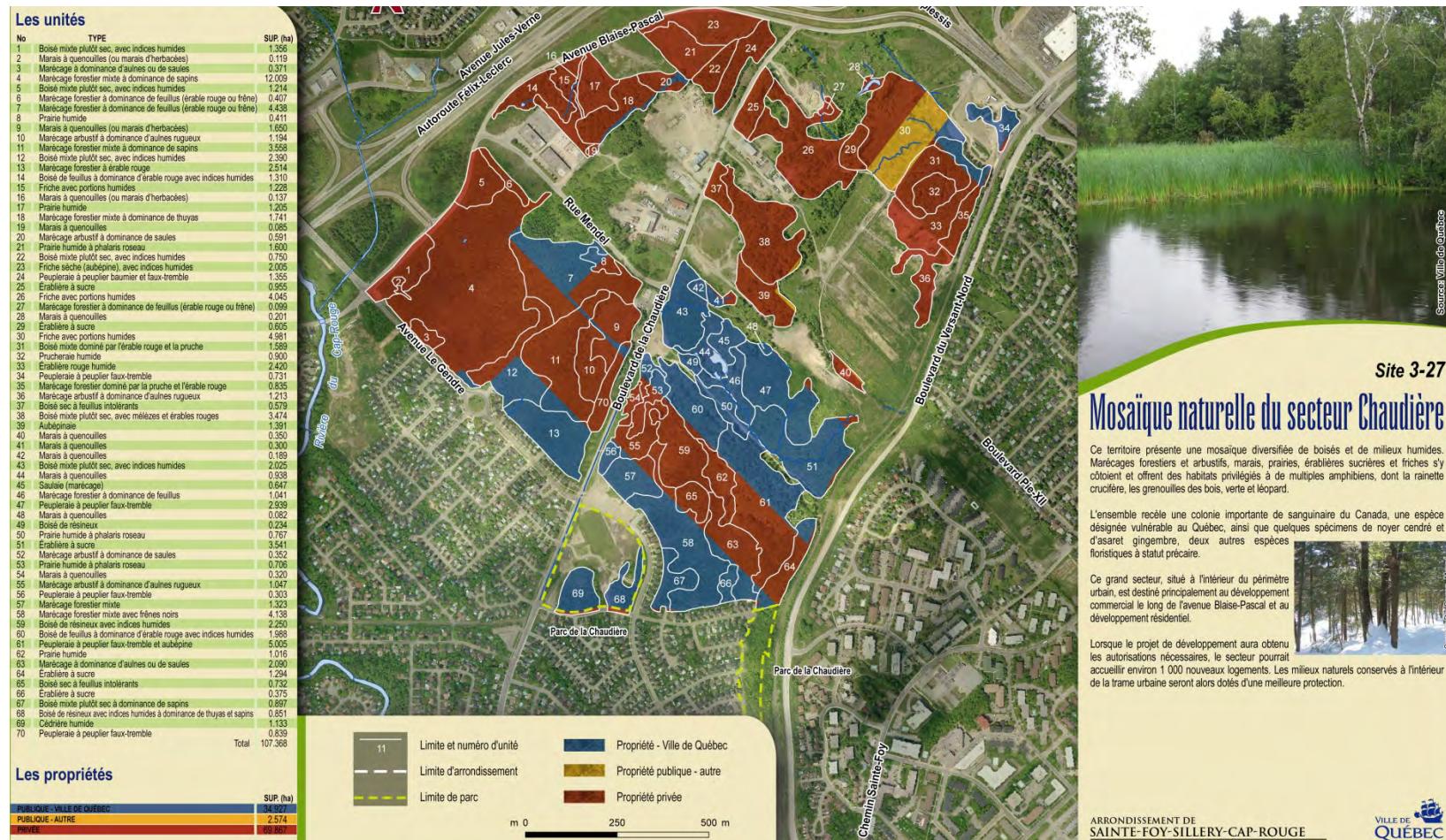


Figure 8 Mosaïque naturelle du secteur Chaudière, Source: Ville de Québec

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI – TRACÉ DU TRAMWAY

RAPPORT TRONÇON 1

Mai 2020



groupe/A annexe\U
architectes
designers urbains
urbaniste

La photo aérienne de 1948 confirme que la portion nord-ouest du lot 10 et le site actuel du 860, boulevard de la Chaudière sont entièrement boisés.

David Fred Craig reste propriétaire des lieux durant près de quarante ans, soit jusqu'en 1956. Cette année-là, l'industriel Joseph Parisi procède à l'acquisition d'un emplacement de terre correspondant à l'extrémité nord-ouest et à la section centrale du lot 10.

Dans la foulée de sa politique d'acquisition de terrains à des fins de développement industriel ou municipal¹, la Ville de Sainte-Foy fait l'acquisition de cet emplacement en 1964. Une photo aérienne prise l'année suivante montre que le site actuel du 860, boulevard de la Chaudière est entièrement boisé et par conséquent vacant. Celui-ci longe le boulevard de la Chaudière, ouvert vers le début de la décennie 1960.

L'emplacement où est aujourd'hui érigé le 860, boulevard de la Chaudière, le lot 10-5, fait l'objet d'une subdivision en 1972. En août 1972, la Ville de Sainte-Foy procède à la vente du lot à Corporation Sanibec sous condition d'y faire ériger un édifice au cours des deux

¹ Le tout, en vertu de la loi « 5-6 Élisabeth II, chapitre 92 » sanctionnée le 21 février 1957, venant modifier la charte de la Ville (Référence acte 436226).

Annexe 1. Historique et évaluation du bâtiment

860, boulevard de la Chaudière

Bâtiment sans intérêt patrimonial ; impact : bâtiment ; Fiche GPTM : 201889.

Historique

Le terrain du 860, boulevard de la Chaudière fait partie du lot original 10 de la paroisse de Sainte-Foy. Au moment de la création du système cadastral, le lot appartient à Joseph Guérard. À la fin du 19^e siècle, il passe successivement aux mains de F.-X. Genest puis de Davis Craig. Ce dernier le cède en 1918 à David Fred Craig, qui est vraisemblablement son fils, identifié comme cultivateur.

années suivant la signature de l'acte notarié. Il est mentionné dans le document que le terrain « est situé dans la zone industrielle numéro 4, en bordure de la rue de la Chaudière » et que l'acquéreur est déjà en sa possession.

À ce moment, le 860, boulevard de la Chaudière est possiblement en construction ou encore il a été érigé peu après la finalisation de la transaction puisque Sanibec est déjà en possession d'un permis de construction (n° 72891) délivré le 7 mars 1972 par la Ville de Sainte-Foy. Ce permis autorise la construction d'un édifice comprenant deux niveaux d'occupation, offrant des dimensions de 42 pi sur 82 pi (12,8 m sur 24,99 m) et d'une valeur de 40 000,00 \$. Destiné à servir d'entrepôt et d'immeuble de bureaux, l'édifice possède une structure d'acier, des fondations de béton et des murs en bloc de béton revêtus de tôle émaillée. L'immeuble a vraisemblablement été érigé à l'été ou à l'automne 1972. Il est visible sur la photo aérienne de 1985.

Au cours de l'année 1989, un permis provisoire de deux ans est délivré pour l'occupation d'un local de 1100 pi² (102,19 m²) destiné à la fabrication de petits meubles. La même année, une autre partie de bâtiment est occupée par Geosig inc., qui y aménage des bureaux et un entrepôt. En 1994, un bureau d'affaires est installé dans l'immeuble.

Annexe 2. Fiche d'évaluation avec les paramètres prescrits par le MCC

Étude d'impact sur l'environnement Réseau structurant de transport en commun. Projet de tramway.Tronçon no 1

Identification

Toponyme

Adresse

860 boulevard de Chaudière

Arrondissement municipal

Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge

Municipalité

Québec

Région administrative

Capitale-Nationale

Coordonnées GPS

Latitude 46° 46' 21.8388"

Longitude -71° 20' 42.4494"

Statut juridique

Aucun

Photographies



Photo1 IMG_5329.jpg



Photo 2 IMG_5330.jpg



Photo 3 IMG_5333.jpg

Informations historiques du bien évalué

Catégorie de fonction

Fonction commerciale

Description

Le 860, boulevard Chaudière est un édifice commercial construit en 1972 par le groupe Sanibec. L'édifice à toit plat, de plan rectangulaire, destiné à servir d'entrepôt et de bureaux, possède une structure d'acier, des fondations de béton et des murs en bloc de béton revêtus de tôle émaillée. Sa conception se situe dans le mouvement des bâtiments commerciaux et industriels des années 1970. Aussi, s'agit-il d'un édifice où domine l'horizontalité et qui offre une composition simple et épurée ainsi que des surfaces extérieures lisses. L'ornementation est également très épurée. Seule la marquise au-dessus du rez-de-chaussée vient rompre la linéarité de la façade. Les ouvertures sont nombreuses et traitées en bandeaux. L'édifice est localisé dans un secteur à la fois industriel et boisé, dans l'ancienne municipalité de Sainte-Foy, aujourd'hui intégrée à l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge de la ville de Québec.

Dates

Date de construction principale

Début

Fin

Date importante 1

1972

1972

Date importante 2

Association

Lien

Personne ou groupe

Dates

Étude d'impact sur l'environnement Réseau structurant de transport en commun. Projet de tramway.Tronçon no 1

Synthèse historique

Le terrain du 860, boulevard de la Chaudière fait partie du lot origininaire 10 de la paroisse de Sainte-Foy. Au moment de la création du système cadastral, le lot appartient à Joseph Guérard. À la fin du 19e siècle, il passe successivement aux mains de F.-X. Genest puis de Davis Craig. Ce dernier le cède en 1918 à David Fred Craig, qui est vraisemblablement son fils, identifié comme cultivateur.

La photo aérienne de 1948 confirme que la portion nord-ouest du lot 10 et le site actuel du 860, boulevard de la Chaudière sont entièrement boisés.

David Fred Craig reste propriétaire des lieux durant près de quarante ans, soit jusqu'en 1956. Cette année-là, l'industriel Joseph Parisi procède à l'acquisition d'un emplacement de terre correspondant à l'extrémité nord-ouest et à la section centrale du lot 10.

Dans la foulée de sa politique d'acquisition de terrains à des fins de développement industriel ou municipal, la Ville de Sainte-Foy fait l'acquisition de cet emplacement en 1964. Une photo aérienne prise l'année suivante montre que le site actuel du 860, boulevard de la Chaudière est entièrement boisé et par conséquent vacant. Celui-ci longe le boulevard de la Chaudière, ouvert vers le début de la décennie 1960.

L'emplacement où est aujourd'hui érigé le 860, boulevard de la Chaudière, le lot 10-5, fait l'objet d'une subdivision en 1972. En août 1972, la Ville de Sainte-Foy procède à la vente du lot à Corporation Sanibec sous condition d'y faire ériger un édifice au cours des deux années suivant la signature de l'acte notarié. Il est mentionné dans le document que le terrain « est situé dans la zone industrielle numéro 4, en bordure de la rue de la Chaudière » et que l'acquéreur est déjà en sa possession.

À ce moment, le 860, boulevard de la Chaudière est possiblement en construction ou encore il a été érigé peu après la finalisation de la transaction puisque Sanibec est déjà en possession d'un permis de construction (no 72891) délivré le 7 mars 1972 par la Ville de Sainte-Foy. Ce permis autorise la construction d'un édifice comprenant deux niveaux d'occupation, offrant des dimensions de 42 pi sur 82 pi (12,8 m sur 24,99 m) et d'une valeur de 40 000,00 \$. Destiné à servir d'entrepôt et d'immeuble de bureaux, l'édifice possède une structure d'acier, des fondations de béton et des murs en bloc de béton revêtus de tôle émaillée. L'immeuble a vraisemblablement été érigé à l'été ou à l'automne 1972. Il est visible sur la photo aérienne de 1985.

Au cours de l'année 1989, un permis provisoire de deux ans est délivré pour l'occupation d'un local de 1100 pi² (102,19 m²) destiné à la fabrication de petits meubles. La même année, une autre partie de bâtiment est occupée par Geosig inc., qui y aménage des bureaux et un entrepôt. En 1994, un bureau d'affaires est installé dans l'immeuble.

Étude d'impact sur l'environnement Réseau structurant de transport en commun. Projet de tramway.Tronçon no 1

Etat physique MCC **Passable**

État d'authenticité **Bon**

Évaluation par critères

1. Intérêt historique

1.1 Ancienneté relative ou absolue	0 /20
1.2 Association à un personnage ou à un groupe	0 /10
1.3 Importance dans l'histoire nationale	0 /5

Sous-total critère 1 **0 /35**

2. Intérêt paysager

2.1 Point de repère	1 /7
2.2 Associé à un paysage culturel ou représentatif d'un paysage culturel	0 /3

Sous-total critère 2 **1 /10**

3. Intérêt artistique et architectural

3.1 Rareté relative ou absolue	0 /13
3.2 Situation dans la production courante	0 /15
3.3 Situation dans l'œuvre du concepteur	0 /11
3.4 Unicité, innovation et complexité	0 /16

Sous total critère 3 **0 /55**

Valeur patrimoniale MCC **Aucune** Grand total **1 /100**

Bibliographie

Permis de construction relatif au 860, boulevard de la Chaudière, répertoire des permis de construction de la Ville de Québec.

Carte interactive de la Ville de Québec et photographies aériennes.

Annexe 3. Cartographie (carte 11 x 17 po)

ANNEXE 3 - CARTOGRAPHIE

Description

Légende

Bâtiments étudiés par valeurs patrimoniales

- Exceptionnelle
 - Supérieure
 - Bonne
 - Faible
 - Aucune

Propriétés étudiées par valeurs paysagères

- #### ■ Site d'importance au niveau paysager

Perspectives visuelles

- ↔ Séquence remarquable
 - ↔ Séquence intéressante
 - ↔ Digne de mention

