

# RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

## ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI – TRACÉ DU TRAMWAY



RAPPORT TRONÇON 5  
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](http://www.bergerongagnon.com)

groupe/A annexe\U  
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](http://www.bergerongagnon.com)

groupe/A annexe\U  
architectes  
designers urbains  
urbaniste

## RAPPORT TRONÇON 5

<b>1. Description et présentation du tronçon</b>	<b>5</b>
1.1 Description quantitative et physique	5
1.2 Historique	7
<b>2. Évaluation des bâtiments subissant un impact dans le cadre du projet de tramway</b>	<b>13</b>
2.1 Démarche générale	13
2.2 Datation et catégorisation des bâtiments	15
2.3 Résultats de l'évaluation des bâtiments	16
<b>3. Description qualitative et quantitative des éléments du patrimoine bâti</b>	<b>22</b>
3.1 Portrait quantitatif du patrimoine bâti du tronçon	22
3.2 Les grandes caractéristiques du patrimoine bâti du tronçon	23
3.3 Les composantes identitaires des bâtiments «impactés» dans le tronçon	26
3.4 Bilan de l'intégrité physique et de l'état d'authenticité des bâtiments «impactés»	28
<b>4. Analyse paysagère du tronçon</b>	<b>30</b>
4.1 Les perspectives visuelles marquantes	30

## RAPPORT TRONÇON 5 **ANNEXES**

**Annexe 1. Historiques et évaluations**

**Annexe 2. Fiches 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

Situé dans l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, le tronçon 5 (T-5), long d'environ un km, se situe à l'ouest de la route de l'Église, entre le chemin des Quatre-Bourgeois et l'avenue Lavigerie. Plus précisément, il suit le parcours de l'avenue Roland-Beaudin, puis se prolonge au sud, à l'arrière des propriétés sises du côté ouest de la route de l'Église, pour rejoindre ensuite le boulevard Hochelaga jusqu'à l'avenue Lavigerie. On y trouve au moins une douzaine d'édifices, dont aucun ne figurait dans la banque de données GPTM de la Ville de Québec avant la réalisation du présent rapport.

Deux bâtiments sont « impactés » par le parcours prévu pour le tramway dans le T-5. De ce nombre :

- l'un subira un impact direct sur le bâtiment lui-même ;
- l'autre verra son terrain amputé d'au moins 2 mètres.

Le T-5 regroupe des immeubles publics, commerciaux et résidentiels, principalement érigés à compter de la fin des années 1950.

Tableau 1

T-5. Bâtiments «impactés» ; bâtiments étudiés versus le nombre total d'édifices

Bâtiments du tronçon	Propriétés «impactées»	Bâtiments «impactés»	Terrains «impactés»	Bâtiments étudiés individuellement
12	2	1	1	2

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

RAPPORT TRONÇON 5  
MAI 2020

Légende

Bâtiments étudiés par valeurs patrimoniales

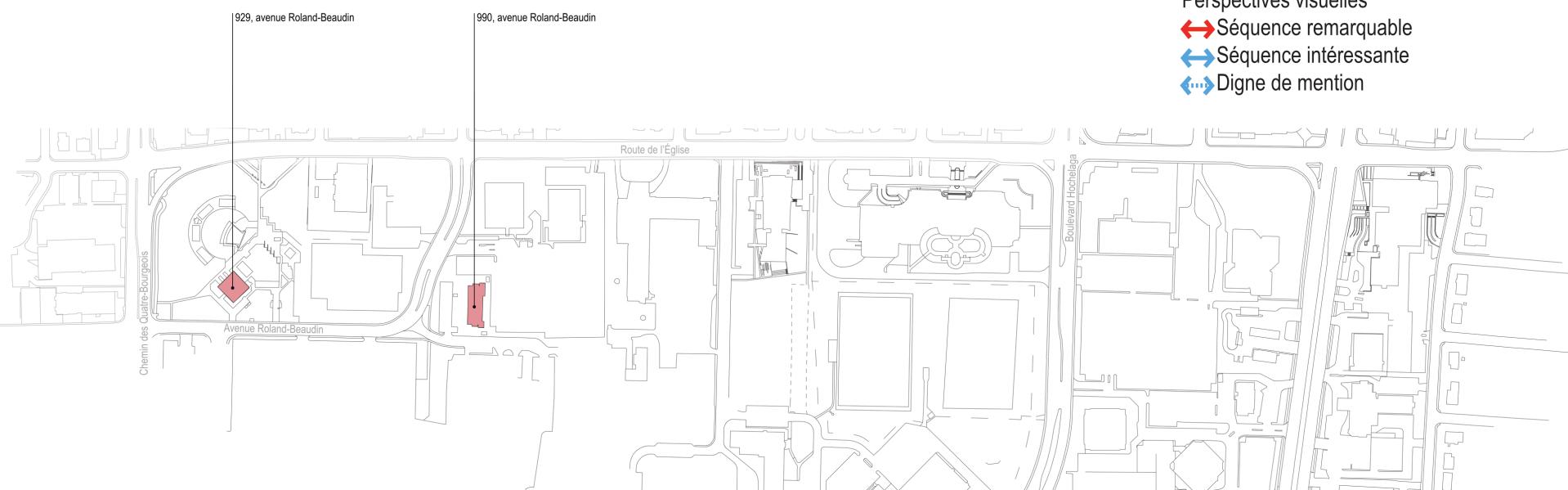
- Exceptionnelle
- Supérieure
- Bonne
- Faible
- Aucune

Propriétés étudiées par valeurs paysagères

- Site d'importance au niveau paysager

Perspectives visuelles

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



## 1.2 Historique<sup>1</sup>

Le T-5 se situe dans ce qui était jadis la seigneurie de Sillery, concédée aux Jésuites dès 1637. Il fait partie de la paroisse religieuse Notre-Dame-de-la-Visitation de Sainte-Foy, érigée canoniquement le 18 septembre 1698. Cette paroisse est reconnue officiellement par les autorités civiles le 3 mars 1722. Les limites de la paroisse de Sainte-Foy correspondent alors à celles de la seigneurie de Sillery. La municipalité de Sainte-Foy est officiellement constituée en 1855.

Du 17e siècle jusqu'au premier tiers du 20e siècle, les édifices fidéens ont longtemps été uniquement localisés le long du chemin Saint-Louis, du chemin Sainte-Foy et de la route de l'Église. Le noyau villageois se situe d'ailleurs aux abords de l'intersection du chemin Sainte-Foy et de la route de l'Église. Cette artère nord-sud, qui existe depuis la fin du 17e siècle, relie le chemin Saint-Louis au chemin Sainte-Foy. Son tracé est officialisé en 1802.

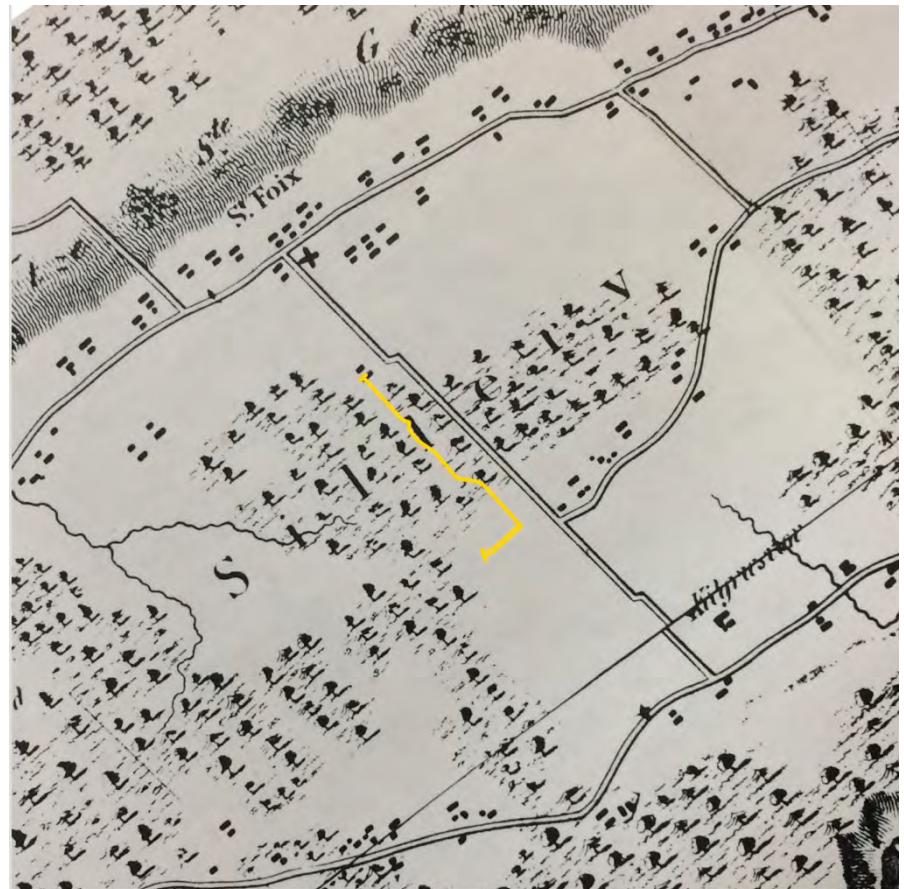


Figure 01

Le secteur de Sainte-Foy en 1810. La route de l'Église relie le chemin Sainte-Foy (au nord) au chemin Saint-Louis (au sud). À l'est de la route de l'Église : l'actuel chemin Gomin. Le trait jaune indique le parcours du T-5. 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. L'essentiel des informations proviennent de l'ouvrage suivant : Pluram, Ville de Sainte-Foy. Intégration de préoccupations patrimoniales dans les instruments d'urbanisme. Saint-Foy, octobre 1987, 338 pages

## 1.2 Historique

À l'issue de la création du système cadastral en 1873, le territoire fidéen est divisé en une série de lots. Deux concernent le Tronçon 5 : le lot 196 et le lot 288.

En 1923, la municipalité procède à la construction d'un bâtiment le long de la route de l'Église destiné à loger une salle communautaire. L'édifice offre un espace pour les séances du conseil municipal. L'immeuble est encore conservé au 814, route de l'Église.

Les premiers développements résidentiels importants à Sainte-Foy ne s'effectuent pas beaucoup avant la fin des années 1930. Ainsi, vers 1937 on procède à l'aménagement du secteur Bellevue dans la partie est de la municipalité. Autrement, la situation évolue peu jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. En effet, une photographie aérienne prise en 1948 montre que les abords actuels du T-5, soit l'espace compris entre le côté ouest de la route de l'Église, le boulevard Hochelaga et le chemin des Quatre-Bourgeois, sont entièrement vacants, exception faite d'une propriété agricole sise à l'ouest de la route de l'Église. De vastes terrains appartiennent à des communautés religieuses, qui possèdent alors 33,1 % de la superficie du territoire fidéen. Aussi, la majeure partie des abords du T-5 ont appartenu aux Petites Sœurs franciscaines de Marie entre 1938 et 1952.



**Figure 02**

Le découpage cadastral dans le secteur du T-5 représenté sur une carte datant de 1902. Le trait jaune indique le parcours du T-5. 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.

## 1.2 Historique

La situation commence à changer avec l'amorce des travaux d'aménagement du boulevard Laurier après 1945, le début des travaux de construction du premier pavillon de l'Université Laval en 1948 et l'ouverture d'une seconde voie carrossable en 1952 sur pont de Québec. L'aménagement d'un rond-point devient alors nécessaire puisque l'on procède à la construction de l'autoroute Henri-IV jusqu'au chemin Sainte-Foy. Des établissements hôteliers apparaissent à cette époque aux abords du boulevard Laurier (le premier est construit en 1951).

En marge de ces événements, Sainte-Foy, qui compte 3000 habitants en 1949, obtient alors son statut de ville. L'année suivant, un réseau d'aqueduc est mis en place ainsi que l'essentiel château d'eau, en 1950, en bordure du chemin des Quatre-Bourgeois.

En 1956-1957, la Ville de Sainte-Foy fait office de pionnière en aménageant vraisemblablement le premier édifice public dans l'îlot aujourd'hui délimité par la route de l'Église, le boulevard Hochelaga et l'avenue De Rochebelle. Elle vend alors la salle communautaire à la Fabrique paroissiale et entreprend la construction d'un hôtel de ville sur un terrain situé du côté ouest de la rue de l'Église. La Ville en confie la réalisation des plans à l'architecte Philippe Côté (1907-1990<sup>2</sup>). L'immeuble ne sera toutefois qu'en partie réalisé et correspond à l'actuel édifice Joseph-Morin, situé au 990, avenue Roland-Beaudin. Au cours de la même période, la Municipalité érige, juste à l'arrière de l'hôtel de ville, un immense garage municipal, abritant aussi une caserne d'incendie (un édifice aujourd'hui disparu). Les deux bâtiments sont représentés sur le plan d'assurance incendie de 1962, ainsi qu'un centre de commutation de la compagnie Bell Canada (le 166, route de l'Église, aujourd'hui le 974, route de l'Église) et un immeuble à logements au 148, route de l'Église (aujourd'hui démolie).

2. Archives Canada. <https://archivescanada.accesstomemory.ca/fonds-philippe-cote>

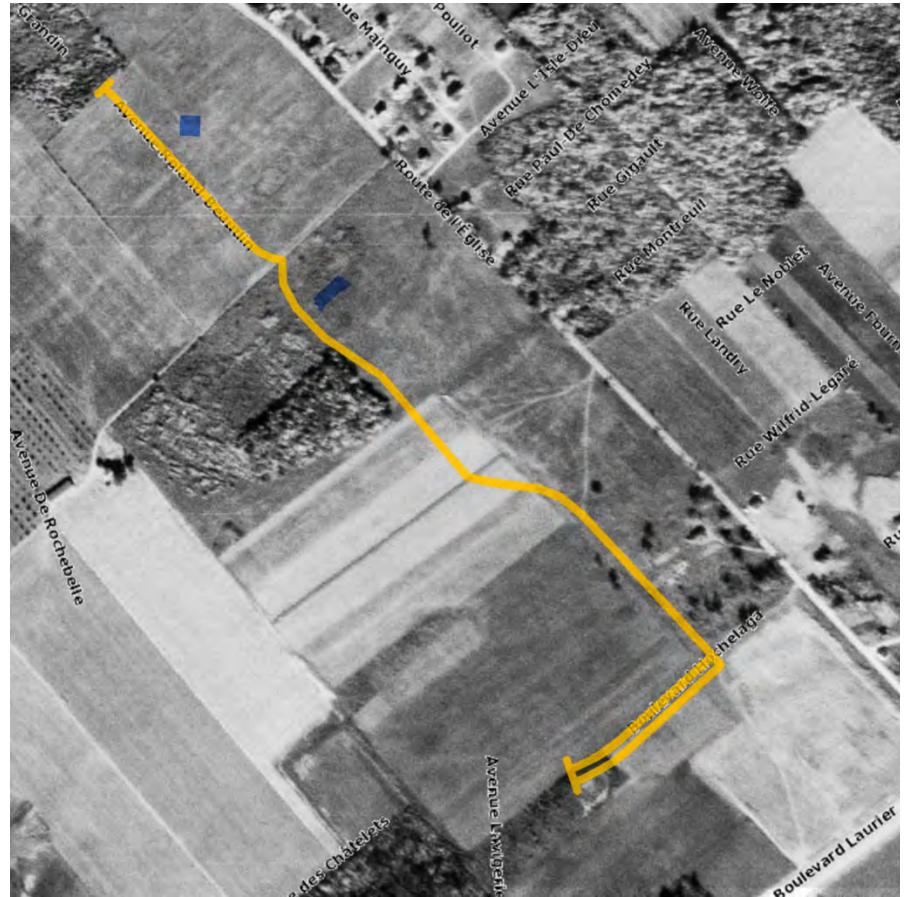


Figure 03

Le parcours et les abords du T-5 en 1948. Le carré bleu indique l'emplacement du 990, avenue Roland-Beaudin. Photo aérienne, Ville de Québec.

## 1.2 Historique

À l'hôtel de ville et au garage municipal s'ajouteront successivement et assez rapidement, au début de la décennie 1960, la première section de l'école De Rochebelle (1960-1962), l'actuel Centre d'éducation des adultes des Découvreurs – Centre du Phénix (entre 1948 et 1963), l'église Saint-Denys-du-Plateau (1964) le long de la route de l'Église et le 974, route de l'Église. À la même époque sera aussi construit le 1088-1096, route de l'Église.

La comparaison de la photo aérienne de 1948 avec celle de 1963/1965 montre l'impressionnant développement domiciliaire que connaît Sainte-Foy au cours de cette période, notamment à l'est de la route de l'Église et au nord du chemin des Quatre-Bourgeois.

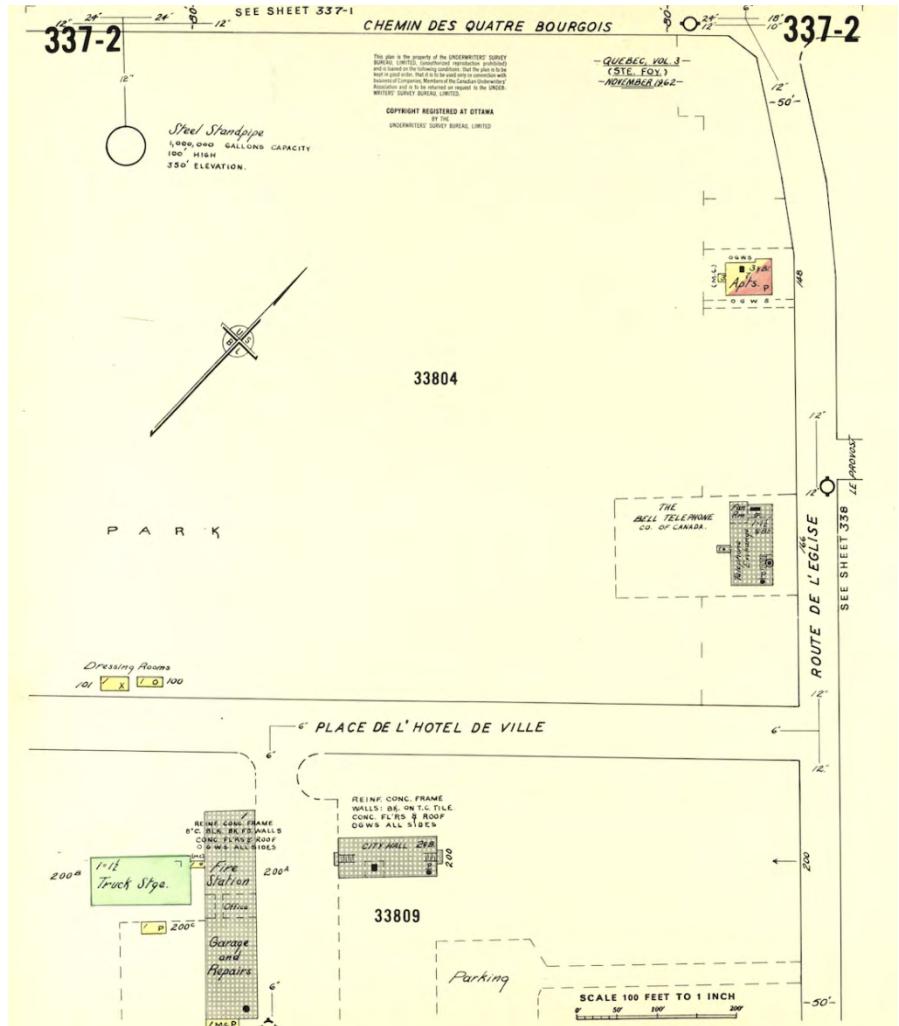


Figure 04

L'hôtel de ville de Sainte-Foy, le garage municipal et les édifices érigés en bordure de la route de l'Église en 1962. Plan d'assurance incendie. Underwriters' Survey Bureau Limited, septembre 1962, feuillet 337-2.

## 1.2 Historique

L'infrastructure publique actuelle sera complétée après 1965 avec la construction du Centre sportif de Sainte-Foy (930, avenue Roland-Beaudin), des autres pavillons du complexe de l'école De Rochebelle longeant le boulevard Hochelaga et d'une station de pompage (929, avenue Roland-Beaudin). S'ajouta à cela le 1000, route de l'Église.

À l'été 1974, le tracé de l'actuelle avenue Roland-Beaudin est créé, tout comme le lot 196-39, où est aujourd'hui aménagé le parc Roland-Beaudin. Ce toponyme évoque le souvenir de Roland Beaudin (1907-1990), qui fut maire de Sainte-Foy entre 1966 et 1973.

Une seconde vague de construction se déroule entre 1965 et 1985. S'ajoutent ainsi le 1000, route de l'Église, le bâtiment du complexe de l'école De Rochebelle longeant le boulevard Hochelaga et les 929 et 930, avenue Roland-Beaudin.

À l'époque contemporaine, un marché public, un terminus d'autobus et un nouvel hôtel de ville viendront compléter l'infrastructure publique de l'îlot aujourd'hui délimité par la route de l'Église, le boulevard Hochelaga et l'avenue De Rochebelle. Enfin, l'infrastructure bâtie actuelle est complétée entre 1985 et 2014 avec l'érection du 1130, route de l'Église.

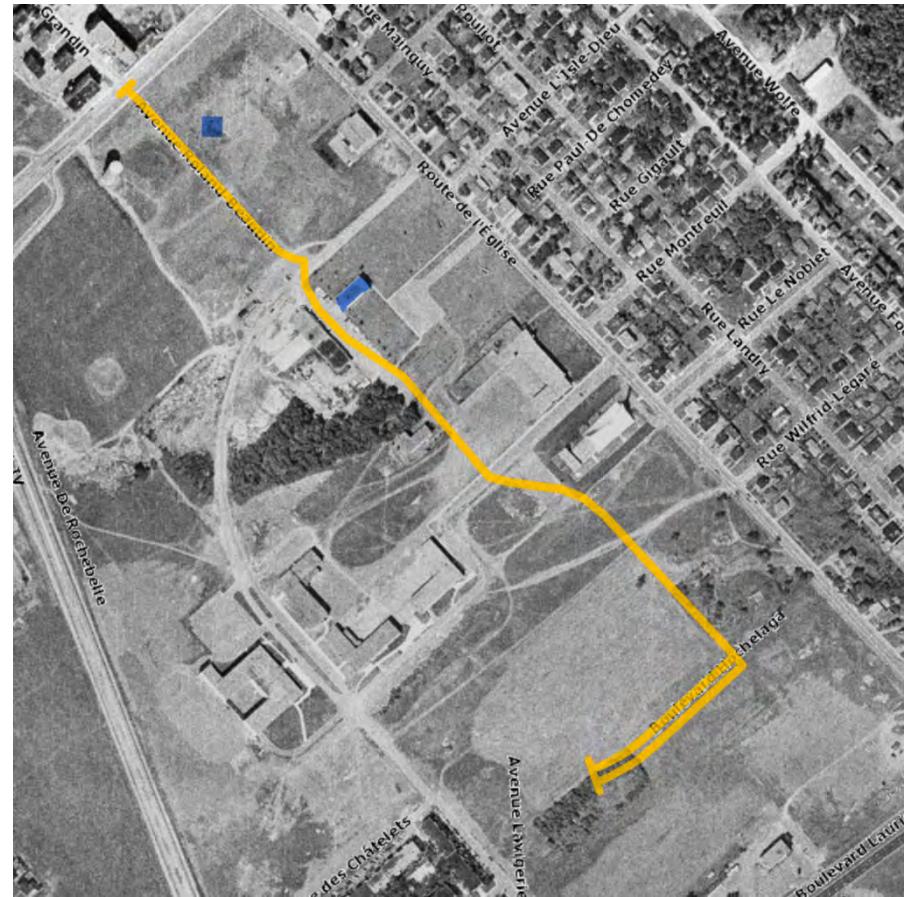
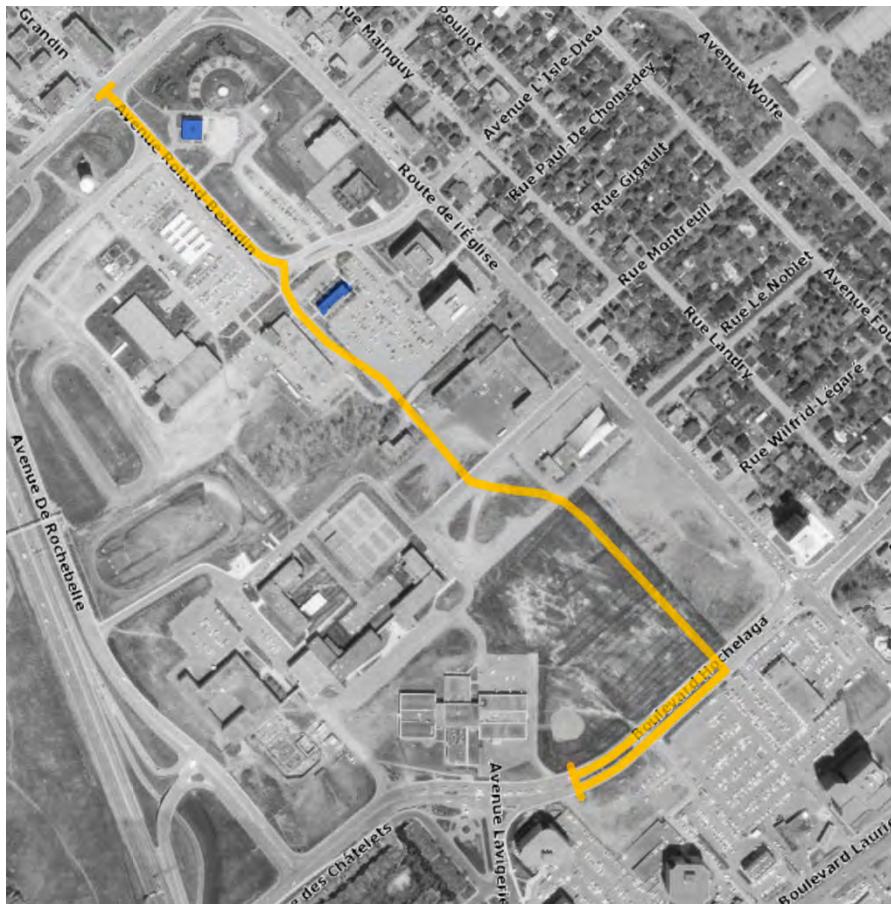


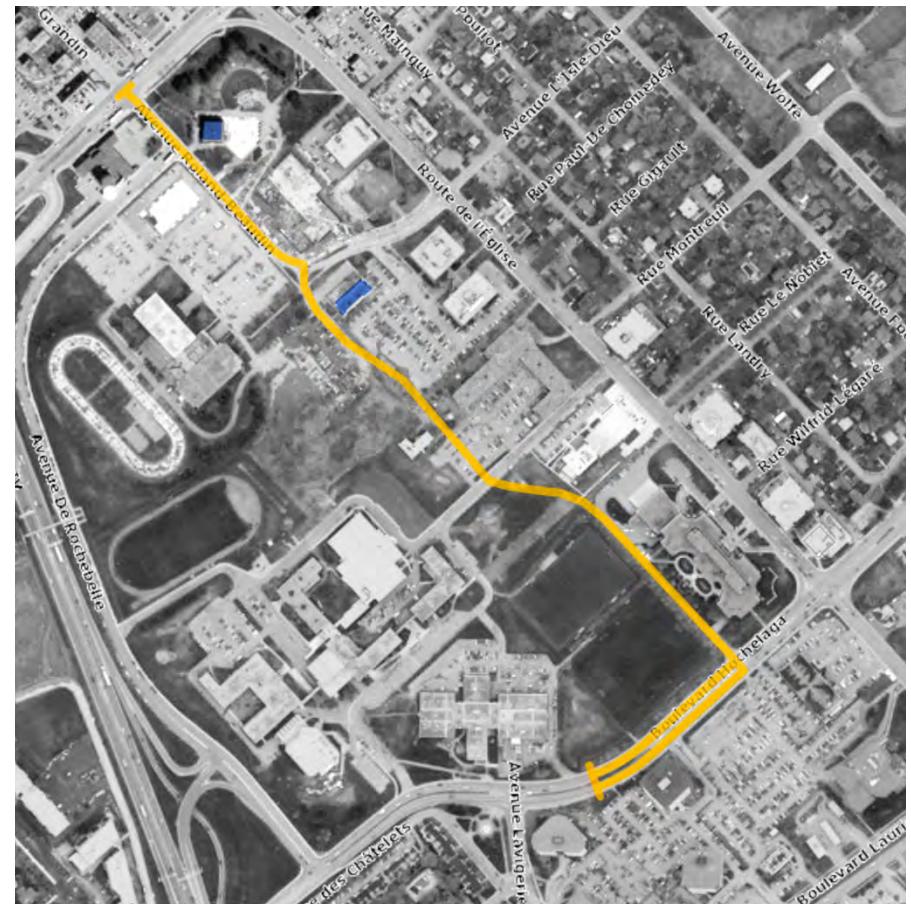
Figure 05

Le parcours et les abords du T-5 en 1965. Photo aérienne, Ville de Québec.

## 1.2 Historique



**Figure 06**  
Le parcours et les abords du T-5 en 1985. Photo aérienne, Ville de Québec.



**Figure 07**  
Le parcours et les abords du T-5 en 2017. Photo aérienne, Ville de Québec.

## **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 5  
Mai 2020

### **2.1 Démarche générale**

Nous avons procédé à l'évaluation individuelle des édifices localisés dans le T-5, susceptibles de subir un impact 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'environnement<sup>3</sup>. 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 GPTM<sup>4</sup>.

Notre équipe a effectué l'analyse des édifices 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.

La liste des édifices étudiés figure à la page suivante.

3. Sylvain Lizotte (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.

4. 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 pages.

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

Liste 1. Liste des propriétés étudiées T 5

			Fiche GPTM	Date estimée	Date connue	Impact	Catégorie de bâtiment	Valeur patrimoniale GPTM	Valeur patrimoniale MCC
929	avenue	Roland-Beaudin	201631	-	1974 -	Terrain - 2 m	Bâtiment moderne d'intérêt patrimonial	Supérieure	
990	avenue	Roland-Beaudin	201496	-	1956 -	Bâtiment - entièreté	Bâtiment moderne d'intérêt patrimonial	Supérieure	C

## **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 5  
Mai 2020

### **2.2 Datation et catégorisation des bâtiments**

La datation des bâtiments, leur catégorisation et le contenu des textes d'évaluation reposent sur les résultats de la « lignée de propriétaires », sur les données disponibles dans les permis de construction et dans la banque de données GPTM ainsi que sur l'analyse des plans d'assurance incendie disponibles et des photos aériennes. Plus spécifiquement, pour les textes d'évaluation s'ajoutent à ces sources des publications et des sites Web relatifs au secteur d'étude.

La datation des bâtiments et l'analyse de leurs valeurs ont permis de leur 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. Comme le prévoit le devis d'étude, cette recherche a été effectuée jusqu'à la création du système cadastral. 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 5  
Mai 2020

### **2.3 Résultats de l'évaluation des bâtiments**

Les pages suivantes illustrent les bâtiments étudiés 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
- Le nom que nous avons attribué à l'édifice.

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

- La catégorie dans laquelle nous avons inclus le bien étudié :
  - . bâtiment principal d'intérêt patrimonial ;
  - . bâtiment moderne sans intérêt architectural ;
  - . bâtiment moderne d'intérêt architectural.
- L'état physique, l'état d'authenticité et la valeur patrimoniale selon la méthodologie du MCC ;
- La cote GPTM attribuée à chacun des critères d'évaluation (qui diffèrent selon qu'il s'agit d'un bâtiment patrimonial ou d'un bâtiment moderne);
- La typologie et la sous-typologie architecturale de l'édifice, en fonction des paramètres du guide GPTM (les numéros réfèrent à ce guide);
- La valeur patrimoniale selon la méthodologie GPTM;
- La date de construction déterminée ici à la suite de l'analyse des demandes de permis de construction;
- La « source de la date (dans ce cas-ci : les permis de construction)
- Le nom de l'architecte;
- Le type d'impact concernant la propriété étudiée.

## **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 5  
Mai 2020

### **2.3.1 Documents annexés**

On trouve à l'annexe 1 les textes relatant l'historique des bâtiments et de leur terrain ainsi que les textes d'analyse de ces mêmes bâtiments, en fonction des critères d'évaluation du guide GPTM.

Quant à l'annexe 2, nous y avons regroupé pour le bâtiment « impacté » physiquement, 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'environnement<sup>5</sup>.

Enfin, l'annexe 3 comprend les cartes de l'étude en format 11 X 17 po.

5. Sylvain Lizotte (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 pages.

## 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

### Station de pompage du parc Roland-Beaudin

929 avenue Roland-Beaudin

Tronçon 5

Catégorie de bien: Bâtiment moderne d'intérêt patrimonial

Fiche GPTM 201631

État physique GPTM

**Exceptionnel**

Valeur architecturale

**Bonne**

Valeur historique

**Supérieure**

Valeur d'authenticité

**Exceptionnelle**

Valeur urbaine

**Supérieure**

Type architectural GPTM



IMG\_2875.jpg

Date estimée Date connue

- 1974 -

Source de la date

**Permis de construction**

8. Influences modernes, 1940-1980

Sous type architectural GPTM

8.4 Fonctionnalisme

Valeur patrimoniale GPTM Cote MCC

**Supérieure**

Impact

Terrain - 2 m

Architecte:

**Gauthier, Guité, Roy**

### Édifice Joseph-Morin

990 avenue Roland-Beaudin

Tronçon 5

Catégorie de bien: Bâtiment moderne d'intérêt patrimonial

Fiche GPTM 201496

État physique GPTM

**Exceptionnel**

Valeur architecturale

**Supérieure**

Valeur historique

**Supérieure**

Valeur d'authenticité

**Bonne**

Valeur urbaine

**Bonne**



IMG\_2867.jpg

Date estimée Date connue

- 1956 -

Source de la date

**Permis de construction**

7. Influences traditionnelles et modernes, 1900-1950

Sous type architectural GPTM

7.3 Art déco

Valeur patrimoniale GPTM Cote MCC

**Supérieure**

Impact

Bâtiment - entièreté

Architecte:

**Philippe Côté**

### **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-5, le tronçon ne comptait aucun bâtiment inscrit à la banque de données GPTM de la Ville de Québec. Nous en avons inscrit deux, des bâtiments étudiés du patrimoine moderne.

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

**RAPPORT TRONÇON 5**  
Mai 2020

**Tableau 4**

T-5. Répartition des bâtiments étudiés.

Bâtiments patrimoniaux analysés dans le tronçon	Bâtiments modernes analysés dans le tronçon	Bâtiments étudiés dans le cadre de l'analyse paysagère	Total
2	2	0	2

### **3. Description qualitative et quantitative des éléments du patrimoine bâti**

#### **3.2 Les grandes caractéristiques du patrimoine bâti du tronçon 5**

Normalement, cette section est réservée à la présentation des grandes caractéristiques du patrimoine du tronçon à l'étude. Comme le T-5 ne comprend aucun bâtiment d'intérêt patrimonial, et qu'on y trouve uniquement des bâtiments de facture moderne, dont deux d'intérêt patrimonial, nous effectuerons une présentation visuelle de quelques-uns des bâtiments situés aux abords du tronçon du T-5.



Station de pompage du parc Roland-Beaudin. 929, avenue Roland-Beaudin.



Ancien hôtel de ville de Sainte-Foy. 990, avenue Roland-Beaudin.



Pavillon Marie-Victorin, école secondaire De Rochebelle. 1095, avenue De Rochebelle



Pavillon Félix-Leclerc, école secondaire De Rochebelle. 1095, avenue De Rochebelle.

### 3. Description qualitative et quantitative des éléments du patrimoine bâti

#### 3.2 Les grandes caractéristiques du patrimoine bâti du tronçon 5

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

RAPPORT TRONÇON 5  
Mai 2020



Le 1088-1096, route de l'Église.



Le 1000, route de l'Église.



Bureau d'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge, ancien hôtel de ville de Sainte-Foy.



Édifice Le Sommet, 935, avenue Roland-Beaudin.



Le château d'eau de Sainte-Foy.



Le Centre sportif de Sainte-Foy, 930, avenue Roland-Beaudin.

### **3. Description qualitative et quantitative des éléments du patrimoine bâti**

#### **3.2 Les grandes caractéristiques du patrimoine bâti du tronçon 5**

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

RAPPORT TRONÇON 5  
Mai 2020



Ancienne église Saint-Denys-du-Plateau (1964), aujourd'hui la bibliothèque Monique-Corriveau. 1100, route de l'Église.



Agora et plan d'eau, derrière la station de pompage, formant le parc Roland-Beaudin. 929, avenue Roland-Beaudin

### 3. Description qualitative et quantitative des éléments du patrimoine bâti

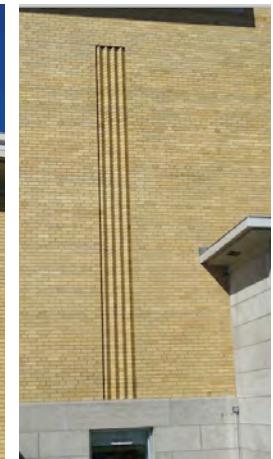
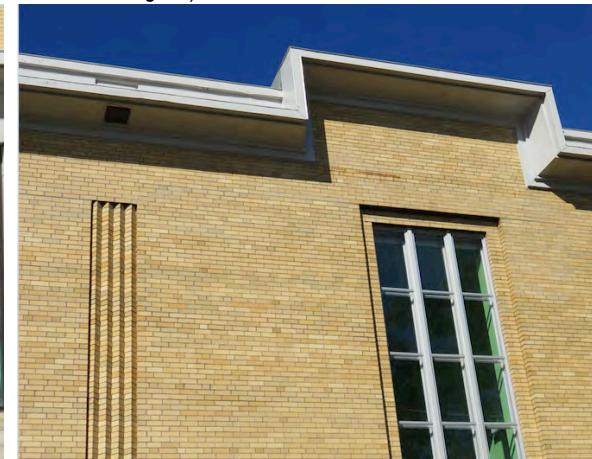
#### 3.3 Les composantes identitaires des bâtiments «impactés» dans le tronçon

Les bâtiments «impacts» dans le T-5, des bâtiments modernes d'intérêt patrimonial, possèdent un certain nombre de composantes identitaires. Dans le cas de l'ancien hôtel de ville de Sainte-Foy, il s'agit d'éléments comme les jeux de briques verticaux, les fenêtres orthogonales tripartites, la corniche métallique et la pierre utilisée pour les portiques et les fondations.

**Ancien hôtel de ville de Sainte-Foy, édifice Joseph-Morin, 990, avenue Roland-Beaudin**



Façade principale (élévation ouest donnant sur la route de l'Eglise)



Fenêtres orthogonales tripartites / Porche ouest en pierre / Extrémité du jeu de briques et corniche métallique / Jeu de briques et fondation en pierre.

### 3. Description qualitative et quantitative des éléments du patrimoine bâti

#### 3.3 Les composantes identitaires des bâtiments «impactés» dans le tronçon

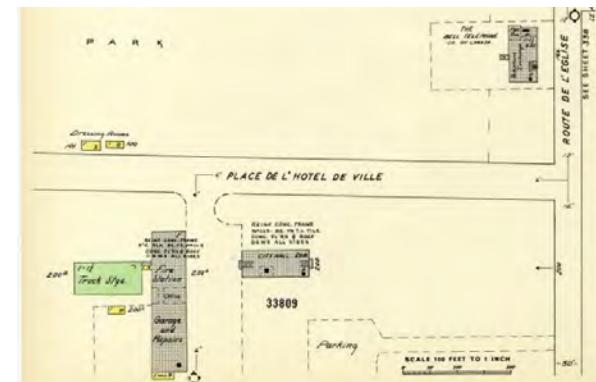
##### Ancien hôtel de ville de Sainte-Foy, édifice Joseph-Morin, 990, avenue Roland-Beaudin

Notons que le 990, avenue Roland-Beaudin est le premier édifice municipal du nouveau centre-Ville de Sainte-Foy de l'Après-guerre. Il était d'ailleurs situé sur ce qu'on appelait la « Place de l'Hôtel-de-Ville », un toponyme adopté l'année de sa construction en 1957. Ce toponyme a été remplacé par celui de *rue Place-de-Ville* le 4 mars 1974 puis par celui d'*avenue Place-de-Ville* en 1994. L'édifice était voisin d'un garage municipal et d'un poste de pompier aujourd'hui démolis. Sa façade principale donnait sur la route de l'Église.



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

RAPPORT TRONÇON 5  
Mai 2020



### **3. Description qualitative et quantitative des éléments du patrimoine bâti**

#### **3.3 Les composantes identitaires des bâtiments «impactés» dans le tronçon**

Dans le cas de la station de pompage du parc Roland-Beaudin, le revêtement en aluminium refoulé anodisé et de vastes fenêtres en verre scellé, inséré dans des cadres en aluminium refoulé anodisé, constituent les principales caractéristiques.

#### **Station de pompage du parc Roland-Beaudin, 929, avenue Roland-Beaudin**



Deux des quatre élévations identiques de la station de pompage du parc Roland-Beaudin.



Détail du revêtement d'aluminium refoulé anodisé et des cadres métalliques de fenêtres. Entrée sud.

## 3.4. Bilan de l'intégrité physique et de l'état d'authenticité des bâtiments «impactés»

### 3.4.1 L'état d'authenticité

Les deux édifices étudiés dans le T-5 se démarquent par leur valeur d'authenticité. Aussi, puisqu'elle n'a connu aucune modification à l'extérieur, la station de pompage du 929, avenue Roland-Beaudin présente une valeur d'authenticité exceptionnelle.

Pour ce qui est de l'édifice Joseph-Morin, l'immeuble a connu peu de modifications. Aussi, sa valeur d'authenticité a été jugée bonne. Le 990, avenue Roland-Beaudin possède encore aujourd'hui toutes les caractéristiques qui permettent de l'associer à l'architecture Art déco. Il est aussi très proche du plan conçu par l'architecte Philippe Côté. Les seules modifications concernent l'ajout de portes, l'ajout de galeries couvertes et le remplacement de fenêtres ; les nouvelles fenêtres respectent toutefois le modèle d'origine.

### 3.4.2 L'état physique

Les deux édifices étudiés dans le T-5 ont toujours été régulièrement entretenus. Aussi, leur état physique ne pose aucun problème et ce critère obtient la cote la plus élevée.

## 4. Analyse paysagère du tronçon

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

RAPPORT TRONÇON 5  
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 5  
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 5  
Mai 2020

L'analyse paysagère du tronçon à l'étude n'a pas permis d'identifier de perspectives visuelles marquantes. Toutefois, le boisé de l'école de Rochebelle et le parc Roland-Beaudin sont deux éléments paysagers importants qui devraient être préservés et mis en valeur dans le cadre du projet d'insertion du tramway.



**Figure 8**  
Le parc Roland-Beaudin et le boisé de Rochebelle.



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

RAPPORT TRONÇON 5

Mai 2020

groupe/A annexe\U  
architectes designers urbains urbaniste

## **Annexe 1. Historiques et évaluations**

---

990, avenue Roland-Beaudin. Édifice Joseph-Morin ..... 35

929, avenue Roland-Beaudin. Station de pompage du parc  
Roland-Beaudin..... 42

## 990, avenue Roland-Beaudin. Édifice Joseph-Morin.

Bâtiment moderne d'intérêt patrimonial ; impact : bâtiment ; fiche GPTM : 2014496

### Historique

Le terrain où est aujourd’hui érigé l’édifice Joseph-Morin se situe au cœur de l’ancienne municipalité de Sainte-Foy, constituée en 1855. La propriété même du 990, avenue Roland-Beaudin fait partie du lot cadastral 288, créé en 1873. À ce moment, il appartient à Robert Craig. Quelques propriétaires se succèdent avant l’acquisition de la propriété par les Petites Sœurs franciscaines de Marie en 1938. Le secteur reste vacant durant plusieurs décennies.

Puisque Sainte-Foy connaît une forte expansion après la Seconde Guerre mondiale, la Municipalité fait l’acquisition de terrains, notamment en bordure de la route de l’Église. Après avoir été créée en 1952, la subdivision 1 du lot 288 est acquise par la Municipalité

de Sainte-Foy en 1953. Elle projette d’y faire construire un hôtel de ville.

La Municipalité en confie la réalisation des plans à l’architecte Philippe Côté (1907-1990<sup>1</sup>), qui élabore un imposant immeuble d’inspiration Art déco. Le corps principal offre un plan rectangulaire, comprend quatre niveaux et est surmonté d’une tour en son centre. L’architecte Côté prévoit, en outre, de part et d’autre de la section principale deux vastes ailes de facture identique, comprenant trois niveaux d’occupation : l’une du côté nord, l’autre du côté sud. Finalement, seule l’aile nord sera construite. L’année où débutent les travaux, soit 1955, marque le centenaire de la municipalité, qui devient la Cité de Sainte-Foy.

Les travaux sont terminés en 1956<sup>2</sup>. On nomme le bâtiment « édifice Joseph-Morin » afin d’honorer le greffier en poste à la Ville de Sainte-Foy au moment de l’inauguration de l’immeuble en 1958<sup>3</sup>.

Selon le plan d’assurance incendie de 1962, l’édifice de deux étages possède une structure en béton armé, des planchers et une toiture en béton ainsi que des murs en brique sur terracotta. Une contradiction dans les

---

<sup>1</sup> Archives Canada. <https://archivescanada.accessmemoria.ca/fonds-philippe-cote>. Consulté le 22 avril 2020.

<sup>2</sup> Selon la plaque placée en façade de l’édifice.

<sup>3</sup> Selon la plaque placée en façade de l’édifice.

documents d'archives nous empêche de préciser si les fenêtres à l'origine sont en bois ou en métal.

La Ville de Sainte-Foy maintient ses services administratifs au 990, avenue Roland-Beaudin jusqu'en 1971, année au cours de laquelle elle s'installe au 1000, route de l'Église. L'immeuble sert alors de centre communautaire. À compter de 1982, un local de l'étage abrite une garderie. Par ailleurs, entre 1988 et 1996, des locaux du 990, avenue Roland-Beaudin sont utilisés par la Cour municipale.

Depuis 1999, le Centre de la petite enfance (CPE) Mistigri semble occuper l'entièreté de l'édifice. La Ville de Québec est propriétaire de l'immeuble aujourd'hui.

## Évaluation

L'édifice Joseph-Morin, inauguré en 1956, présente une valeur patrimoniale supérieure. Sa conception architecturale de qualité, inspirée largement du courant Art déco, fait en sorte qu'il offre une valeur architecturale supérieure. En outre, l'immeuble fut le premier véritable hôtel de ville de Sainte-Foy, ce qui lui confère une valeur historique également supérieure. Malgré certaines modifications apportées à l'édifice, sa valeur d'authenticité reste bonne. Considérant que l'immeuble se situe au cœur d'un secteur à vocation publique et communautaire, sa valeur urbaine est supérieure.

### Valeur historique

Le 990, avenue Roland-Beaudin fut le premier véritable hôtel de ville de Sainte-Foy. Bien que le premier conseil municipal soit formé en 1845 et 1847 et qu'un premier maire soit alors élu, ce n'est que le 9 juillet 1855 que la municipalité de la paroisse de Sainte-Foy est officiellement créée<sup>4</sup>. Un premier maire entre en fonction, le notaire René-Gabriel Belleau. Mais il faut attendre plusieurs années avant que la municipalité se dote d'un véritable hôtel de ville. Nous savons qu'entre 1924 et 1955, c'est dans la salle paroissiale que se déroulent les

réunions du conseil de la municipalité<sup>5</sup>. En 1955, les autorités municipales entreprennent la construction d'un hôtel de ville. On projette alors l'érection d'un immense bâtiment sur un terrain ayant appartenu jadis aux Petites Sœurs franciscaines de Marie. Sa façade est orientée vers la route de l'Église, un parcours mère qui existe depuis la fin du 17<sup>e</sup> siècle. L'implantation du bâtiment sur ce site marque la création d'un nouveau secteur institutionnel et public au sud du noyau initial d'implantation de Sainte-Foy, localisé à l'intersection du chemin Sainte-Foy et de la route de l'Église.

Le plan d'origine de l'hôtel de ville n'a toutefois pas été réalisé dans son entièreté et seule l'aile nord a été construite, l'actuel édifice Joseph-Morin. La Ville de Sainte-Foy y maintient ses services administratifs durant près de 25 ans, soit jusqu'en 1971. Comme il est le seul témoin du développement de la ville de Sainte-Foy au cours de l'après-guerre et qu'il a abrité le premier hôtel de ville de la municipalité, l'immeuble présente une valeur historique supérieure.

L'édifice Joseph-Morin a servi d'hôtel de ville durant près de quinze ans, soit entre 1957 et 1971. À ce moment, la Ville de Sainte-Foy transfère ses services administratifs dans un immeuble voisin, le 1000, route de l'Église. Un

---

<sup>4</sup> Pluram, *Intégration de préoccupations patrimoniales dans les instruments d'urbanisme*, Sainte-Foy, octobre 1987, 338 p., p. 26.

<sup>5</sup> Marie-Claude Francœur et Hélène Michaud, *Itinéraire histoire et patrimoine. Histoire de raconter. Sainte-Foy*, Ville de Québec, 2010, 40 p., p. 5.

centre communautaire a été établi au 990, avenue Roland-Beaudin, à une date indéterminée. En outre, en 1982, un permis d'occupation est octroyé pour l'aménagement d'une garderie à l'étage. À compter de 1988, des locaux sont occupés par la Cour municipale, et ce, jusqu'en 1996. Bien qu'il n'ait pas conservé sa vocation d'origine d'hôtel de ville, l'édifice Joseph-Morin possède encore une vocation publique.

L'édifice Joseph-Morin est le seul témoin du projet ambitieux des autorités fidéennes d'ériger un imposant édifice municipal dans le contexte du développement économique d'après-guerre. Un tel contexte et l'expansion du réseau routier (aménagement à compter de 1945 du boulevard Laurier et ouverture d'une seconde voie carrossable en 1952 sur le pont de Québec) donnaient beaucoup d'espoir aux autorités municipales fidéennes. Sans doute un peu trop, car seule une partie de l'immeuble conçu par l'architecte Philippe Côté a été finalement réalisée, l'aile nord. Celle-ci correspond à l'actuel édifice Joseph-Morin.

Le fait que l'immeuble fut le premier véritable hôtel de ville de Sainte-Foy et qu'il a conservé une vocation publique lui confère une valeur historique supérieure.

## Valeur architecturale

L'édifice Joseph-Morin était initialement conçu comme l'aile nord d'un imposant hôtel de ville destiné à abriter les services municipaux de la Ville de Sainte-Foy, alors en pleine expansion. Une autre aile de facture identique venait délimiter au sud un immense corps principal doté de quatre niveaux d'occupation. Finalement, seule la section nord a été réalisée.

La Ville de Sainte-Foy confie le mandat de construction à l'architecte de Québec Philippe Côté (1907-1990). L'architecte dispense ses services professionnels auprès de la Ville depuis plusieurs années. Aussi, en 1937, Philippe Côté s'est vu confier la réalisation des plans du premier lotissement résidentiel de Sainte-Foy. Entre 1938 et 1955, tout en réalisant ses contrats privés, il intervient à titre d'architecte et d'urbaniste pour la Ville de Sainte-Foy. Côté participe ainsi à l'ébauche du premier règlement de zonage et de construction, adopté en 1945<sup>6</sup>.

C'est donc en tant qu'architecte municipal qu'il élabore vers 1954 les plans de l'hôtel de ville de Sainte-Foy. Après avoir conçu, surtout au début de sa carrière, des immeubles de type résidentiel, Philippe Côté développe,

---

<sup>6</sup> Philippe Côté, Répertoire du patrimoine culturel du Québec.  
<http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca>. Consulté le 22 avril 2020.

à compter du début de la décennie 1950, une spécialité dans la conception d'édifices publics et religieux.

C'est certainement après avoir reconnu cette expertise que la Ville de Sainte-Foy lui confie la réalisation des plans de l'hôtel de ville.

Par la suite, jusqu'à sa retraite survenue en 1977, il élabore, principalement dans la région de Québec, les plans d'écoles, de collèges, d'églises et d'hôtels de ville<sup>7</sup>.

Dix-huit des édifices dont il a réalisé les plans figurent désormais dans le corpus des bâtiments modernes d'intérêt patrimonial de Québec<sup>8</sup>. Réalisés sur une période de vingt-cinq ans, soit entre 1941 et 1965, surtout dans les arrondissements de Sainte-Foy—Sillery—Cap-Rouge et de La Cité-Limoilou, ils sont tous associés au courant moderniste. Ces œuvres sont principalement associées à l'architecture institutionnelle et religieuse.

Aussi retrouve-t-on plusieurs édifices conventuels d'importance, comme la Maison généralice des Sœurs du Bon-Pasteur (1964-1965), la Chapelle de la maison mère des Sœurs de Sainte-Jeanne d'Arc (1955-1957) et

le monastère des Pères du Très-Saint-Sacrement (1956). Parmi ce corpus figure aussi l'agrandissement de l'école Saint-Sacrement (1953-1955) dans Limoilou ainsi que la conception des églises Saint-Thomas-d'Aquin (1954-1955) et Saint-Jérôme dans Charlesbourg (1960).

L'édifice Joseph-Morin ressort certes aujourd'hui dans ce groupe d'édifices, par sa volumétrie et la forme de son plan. Mais pas tout à fait non plus, car il ne constitue qu'une des trois ailes initialement prévues d'un édifice beaucoup plus imposant destiné à abriter l'hôtel de ville de Sainte-Foy.

Parmi le corpus de réalisations de Philippe Côté, l'ancien hôtel de ville de Sainte-Foy est la seule qui fait usage d'une conception directement inspirée de l'Art déco. Fait intéressant à noter, l'emploi de ce style dans les bâtiments publics à Québec n'est pas nouveau. L'un des premiers édifices Art déco de Québec date de 1930 (Postulat-noviciat des Sœurs missionnaires de Notre-Dame d'Afrique à Sainte-Foy). Lors de la conception des plans de l'hôtel de ville de Sainte-Foy, au moins une vingtaine d'édifices de style Art déco existent alors sur le territoire actuel de la ville de Québec<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Archives Canada, Fonds Philippe Côté. <https://archivescanada.ca>. Consulté le 21 juin 2019.

<sup>8</sup> Compilation des données effectuée dans le pré-inventaire du patrimoine moderne de Patri-Arch, 2020.

L'édifice destiné à abriter l'hôtel de ville de Sainte-Foy constitue donc une des dernières réalisations d'inspiration Art déco en architecture publique sur le territoire actuel de la ville de Québec.

Lors de l'élaboration des plans de l'hôtel de ville de Sainte-Foy vers 1954, le style Art déco, sans être véritablement nouveau, ne constitue pas moins une « valeur sûre » qui sied bien aux bâtiments publics.

L'Art déco prescrit une architecture épurée. Cette pureté implique des volumes simples, mais aussi l'utilisation de textures ou d'éléments en creux, comme les jeux de briques qui permettent d'animer les surfaces. Les lignes se simplifient progressivement et se rapprochent des formes géométriques pures, d'où l'usage unique de la forme orthogonale.

L'édifice Joseph-Morin est extrêmement représentatif de l'Art déco. Aussi y retrouve-t-on essentiellement des ouvertures de forme orthogonale, de grandes fenêtres rectangulaires sur les façades avant et arrière ainsi que des surfaces où prédomine la ligne droite, mais ornées d'incrustations dans la brique.

Philippe Côté a opté pour la brique jaune, comme il est fréquent de le faire après la Seconde Guerre mondiale en architecture publique. Aussi retrouve-t-on actuellement à Québec des édifices contemporains comme la salle paroissiale de Saint-Ambroise-de-la-

Jeune-Lorette, construite en 1947, et l'ancien hôtel de ville de Giffard, édifié deux ans plus tard<sup>10</sup>.

En raison de la notoriété de l'architecte et de son importance en architecture publique à Québec, et tout en considérant la qualité de la conception du bâtiment, l'édifice Joseph-Morin présente une valeur architecturale supérieure.

### Valeur d'authenticité

L'édifice Joseph-Morin est encore très proche de l'aspect d'origine et du plan conçu par l'architecte Philippe Côté.



L'ancien hôtel de ville de Sainte-Foy, photographié, selon nous, vers la fin de la décennie 1960. Photo : BAnQ. P428,S3,SS1,D13,P113

<sup>10</sup> Compilation des données effectuée dans le pré-inventaire du patrimoine moderne de Patri-Arch, 2020.

À compter de 1999, le CPE Mistigri effectue différents travaux. Ainsi, en 1999, un permis est accordé (n° 1999-00889) au CPE pour la réalisation de divers travaux d'aménagement intérieur et extérieur, incluant l'installation d'une « rampe d'accès » extérieure (vraisemblablement disparue) le long de l'élévation sud et d'une nouvelle porte en aluminium, nécessitant le percement de la maçonnerie pour l'agrandissement de la baie d'ouverture existante.

En 2001, un permis est accordé (n° 2001-25860) par le comité exécutif de la Ville de Sainte-Foy pour le changement des portes extérieures. L'année suivante, en 2002, la Ville de Québec délivre un permis (n° 20021-00440) pour la construction des deux galeries actuelles et la création d'une nouvelle baie de porte. Deux ans plus tard, en 2004, un autre permis (n° 20021-00440) est accordé pour le remplacement de certaines fenêtres au sous-sol ainsi qu'au rez-de-chaussée du mur sud.

Mais ces interventions n'altèrent pas outre mesure l'aspect de l'édifice et demeurent presque toutes réversibles. De plus, la plupart des fenêtres d'origine sont encore en place à l'étage. Celles qui ont été changées respectent le modèle originel. Les deux porches à chaque extrémité ont aussi été conservés. Pour l'ensemble de ces raisons, l'édifice présente une bonne valeur d'authenticité.

## Valeur urbaine

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, le site actuel de l'édifice Joseph-Morin et ses abords sont entièrement vacants. La situation commence à changer à la suite de l'expansion de Sainte-Foy. En 1956-1957, la Ville de Sainte-Foy fait office de pionnière en aménageant le premier édifice dans un îlot qui sera principalement à vocation institutionnelle et publique par la suite.

Au cours de la même période, la Ville de Sainte-Foy érige un autre bâtiment à l'arrière, un immense garage municipal (un édifice aujourd'hui disparu). S'y ajouteront successivement et assez rapidement, au début de la décennie 1960, la première section de l'école De Rochebelle (1960-1962), l'actuel Centre d'éducation des adultes des Découvreurs – Centre du Phénix (entre 1948 et 1963) et l'église Saint-Denys-du-Plateau (1964). L'infrastructure publique sera complétée après 1965 avec la construction du Centre sportif de Sainte-Foy (930, avenue Roland-Beaudin), d'une station de pompage (920, avenue Roland-Beaudin) et d'autres pavillons du complexe de l'école De Rochebelle.

En raison de son rôle « d'initiateur » dans le développement d'un îlot à vocation principalement publique, l'édifice Joseph-Morin présente une valeur urbaine supérieure.

## 929, avenue Roland-Beaudin. Station de pompage du parc Roland-Beaudin.

Bâtiment moderne d'intérêt patrimonial ; impact : terrain (2 m) ; fiche GPTM : 201631

### Historique

Le terrain où se trouve aujourd'hui la station de pompage du parc Roland-Beaudin se situe au cœur de l'ancienne municipalité de Sainte-Foy, constituée officiellement en 1855. La propriété même du 929, avenue Roland-Beaudin fait partie du lot cadastral 196 créé en 1873. À ce moment, ce lot appartient au cultivateur George Scott. En 1878, la terre est vendue à Abel Hamel. Pendant près de 83 ans, elle appartient à cette famille; trois générations de cultivateurs s'y succèderont.

La terre est progressivement morcelée et des parties sont vendues à divers particuliers et à des membres de la famille Hamel. La propriété sert vraisemblablement à des fins agricoles durant plusieurs décennies.

La Ville de Sainte-Foy connaît un important développement après la Seconde Guerre mondiale, dans la foulée de l'aménagement du boulevard Laurier après 1945, de la construction des premiers pavillons de l'Université Laval en 1948 et de l'ouverture d'une voie carrossable additionnelle sur le pont de Québec en 1952.

La comparaison de la photo aérienne de 1948 avec celle de 1963/1965 montre l'impressionnant développement domiciliaire que connaît Sainte-Foy au cours de cette période, notamment au sud du boulevard Laurier, à l'est de la route de l'Église et au nord du chemin des Quatre-Bourgeois. Et c'est sans compter la construction des centres commerciaux le long du boulevard Laurier. Aussi, les besoins en eau sont majeurs. Un château d'eau est érigé en 1950 en bordure du chemin des Quatre-Bourgeois.

En 1961, une vaste partie du lot 196 est vendue par les héritiers d'Antonin Hamel à la Ville de Sainte-Foy. Plusieurs emplacements contigus sont de plus acquis par la Ville de Sainte-Foy vers la même époque. Notamment, les subdivisions 196-13 et 196-14, qui feront partie de l'actuelle propriété du 929, avenue Roland-Beaudin, sont achetées respectivement en 1961 et en 1971. Une maison à logements, construite sur le lot 196-14, est déplacée par la Ville dès l'année suivant son acquisition, en 1972 (permis n° 7140718).

La Ville de Sainte-Foy, qui poursuit son développement au cours des années 1960, puise son eau dans le fleuve Saint-Laurent. Un nouveau réservoir doté d'une station de pompage devient nécessaire. Le site choisi est au nord de l'hôtel de ville, sur la subdivision 39 du lot 196 appartenant à la Municipalité. Les plans d'aménagement du projet sont réalisés par la firme d'architecture Gauthier, Guité, Roy en août 1973, alors que la firme

Beaulieu, Poulin, Robitaille et Associés réalise les travaux d'ingénierie la même année.

Approuvé le 7 décembre 1973 (permis n° 767), le projet comprend l'érection d'un bâtiment abritant des équipements de pompage, alors appelé le « réservoir du poste Plateau » : l'actuel 929, avenue Roland-Beaudin. Les travaux de construction ont été exécutés au cours de l'été 1974. Le projet comprend également une place publique et une agora aménagées au-dessus du réservoir.

## Évaluation

La station de pompage du parc Roland-Beaudin est un édifice à vocation industrielle construit en 1974, offrant une valeur patrimoniale supérieure. Constituant un exemple représentatif de l'architecture fonctionnaliste, et en considérant son importance technique, le bâtiment offre une bonne valeur architecturale. Il possède une valeur historique supérieure, tout en offrant une valeur d'authenticité exceptionnelle. Aussi aucune modification n'a été apportée à l'extérieur du bâtiment.

Comme le 929, avenue Roland-Beaudin se situe dans un secteur à vocation publique et communautaire, il présente une valeur urbaine supérieure.

### Valeur historique

Au cours des décennies 1960 et 1970, Sainte-Foy connaît un essor fulgurant. Entre 1961 et 1971, sa population augmente de 44,12 %, passant de 38 521 à 68 385 habitants<sup>11</sup>. En marge de cela, les secteurs commerciaux, notamment en bordure du boulevard Laurier, prennent de l'expansion. Les besoins d'alimentation en eau courante ne cessent de croître.

La Ville de Sainte-Foy puise alors son eau dans le fleuve Saint-Laurent, via une station de pompage aménagée sur la plage Saint-Laurent, dans ce qui est alors la ville de Cap-Rouge. Cette station amène l'eau vers l'usine de filtration située sur le chemin Sainte-Foy. L'usine distribue ensuite l'eau dans les différents quartiers de la ville, tout en desservant également les villes de Cap-Rouge, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures<sup>12</sup>, soit une population de 95,000 personnes, qui consomment 12 millions de gallons (45,425 millions de litres) d'eau quotidiennement.

En 1969, le réservoir d'eau de Sainte-Foy ne répond plus aux besoins de la ville. En 1974, la citerne d'eau située le long du chemin des Quatre-Bourgeois offre une capacité de 4 millions de gallons (15,141 millions de litres)<sup>13</sup>.

L'accroissement de la population ainsi que le développement de l'infrastructure hôtelière, d'édifices de bureaux et de commerces le long du boulevard Laurier amènent des baisses de pression d'eau et des interruptions sporadiques<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> Sainte-Foy (Québec), Wikipedia. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Sainte-Foy\\_\(Québec\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Sainte-Foy_(Québec)). Consulté le 25 avril 2020.

<sup>12</sup> *Loc. cit.*

<sup>13</sup> « À Sainte-Foy, une place publique au-dessus d'un réservoir d'eau », *Le Soleil*, vendredi 5 octobre 1973, p. 21.

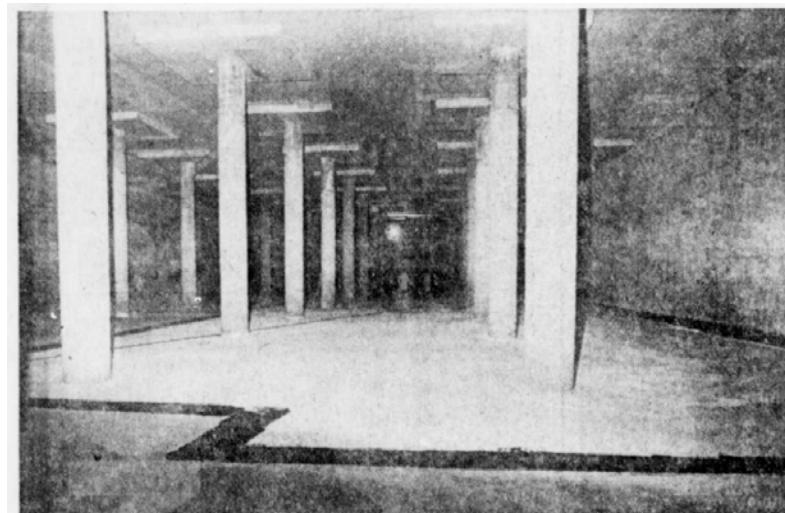
Selon un article paru en mars 1973, la Ville envisage de se doter d'un réservoir de neuf millions de gallons, en vue d'alimenter adéquatement en eau potable le secteur du Plateau (délimité par ce qui est aujourd'hui le boulevard Laurier, l'autoroute Duplessis, l'autoroute Robert-Bourassa et le chemin Sainte-Foy)<sup>15</sup>, tout en lui assurant une protection adéquate contre les incendies. La nouvelle citerne d'eau s'inscrit dans un vaste projet d'alimentation en eau potable qui comprend la modernisation de la prise d'eau et l'agrandissement de l'usine de filtration<sup>16</sup>.

En outre, le réservoir permettra la création d'une réserve supplémentaire en cas d'imprévus<sup>17</sup>. Il vise aussi à assurer la protection de l'approvisionnement et à offrir un débit constant d'eau à la clientèle<sup>18</sup>. Le réservoir d'eau doit être prêt en décembre 1974<sup>19</sup>.

La Ville de Sainte-Foy décide de joindre l'utile à l'esthétique en aménagement une place publique au-dessus du réservoir.

Le poste de pompage comme tel doit fournir une pression de 70 lbs (31,75 kg)<sup>20</sup>. Il regroupe les équipements mécaniques nécessaires au fonctionnement du réseau<sup>21</sup>.

Le réservoir d'eau est en fait constitué de deux bassins contigus, offrant une superficie de 285 pi<sup>2</sup> (86,86 m<sup>2</sup>) et une profondeur 20 pi (6,08 m).



Une partie du réservoir. *Le Soleil*, vendredi 5 octobre 1973, p. 21.

<sup>15</sup> « Un réservoir souterrain de 9 millions de gallons à Sainte-Foy », *Le Soleil*, mercredi 7 mars 1973, p. 19.

<sup>16</sup> « Mais à quoi servent donc ces millions de gallons d'eau », *op. cit.*

<sup>17</sup> *Loc. cit.*

<sup>18</sup> « Le réservoir d'eau doit être prêt en décembre 1974 à Ste-Foy », *Le Soleil*, mercredi 9 octobre 1974, cahier C.

<sup>19</sup> *Loc. cit.*

<sup>20</sup> « À Sainte-Foy, une place publique au-dessus d'un réservoir d'eau », *op. cit.*

<sup>21</sup> *Loc. cit.*

La place publique, aménagée au-dessus du réservoir, offrant une superficie approximative de 25 000 pi<sup>2</sup> (2322,57 m<sup>2</sup>), est conçue pour devenir un vaste lieu de rassemblement<sup>22</sup>. À la fois aire de repos et site d'événements, elle est destinée à une clientèle multiple : travailleurs et citoyens de tous âges. La place publique répond à une lacune puisque Sainte-Foy ne compte alors aucun équipement de ce genre.

On y aménage une surface gazonnée, en plus de planter des feuillus, des conifères, des arbustes et des fleurs. On y trouve un miroir d'eau profond d'environ 6 po (15,24 cm), transformable en patinoire l'hiver. S'ajoutent aussi des jeux d'eaux prenant la forme de cascades et de fontaines.

L'aménagement de la place est complété par la construction de gradins, disposés autour d'une scène de 20 pi de diamètre (6,09 m)<sup>23</sup>. Les lieux sont inaugurés le 27 juin 1975 par le maire Bernardin Morin<sup>24</sup>. C'est aujourd'hui le parc Roland-Beaudin.

Considérant l'unicité et l'importance de la station de pompage pour ce qui est, au moment de sa construction, la Ville de Sainte-Foy, le 929, avenue Roland-Beaudin

possède une valeur historique supérieure.

### Valeur architecturale

C'est à la firme architectes Gauthier, Guité, Roy que la Ville de Sainte-Foy confie la conception du 929, avenue Roland-Beaudin.

En 1966, les architectes Jean-Marie Roy (né en 1925), Paul Gauthier (né en 1935) et Gilles Guité (né en 1935) forment le cabinet Gauthier, Guité, Roy. Très rapidement, ces architectes conçoivent d'imposants projets, dont plusieurs à caractère public. Parmi eux, on retrouve notamment le Musée d'art contemporain (1967) à la Cité du Havre à Montréal, l'édifice de la Centrale de l'enseignement du Québec (CEQ) à Québec (1967), l'édifice Marie-Guyart (1968) et le Pavillon de l'Éducation physique et des sports – PEPS – de l'Université Laval (1971)<sup>25</sup>.

La Ville de Sainte-Foy confie le mandat de la conception du 929, avenue Roland-Beaudin à une firme d'architectes dotée d'une excellente réputation, au portfolio très impressionnant malgré son jeune âge.

<sup>22</sup> Loc. cit.

<sup>23</sup> Loc. cit.

<sup>24</sup> « À Sainte-Foy, demain, inauguration de la Place de Ville », *Le Soleil*, 26 juin 1974, p. A-7.

<sup>25</sup> Gauthier, Guité, Roy. *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*. <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca>. Consulté le 11 avril 2020.

Selon l'état des recherches actuel<sup>26</sup>, l'architecte attitré au projet chez Gauthier, Guité, Roy pourrait être Aygen Torüner<sup>27</sup>. Ce dernier a été professeur à l'École d'architecture de l'Université Laval entre 1973 et 2001, soit durant 28 ans<sup>28</sup>. Aygen Torüner est décédé en 2018 à l'âge de 83 ans.

La firme Gauthier, Guité, Roy conçoit un édifice essentiellement fonctionnel, adapté aux besoins d'une station de pompage.

La conception se situe tout à fait dans l'esprit du courant fonctionnaliste de l'architecture moderne. La composition du bâtiment est essentiellement liée à son usage. Aussi, la firme Gauthier, Guité, Roy privilégie un volume pur, dépourvu d'ornements, évoquant autant la rigueur que l'efficacité. Avec ses quatre élévations offrant une composition identique, l'édifice peut être apprécié sous tous ses angles. Un peu comme une œuvre d'art, un des principes chers au fonctionnalisme.

Dans l'esprit de ce courant architectural, le cabinet Gauthier, Guité, Roy opte pour un revêtement de type moderne : un parement en aluminium refoulé anodisé, tout en faisant usage de vastes fenêtres au verre scellé, inséré dans des cadres en aluminium foulé anodisé. Il en est ainsi pour les portes.

Par sa fonction de station de pompage, le 929, avenue Roland-Beaudin renferme de nombreux équipements techniques.

Le 929, avenue Roland-Beaudin constitue l'une des seules stations de pompage érigées en milieu urbain.

En raison de la qualité de sa conception et de sa durabilité, tout en considérant la rareté et l'importance technologique de la station de pompage, le 929, avenue Roland-Beaudin présente une bonne valeur d'architecture.

## Valeur d'authenticité

Aucune modification n'a été apportée à l'architecture extérieure du 929, avenue Roland-Beaudin depuis sa construction en 1974. L'édifice et la place publique ont conservé leurs caractéristiques d'origine.

La propriété offre donc une valeur d'authenticité exceptionnelle.

<sup>26</sup> Le contexte de la pandémie de la COVID-19 nous a empêché de consulter physiquement les centres d'archives pour valider cette information.

<sup>27</sup> Selon la fiche descriptive du 929, avenue Rolland-Beaudin faite en 1991, sous la direction de M. Luc Noppen. Dossier DHN, Ville de Québec.

<sup>28</sup> Décès de Aygen Torüner, architecte et professeur de l'École d'architecture. <https://www.arc.ulaval.ca/actualites>. Consulté le 22 avril 2020.

## Valeur urbaine

Après la Seconde Guerre mondiale, le site où est aujourd’hui érigé le 929, avenue Roland-Beaudin et, plus globalement, l'espace délimité aujourd’hui par la route de l’Église, le boulevard Hochelaga, l’avenue Lavigerie et le chemin des Quatre-Bourgeois est entièrement vacant.

La situation commence à changer à la suite des travaux d'aménagement du boulevard Laurier après 1945, de la construction des premiers pavillons de l'Université Laval en 1948 et de l'ouverture d'une seconde voie carrossable en 1952 sur le pont de Québec. En 1956-1957, la Ville de Sainte-Foy fait office de pionnière en aménageant un hôtel de ville dans un espace qui sera principalement à vocation institutionnelle et publique.

S'y ajouteront successivement et assez rapidement des édifices à vocation publique, scolaire et religieuse.

Mais la finalité de l'aménagement de ce site est atteinte avec la construction de la station de pompage et surtout de ce qui deviendra le parc Roland-Beaudin. La qualité de l'aménagement des lieux ajoute certes à sa valeur urbaine.

L'état des recherches actuel ne permet pas d'en retrouver le concepteur. Au moment où cette place publique a été conçue, au début de la décennie, l'architecture du paysage est une pratique

professionnelle naissante<sup>29</sup>. Aussi, à cette époque, un seul bureau d'architectes de paysage existe à Québec : celui de Jan Hoedeman et Jacques De Blois<sup>30</sup>. En 1972, les architectes font paraître une publicité dans le journal *Le Soleil* qui les présente comme : « Architectes et aménagement paysagiste. Architectes consultants en aménagement extérieur ». Comme leur cabinet est en fonction au moment où est réalisé l'aménagement de la place au-dessus de la station de pompage, c'est possible que la Ville de Sainte-Foy leur en ait confié la réalisation des plans<sup>31</sup>.

En considérant son emplacement dans un îlot à vocation principalement publique ainsi que les aménagements à proximité (agora, pataugeoire) formant aujourd’hui le parc Roland-Beaudin, la valeur urbaine de la station de pompage est supérieure.

---

<sup>29</sup> Line Ouellet, Entrevue avec Carole Fernet, architecte paysagiste, *Continuité*, 1986, p. 32-33.

<sup>30</sup> *Le Soleil*, samedi 10 juin 1972.

<sup>31</sup> Le contexte de la pandémie de la COVID-19 nous a empêché de consulter physiquement les centres d'archives pour valider cette information.

**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 5

### Identification

Toponyme Édifice Joseph-Morin

#### Adresse

990 avenue Roland-Beaudin

#### Arrondissement municipal

Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge

#### Municipalité

Québec

#### Région administrative

Capitale-Nationale

#### Coordonnées GPS

Latitude 46° 46' 17.3058"

Longitude 71° 17' 52.0182"

#### Statut juridique

Aucun

### Photographies



Photo1 IMG\_2867.jpg



Photo 2 IMG\_2865.jpg



Photo 3 IMG\_2864.jpg

### Informations historiques du bien évalué

#### Catégorie de fonction

Services et institutions

Hôtels de ville et salles des habitants

#### Description

Le 990, avenue Roland-Beaudin est un édifice public construit en 1956 par la Ville de Sainte-Foy afin de servir d'hôtel de ville. Sa conception relève de l'architecte Philippe Côté (1907-1990). L'édifice à toit plat recouvert de brique comprend trois niveaux d'occupation; il abrite une garderie. Sa conception s'inspire largement du style Art Déco, comme en témoignent l'utilisation de formes géométriques pures, des volumes simples, des surfaces linéaires où prédomine la ligne droite et des ouvertures de forme orthogonale. Les grandes fenêtres rectangulaires aux extrémités en sont de fort beaux exemples. Le 990, avenue Roland-Beaudin constitue l'aile nord d'un projet plus ambitieux d'édifice public qui comprenait un vaste corps principal doté de quatre niveaux d'occupation et d'une tour en son centre, avec une autre aile identique à son extrémité sud. Finalement, seule l'aile nord a été réalisée. On a nommé le bâtiment « édifice Joseph-Morin » afin d'honorer le greffier en poste à la Ville de Sainte-Foy au moment de l'inauguration de l'immeuble en 1958. L'édifice est localisé dans un secteur doté de plusieurs bâtiments publics, au coeur de l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge de la ville de Québec.

#### Dates

#### Date de construction principale

##### Début

##### Fin

##### Date importante 1

1955

1956

Utilisation comme hôtel de ville de Sainte-Foy

Début : 1957

Fin : 1971

##### Date importante 2

Utilisation de locaux par la Cour municipale de Sainte-Foy

Début : 1988

Fin : 1996

#### Association

##### Lien

##### Personne ou groupe

##### Dates

Architecte

Philippe Côté

1955

Greffier, Ville de Sainte-Foy Joseph Morin

1958

## **Étude d'impact sur l'environnement Réseau structurant de transport en commun. Projet de tramway.Tronçon no 5**

### **Synthèse historique**

Le terrain où est aujourd'hui érigé l'édifice Joseph-Morin se situe au cœur de l'ancienne municipalité de Sainte-Foy, constituée en 1855. La propriété même du 990, avenue Roland-Beaudin fait partie du lot cadastral 288, créé en 1873. À ce moment, il appartient à Robert Craig. Quelques propriétaires se succèdent avant l'acquisition de la propriété par les Petites Soeurs franciscaines de Marie en 1938. Le secteur reste vacant durant plusieurs décennies.

Puisque Sainte-Foy connaît une forte expansion après la Seconde Guerre mondiale, la Municipalité fait l'acquisition de terrains, notamment en bordure de la route de l'Église. Après avoir été créée en 1952, la subdivision 1 du lot 288 est acquise par la Municipalité de Sainte-Foy en 1953. Elle projette d'y faire construire un hôtel de ville.

La Municipalité en confie la réalisation des plans à l'architecte Philippe Côté (1907-1990), qui élabore un imposant immeuble d'inspiration Art déco. Le corps principal offre un plan rectangulaire, comprend quatre niveaux et est surmonté d'une tour en son centre. L'architecte Côté prévoit, en outre, de part et d'autre de la section principale deux vastes ailes de facture identique, comprenant trois niveaux d'occupation : l'une du côté nord, l'autre du côté sud. Finalement, seule l'aile nord sera construite. L'année où débutent les travaux, soit 1955, marque le centenaire de la municipalité, qui devient la Cité de Sainte-Foy.

Les travaux sont terminés en 1956. On nomme alors le bâtiment « édifice Joseph-Morin » afin d'honorer le greffier en poste à la Ville de Sainte-Foy au moment de l'inauguration de l'immeuble en 1958.

Selon le plan d'assurance incendie de 1962, l'édifice de deux étages possède une structure en béton armé, des planchers et une toiture en béton ainsi que des murs en brique sur terracotta. Une contradiction dans les documents d'archives nous empêche de préciser si les fenêtres à l'origine sont en bois ou en métal.

La Ville de Sainte-Foy maintient ses services administratifs au 990, avenue Roland-Beaudin jusqu'en 1971, année au cours de laquelle elle s'installe au 1000, route de l'Église. L'immeuble sert alors de centre communautaire. À compter de 1982, un local de l'étage abrite une garderie. Par ailleurs, entre 1988 et 1996, des locaux du 990, avenue Roland-Beaudin sont utilisés par la Cour municipale. Depuis 1999, le un centre de la petite enfance (CPE) Mistigri occupe l'entièreté de l'édifice, propriété de la Ville de Québec.

## **Étude d'impact sur l'environnement Réseau structurant de transport en commun. Projet de tramway.Tronçon no 5**

Etat physique MCC **Excellent**

État d'authenticité **Bon**

### **Évaluation par critères**

#### **1. Intérêt historique**

1.1 Ancienneté relative ou absolue	<b>2 /20</b>
1.2 Association à un personnage ou à un groupe	<b>8 /10</b>
1.3 Importance dans l'histoire nationale	<b>0 /5</b>

Sous-total critère 1 **10 /35**

#### **2. Intérêt paysager**

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

Sous-total critère 2 **4 /10**

#### **3. Intérêt artistique et architectural**

3.1 Rareté relative ou absolue	<b>11 /13</b>
3.2 Situation dans la production courante	<b>9 /15</b>
3.3 Situation dans l'œuvre du concepteur	<b>5 /11</b>
3.4 Unicité, innovation et complexité	<b>11 /16</b>

Sous total critère 3 **36 /55**

Valeur patrimoniale MCC **C** Grand total **50 /100**

### **Bibliographie**

Archives Canada. <https://archivescanada>

Francoeur, Marie-Claude et Hélène Michaud. *Histoire de raconter*. Ville de Québec, 2010, 40 pages

Ploram, Ville de Sainte-Foy. *Intégration de préoccupations patrimoniales dans les instruments d'urbanisme*. Sainte-Foy, octobre 1987, 338 pages.

Registre foncier du Québec en ligne.

Underwriters Survey Bureau LTD, City of Quebec, Vol IV, novembre 1962.

Ville de Québec, Répertoire des permis de construction.

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Tronçon 5

## **Annexe 3. Cartographie 11 X 17 po**

## ANNEXE 3 - CARTOGRAPHIE

Situé dans l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, le tronçon 5 (T-5), long d'environ un km, se situe à l'ouest de la route de l'Église, entre le chemin des Quatre-Bourgeois et l'avenue Lavigerie. Plus précisément, il suit le parcours de l'avenue Roland-Beaudin, puis se prolonge au sud, à l'arrière des propriétés sises du côté ouest de la route de l'Église, pour rejoindre ensuite le boulevard Hochelaga jusqu'à l'avenue Lavigerie.

### 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

