

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI – TRACÉ DU TRAMWAY



RAPPORT TRONÇON 17
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 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

Alexandre Laprise, architecte: analyse urbanistique

Marilyne Primeau, m. arch. : recherches relatives à l'historique des bâtiments et infographie

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 17

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	14
2.1 Démarche générale	14
2.2 Datation et catégorisation des bâtiments	16
2.3 Résultats de l'évaluation des bâtiments	17
3. Description qualitative et quantitative des éléments du patrimoine bâti	22
3.1 Portrait quantitatif du patrimoine bâti du tronçon	22
3.2 Composantes identitaires des bâtiments étudiés dans le tronçon	23
3.3 Bilan de l'intégrité physique et de l'état d'authenticité des bâtiments «impactés»	24
4. Analyse paysagère du tronçon	25
4.1 Les aménagements anthropiques	26
4.2 Les perspectives visuelles marquantes	29

RAPPORT TRONÇON 17 **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

Le tronçon 17 (T-17) se situe au cœur de l'arrondissement de Charlesbourg et est en partie localisé dans le site patrimonial de Charlesbourg. Son tracé suit le parcours du boulevard Henri-Bourassa, entre la 71^e Rue Est au sud et la 76^e Rue Est au nord. Il termine près de l'intersection du Trait-Carré Est et du chemin Samuel, dans le terrain du garage municipal, situé au 167-171, 76^e Rue Est.

La zone d'étude du T-17 compte une quinzaine d'édifices au total, dont aucun ne figurait dans la liste des bâtiments à valeur patrimoniale de la Ville de Québec (banque de données GPTM) avant la rédaction du présent rapport.

Dans l'ensemble de la zone d'étude du T-17, trois propriétés sont « impactées » par le parcours du tramway dont deux bâtiments (le 7625, boulevard Henri-Bourassa et le 167-171, 76^e Rue Est). Un bâtiment verra son terrain amputé d'au moins 2 mètres, soit le centre communautaire de Charlesbourg (7575, boulevard Henri-Bourassa). Ces trois bâtiments font l'objet d'une analyse individuelle, selon la méthodologie de la Ville de Québec. Dans le cas des bâtiments subissant un impact physique, nous avons eu recours en plus à la méthodologie du ministère de la Culture et des Communications (MCC).

Tableau 1

T-17. Bâtiments « impactés » ; bâtiments étudiés versus le nombre total d'édifices

Bâtiments du tronçon	Propriétés « impactées »	Bâtiments « impactés »	Bâtiments étudiés
15	3	2	3

1. Description et présentation du tronçon

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

L'époque pionnière, le 17^e siècle

Les origines du territoire où est localisé aujourd'hui le T-17 remontent au 17^e siècle, puisqu'il fait partie d'un immense domaine concédé en fief aux Jésuites en 1626 et érigé en seigneurie en 1652 : la seigneurie de Notre-Dame-des-Anges. Plus précisément, le T-17 se situe dans le secteur de Charlesbourg, juste à l'est du Trait-Carré. Des concessions sont accordées dans ce dernier endroit dès 1665¹. Le Trait-Carré, un site patrimonial déclaré, prend la forme d'un bourg en étoile où les terres de forme triangulaire convergent vers un espace central : la commune. Du côté opposé, ces terres débouchent sur un chemin, le Trait-Carré. En 1666, quelque 112 habitants sont recensés dans le secteur de Charlesbourg².

On invite les habitants à s'établir près du chemin du Trait-Carré sur le pourtour des terres. Mais rapidement, l'étroitesse des lieux les forcera à s'établir légèrement en périphérie. C'est ce qu'illustre le plan de Robert de Villeneuve, réalisé en 1685-1686, où l'on peut y voir des bâtiments au-delà du Trait-Carré, notamment dans le secteur de l'actuel boulevard Henri-Bourassa.

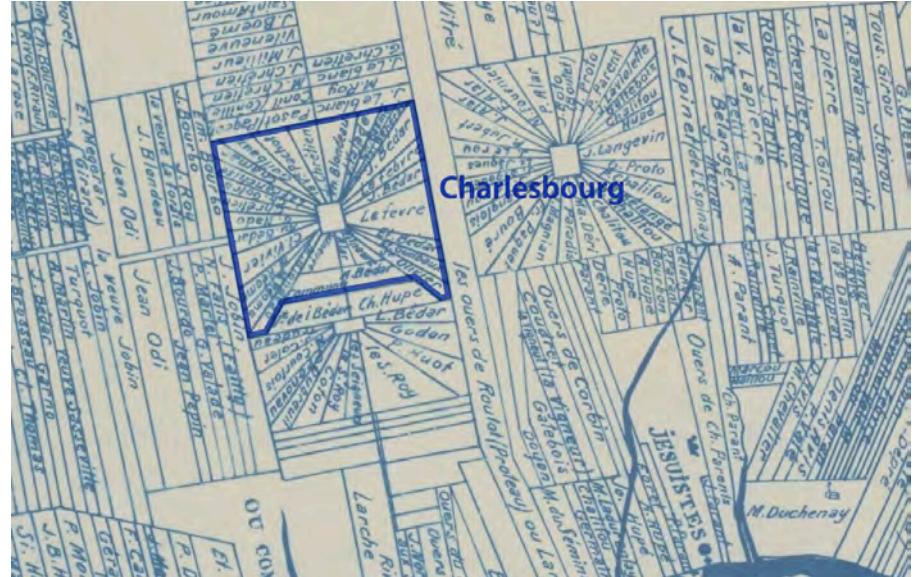


Figure 01

Le secteur de Charlesbourg dans la seigneurie de Notre-Dame-des-Anges. Détail de la carte de Gédéon de Catalogne. Gédéon de Catalogne, Carte du gouvernement de Québec levée en 1709, Québec. BAnQ, cote : G/3451/G46/1709/C381/1921 DCA.

1. Louise Côté et Jacques Dorion, Arrondissement de Charlesbourg. Découvrir Québec, Ville de Québec, 2008, 50 pages, p. 5.

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

1.2 Historique

Dès septembre 1693, on procède à l'érection canonique de la paroisse Saint-Charles-Borromée. La vaste paroisse regroupe non seulement le Trait-Carré, mais aussi d'autres secteurs comme le Petit-Village, Gros-Pin, l'Auvergne, Saint-Claude, Saint-Pierre, etc. Deux ans plus tard, les paroissiens érigent la première église paroissiale dans la portion nord-est du Trait-Carré. Elle est ouverte au culte en 1697³.

3. Denyse Légaré, *op. cit.*, p. 17.



Figure 02

Le Trait-Carré de Charlesbourg en 1685-1686. Le trait orangé représente le tracé approximatif du T-17. Extrait du plan de Robert de Villeneuve de 1685-1686. Robert de Villeneuve, « Des Environs de Québec En La Nouvelle-France Mezuré sur Le Lieu Très Exactement En 1685 Et 86 par Le Sr. DEVILLENEUVE Ingénieur du Roy », 1685-1686, BNF, département des cartes et plans.

1.2 Historique

Le 18^e siècle

En 1742, les Jésuites procèdent à la construction d'un moulin le long du chemin du Bourg-Royal ; l'édifice est encore conservé aujourd'hui. Quelques années après le début du Régime anglais, voire auparavant, la majorité des terres à l'intérieur du Trait-Carré de Charlesbourg semblent concédées, comme le démontre ce plan réalisé en 1779. Parmi les familles pionnières, les Bédard et les Villeneuve sont quantitativement les plus importantes.

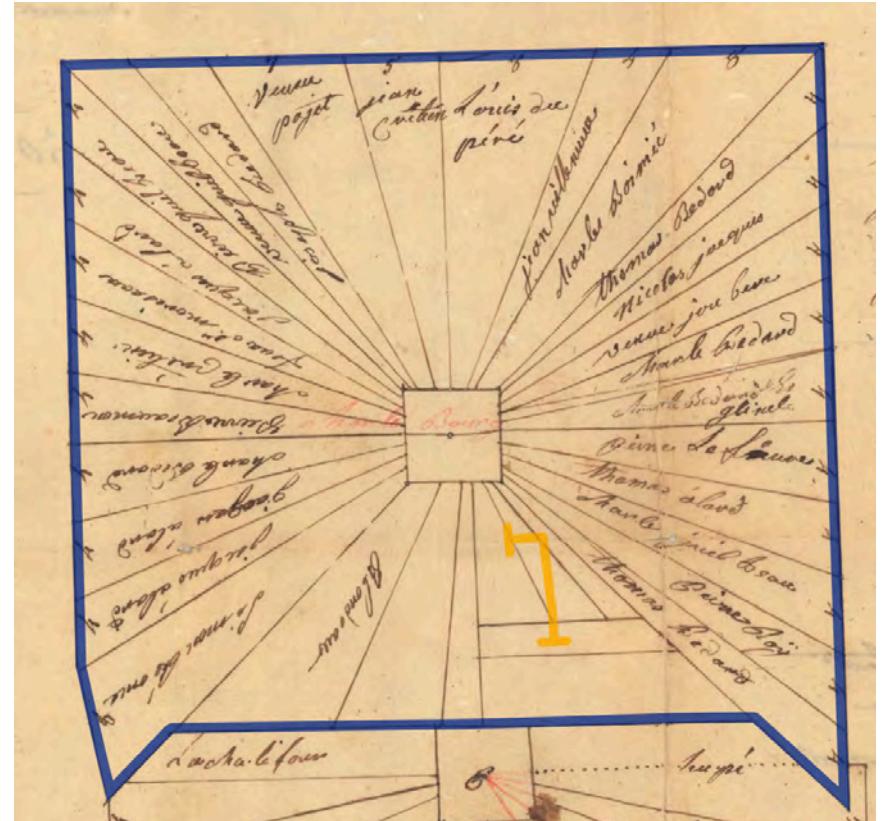


Figure 03

Le découpage du Trait-Carré de Charlesbourg, représenté ici en 1779 avec le nom des pionniers. Le trait orangé représente le tracé approximatif du T-17. Ignace Plamondon fils, « Plan de l'Auvergne et du Trait-Carré de Charlesbourg ». BAnQ, CA301S44D242.

1.2 Historique

Le 19^e siècle

Au premier tiers du 19^e siècle, le village de Charlesbourg prend de l'expansion. Une nouvelle église vient remplacer le lieu de culte pionnier. L'actuelle église Saint-Charles-Borromée est érigée entre 1827 et 1830. Quelques années plus tard, on met en place une entité municipale avec la création en 1845 de la paroisse de Saint-Charles de Charlesbourg. Un bureau de poste est aménagé en 1853. Boutiques et commerces ouvrent leurs portes aussi dans le noyau villageois⁴.

L'organisation en étoile du secteur de Charlesbourg est conservée lors de la création du système cadastral en 1872 dans la paroisse de Charlesbourg. Ce système parcellaire distinctif est encore perceptible aujourd'hui dans le réseau routier du Trait-Carré et aux abords du T-17.

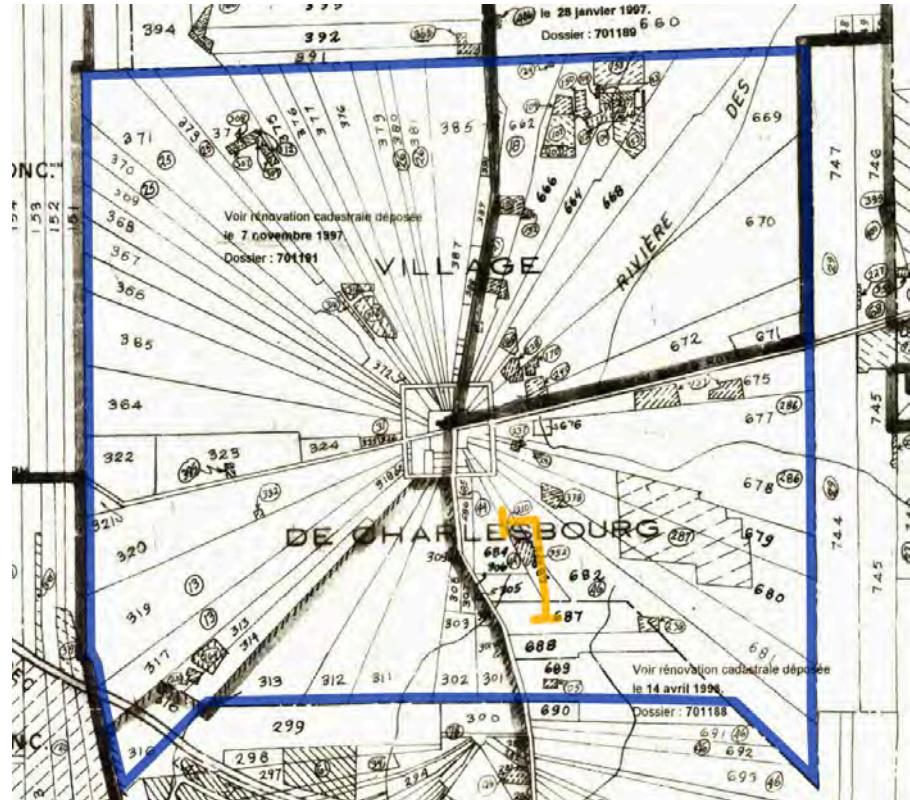


Figure 05

Le Trait-Carré de Charlesbourg et le corridor du T-17 (ligne orange) représentés sur la carte cadastrale de 1872. Extrait de la carte cadastrale de la paroisse de Charlesbourg, 1872.

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

1.2 Historique

Le 20^e siècle

Au début de la Seconde Guerre mondiale, en 1914, la population du village de Charlesbourg s'établit à 608 habitants. Cette année-là, ce même village se détache du reste de la municipalité pour former une entité indépendante⁵.

C'est au cours de l'année 1936 que l'on ouvre la « route Québec-Charlesbourg », l'actuel boulevard Henri-Bourassa. La voie devient un axe nord-sud destiné à réduire la circulation sur la 1^{re} Avenue, tout en contournant le Trait-Carré. On peut l'apercevoir sur la photo suivante, prise en 1937.

5. Patri-Arch, *op. cit.*, p. 41.



Figure 06

Portion sud du Trait-Carré de Charlesbourg en 1937. Archives de la Ville de Québec.
F11-IC-N084122.

1.2 Historique

Le portail du site Web de la Ville de Québec consacré à la toponymie indique que la route Québec-Charlesbourg serait devenue en 1943 le boulevard Roosevelt-Churchill⁶. On aurait ainsi rendu hommage aux principaux chefs d'État ayant participé à la Conférence de Québec du 17 au 24 août 1943 environ. Nous ignorons toutefois si ce toponyme s'appliquait alors uniquement au territoire de la ville de Québec ou à tout le parcours de l'artère. Chose certaine, en 1951, dans le secteur Charlesbourg, l'actuel boulevard Henri-Bourassa porte le nom de 6^e Avenue Est⁷. On lui attribuera finalement la dénomination de boulevard Henri-Bourassa en 1953⁸. En ce milieu du 20^e siècle, relativement peu de bâtiments sont construits directement en bordure de cette artère.

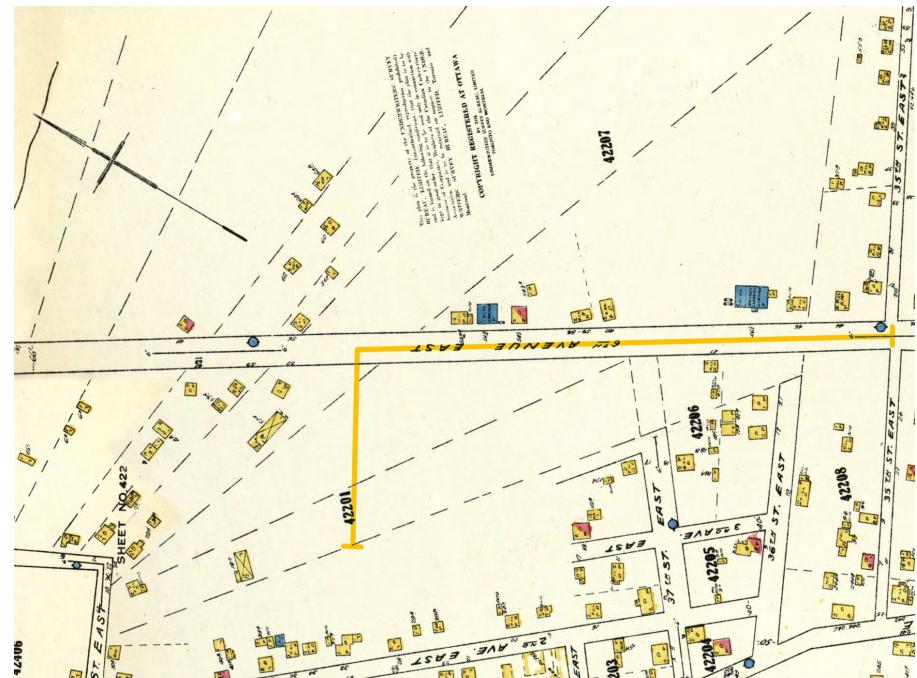


Figure 07

Portion de l'actuel boulevard Henri-Bourassa en 1951, alors identifié comme étant la 6^e Avenue Est. Le trait orange représente le tracé approximatif du T-17. Underwriters Survey Bureau LTD. City of Quebec, Vol. IV, août 1951, assemblage des feuillets 422, 424 et 425.

6. Patri-Arch, *op. cit.*, p. 62.

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

8. Boulevard Henri-Bourassa. Toponymie ville de Québec. <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/patrimoine/toponymie/fiche.aspx?idFiche=761>

1.2 Historique

À cette époque, des promoteurs immobiliers font l'acquisition des terres triangulaires afin de les lotir et de les subdiviser. Graduellement, une infrastructure bâtie est mise en place le long du boulevard Henri-Bourassa. On y retrouve plusieurs commerces, principalement au sud de l'actuel boulevard Louis-XIV, dont le 7625, boulevard Henri-Bourassa, qui était une station-service à l'origine. Aussi, la majorité des édifices encore conservés aujourd'hui le long du boulevard Henri-Bourassa seront édifiés à compter de la fin de la décennie 1940. En 1952-1953, la Caisse populaire de Charlesbourg érige un immeuble à bureaux le long de ce qui est alors la 45^e Rue Est (l'actuel boulevard Louis-XIV). Elle y logera son siège social, tout en offrant l'étage en location aux fonctionnaires municipaux. La Ville de Charlesbourg construit en 1957, sur la 76^e Rue Est, un édifice municipal où seront aménagés un poste de police, un poste de pompier et un atelier de réparation (l'actuel édifice du 167-171, 76^e Rue Est).

En 1965, afin d'assurer la préservation du Trait-Carré et de freiner la démolition d'édifices, le gouvernement du Québec procède à la création de l'arrondissement historique de Charlesbourg. C'est au cours de la même année que la Ville de Charlesbourg termine la construction d'un nouvel hôtel de ville⁹, l'actuel 7575, boulevard Henri-Bourassa. L'immeuble abrite aujourd'hui le Centre communautaire et culturel de Charlesbourg. Toujours en 1965, année faste décidément, la Ville de Charlesbourg procède à l'agrandissement de son édifice municipal, érigé huit ans auparavant sur la 76^e Rue Est (l'actuel édifice du 167-171, 76^e Rue Est).

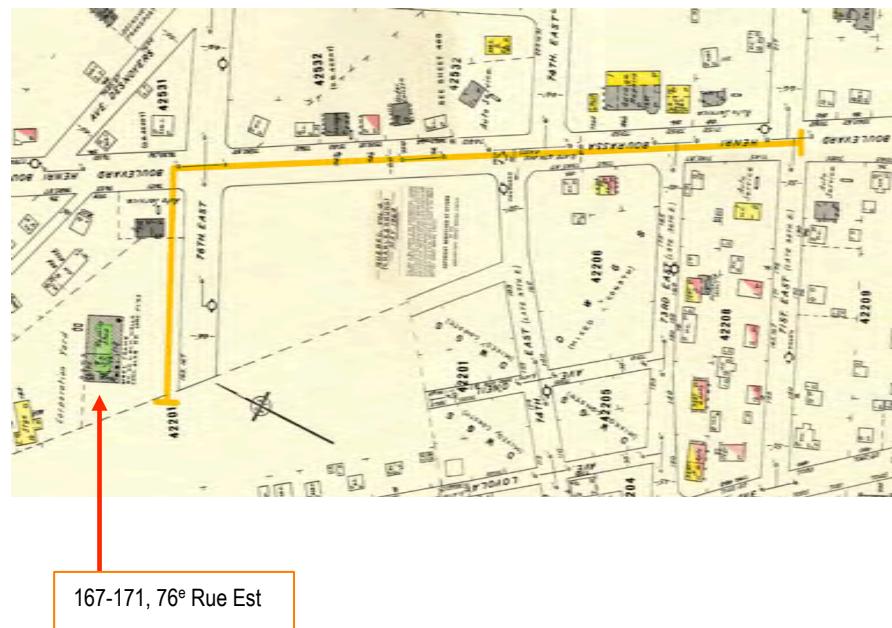


Figure 08

Portion de l'actuel boulevard Henri-Bourassa à l'intersection de la 76^e Rue Ouest en 1964. Le trait orangé représente le tracé approximatif du T-17. Underwriters Survey Bureau LTD. Quebec, Vol. IV, mai 1964, feuillets 456, 458, 459, 460.

9. Patri-Arch, *op. cit.*, p. 51.

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 17
MAI 2020

2.1 Démarche générale

Comme indiqué à la section 1, nous avons procédé à l'évaluation individuelle de trois édifices dans le T-17. La liste de ces édifices figure à la page suivante. Une propriété subira un impact au niveau du terrain, alors que deux édifices subiront un impact physique.

Notre analyse tient compte des exigences du MCC ainsi que de celles de la Ville de Québec (pour plus d'informations : voir section 2.3.2). 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'environnement¹⁰. Pour ce qui est de la Ville de Québec, notre équipe a suivi les prescriptions du devis d'étude et les paramètres contenus dans le guide de l'utilisateur de la banque de données GPTM¹¹.

Notre équipe a effectué l'analyse des édifices à l'aide de données historiques et archivistiques ainsi que de photographies prises à l'été 2019.

La liste des édifices étudiés figure à la page suivante.

10. 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.

11. 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 17

			Fiche GPTM	Date estimée	Date connue	Impact	Catégorie de bâtiment	Valeur patrimoniale GPTM	Valeur patrimoniale MCC
167	- 171	76e Rue Est	201805	-	1957 - 1965	Bâtiment - entièrement	Bâtiment moderne d'intérêt patrimonial	Bonne	E
7575	boulevard	Henri-Bourassa	201789	-	1964 - 1965	Terrain - 6 m	Bâtiment moderne d'intérêt patrimonial	Supérieure	
7625	boulevard	Henri-Bourassa	201790	-	1958 -	Bâtiment - entièrement	Bâtiment sans intérêt patrimonial	Aucune	E

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 17
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 des permis de construction et de la banque de données GPTM ainsi que sur l'analyse des deux plans d'assurance incendie disponibles (1951 et 1965) et de photos aériennes. Plus spécifiquement, pour les textes d'évaluation s'ajoutent à ces sources des publications des sites Web relatifs au secteur d'étude, ainsi que le répertoire DHN et le répertoire des permis de la Ville de Québec, ainsi que des plans, photos, articles de journaux, etc.

La datation et l'analyse des édifices ont permis d'attribuer à ces derniers une catégorie, d'analyser leurs valeurs, puis de déterminer une valeur patrimoniale.

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 en 1872 (paroisse de Charlesbourg). Les résultats des lignées de propriétaires ont été consignés dans la banque de données GPTM.

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

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 (s'il y a lieu)
- La catégorie dans laquelle nous avons inclus le bien étudié :
 - . bâtiment moderne sans intérêt architectural ;
 - . bâtiment moderne d'intérêt architectural.
- 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 cote globale selon la méthodologie GPTM.

- La date de construction, qui est, dans ce cas-ci, connue, puisqu'elle a été révélée par le mois et l'année d'un permis de construction.
- Le nom de l'architecte qui a pu être identifié en fonction de la recherche documentaire effectuée dans le cadre du présent rapport.
- 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 17
MAI 2020

2.3.1 Documents annexés

On retrouve à l'annexe 1 tous les textes d'analyse des bâtiments « impactés », soit leur historique et, dans le cas des bâtiments d'intérêt patrimonial, leur évaluation en fonction des paramètres de la Ville (guide GPTM et devis d'étude).

Quant à l'annexe 2, pour les édifices subissant un impact physique, nous y 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'environnement¹².

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

12. 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 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	/7
2.2 Association à un paysage culturel ou représentatif d'un paysage culturel	/3
Sous-total critère 2	/10
Critère 3. Intérêt artistique et architectural	
3.1 Rareté relative ou absolue	/13
3.2 Situation dans la production courante	/15
3.3 Situation dans l'œuvre du concepteur	/11
3.4 Unicité, innovation et complexité	/16
Sous-total critère 3	/55
Grand total	/100

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

167 - 171 76e Rue Est

Catégorie de bien: Bâtiment moderne d'intérêt patrimonial

État physique GPTM

Supérieur

Valeur architecturale

Bonne

Valeur historique

Bonne

Valeur d'authenticité

Bonne

Valeur urbaine

Bonne

Type architectural GPTM

8. Influences modernes, 1940-1980

Sous type architectural GPTM

8.1 Modernisme

Valeur patrimoniale GPTM Cote MCC

Bonne

Impact

Bâtiment - entièrement



IMG_2425.jpg Date estimée Date connue

- 1957 - 1965

Source de la date

Permis de construction

Architecte:

Louis-Philippe Lefebvre; La Roche, Ritchot et Déry

Tronçon 17

Fiche GPTM 201805

7625 boulevard Henri-Bourassa

Catégorie de bien: Bâtiment sans intérêt patrimonial

État physique GPTM

Supérieur

Valeur architecturale

Aucune

Valeur historique

Aucune

Valeur d'authenticité

Faible

Valeur urbaine

Aucune

Type architectural GPTM

8. Influences modernes, 1940-1980

Sous type architectural GPTM

8.1 Modernisme

Valeur patrimoniale GPTM Cote MCC

Aucune

Impact

Bâtiment - entièrement



IMG_2435.jpg Date estimée Date connue

- 1958 -

Source de la date

Permis de construction

Architecte:

Inconnu

Tronçon 17

Fiche GPTM 201790

Centre culturel et communautaire de Charlesbourg

7575 boulevard Henri-Bourassa

Tronçon 17

Catégorie de bien: Bâtiment moderne d'intérêt patrimonial

Fiche GPTM 201789

État physique GPTM

Supérieur

Valeur architecturale

Supérieure

Valeur historique

Supérieure

Valeur d'authenticité

Supérieure

Valeur urbaine

Supérieure

Type architectural GPTM

8. Influences modernes, 1940-1980

Sous type architectural GPTM

8.2 Style International

Valeur patrimoniale GPTM Cote MCC

Supérieure

Impact

Terrain - 6 m



IMG_2438.jpg Date estimée Date connue

- 1964 - 1965

Source de la date

Permis de construction

Architecte:

La Roche, Ritchot et Déry

3. Description qualitative et quantitative des éléments du patrimoine bâti

3.1 Portrait quantitatif du patrimoine bâti du tronçon

À l'issue de notre analyse, la zone d'étude du T-17 compte trois bâtiments désormais inscrits à la banque de données GPTM de la Ville de Québec. Notre équipe a procédé à l'analyse de deux bâtiment moderne d'intérêt patrimonial et d'un édifice moderne sans intérêt patrimonial. Des fiches ont été créées pour ces immeubles dans la banque de données GPTM et un historique a été réalisé pour chacun d'eux.

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

**RAPPORT TRONÇON 17
MAI 2020**

Tableau 4
T-17. Répartition des bâtiments étudiés

Bâtiments modernes d'intérêt patrimonial analysés	Bâtiments modernes sans intérêt patrimonial analysés	Bâtiments étudiés dans le cadre de l'analyse paysagère	Total
2	1	1	3

3. Description qualitative et quantitative des éléments du patrimoine bâti

3.2 Composantes identitaires des bâtiments étudiés dans le tronçon



Centre communautaire et culturel de Charlesbourg, 7575, boulevard Henri-Bourassa.
Façade principale. Photo : IMG_2438.jpg



Extrémité de toiture en forme de coque renversée et bandeau de fenêtres à la partie supérieure des murs. Photo : IMG_2662.jpg



Bandes de béton faisant office de pare-soleil. Photo : IMG_2440.jpg

3.3 Bilan de l'intégrité physique et de l'état d'authenticité des bâtiments «impactés»

3.3.1 Valeur d'authenticité

La valeur d'authenticité reste très variable sur chacun des trois bâtiments étudiés individuellement. Aussi, le centre communautaire offre une valeur d'authenticité supérieure alors que celle du garage municipal a été jugée bonne. Enfin, en ce qui a trait au 7625, 76^e Rue, sa valeur d'authenticité été jugée faible.

3.3.2 État physique

L'état physique est très acceptable pour les trois bâtiments étudiés individuellement. Leur état physique ayant été jugé supérieure, la seconde des cotes.

4. Analyse paysagère du tronçon

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

RAPPORT TRONÇON 17
MAI 2020

4.1 Les aménagements anthropiques

En plus des bâtiments analysés et illustrés aux pages précédentes, le secteur d'intervention est fortement sensible. En effet, le site privilégié pour la terminaison du tramway est inclus dans le site patrimonial de Charlesbourg et à l'intérieur des limites de la commune historique. La lecture du cadastre **original** et quasi-unique en Amérique du Nord doit être mis en valeur. Cette trame, toujours **isible** et conservée depuis la rue Trait-Carré (**centre**) est plutôt **diffuse** à mesure qu'on se déplace vers l'**extérieur**. Toutefois, les terrains au sud, sur la 76^e rue Est et jusqu'au chemin Samuel, possèdent les caractéristiques radiales à préserver et à mettre en valeur.

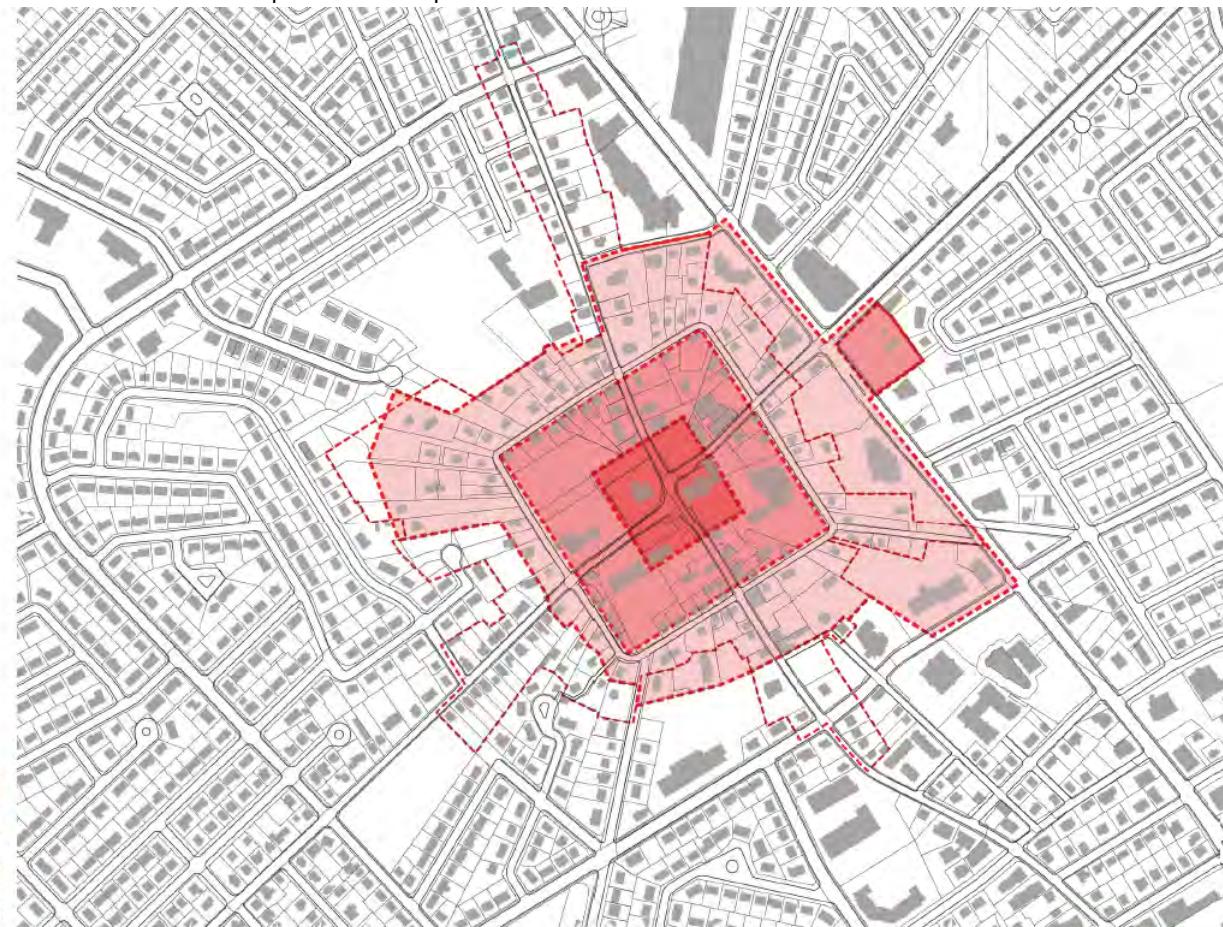


Figure 09

Limites du site patrimonial de Charlesbourg. Source: Plan quinquennal de développement culturel, 2012, p.21

4. Analyse paysagère du tronçon

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

RAPPORT TRONÇON 17
MAI 2020



Figure 10

Lecture de la trame d'origine à partir du boulevard Henri-Bourassa, le chemin Samuel à gauche.

4. Analyse paysagère du tronçon

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

RAPPORT TRONÇON 17
MAI 2020

Dans le plan quinquennal de développement culturel réalisé en 2012, le site du 167-171 76^e rue est identifié comme étant à requalifier. Un lien piétonnier longeant la propriété et permettant de lier le cœur de l'arrondissement historique devrait aussi être aménagé et lisible.



Figure 11

Sites identifiés dans le plan quinquennal comme à requalifier. Source: Plan quinquennal de développement culturel, 2012, p.21

4. Analyse paysagère du tronçon

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

RAPPORT TRONÇON 17
MAI 2020

Dans le plan quinquennal de développement culturel réalisé en 2012, le site du 167-171 76^e rue est également identifié comme étant propice au développement d'espace public et mixte. Une grande attention est portée au respect de la lecture du cadastre historique à partir de Henri-Bourassa et de la 76^e rue Est.

RÉSUMÉ DES ORIENTATIONS

VUE DEPUIS SUD-EST



Figure 12

Orientations de développement du plan quinquennal pour le cadre du garage municipal. Source: Plan quinquennal de développement culturel, 2012, p.92

4. Analyse paysagère du tronçon

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

RAPPORT TRONÇON 17
MAI 2020

4.2 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 17
MAI 2020

4.2 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.

Des perspectives visuelles à bonifier

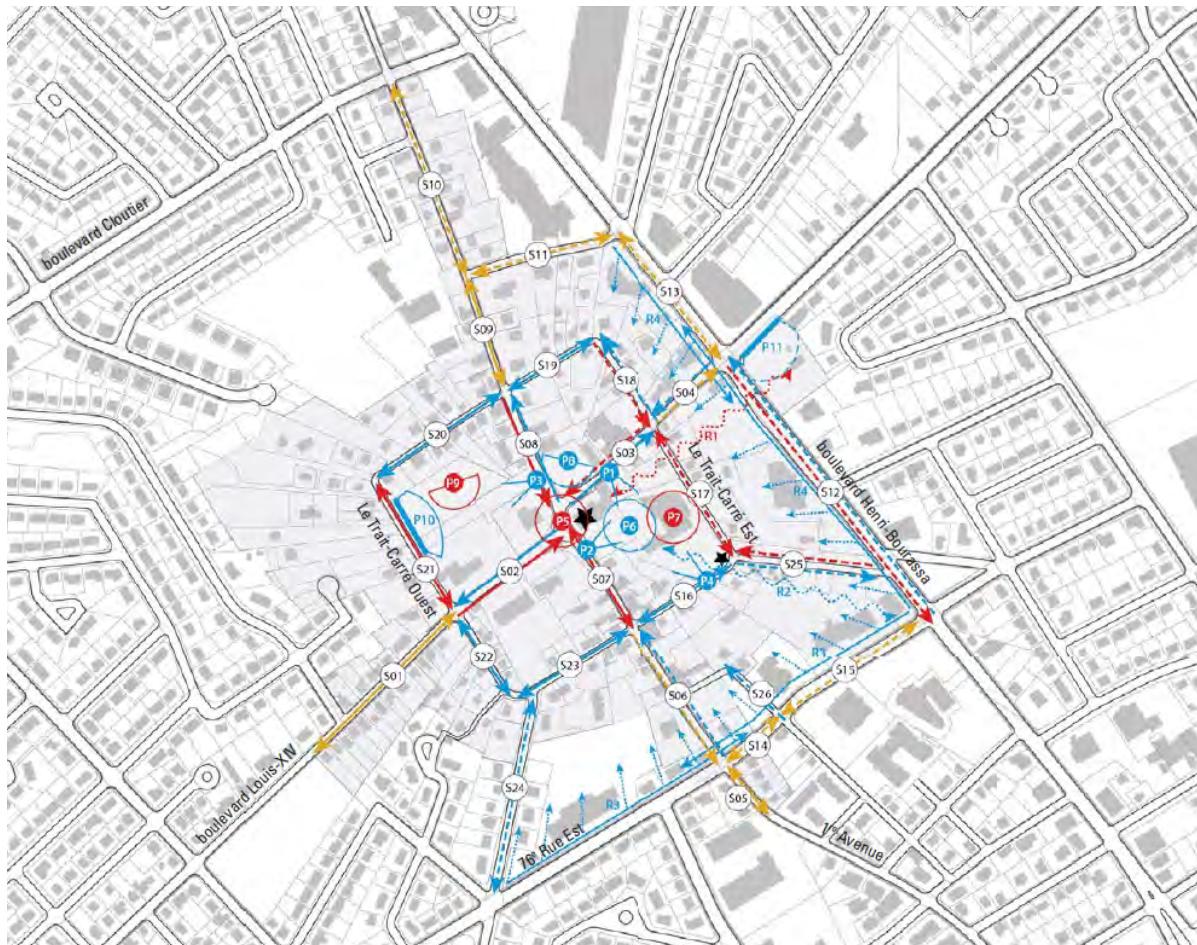
L'inventaire des percées visuelles du site patrimonial de Charlesbourg réalisé conjointement par la ville de Québec et le Ministère de la culture (2015) permet de constater que le site des deux bâtiments impactés par l'insertion du futur tramway dans le cadran Henri-Bourassa et 76^e rue Est sont forts stratégiques. En effet, la carte présentée à la page suivante (figure 13) démontre que la relation visuelle entre la 76^e rue Est et le Trait-Carré est importante et souhaitable. Tous les rapports visuels sont identifiés dans cette étude comme étant « potentiellement intéressant ». Un projet sur ces terrains devrait viser à bonifier cette relation visuelle.

Du point de vue des perspectives visuelles, l'insertion du tramway sur ces terrains est souhaitable en autant qu'elle permettre d'établir de nouveaux liens (physiques et visuels).

4. Analyse paysagère du tronçon

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

RAPPORT TRONÇON 17
MAI 2020



Les perspectives visuelles répertoriées dans cet inventaire sont toutes issues du domaine public. La majorité des perspectives visuelles exceptionnelles s'orientent et se concentrent vers le centre du Trait-Carré, avec comme point focal les clochers de l'église Saint-Charles-Borromée. Le Trait-Carré Est et Ouest sont les parcours privilégiés pour la lecture des traces du découpage cadastral original : on peut y observer les lots agricoles en pointe de tarte et l'emboîtement concentrique de l'ancienne commune et de la réserve des Jésuites, marquées par la présence du bâti institutionnel. Le boulevard Henri-Bourassa et la 76^e Rue Est permettent de nombreuses relations visuelles (certaines plus directes que d'autres) entre le site patrimonial et le reste du paysage urbain du Trait-Carré.

- Territoire à l'étude
- ★ Église Saint-Charles-Borromée
- ★ Croix du mille
- Les perspectives visuelles :**
- ↔ Séquence visuelle
- ↙ Percée visuelle
- ↑ Panorama
- Point d'observation
- ↗ Relation visuelle (depuis un parcours)
- ↔ Relation visuelle (entre deux éléments)
- Exceptionnelle
- Remarquable
- Digne de mention
- Potentielle

Figure 13

Orientations de développement du plan quinquennal pour la cadran du garage municipal. Source: Inventaire des perspectives visuelles du site patrimonial de Charlesbourg, 2015, p.

4. Analyse paysagère du tronçon

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

RAPPORT TRONÇON 17
MAI 2020



Figure 14
Séquence et Perspective visuelle remarquable: le chemin Samuel.



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

RAPPORT TRONÇON 17

MAI 2020

groupe/A annexe\U
architectes
designers urbains
urbaniste

Annexe 1. Historiques et évaluations

167-171, 76 ^e Rue Est. Atelier nord-est. Service de la gestion des équipements motorisés	35
7575, boulevard Henri-Bourassa. Centre culturel et communautaire de Charlesbourg	42
7625, boulevard Henri-Bourassa.....	49

Annexe 2. Fiches d'évaluation avec les paramètres prescrits par le MCC	50
---	-----------

Annexe 3. Cartographie (carte 11 x 17 po)....	57
--	-----------

167-171, 76^e Rue Est. Atelier nord-est. Service de la gestion des équipements motorisés

Bâtiment moderne d'intérêt patrimonial ; impact : bâtiment ; fiche GPTM : 201805

Historique

Au début du 20^e siècle, le terrain où sera ultérieurement érigé le 167-171, 76^e Rue Est fait partie du vaste lot 682-3, localisé du côté ouest de l'actuel boulevard Henri-Bourassa. En 1901, il appartient à Joseph Paradis. Au début de la Première Guerre mondiale, le lot devient la propriété de Clovis Renauld. La photo aérienne de 1948 vient confirmer que ce secteur est alors vacant. Une subdivision de lot sera effectuée vers le début des années 1950, le lot 682-3-1. En 1951, Joaquim Renauld en est propriétaire.

À ce moment, comme le montre le plan d'assurance incendie réalisé en 1951, le secteur où sera érigé le 167-171, 76^e Rue Est est entièrement vacant. En ce milieu du 20^e siècle, la ville de Charlesbourg est en pleine croissance. Le besoin d'un édifice de services municipaux se fait sentir. À cette fin, en 1952, elle fait l'acquisition du lot 682-3-1. Ce n'est toutefois que cinq ans plus tard que la municipalité entreprend la construction d'un bâtiment sur ce qui est alors la 41^e

Rue Est (aujourd'hui la 76^e Rue Est), non loin du boulevard Henri-Bourassa.

Un permis (n° 2329) est délivré à cette fin en août 1957 pour l'érection d'un bâtiment de 60 pi X 120 pi (18,28 m X 36,57 m), en blocs de ciment et en brique, comprenant deux niveaux d'occupation. L'exécution des plans est confiée à l'architecte Louis-Philippe Lefebvre et la construction, à l'entreprise J. E. Verreault et Fils Ltd. Selon le permis, l'exécution des travaux doit être terminée le 15 décembre 1957.

Le plan d'assurance incendie réalisé en mai 1964, en plus de représenter l'édifice, précise que ce dernier est doté d'une structure d'acier. Le bâtiment abrite alors, dans la partie ouest, un poste de police et un poste de pompiers puis, dans l'autre moitié, un atelier de réparation.

Peu de temps après, entre 1964 et 1965, la Ville de Charlesbourg agrandit l'immeuble en ajoutant l'actuelle partie est. L'immeuble est visible dans son entièreté sur la photo aérienne de 1963, révisée en 1965. Au fil du temps, l'édifice est devenu un atelier du Service de la gestion des équipements motorisés de l'Arrondissement de Charlesbourg.

Évaluation

Construit en 1957 et agrandi en 1965, le 167-171, 76^e Rue Est présente une bonne valeur patrimoniale. Il en est ainsi pour ses valeurs historique, architecturale, urbaine et d'authenticité.

Valeur historique

La construction du 167-171, 76^e Rue Est se situe dans le contexte de l'expansion de la ville de Charlesbourg après la Seconde Guerre mondiale. La ville s'urbanise de plus en plus et connaît un accroissement de sa population, favorisée par le baby-boom de l'après-guerre. De nouvelles infrastructures municipales deviennent donc nécessaires, notamment un bâtiment de service polyvalent.

Le projet fait l'objet d'un référendum sur les équipements et services municipaux en novembre 1955¹. Il obtient l'aval de la population, car un permis de construction (n° 2329) est délivré à cette fin en août 1957.

La Ville de Charlesbourg publie un règlement d'emprunt relatif à la construction d'un garage

municipal dans la *Gazette officielle du Québec* le 29 mars 1958².

Selon le devis joint au permis de construction, l'édifice doit servir de garage municipal. On prévoit en outre l'aménagement à l'étage d'un bureau de police et de cellules pour les détenus. L'édifice sert donc également à l'origine de poste de police.

Ainsi, ce poste de police est enregistré au 165, 76^e Rue Est en 1960³. La même année, Joseph Desrosiers, chef des pompiers de Charlesbourg, figure quant à lui au 167, 76^e Rue Est⁴. Ces informations viennent confirmer le contenu du plan d'assurance incendie réalisé en mai 1964. L'édifice sert alors de poste de police et de pompiers, mais il comprend aussi un logement pour le personnel. Un atelier de réparation occupe la partie est.

Au milieu de la décennie 1960, la Ville de Charlesbourg voit grand probablement autant que sont ces besoins en infrastructures municipales. D'autant plus que 1965 marquera 300e anniversaire de fondation de la municipalité. Aussi, les autorités municipales décident non seulement de procéder à la construction d'un nouvel hôtel de ville mais aussi

² *Gazette officielle du Québec*, 29 mars 1958, p. 65-66.

³ *L'Action catholique*, 25 juin 1960.

⁴ *Loc. cit.*

¹ *Le Soleil*, vendredi 18 novembre 1955.

d'agrandir le garage municipal. Un projet urgent selon les journaux de l'époque⁵.

À l'issue de cet agrandissement effectué du côté est, le 167-171, 76^e Rue Est atteint sa volumétrie et son apparence actuelles.

En octobre 1965, la Ville de Charlesbourg procède à son inauguration, en même temps que celui de l'hôtel de ville. On attribue alors à l'ensemble le nom de « campus » de bâtiments municipaux⁶, car y sont concentrés les différents services municipaux.

La construction du 167-171, 76^e Rue Est témoigne très bien de l'évolution de la Ville de Charlesbourg après la Seconde Guerre mondiale et de la nécessité de développer de nouvelles infrastructures modernes de services municipaux.

Son agrandissement est très évocateur quant à lui de la vague de croissance entre 1955 et 1965 au sein de cette ville de banlieue alors en pleine expansion. En effet, l'agrandissement du 167-171, 76^e Rue Est était jugé urgente.

Pour ces raisons, le 167-171, 76^e Rue Est présente une bonne valeur historique.

Valeur architecturale

La conception de la section d'origine du 167-171, 76^e Rue Est relève de l'architecte Louis-Philippe Lefebvre (1896-1973).

Vers la fin de la décennie 1950, Louis-Philippe Lefebvre aménage son propre cabinet dans sa résidence sise au 7838, Trait-Carré Est⁷, dans ce qui est aujourd'hui le site patrimonial de Charlesbourg (un édifice encore conservé). Charlebourgeois de cœur, il réalise des projets dans sa ville de résidence mais aussi partout en province.

Aussi, a-t-il dessiné les plans de nombreuses maisons privées, d'ensembles domiciliaires, de lieux de culte et de commerces. Ainsi, en 1944, on lui confie la réalisation des plans de la coopérative de Charlesbourg sur la 45^e Rue Est, aujourd'hui le boulevard Louis XIV⁸. Mais Louis-Philippe Lefebvre a surtout procédé à la construction ou à la rénovation d'édifices publics (principalement des écoles mais aussi des hôpitaux), son domaine de

⁵ *L'Action catholique*, 9 février 1965, p. 9.

⁶ Gilbert Athot, « Charlesbourg inaugure son campus municipal lundi », *Le Soleil*, vendredi 1^{er} octobre 1965, p. 14.

⁷ Fonds Louis-Philippe Lefebvre. BAnQ.
<https://advitam.banq.qc.ca/notice/362286>

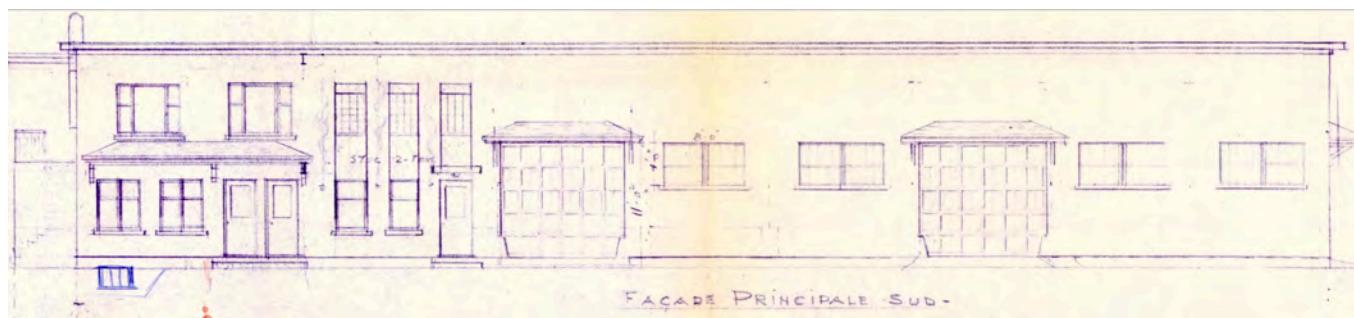
⁸ Notre histoire -IGA. coopcharlesbourg.com/coop-2/histoire. Consulté le 1^{er} mai 2020.

préférence. Il est intervenu en ce sens notamment Charlesbourg⁹, à Beauport et à Québec¹⁰.

Fait intéressant à noter, Louis-Philippe Lefebvre signe ses projets en y apposant sa signature, sous la forme d'une rose-des-vents, dans le portique des bâtiments, fabriquée de pièces de terrazzo multicolores¹¹.

Louis-Philippe Lefebvre conçoit un édifice doté d'une charpente d'acier et de murs en blocs de ciment, recouverts de brique, puis d'un enduit.

Dans la partie est, il prévoit deux portes de garage séparées par des fenêtres à guillotine jumelées. Les portes de garage d'origine sont en bois (*BC Fir*).



Les dessins d'architecture (élévations et plans), datés d'octobre 1956, sont réalisés par Louis-Philippe Lefebvre puis font l'objet d'une révision l'année suivante.

Du côté ouest, Louis-Philippe Lefebvre dispose les portes piétonnières accompagnées de fenêtres à guillotine, de fenêtres composées et, selon le devis, de fenêtres en blocs de verre.

Élévation de la partie d'origine du 167-171, 76^e Rue Est, dessinée par Louis-Philippe Lefebvre, architecte. Devis accompagnant le permis de construction n° 2329, 30 août 1957.

L'architecte Lefebvre a dessiné un édifice aux surfaces linéaires. Aussi, les structures verticales que l'on retrouve aujourd'hui ne figurent pas sur le plan d'origine.

En 1965, l'édifice ne répond plus aux besoins de la ville en pleine expansion. La Ville confie le mandat d'agrandissement à la prestigieuse firme

⁹ Plaques « Ici vécut », Ville de Québec.

<https://www.ville.quebec.qc.ca/> Consulté le 1^{er} mai 2020.

¹⁰ Résumé du fonds Louis-Philippe Lefebvre, BAnQ, présenté dans Érudit. <https://www.erudit.org>. Consulté le 1^{er} mai 2020.

¹¹ Fonds Louis-Philippe Lefebvre. BAnQ.

<https://advitam.banq.qc.ca/notice/362286>

d'architectes La Roche, Ritchot et Déry de doubler la superficie de l'édifice municipal.

Le cabinet La Roche, Ritchot et Déry

En 1962, Jean Déry, Guy La Roche et Jean Ritchot s'associent pour former un cabinet d'architectes qui va acquérir très vite une excellente réputation. Très rapidement, La Roche, Ritchot et Déry réalisent une somme colossale de projets dans des domaines aussi divers que le résidentiel, le commercial, l'institutionnel, l'architecture religieuse, en plus de procéder à des travaux de restauration de bâtiments patrimoniaux (maisons Leber, Charest et St-Amant, notamment à Québec)¹².

La firme, et notamment Jean Déry, réalisera plusieurs projets d'importance à Charlesbourg et ailleurs dans la région de Québec. Parmi eux, on retrouve le Pavillon Parent de l'Université Laval), la polyvalente de Charlesbourg, l'église Sainte-Maria-Goretti, l'édifice des Services de Santé de Québec (S.S.Q.)¹³. La firme s'est méritée de nombreux prix et reconnaissances¹⁴ a aussi

été active dans l'édification du cadre commercial à Sainte-Foy au cours de la décennie 1960.

La firme La Roche, Ritchot et Déry réalise la même année les plans du nouvel hôtel de ville de Charlesbourg. Aussi, les architectes développent une vision d'ensemble, empreinte de modernisme, à ces deux édifices, formant un genre de «campus» municipal.

En outre, les architectes conservent l'intégrité du volume de la partie d'origine qui demeure encore bien visible. Afin de créer cette continuité entre les deux édifices, la firme La Roche, Ritchot et Déry ajoutent à la conception de l'agrandissement du garage municipal des structures verticales qui évoquent tout fait celles de l'hôtel de ville.

Ils en disposent même sur la partie d'origine, mettant en valeur ainsi cette section de l'édifice.

Les architectes de la firme La Roche, Ritchot et Déry conçoivent l'agrandissement du garage municipal dans l'esprit du courant moderniste, comme en témoignent l'extrémité des poutres apparentes sur les façades avant et arrière ainsi que les structures verticales faisant office de pare-soleil. Mais il s'agit avant tout d'un édifice fonctionnel, sans autres artifices.

¹² Archives Canada.ca

<https://archivescanada.accessmemoria.ca/fonds-jean-dery>

¹³ BAnQ, Fonds Jean-Déry <https://advitam.banq.qc.ca/notice/332836>

¹⁴ Jean Déry. Répertoire du patrimoine culturel du Québec.

<http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca>. Consulté le 2 mai 2020.

En façade avant, cet agrandissement comporte essentiellement une série de six portes de garage contigües et des fenêtres à l'extrémité ouest. Les architectes de La Roche, Ritchot et Déry rompent la linéarité de l'élévation latérale et de l'extrémité ouest de la façade avant en disposant une série de structures verticales, jouant également le rôle de pare-soleil.

L'ajout de structures verticales à cet endroit crée une certaine animation et la conception carrément moderniste de l'agrandissement confère au 167-171, 76^e Rue Est une bonne valeur d'architecture.

Il n'est pas impossible que le garage municipal de Charlesbourg ait servi de source d'inspiration à La Roche, Ritchot et Déry pour la conception en 1972¹⁵ du garage municipal d'Orsainville. Les deux édifices présentent en effet d'étonnantes similarités.

Valeur d'authenticité

La partie d'origine du 167-171, 76^e Rue Est a subi d'importantes transformations après sa construction. Ainsi, deux portes de garage ont été ajoutées et la composition de la fenestration a été passablement modifiée par rapport aux plans d'origine. Les modèles de fenêtres ont également été changés. En outre, des structures verticales ont été ajoutées, vraisemblablement en 1965 lors de la construction de l'agrandissement. L'édifice présente en conséquence une faible valeur d'authenticité.

Valeur urbaine

Implanté parallèlement à la 76^e Rue Est, tout près de l'intersection du boulevard Henri-Bourassa, l'atelier nord-est du service de la gestion des équipements motorisés est très visible le long du boulevard Henri-Bourassa. En outre, il présente certains éléments de parenté évidents avec l'ancien hôtel de ville, ces fameuses structures verticales identitaires.

¹⁵ Patri-Arch. Pré-inventaire du patrimoine moderne, 2020.

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN
Évaluation du patrimoine bâti. Tracé du tramway. Tronçon 17



Le 167-171, 76^e Rue Est et l'hôtel de ville de Charlesbourg, vers 1990 Photo : Communauté urbaine de Québec. 90370.12. Répertoire DHN, Ville de Québec.

En outre, il fait partie d'un ensemble de bâtiments à vocation publique et communautaire. On y retrouve l'édifice de la Caisse Desjardins, le bureau d'arrondissement de Charlesbourg, le centre communautaire de Charlesbourg (l'ancien hôtel de ville), une clinique médicale (GMF-Orléans) et une résidence pour personnes âgées.

Le 167-171, 76^e Rue Est fait par ailleurs partie du site patrimonial de Charlesbourg. Pour l'ensemble de ces raisons, il offre une bonne valeur urbaine.

7575, boulevard Henri-Bourassa. Centre culturel et communautaire de Charlesbourg

Bâtiment moderne d'intérêt patrimonial ; fiche GPTM : 201789

Historique

À la fin du 19^e siècle, le terrain où sera érigé le Centre culturel et communautaire de Charlesbourg fait partie du lot 683-4. Il est localisé du côté ouest de l'actuel boulevard Henri-Bourassa, entre la 74^e Rue Est au sud et la 76^e Rue Est au nord.

En 1892, ce lot appartient à Ed. Plamondon, puis sept ans plus tard il devient la propriété de Joseph Germain Paradis. Ce dernier le conserve jusqu'au début de la Première Guerre mondiale, soit jusqu'en 1914, année au cours de laquelle le lot 683-4 passe aux mains de Clovis Renaud. Les lieux demeurent vacants durant de nombreuses années, comme le confirme le plan d'assurance incendie réalisé en 1951. La famille Renaud reste propriétaire de ce vaste terrain jusqu'en 1952.

Au milieu du 20^e siècle, la ville de Charlesbourg est en pleine croissance. Et le besoin d'un hôtel de ville se fait sentir. Aussi, en 1952, la Corporation municipale de la ville de Charlesbourg acquiert du jardinier Joachim Renaud le lot 683-4. Mais

l'érection de l'hôtel de ville n'est pas entreprise immédiatement. Le terrain demeure vacant quelques années. À cette époque, les fonctionnaires municipaux occupent l'étage de l'actuel 790-792, boulevard Louis-XIV, dont le rez-de-chaussée abrite le siège social de la Caisse populaire de Charlesbourg.

Mais au milieu de la décennie 1960, ce local ne répond plus aux besoins de la Ville.

Dès 1963, les autorités municipales envisagent la construction d'un hôtel de ville. Aussi, une première esquisse est présentée cette année-là par l'architecte Louis-Philippe Lefebvre. Pour des raisons inconnues, ce projet n'a pas été retenu¹⁶.

C'est finalement à la firme d'architectes La Roche, Ritchot et Déry que l'on confie en 1964 l'exécution des plans d'un hôtel de ville vaste et fonctionnel. Les autorités municipales entreprennent les travaux la même année. On délivre un permis (n° 6000) le 1^{er} septembre 1964 pour la construction d'un édifice en béton et en brique, comprenant alors un seul niveau. Le 6 mai 1965, un second permis (n° 6135) est délivré pour l'« aménagement d'un étage

¹⁶ « Charlesbourg aura son hôtel de ville », *Le Soleil*, 29 août 1963, p. 28.

supérieur à l'édifice de l'hôtel de Ville, actuellement en construction ».

Le journaliste du journal *Le Soleil* qui annonce l'ouverture prochaine du nouvel hôtel de ville décrit l'édifice en termes très élogieux.

« Cet édifice [...] sera l'un des plus remarquables de toute la région métropolitaine de Québec. »¹⁷

L'inauguration de l'édifice a lieu le 4 octobre 1965¹⁸. À l'édifice est annexé un bâtiment utilisé par le conseil municipal (la « salle civique »).



L'hôtel de ville de Charlesbourg et le bâtiment annexé qui abrite la salle du conseil. Vers 1990. Photo : Communauté urbaine de Québec. 90637.15. Répertoire DHN, Ville de Québec.

En juin 1990, l'hôtel de ville sera converti en centre culturel et communautaire, sa fonction actuelle (permis no 36845, délivré le 1^{er} juin 1990). La salle civique sera démolie en 1993 (permis 40668, délivré le 12 février 1993). À ce moment, en février 1993, la Ville de Charlesbourg procède aux travaux d'excavation et de fondations de l'édifice qui abrite aujourd'hui le CLSC La Source. L'immeuble occupe le site occupé auparavant par la salle civique. Un corridor relie au même endroit l'ancien hôtel de ville à l'édifice du CLSC. Les travaux de ce dernier seront complétés à l'issue d'un autre permis de construction délivré le 31 mars 1993 (no 20168).

¹⁷ Gilbert Athot, « Charlesbourg, la construction de l'hôtel de ville bientôt terminée », *Le Soleil*, 22 mai 1965, p. 31.

¹⁸ Gilbert Athot, « Charlesbourg inaugurera son complexe municipal lundi », *Le Soleil*, vendredi 1^{er} octobre 1965, p. 14.

Évaluation

Construit en 1964-1965 pour abriter l'hôtel de ville de Charlesbourg, le 7575, boulevard Henri-Bourassa présente une valeur patrimoniale supérieure en raison de ses valeurs architecturale, d'authenticité et urbaine, qui sont également supérieures. À celles-ci s'ajoute une valeur historique supérieure.

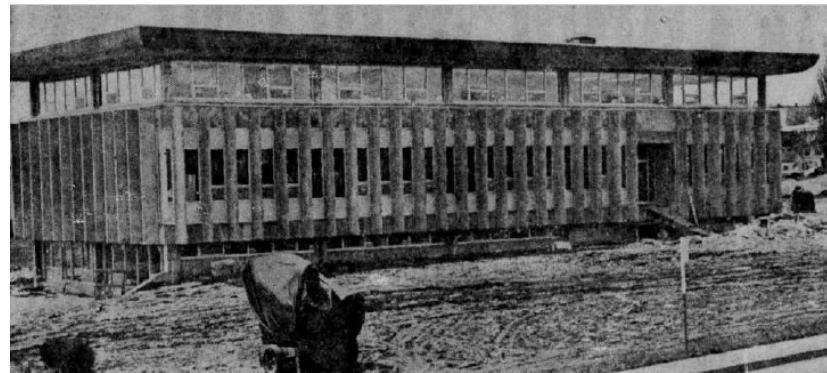
Valeur historique

La construction d'un nouvel hôtel de ville témoigne de la croissance et du développement de la ville de Charlesbourg au milieu du 20^e siècle.

L'immeuble constitue le premier véritable hôtel de ville de propriété municipale. Jusque-là, la Ville de Charlesbourg louait un local au-dessus du siège social de la Caisse populaire de Charlesbourg, le long de ce qui est aujourd'hui le boulevard Louis-XIV, à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa.

Au milieu des années 1960, la ville de Charlesbourg est en pleine croissance. Sa population se situe autour de 25 000 personnes¹⁹. Les services à la population augmentent et se diversifient. Aussi, les autorités municipales entreprennent la construction

d'un ambitieux projet d'hôtel de ville qui devrait répondre aux besoins de la ville jusqu'au moment où sa population atteindra environ 50 000 habitants²⁰. Après un premier projet déposé par l'architecte Louis-Philippe Lefebvre en 1963, c'est finalement celui des architectes La Roche, Ritchot et Dery qui est retenu. Les plans sont réalisés en 1964 et les travaux sont terminés vers la fin du mois de juin 1965²¹.



L'hôtel de ville de Charlesbourg dont la construction est en voie d'être finalisée au printemps 1965. Photo : *Le Soleil*, 22 mai 1965.

¹⁹ Gilbert Athot. « Charlesbourg inaugurera son campus municipal lundi ». *Le Soleil*, vendredi 1^{er} octobre 1965, p. 14.

²⁰ *Loc. cit.*

²¹ Gilbert Athot, « Charlesbourg, la construction de l'hôtel de ville bientôt terminée », *Le Soleil*, 22 mai 1965, p. 31.

En octobre 1965, on procède à l'inauguration non seulement de l'hôtel de ville, mais aussi du garage municipal, agrandi cette année-là. Compte tenu de leur proximité, les deux édifices forment en quelque sorte un « campus » de bâtiments municipaux, selon l'expression utilisée par le journaliste du journal *Le Soleil* lors de l'annonce de l'inauguration des deux édifices²².



L'hôtel de ville et, à droite, le garage municipal de Charlesbourg. Photo parue dans *Le Soleil* à quatre jours de leur inauguration, le 1^{er} octobre 1965.

En 1986, la population de Charlesbourg a plus que doublé, atteignant 69 055 habitants²³, à la suite notamment de la fusion avec Orsainville, Charlesbourg Est et Notre-Dame-des-Laurentides. L'hôtel de ville, érigé en 1965 pour une population de 50 000 habitants ne répond donc plus aux besoins. Aussi, les autorités municipales procèdent à la

construction d'un nouvel hôtel de ville au 160, 76^e Rue Est. À la suite de la délivrance du permis no 36845, le 1^{er} juin 1990, le 7575, boulevard Henri-Bourassa est recyclé en centre communautaire.

L'ancien hôtel de ville est donc au cœur de l'histoire contemporaine de Charlesbourg. Sa construction marque le développement des services municipaux, tout en étant évocatrice de l'évolution de la ville, dans la foulée de la Révolution tranquille.

Le 7575, boulevard Henri-Bourassa aura été le premier véritable hôtel de ville de Charlesbourg. Un second a été érigé en 1988, à proximité (permis nos 33186 et 34360 délivrés respectivement le 3 mars 1988 et le 29 septembre 1988). Cet édifice, situé au 160, 76^e Rue Est, loge maintenant le bureau d'arrondissement de Charlesbourg.

Recyclé désormais en centre communautaire, témoigne de l'évolution des services municipaux de la Ville de Charlesbourg. Le 7575, boulevard Henri-Bourassa offre une valeur historique supérieure.

²² Gilbert Athot, « Charlesbourg inaugurera son campus municipal lundi », *Le Soleil*, vendredi 1^{er} octobre 1965, p. 14.

²³ Charlesbourg. Wikipedia.

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Charlesbourg>. Consulté le 3 mai 2020.

Valeur architecturale

La conception de l'ancien hôtel de ville de Charlesbourg relève de la firme d'architectes La Roche, Ritchot et Déry. Ce cabinet regroupait alors les architectes André Robitaille (1922-2009), Jean Ritchot (1930-1992), Jean Déry (1930-2001) et Guy La Roche (né en 1930).

Leur portfolio compte plusieurs réalisations associées à l'architecture commerciale, publique et religieuse, la plupart inspirées par le courant d'architecture moderniste. C'est le cas notamment de l'église et du presbytère Sainte-Maria-Goretti, de l'église Saint-François-Xavier, de l'école polyvalente de Charlesbourg et d'édifices commerciaux construits sur le chemin des Quatre-Bourgeois à Sainte-Foy au cours de la décennie 1960.

L'édification de l'hôtel de ville de Charlesbourg a été l'occasion pour les architectes de la firme La Roche, Ritchot et Déry de s'inspirer des principes architecturaux du modernisme, et du style international en particulier, tout en permettant d'interpréter à leur manière la commande des autorités municipales. Aussi ont-ils su tirer profit des avancées technologiques offertes par l'architecture moderne.

La commande qu'ont reçue de la Ville de Charlesbourg les architectes de La Roche, Ritchot et Déry vise la conception d'un édifice vaste et fonctionnel permettant d'accueillir tous les fonctionnaires municipaux, alors à l'étroit dans le local au-dessus du siège social de la Caisse populaire de Charlesbourg. L'exécution des plans leur est confiée en 1964. La firme d'architectes La Roche, Ritchot et Déry fait preuve d'audace, car la commande initiale des autorités municipales était la réalisation d'un édifice à l'architecture inspirée de la maison québécoise, incluant de larges avant-toits débordants et des murs en pierre. Les architectes interprètent à leur manière cette commande.

En concevant les plans de l'hôtel de ville de Charlesbourg, la firme d'architectes La Roche, Ritchot et Déry s'inscrit tout à fait dans le mouvement d'architecture moderniste. Aussi, les architectes optent pour une structure en béton armé et un édifice de forme rectangulaire, ceinturé de bandes de béton verticales, placées perpendiculairement aux murs et encadrant des fenêtres oblongues. Ces composantes distinctives deviennent ainsi, en quelque sorte, des pare-soleil captant la lumière et créant un intéressant relief dans les élévations.

Les architectes surmontent chacune des élévations de bandeaux de fenêtres, juste en dessous de la principale composante identitaire de l'édifice : de

larges corniches modelées en forme de coque renversée. Pour cette composante distinctive, les architectes de La Roche, Ritchot et Déry s'inspirent de deux des œuvres de Le Corbusier, notamment la chapelle Notre-Dame du Haut, en France, et le Palais de l'Assemblée de Chandigarh (capitale du Pendjab en Inde), dont la construction a été terminée respectivement en 1955 et en 1965.

Aussi, sa composition évoque à merveille l'architecture internationale des années 1950-1960. Les architectes de La Roche, Ritchot et Déry ont conçu un imposant édifice, qui se démarque dans le paysage architectural par son plan rectangulaire et sa composition audacieuse, mais qui propose autre chose que les surfaces extérieures lisses, chères au style international. Tout en respectant les autres caractéristiques de l'architecture internationale et en s'inspirant d'œuvres de Le Corbusier (larges corniches modelées en forme de coque renversée), les architectes ont néanmoins respecté les paramètres de la commande des autorités municipales.

Les architectes de La Roche, Ritchot et Déry conçoivent aussi un bâtiment annexe, destiné à abriter la salle du conseil municipal. Reliée au corps principal par un corridor vitré, cette annexe aux murs aveugles en pierre des champs (du granit, en fait)

exprime sa modernité notamment par sa structure de poutrelles et de caissons en béton.

La composition témoigne d'un grand esprit d'innovation et d'originalité. Bien qu'il s'inspire d'œuvres de Le Corbusier, l'ancien hôtel de ville n'en est pas une copie. Les conceptions de Le Corbusier deviennent, pour les architectes de La Roche, Ritchot et Déry, une source d'inspiration.

Tout en s'inspirant du mouvement moderne et du style international, qui atteignent leur apogée au moment de la construction de l'hôtel de ville de Charlesbourg, les architectes de La Roche, Ritchot et Déry font preuve d'innovation et d'audace puisque, encore aujourd'hui, la ville de Québec ne compte pas véritablement d'édifices comparables.

Tout en concevant un édifice où domine l'horizontalité propre à l'architecture de style international, les architectes adaptent leur conception aux fonctions de l'hôtel de ville de Charlesbourg, proposant une composition simple et épurée, mais des surfaces extérieures en relief. Conformément toutefois à l'esprit du style international, la décoration est pratiquement inexistante, alors que les ouvertures sont nombreuses et traitées en bandeaux.

Les architectes de La Roche, Ritchot et Déry, qui mettent en pratique les principes du courant d'architecture internationale, privilégient alors une architecture objective qui vise à s'affranchir des références historiques, à l'inverse des styles de l'ère victorienne.

Valeur d'authenticité

Le 7575, boulevard Henri-Bourassa présente un aspect très près de celui d'origine. La disparition de l'annexe qui servait de salle du conseil municipal constitue la principale modification. Comme il s'agissait justement d'une annexe, sa démolition n'a pas eu d'impact sur l'architecture extérieure.

En outre, les fenêtres ont été remplacées. Cette intervention n'a pas altéré outre mesure l'aspect d'origine de l'édifice. Aussi, la valeur d'authenticité du 7575, boulevard Henri-Bourassa est supérieure.

Valeur urbaine

Les architectes de La Roche, Ritchot et Déry ont conçu un imposant édifice qui, à l'origine et encore aujourd'hui, se démarque dans le paysage architectural charlesbourgeois.

Au moment de sa construction, l'édifice se présente encore plus en rupture avec son environnement que

maintenant. En effet, en 1965, à l'exception du garage municipal, les édifices à proximité offrent une superficie beaucoup plus réduite et surtout un toit à deux versants ou de forme pavillonnaire.

Le centre communautaire se situe au centre d'un vaste terrain de forme rectangulaire qui est mis en valeur par un important couvert végétal sur les côtés est et sud. Ainsi, de nombreux arbres matures en bordure du boulevard Henri-Bourassa mettent en valeur ce vaste terrain.

En outre, le centre communautaire fait partie d'un ensemble de bâtiments à vocation publique et communautaire. Y figurent le garage municipal, l'édifice de la Caisse Desjardins, le bureau d'arrondissement de Charlesbourg (second hôtel de ville de Charlesbourg), une clinique médicale (GMF-Orléans) et une résidence pour personnes âgées. Aussi le centre communautaire de Charlesbourg offre-t-il une valeur urbaine supérieure.

7625, boulevard Henri-Bourassa

Bâtiment sans intérêt patrimonial ; impact : bâtiment
Fiche GPTM : 201790

Historique

Le terrain où se trouve aujourd’hui le 7625, boulevard Henri-Bourassa regroupe plusieurs lots. Certains d’entre eux sont acquis en 1957 par le fonctionnaire Louis Philippe Pérusse. Ce dernier les revend l’année suivante à la compagnie Supertest Petroleum Corporation Limited (connue aujourd’hui sous le nom de BP Canada Energy Group ULC et communément appelée BP Canada). Les trois lots adjacents acquis par la pétrolière se situent à l’intersection du boulevard Henri-Bourassa et de ce qui est alors la 41^e Rue Est (76^e Rue Est). En 1959, la compagnie y fait ériger une station-service, un édifice en béton comprenant un seul niveau d’occupation. Le bâtiment est visible sur le plan d’assurance incendie de 1964 et sur la photo aérienne de 1965.

En 1985, la station-service est vendue à La Cie d’immeubles Allard Ltée. Ce groupe fait agrandir l’édifice et le convertit en boutique de vêtements. L’acheteur s’engage à enlever les réservoirs d’essence en sous-sol. Le nouveau commerce est visible sur la photo aérienne de 1985. Cette vocation s’est maintenue jusqu’à nos jours.

Annexe 2. Fiches 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 17

Identification

Toponyme

Adresse

167 171 76e Rue Est

Arrondissement municipal

Charlesbourg

Municipalité

Québec

Région administrative

Capitale-Nationale

Coordonnées GPS

Latitude 46° 51' 35.373"

Longitude 71° 15' 59.2272"

Statut juridique

Situé dans un site patrimonial

Photographies



Photo1 IMG_2425.jpg



Photo 2 IMG_2426.JPG



Photo 3 IMG_2394.JPG

Informations historiques du bien évalué

Catégorie de fonction

Transport, communication et services publics

Description

Le 165, 76e Rue Est est un édifice public construit en 1957 par l'entrepreneur J. E. Verreault et Fils Limited, selon les plans de l'architecte Louis-Philippe Lefebvre. Il abrite alors un poste de police, un poste d'incendie et un atelier de réparation. L'immeuble fait l'objet d'un agrandissement en 1965, selon les plans de La Roche, Ritchot et Déri. Les deux sections de l'édifice sont surmontées d'un toit plat. L'édifice dans son ensemble est caractérisé par l'horizontalité, une composition simple et épuree ainsi que par des surfaces extérieures plutôt lisses, exceptions faite des pare-soleil entre les travées. L'ornementation est également très épuree, limitée pour l'essentiel aux poutres à redents dans la section nord et des structures verticales pouvant servir de pare-soleil. Des portes de garage forment l'essentiel des ouvertures. Les fenêtres sont quant à elles traitées en bandeaux. L'édifice loge l'atelier nord-est de la service de la gestion des équipements motorisés de l'arrondissement de Charlesbourg. IL marque l'intersection de la 76e Rue Est et du boulevard Henri-Bourassa, au cœur de l'arrondissement Charlesbourg de la ville de Québec.

Dates

Date de construction principale

Début

Fin

Date importante 1

1957

1957

Agrandissement (partie nord actuelle)

Début : 1964

Fin : 1965

Date importante 2

Association

Lien

Personne ou groupe

Dates

Architecte

Louis-Philippe Lefebvre

1957

Architecte

La Roche, Ritchot et Déri

1965

Étude d'impact sur l'environnement Réseau structurant de transport en commun. Projet de tramway.Tronçon no 17

Synthèse historique

Au début du 20e siècle, le terrain où sera ultérieurement érigé le 167-171, 76e Rue Est fait partie du vaste lot 682-3, localisé du côté ouest de l'actuel boulevard Henri-Bourassa. En 1901, il appartient à Joseph Paradis. Au début de la Première Guerre mondiale, le lot devient la propriété de Clovis Renaud. La photo aérienne de 1948 vient confirmer que ce secteur est alors vacant. Une subdivision de lot sera effectuée vers le début des années 1950, le lot 682-3-1. En 1951, Joaquim Renaud en est propriétaire.

À ce moment, comme le montre le plan d'assurance incendie réalisé en 1951, le secteur où sera érigé le 167-171, 76e Rue Est est entièrement vacant. En ce milieu du 20e siècle, la ville de Charlesbourg est en pleine croissance. Le besoin d'un édifice de services municipaux se fait sentir. À cette fin, en 1952, elle fait l'acquisition du lot 682-3-1. Ce n'est toutefois que cinq ans plus tard que la municipalité entreprend la construction d'un bâtiment sur ce qui est alors la 41e Rue Est (aujourd'hui la 76e Rue Est), non loin du boulevard Henri-Bourassa.

Un permis (no 2329) est délivré à cette fin en août 1957 pour l'érection d'un bâtiment de 60 pi X 120 pi (18,28 m X 36,57 m), en blocs de ciment et en brique, comprenant deux niveaux d'occupation. L'exécution des plans est confiée à l'architecte Louis-Philippe Lefebvre et la construction, à l'entreprise J. E. Verreault et Fils Ltd. Selon le permis, l'exécution des travaux doit être terminée le 15 décembre 1957. Le plan d'assurance incendie réalisé en mai 1964, en plus de représenter l'édifice, précise que ce dernier est doté d'une structure d'acier. Le bâtiment abrite alors, dans la partie ouest, un poste de police et un poste de pompiers puis, dans l'autre moitié, un atelier de réparation.

Peu de temps après, entre 1964 et 1965, la Ville de Charlesbourg agrandit l'immeuble en ajoutant l'actuelle partie est. L'immeuble est visible dans son entier sur la photo aérienne de 1963, révisée en 1965. Au fil du temps, l'édifice est devenu un atelier du Service de la gestion des équipements motorisés de l'Arrondissement de Charlesbourg.

Étude d'impact sur l'environnement Réseau structurant de transport en commun. Projet de tramway.Tronçon no 17

Etat physique MCC Bon

État d'authenticité Bon

Évaluation par critères

1. Intérêt historique

1.1 Ancienneté relative ou absolue	2 /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 **2 /35**

2. Intérêt paysager

2.1 Point de repère	4 /7
2.2 Associé à un paysage culturel ou représentatif d'un paysage culturel	1 /3

Sous-total critère 2 **5 /10**

3. Intérêt artistique et architectural

3.1 Rareté relative ou absolue	2 /13
3.2 Situation dans la production courante	3 /15
3.3 Situation dans l'œuvre du concepteur	4 /11
3.4 Unicité, innovation et complexité	4 /16

Sous total critère 3 **13 /55**

Valeur patrimoniale MCC E Grand total **20 /100**

Bibliographie

Boulevard Henri-Bourassa. Toponymie ville de Québec. <https://www.ville.quebec.qc.ca>

Côté, Louise et Dorion, Jacques. Arrondissement de Charlesbourg. Découvrir Québec, Ville de Québec, 2008, 50 pages, p. 5.

Légaré, Denyse. Étude de caractérisation de l'arrondissement historique de Charlesbourg, Québec, Commission des biens culturels du Québec, avril 2005, p. 14.

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

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

Étude d'impact sur l'environnement Réseau structurant de transport en commun. Projet de tramway.Tronçon no 17

Identification

Toponyme

Adresse

7625 boulevard Henri-Bourassa

Arrondissement municipal

Charlesbourg

Municipalité

Québec

Région administrative

Capitale-Nationale

Coordonnées GPS

Latitude 46° 51' 36.5394"

Longitude 71° 15' 55.8"

Statut juridique

Situé dans un site patrimonial

Photographies



Photo1 IMG_2435.jpg



Photo 2 IMG_2434.jpg



Photo 3 IMG_2407.JPG

Informations historiques du bien évalué

Catégorie de fonction

Fonction commerciale

Description

Le 7625, boulevard Henri-Bourassa est un édifice commercial construit comme station-service en 1959 par la compagnie Supertest Petroleum Corporation, Limited (connue sous le nom de BP Canada Energy Group ULC et communément appelée BP Canada). Ce bâtiment comprend originellement un seul niveau et est édifié en béton. L'édifice, de plan rectangulaire, est localisé en retrait du boulevard Henri-Bourassa. En 1985, l'édifice est agrandi et transformé en commerce de vente au détail. L'immeuble à toit plat est doté d'une façade en encoignure. Aussi, se situe-t-il à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de la 76e Rue Est. Il est revêtu de matériaux modernes et doté de vitrines. Le bâtiment est situé au coeur de l'arrondissement Charlesbourg de la ville de Québec.

Dates

Date de construction principale

Début

Fin

Date importante 1

1959

1959

Agrandissement
Début : 1985
Fin : 1985

Date importante 2

Association

Lien

Personne ou groupe

Dates

Propriétaire

Supertest Petroleum Corporation, Limited

1958-1985

Étude d'impact sur l'environnement Réseau structurant de transport en commun. Projet de tramway.Tronçon no 17

Synthèse historique

Le terrain où se trouve aujourd'hui le 7625, boulevard Henri-Bourassa regroupe plusieurs lots. Certains d'entre eux sont acquis en 1957 par le fonctionnaire Louis Philippe Pérusse. Ce dernier les revend l'année suivante à la compagnie Supertest Petroleum Corporation, Limited (connue aujourd'hui sous le nom de BP Canada Energy Group ULC et communément appelée BP Canada). Les trois lots adjacents acquis par la pétrolière se situe à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de ce qui est alors la 41ème rue Est (76e rue Est). En 1959, elle y fait ériger une station-service, un édifice en béton, comprenant un seul niveau d'occupation. Le bâtiment est visible sur le plan d'assurance incendie de 1964 et sur la photo aérienne de 1965.

En 1985, la station-service est vendue à La Cie d'immeubles Allard Ltée. Ce groupe fait agrandir l'édifice et le converti en boutique de vêtements. Le nouveau commerce est visible sur la photo aérienne de 1985. Cette vocation s'est maintenue jusqu'à nos jours

Étude d'impact sur l'environnement Réseau structurant de transport en commun. Projet de tramway.Tronçon no 17

Etat physique MCC Bon

État d'authenticité Mauvais

Évaluation par critères

1. Intérêt historique

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

Sous-total critère 1 **4 /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 E Grand total **5 /100**

Bibliographie

Boulevard Henri-Bourassa. Toponymie ville de Québec. <https://www.ville.quebec.qc.ca>

Côté, Louise et Dorion, Jacques. Arrondissement de Charlesbourg. Découvrir Québec, Ville de Québec, 2008, 50 pages, p. 5.

Légaré, Denyse. Étude de caractérisation de l'arrondissement historique de Charlesbourg, Québec, Commission des biens culturels du Québec, avril 2005, p. 14.

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

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

Annexe 3. Cartographie (carte 11 x 17 po)

ANNEXE 3 - CARTOGRAPHIE

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

