



Division du patrimoine et des relations internationales

Service de la culture, du patrimoine et des relations internationales

*Réseau structurant de transport en commun*  
*Évaluation du patrimoine bâti*  
*Tracé du tramway*  

---

**Rapport synthèse**



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

consultants en patrimoine culturel  
et en muséologie

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

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

[www.bergerongagnon.com](http://www.bergerongagnon.com)

**Mai 2020**

VILLE DE QUÉBEC  
RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN. TRACÉ DU TRAMWAY  
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI



Division du patrimoine et des relations internationales  
Service de la culture, du patrimoine et des relations internationales

*Réseau structurant de transport en commun*  
*Évaluation du patrimoine bâti*  
*Tracé du tramway*  
**Rapport synthèse**

**COORDINATION :**

- Benoit Fiset, technicien à la recherche en patrimoine, Service de la culture, du patrimoine et des relations internationales, Ville de Québec
- Diane Bouchard, conseillère en environnement, Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun, Ville de Québec

**RÉALISATION**

- Claude Bergeron, conseiller en patrimoine culturel : gestion de projet, relevés de terrain, photographie, évaluation d'intérêt patrimonial et rédaction
- Marilyne Primeau, maître en architecture : recherches relatives aux documents d'archives, infographie, collaboration à la rédaction
- Érick Rivard, architecte et designer urbain : analyse urbanistique et rédaction
- Alexandre Laprise, architecte : analyse urbanistique
- Lucie Brouillette, 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)

**Mai 2020**

Bergeron Gagnon inc., mai 2020

VILLE DE QUÉBEC  
RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN. TRACÉ DU TRAMWAY  
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI

## Table des matières

<b>Introduction.....</b>	<b>7</b>
<b>1. Territoire d'étude.....</b>	<b>9</b>
<b>2. Démarche générale et méthodologie .....</b>	<b>13</b>
<b>3. Bilan des recherches, analyses et évaluations réalisées .....</b>	<b>19</b>
<b>4. Appréciation globale du patrimoine étudié .....</b>	<b>29</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>31</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>33</b>

VILLE DE QUÉBEC  
RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN. TRACÉ DU TRAMWAY  
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI

## Introduction

---

Le présent document se situe dans le cadre de la mise en place du réseau structurant de transport en commun de la ville de Québec, plus précisément du réseau de tramway. Il résume une série d'études sectorielles relatives à l'évaluation du patrimoine bâti touché par le parcours du tramway.

Amorcé en janvier 2019, le mandat a permis l'analyse des tronçons où le parcours du tramway a un impact sur le patrimoine bâti.

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

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

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

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

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

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

VILLE DE QUÉBEC  
RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN. TRACÉ DU TRAMWAY  
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI



# 1. Territoire d'étude

Les abords immédiats du parcours du tramway, divisé en 17 tronçons répartis sur une vingtaine de kilomètres, constituent le territoire d'étude. La carte figurant ci-après présente ces différents tronçons.

## 1.1 Présentation et localisation des tronçons étudiés

Nous avons étudié douze tronçons dans six secteurs ou quartiers de la ville de Québec (Charlesbourg, Limoilou, Saint-Jean-Baptiste, Montcalm, Sainte-Foy et Sillery). Les cinq autres tronçons n'ont pas été étudiés au point de vue patrimonial en raison soit de l'absence d'édifices, soit de l'absence d'impact sur le cadre bâti patrimonial.

**Tableau 1. Tronçons étudiés, tronçons non étudiés et secteurs concernés**

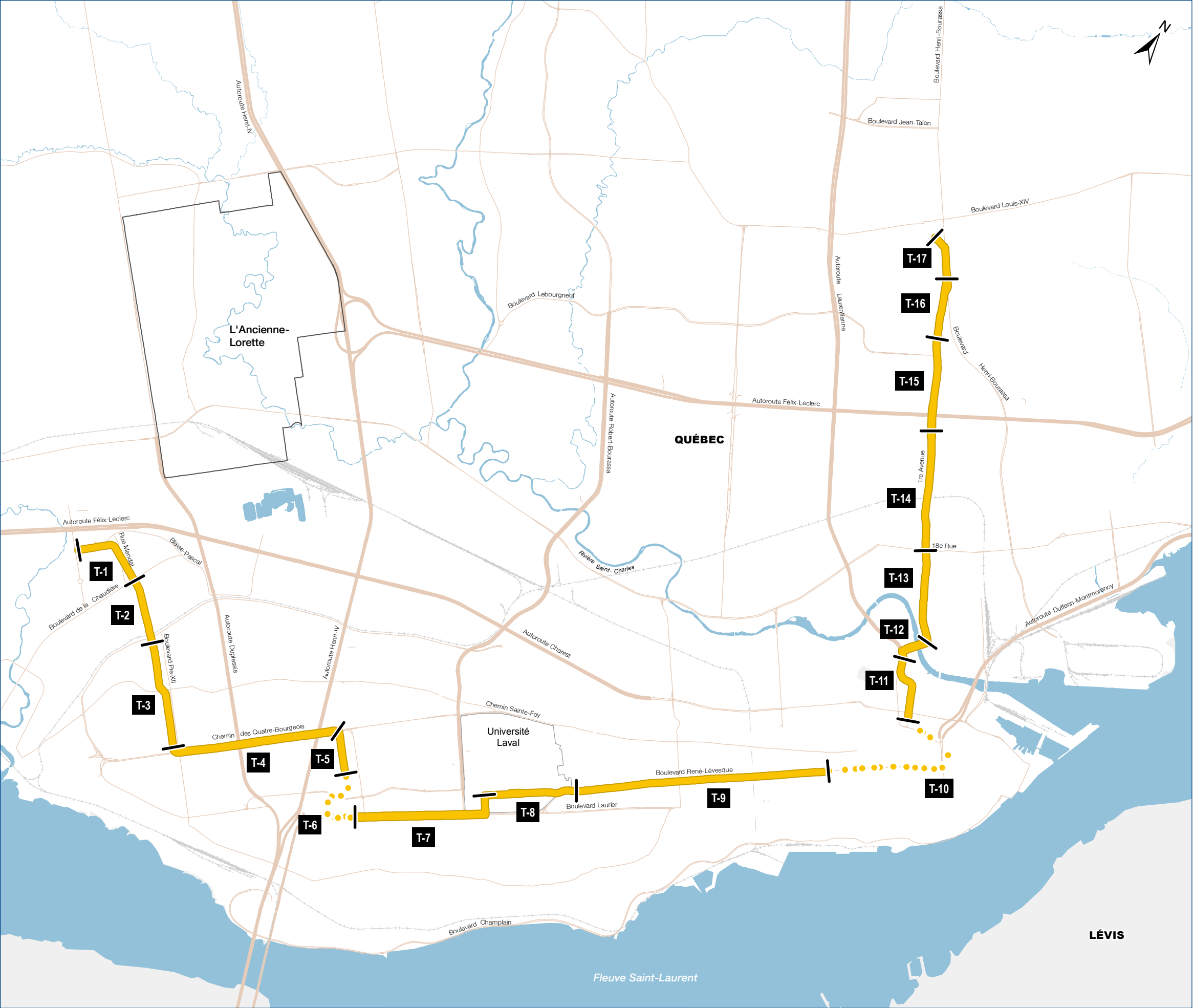
Tronçon/Quartier	Charles- bourg	Limoilou	Saint-Jean- Baptiste	Montcalm	Sainte- Foy/Sillery
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					

	Tronçon étudié - présence de bâtiments patrimoniaux « impactés »
	Tronçon non étudié - absence d'édifice
	Tronçon non étudié - aucun édifice « impacté »

Dans les douze tronçons étudiés, on trouve environ 710 propriétés<sup>1</sup> situées aux abords immédiats du parcours du tramway. Seules ont été étudiées les propriétés susceptibles de connaître un impact sur le terrain ou sur le bâtiment.

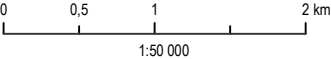
---

<sup>1</sup> Une propriété est composée du terrain et du bâtiment principal qu'on y retrouve.  
Bergeron Gagnon inc., mai 2020



LOCALISATION DES TRONÇONS DU TRACÉ DU TRAMWAY

- Tracé**
- Tramway
  - Tramway souterrain
  - T1 Tronçon



 **RÉSEAU STRUCTURANT  
DE TRANSPORT EN COMMUN**

**BUREAU DE PROJET**



Date : 31 janvier 2020  
Fichier : RST\_TW\_EIE\_troncons.mxd  
Système de projection cartographique : NAD 83 MTM 7  
Source : Ville de Québec, 2019

VILLE DE QUÉBEC  
RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN. TRACÉ DU TRAMWAY  
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI

## 2. Démarche générale et méthodologie

---

### 2.1 Démarche générale

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

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

- bâtiment d'intérêt patrimonial ;
- bâtiment moderne d'intérêt patrimonial ;
- bâtiment sans intérêt patrimonial<sup>2</sup>;

#### 2.1.1 Analyses et historiques individuels

Pour les deux premières catégories de bâtiments, une analyse basée sur les valeurs patrimoniales a été effectuée. En outre, notre équipe a produit un historique individuel pour toutes les propriétés, toutes catégories de bâtiments confondues. Nous avons déposé les résultats de ces analyses dans la banque de données (BD) « Patrimoine urbain » de la Ville de Québec, via la BD GPTM<sup>3</sup>.

Dans le cas des bâtiments subissant un impact physique, une seconde analyse individuelle a été menée en fonction des paramètres prescrits par le MCC pour la

---

<sup>2</sup> Dans la banque de données GPTM le libellé de ces deux dernières catégories se lit de la façon suivante : «Bâtiment étudié du patrimoine moderne» «Bâtiment étudié sans intérêt patrimonial».

<sup>3</sup> Banque de données utilisable en mode intranet seulement mais dont le contenu est accessible dans la banque de données «Patrimoine urbain» de la Ville de Québec, accessible au <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/patrimoine/bati/>

prise en compte du patrimoine bâti dans les études d'impact sur l'environnement<sup>4</sup>.

### **2.1.2 Rapports par tronçon**

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

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

---

<sup>4</sup> 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.

## 2.2 Méthodologies utilisées

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

### 2.2.1 Méthodologie de la Ville de Québec

Nous avons d'abord adopté la méthodologie en vigueur à la Ville de Québec pour l'évaluation des bâtiments patrimoniaux, contenue dans le guide GPTM<sup>5</sup>, le guide municipal de gestion de l'inventaire du patrimoine bâti.

Aussi, l'attribution d'une cote de valeur patrimoniale pour les bâtiments étudiés a été effectuée en fonction des cinq critères d'évaluation proposés dans le guide GPTM et présentés au tableau 2 (colonne de gauche). Dans le cas des bâtiments modernes d'intérêt patrimonial, nous avons appliqué quatre valeurs spécifiques (et s'il y'a lieu, leur valeur subsidiaire correspondante), prescrites par la Ville de Québec en cours de mandat. On les retrouve dans les deux colonnes de droite du tableau 2.

**Tableau 2. Critères d'évaluation**

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		

L'importance de chacune de ces valeurs a été déterminée à l'aide de quatre cotes: exceptionnelle, supérieure, bonne, faible. La valeur patrimoniale globale vient faire la synthèse des cotes attribuées aux différentes valeurs.

<sup>5</sup> Trycie Jolicœur. *Guide de l'utilisateur. Application GPTM. Gestion de l'inventaire du patrimoine bâti*. Ville de Québec, version du 10 février 2017, 153 pages.  
 Bergeron Gagnon inc., mai 2020

## 2.2.2 Méthodologie du MCC

Utilisée pour les 53 bâtiments érigés avant 1995 susceptibles de subir un impact physique à la suite de l'implantation du tramway, la méthodologie d'évaluation des biens patrimoniaux prescrite par le MCC repose sur trois critères de base :

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

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

**Tableau 3. Critères d'évaluation du MCC**

<b>Critère 1. Intérêt historique</b>	
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
<b>Sous-total critère 1</b>	<b>/35</b>
<b>Critère 2. Intérêt paysager</b>	
2.1 Point de repère	/7
2.2 Association à un paysage culturel ou représentation d'un paysage culturel	/3
<b>Sous-total critère 2</b>	<b>/10</b>
<b>Critère 3. Intérêt artistique et architectural</b>	
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
<b>Sous-total critère 3</b>	<b>/55</b>
<b>Total</b>	<b>/100</b>



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

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

Cette correspondance s'établit comme suit :

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

VILLE DE QUÉBEC  
RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN. TRACÉ DU TRAMWAY  
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI

## **3. Bilan des recherches, analyses et évaluations réalisées**

---

### **3.1 Datation des bâtiments**

#### **3.1.1 Période chronologique couverte et date des bâtiments étudiés**

Les historiques présentés dans chacun des rapports par tronçon nous ont permis de relater l'évolution de six secteurs de la ville de Québec (Charlesbourg, Limoilou, Montcalm, Saint-Jean-Baptiste, Sillery, Sainte-Foy) entre le 17<sup>e</sup> siècle et le début du 21<sup>e</sup> siècle.

Comme le confirment les historiques individuels réalisés pour toutes les propriétés « impactées », les bâtiments situés sur les propriétés concernées ont surtout été construits au 20<sup>e</sup> siècle et aucun n'est plus ancien que 1840.

#### **3.1.2 Démarche permettant de déterminer l'âge des bâtiments étudiés**

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

Afin d'y arriver, nous avons procédé à la reconstitution des titres de propriété (voir encadré), ce qui a permis à notre équipe de remonter le fil du temps pour tenter de retrouver le propriétaire constructeur et la période de construction initiale d'un édifice.

Mais comme cette démarche ne nous a pas toujours permis d'obtenir des résultats concrets ou précis, nous avons consulté d'autres documents d'archives. Parmi eux figurent les permis de construction, les plans anciens (principalement

les plans d'assurance incendie réalisés à la fin du 19<sup>e</sup> siècle et au cours de la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle)<sup>6</sup> et les photos aériennes (de 1948 à nos jours).

### **Qu'est-ce qu'une reconstitution de titres de propriété ?**

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

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

En marge de la reconstitution des titres de propriété, une recherche a été effectuée dans le répertoire numérique des permis de construction de la Ville de Québec<sup>7</sup>. Si le permis a pu être retrouvé, il nous a révélé l'année au cours de laquelle l'édifice a été érigé (ce qui fut le cas pour 62 % des propriétés étudiées).

À défaut de permis (ce qui est plutôt rare dans le corpus étudié), une période de construction a été déterminée par notre équipe à l'aide des informations recueillies lors de la reconstitution des titres de propriété, de l'analyse des différents plans d'assurance incendie et des photographies aériennes disponibles ainsi que des autres informations issues de notre recherche documentaire.

Finalement, pour 77 % des édifices étudiés, l'année exacte de construction a été déterminée. Pour ce qui est des autres bâtiments, une période a été estimée ; mais celle-ci est, en règle générale, assez précise (p. ex. : 1921-1923).

---

<sup>6</sup> Les années de production des plans d'assurance incendie varient selon les différents secteurs de la ville.

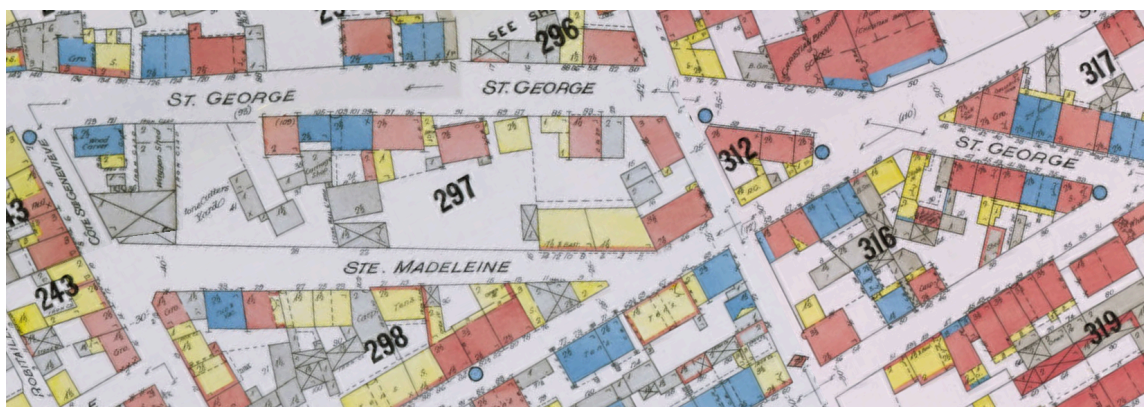
<sup>7</sup> Dossier uniquement accessible en mode intranet sur le site web de la Ville de Québec.

### 3.1.3 Résultats de la datation des bâtiments étudiés

La construction des bâtiments susceptibles de connaître un impact à la suite de l'implantation du réseau de tramway s'est échelonnée entre 1846 et 1991. Deux bâtiments seulement dateraient du 19<sup>e</sup> siècle. La majorité du corpus étudié se rattache principalement à l'entre-deux-guerres, soit entre 1920 et 1939, puisque 43 % des bâtiments sont associés à cette période.

**Tableau 4. Période de construction des édifices étudiés**

Période	%	Période	%
Avant 1900	1,3	1940 à 1959	22,6
1901 à 1919	10,2	1960 à 1979	19,1
1920 à 1939	43	1979 à 2000	3,4
1940 à 1959	22,6	Total	100



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

### 3.2 Catégories de bâtiments et de sites étudiés selon les tronçons

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

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

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

La catégorie la plus récurrente est certes celle des bâtiments d'intérêt patrimonial puisqu'ils représentent 67 % du corpus d'étude avec 100 spécimens. Le tronçon 13 dans Limoilou en compte le plus grand nombre.

Un groupe de 28 bâtiments modernes d'intérêt patrimonial a été soumis à notre analyse. Ils se trouvent surtout dans le secteur Sainte-Foy, plus précisément dans les tronçons 4, 5 et 6.

Enfin, nous avons analysé 19 bâtiments sans intérêt architectural, répartis, dans les différents tronçons étudiés.

**Tableau 5. Catégories des bâtiments et des sites « impactés » étudiés**

Bâtiment d'intérêt patrimonial	Bâtiment moderne d'intérêt patrimonial	Bâtiment sans intérêt patrimonial	Parc et cimetières	Total
100	28	19	3	150

### 3.2.1 Types architecturaux

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

Notons également la présence de 30 bâtiments associés aux différents courants architecturaux de l'architecture moderne, dont on retrouve de fort intéressants spécimens dans le territoire d'étude.

**Tableau 6. Types architecturaux des bâtiments étudiés**

Types	Sous-types	N <sup>bre</sup> bâtiments	
<b>Milieu québécois, 1770-1900</b>			<b>1</b>
	Maison néoclassique québécoise	1	
<b>Influence des styles historiques, 1830-1930</b>			<b>8</b>
	Maison mansardée	1	
	Éclectisme	7	
<b>Influence américaine, 1875-1950</b>			<b>85</b>
	Vernaculaire industriel	2	
	Maison de faubourg à toit plat	32	
	Maison cubique	9	
	Plex	35	
	Immeuble à logements	7	
<b>Influences marginales, 1910-1960</b>			<b>1</b>
	Arts and Crafts	1	
<b>Influences traditionnelles et modernes, 1900-1950</b>			<b>3</b>
	Rationalisme	1	
	Beaux-Arts	1	

VILLE DE QUÉBEC  
RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN. TRACÉ DU TRAMWAY  
ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI

	Art déco	1	
<b>Influences modernes, 1940-1988</b>			<b>40</b>
	Modernisme	8	
	Style international	6	
	Bungalow	6	
	Fonctionnalisme	4	
	Moderne (autre)	16	
<b>Influences contemporaines, 1970 -</b>			<b>1</b>
	Contemporaine (autre)	1	
<b>Aucun</b>		11	<b>11</b>
<b>Total</b>			<b>150</b>



### 3.3 Types d'impact

Dans les tronçons étudiés, deux grandes catégories d'impacts concernent 150 propriétés, à savoir :

- impact sur le terrain ;
- impact sur le bâtiment lui-même.

Tableau 7. Types d'impacts

Types d'impacts		N <sup>bre</sup> de propriétés	
Bâtiment		50	
Divers	14		
Bâtiment dans son entièreté (démolition)	12		
Saillies	24		
Terrain		97	
2 m	65		
6 m	1		
Stationnement	20		
Mur d'enceinte, portail, clôture, alignements d'arbres	5		
Cour latérale	1		
Divers	3		
Accès à la propriété	2		
Terrain et bâtiment (escalier)		3	
	3		
Total	150	150	

La majorité (65 %) des impacts concernent uniquement le terrain des propriétés. Il s'agit surtout d'un impact autour de 2 m sur le terrain lui-même (65 cas sur 97) et dans une moindre mesure sur un stationnement (20 cas sur 97). En ce qui concerne trois propriétés institutionnelles et deux cimetières dans le tronçon 9, des portails, des clôtures, un mur d'enceinte et des alignements d'arbres subissent un impact.

Trois propriétés dans le T-14 sont « impactées » à la fois sur le terrain et sur le bâtiment (l'escalier, en l'occurrence).

En ce qui a trait aux impacts sur le bâtiment uniquement, 50 propriétés sont concernées. Il s'agit surtout (24 cas sur 50) d'impacts sur les saillies, à savoir des composantes comme les perrons, escaliers, balcons et rampes d'accès localisés en façade avant. Quatorze propriétés subissent un impact de nature variée.

Enfin, une douzaine d'édifices sont « impactés » dans leur entièreté, l'impact étant à ce point important qu'il impliquerait leur acquisition par la Ville de Québec et leur démolition éventuelle.

### 3.4 Résultats de l'attribution des cotes de valeurs patrimoniales

#### 3.4.1 Méthodologie de la Ville de Québec

La cote de valeur patrimoniale déterminée en fonction de la méthodologie GPTM de la Ville de Québec et attribuée aux bâtiments « impactés » a été hiérarchisée, comme on l'a vu précédemment, en quatre niveaux. En l'absence de valeur patrimoniale, la cote « aucune » a été attribuée.

**Tableau 8. Cotes de valeurs patrimoniales (méthodologie GPTM)**

Exceptionnelle	Supérieure	Bonne	Faible	Aucune	Non évaluée	Total
0	28	70	29	20	3	150

L'analyse des cotes attribuées en fonction de la méthodologie de la Ville de Québec révèle qu'aucun bâtiment d'importance (à valeur exceptionnelle) ne subira d'impact à la suite de l'implantation du tramway.

Un ensemble plutôt restreint (18,6 % du corpus), regroupant des bâtiments à valeur supérieure, subira un impact, en grande majorité sur le bâtiment lui-même.

Les bâtiments situés sur les propriétés « impactées » possèdent principalement (46 %) une valeur patrimoniale bonne. Par ailleurs, une proportion de 19,3 % du corpus étudié a une valeur jugée faible, alors que 13,3 % des propriétés « impactées » analysées ne possèdent aucune valeur patrimoniale.

### 3.4.2 Méthodologie du MCC

Dans le contexte de l'application de la méthodologie du MCC, une cote spécifique de valeur patrimoniale a été attribuée aux 53 bâtiments subissant un impact physique (peu importe cet impact). En fonction de cette méthodologie, cette cote, rappelons-le, se déploie en cinq niveaux. Le cas échéant, en l'absence de valeur patrimoniale, la cote « aucune » a été attribuée.

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

Exceptionnelle (A)	Supérieure (B)	Forte (C)	Moyenne (D)	Faible (E)	Aucune	Total
0	0	15	20	15	3	53

Les bâtiments « impactés » physiquement se sont surtout vu attribuer la cote moyenne (20 ou 37,8 % du corpus). Une proportion moins importante a obtenu la cote faible, soit 15 édifices ou 28,3 % du corpus. Enfin, en fonction des pointages accordés aux différents sous-critères, un peu moins du tiers des bâtiments subissant un impact physique possèdent une valeur forte (15 ou 28,3 % du corpus). Aucun n'a obtenu les cotes exceptionnelle ou supérieure.

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

Nous avons tenté de simuler la valeur des bâtiments soumis à notre analyse une fois que le réseau de tramway sera mis en place. Notre analyse tient compte de l'emplacement du parcours du tramway ou de son emprise et de la valeur patrimoniale actuelle des bâtiments.

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

Synthèse des valeurs	N <sup>bre</sup> de propriétés concernées	Total par catégories
Bâtiment sans valeur patrimoniale – aucun changement	34	<b>34</b>
Bâtiment à valeur patrimoniale – aucun changement	84	
Bâtiment à valeur patrimoniale subissant une diminution de valeur	22	
Bâtiment à valeur patrimoniale subissant une diminution de valeur et visé par une acquisition /démolition	7	
		<b>113</b>
Propriété non qualifiée (cimetières, parc)	3	
		<b>3</b>
<b>Total</b>	<b>150</b>	<b>150</b>

Comme le montre le tableau 10, l'implantation du réseau de tramway n'entraînera aucun changement de valeur patrimoniale pour 84 propriétés sur les 150 étudiées (56 %). Un groupe de 22 bâtiments patrimoniaux risquent de subir une baisse de valeur patrimoniale (14,5% de tous ceux étudiés).

Six bâtiments patrimoniaux (4 % du corpus étudié) subiront un impact plus considérable puisqu'ils pourraient éventuellement être acquis et démolis, subissant ainsi une perte totale de valeur patrimoniale.

Trente-cinq bâtiments étudiés (23,3 % du corpus) sans valeur patrimoniale ne connaîtront évidemment pas de baisse de valeur patrimoniale puisqu'ils n'en possèdent pas.

En conclusion, même s'il traverse au moins un parcours mère, des artères anciennes, des secteurs densément construits et des sites d'intérêt national, le tracé du tramway a été choisi de façon judicieuse, car il aura un impact somme toute limité sur le cadre bâti, et spécialement sur le cadre bâti patrimonial.

## 4. Appréciation globale du patrimoine étudié

---

Le parcours prévu du tramway traverse la ville de Québec d'est en ouest et du nord au sud sur plus de 20 km, au cœur des secteurs centraux (Saint-Roch<sup>8</sup>, Montcalm, Saint-Jean-Baptiste) et des anciennes villes de Charlesbourg, Sillery et Sainte-Foy. Il traverse même le site patrimonial classé de Charlesbourg et le site patrimonial classé du Vieux-Québec.

Les tronçons étudiés du parcours du tramway traversent des secteurs généralement très densément construits, au bâti de qualité, aménagés le long d'importants axes de circulation. C'est le cas particulièrement de la 1<sup>re</sup> Avenue, du boulevard René-Lévesque, de la côte d'Abraham et du boulevard Laurier.

Parmi ces artères éminemment identitaires, l'une constitue un parcours mère aux origines très lointaines : la 1<sup>re</sup> Avenue, identifiée jadis comme étant le chemin de Charlesbourg, l'une des seules voies qui y donnaient accès.

De façon plus générale, les artères choisies pour le tracé du tramway figurent parmi les plus anciennes de l'arrondissement La Cité-Limoilou ainsi que des secteurs de Charlesbourg et de Sainte-Foy.

Le long de ces artères, dans les tronçons étudiés, on retrouve 710 bâtiments, dont quelques centaines d'intérêt patrimonial. Le corpus de 150 édifices soumis à notre analyse représente plus de 150 ans de l'histoire de l'architecture de Québec, à savoir la période 1840-1995.

En parcourant les artères des tronçons étudiés, on peut apprécier les jalons de cette histoire, à partir de la maison néoclassique en pierre jusqu'à l'audacieux édifice à structure de béton, en passant notamment par le duplex ou le triplex en brique structurale.

---

<sup>8</sup> Le quartier Saint-Roch comprend deux tronçons du réseau de tramway; ils figurent toutefois parmi ceux que nous n'avons pas étudiés en cours du mandat (voir tableau 1).

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

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

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

Aussi, des édifices étudiés se démarquent par leur valeur de rareté et d'autres (28) s'illustrent par leur valeur patrimoniale jugée supérieure à l'échelle de la ville de Québec.

Une promenade dans les secteurs anciens étudiés du parcours ciblé pour l'implantation du tramway permet d'apprécier une quantité importante de composantes architecturales qui contribuent à donner le caractère patrimonial à un bâtiment. Parmi elles, on retrouve notamment :

- les corniches, dans une variété de modèles ;
- les fenêtres en saillie que sont les oriels et logettes ;
- les garde-corps et contremarches en fer ornemental ;
- les garde-corps en bois composés de balustres ou de barreaux ;
- les fenêtres à battants à grands carreaux ;
- les fenêtres à guillotine, parfois à grands carreaux ;
- les ornements en maçonnerie, qui par leur forme, leur couleur ou leur disposition constituent ce que l'on appelle des « jeux de briques » ;
- la forme en arc surbaissé des ouvertures et les linteaux qui les surplombent ;
- les impostes de portes et de fenêtres ;
- les galeries, balcons et perrons ;
- les cheminées ornées.

## Conclusion

---

Notre étude a permis l'évaluation de 150 propriétés « impactées » par l'implantation du tramway dans 12 de ses 17 tronçons. De ce nombre, on trouve 100 bâtiments d'intérêt patrimonial, 28 édifices modernes d'intérêt patrimonial, 3 parcs et cimetières ainsi que 19 bâtiments sans intérêt patrimonial.

Les 128 bâtiments d'intérêt ont fait l'objet d'une évaluation détaillée et de l'attribution d'une cote de valeur patrimoniale, en fonction de deux méthodologies, celle de la Ville de Québec et celle du MCC (pour les 53 édifices subissant un impact physique).

Les bâtiments « impactés », évalués selon la méthodologie de la Ville de Québec, offrent principalement (46 %) une valeur bonne, la troisième cote en importance. Un nombre plus restreint (18,6 %) présente une valeur supérieure. Une proportion de 19,3 % offre une valeur faible. Aucun des bâtiments « impactés » ne présente une valeur exceptionnelle, alors que 13,3 % n'offre aucune valeur patrimoniale.

La méthodologie du MCC évalue, dans une perspective nationale, les édifices patrimoniaux « impactés » physiquement, et ce, à l'aide de cinq cotes. Sur le parcours du tramway, ces édifices se sont surtout vu attribuer la cote moyenne (37,8 % des cas). Une proportion moins importante a obtenu la cote faible, soit 28,3 % des édifices « impactés » physiquement. Enfin, un peu moins du tiers (28,3 %) des bâtiments subissant un impact physique possèdent une valeur forte. Aucun bâtiment n'a obtenu les cotes exceptionnelle ou supérieure.

Il résulte de ces analyses que, somme toute, relativement peu de bâtiments patrimoniaux à valeur patrimoniale élevée sont « impactés » par le parcours du tramway.

Dans les parcours étudiés, deux grandes catégories d'impacts concernent 150 propriétés, à savoir un impact sur le terrain et un impact sur le bâtiment lui-même. La majorité (65 %) des impacts concernent le terrain des propriétés. Il s'agit surtout (43 %) d'un impact d'environ 2 m sur le terrain et dans une moindre mesure (13,3 %) sur un stationnement. Trois propriétés institutionnelles et deux cimetières subissent un impact en ce qui a trait à des portails, à des clôtures, à un mur d'enceinte et à des alignements d'arbres.

La majorité des impacts liés à l'implantation du réseau de tramway concernent uniquement le terrain des propriétés et non l'édifice lui-même.



## Bibliographie

---

### Publications

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Plans d'assurance incendie

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

Goad, Charles Edward. *Insurance plan of the City of Quebec, Canada [volume I]*. 1898. BAnQ

Goad, Charles Edward. *Insurance plan of the City of Quebec, Canada [volume I]*. 1910. BAnQ

Sanborn, D. A. et Charles E. Goad. *Insurance plans of the City of Quebec*. Juillet 1875, édition rev. mars 1878, édition augm. février 1879. BAnQ

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

Underwriters' Survey Bureau. *Insurance plan of the city of Québec, Canada*. Toronto, Montréal, 1923.

Underwriters' Survey Bureau. *Insurance plan of the city of Québec, Canada, vol. I*. Toronto, 1957.

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

Underwriters' Survey Bureau. *Limoilou Ward, City of Quebec*. Toronto, Montréal, 1912, révisé en 1922.

### **Principales ressources Internet**

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

Les Eudistes. <https://www.eudistes.org/archives.html>

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

Répertoire du patrimoine culturel du Québec. <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca>

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

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

### **Principales ressources Intranet (Ville de Québec)**

Ville de Québec. Banque de données GPTM.

Ville de Québec. Répertoire des permis de construction.

Ville de Québec. Répertoire DHN.