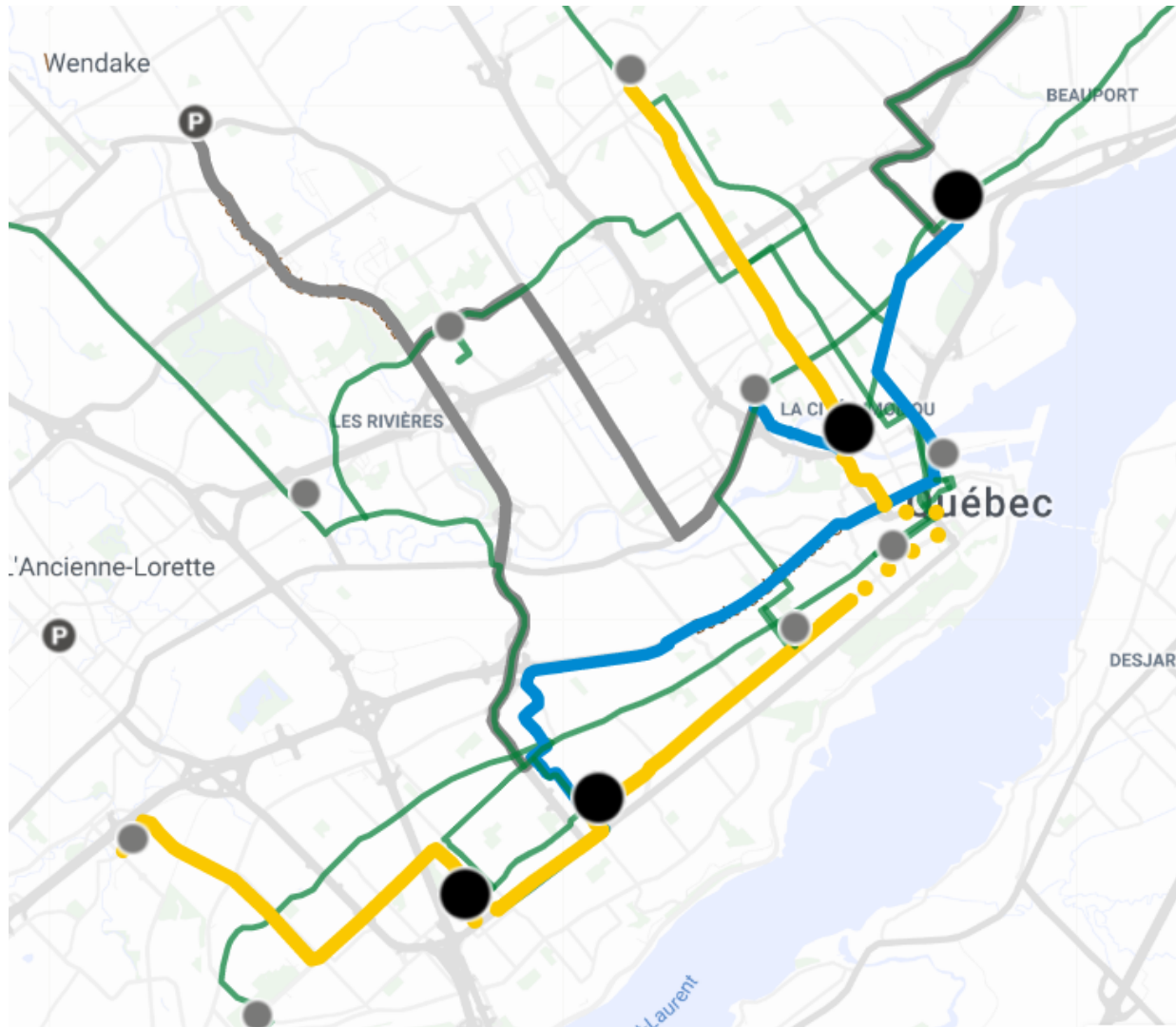


## RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN ÉVALUATION DU PATRIMOINE BÂTI – TRACÉ DU TRAMWAY



RAPPORT TRONÇON 7  
Mai 2020



**BERGERON GAGNON INC.**  
consultants en patrimoine culturel  
et en muséologie

555, RUE DU PARVIS, QUÉBEC, QC, G1K 9G5  
TEL : 418 694 0016 TÉLÉC. : 418 694 1505  
[www.bergerongagnon.com](http://www.bergerongagnon.com)

**groupe/A annexe\U**  
architectes  
designers urbains  
urbaniste

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

### Crédits

#### RÉALISATION

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

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

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

Lucie Brouillette, archiviste, bachelière en histoire : révision linguistique



**BERGERON GAGNON INC.**  
consultants en patrimoine culturel  
et en muséologie

555, RUE DU PARVIS, QUÉBEC, QC, G1K 9G5  
TEL : 418 694 0016 TÉLÉC. : 418 694 1505  
[www.bergerongagnon.com](http://www.bergerongagnon.com)

**groupe/A annexe\U**  
architectes  
designers urbains  
urbaniste



## RAPPORT TRONÇON 7

<b>1. Description et présentation du tronçon</b>	<b>5</b>
1.1 Description quantitative et physique	5
1.2 Historique	7
<b>2. Évaluation des bâtiments subissant un impact dans le cadre du projet de tramway</b>	<b>13</b>
2.1 Démarche générale	13
2.2 Datation et catégorisation	15
2.3 Résultats de l'évaluation	16
<b>3. Description qualitative et quantitative des éléments du patrimoine bâti</b>	<b>21</b>
3.1 Portrait quantitatif du patrimoine bâti du tronçon	21
3.2 Les grandes caractéristiques du patrimoine bâti du tronçon	22
3.3 Les composantes identitaires des bâtiments «impactés» dans le tronçon	24
3.4 Bilan de l'intégrité physique et de l'état d'authenticité	25
<b>4. Analyse paysagère du tronçon</b>	<b>26</b>
4.1 Les perspectives visuelles marquantes	25

## **RAPPORT TRONÇON 7**

### **ANNEXES**

**Annexe 1. Historique du bâtiment étudié**

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

**Annexe 3. Cartographie (carte 11 x 17)**

## 1. Description et présentation du tronçon

### 1.1 Description quantitative et physique

Situé dans l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, le tronçon 7 (T-7), long d'environ 2 km, se situe majoritairement dans l'axe du boulevard Laurier, entre l'avenue de la Médecine à l'est et les propriétés longeant le côté ouest de la route de l'Église. À ce parcours s'ajoute l'extrémité sud de l'avenue de la Médecine sur le campus de l'Université Laval, sur une longueur d'environ 400 m. Les abords du T-7 regroupent une trentaine d'édifices, dont un seul figurait dans la banque de données GPTM de la Ville de Québec avant la réalisation du présent rapport (le 2475, boulevard Laurier).

Une douzaine de bâtiments sont « impactés » par le parcours prévu pour le tramway dans le T-7. De ce nombre :

- un bâtiment subira un impact direct (une station-service, au 2831, boulevard Laurier) ;
- cinq verront leur terrain amputé d'au moins 2 mètres ;
- six subiront un impact en ce qui concerne le stationnement.

À l'exception de la station-service construite vers 1951-1952, tous les édifices « impactés » ont été jugés sans intérêt architectural. Aussi, seule la station-service fera l'objet d'une analyse individuelle.

Le T-7 regroupe surtout des édifices commerciaux et des immeubles de bureaux, principalement érigés à compter du début des années 1960. S'ajoutent à cela quelques édifices résidentiels à l'est de l'avenue Jean-De Quen, qui ne sont cependant pas « impactés » par le projet de tramway.

Tableau 1

T-7. Bâtiments « impactés » ; bâtiments étudiés versus le nombre total d'édifices

Bâtiments du tronçon	Propriétés « impactées »	Bâtiments « impactés »	Terrains « impactés »	Bâtiments étudiés individuellement
30	12	1	11	1

# 1. Description et présentation du tronçon

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

RAPPORT TRONÇON 7  
MAI 2020

### Légende

Bâtiments étudiés par valeurs patrimoniales

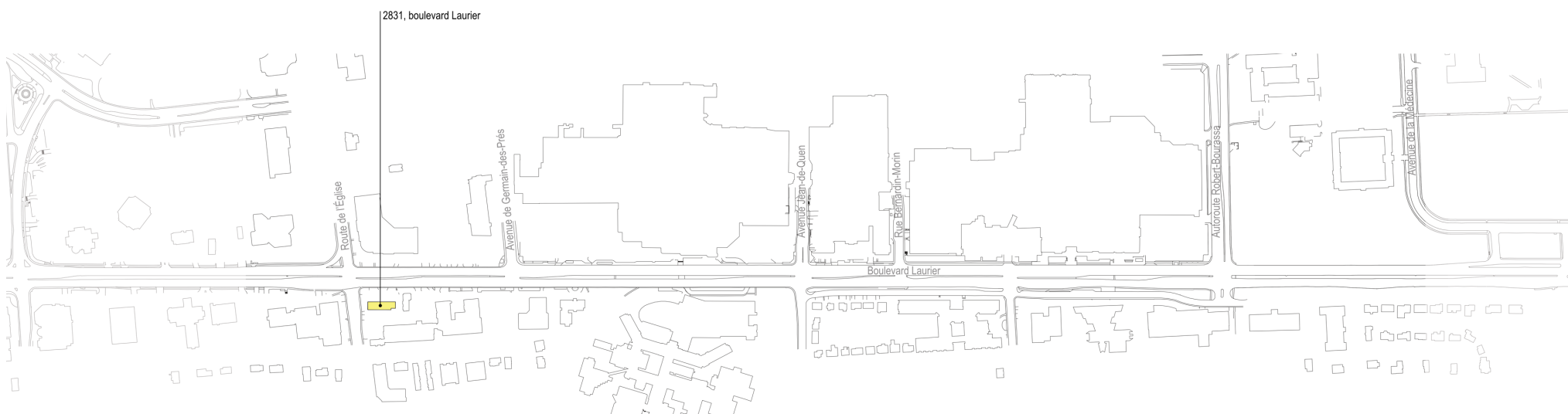
- Exceptionnelle
- Supérieure
- Bonne
- Faible
- Aucune

Propriétés étudiées par valeurs paysagères

- Site d'importance au niveau paysager

Perspectives visuelles

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



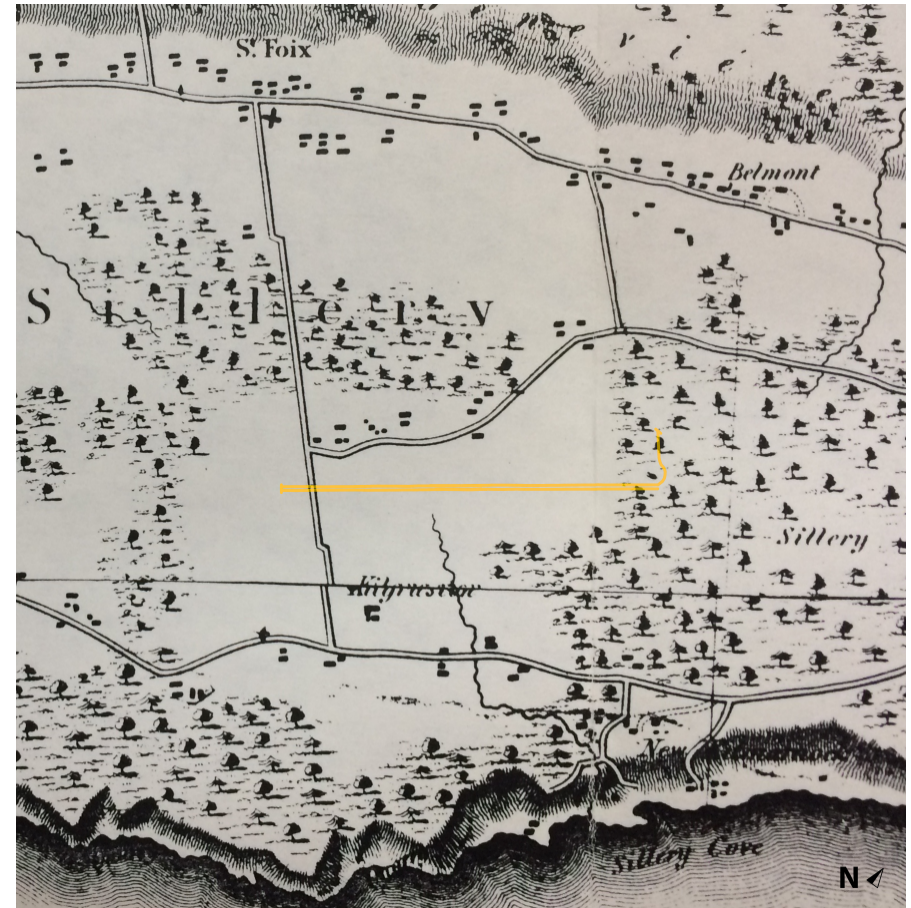
## 1.2 Historique <sup>1</sup>

### Du 17<sup>e</sup> au 19<sup>e</sup> siècle

Le T-7 se situe dans ce qui était autrefois la seigneurie de Sillery, concédée aux Jésuites dès 1637. L'extrémité est du T-7 traverse ce qui fut jadis le fief de Monceaux, concédé aux Hospitalières avant 1640 et acquis en 1649 par Anne Gasnier, veuve de Jean Clément de Vaux, seigneur de Monceaux<sup>2</sup>.

Ces territoires seront intégrés à la paroisse religieuse Notre-Dame-de-la-Visitation de Sainte-Foy, érigée canoniquement le 18 septembre 1698. Cette paroisse est reconnue officiellement par les autorités civiles le 3 mars 1722. Les limites de la paroisse de Sainte-Foy correspondent alors à celles de la seigneurie de Sillery. La municipalité de Sainte-Foy est officiellement constituée en 1855.

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



**Figure 01**

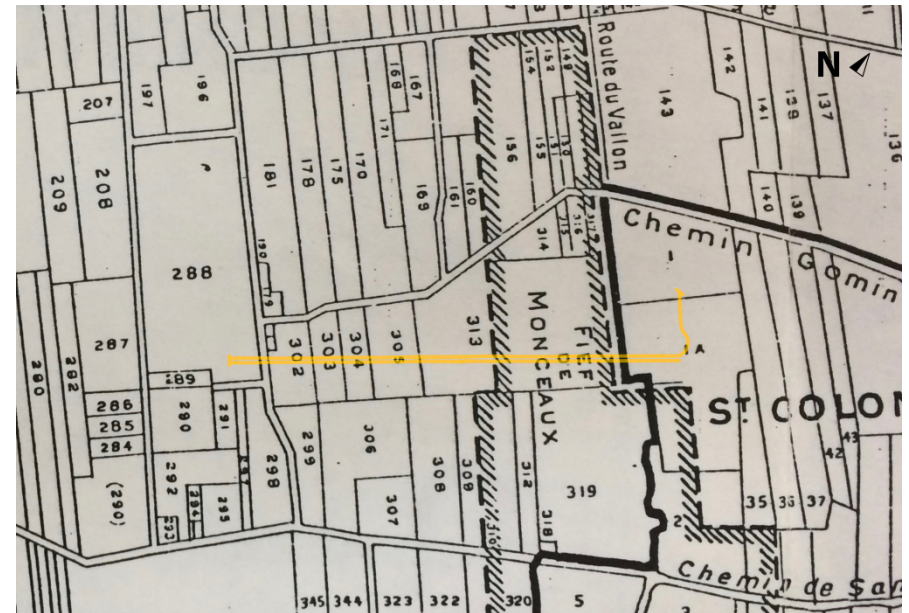
Le secteur de Sainte-Foy et de Sillery en 1810. La route de l'Église relie le chemin Sainte-Foy (au nord) au chemin Saint-Louis (au sud). À l'est de la route de l'Église : l'actuel chemin Gomin. Le trait jaune indique le parcours du T-7. Source : A. Gray, « A Trigonometrical Survey of the environs of Quebec », 25 juin 1810. BAnQ. R-362 Québec 1810, négatif N 1176-156 no 2.

1. L'essentiel des informations proviennent de l'ouvrage suivant : Pluram, Ville de Sainte-Foy. Intégration de préoccupations patrimoniales dans les instruments d'urbanisme. Sainte-Foy, octobre 1987, 338 pages
2. Fiche «De Monceaux». Toponymie ville de Québec. <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/patrimoine/toponymie/fiche.aspx?IdFiche=2806>

## 1.2 Historique

### Du 17<sup>e</sup> au 19<sup>e</sup> siècle

À l'issue de la création du système cadastral en 1873, le territoire fidéen est divisé en une série de lots, structurés notamment à partir du chemin Gomin et du chemin Saint-Louis.



**Figure 02**

Le découpage cadastral dans le secteur du T-7, représenté sur une carte datant de 1902. Le fief de Monceaux y est représenté. Le trait jaune indique le parcours du T-7. Carte parue dans l'ouvrage suivant : Henri-Arthur Scott, *Une paroisse historique de la Nouvelle-France. Notre-Dame-de-Foy*, J.-A.-K. Laflamme imprimeur, 1902.



## 1.2 Historique

### La première moitié du 20<sup>e</sup> siècle

Les premiers ensembles résidentiels importants à Sainte-Foy ne s'effectuent pas beaucoup avant la fin des années 1930. Ainsi, vers 1937 on procède à l'aménagement du secteur Bellevue dans la partie est de la municipalité. Autrement, la situation évolue peu jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. En effet, une photographie aérienne prise en 1948 montre que les abords actuels du T-7 sont entièrement vacants. Le boulevard Laurier est aménagé à ce moment, mais depuis peu. De vastes terrains appartiennent à des communautés religieuses, qui possèdent alors 33,1 % de la superficie du territoire fidéen. C'est le cas notamment aux abords du T-7 où des terrains ont appartenu aux Petites Sœurs franciscaines de Marie entre 1938 et 1952 et au Séminaire de Québec (1922).



Figure 03 Le parcours et les abords du T-7 en 1948. Photo aérienne, Ville de Québec.

## 1.2 Historique

### Une période faste : 1948-1965

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

En marge de ces événements, Sainte-Foy, qui compte 3000 habitants en 1949, obtient alors son statut de ville. L'année suivante, un réseau d'aqueduc est installé.

À compter de 1953, un quartier réservé aux vétérans commence à se développer aux abords du boulevard Laurier sur des terrains acquis par le gouvernement fédéral.

Le 16 mai 1954, on procède à l'inauguration de l'hôpital de Sainte-Foy, qui deviendra le Centre hospitalier de l'Université Laval.

Une infrastructure commerciale est mise en place à compter de la fin de la décennie 1950. Ainsi, en mai 1957, la compagnie Steinberg entreprend la construction d'un premier centre commercial, qui est inauguré en novembre 1958. En 1960 débutent les travaux de construction de ce qui est aujourd'hui Laurier Québec. Ouvert deux ans plus tard, le centre commercial est agrandi dès 1963. Cette année-là, Place Sainte-Foy se dote d'un mail couvert.

Aussi, il n'est pas surprenant de constater que la comparaison de la photo aérienne de 1948 avec celle de 1963/1965 démontre l'impressionnant boom de construction qui a eu lieu au cours de cette période aux abords du T-7. Le nombre d'édifices construit à compter de 1948 atteint presque celui d'aujourd'hui.



Figure 04 Le parcours et les abords du T-7 en 1965. Photo aérienne, Ville de Québec.



## Une période de consolidation : 1965 à 1985

**Figure 05** Les abords du T-7 en 1985. Photo aérienne, Ville de Québec.

## L'époque contemporaine

12

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

### 2.1 Démarche générale

Nous avons procédé à l'évaluation individuelle de l'édifice localisé dans le T-7, susceptible de subir un impact physique à la suite de l'implantation du réseau de tramway.

Notre analyse tient compte des exigences du ministère de la Culture et des Communications (MCC) ainsi que de celles de la Ville de Québec. Aussi, dans le premier cas, avons-nous considéré le guide du MCC pour la prise en compte du patrimoine bâti dans le cadre des études d'impact sur l'environnement<sup>3</sup>. Pour ce qui est de la Ville de Québec, notre équipe a suivi les prescriptions du devis d'étude et a adopté les paramètres contenus dans le guide de l'utilisateur de la banque de données GPTM<sup>4</sup>.

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

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

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

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

### Liste 1. Liste des propriétés étudiées T 7

			Fiche GPTM	Date estimée	Date connue	Impact	Catégorie de bâtiment	Valeur patrimoniale GPTM	Valeur patri- moniale MCC
2831	boulevard	Laurier	201887	-	1952 -	Bâtiment - entièreté	Bâtiment sans intérêt patrimonial	Aucune	E

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

### **2.2 Datation et catégorisation du bâtiment**

La datation du bâtiment, son historique, sa catégorisation et le contenu du textes d'évaluation reposent sur les résultats de la « lignée de propriétaires », sur les informations consignées dans les permis de construction ainsi que sur l'analyse de plans d'assurance incendie et de photos aériennes. Plus spécifiquement, pour les textes d'évaluation s'ajoutent à ces sources des publications et des sites Web relatifs au tronçon à l'étude.

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

#### **2.2.1 Lignées de propriétaires**

Une « lignée de propriétaires » est le résultat d'une opération qui consiste, à l'aide des actes consignés au Registre foncier du Québec (RFQ), à identifier les différents propriétaires des lots sur lesquels les bâtiments sont aujourd'hui érigés. Dans le cas du T-7, cette recherche a été effectuée jusqu'aux transactions permettant de dater le bâtiment « impactés » et parfois jusqu'à la création du cadastre. Les résultats des lignées de propriétaires ont été consignés dans la base de données GPTM.

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

### 2.3 Résultats de l'évaluation

Les pages suivantes illustrent le bâtiment étudié 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;
- La catégorie dans laquelle nous avons inclus le bien étudié :  
. bâtiment sans intérêt patrimonial ;
- L'état physique, l'état d'authenticité et la valeur patrimoniale;
- La cote GPTM attribuée;
- La typologie et la sous-typologie architecturale de l'édifice, en fonction des paramètres du guide GPTM (les numéros réfèrent à ce guide);
- La valeur patrimoniale selon la méthodologie GPTM;
- La date de construction, qui est connue, puisqu'elle a été révélée par le mois et l'année d'un permis de construction;
- Le type d'impact concernant la propriété étudiée.

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

### 2.3.1 Documents annexés

On retrouve à l'annexe 1 les textes relatant l'historique du bâtiment « impacté » et de son terrain.

Quant à l'annexe 2, nous y avons regroupé pour le bâtiment « impacté » physiquement, sous la forme d'une fiche descriptive, les informations prescrites dans le guide du MCC relatif à la prise en compte du patrimoine bâti dans les études d'impact sur l'environnement<sup>5</sup>.

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

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

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

### 2.3.2 Méthodologie d'évaluation des édifices

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

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

#### 2.3.2.1 Critères d'évaluation de la Ville de Québec

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

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

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

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



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

### 2.3.2.2 Critères d'évaluation du MCC

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

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

Cette correspondance s'établit comme suit :

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

Tableau 3. Critères d'évaluation du MCC

<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
Sous-total critère 1		/35
<b>Critère 2. Intérêt paysager</b>		
2.1 Point de repère		/10
2.2 Associé à un paysage culturel ou représentatif d'un paysage culturel		/5
Sous-total critère 2		/15
<b>Critère 3. Intérêt artistique et architectural</b>		
3.1 Rareté relative ou absolue		/12
3.2 Situation dans la production courante		/12
3.3 Situation dans l'œuvre du concepteur		/12
3.4 Unicité, innovation et complexité		/14
Sous-total critère 3		/50
<b>Grand total</b>		<b>/100</b>

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

### Station-service Shell

2831 boulevard Laurier

Tronçon 7

Catégorie de bien: **Bâtiment sans intérêt patrimonial**

Fiche GPTM **201887**

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

**8.7 Moderne (autre)**

Valeur patrimoniale GPTM

**Aucune**

Cote MCC

**E**

Impact

**Bâtiment - entièreté**



IMG\_2893.jpg

Date estimée

-

Date connue

**1952** -

Source de la date

**Permis de construction**

Architecte:

**Inconnu**

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

#### 3.1 Portrait quantitatif du patrimoine bâti du tronçon

Avant la réalisation de notre étude du T-7, le tronçon ne comptait qu'un seul bâtiment inscrit à la banque de données GPTM de la Ville de Québec (le 2475, boulevard Laurier). Nous en avons ajouté un, le 2831, boulevard Laurier.

Tableau 4  
T-7. Répartition des bâtiments étudiés.

Bâtiments patrimoniaux d'intérêt patrimonial analysés dans le tronçon	Bâtiments modernes d'intérêt patrimonial analysés dans le tronçon	Bâtiments sans intérêt patrimonial	Total
0	1	1	1

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

#### 3.2 Les grandes caractéristiques du tronçon

Normalement, cette section est réservée à la présentation des grandes caractéristiques du patrimoine du tronçon à l'étude. Comme le T-7 ne comprend aucun bâtiment d'intérêt patrimonial, et qu'on y trouve uniquement des bâtiments de facture moderne, dont un subit un « impact », nous effectuerons une présentation visuelle de quelques-uns des bâtiments situés aux abords du tronçon du T-7.



Le 1200, boulevard Laurier à gauche et le complexe Jules-Dallaire à droite.



Le complexe Jules-Dallaire, au 2818, boulevard Laurier, à l'intersection nord-est de la route de l'Église.

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

#### 3.2 Les grandes caractéristiques du tronçon



L'hôtel ALT (1200, avenue de Germain-des-Prés) derrière le 2796, boulevard Laurier.



La station-service Shell, au coin sud-est de la route de l'Église. 2831, boulevard Laurier.



2875, boulevard Laurier, à l'intersection sud-ouest de la route de l'Église



Le complexe Laurier Québec, 2700, boulevard Laurier et, à l'extrême droite, l'immeuble en hauteur au 2590, boulevard Laurier, à l'intersection de l'avenue Jean-De Quen. À gauche, Laurier Québec ; à droite, le CHUL.





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

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

Un seul bâtiment est susceptible de subir un impact physique dans le T-7, la station-service Shell sise au 2831, boulevard Laurier. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un bâtiment d'intérêt patrimonial, nous en présentons ci-après un aperçu visuel.



Mur latéral est et façade avant. Mur en brique.



Façade avant de la partie est de la station-service.



Élévation ouest et arrière de la station-service.  
Brique et revêtement en acier émaillé.



Marquise au-dessus des pompes à essence.



Marquise et façade avant de la partie de la station-service.



Marquise, façade et élévation ouest de la station-service.

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

#### **3.4.1. L'état d'authenticité**

La station-service Shell a connu plusieurs modifications au fil du temps. Aussi, sa valeur d'authenticité est faible.

#### **3.4.2. L'état physique**

La station-service offre globalement un assez bon état physique. Nous avons seulement observé un peu de corrosion sur les poteaux de soutien de la marquise. Les revêtements de brique et de métal nous ont paru dans un état très acceptable. Aussi, son état physique est bon, la 2<sup>e</sup> cote sur une possibilité de quatre.

## 4. Analyse paysagère du tronçon

### 4.1 Les perspectives visuelles marquantes

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

#### Méthodologie

##### 1. Analyser les éléments constituant 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 classer 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

### 4.1 Les perspectives visuelles marquantes

#### Principes d'évaluation

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

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

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

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

## 4. Analyse paysagère du tronçon

Le boisé compris entre le boulevard Laurier, le boulevard Robert-Bourassa, l'Avenue de la Médecine et le Pavillon Lacerte, sur les terrains de l'Université Laval, possède une forte valeur paysagère à la fois par son impact sur le corridor visuel du boulevard Laurier et la délimitation sud du Campus. Il constitue un rappel important du couvert forestier qui recouvrait le plateau de Ste-Foy avant son développement et fait l'objet de protection par l'Université.

Il s'agit certainement d'une perspective digne de mention. Les interventions liées au passage du tramway, et plus précisément celles visant à prolonger l'Avenue de la Médecine vers le boulevard Laurier devrait tendre à minimiser l'abattage d'arbre et minimiser l'effet de percée dans le continuum boisé à partir du Boulevard.



Figure 7 Paysage du boulevard Laurier le long du tronçon 7 à l'approche de l'Université Laval.

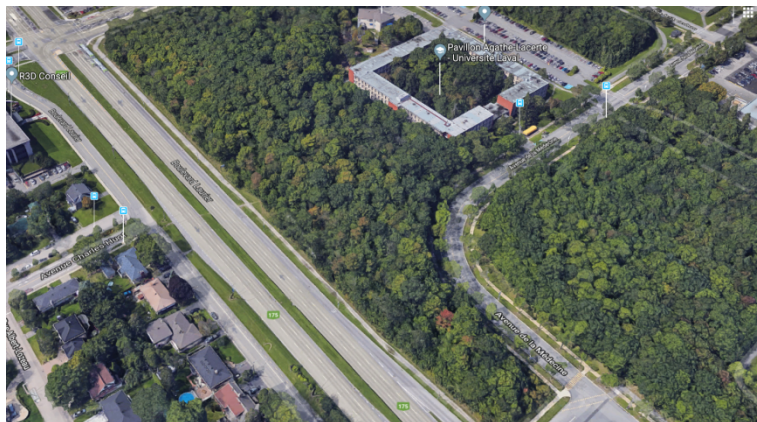


Figure 8 et 9 Importance du boisé sur le Boulevard Laurier et emplacement de la percée prévue dans l'axe de l'avenue de la Médecine.

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

RAPPORT TRONÇON 7

Mai 2020

## Annexe 1. Historique du bâtiment étudié

### 2831, boulevard Laurier. Station-service Shell

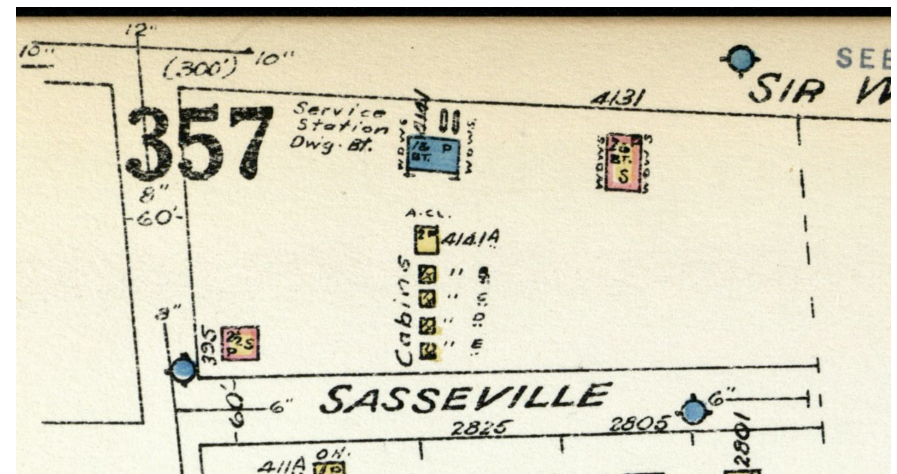
Bâtiment sans intérêt patrimonial; impact bâtiment ; fiche GPTM 201887

#### Historique

Le terrain où est aujourd'hui érigé le 2831, boulevard Laurier se situe dans la partie sud de l'ancienne municipalité de Sainte-Foy, constituée en 1855. La propriété même du 2831, boulevard Laurier fait partie du lot original 302 du cadastre de la paroisse de Sainte-Foy créé en 1873. Au cours de la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle, ce lot appartient à une succession de plusieurs particuliers.

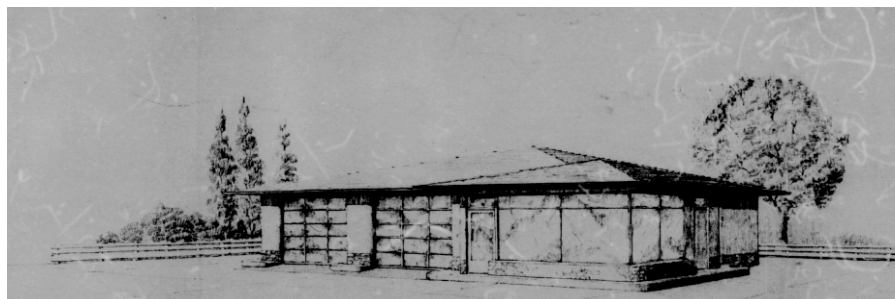
En 1945, la partie du lot où est aujourd'hui érigé le 2831, boulevard Laurier est achetée par Armand Voyer, inspecteur à la compagnie Quebec Power. Quatre ans plus tard, en 1949, M. Voyer fait créer la subdivision 302-19. Celle-ci est vendue en novembre 1951 à l'entrepreneur-menuisier Wilfrid Légaré. Ce dernier fait vraisemblablement ériger pour la compagnie Shell Oil une petite station-service en blocs de béton, comprenant un seul niveau d'occupation (section est de l'édifice actuel). Dès l'année suivante, en juillet 1952, le terrain

est revendu, avec l'édifice qui s'y trouve, à la compagnie Shell Oil.



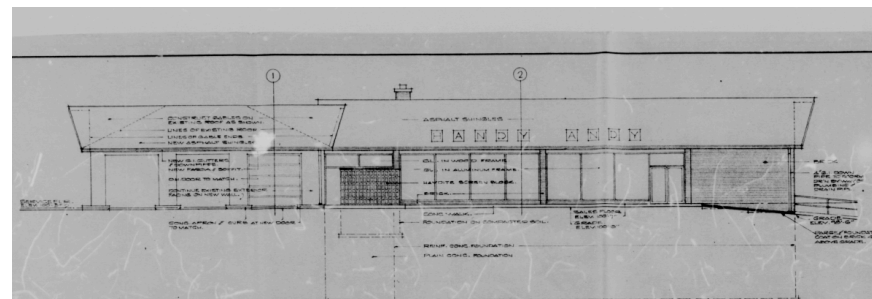
Sur le plan d'assurance-incendie de la ville de Québec réalisé en août 1951, le terrain du 2831, boulevard Laurier, situé à l'intersection de la route de l'Eglise, est vacant. L'emplacement voisin est alors occupé par un motel. Source: Underwriter's Survey Bureau Limited, Québec, vols. 3 & 4, 1951-1962, feuillet 357. BAnQ, collection numérique Cartes et Plans. 1951 F357.png





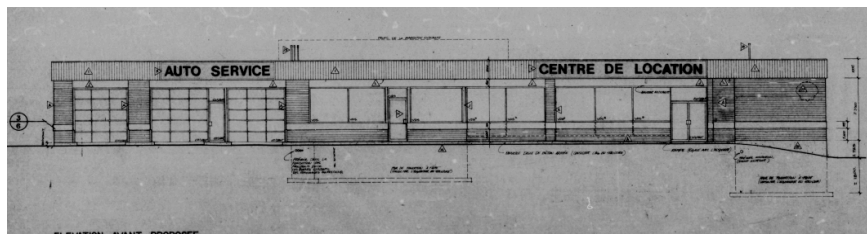
Perspective de la station-service proposée par la « Shell Oil Co of Canada Ltd », le 2 octobre 1951. Source : Répertoire des permis numérisés de la Ville de Québec, dossier de propriété du 2831, boulevard Laurier (usage interne). 1951 10 03020019-1- PERSPECTIVE (caf\_000443).pdf

Cinq ans plus tard, le 13 mai 1957, la pétrolière Shell procède au déplacement des pompes à essence. En 1962, la Ville de Sainte-Foy délivre un permis (n° 62321198) pour agrandir le bâtiment et construire une aire commerciale (actuelle partie ouest servant de dépanneur). Puis, en 1979, un permis (n° 7927876) est accordé pour réaménager le terrain de la station-service. À ce moment, les pompes à essence sont à nouveau déplacées et installées devant la station-service à leur disposition actuelle.



Élévation principale du projet d'agrandissement de la station-service du boulevard Laurier, réalisée par la « Shell Oil Co of Canada Ltd », le 25 octobre 1962. Source : Répertoire des permis numérisés de la Ville de Québec, dossier de propriété du 2831, boulevard Laurier (usage interne). 1962-10 03020019-2- ELEVATIONS SECTIONS (caf\_000439).pdf

À la fin du 20<sup>e</sup> siècle, en 1990, un permis (n° 9001118) est délivré pour effectuer la réfection de la toiture et de la façade du bâtiment. Le toit à deux versants droits d'origine est alors transformé en toit plat. Un permis supplémentaire (n° 9001382) est accordé pour l'agrandissement de la marquise surmontant les distributeurs d'essence. En 1991, un revêtement en acier émaillé blanc est posé au mur arrière de l'édifice (permis n° 9100189).



Élévation avant proposée pour le projet de réaménagement de la station-service Shell située à l'angle de la route de l'Église et du boulevard Laurier, telle que dessinées par les architectes Daniel Auclair et Raymond Huot, le 15 novembre 1989. Source : Répertoire des permis numérisés de la Ville de Québec, dossier de propriété du 2831, boulevard Laurier (usage interne).1989-11-15 03020019-3-8- ELEVATION AVANT (caf\_000463).pdf

Finalement, en 2003 (permis n° 20031-05814), des rénovations extérieures et intérieures dont les détails ne sont pas précisés sont réalisées. Ces travaux, et vraisemblablement ceux de 1990 et 1991, donnent au bâtiment son aspect actuel.

Depuis 2012, le 2831, boulevard Laurier appartient à une compagnie à numéro.

## **Annexe 2. Fiche avec les paramètres prescrits par le MCC**

---

# Étude d'impact sur l'environnement Réseau structurant de transport en commun. Projet de tramway. Tronçon no 7

## Identification

Toponyme **Station-service Shell**

Adresse

**2831 boulevard Laurier**

Arrondissement municipal

**Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge**

Municipalité

**Québec**

Région administrative

**Capitale-Nationale**

Coordonnées GPS

Latitude **+46° 46' 1.5018"**

Longitude **-71° 17' 16.8936"**

Statut juridique

**Aucun**

## Photographies



Photo1 IMG\_2893.jpg



Photo 2 IMG\_2897.jpg



Photo 3 IMG\_2899.jpg

## Informations historiques du bien évalué

### Catégorie de fonction

Services et institutions

Garages et stations-service

### Description

Le 2831, boulevard Laurier est une bâtiment commercial abritant un station-service, un dépanneur et des pompes à essence. La partie d'origine du bâtiment a été édiée en 1952 par l'entrepreneur-menuisier Wilfrid Légaré pour la compagnie Shell Oil. Il s'agit alors d'un petite station-service en blocs de béton, comprenant un seul niveau d'occupation et correspondant à la section est de l'édifice actuel. En juillet 1952, la compagnie Shell Oil en devient propriétaire. Cinq ans plus tard, le 13 mai 1957, la pétrolière Shell procède au déplacement des distributeurs d'essence. En 1962, le bâtiment est agrandi afin d'aménager une aire commerciale (actuelle partie ouest servant de dépanneur). Puis, en 1979, un permis est accordé pour réaménager le terrain. À ce moment, les pompes à essence sont à nouveau déplacées et installées devant la station-service, à leur emplacement actuel. En 1990, le toit à deux versants droits d'origine est transformé en toit plat. L'édifice est localisé dans un secteur doté de plusieurs bâtiments commerciaux, à l'entrée ouest de l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge de la ville de Québec.

### Dates

#### Date de construction principale

Début

Fin

Date importante 1

1951

1952

Agrandissement du bâtiment d'origine du côté ouest

Début : 1962

Fin : 1962

Date importante 2

Remplacement du toit à deux versants d'origine et mise en place du toit actuel

Début : 1990

Fin : 1990

### Association

Lien

Personne ou groupe

Dates

Gestionnaire

compagnie Shell

1952



**Synthèse historique**

Le terrain où est aujourd'hui érigé le 2831, boulevard Laurier se situe dans la partie sud de l'ancienne municipalité de Sainte-Foy, constituée en 1855. La propriété même du 2831, boulevard Laurier fait partie du lot originaire 302 du cadastre de la paroisse de Sainte-Foy créé en 1873. Au cours de la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle, ce lot appartient à une succession de plusieurs particuliers.

En 1945, la partie du lot où est aujourd'hui érigé le 2831, boulevard Laurier est achetée par Armand Voyer, inspecteur à la compagnie Quebec Power. Quatre ans plus tard, en 1949, M. Voyer fait créer la subdivision 302-19. Celle-ci est vendue en novembre 1951 à l'entrepreneur-menuisier Wilfrid Légaré. Ce dernier fait vraisemblablement ériger pour la compagnie Shell Oil une petite station-service en blocs de béton, comprenant un seul niveau d'occupation (section est de l'édifice actuel). Dès l'année suivante, en juillet 1952, le terrain est revendu, avec l'édifice qui s'y trouve, à la compagnie Shell Oil.

Cinq ans plus tard, le 13 mai 1957, la pétrolière Shell procède au déplacement des pompes à essence. En 1962, la Ville de Sainte-Foy délivre un permis (no 62321198) pour agrandir le bâtiment et construire une aire commerciale (actuelle partie ouest servant de dépanneur). Puis, en 1979, un permis (no 7927876) est accordé pour réaménager le terrain de la station-service. À ce moment, les pompes à essence sont à nouveau déplacées et installées devant la station-service à leur disposition actuelle.

À la fin du 20<sup>e</sup> siècle, en 1990, un permis (no 9001118) est délivré pour effectuer la réfection de la toiture et de la façade du bâtiment. Le toit à deux versants droits d'origine est alors transformé en toit plat. Un permis supplémentaire (no 9001382) est accordé pour l'agrandissement de la marquise surmontant les distributeurs d'essence. En 1991, un revêtement en acier émaillé blanc est posé au mur arrière de l'édifice (permis no 9100189).

Finalement, en 2003 (permis no 20031-05814), des rénovations extérieures et intérieures dont les détails ne sont pas précisés sont réalisées. Ces travaux, et vraisemblablement ceux de 1990 et 1991, donnent au bâtiment son aspect actuel. Depuis 2012, le 2831, boulevard Laurier appartient à une compagnie à numéro.

## Étude d'impact sur l'environnement Réseau structurant de transport en commun. Projet de tramway. Tronçon no 7

Etat physique MCC

État d'authenticité

### Évaluation par critères

#### 1. Intérêt historique

1.1 Ancienneté relative ou absolue	3 /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 5 /35

#### 2. Intérêt paysager

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

Sous-total critère 2 0 /10

#### 3. Intérêt artistique et architectural

3.1 Rareté relative ou absolue	0 /13
3.2 Situation dans la production courante	3 /15
3.3 Situation dans l'œuvre du concepteur	1 /11
3.4 Unicité, innovation et complexité	1 /16

Sous total critère 3 5 /55

Valeur patrimoniale MCC  Grand total 10 /100

### Bibliographie

Archives Canada. <https://archivescanada>

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

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

Registre foncier du Québec en ligne.

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

Ville de Québec, Répertoire des permis de construction.

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

# ANNEXE 3 - CARTOGRAPHIE

Situé dans l’arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, le tronçon 7 (T-7), long d’environ 2 km, se situe majoritairement dans l’axe du boulevard Laurier, entre l’avenue de la Médecine à l’est et les propriétés longeant le côté ouest de la route de l’Église. À ce parcours s’ajoute l’extrémité sud de l’avenue de la Médecine sur le campus de l’Université Laval, sur une longueur d’environ 400 m.

- 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

