

1900-1929 : affirmation du Québec comme destination touristique

Réjean Prévost

Volume 14, numéro 2, été 1995

Le tourisme : toute une histoire!

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1075095ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1075095ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (imprimé)

1923-2705 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Prévost, R. (1995). 1900-1929 : affirmation du Québec comme destination touristique. *Téoros*, 14(2), 15–19. <https://doi.org/10.7202/1075095ar>

1900-1929 : affirmation du Québec comme destination touristique

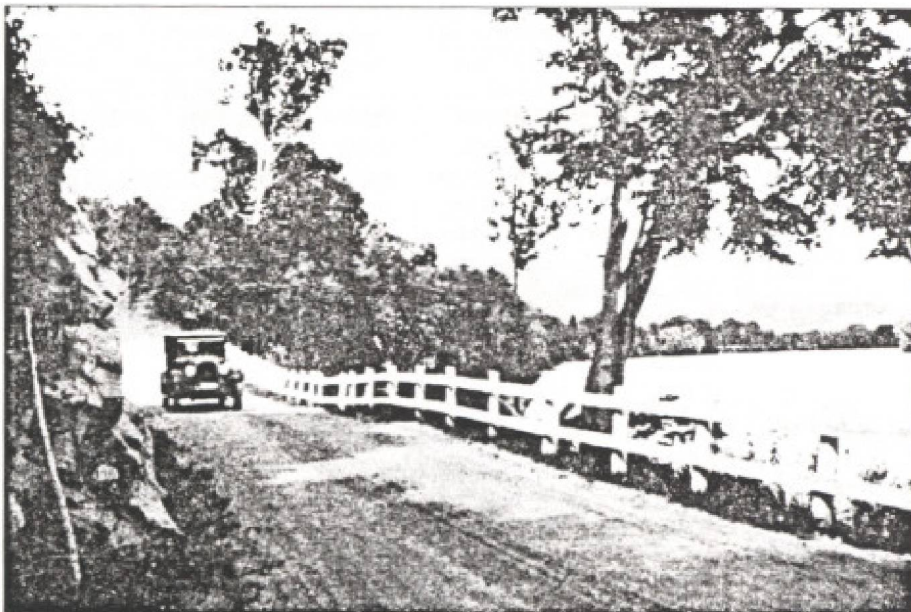
Réjean Prévost*

Il avait fait tout le jour ainsi que les précédents une chaleur excessive, et telle qu'on ne ressent que dans les pays les plus méridionaux de l'Europe: le frais de la soirée et la beauté du paysage, qui quoique sauvage présentait mille objets que la nature s'est divertie à former, m'invitèrent autant que les eaux claires de cette rivière à me baigner...⁽¹⁾

C'est en ces termes que Louis Franquet, ingénieur du roi Louis XV et directeur général des fortifications en Nouvelle-France, s'exprima lors d'une tournée d'inspection dans la région de Trois-Rivières en 1752.

Sans pour autant jeter le discrédit sur le célèbre «quelques arpents de neige» de Voltaire, ce passage permet néanmoins à ce voyageur — qui, il faut bien en convenir, fait sans conteste partie des premiers touristes d'affaires au Québec — d'atténuer la simplicité des propos d'un individu qui n'a jamais daigné franchir l'Atlantique pour poser un regard «éclairé» sur certaines caractéristiques que révélait alors au voyageur l'espace québécois.

Quelques décennies plus tard, une quantité croissante de voyageurs, majoritairement composée d'Américains et de *Canadiens* viendront séjourner ou, à tout le moins, voir certains lieux de cette contrée qu'on appelait Bas-Canada. Ces visiteurs, qu'on a graduellement qualifié de touristes⁽²⁾, c'est-à-dire, d'individus voyageant pour leur plaisir, vont notamment découvrir le Saint-Laurent et ses environs à bord de bateaux à vapeur. On verra alors se développer, dans certaines régions limitrophes au fleuve, une infrastructure hôtelière apte à répondre aux besoins de ces nouveaux résidents temporaires. Certains de ces visiteurs vont même en venir à établir leur résidence d'été sur les rives du Saint-Laurent.



«Le réseau routier du Québec est l'un des plus populaires en Amérique». Cette affirmation accompagnait la présente photographie, tirée de : *Sur les routes de Québec*, Guide du touriste, Ministère de la Voirie et des Mines, Québec, novembre 1929, p. 50.

L'avènement du chemin de fer dans la deuxième moitié du XIX^e siècle aura comme effet d'étendre le phénomène ailleurs au Québec. Il se développera graduellement un engouement pour certaines autres régions, alors relativement confinées à l'isolement, comme les Laurentides et les Cantons de l'Est. Encore là, l'espace sera transformé pour accueillir les visiteurs. Comme le précise à ce sujet Marcel Samson:

En 1870, une ligne de chemin de fer entre Newport et Sberbrooke relie la région aux états du nord-est où des résidents du Deep South passaient traditionnellement l'été. Ces derniers se recréeront désormais à North Hatley une ambiance bien à eux. Ce sont des familles américaines très riches qui contribuent, au tournant du siècle, à l'essor du village.⁽³⁾

Cent cinquante ans après le voyage de Louis Franquet, alors que le mouvement d'appropriation du sol et de rentabilisation de l'espace québécois à des fins touristiques

est déjà enclenché, comment s'orchestre l'activité touristique et quelles sont donc les particularités qui font du Québec un lieu à visiter?

Dans le présent article, nous tenterons de connaître brièvement les principaux acteurs de développement et, par l'entremise d'écrits correspondant à la période étudiée, nous efforcer de faire un pied de nez à Voltaire et montrer que plusieurs auteurs ont observé autre chose que quelques arpents de neige.

Un développement touristique tributaire des compagnies maritimes et ferroviaires

L'organisation et le développement du tourisme au Québec a d'abord et avant tout été l'affaire des transporteurs. Au début, ce sont les compagnies maritimes qui ont eu le mérite de bien comprendre le potentiel des cours d'eau — le Saint-Laurent notamment — et de l'environnement qui les ceinture. Les compagnies de chemin de fer ont, par la suite, joué un rôle tout aussi

* Monsieur Réjean Prévost, diplômé en tourisme et détenteur d'une maîtrise en géographie de l'UQAM, est chercheur autonome.

important en ouvrant l'arrière-pays québécois.

Acteurs privilégiés au XIX^e siècle, c'est encore autour d'entreprises de ces secteurs d'activités que gravite une importante partie du tourisme au début du vingtième siècle. Outre leurs rôles de transporteurs, les compagnies maritimes et ferroviaires ont aussi largement contribué au développement de l'infrastructure hôtelière québécoise ainsi qu'à la promotion du Québec comme destination. À cet effet, et dans le but évident de promouvoir leurs services, les compagnies maritimes et ferroviaires en sont venues à publier ou éditer de nombreux ouvrages, brochures ou autres documents qui nous permettent d'en savoir plus sur ce que le Québec avait à offrir aux touristes à cette époque.

Ainsi, en 1905, la Richelieu & Ontario Navigation Co., éditait un ouvrage intitulé *Niagara to the Sea*. Dans cette publication, on prétendait que le voyage qui était offert par la compagnie était «the finest inland water trip in the world». Plusieurs éléments fort évocateurs étaient alors présentés.

Every turn that we take in Quebec brings us face to face with some memorial of the past [...]. But contrasts are common in Quebec, for here the old and new meet together as they meet nowhere else on the continent [...] the atmosphere at this locality — Tadoussac — is especially bracing; and sailing, rowing, and fresh or salt water fishing are pastimes greatly enjoyed; the salt air from the Gulf of St. Lawrence and the breezes from the Saguenay hills meet here, and probably at no place in North America can the denizens from heated localities find greater relief or lay in a larger amount of health than Tadoussac. [...] here, above all other places, the grandest works of man sink into insignificance, and the very silence seems to do homage as to a god. Calm and unbroken is the solitude of nature in this, her temple [...] Good fishing is to be had anywhere on the rivers and lakes of the gloriously diversified region around Lake St. John, the home of the land-locked salmon or ouananiche, and large game-deer, bear, moose and the wapiti are to be

found in season, with capable guides to lead the hunter to their native fastnesses. nowhere in the world will the sportsman and the lover of the grand and beautiful in nature find better reward for this toil.⁽⁶⁾

Dans la même veine, le Chemin de fer national du Canada a édité plusieurs ouvrages à l'intérieur duquel on traite du Québec et des spécificités qui font de cet espace un lieu à visiter. Les documents étant abondants, nous nous limiterons à exposer les propos compris à l'intérieur de 2 volumes en particulier.

En premier lieu, prenons connaissance de certains extraits du livre *Québec, la douce province* de Jean-Charles Harvey, paru en 1925.

Québec est la plus ancienne, la plus originale et la plus vaste des provinces canadiennes. [...] La seule nature, par le grandiose de son oeuvre, sans considérer le glorieux et pittoresque passé qui enchantait Parkman, exalte ici l'imagination. Les accidents du terrain, l'étendue des horizons, l'ampleur des cours d'eau, la multiplicité des lacs, tout dépasse la commune mesure, tout rappelle le souffle épique qui agita cette surface aux lointains âges de la terre. [...] À quarante milles de Montréal, à quelques arpents d'un des petits villages de la région, c'est la nature sauvage, l'alternance infinie des hauteurs et des vallées, d'innombrables lacs, la forêt et son mystère, la solitude, les délices de la chasse et de la pêche, la liberté, l'inapprévu, l'aventure, l'illusion grisante de remonter quelques siècles en arrière et d'être un coureur des bois, sac à dos, écorché par les broussailles, brûlé par le soleil, buvant aux sources, faisant cuire ses aliments à feu de brindilles, sans souci du temps et de la fatigue, sans loi ni maître.⁽⁷⁾

Dans un deuxième temps, Ernest Schenck, avec *La grande aventure*, en 1927, dresse un portrait montrant la diversité de l'espace québécois.

La plus ancienne province du Canada avec la Nouvelle-Écosse, la plus vaste, la deuxième en population, la seule grande région d'Amérique à porter le nom de

Nouvelle-France, le Québec possède la variété d'un continent. [...] Quoi de plus différent de la Gaspésie [...] que la contrée pastorale du lac Saint-Jean? Quoi de plus dissemblable que celle-ci et la région limitrophe du Saguenay, arrosée par le plus singulier affluent du Saint-Laurent, la rivière de la mort? Que de contrastes entre les Éboulements et la Malbaie, sur la rive nord du Saint-Laurent, escarpée, montagneuse, robuste, et Saint-Jean-Port-Joli et la Rivière-du-Loup, sur la rive sud aux contours suaves? [...]⁽⁸⁾

Apparition de nouveaux acteurs

Dans le premier quart du vingtième siècle, la question touristique commence à intéresser, outre les compagnies de transport et les hôteliers/restaurateurs qui sont déjà largement impliqués, certains individus ou entreprises qui verront dans ce phénomène une opportunité d'affaires à exploiter. C'est notamment le cas de plusieurs commerces de détail tels Eaton, Holt Renfrew & Co. et Birks, ou d'éditeurs privés comme, par exemple, U. Perreault & Cie⁽⁹⁾. Alors que certains vont se limiter à annoncer dans les guides ou dépliants touristiques, d'autres s'impliquent de façon beaucoup plus concrète. À titre d'exemple, en 1921, la prestigieuse compagnie de vêtement Holt Renfrew & Co. publia, conjointement avec la Canada Steamship Lines Ltd., un itinéraire pour les touristes désireux de faire un voyage entre Montréal et le Saguenay. Ce circuit, préalablement destiné à un marché anglophone, mettait particulièrement l'emphase sur le pittoresque des lieux ainsi que sur les éléments se rapportant à l'histoire.

L'implication de l'État

Il faut attendre 1912, sous le gouvernement de Lomer Gouin, pour voir l'État discuter de tourisme. Et encore, ce n'est pas tant le tourisme que l'extension des routes qui fait l'objet de débats en chambre⁽¹⁰⁾.

Cet intérêt soudain de l'État origine d'un constat montrant l'insuffisance et à la médiocrité des voies routières québécoises par rapport à la popularité croissante de l'automobile. À cet effet, le tableau 1 nous donne un aperçu de la progression du nombre d'automobiles au Québec au cours de cette période. Ainsi, alors qu'en 1907, on ne

retrouvait que 254 automobiles enregistrées au Québec⁽⁹⁾, ce nombre passe en 1920 à un peu plus de 41 500, pour, par la suite, quadrupler en 1930.

Pour combler cette lacune, le gouvernement du Québec met sur pied, dès 1912, un programme de construction d'un réseau de grandes routes. À la fin de 1922, le Québec comptait 44 grandes routes pour 3 100 milles de longueur totale.

Les efforts du gouvernement en ce qui concerne l'amélioration des voies carrossables va se continuer de sorte qu'au commencement de 1929 le réseau routier comprenait, entre autres, 50 routes de première classe, dont la longueur est de 4 972 milles.⁽¹⁰⁾

Conséquemment à l'extension du réseau routier et face à un achalandage local et étranger toujours en croissance (voir tableau 2), l'implication de l'État québécois en tourisme va véritablement commencer, en 1923, par la publication d'un bulletin sur les conditions routières au Québec.

Quelques temps après cette première véritable implication, le gouvernement du Québec va intervenir auprès des hôteliers pour qu'ils fassent la promotion d'une certaine «cuisine locale» et, en 1926, suite à la production d'une première carte routière et d'une brochure à l'intention des touristes américains intitulée *Québec, the French-Canadian Province*, se sera la parution par le ministère de la Voirie de l'ouvrage *Voyez Québec d'abord, See Quebec First*.

Ayant pour sous-titre *Tours de fin de semaine et itinéraires de vacances suggérés aux automobilistes*, ce document avait d'abord comme objectif d'inciter les Québécois à visiter les attraits de leur pays d'abord. À cet effet, un des passages de l'avant-propos évoque bien cette ambition.

Ce titre indique assez clairement le but de la brochure, qui est d'induire nos automobilistes à visiter et à connaître leur province d'abord et avant tout. Au moment où la province de Québec est en voie de devenir la mecque des touristes de l'Amérique du Nord, il serait pour le moins étrange que nos automobilistes la délaissent pour aller voir ailleurs des sites ni plus intéressants que ceux de leur propre

Tableau 1
Automobiles enregistrées au Québec et au Canada pour la période 1920-1930

Années	Québec	Canada
1920...	41 562	408 790
1925...	97 418	724 048
1930...	178 548	1 232 489

Source: Bureau fédéral de la statistique, *Canada 1940, Manuel officiel des conditions présentes et des progrès récents*, J.O. Patenaude Imprimeur, Ottawa, 1940, p. 135.

Tableau 2
Nombre d'automobiles de tourisme ayant traversé la frontière de 1917 à 1928

Années	Automobiles
1917	7427
1918	9177
1919	18 105
1920	31 918
1921	41 957
1922	95 163
1923	130 099
1924	199 008
1925	259 959
1926	265 848
1927	417 561
1928	500 000
1929*	625 000

* Il s'agit d'une approximation.

Source: Ministère de la Voirie et des Mines, *Sur les routes de Québec*, Guide du touriste, Québec, novembre 1929, p. 49.

pays. Sans vouloir amoindrir en rien les attraits que peuvent offrir les provinces et les états voisins, nous affirmons sans crainte de nous tromper que l'on n'y trouvera pas plus pittoresque que dans notre province, et que nul part ailleurs l'on ne trouvera le quart de l'intérêt historique qui s'attache à chaque coin de terre du vieux Québec.⁽¹¹⁾

En 1927, pour faire suite à cette publication majeure et afin de coordonner ses efforts de promotion, le gouvernement du Québec créait sous la gouverne du ministère de la Voirie, le Bureau provincial du tourisme. Plusieurs documents y seront publiés dont un en 1929 intitulé *La Gaspésie*, à l'intérieur duquel on peut lire: «Accompli avec l'aide de ce guide [...], le "tour de la Gaspésie", un circuit de 553 milles, constituera la plus agréable, la plus instructive et la plus poétique des promenades»⁽¹²⁾.

En novembre 1929, sortait *Sur les routes du Québec*, un volumineux document de 874 pages. En plus de suggérer différents circuits aux touristes, ce document permettait au lecteur d'en savoir un peu plus sur ce que le Québec avait à lui offrir. Par exemple, on y affirmait:

Aucun pays probablement ne possède en aussi grand nombre des lacs et des rivières, d'une beauté et d'une valeur incomparables, dont la superficie couvre environ 15 000 milles carrés. [...] Ces lacs et ces rivières, en plus de leur beauté naturelle et de leur valeur au point de vue hydro-électrique, sont de véritables paradis de pêche. Plusieurs de ces lacs et rivières sont, chaque année, le rendez-vous de milliers de sportsmen venant de tous les points du continent.⁽¹³⁾

Au début des années 1930, plusieurs autres documents promotionnels seront également mis à la disposition des voyageurs.

Mentionnons entre autres une brochure sur les Laurentides⁽¹⁴⁾, sur les Cantons de l'Est⁽¹⁵⁾, et une autre sur le Lac Saint-Jean⁽¹⁶⁾.

Des éléments de comparaison avec ailleurs

Plusieurs documents-guides, récits et brochures, rédigés entre 1900 et 1929 et émanant de promoteurs, de reporters ou d'organismes gouvernementaux, en sont venus à exposer les attraits du Québec par analogie à un autre coin du globe ou tout simplement par un rapprochement établi en fonction de caractéristiques spatiales, sociales ou culturelles.

Parmi ceux qui ont apporté des éléments de comparaison dans leurs écrits, citons premièrement les propos de l'abbé V.-A. Huart. Ce dernier, lors d'un voyage qu'il effectuait en Europe en 1900, en est venu à établir une comparaison entre le Saguenay et le Rhin.

J'étais curieux de faire connaissance avec le Rhin, que j'ai quelquefois entendu comparer avec notre rivière Saguenay. Eh bien, soit! Que l'on compare à ce fleuve notre rivière, si parva licet componere magnis. D'abord, pour le volume des eaux, il n'y a pas entre eux de comparaison possible. Même à Cologne [...], le Rhin est encore de moitié moins large que le Saguenay en face de Chicoutimi. Au milieu du parcours [...], les rives du grand fleuve allemand deviennent assez pittoresques. Elles atteignent une hauteur de plusieurs centaines de pieds, s'élevant en pentes plus ou moins abruptes, et presque partout admirablement boisées. Mais qu'il y a loin de l'aspect agréable, assurément, qu'offre alors le Rhin, à la sauvage et majestueuse grandeur que présente, sur presque tout son parcours, notre sombre Saguenay [...]. En résumé, comme oeuvre grandiose de la nature, le Saguenay est cent fois supérieur au Rhin, qui, de son côté l'emporte facilement sur celui-là comme oeuvre naturelle embellie par la main des hommes.⁽¹⁷⁾

Jean-Charles Harvey, dans son ouvrage *Québec, la douce province*, fait aussi le rapprochement de certains espaces territoriaux du Québec avec des éléments euro-

péens. Dans une première comparaison, l'auteur écrit en parlant des Cantons de l'Est: «Quelle sensation étrange de visiter, en parcourant la campagne, et dans un rayon de quelques milles, un coin de France, un coin d'Angleterre ou un coin d'Écosse.»⁽¹⁸⁾

Dans un deuxième temps, l'auteur utilise une approche foncièrement descriptive pour présenter la Gaspésie et la comparer.

Ab! le charme des petits villages silencieux, de leurs maisonnettes blanches, échelonnées en bordure de la route, sur le rivage de la mer, près du clocher de l'église, pareilles aux brebis broutant sous la protection du berger, le charme des lumières menues, toutes frissonnantes dans le vent du soir qui souffle du large, des champs de patates, de sarrasin ou d'avoine, cultivés dans les intervalles de la pêche, de la prairie dont on coupe le foin vers la fin d'août, du quai primitif rongé par la lame, des filets mis à sécher sur la grève, des embarcations des pêcheurs de morue, chaloupes à voile ou canots automobiles, du troupeau dont les clochettes résonnent dans la montagne proche! Cette contrée colorée rappelle le littoral breton, et c'est encore la province de Québec.⁽¹⁹⁾

L'espace gaspésien a également été comparé dans certains autres documents. Ainsi, en 1927 dans un ouvrage édité par le Chemin de fer National, Ernest Schenck écrivait ce qui suit: «Quoi de plus différent que la Gaspésie, Bretagne par le littoral, Acadie par une partie de sa population, petite Terre-Neuve par la pêche à la morue [...]»⁽²⁰⁾

La Richelieu and Ontario Navigation Co. se sert également d'une comparaison pour décrire un autre coin du Québec soit Murray Bay et l'espace qui l'environne. «Murray Bay, with the grand old Laurentian mountains behind it and the river in front, furnished a variety of scenery not often found in combination. it has often been compared to the west coast of Scotland for Beauty.»⁽²¹⁾

De même, dans le guide publié par le ministère de la Voirie en 1930 et intitulé *La Gaspésie*, on évoque la similarité qu'il semble exister entre ce territoire et l'Irlande. Il est notamment écrit à ce sujet:

Les montagnes et les vallées, les forêts et les lacs de ce coin merveilleux du Canada reproduisent, avec une étonnante exactitude, les paysages les plus grandioses et les plus typiques de la vieille Irlande [...] Ce que fut l'Irlande dans les siècles passés, la Gaspésie l'est aujourd'hui.⁽²²⁾

Ce document ne se limite toutefois pas à cette seule comparaison puisqu'il note, pour caractériser le paysage situé entre les villages de New Carlisle et New Richmond: «La route s'éloigne lentement, en courbe gracieuse, du bord de l'eau, et des paysages d'une délicieuse beauté s'offrent au regard du voyageur. C'est un autre coin de la Suisse, un splendide mélange de forêts, de montagnes, de vallées et de rivières.»⁽²³⁾

Finalement, et même si le propos de Jean-Charles Harvey sur la ville de Québec ne fait aucun rapprochement avec un lieu comparatif bien déterminé, le sens profond des lignes qu'il consacre à cette entité géographique n'est toutefois pas dénué de tout rapprochement lorsqu'il écrit:

L'étranger qui, tout à coup et sans voir les distances, se trouverait transporté à Québec, par un jour d'été, refuserait à se croire dans une ville d'Amérique. Le cachet vétuste que revêt les vieilles rues étroites et le caprice des toits inégaux, les lucarnes pointues, les modèles d'architecture d'un autre âge, la pierre des fortifications, brunie par le temps, l'inégalité du plan d'ensemble de la cité, qui indique diverses étapes historiques, tout cela, vu dans une lumière intense comme la lumière méridionale, lui donnerait l'impression des plus aimables contrées du vieux monde.⁽²⁴⁾

Et puis...

Il y a l'hiver. Peu s'y sont attardés lors de cette période. Ne pas en parler serait en quelque sorte donner raison à Voltaire. Bien soit! Citons les propos d'un auteur:

While Quebec is preeminently a summer resort, it also claims the right to be crowned as Queen or Northern Winter Resorts, and it reserves some of its chief attractions for its Winter visitors. Then, when the frost king is supreme, the population devotes a generous portion

of its time to the various forms of out-door pleasure and Winter sport which have made St. Petersburg one of the most famous and popular European Winter Resorts. the time is spent in sleighing, skating, tobogganing, skiing and snow-shoeing, and such games as curling and hockey [...] Quebec, in Winter, is strongly recommended by eminent medical men as a resort for those predisposed to pulmonary complaints...⁽²⁵⁾

Somme toute, l'intérêt que tant d'acteurs et de visiteurs ont démontré pour ce pays de quelques arpents de neige, semble, a priori, donner raison aux conquérants qui y avaient vu beaucoup plus qu'une simple cabane au Canada. †

NOTES

- (1) Louis Franquet, *Voyages et mémoires sur le Canada 1752*, Imprimerie A. Côté et Cie, Québec, 1889, p. 48.
- (2) Employé pour la première fois au début du XIX^e siècle, le vocable touniste tire son origine du « Grand Tour », un circuit éducatif pratiqué pour de jeunes nobles britanniques comme complément à leur formation.
- (3) Marcel Samson, *La route des villégiateurs, in Continuité*, numéro 40, été 1988, p. 14.
- (4) Richelieu & Ontario Navigation Co., *Niagara to the Sea*, Official Guide, Montreal, 1905, pp. 52-54-70-71 et 74.
- (5) Jean-Charles Harvey, *La douce province*, édité par le Chemin de fer National, Montréal, 1925, pp. 5 et 23.
- (6) Ernest Schenck, *La grande aventure*, édité par le Chemin de fer National du Canada, Montréal, 1927, p. 38.
- (7) En 1923, soulignons la parution d'un premier guide de 444 pages publié par les éditeurs U. Perreault et Cie et intitulé *Guide des touristes de la province de Québec*. Cette initiative sera suivie en 1924 par la parution du premier guide de la route par la Canadian Automobile Association.
- (8) Nous tenons à remercier monsieur Gilles Galichan, conservateur-archiviste à la bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec, pour son assistance fort précieuse lors de la recherche concernant les débats sur le tourisme.
- (9) Ministère de la Voirie, *Voyez Québec d'abord, See Quebec First*, Québec, mai 1926, p. 48.
- (10) *Ibid.*
- (11) *Ibid.*, pp. 5 et 6.
- (12) Ministère de la Voirie, *La Gaspésie*, Québec, juillet 1930, p. 7.
- (13) Ministère de la Voirie et des Mines, *Sur les routes de Québec*, Guide du touniste, novembre 1929, pp. 21 et 28.
- (14) Voir à cet effet l'Office provincial du tourisme, *Laurentian Tours*, Québec, 1932, 32 pages.
- (15) Voir à cet effet l'Office provincial du tourisme, *the Eastern Townships of Quebec*, Québec, 1932, 12 pages.
- (16) Voir à cet effet l'Office provincial du tourisme, *Lake St. John and National Park*, Québec, 1932, 12 pages.
- (17) L'abbé V.-A. Huart, *Impressions d'un passant*, typ. Dussault & Proulx, Québec, 1906, p. 114.
- (18) Jean-Charles Harvey, *op. cit.*, p. 27.
- (19) *Ibid.*, p. 35.
- (20) Ernest Schenck, *op. cit.*, p. 38.
- (21) Richelieu & Ontario Navigation Co., *op. cit.*, p. 65.
- (22) Ministère de la Voirie, *La Gaspésie*, *op. cit.*, p. 10.
- (23) *Ibid.*, p. 218.
- (24) Jean-Charles Harvey, *op. cit.*, p. 39.
- (25) Richelieu & Ontario Navigation Co., *op. cit.*, pp. 55-56.

Les 100 ans du Château Frontenac

Marie-Janou Lusignan



Le Château Frontenac, haut lieu de romantisme et joyau d'architecture nord-américaine, célébrait en 1993 ses premiers 100 ans.

Après les Châteaux Saint-Louis et Haldimand qui ont hébergé les gouverneurs français et anglais durant plus de deux siècles, le promontoire du Cap Diamant avait perdu de son prestige et les projets d'un grand hôtel à Québec se succédaient sans jamais se concrétiser.

À la fin du siècle dernier, William Van Horne, alors président du Canadien Pacifique, réussit à réunir les fonds nécessaires à la réalisation du Château Frontenac, qui serait une halte parfaite pour les voyageurs des trains de la compagnie Canadian Pacific Railways.

Van Horne retint les services de l'architecte new-yorkais Bruce Price, déjà auteur de la Gare Windsor à Montréal. C'est à même les styles architecturaux du Moyen-Âge et de la Renaissance que Price s'est inspiré pour immortaliser l'histoire des deux grandes puissances qui ont occupé le plus haut cap de Québec.

Le 20 décembre 1893, la première aile complétée du Château Frontenac, l'aile Riverview, fut inaugurée dans le faste qui convenait. Elle comprenait 170 chambres, dont 93 étaient pourvues d'une salle de bain et d'une cheminée, luxe inouï pour l'époque. L'hôtel comprenait aussi trois suites magnifiques.

Plusieurs agrandissements se sont succédés jusqu'en 1993 pour construire l'hôtel tel qu'il apparaît aujourd'hui. L'aile Citadelle a été construite en 1899, suivie de l'aile Mont-Carmel en 1908, de l'aile Saint-Louis et de la Tour centrale construites entre 1920 et 1924 et dont l'allure rappelle les donjons des châteaux de l'époque médiévale en France. Une nouvelle phase d'agrandissements a été complétée en juin 1993 avec l'aile Claude-Pratte.

Le Château Frontenac tient son nom du gouverneur français, Louis de Buade, Comte de Frontenac, qui dirigea les

destinées de la Nouvelle-France de 1672 à 1698. On trouve d'ailleurs ses armoiries sur la façade extérieure de l'arche d'entrée du Château, ainsi qu'à bien des endroits à l'intérieur de l'hôtel.

L'histoire est omniprésente à travers l'architecture du Château Frontenac. Une pierre vieille de 300 ans et portant l'emblème de la Croix de Malte est placée parmi les pierres de l'intérieur de la voûte d'entrée de l'hôtel.

Le Château Frontenac a aussi été l'hôte de nombreux événements historiques notamment des Conférences de Québec qui réunirent, en août 1943 et septembre 1944, durant la Deuxième Guerre mondiale, le Président américain Franklin D. Roosevelt, le Premier Ministre britannique Winston Churchill et le Premier Ministre canadien Lyon MacKenzie King.

Aujourd'hui, le Château Frontenac s'élève fièrement sur le Cap Diamant, à l'aube d'un nouveau siècle et d'un nouveau millénaire.

Ce texte est le résumé d'un document transmis par madame Caroline Samson, directrice des relations publiques au Château Frontenac. Photographie : Parcs Canada - Services photographiques. Photo : Louis Jacob