

Le fleuve au coeur

Alain Franck

Number 116, Spring 2008

Québec, ville maritime

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/17406ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

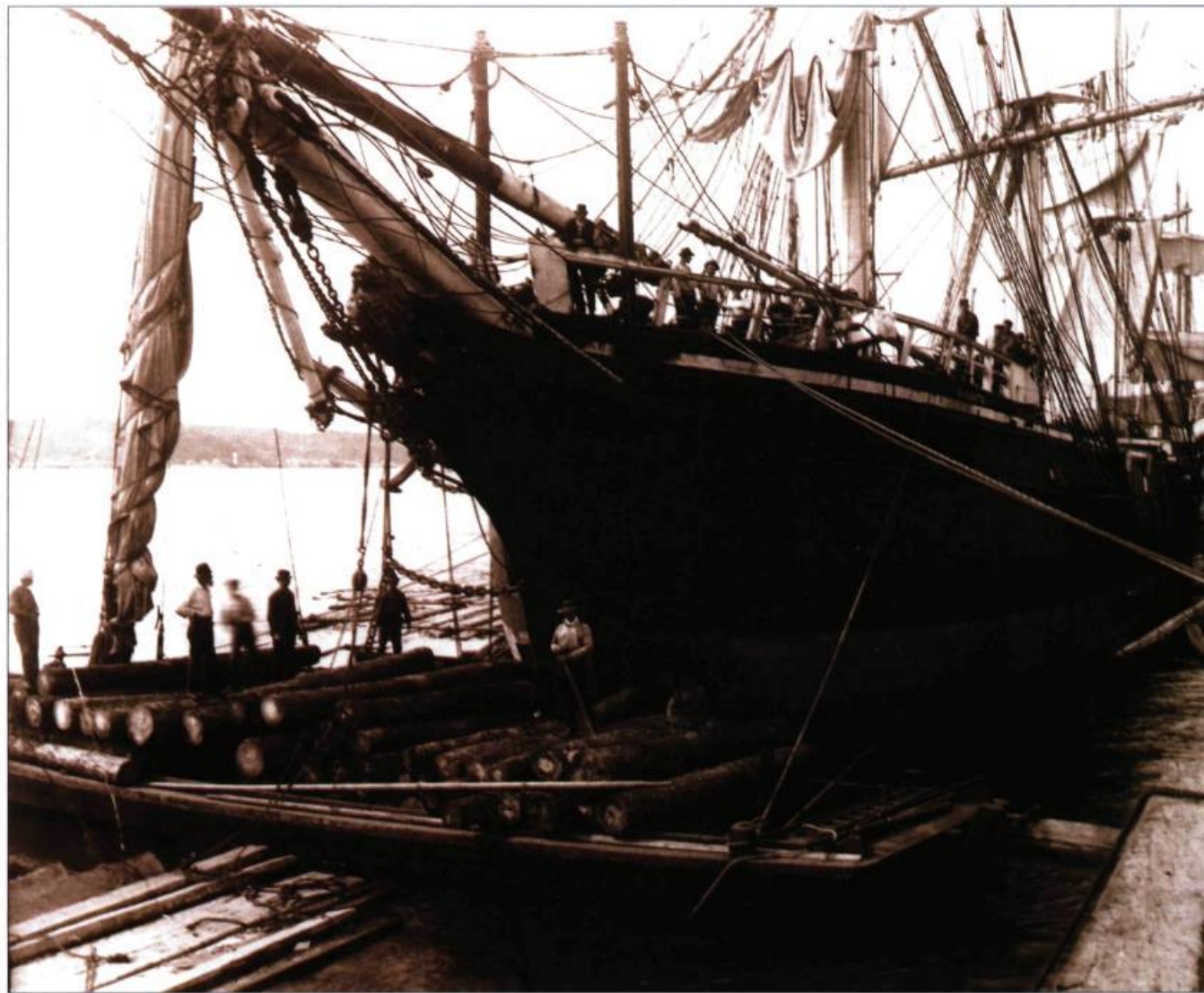
1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Franck, A. (2008). Le fleuve au coeur. *Continuité*, (116), 34–38.

Le fleuve au cœur



Québec, important port de mer, plaque tournante de la navigation, du commerce du bois et de la construction navale ? Que oui. C'était il y a plus de 100 ans, alors que le fleuve était au cœur même des activités de la capitale.

par Alain Franck

Bien avant l'arrivée des Français sur le continent, les rives du fleuve à la hauteur de Québec étaient déjà le théâtre d'une intense activité reposant sur la pêche et les échanges entre peuplades indigènes. Sous le Régime français, la basse-ville de Québec se développe, devenant un important lieu de traite et d'échanges qui compte



Au XIX^e siècle, les besoins de l'Angleterre en produits forestiers augmentent les exportations de bois et la population canadienne grandissante agit sur le commerce d'importation, stimulant la création de chantiers navals.

Photo : coll. Archives nationales du Québec



aussi quelques chantiers navals. Presque toutes les activités qui s'y déroulent sont tournées vers un commerce maritime visant à approvisionner la France; elles se limitent donc à l'exploitation des ressources et ne touchent pas à leur transformation. Le centre de l'action : le secteur de la place Royale, noyau initial de la colonie.

Après la prise de Québec en 1759, des hommes d'affaires anglais acquièrent plusieurs lots stratégiquement situés près de l'eau, ce qui entraîne la construction de

nouveaux quais, de magasins et d'entrepôts. Le petit ensemble portuaire devient alors un véritable centre d'affaires. Avec le développement de l'activité portuaire vers l'ouest, les propriétés le long de la grève sont cédées afin que les Anglais puissent implanter les infrastructures nécessaires au commerce maritime et à la construction navale.

Peu de temps après, des installations liées à l'industrie navale s'étendront tout le long du littoral, donnant naissance à un quartier

Point central de l'avant et de l'arrière-pays, le port de Québec constitue un lieu de rencontre de tous les types de navires.

Photo : coll. Archives nationales du Canada



Au XIX^e siècle à Québec, les anses du fleuve sont occupées par le commerce du bois et l'industrie de la construction navale. Elles deviennent un lieu idéal pour le stockage du bois arrivant du Haut-Saint-Laurent et de l'Outaouais.

Photo : Notman, coll. Archives nationales du Québec



Dans la première moitié du XIX^e siècle, des maisons sont construites le long de la rue Champlain, sur des lots de grève situés entre les lignes des hautes et des basses eaux.

Photo : coll. Archives nationales du Québec

ouvrier. Dans le secteur du cap Blanc, une intense activité de flottage de bois, d'équarrissage et de construction navale mobilisera des milliers de travailleurs locaux et immigrants. Cette partie de la basse-ville connaîtra alors la plus importante croissance de son histoire (voir encadré).

LE PORT FAIT BOUM

Le développement sans précédent des activités portuaires caractérise la première moitié du XIX^e siècle. L'embargo européen force la Grande-Bretagne à compter davantage sur les colonies d'Amérique du Nord pour assurer ses approvisionnements en bois. Dès lors, la ville de Québec se retrouve au cœur du commerce du bois et de l'industrie de la construction navale. L'exploitation commerciale de la forêt québécoise profite grandement des avantages

géographiques de la région de Québec. Ce « passage rétréci », comme l'appelaient les Amérindiens, est la portion du fleuve qui connaît les plus fortes amplitudes de marée, ce qui a pour conséquence de laisser à découvert de grands espaces à marée basse (avant le remblayage des rives). Les anses de Québec deviennent un lieu idéal pour stocker le bois qui arrive du Haut-Saint-Laurent et de l'Outaouais; une fois sorties de la forêt, les grosses pièces de bois sont assemblées en radeaux que l'on fait descendre à vau-l'eau jusqu'à Québec.

Si les anses se prêtent bien à l'entreposage du bois avant son expédition, il en va autrement pour le lancement des navires. Plusieurs constructeurs de bateaux établis au pied du cap Diamant, limités en raison des eaux peu profondes, loueront une partie de leurs installations pour l'entreposage du bois sur la grève. Pour faciliter l'amarage des navires, les autres devront construire des quais perpendiculaires à la rive afin de rejoindre le plus possible les eaux profondes. Au fil des ans, la succession de quais en dents de peigne empiète sur le fleuve et caractérise le paysage du bas de la falaise.

Dès 1827, certains constructeurs installent un dock flottant, seul équipement qui permet de sortir les navires de l'eau pour les réparer, et une première cale sèche flottante apparaît au chantier naval de Campbell et Black à Cape Cove, à l'est du cap Blanc.



Le Centre de conservation du Québec POUR LE PATRIMOINE

www.ccq.mcccf.gouv.qc.ca

Le Centre de conservation du Québec, un service accessible, une équipe aguerrie, aux expériences diversifiées, apportant des solutions crédibles et recherchées au patrimoine mobilier et immobilier du Québec. Près de vous, prêt à intervenir, prêt à vous aider avec un grand souci d'efficacité !

Champs d'intervention : Sculptures - Peintures - Meubles - Oeuvres sur papier
Métaux - Textiles - Archéologie et ethnologie

CONSERVER ET RESTAURER NOTRE HÉRITAGE CULTUREL,
C'EST NOTRE PASSION QUE NOUS PARTAGEONS

Centre
de conservation
Québec

Vers le boulevard Champlain

Au début de la colonie, les nouveaux lots de la frange littorale comprennent une partie de la falaise et une partie du fleuve. Ils comportent aussi une servitude qui commande aux propriétaires de réserver un espace au-dessus des plus hautes marées pour le passage d'un chemin. La future rue Champlain apparaît sur la carte de Robert de Villeneuve, premier ingénieur du roi, en 1685. Longeant la falaise, ce chemin de grève est déjà caractérisé par la configuration sinueuse qu'on lui connaît. Au cours du XIX^e siècle, les premiers projets d'implantation d'une importante voie de circulation pour relier le port de Québec à Cap-Rouge sont évoqués. En 1826, on propose de doubler la largeur de la rue Champlain en remblayant toute la rive du fleuve par un boulevard, mais les commerçants et les armateurs ne se laissent pas déloger des grèves.

Dans la première moitié du XIX^e siècle, ce quartier relativement éloigné du reste de la ville se développe de façon anarchique : les maisons se multiplient sans aucune logique et des particuliers s'approprient les emplacements les plus stratégiques. La grande majorité des maisons sont construites sur des lots de grève situés entre les lignes des hautes et des basses eaux. L'espace étant restreint entre le fleuve et le cap, des travaux de remblayage sont exécutés, ce qui a pour effet de doubler la superficie de la basse-ville en façade du fleuve.

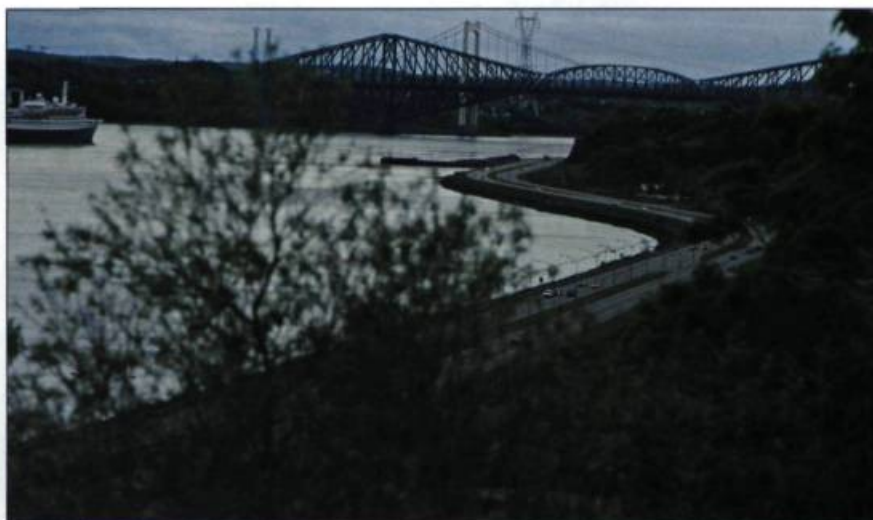
La population s'installe à des endroits qui ne lui appartiennent pas. Plusieurs maisons et dépendances sont érigées sur des quais ou des remblais, souvent pour loger la main-d'œuvre ouvrière des chantiers maritimes. En 1841, la rue est élargie et plusieurs maisons construites sur l'emprise réglementaire de la rue sont démolies ou déplacées. La pression démographique entraîne l'expansion de la basse-ville vers ses deux extrémités.

Au tournant du XX^e siècle, quand l'essor des activités maritimes de Québec prend fin, le nombre d'installations liées au commerce du bois diminue et les importants chantiers maritimes ont disparu. La population de la basse-ville décline. Avec la relance des activités portuaires et l'arrivée de l'automobile, une nouvelle pression se fait sentir sur le rudimentaire réseau de rues de cette zone littorale. Le problème du

suivra avec la construction du boulevard Champlain en 1961.

Plusieurs édifices sur les quais bordant la rue Champlain sont détruits. On procède à la construction de la voie ferrée du Canadien National. Ce chemin de fer sera abandonné lors de la construction du boulevard; ses talus serviront pour les travaux de remblayage des berges.

Une première section du boulevard



La construction du chemin de fer qui longe le fleuve jusqu'à la Gare maritime Champlain crée d'importants remblais qui seront utilisés pour développer le boulevard Champlain dans les années 1960.

Photo : François Rivard

transport des marchandises est en partie réglé en 1914 avec l'implantation d'un tronçon de voie ferrée entre Cap-Rouge et la Gare maritime Champlain. La construction du chemin de fer nécessite d'importants remblais et constitue la première étape d'un véritable bouleversement du système viarie de ce secteur, qui se pour-

Champlain est construite entre la traverse et la pointe de Sillery en 1961. La seconde phase sera réalisée en 1970 lors de l'ouverture du pont Pierre-Laporte.

Désormais, l'arrière des maisons de la rue Champlain fait face au boulevard, altérant le lien que la population entretenait jusqu'alors avec le fleuve.

Vers 1843, le marchand de fourrure et entrepreneur bostonnais William Lamson, qui exploite déjà un dock à l'anse des Mères depuis 1837, établit un nouveau dock flottant capable d'accueillir des navires de plus de 49 mètres de long. En 1856, il met à l'eau un troisième dock atteignant les 69 mètres.

Phénomène inusité et représentatif du port de Québec, neuf docks flottants garniront l'endroit au XIX^e siècle. Certains demeureront même en fonction au XX^e siècle, longtemps après que l'on aura construit la première cale sèche Lorne à Lauzon en 1886 (voir « La "Davie", une gloire mécon-

nue », p. 44). George T. Davie et ses fils continueront à les utiliser jusque dans les années 1930.

ÂGE D'OR... ET DÉCLIN

Grâce à ces intenses activités maritimes, la ville de Québec engendre un développement exceptionnel de la navigation et devient le point central de l'activité économique des Grands Lacs jusqu'au golfe Saint-Laurent. Le port de Québec devient le carrefour par excellence de la navigation fluviale et océanique. Il se démarque aussi comme plaque tournante du transit des denrées expédiées en Europe. Les villages



À la fin du XIX^e siècle, on transforme le port de Québec pour créer le bassin Louise, aménager des silos à grain et construire des cales sèches à Lauzon.

Photo : coll. Archives nationales du Québec

côtiers s'approvisionnent en produits d'importation et objets manufacturés depuis ce centre urbain.

La ville constitue le pivot de l'avant et de l'arrière-pays. Avant l'arrivée de la navigation à vapeur, les navires de l'amont (Montréal, rivière Richelieu, lac Saint-Pierre) circulant vers l'aval ne dépassent à peu près pas les limites du port. En contrepartie, les navires du Bas-du-Fleuve remontent rarement au-delà de Québec.

L'avènement de la navigation à vapeur et le dragage du fleuve modifient considérablement la donne au profit du port de Montréal. À la fin du XIX^e siècle, à la suite

du déclin des activités maritimes, le port de Québec tente de se repositionner sur le marché canadien. Pour concurrencer les activités du port de Montréal, il subit des transformations : création du bassin Louise, aménagement des silos à grain puis des cales sèches à Lauzon. La reconstruction s'échelonne jusqu'en 1945.

En 1925, un deuxième port, spécialisé dans les activités pétrolières, s'implante à l'anse au Foulon. Pendant les 40 années qui suivront, des infrastructures liées au transport (voie ferrée et boulevard Champlain) et de grands bâtiments d'entreposage et d'immigration modifieront le paysage urbain du quartier. En 1957, on installe des réservoirs à pétrole sur un lot de grève de l'anse des Mères appartenant à la Commission des ports nationaux. En 1959, le bâtiment de la Gare maritime Champlain est construit sur le quai de l'anse au Foulon. Il abrite les bureaux du ministère de l'Immigration et de la Citoyenneté ainsi que des locaux spécialisés pour l'accueil des immigrants. Dans les années 1970, avec l'essor du transport aérien, les immigrants préfèrent l'avion au bateau. Le bâtiment sert désormais à des fonctions administratives.

Après de longues années de gloire et d'innovation, le port de Québec a perdu de son lustre devant les progrès du XX^e siècle, notamment au profit de Montréal. Il reste cependant un des rares lieux du paysage urbain à rappeler la vocation maritime de la ville aux abords du Grand Fleuve.

Alain Franck est ethnologue spécialisé en histoire maritime.

Auberge du Porc Épic

600, rue Principale Ouest
Cacouna G0L 1G0
(418) 868-1373 • 1 888 909-1373
www.porc-epic.com

Face
au grand
fleuve,
le charme
discret
d'une villa
du XIX^e siècle.

Michel Gilbert
Ebéniste-restaurateur / Cabinet maker, restorer

Restauration et reproduction :

- ☞ Mobilier
- ☞ Objets anciens
- ☞ Éléments architecturaux

971, Chemin de l'Écore Sud
Vallée-Jonction, Québec G0S 3J0
Téléphone : (418) 253-5128 • 1-888-515-5128
doucine@globetrotter.net • www.artebois.ca