

Article

« Quand Lévis menaçait Québec... »

Diane Saint-Pierre

Cap-aux-Diamants : la revue d'histoire du Québec, vol. 3, n° 3, 1987, p. 25-28.

Pour citer cet article, utiliser l'information suivante :

<http://id.erudit.org/iderudit/6757ac>

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <http://www.erudit.org/apropos/utilisation.html>

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : erudit@umontreal.ca



Vue aérienne de Lévis en 1881.
(Archives du Collège de Lévis).

QUAND LÉVIS MENAÇAIT QUÉBEC...

par Diane Saint-Pierre*

Faut-il vraiment justifier ce titre? Pour se convaincre de cette affirmation, il suffit de prendre connaissance de certains articles et éditoriaux, de conférences et de rapports du XIX^{ème} siècle. Ainsi, William Serrel écrivait en 1852, dans son Rapport sur le pont suspendu projeté pour le passage d'un chemin de fer et pour la traverse du fleuve Saint-Laurent à Québec: «Citoyens de Québec, il vous faut construire soit un pont, soit une nouvelle Cité. Sans des moyens convenables de franchir le fleuve, des villes rivales de Québec s'élèveront sur la rive du Sud, et le commerce de l'Ancienne capitale l'abandonnera.»

Pourtant la fameuse rivalité économique entre les villes de Montréal et de Québec, ou encore la rivalité «politique» avec les villes de Kingston, Montréal et Toronto, ont davantage retenu l'attention. Nous proposons de mettre en évidence les facteurs qui ont, au cours du siècle dernier, accéléré la croissance de cette «rivale de la rive-sud».

La naissance d'une ville

Comment se fait-il qu'en l'espace de dix ans, un village, Notre-Dame-de-la-Victoire, fondé sur une

falaise presque déserte devienne, en 1861, une des plus importantes villes du Québec? L'un des résidents de Lévis, le poète Louis Fréchette, écrit en 1864:

*Hier, ce fut en vain que l'on t'aurait cherchée...
Hier tu sommeillais, immobile et penchée.
Sur les abîmes de l'oubli;
Puis, l'oeil triomphateur, la tête couronnée.
Tu surgis...et sondant ta haute destinée.
Québec ta rivale a pâli.*

C'est la conjugaison de plusieurs facteurs qui entraîne cette croissance exceptionnelle que connaît Lévis au cours de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle. Il faut néanmoins remonter bien avant 1850 pour retracer les origines de ce développement.

Au tout début du XIX^{ème} siècle, des événements militaires européens forcent l'Angleterre à s'intéresser au potentiel de ses colonies. L'une des matières premières les plus convoitées est le bois dont on a besoin, entre autres, pour la construction des navires. Or, le milieu naturel de la rive-sud, par la proximité des ressources forestières,

* Historienne

Vue de
l'Anse-aux-Sauvages, à
Lauzon, en 1895.
(Archives nationales
du Québec).



le potentiel de ses rivières et ses nombreuses anses constitue un territoire des plus attrayants. Conjuguons à cela la profondeur du chenal du fleuve Saint-Laurent qui permet aux bateaux anglais de fort tonnage de venir jusqu'à ses rives et l'apport de nouveaux éléments fort dynamiques que sont les «lumber Lords» et nous retrouvons ainsi tous les facteurs qui enclenchent le processus d'appropriation et d'exploitation du littoral sud.

Les chantiers de bois et de construction navale

Il faut accorder à Henry Caldwell l'initiative d'avoir construit en 1801, aux embouchures des rivières à la Scie et Etchemin, les premières scieries d'importance, et à Allison Davie, l'établissement en 1829 d'un chantier de réparation de navires à voiles près de l'actuelle traverse de Lévis.

D'autres investisseurs suivent les traces de ces précurseurs. Ainsi, George Hamilton établit son chantier de bois dans l'anse de New Liverpool; William Price choisit, en 1820, l'anse Hadlow; Allan Guilmour s'installe à l'Anse-aux-Sauvages à Lauzon; les familles Benson, Atkinson et, plus tard, Gravel et Breakey s'approprient une bonne partie du littoral entre l'Anse-aux-Sauvages et l'embouchure de la rivière Chaudière. Ici et là, on

construit les infrastructures nécessaires, quais, bâtiments, entrepôts, scieries, afin de faciliter et de rentabiliser le commerce du bois. Chantiers de bois et chantiers navals se côtoient. Trois centres d'activités importants naissent ainsi au cours de la première moitié du XIX^{ème} siècle: l'Anse-aux-Sauvages avec ses chantiers de bois à Lauzon, Notre-Dame-de-la-Victoire avec ses chantiers maritimes et son dynamisme commercial, et New Liverpool, un bourg issu des chantiers de bois.

La croissance de ces activités est telle qu'en 1851, 21 scieries sont établies en bordure du fleuve. En 1860-1861, 1 571 journaliers oeuvrent dans les anses à bois et les chantiers de construction navale. En 1864, Lévis compte à elle seule quatre chantiers de construction de navires: Charland et Marquis, Brunelle, Davie (George, fils d'Allison) et Russell. Ce dernier chantier construit, entre 1848 et 1864, près d'une trentaine de navires. Grâce à l'initiative et au dynamisme de ces constructeurs, une tradition navale s'implante et devient une véritable spécialité régionale.

Outre ces gros chantiers axés beaucoup plus sur les marchés national et international, plusieurs petits constructeurs prospèrent en s'adaptant à des besoins plus régionaux, et en se consacrant à la construction de petits navires et à des activités de remorquage ou de traverse entre les deux rives. Mais l'époque du bois équarri est révolue et



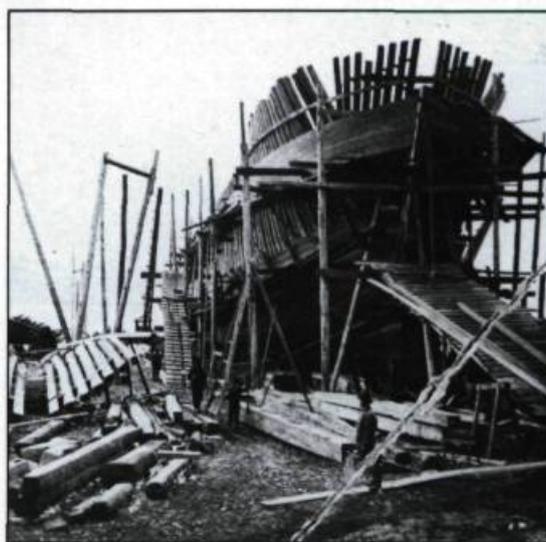
*New Liverpool
(aujourd'hui inclus
dans Saint-Romuald),
un bourg ouvrier
construit à proximité de
Lévis.
(Collection Georges
Charest).*

celle du bois de sciage perd de la vitesse. À la fin du XIX^{ème} siècle, les chantiers de bois ne trouvent plus leur profit et, les uns après les autres, ferment définitivement leurs portes. Les chantiers navals, de leur côté, éprouvent de sérieuses difficultés. Ils ne peuvent, pour la plupart, faire face à la modernisation des transports maritimes et, en particulier, à l'avènement des vapeurs et des navires construits en acier. De tous les chantiers, un seul, le chantier Davie, sait relever le défi que pose à l'industrie l'apparition des «vaisseaux de métal». L'arrivée sur la rive-sud du chemin de fer va compenser le déclin des chantiers et assurer à Lévis un essor sans précédent.

L'arrivée du chemin de fer sur la rive-sud

La construction des installations du Grand-Tronc, en 1854, dans les anses Tibbits et Hadlow, à l'ouest de la Traverse de Lévis, insuffle beaucoup de dynamisme. Des centaines d'emplois sont créés par les besoins d'accueil, de manutention et d'entretien du matériel. Des hôtels sont construits à proximité des magasins de détaillants et de grossistes de toutes sortes. Cet essor se propage dans toute la ville et particulièrement dans la basse-ville. Le chemin de fer et la voie fluviale deviennent indissociables de cette prospérité industrielle et commerciale.

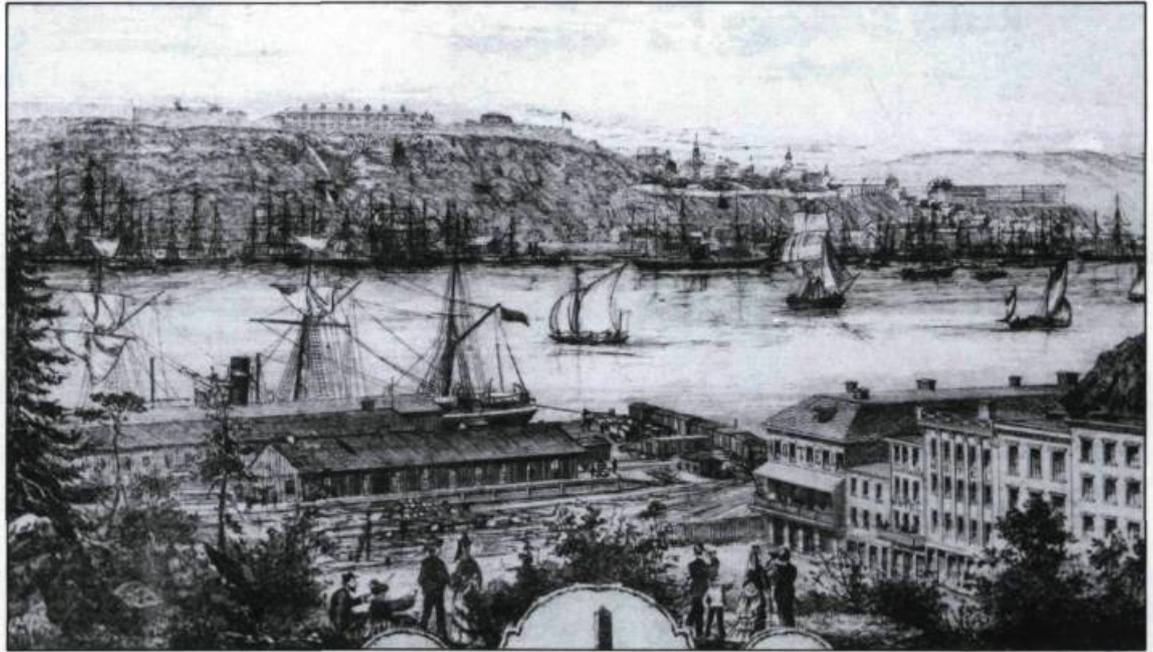
Durant plus de vingt ans, le Grand-Tronc est sans concurrent sur la rive-sud du Saint-Laurent. En 1876, l'Intercolonial construit une ligne vers les Maritimes tandis qu'en 1881 le Québec-Central établit son lien avec Boston. Lévis est alors avanta-



*Un navire en
construction à Lévis au
XIX^{ème} siècle.
(Archives nationales
du Québec).*

gée par les différentes lignes qui la desservent et qui traversent son territoire. Québec, quant à elle, doit attendre l'année 1879 avant d'être relié à un premier réseau de chemin de fer.

Grâce à ses infrastructures portuaires et ferroviaires, Lévis devient un centre de transbordement de première importance. Une partie du trafic portuaire de Québec profite à cette agglomération naissante. Le dynamisme transparait dans le rythme que prend le développement de la ville. Rapidement, des commerces, des hôtels et des maisons de pension surgissent dans le secteur de la gare du Grand-Tronc. De nombreuses industries voient également le jour. Pour



La gare du Grand Tronc à Lévis, vers 1865. (Archives nationales du Québec).



La Côte du passage au début du XXIème siècle. (Archives nationales du Québec).

Pour la plupart entreprises familiales et artisanales, ces scieries, fonderies, fabriques de limes, chaussures, instruments aratoires, articles de toutes sortes deviennent florissantes. La compagnie Carrier & Lainé, entre autres, s'impose comme le plus important atelier de construction mécanique du Canada. À la fin du XIXième siècle, cette industrie, située près de la traverse, emploie jusqu'à 600 personnes.

C'est véritablement au cours de cette seconde moitié du XIXième siècle, et plus particulièrement dans le dernier quart, que l'activité économique de la basse-ville est la plus intense. En 1891, 146 établissements emploient 1 220 travail-

leurs. À cela s'ajoutent des services: hôtels, banques, places d'affaires. Le commerce y est florissant et les marchands prospères.

Alors que la basse-ville s'affirme comme quartier à vocation industrielle où s'entremêlent commerçants, industriels, cheminots et ouvriers de toutes sortes, le secteur de la haute-ville et de la «côte des marchands», aujourd'hui Côte du Passage, s'affirme comme zone résidentielle et de maisons de commerce. Les Couture, Michaud, Proulx, Grenier, Arsenault et bien d'autres se joignent aux riches commerçants anglais, écossais et irlandais qui, en 1850, représentent les trois quarts des négociants de la Côte du Passage. Simultanément, des professionnels ouvrent leur bureau, des compagnies de service s'établissent, puis d'importants marchés sont construits. Signe de prospérité, de nouvelles rues sont tracées, un parc public est aménagé (aujourd'hui la Terrasse de Lévis) et on éclaire les artères importantes.

Bref, au tournant du XXIème siècle, moins de quarante ans après la fondation de la ville de Lévis, on dénombre plusieurs industries importantes, des commerces desservant une clientèle locale et régionale, une organisation municipale coordonnée, une structure portuaire et ferroviaire que l'on peut envier, et une population très dynamique.

Néanmoins, les premières décennies se révèlent décevantes. La dépression qui affecte la basse-ville de Lévis est attribuable à la perte graduelle de son rôle clé de terminus maritime, à la diminution des activités ferroviaires et, enfin, à la fuite lente et progressive du commerce et de l'industrie. Québec n'a donc plus rien à redouter...le temps des craintes est désormais chose du passé. ♦