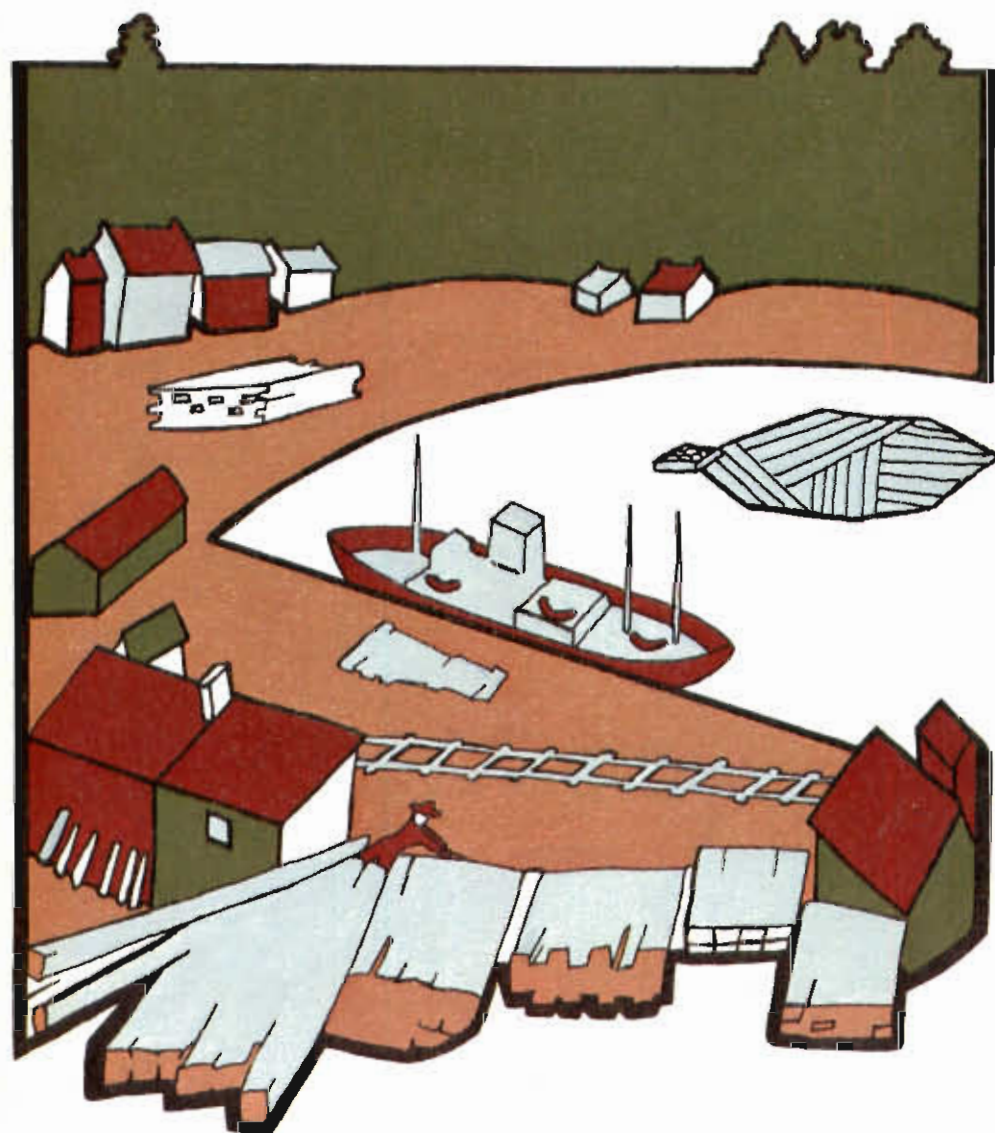


LE FLEUVE ET SA RIVE DROITE:

3. LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EN ZONE LITTORALE



LE FLEUVE ET SA RIVE DROITE:

3. LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EN ZONE LITTORALE

TEXTE ET RECHERCHE:

Gaston Cadrin

COLLABORATION AU TEXTE:

Sylvie Boulanger

COLLABORATION À LA RECHERCHE:

Anne Brochu (chantiers de bois)
Françoise Roy (chantiers navals)
André Carrier (industries)

SOUTIEN TECHNIQUE:

Direction de l'équipe:	Michel Nadeau
Graphisme et mise en page:	Carl Morin
Page couverture:	Louise Beaudet Joubert
Technicien en photographie:	Richard Bégin
Dactylographe:	Line Léveillé
Correction de texte:	Ministère de l'Éducation
Composition et impression:	Imprimerie Saint-Romuald

Ce projet "Le fleuve et sa rive droite" a bénéficié des programmes d'aide à l'emploi suivants:

Été Canada (1982 et 1983)
Canada au Travail (1984)
Chantier Québec (1984)

Cette recherche a bénéficié d'une contribution du Conseil des Arts du Canada (Programme explorations).

La publication de cette brochure a été rendue possible par une subvention de l'Office de Planification et de Développement du Québec (OPDQ).

Dépôt légal: Troisième trimestre 1984
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec

LE GROUPE D'INITIATIVES ET DE RECHERCHES APPLIQUÉES AU MILIEU (G.I.R.A.M.)

CEGEP LÉVIS-LAUZON
205 MGR BOURGET, LAUZON

(P. 212)

AVANT-PROPOS

Ce fascicule représente l'un des cinq volets thématiques traités dans le cadre du projet: "Le fleuve et sa rive droite, 1534-1984", parrainé par le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu.

À l'occasion du 450^e anniversaire de l'arrivée de l'explorateur Cartier dans notre région, il convient de raviver la mémoire collective au sujet des éléments marquants de notre évolution. Nos principaux objectifs consistent à présenter une vision renouvelée de l'histoire et de la géographie de la Rive-Sud en privilégiant la perspective régionale. Cette démarche met en relief le rôle primordial du fleuve Saint-Laurent, d'hier à aujourd'hui, dans le développement social et économique du secteur littoral entre Saint-Nicolas et Saint-Michel.

Notre recherche a certaines limites qui reflètent assez bien les contraintes spatio-temporelles rencontrées sur notre parcours. L'une des préoccupations constantes qui a animé notre équipe de chercheurs a été le désir de permet-

tre à la population du milieu de redécouvrir certains aspects culturels propres à la zone riveraine. Nous espérons ainsi favoriser une meilleure connaissance de notre région et engendrer d'autres contributions intellectuelles dans ce domaine.

Avant de vous souhaiter une bonne lecture, nous croyons important de souligner l'excellent travail de tous ceux et celles qui ont participé à cette réalisation. Nous adressons des remerciements sincères au cégep Lévis-Lauzon, aux municipalités concernées, aux organismes du milieu et à nombre de personnes pour leur collaboration.

Les contributions financières des gouvernements se sont avérées indispensables; nous avons particulièrement apprécié l'intérêt et la bonne compréhension des députés du comté de Lévis à l'égard de notre initiative.

Gaston Cadrin,
concepteur et coordonnateur
du projet.

SOMMAIRE

Introduction	1
LE COMMERCE DU BOIS AU XIX^e SIÈCLE	2
– Les événements politiques déterminants	2
– Du bois de meilleure qualité	2
– Un milieu naturel avantageux	3
– Les principaux occupants des emplacements riverains	5
– Le déroulement du travail dans les anses	6
– L'évolution du commerce du bois	7
LA CONSTRUCTION NAVALE: IMPLANTATION ET DÉVELOPPEMENT	9
– Les premières initiatives	9
– La période de prospérité	11
– Une activité en déclin	12
L'ARRIVÉE DES CHEMINS DE FER, FACTEUR DE PROSPÉRITÉ	15
– L'époque ferroviaire sur notre rive	16
– L'impact économique dans la zone riveraine	17
– Un système "rail-eau" complémentaire:	20
- pour l'escale des immigrants	20
- pour les déplacements touristiques	25
- pour les expéditions de bétail	25
LA VOCATION PORTUAIRE DE LÉVIS AU XIX^e SIÈCLE	27
LE XX^e SIÈCLE: STAGNATION ET DÉCLIN DE LA ZONE LITTORALE	30
– Un espoir: l'hydro-électricité	31
– Une réalité: la concurrence de Québec	33
– Les illusions des années 30 et 40	33
– Les chantiers maritimes: une véritable bouée:	35
- l'impact de la guerre	36
- le milieu de travail	36
- l'évolution récente, de 1950 à 1984	38
LA ZONE RIVERAINE: HIER ET AUJOURD'HUI	42
Références bibliographiques	44

INTRODUCTION

Dès les premiers siècles, un réseau d'industries artisanales s'était développé sur les rives du fleuve ou des principaux cours d'eau de notre territoire. Ces meuneries, scieries, tanneries et fours à chaux visaient avant tout à répondre aux besoins élémentaires d'un pays situé fort loin de la mère patrie. Quant aux exportations, elles se limitaient le plus souvent aux fourrures et à la farine. Pour cette dernière denrée, les moulins de la rivière à la Scie et de l'Etchemin jouèrent un rôle important.

Au XIX^e siècle, les fondements de cette économie autarcique persistent, mais certains secteurs de la zone littorale participent de plus en plus à une production pré-industrielle axée sur la satisfaction des besoins extérieurs. Entre l'embouchure de la rivière Chaudière et l'anse aux Sauvages, le rivage du fleuve accueille de multiples activités liées au commerce du bois, à la construction navale et au transport ferroviaire.

L'implantation de ces activités dans le paysage riverain engendre un dynamisme sans précédent, qui se réper-

cute sur le développement commercial et institutionnel. Le réseau urbain embryonnaire connaît une phase de croissance exceptionnelle et la ville de Lévis saura en profiter.

Au début du XX^e siècle, des signes évidents de ralentissement économique se manifestent dans la zone portuaire et sa frange de développement. Le commerce du bois en voie d'extinction et la perte du rôle clé de Lévis dans le réseau ferré engendrent la morosité et la léthargie. Deux secteurs principaux permettront, au cours des ans, de maintenir l'économie riveraine sur pied: les services à Lévis et les industries de construction maritime à Lauzon.

Lévis, véritable carrefour géographique pour l'hinterland méridional de la région, a su consolider et développer sa fonction commerciale, mais celle-ci a tout de même quitté graduellement les abords du fleuve. Seuls les chantiers navals, malgré leurs crises cycliques, rappellent encore aujourd'hui par leur présence les activités économiques de la zone littorale.

LE COMMERCE DU BOIS AU XIX^e SIÈCLE

Du début de la colonie jusqu'à l'aube du XIX^e siècle, le commerce du bois pourvoyait essentiellement aux besoins de la colonie (construction domiciliaire et navale, bois de chauffage). Le commerce d'exportation était fort limité, parce que la qualité du bois canadien ne pouvait concurrencer celle du bois des pays européens. Cette mauvaise réputation était imputable, entre autres, aux altérations subies lors de l'acheminement du bois entre les lieux d'exploitation de la ressource et les lieux d'embarquement. Les longues périodes d'entreposage, dans de mauvaises conditions avant l'expédition outre-mer, contribuaient aussi à la détérioration du bois.

Les événements politiques déterminants

La conjoncture politique européenne amorça une ère d'échanges commerciaux intenses entre l'Empire britannique et ses colonies du Canada. En effet, lors du blocus continental décrété par Napoléon en 1806, le commerce d'exportation du bois devint florissant sur les rives du fleuve dans la région de Québec.

La Grande-Bretagne, jusqu'alors tributaire des pays européens pour son approvisionnement en bois destiné à la construction de sa flotte, tant de guerre que de commerce, se vit interdire l'accès des principaux ports d'embarquement de la Baltique. La métropole s'intéressa alors au potentiel forestier de ses colonies, le Haut et le Bas-Canada, afin de se pourvoir de matériaux de construction.

Dans ce but, elle promulga en 1809 de nouvelles mesures législatives qui instaurèrent le protectionnisme commercial impérial, à l'avantage des pays membres du Commonwealth, en établissant des barrières tarifaires importantes pour les pays étrangers. À titre d'exemple, les tarifs douaniers sur les importations de bois (à l'exception des colonies) augmentèrent de façon signi-

ficative. En 1809 le tarif était de 27s* le load**, en 1810 il passait à 54s le load; enfin en 1814, il atteignait 65s le load (1). Sur le plan concurrentiel, les taux préférentiels consentis aux colonies avantagèrent le Canada, notamment en ce qui concerne le commerce d'exportation.

Du bois de meilleure qualité

La révolution industrielle, au début du XIX^e siècle, entraîna quelques améliorations techniques concernant les processus de transport du bois, assurant ainsi une meilleure qualité de la marchandise.

En 1807, Philemon Wright inventa un nouveau procédé de transport du bois en acheminant de la Gatineau jusqu'au port de Québec un train de bois flottant. Ce mode de transport avait pour effet de réduire considérablement les délais de livraison.



Le premier radeau de bois descendant la rivière Outaouais en 1806. Aquarelle de C.W. Jefferys (Archives publiques du Canada, C-73702).

* s: Shilling, unité monétaire anglaise valant 1/20 de livre.

** load: unité de mesure équivalente à 250 pieds linéaires de planche, ou 50 pieds cubes de bois.

"La durée de vie moyenne d'une cage, de sa construction à Garden Island à son démantèlement à Québec, n'excédait jamais un mois, voire une à deux semaines, dans les dernières années du commerce (2)".

L'année suivante, en 1808, on adopta la réglementation coloniale. Celle-ci établissait des standards officiels quant au mesurage et à la détermination de la qualité du produit. Des inspecteurs attitrés étaient chargés de mesurer le volume du bois et d'en établir la valeur marchande.

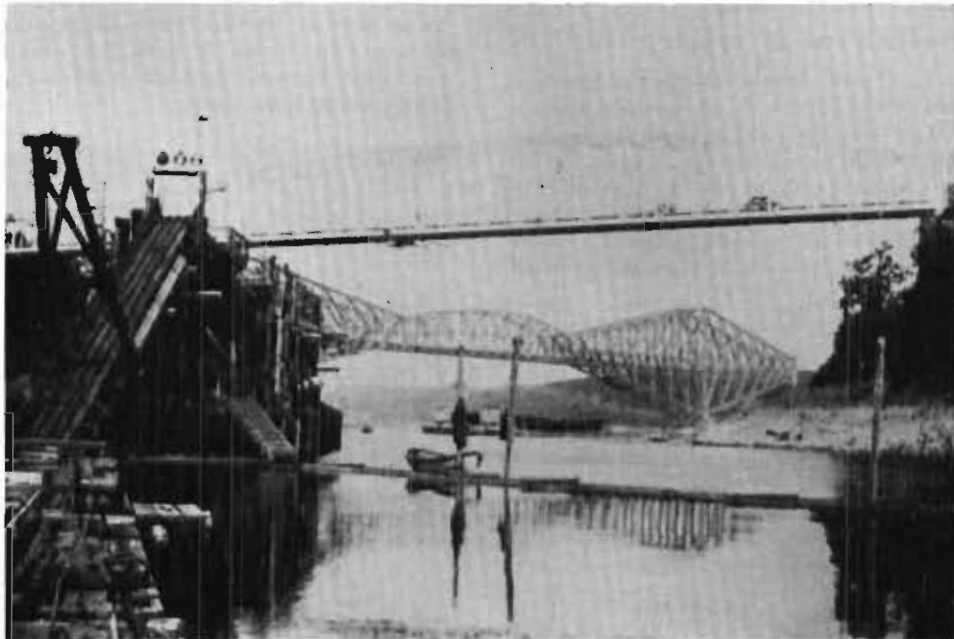
À la même période, des descentes (ou glissoires) installées dans les zones de courant impétueux et de rapides des cours d'eau permettaient d'éviter les obstacles, et de réduire ainsi l'endommagement du bois. Les rivières et les anses de la Rive-Sud nécessitaient parfois ce genre d'installations. Les chantiers Allan Guilmour, J.R. Young, J. Tibbits et J. Breakey en étaient pourvus.

péditions forestières connurent une expansion phénoménale dans notre région, en raison de la configuration du fleuve et de l'esprit d'initiative des entrepreneurs anglais.

Un milieu naturel avantageux

La proximité de la ressource forestière de l'arrière-pays et le potentiel des cours d'eau, comme moyen de transport et source d'énergie, se sont avérés des facteurs importants de localisation des chantiers de bois. À cela s'ajoutait, entre la pointe Lévy et la Chaudière, une topographie du littoral parfaitement adaptée.

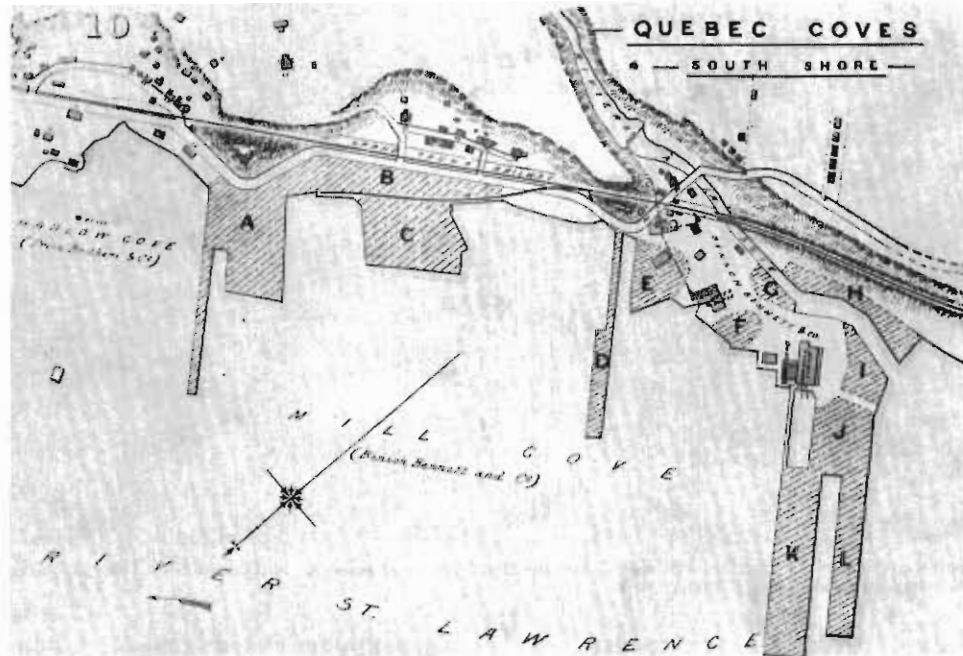
La succession d'anses situées entre les caps schisteux de la côte constituaient des endroits faciles à aménager et offraient de grandes capacités d'entreposage. Profitant du jusant, on stockait le bois sur les platiers. Les plates-



Exemple de glissoires et convoyeurs à bois des Breakey vers 1920 (coll. Studio Etchemin eng).

En fait, la conjonction des facteurs politiques, législatifs et technologiques créèrent une situation des plus favorables au développement du commerce d'exportation du bois. Dès la première partie du XIX^e siècle, les ex-

formes rocheuses attenantes à ces anses étaient propices à l'installation des divers bâtiments nécessaires. L'aspect général de ces lieux se présentait comme un vaste espace rectangulaire, bordé de deux longues jetées perpen-



L'embouchure de la rivière à la Sclé, un lieu fort actif pour la transformation et l'entreposage du bois. La trame oblique représente l'espace occupé par le bois. Source: Quebec Coves South Shore, 1876 (Archives nationales du Québec, NC 83-9-14).

diculaires à la grève qui s'avançaient jusqu'à la ligne des eaux de la marée basse.

À la faveur de la marée montante, on emmagasinait les radeaux de pièces équarries dans cette enceinte fermée vers le fleuve par des estacades et des "booms" qui permettaient de communiquer entre les quais lors du démantèlement des cages de bois (3). Le chenal profond du Saint-Laurent pouvait accueillir les bateaux anglais de fort tonnage, qui accostaient à l'extrémité

des quais ou aux divers piliers d'ancrage ou "blocks".

Les espaces propices à l'installation du commerce et de l'industrie du bois furent vite occupés. Sur les plans de la Couronne (4), de 1838 à 1885 on dénombre un total de 102 lots de "grève" ou en "eau profonde" concédés dans le secteur entre Saint-Joseph-de-la-Pointe-Lévy et New-Liverpool.

* Caissons de bois et de pierre construits pour faciliter l'accostage des navires.



Flottage de bois, estacades, voiliers dans l'anse de New-Liverpool vers 1875 (coll. Studio Etchemin enrg).



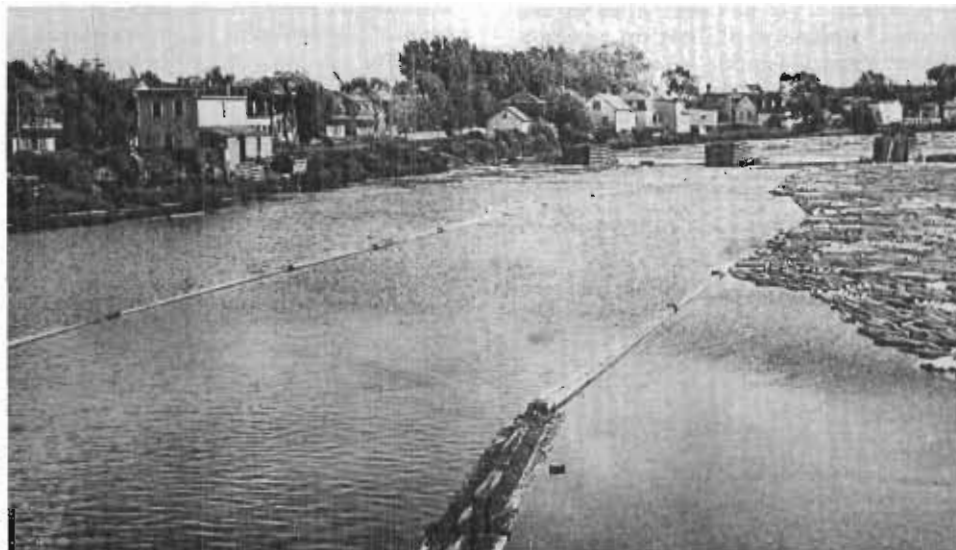
Bois équarré flottant entre les quais de l'anse aux Sauvages au chantier de M. Guilmour en 1895 (Archives nationales du Québec, GH-670-132).

Les principaux occupants des emplacements riverains

Le mouvement d'appropriation du littoral de la Rive-Sud, pour l'établissement de commerces et d'industries liés au bois, a entraîné le développement de trois secteurs importants, soit l'anse aux Sauvages, Notre-Dame-de-la-Victoire et New-Liverpool. Ces zones

d'exploitation étaient contrôlées principalement par les "Barons du bois", ces grandes familles comme les Price, Guilmour, Atkinson, etc., qui possédaient d'immenses concessions forestières disséminées sur le territoire canadien.

La première initiative revint à Henry Caldwell, en 1801. Ce nouveau propriétaire de la seigneurie de Lauzon bâ-



Flottage du bois de pulpe et estacades sur la rivière Chaudière. Saint-Maxime de Scott, 1920 (coll. Antoinette Gosselin).

tit plusieurs scieries à l'embouchure des rivières Etchemin et à la Scie, et procéda à l'organisation des opérations de coupe en vue de l'exportation du bois. Quelques années plus tard, George Hamilton s'établissait plus à l'ouest dans l'anse de New-Liverpool. Puis vers 1820, William Price s'installa dans l'anse de Hadlow, et huit ans plus tard il agrandit ses propriétés sur l'achat de la rade de M. Hamilton. En 1832, ce dernier lieu servait de principal port de chargement et employait plus de 60 personnes (5). À la même période, un autre "Lumber Lord", Allan Guilmour, s'établit pour plus de cinquante ans (1830-1885) dans la partie est de l'anse aux Sauvages.

un rôle important sur la Rive-Sud, en poursuivant leur commerce jusque vers 1940. Il s'agit de *Gravel Lumber* à l'est de l'embouchure de l'Etchemin et la Cie John Breakey à Chaudière-Bassin.

Le déroulement du travail dans les anses

Les négociants de Québec assuraient l'approvisionnement du marché métropolitain. Les bureaux de la rue Saint-Pierre furent les agences des firmes à intérêts majoritairement britanniques jusqu'en 1846 (6). Ils effectuaient les opérations financières et déléguaient aux entreprises de la Rive-Sud le soin



"Crocheteurs" dirigeant le bois équarri vers les quais (Archives publiques du Canada).

Au milieu du siècle, de nouveaux noms se sont associés à cette lucrative activité. À Saint-Romuald, les Price ont vendu leurs intérêts à la famille Benson (1845-1885) et les Caldwell sont forcés de se départir des scieries et infrastructures de l'Etchemin au profit de Henry Atkinson en 1856. À l'anse aux Sauvages une nouvelle compagnie, *Duncan Patton & Co.*, acheta en 1850 des propriétés riveraines à l'ouest de celle de M. Guilmour, avec qui elle collabora étroitement durant plus de trente ans.

D'autres compagnies se manifestèrent beaucoup plus tard, mais jouèrent

de remplir les commandes (préparation et expédition du bois).

Les anses à bois réceptionnaient d'abord les radeaux descendus de l'Outaouais, une des principales zones d'exploitation forestière. En 1841, par exemple, 324 cages de bois provenaient de cette région, dont 17 étaient destinées aux industries de Québec: 5 à William Price, 9 à William Chapman et 3 à Atkinson & Co. (7). Puis à marée haute, les manoeuvriers devaient trier le bois (madriers équarris, "pins" et douves*) selon l'essence et les dimen-

* Douves: pièces courbes servant à la fabrication des tonneaux.



Chargement de bois dans un voilier, le bois franc dans la cale et le bois mou par dessus (coll. Paul Couture).

sions, en fonction des commandes des marchands. Les principales espèces étaient le pin "blanc", le pin "rouge", le chêne, l'épinette et l'orme.

À marée basse, le bois était halé sur les grèves, l'inspecteur-mesureur de bois déterminait alors la valeur marchande selon la qualité des pièces et le volume de bois. On récupérait les pièces endommagées ou décolorées lors du flottage en les équarriissant ou en les aplanissant.

À la faveur de la marée haute, on reformait les radeaux de bois que l'on remorquait jusqu'à la rade où on les chargeait à bord des navires. Une équipe d'ouvriers composée de haleurs (*winch*), crocheteurs (*hooker-on*), teneurs (*holder*), balanceur (*timber-swing*), chargeurs ou arrimeurs (*timber-stower*), se relayait pour effectuer les différentes manoeuvres de chargement.

En 1860-1861, dans le comté de Lévis, on a évalué à 1571 le nombre des journaliers oeuvrant dans les chantiers des anses à bois et de construction navale (8). Dès l'ouverture de la voie maritime au printemps et jusqu'à la fin d'octobre, le chassé-croisé des barques, frégates, brigantins, bricks et autres bâtiments d'un fort tonnage constituait un spectacle impressionnant. À titre indicatif, en 1840, Allan Guilmour & Co. et William Price accueillent



Les opérations liées au commerce du bois dans les anses de Sillery (coll. Paul Couture).

respectivement 156 et 113 vaisseaux (9) dans leurs quais aménagés sur les deux rives du fleuve. Les périodes les plus lucratives pour les expéditions de bois survinrent entre les années 1840 et 1880.

L'évolution du commerce du bois

La période s'échelonnant entre 1815 et 1885 correspond à l'âge d'or du commerce du bois. La vente de bois équarri culmina entre 1810 et 1840, stagna entre 1840 et 1845 et déclina, à partir de 1850, au profit de la vente du bois scié. En 1840, les entreprises de la Rive-Sud ne participaient qu'à 20% du volume total de bois équarri entreposé dans le port de Québec.

Au milieu du siècle, l'orientation du commerce vers le marché du bois ouvré provoque dans les anses de plus grandes retombées économiques. En 1851, pour le comté de Lévis, le recensement du Canada dénombre 21 scieries en bordure du fleuve. Des plans de 1876 (10) nous révèlent que les chantiers Benson Bennet & Co. et Henry Atkinson, respectivement à l'embouchure des rivières à la Scie et Etchemin, possèdent chacun trois scieries actionnées principalement par l'énergie hydraulique.

Mais la période de déclin se manifeste de façon irréversible à partir de 1884. Plusieurs entreprises se départissent de leur commerce par ventes ou fermetures. Ainsi, LE QUOTIDIEN publie une annonce de vente aux enchères de madriers des Ritchie dans leur anse de New-Liverpool, le 9 août 1884. Toutefois, le nombre des compagnies



New-Liverpool, un bourg issu des chantiers de bois (coll. Georges Charest).

expéditrices de bois diminue plus rapidement sur la Rive-Nord du fleuve vers la fin du siècle. Cette tendance permet aux exportateurs de la Rive-Sud d'avoir, vers 1893, 66% du volume total (11) du bois entreposé dans le port de Québec.

Cette situation sera de courte durée, car l'époque du bois équarri est révolue et celle du bois de sciage est en perte de vitesse. Les activités forestières se réorganisent en fonction de la production des pâtes et du papier, et la rive droite n'est plus dans la course.



L'anse Hamilton à Saint-Romuald, aujourd'hui, une anse comme les autres. Photo: Paul Grant, 1983 (coll. G.I.R.A.M.).

LA CONSTRUCTION NAVALE: IMPLANTATION ET DÉVELOPPEMENT

Après avoir examiné les principaux éléments de l'évolution des activités liées au bois dans la région du Québec, et plus particulièrement sur notre rive, il convient de présenter un autre secteur tout aussi important: la construction navale. Le développement de cette industrie a profité de la croissance des activités portuaires, engendrée par le commerce du bois.

Les premières initiatives

Au début du XIX^e siècle, de nombreux commerçants et entrepreneurs, le plus souvent d'origine britannique, implantèrent plusieurs chantiers dans notre région afin d'exporter le bois nécessaire au maintien de la puissance navale de l'Angleterre. Sur la Rive-Sud, M. George Hamilton acquiert, dès 1809, une grève de neuf arpents de front de Henry Caldwell pour y établir

son entreprise. Ce mouvement d'appropriation des berges à des fins commerciales et industrielles se précipitera, puisque quelques années plus tard Bouchette nous livre la description suivante: "De la pointe des Pères à la Chaudière, le rivage est presque entièrement occupé par des chantiers; le principal est la crique de New-Liverpool, appelée depuis peu New-Glasgow, appartenant à M.M. Hamilton et Comp; c'est une belle baie sablonneuse... la situation, les rivages, la profondeur de l'eau, etc., la rendent très commode pour la construction des vaisseaux pour réparer aussi bien que pour construire des bâtiments (12)".

Le lien entre chantiers de bois et chantiers navals est évident dans une période où le navire en bois a l'exclusivité. Sur notre rive, l'industrie navale fut implantée sur une base spécialisée par quelques grandes familles, auxquelles s'ajoutèrent un certain nombre



La construction d'un navire à l'anse aux Sauvages par M. Guilmour (Archives nationales du Québec, GH372-29).

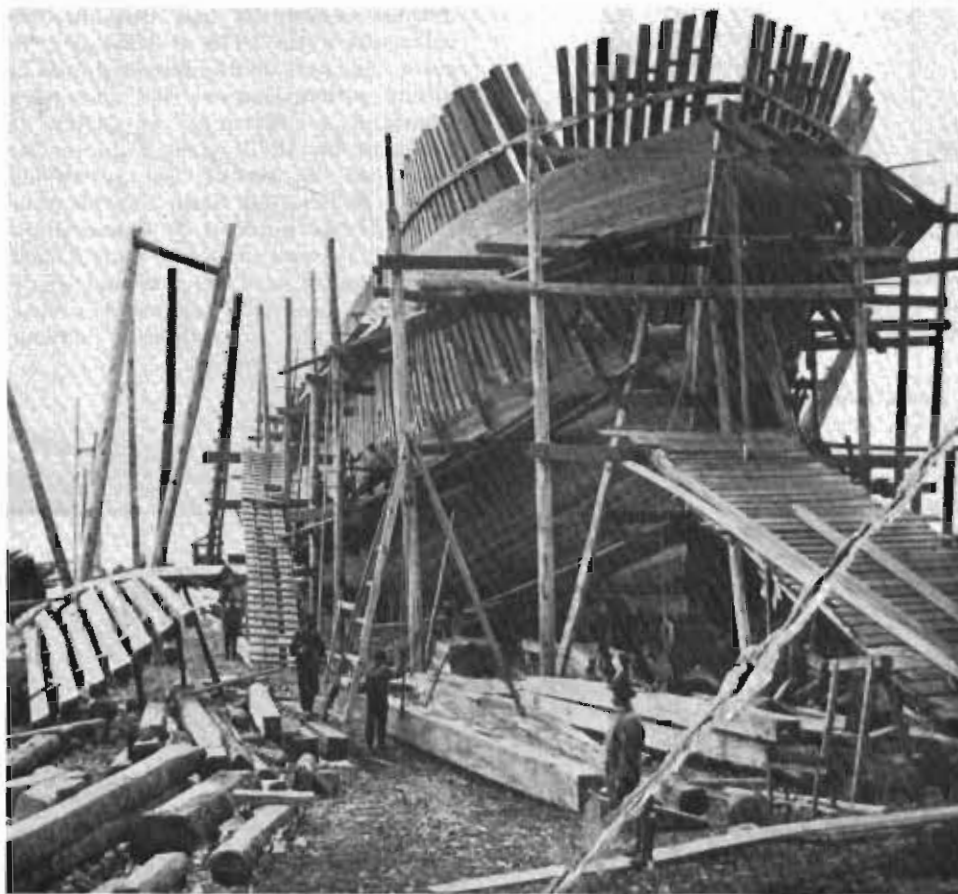
d'entrepreneurs artisanaux pour répondre aux besoins locaux.

La première initiative vraiment sérieuse vint d'Allison Davie, qui décida, en 1829, d'établir un chantier de réparation des navires à voiles. "Il y bâtit un quai et une cale sèche flottante. Il inventa un système ingénieux pour réparer les navires sans les mettre en cale. Il installa dans son chantier des rails de bois et à l'aide de puissantes chaînes, il tirait les bâtiments à terre. De cette façon plusieurs navires pourraient être réparés en même temps (13)".

Cette invention, unique en Amérique du Nord, mise en valeur grâce au dynamisme de ses propriétaires successifs permit à l'établissement de conserver véritablement le monopole de la réparation des navires dans le port de Québec. Ce n'est qu'au milieu du siècle que le chantier George T. Davie ajoutera à cette spécialité quelques ac-

tivités de construction navale.

En cette première partie du XIX^e siècle, d'autres constructeurs contribuèrent à l'implantation d'une véritable tradition navale dans notre territoire. John Nicholson aménagea un chantier dans lequel il construisit, de 1836 à 1842, huit bâtiments. Son associé, William George Russell, poursuivra son oeuvre après sa mort en 1846. Un autre homme d'affaires, James Tibbits, ne tarda pas à profiter des avantages des anses de la Rive-Sud. En 1845, "il établissait un chantier de construction de navires et une fonderie au pied de la côte qui un peu plus tard, devait prendre son nom (14)". Ces installations se trouvaient à l'ouest de celles de Nicholson-Russell, à proximité du futur emplacement du Grand-Tronc. Ainsi, avec de tels promoteurs, cette industrie pouvait continuer sur sa lancée avec succès.

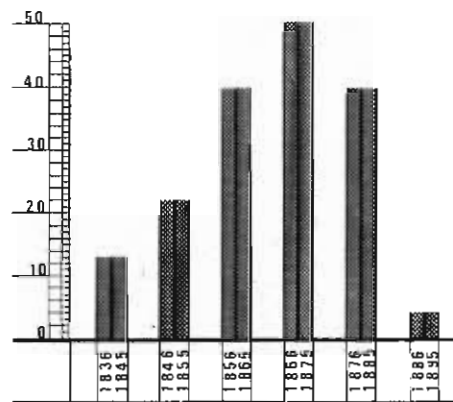


Un navire en construction à Lévis au XIX^e siècle (Archives nationales du Québec, N-875-101).

La période de prospérité

Hier comme aujourd'hui, ce secteur industriel devait s'ajuster aux cycles économiques et aux politiques commerciales de l'étranger. Deux facteurs extérieurs ont favorisé le dynamisme de cette production: la guerre de Crimée (1853-1856) et le traité de réciprocité (1854) entre le Canada et les États-Unis. Cet accord tarifaire permettait à nos constructeurs d'élargir leur marché, grâce à la demande considérable de navires venant de notre voisin américain.

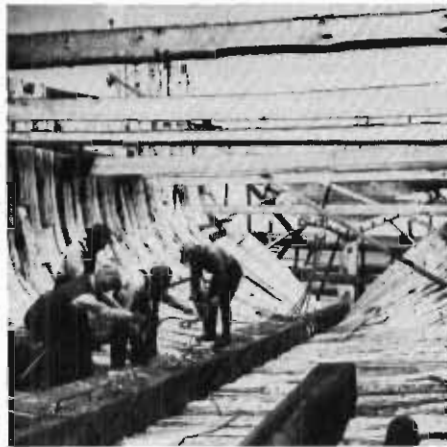
NOMBRE DE CONSTRUCTIONS PAR DÉCENNIE DANS LES PRINCIPAUX CHANTIERS NAVALS DE LA RIVE SUD DE QUÉBEC ENTRE 1836 ET 1895



Sources: Yvan S. Brookes, appendix A, *List of vessels built in Quebec, 1797-1896*, p. 293-318.

Les années 1853 et 1854 furent des années records avec une production régionale d'environ 80 bâtiments; il faudra attendre à 1864 pour atteindre de nouveau ce nombre. Les chantiers des deux rives profitèrent de cette période de pointe du marché, puisque entre 1856 et 1875 on procéda au lancement de près de 900 vaisseaux de toutes sortes, dont une centaine en provenance de Lévis. Le modèle le plus en vogue était un NAVIRE jaugeant autour de 1000 tonneaux. "Il était le plus gros de tous les vaisseaux, avait ordinairement 3 ou 4 mâts, portait la voile carrée à tous les mâts, et la voile latine ou mât arrière (15)".

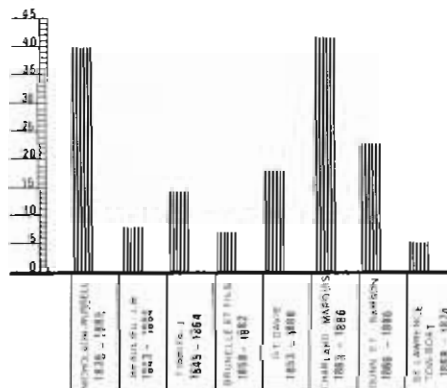
Les entreprises qui bénéficièrent de cette période dynamique étaient surtout installées à Québec. En 1864, "Lévis compte quatre chantiers de construction



La construction d'un navire à l'époque exigeait une grande habileté des ouvriers (coll. Paul Couture).

de navires, celui de M.M. Charland et Marquis, celui de M. Brunelle, celui de M. Géo Davies et celui de M. Russell (16)". Ce dernier construisit une trentaine de vaisseaux entre 1848 et 1864. Par la suite, les chefs de file dans le domaine furent principalement les chantiers Charland et Marquis, et Dunn et Samson. En 1873, vient s'ajouter M. Edmund W. Sewell qui quitte les abords de la rivière Saint-Charles pour s'installer au nord-est de l'anse Glenbourne. Il a peu construit, mais il s'est fait connaître comme constructeur de navires à voiles ultra-rapides et comme promoteur de la navigation d'hiver entre Québec et l'océan.

IMPORTANCE DES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS DE LA RIVE SUD SELON LE NOMBRE DE BÂTIMENTS LANCÉS ENTRE 1836 - 1895



Source: Yvan S. Brookes, appendix A, *List of vessels built in Quebec, 1797-1896*, p. 293-318.

Cependant, outre le marché international, plusieurs chantiers de moindre importance ont fait fortune en se spécialisant dans les besoins régionaux de transport maritime. Les communications fluviales s'avéraient indispensables pour desservir les municipalités rurales environnantes ou répondre aux besoins d'amélioration du transport des personnes et des marchandises entre les deux rives. Dans cette optique, l'arrivée du chemin de fer du Grand-Tronc sur notre rive stimula la concurrence et les progrès du système de traversiers. À ce titre, les efforts de M. James Tibbits méritent d'être mentionnés. D'autres familles, comme les Beaulieu, Couture, Chabot, Bégin et Foisy, apportèrent leur contribution en construisant souvent leurs propres bateaux pour desservir Lévis et Québec.

Parallèlement à cette activité, ces mêmes familles prospérèrent en se consacrant à la construction et à l'exploitation de remorqueurs. De ce temps-là, l'affluence des navires sur le fleuve et l'inefficacité des techniques de navigation constituaient des causes de collision et de naufrage. De plus, certains voiliers recouraient à des remorqueurs afin d'accélérer leur passage sur le Saint-Laurent. Ces entreprises périllèrent avec le déclin du commerce du bois et la multiplication des vapeurs dans les zones portuaires.

Une activité en déclin

À partir de 1867, la construction navale entre dans une phase de stagnation; le déclin de cette industrie s'amorce. Plusieurs chantiers de la Rive-Sud disparaîtront ou fermeront leurs portes en attendant des jours meilleurs. Les entreprises les plus actives, au cours des décennies suivantes, demeurent Charland et Marquis, et Dunn et Samson pour la construction de nouveaux navires. Associés, à leur début, ces propriétaires de chantiers produisirent plus tard de façon autonome. Quant au chantier Russell, il concentre ses opérations dans la réparation et l'entretien; sa seule tentative dans le domaine de la construction durant cette période surviendra en 1885 avec la mise en chantier de son premier vapeur, le traversier *South*.



Le *South*, le premier "vapeur" construit par le chantier Russell. Photo d'après une carte postale de 1905 (coll. Jean Strois).

De nombreux facteurs permettent d'expliquer la décroissance de cette industrie. Les plus importants demeurent la modernisation des transports maritimes et la baisse considérable des expéditions de bois vers l'extérieur. En ce dernier quart de siècle, les vapeurs s'emparent graduellement du transport maritime et les armateurs choisissent de plus en plus des navires plus solides, partant plus sûrs, construits en acier.

Un seul chantier naval de la région a su relever le défi que posait à l'industrie l'avènement d'une technologie nouvelle. En effet, le chantier Davie délaissa la construction des voiliers en 1865 avec le lancement du *Boniton* et se spécialisa dans la réparation des vaisseaux en métal. Cependant seuls quelques navires furent construits par ce dernier avant la fin du siècle.

Sachant que le gouvernement s'appropriait à investir dans un bassin de radoub à Saint-Joseph-de-Lévis (Lauzon), George T. Davie en homme d'affaires perspicace acquit les terrains nécessaires à l'installation d'un chantier plus moderne. Les travaux de la cale sèche inaugurés le 17 juin 1880 par le marquis de Lorne, gouverneur général, furent terminés le 10 juillet 1886. Quelques semaines plus tard, LE QUOTIDIEN écrivait: "M. Davie fait construire en ce moment un grand hangar de 200 pieds de longueur sur le terrain Patton adjoignant le bassin de radoub... Ce hangar devra renfermer les machines destinées à la réparation des navires en fer qui entreront dans le bassin (17)". La première réparation majeure ne tarda pas, puisque le *Titania* étrenna la cale sèche Lorne dès septembre 1886, fournissant ainsi du travail à une centaine d'ouvriers.



La construction de la cale sèche Lorne à Lauzon en 1880. Photo, Louis-Prudent Vallée (coll. Archives du port de Québec).

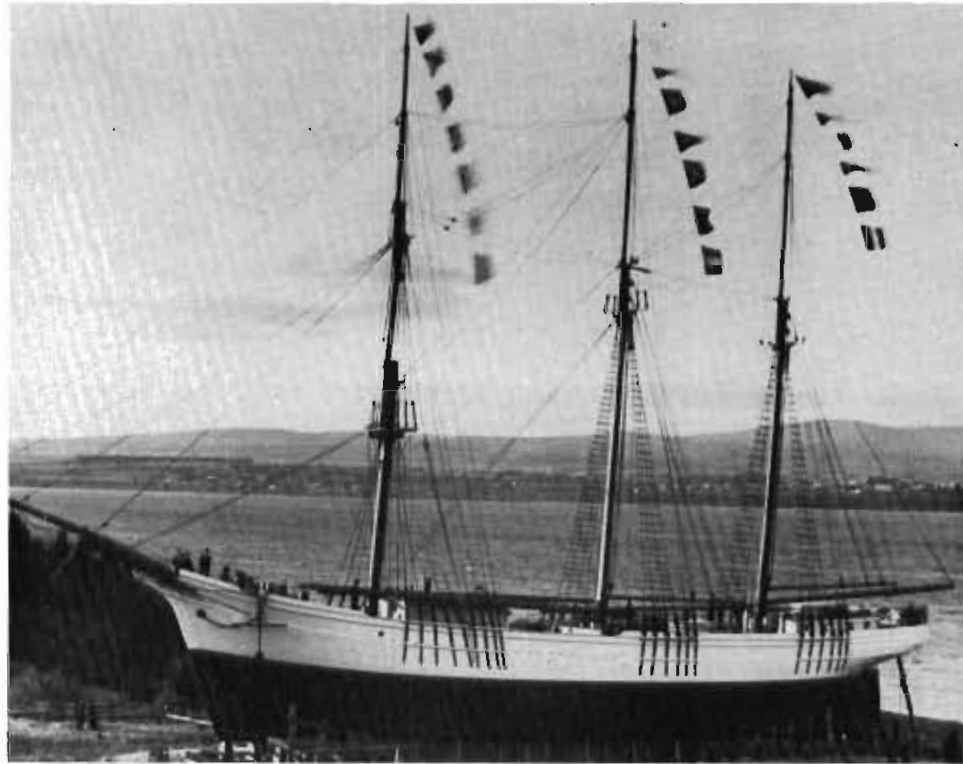


Utilisation de la cale sèche par le chantier Davie à la fin du XIX^e siècle (coll. Musée maritime Bernier, A-80-26-74F).

Après quelques années d'intense activité, la firme Davie connut quelques difficultés, car en septembre 1890 les deux chantiers furent fermés. Les gens du milieu s'inquiétèrent des conséquences "si M. Davie persiste dans son intention de vendre et d'abandonner les affaires, cela fera un grand dommage à la ville (18)". Finalement, le chantier développa davantage son expérience dans les réparations et les renflouages, lesquels prirent de l'ampleur grâce aux célèbres remorqueurs *Lord Stanley* et *Strathcona*. En 1897, l'entreprise prit le nom de *George T. Davie and Sons* et fut agrandie afin de s'intégrer davantage dans le marché de la construction de navires.

À la suite de la croissance et des efforts de modernisation du chantier Da-

vie, les autres entreprises de construction navale plus artisanales furent rapidement dépassées. Le dernier navire construit par Charland au XIX^e siècle remonte à 1893 avec le lancement du *White Wings*. Quant aux autres chantiers, ils s'éteignirent sans bruit en raison de l'absence de contrats ou d'équipements adéquats. Le règne des vapeurs et la forte concurrence dans ce secteur les avaient éliminés à jamais. Cependant, consolation pour la Rive-Sud, la construction navale, considérée au cours du siècle dernier comme marginale (10 à 17%) par rapport à celle de la Rive-Nord, deviendra au XX^e siècle une véritable spécialité régionale.



La Brigantine "White Wings" lancée par le chantier William Charland en 1893. Photo: Fred C. Wurtele (Archives nationales du Québec, G-8).

L'ARRIVÉE DES CHEMINS DE FER, FACTEUR DE PROSPÉRITÉ

Comme nous venons de le constater, au cours du XIX^e siècle la Rive-Sud a su accaparer une part importante du marché d'exportation de bois et assurer un grand essor à ses industries de construction navale. Mais c'est au milieu de ce siècle que cette zone riveraine profitera de l'atout unique que constituait l'arrivée des chemins de fer. Ce nouveau moyen de transport révolutionne les modes de déplacement des produits et des personnes à l'échelle continentale, et devient un concurrent de plus en plus sérieux des compagnies de navigation.

La Rive-Sud a été gâtée par les compagnies de chemins de fer, qui en ont fait une plaque tournante et une tête de ligne très importante. Elle s'est vu confier ce rôle par défaut, en raison de la barrière naturelle du Saint-Laurent pour le transport terrestre. La ville de Québec a réagi promptement en commandant, dès 1851, à l'ingénieur Edward William Serrel, une étude afin de vaincre le Saint-Laurent, devenu tout à coup "obstacle". M. Serrel déposa un document au titre non équivoque: **RAPPORT SUR UN PONT SUSPENDU**

POUR LE PASSAGE D'UN CHEMIN DE FER ET POUR LA TRAVERSE DU SAINT-LAURENT. La problématique pour Québec est exprimée de façon radicale et réaliste: Québec ne peut se priver du chemin de fer. "S'il ne traverse pas ici, quelle est l'alternative? Que devient Québec? Tout le commerce, avec tous les avantages qui l'accompagnent, dira à votre cité un éternel adieu (19)". Son rapport confirme la "faisabilité" d'un pont à proximité de la Chaudière, au coût d'environ trois millions de dollars. Ses propos sont convaincants et ne laissent aucun doute sur les conséquences pour Québec du point d'arrêt des communications ferroviaires à Lévis. "Québec doit être uni à la rive sud du fleuve de quelque manière permanente: par quelque voie de communication qui soit ouverte en tous temps et sans égard à l'époque ou à la saison... 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 (20)".



Le chemin de fer du Grand-Tronc à Saint-Romuald-d'Etchemin. Source: Picturesque Canada, Queen University (coll. Rosalre St-Pierre).

Québec n'a pu résoudre son problème de communication au XIX^e siècle et fut forcée de se tourner vers la rive droite pour une partie de ses approvisionnements et échanges, car entre temps les chemins de fer établissaient successivement leur terminus sur notre rive. Elle devra se contenter des rails du *North Shore Railway* (1879) et du *Quebec and Lake St-John Railway* (1888) desservant les régions au nord du Saint-Laurent.

L'époque ferroviaire sur notre rive

Les lignes ferroviaires se multiplient généreusement dans notre territoire pour former une véritable toile d'araignée au début du XX^e siècle. Le premier convoi à venir côtoyer le fleuve à Lévis arrive le 13 novembre 1854 par la ligne Québec-Richmond. Cette voie ferrée du Grand-Tronc permet à la région de Québec une communication directe, en toutes saisons, vers l'Atlantique (Portland, Maine) ou vers les grands centres de Montréal ou Toronto, et plus tard vers l'Ouest canadien. La Compagnie du Grand-Tronc aménagera sa gare et ses installations contiguës dans l'anse Tibbits et l'anse de Hadlow; cette station terminus portera le nom de "Pointe-Lévis", mais en raison de la confusion que cette appellation crée, plusieurs la nomme "Québec-Sud". Par la prolongation du Grand-Tronc vers Montmagny (1855) et Rivière-du-Loup (1860), Lévis devient l'embryon d'un carrefour ferroviaire. Ce tronçon du côté est sera intégré à l'Intercolonial



La station de Pointe-Lévis, quelques années après l'arrivée du Grand-Tronc. Source: plan 46A, 1 février 1861, fonds Staveley (Archives nationales du Québec, NC-84-3-7).

en 1876, puisque celui-ci contrôle déjà le réseau ferré vers les Maritimes.

Cet engouement pour le chemin de fer se propage dans toutes les régions et, dès 1869, des entrepreneurs obtiennent une charte pour construire une voie à rails en bois entre Lévis et Kennébec. Ce projet, plein d'embûches, se réalisera finalement sous forme de chemin de fer et sera inauguré, le 15 juin 1875, entre Saint-Joseph-de-Lévis et Scott. Six ans plus tard, il était acheté par le Québec-Central, qui desservait les régions de la Beauce et des Cantons-de-l'Est.

Durant vingt ans, le Grand-Tronc fut sans concurrent sur les rives du Saint-Laurent pour le transbordement des marchandises et le transport des voyageurs. L'arrivée de l'Intercolonial à partir de 1876 et du Québec-Central vers 1881 ne nuira guère, puisque ces compagnies desservent des territoires différents. De plus, celles-ci doivent composer avec le Grand-Tronc, car elles utilisent ses voies pour avoir accès à la gare de l'anse Tibbits. Ce n'est qu'en 1884, à la suite de la construction de l'embranchement Lévis-Saint-Charles, que l'Intercolonial peut atteindre de façon autonome le secteur animé de la basse-ville de Lévis. Cette compagnie en pleine expansion négocie avec la ville de Lévis l'achat de la Halle Lauzon (gare actuelle) construite en 1864 et réaménage le bâtiment à son usage.

Au cours de cette période, la ville de Lévis a toujours comme objectif de regrouper les diverses installations des chemins de fer. À l'occasion de l'incendie de 1872, qui ravage une partie des bâtiments du G.T.R., la demande de prolongation des voies vers l'est est refusée pour des raisons financières. À la suite du deuxième incendie fort dévastateur de 1882, le Grand-Tronc persiste à reconstruire au même endroit. Quant au terminus du Québec-Central, situé provisoirement à la rue Saint-Georges, entre les forts no 2 et no 3, (21) il est la cause de nombreux soucis pour la ville. En 1881, celle-ci est prête à accorder à la compagnie certains privilèges pécuniaires à la condition "que la station ou la gare du dit chemin de fer soit placée dans le quartier Notre-Dame de la ville de Lévis (22)". Nous ne connaissons pas exacte-



L'ancienne halle Lauzon transformée en gare, Lévis 1902 (coll. Archives publiques du Canada, PA 16399).

ment la fin de l'histoire, mais nous avons découvert que le Québec-Central avait réservé des locaux dans l'édifice projeté (23) de la *Quebec & Lévis Ferry* en 1883. De fait, avec l'arrivée de l'Intercolonial aux abords de la traverse, la concentration du transport des voyageurs de toutes les sociétés ferroviaires ne tardera pas à se réaliser.

Entre-temps s'ajoutent au réseau existant des lignes secondaires comme la *Chaudière Valley Railway* entre Charny et Scott en 1883 et, la même année, le chemin de fer de la Compagnie Breakey entre Chaudière-Mills (Breakeyville) et Chaudière-Bassin. Finalement en 1899, une ligne importante vient enrichir le réseau national et régional; elle relie Charny à Montréal en passant par Drummondville. Cette acquisition de l'Intercolonial coupe littéralement les ailes au Grand-Tronc, qui polarisait le



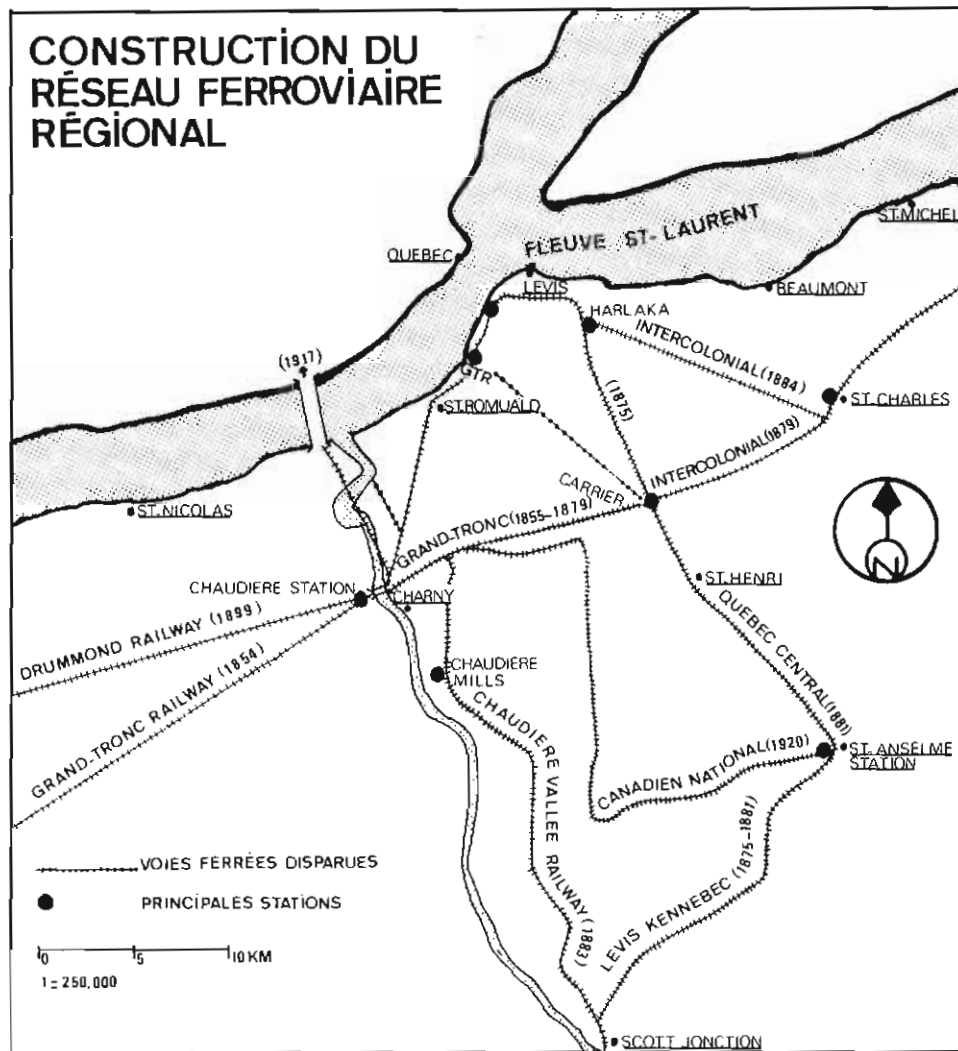
Projet de bâtiment de la Quebec and Lévis Ferry Co, où le Québec-Central devait réserver un espace. Source: plan 167, octobre 1883, fonds Staveley (Archives nationales du Québec, NC-84-3-4).

trafic vers Richmond depuis 1854. L'unification des réseaux paraît de plus en plus inévitable au profit de l'Intercolonial (Canadien National) et du Canadien Pacifique.

L'impact économique dans la zone riveraine

La construction des installations du Grand-Tronc sur la côte de Lévis provoqua une période de dynamisme économique, sans précédent, sous de multiples aspects. L'arrivée du chemin de fer conféra à Lévis de nouveaux avantages maritimes. *"Les marchandises de l'extérieur tendent à partir de 1854, à transborder à Lévis pour y prendre le train vers l'intérieur... Grâce aux voies ferrées, Lévis tendait ainsi à assurer les principales fonctions du port de Québec; son activité maritime s'accroissait alors que celle de Québec était en diminution (24)". Québec se trouvait donc sous la dépendance de sa voisine, quelles que fussent les améliorations apportées aux communications intérieures. Dès 1856, à la suite d'une entente avec le G.T.R., M. James Tibbits mit en service un ferry-boat, le Grand Trunk Ferry, qu'il avait construit afin d'assurer la liaison entre le quai du chemin de fer et le marché Champlain.*

Le problème du passage du fleuve se posa d'une façon plus aiguë durant la période hivernale, ce qui suscita de nombreuses initiatives et inventions,

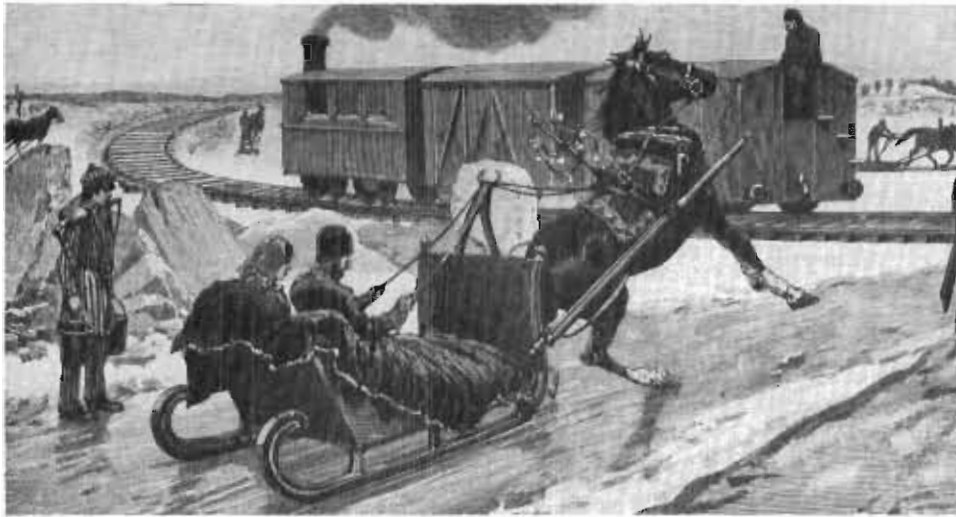


comme nous le mentionne **LE CANADIEN** du 6 juin 1864: "M. Tibbits, notre entreprenant citoyen, a eu assez d'énergie pour lutter contre les glaces avec son vapeur à hélice durant l'hiver dernier et a pu établir une communication régulière entre le dépôt du Grand-Tronc et cette ville dans une saison aussi rigoureuse (25)".

En somme, cette période, véritable âge d'or de Lévis, permet à de nombreuses familles, pour la plupart canadiennes-françaises, d'amasser des fortunes grâce à la possession de remorqueurs, de traversiers, ou encore en participant au développement phénoménal du commerce et de la construction. Dans le secteur de l'anse

Tibbits, des centaines d'emplois sont créés au niveau de l'accueil, de la maintenance ou de l'entretien du matériel. De nouveaux hôtels surgissent à côté des magasins des marchands et des grossistes de toutes sortes. Cet élan se propage dans toute la ville, particulièrement dans la basse-ville. "Le commerce prend chaque jour un développement extraordinaire dans cette ville (26)".

Le chemin de fer et la voie fluviale sont devenus indissociables de la prospérité industrielle et commerciale. Aux industries existantes, basées surtout sur la transformation primaire du bois, s'ajoutent de nouveaux chantiers navals et des fonderies, dont la plus

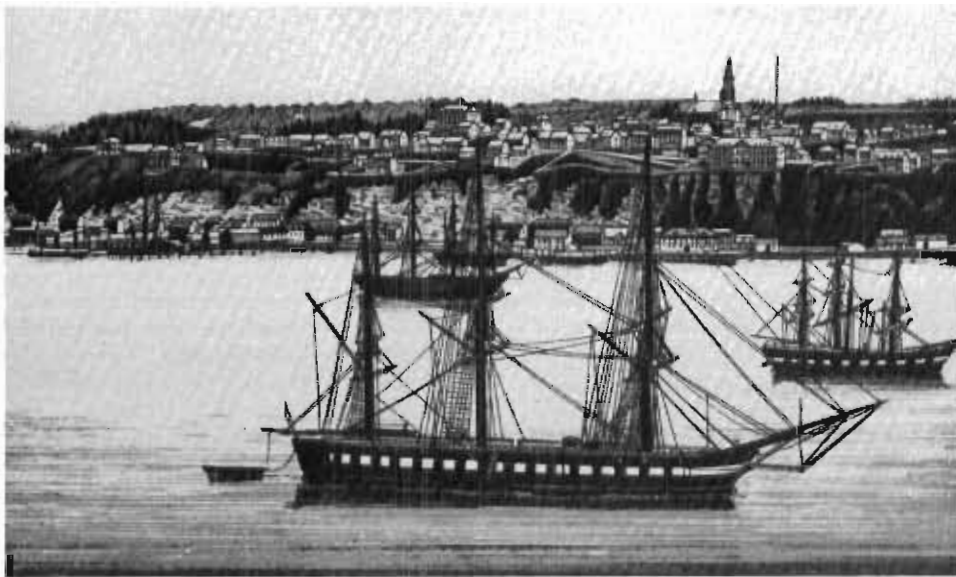


Dans la région, la technique des voies ferrées sur le fleuve gelé ne fut pas utilisée. Gravure sur bois, 1880 (Archives publiques du Canada, C-466676).

connue demeure l'usine de Carrier et Lainé, fondée en 1864, spécialisée dans les fournitures ferroviaires ainsi que dans la fabrication et la réparation des machines à vapeur. Sans être pris d'assaut, le littoral est convoité pour de multiples activités, en particulier l'aménagement des quais. "Plusieurs quais ont été construits depuis l'année dernière et plusieurs autres sont aussi en voie de l'être. Bientôt on va commencer la construction d'un quai qui devra servir comme mar-

ché devant la nouvelle Halle qu'on érige actuellement à côté du quai Lauzon. Ce quai s'avancera de 60 pieds dans le fleuve et sa largeur mesurera au moins 150 pieds. La nouvelle Halle, dont les fondations sont déjà avancées aura deux étages, et sera en briques, sa longueur est de 103 pieds et sa largeur de 43 (27)".

Cette prospérité transparait dans le rythme que prend le développement de la ville de Lévis. En 1864, une cinquan-



Vue d'ensemble de Lévis vers 1870. Source: New Album of Quebec (coll. Rosalre St-Pierre).

taine de maisons y ont été construites, dont près de la moitié dans le quartier Notre-Dame. C'est le Vieux-Lévis d'aujourd'hui qui pousse comme un champignon, et en cette même année le poète Louis Fréchette parle de sa ville en ces termes non équivoques:

"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! (28)".

accès aux voies d'eau. Quant à celles qui bénéficiaient d'installations portuaires, ce nouveau mode de transport devint vite un concurrent. Ce fut le cas sur l'axe Québec-Montréal, où plusieurs vaisseaux transporteurs ont disparu en raison des facteurs temps et efficacité. Avec les années, ces modes de transport ont mieux défini leur rôle respectif et ont appris à se compléter. Les voies ferrées sont devenues le prolongement de la navigation fluviale et océanique. Voyons maintenant comment la Rive-Sud a pu profiter de ce système, spécialement pour le transport des immigrants et des touris-



La côte Davidson et le secteur de la traverse au XIX^e siècle (Inventaire des biens culturels).

Un système "rail-eau" complémentaire

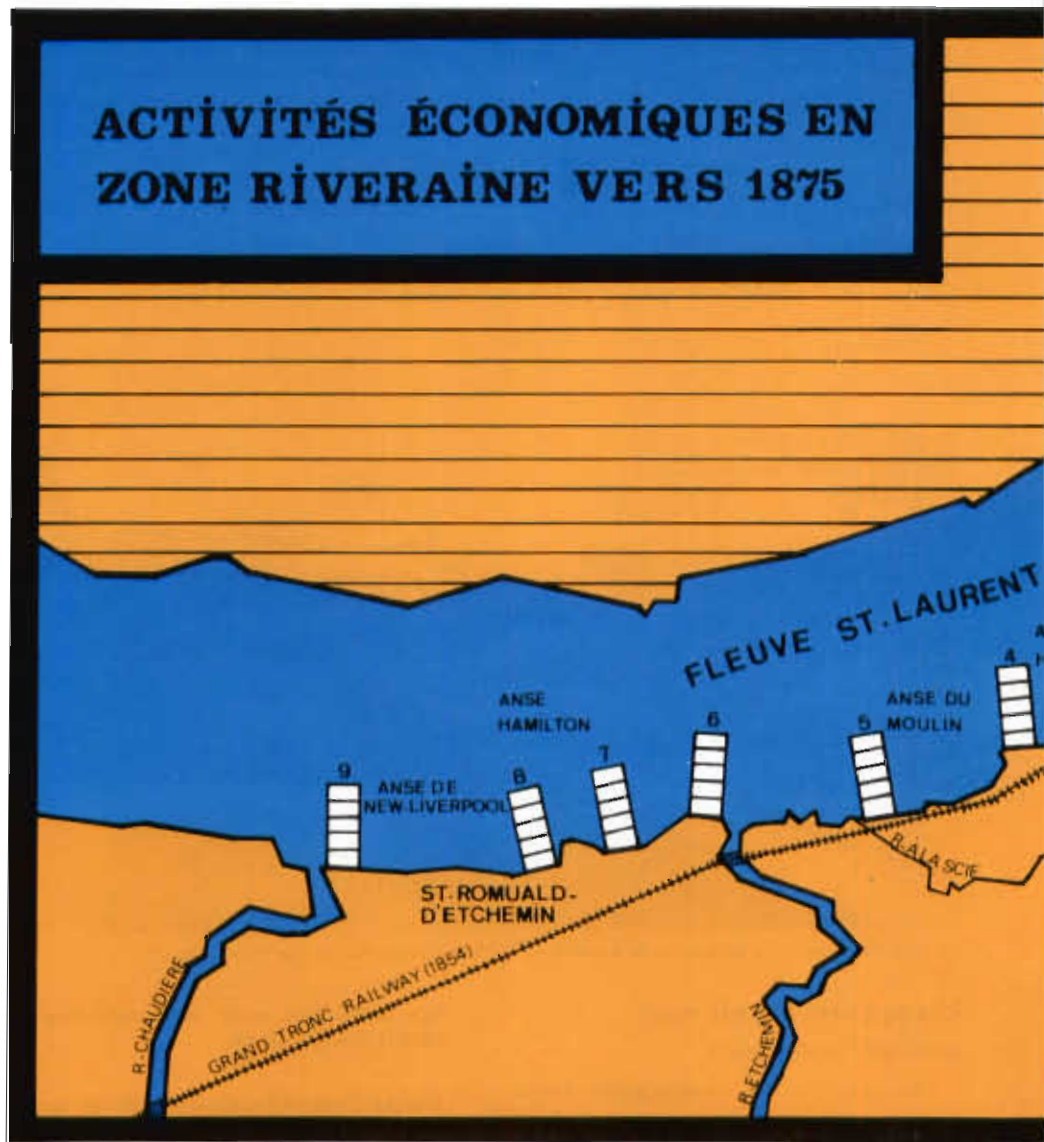
Les progrès des compagnies ferroviaires pour le transport des marchandises et des personnes s'effectuent à un rythme accéléré. À titre d'exemple, la ligne de l'Intercolonial (29) a accueilli 581 483 voyageurs en 1880 et 875 600 en 1883, soit une augmentation de 50% en trois ans. Le principal atout des chemins de fer est de pouvoir "désenclaver" les régions qui n'avaient pas

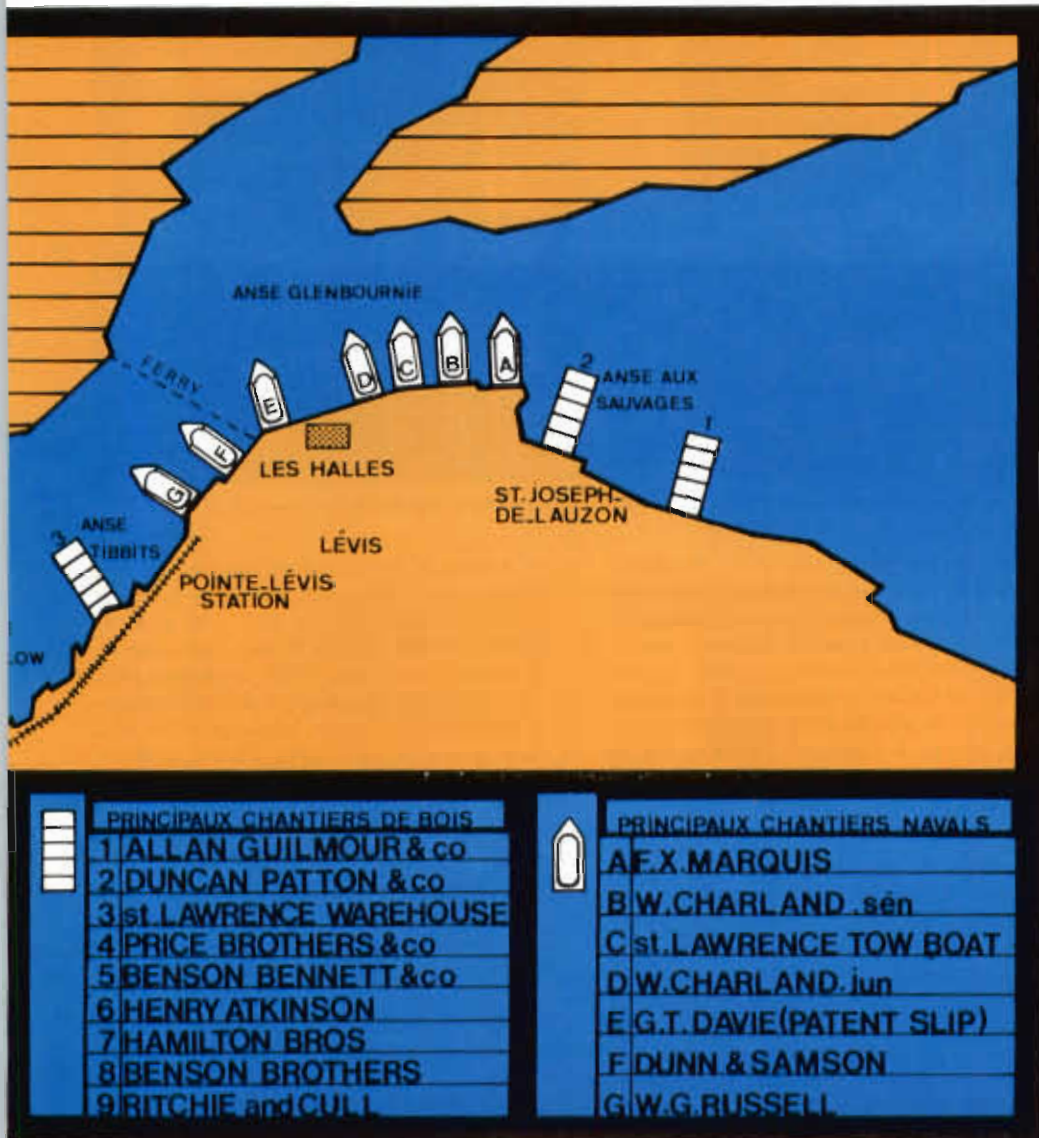
tes, ainsi que pour le transit des expéditions du bétail.

Pour l'escale des immigrants

La gare et les quais du Grand-Tronc en ont vu passer des Européens à destination de l'Amérique. Dès 1855, la mise en service d'un train régulier profita à ces voyageurs. "It immediately began to take immigrant traffic away from the river steamers, and its express trains were making the 100 miles runs from Lévis to

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EN ZONE RIVERAINE VERS 1875







Voilier accosté à la gare du Grand-Tronc à l'anse Tibbits (Archives publiques du Canada, C17606).

Richmond in three hours (30)” Pourquoi le port de Québec est-il devenu la porte d’entrée des émigrants européens? La route du Saint-Laurent pouvait facilement concurrencer les ports américains, tant pour la distance à parcourir que pour la sûreté de la navigation. De plus, rendu à Québec, l’immigrant se retrouvait au cœur du continent et bénéficiait d’un avantageux système de transport pour toutes les directions.

Le port de Québec, spécialement la section de Lévis, avait aussi plusieurs avantages sur celui de Montréal. Parmi ceux-ci il faut noter le temps économisé et les conditions d’accueil. Après une traversée de neuf jours et demi, les immigrants avaient hâte de quitter leur navire peu confortable; de plus, ils pouvaient gagner une journée ou deux pour atteindre leur destination en prenant le chemin de fer, au lieu de se diriger vers Montréal par voie d’eau. Les services proposés à ces personnes semblaient mieux organisés à Québec, du moins si on se fie à cette affirmation: “In others ports, and notably in Montreal, the immigrants are dumped on to open and shelterless wharves where no provision

is made for their comfort, and where they must remain for hours, awaiting transshipment on board the cars (31)”. Au quai de la station du Grand-Tronc, l’accueil offert aux arrivants était plus sympathique: ils avaient accès à des bâtiments aménagés de façon fonctionnelle et à des services complets d’immigration, de douanes et de santé.

Quel fut l’ampleur de ce mouvement migratoire de transit sur notre rive? Avec l’avantage que lui assurait le Grand-Tronc, l’immigration constituait une activité importante du port de Lévis, puisque en 1871, “le conseil de ville de Lévis constate que neuf dixièmes des immigrants débarquent sur les quais (32)”. Concrètement, cette année-là, plus de trente mille immigrants seraient débarqués à Lévis, car le port de Québec a complé un total de 37 020 arrivées.

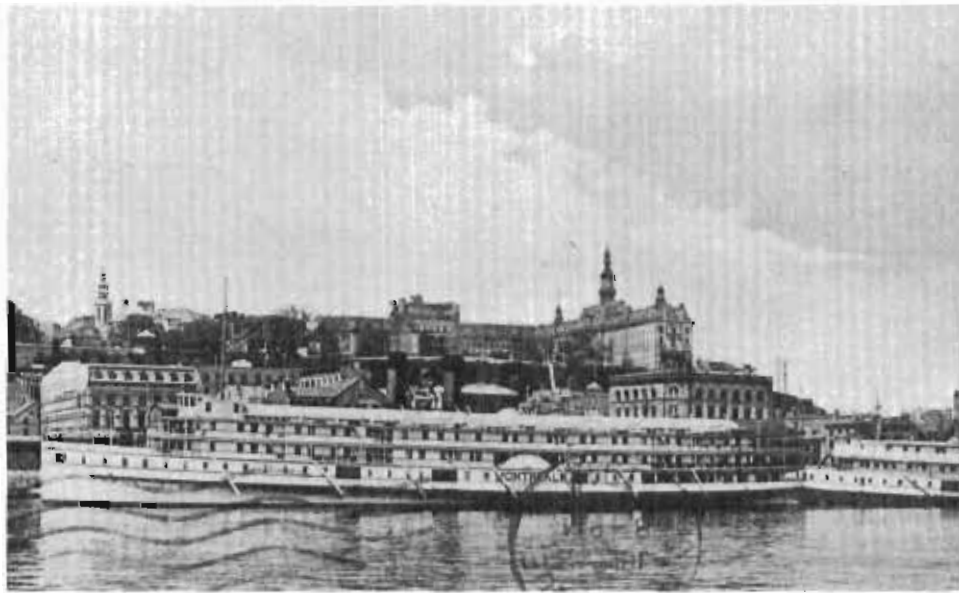
Pour recréer l’ambiance et l’animation que provoquait l’arrivée de ces voyageurs, référons-nous au QUOTIDIEN du 10 novembre 1879 et du 10 mai 1880: “Le steamer “Polynesian” est arrivé hier au quai du Grand-Tronc à 11 heures a.m., avec 52 passagers de cabine, 31 d’intermédiaire et 365 de pont. Tous les



Bâtiments d'immigrants et hôtels dans l'environnement de la gare du Grand-Tronc. Source: New Album of Quebec (coll. Rosaire St-Pierre).

émigrants sont partis à 6 heures 3/4 p.m., par un train spécial pour l'Ouest (33)". "Le paquebot océanique "Sarmatian" arrivera dans ce port probablement cet après-midi vers 4 heures avec les malles et 900 passagers (34)". **Bon nombre de migrants arrivaient dans le port de Lévis en mai et juin; en 1880, on en comptait plus de 5 000 durant ces mois. Avec la construction du chemin de fer sur la Rive-**

Nord en 1879. Québec tentera de récupérer une partie de cette activité en aménageant des installations près du bassin Louise. Malgré cela, Lévis conservera facilement la primauté du transit des immigrants puisque en 1899 le rapport du havre de Québec (35) n'attribue que 6 300 inscriptions d'immigrants au bassin Louise sur un total de 14 204.



Au XIX^e siècle, les paquebots fluviaux circulaient quotidiennement dans notre région en période estivale. Photo d'après une carte postale (coll. Jean Sirols).

Pour les déplacements touristiques

S'il y a un domaine où la complémentarité et la flexibilité des modes de transports terrestres et maritimes ont dû s'exercer, c'est celui du déplacement des touristes en saison estivale. Les voyageurs se dirigeaient souvent vers leur station balnéaire préférée en combinant deux modes de transport. "Ce matin encore / le 28 juin 1890 /, l'arrivée du bateau de Montréal en cette ville, l'abondance des passagers était telle, que pour leur transport pour la Rivière du Loup et Cacouna par voie de l'Intercolonial, a nécessité l'emploi de deux convois de passagers; c'est ce qui ne s'est pas vu depuis longtemps, c'est une vraie invasion de Yankees (36)". Les touristes montréalais et étrangers arrivaient par train ou bateau, à Lévis ou Québec, selon la rive choisie pour leur séjour vers l'est.

Le retour de ce flot de touristes en septembre créait une grande animation autour des quais et des gares. "Depuis une semaine environ, les convois de passagers de l'Intercolonial sont presque toujours composés de 10 et souvent 12 wagons, tous bondés de voyageurs qui reviennent des places d'eau du bas du fleuve. Plusieurs qui

sont descendus par voie du Pacifique ou par voie d'eau reviennent par l'Intercolonial afin d'admirer les divers panoramas magnifiques qu'offrent ces différentes voies (37)".

Heureux ce temps où Lévis a vu les arrivées et départs de ces milliers de touristes, venus méditer à Sainte-Anne ou contempler le pittoresque environnement fluvial de notre région.

Pour les expéditions de bétail

Ce commerce d'exportation commença à se développer à Montréal, mais la région de Québec construisit peu à peu des infrastructures en vue de s'approprier une part de ces expéditions du bétail de l'Ontario et de l'Ouest vers l'Angleterre. Au XIX^e siècle, c'est la Rive-Sud qui profita davantage du transit des animaux, grâce aux installations aménagées dans le secteur de l'anse Tibbits. Vers 1865, on remarque sur une photo l'existence d'une bâtisse avec corral, et en 1879 la compagnie ferroviaire installe un bâtiment "bien construit et bien ventilé capable d'acomoder 1 000 têtes de bétail à la fois (38)". Dans la zone des opérations ferroviaires de cette anse, il ne sera plus rare de



"Sheds" et enclos pour les animaux près de la gare de triage (Archives publiques du Canada, C-21798).

voir ces scènes de chargement: "Le steamer "Brooklyn" accosté au quai du Grand-Tronc à Lévis depuis vendredi soir a pris à son bord 600 bêtes à cornes, 2 910 moutons... il est parti ce matin à 7 heures pour Liverpool (39)". Ou encore, d'observer l'entrée des animaux vers les "sheds" lorsque la nouvelle suivante circulera: "Vingt-six chars chargés de boeufs et deux autres chargés de moutons sont arrivés hier soir par le Grand-Tronc (40)".

Ce commerce engendre une activité économique importante pour la région. "On construit actuellement (1880) des sheds au fort no. 3 pour mettre à l'abri les animaux destinés à l'exportation et que l'on met en quarantaine (41)". **Les animaux ne voyagent pas en sens unique, car il y a aussi un mouvement d'importation en plein essor.** "Les animaux importés pour l'ouest des États-Unis continuent à affluer à Lévis. Trois cent bêtes à cornes viennent d'être débarquées et la quarantaine comprend environ 1 200 animaux (42)".

Les quais de Lévis assurent le transit de 9 844 bestiaux et 10 762 moutons en 1880, mais quatre ans plus tard,

39 463 animaux sont expédiés. Vers 1890, la rive gauche aménage certaines infrastructures pour ce commerce; le port de Québec cherche à affaiblir la spécialité de Montréal pour cette manutention (100 000 bêtes en 1890). On ne se gêne pas pour attribuer un taux de mortalité plus élevé aux bêtes chargées dans ce port (42). En effet, certains de ces animaux revenaient à l'occasion sur nos rives et dans quel état! "La marée a déposé, ces jours derniers, sur les rives des campagnes à Beaumont, Saint-Michel à la Rivière du Loup, et les autres places d'eau, des cadavres putréfiés d'animaux. Ces cadavres sont attribués à la nécessité où l'on s'est trouvé de jeter hors de bord dans le Saint-Laurent, cent cinquante têtes de bétail pris de maladie, et qui étaient en destination pour le marché anglais (44)".

Ces activités d'exportation connaîtront un répit au début du XX^e siècle, en raison de l'embargo imposé par les autorités britanniques. À la reprise des expéditions en 1923, la Rive-Nord accapare la totalité de ce commerce dans notre région.



La quarantaine à Saint-David-de-l'Auberivière vers 1912 (Archives publiques du Canada, PA-20916).

LA VOCATION PORTUAIRE DE LÉVIS AU XIX^e SIÈCLE

La présentation du bilan des activités portuaires de la Rive-Sud entre Lauzon et Saint-Nicolas s'avère fort difficile.

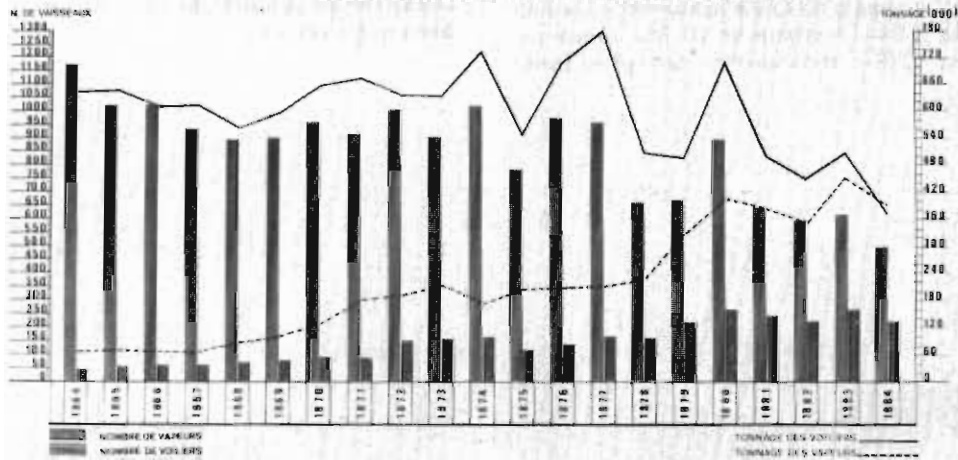
Les produits manutentionnés à partir des nombreux quais de cette zone font partie intégrante des activités du port de Québec et il n'existe pas de statistiques distinctes. À première vue, le destin des ports de Lévis et de Québec est intimement lié, puisque les avantages de l'un reflètent ceux de l'autre. Divers éléments ont joué en faveur du port de Québec, en particulier la distance plus grande entre l'Europe et les ports américains et le problème de la

accaparent une proportion toujours plus grande du tonnage. Ce renversement a favorisé inévitablement le développement plus rapide du port de Montréal. Mais entre-temps, le port de Québec a assuré sa prospérité et son développement par le commerce du bois, fort actif durant le XIX^e siècle.

Le port de Lévis doit sa naissance aussi à l'expansion fulgurante des expéditions de bois vers l'Angleterre, mais son essor est attribuable à la possession exclusive du chemin de fer durant un quart de siècle.

Durant ce temps, les infrastructures portuaires, quais et caissons n'ont ces-

ÉVOLUTION COMPARATIVE (NOMBRE ET TONNAGE) DES VOILIERS ET DES VAPEURS EN PROVENANCE D'OUTRE-MER, DANS LE PORT DE QUÉBEC ENTRE 1864 ET 1884.



Source des statistiques: Le Quotidien, 16 avril 1884 (coll. musée du collège de Lévis).

navigation à voile en direction de Montréal. "La plupart des voiliers préféraient donc s'arrêter à Québec, et c'est précisément la difficulté de naviguer à la voile sur le fleuve, en amont de Québec, qui a amené le développement précoce de la navigation à vapeur, plus précoce sur la section Montréal-Québec du Saint-Laurent que partout ailleurs au monde (45)". À partir de 1860, le nombre de voiliers n'a cessé de diminuer au profit des vapeurs qui

sé de se multiplier. Vers 1876, la zone littorale comptait près d'une soixantaine (46) de quais dont 60%, et cela parmi les plus importants, servaient principalement au transbordement du bois équarré ou ouvré. Il est difficile d'imaginer le rythme de la circulation maritime sur le fleuve dans les périodes intenses de cette activité. À titre d'exemple, "during the night of the 14 september 1840, and the following morning, no

less than 116 sailing vessels rounded Pointe Lévis under full sail and moved up the harbour to their anchorage off the timber coves. On that day there were 157 vessels in port (47)". **Avec la diminution des exportations de produits forestiers dans les dernières décennies du siècle, le nombre des voiliers affectés à ce transport sera en chute libre.**



Chargement de bois aux quais de la rive sud du fleuve, vers 1868. Aquarelle d'Alicia Killaly (Archives publiques du Canada, C-42304).

Cependant les quais demeurent encore très fréquentés, puisque en 1880 le nombre des vaisseaux enregistrés à la douane de Québec a atteint 849 et "Trois mille cinquante goélettes et petits bateaux à vapeur ont visité le port de Québec depuis l'ouverture de la navigation (48)". Entre 1849 et 1885, le nombre des navires de haute mer a diminué de moitié à cause de l'augmentation du tonnage des vaisseaux et de la multiplication des bateaux à vapeur.

La période de navigation était relativement courte, environ sept mois, de la fin d'avril à la fin de novembre. L'obstacle principal, les glaces, particulièrement le pont de glace entre Québec et Lévis, stoppait définitivement la circulation maritime. D'ailleurs, les compagnies d'assurances imposaient des dates limites à leur protection, causant ainsi un trafic maritime plus grand à l'automne et au début du printemps. Le 25 septembre 1880, "la flotte d'automne commence à arriver. Hier quinze navires sont entrés dans le port et chaque jour, à présent l'on constatera l'arrivée d'un certain nombre de vaisseaux jusqu'à ce que le chiffre en soit porté à au-delà de 300 (49)". Ou encore le 20 mai 1885, "plus de cin-

quante vaisseaux de la flotte du printemps sont arrivés dans le port hier. Ce sont en grande partie des vaisseaux portant le pavillon norvégien. Une quarantaine déchargeaient hier leur lest. L'arrivée d'un aussi grand nombre de bâtiments en une seule journée est sans précédent (50)".

Cette grande affluence est attribuable pour une bonne part, malgré le ré-

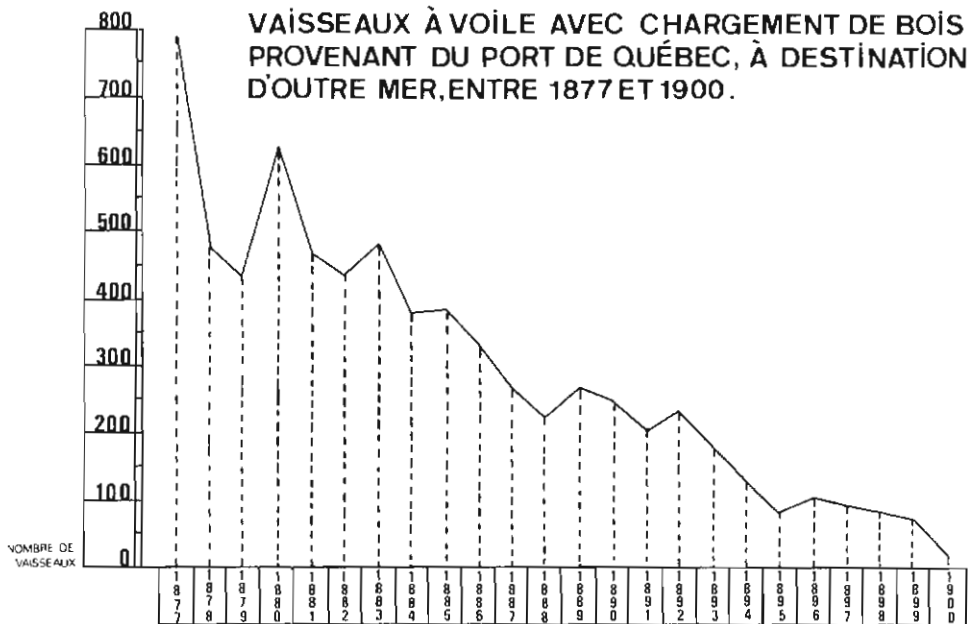
cent ralentissement, au lucratif commerce du bois. En 1875, ce produit représentait environ 80% des expéditions globales vers l'Europe. En moins de quinze ans, les proportions sont inversées en raison du déclin de la demande européenne. Ce commerce ne représente plus que 30% du tonnage du port de Québec; mais les voiliers conservent leur prépondérance comme mode de transport. Ainsi en 1889, année de légère reprise pour les expéditions de bois, "275 sailing vessels loaded 240 392 tons and 40 steamships took on 51 830 tons (51)".

Avec la décroissance de cette activité dans les années 90 et au début du siècle, quelques quais de la Rive-Sud monopolisent de plus en plus les dernières expéditions. Les anses de la Rive-Nord se dégarnissent graduellement de leur accumulation de bois, alors qu'en 1895 les Breakey et les Atkinson expédient 80% des planches et madriers en pin du port de Québec (52).

Dans le port de Lévis on manutentionne bien d'autres produits, tels le charbon, les produits alimentaires et les matériaux de construction, en par-

ticulier la brique. "Deux goélettes ayant une cargaison collective de 7 700 briques rouges, expédiées de Sainte-Émilie, sont amarrées au quai Couture (53)". Toutefois le dynamisme du port lévisien a toujours reposé exagérément sur l'exportation des produits forestiers. L'effondrement de ce commerce et le déplace-

ment graduel des opérations de fret vers un carrefour ferroviaire plus spacieux (Charny) entraînent de façon irrémédiable la disparition de la vocation portuaire de la côte de Lévis. Désormais, les activités maritimes se concentreront dans les zones portuaires de la rive gauche.



Sources des statistiques: Le Quotidien, 23 décembre 1889 et Lemoiné James-M., The annuals of the Port of Quebec, 1535-1900.



Navires ancrés aux quais de la Rive-Sud et chemin de fer du Grand-Tronc vers 1870 (coll. Archives du port de Québec).

LE XX^e SIÈCLE: STAGNATION ET DÉCLIN DE LA ZONE LITTORALE

Au début du XX^e siècle, les activités économiques sont au ralenti, la zone littorale donne des signes manifestes d'essoufflement à la suite de l'effondrement graduel des chantiers de bois. De plus, les compagnies de chemins de fer, source de tant de dynamisme dans le siècle passé, ont tendance à vouloir spécialiser la basse-ville dans les services reliés au transport des personnes et à concentrer leurs expéditions de fret dans des espaces plus vastes.

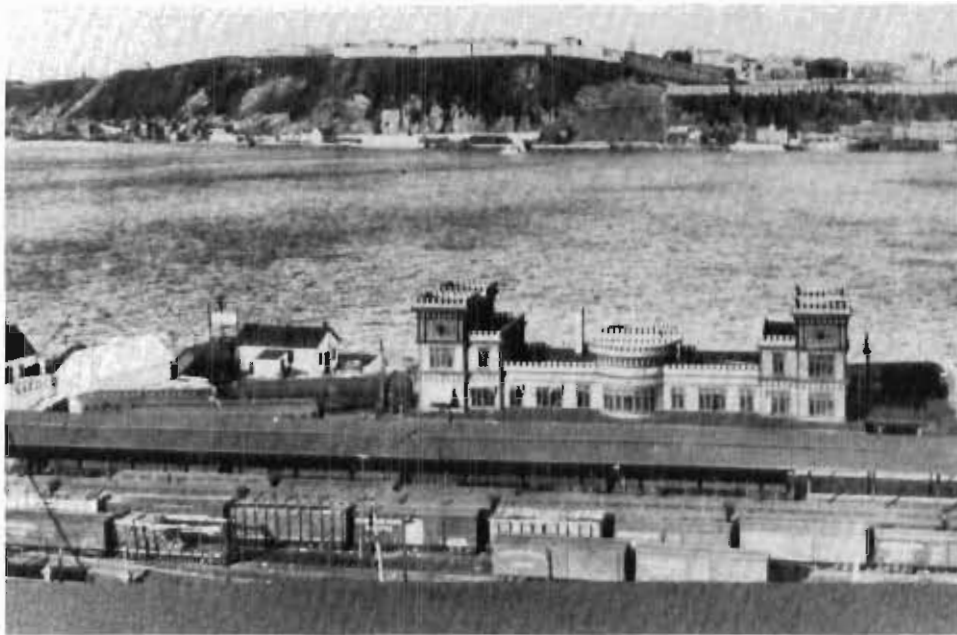
L'économie lévisienne connaîtra une période difficile en cette première décennie. La fermeture des usines Carrier et Lainé, attribuable en partie à la baisse des commandes de matériel ferroviaire et maritime, cause un climat d'incertitude. À l'est de la rue Laurier, l'immense bâtiment de 600 pieds de long sur 230 de large devient inutile, entraînant la perte de quelques centaines d'emplois (350 vers 1891). En 1908, le département des Travaux publics du Canada achète à la Banque de



Le secteur de la traverse, Lévis 1905. Au premier plan la vaste usine Carrier et Lainé et à l'extrême gauche la nouvelle gare de l'Intercolonial. Photo: Fred C. Wurtele (Archives nationales du Québec, G-49).

En 1903, le Grand-Tronc déménage la plupart de ses opérations à Charny, confirmant à ce village le rôle de carrefour ferroviaire régional. Plusieurs ouvriers de Lévis et Saint-David-de-l'Auberivière doivent donc aller habiter à cet endroit. Cette compagnie, véritable pionnier, quittera définitivement l'anse Tibbits vers 1914.

Montréal les terrains, le quai et l'usine, qui fut démolie en 1912. Deux ans plus tard, le 24 novembre, la gare à l'architecture flamboyante, construite en 1902 par l'Intercolonial, est incendiée. On ne reconstruit pas; désormais les principales compagnies ferroviaires se regrouperont dans l'ancien immeuble des Halles Lauzon.



Gare de triage et bâtiment principal de l'Intercolonial (coll. Mines et Ressources, Archives publiques du Canada, PA-20611).

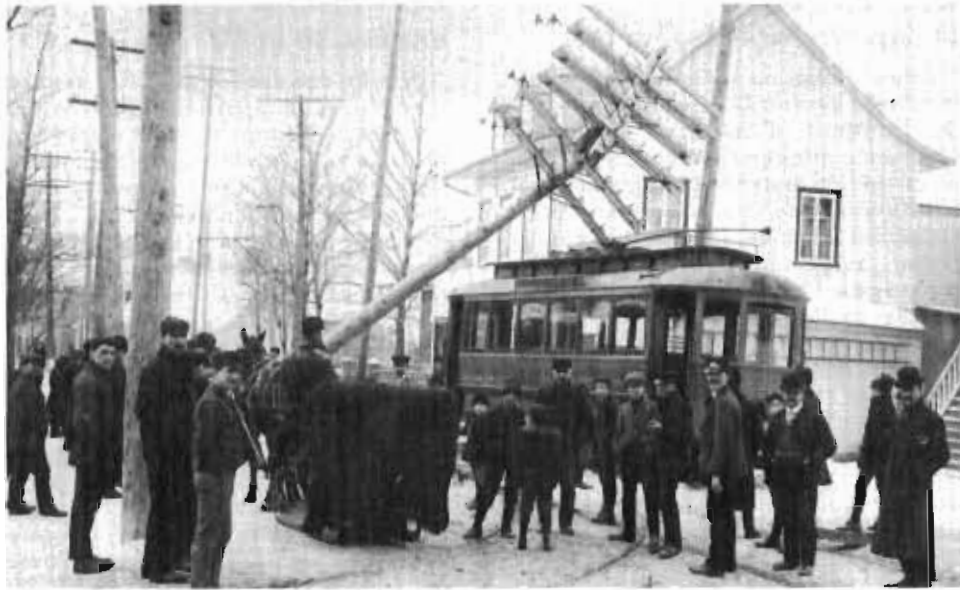
Quant aux chantiers navals, ils souffrent d'un ralentissement très net de leur activité et il faudra attendre la guerre pour leur insuffler une nouvelle vigueur. À cette époque, il ne reste que les deux chantiers de la famille Davie: celui de Lévis, *Davie Brothers* et celui de Lauzon, *Davie Shipbuilding and Repairing Co.* Ce dernier est bien préparé à recevoir les commandes de guerre, car la nouvelle cale sèche Champlain sera terminée en 1913. La période de guerre réactive l'économie locale, grâce aux barges de faible tonnage construites pour le gouvernement britannique. Les livraisons atteignent 382 bâtiments (54) durant les hostilités, ce qui eut un impact considérable, autant à la ville que dans les campagnes avoisinantes, sur l'embauche des travailleurs.

Mais ce dynamisme économique engendré par la guerre était conjoncturel, donc provisoire. La Rive-Sud cherchait à combler ses affaiblissements du début du siècle afin de retrouver la prospérité de jadis. Sur quels avantages devait-elle miser pour attirer de nouvelles industries?

Un espoir: l'hydro-électricité

Au moment où plusieurs villes et villages du Québec se développaient par l'attrait des ressources énergétiques pour l'industrialisation, la Rive-Sud fondait certains espoirs sur son potentiel de houille blanche. À partir de 1900, la *Canadian Electric Light Co.* exploite l'énergie hydro-électrique des chutes Chaudière et fournit l'électricité à la *Lévis County Light and Power Co.*, laquelle exploite le réseau de tramways et de distribution électrique de la ville de Lévis. L'arrivée de l'éclairage électrique dans Lévis en 1901 fut tout un événement. "Partout des attroupements dans les rues, devant les magasins et principalement en face du bureau de la compagnie *Electrique*, pour épeler, lire, relire les lettres de feu qui couronnent la façade (55)".

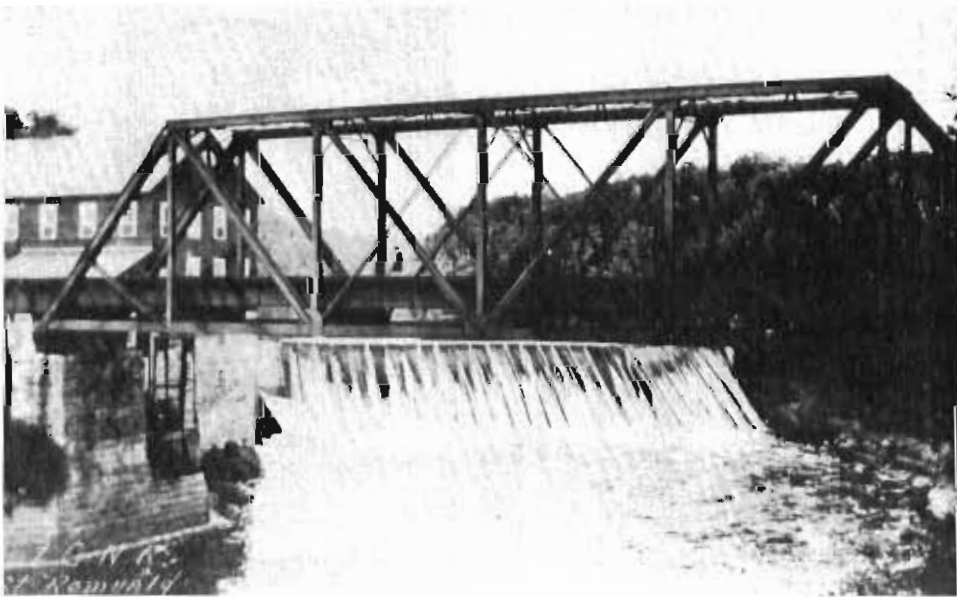
Plusieurs entreprises industrielles surent profiter de cette ressource, mais ce ne fut pas un facteur déterminant pour attirer de nouvelles industries. À Saint-Romuald, une initiative de production commença lorsque "le 30 août 1927, M.M. Atkinson recurent les lettres patentes les autorisant à convertir leur industrie



Bris électrique sur la ligne de tramway de la rue Fraser. Lévis vers 1930 (coll. Paul Couture).

en un centre hydro-électrique sur la rivière Etchemin sous le nom de Etchemin Power Co. (56)". Jusqu'en 1940 les dirigeants du milieu ont surestimé cet atout pour la relance de l'économie locale. On affirme dans des brochures fort sérieuses que "le pouvoir électrique peut être obtenu en quantité presque illimitée dans le comté (57)" Pourtant pour les cinq centrales

aménagées sur la Chaudière et l'Etchemin, la production est évaluée à seulement 6673 HP dont 72% provient des installations de Charny et 17% de celles du Pont-Etchemin. Les grandes industries se sont installées à proximité d'endroits au potentiel beaucoup plus élevé.



Chute du barrage Atkinson sur la rivière Etchemin. Photo: d'après une carte postale (coll. Resaire St-Pierre).

Une réalité: la concurrence de Québec

Depuis longtemps Québec caressait le rêve de devenir le véritable carrefour de transport d'envergure nationale. L'obstacle principal à la concrétisation de ce rôle, le fleuve, fut enfin surmonté le 20 septembre 1917. Pourtant 66 ans se seront écoulés, depuis le rapport Serrel, avant que l'on puisse finalement ériger l'une des huit merveilles du monde de l'époque. Les autorités du havre de Québec ont bien saisi l'importance majeure de ce lien interrive. À leurs yeux, *"le pont de Québec a mis la ville et le district de Québec en communication directe avec la rive sud du Saint-Laurent et les États-Unis. Elle a rendu possible l'entrée des nombreux chemins de fer, sillonnant jusqu'alors la rive sud, dans la ville de Québec dont les jetées et les facilités de transport maritime pourraient être utilisées à l'avenir dans une plus large mesure (58)".* L'année suivante, tous les chemins de fer ont leur terminus dans le havre même de Québec. Ce que Québec avait gagné, Lévis l'avait perdu. Le coup fut fatal, la côte de Lévis ne put s'en remettre. Une période de dépendance à l'égard de la voisine d'en face allait s'installer et même s'amplifier après l'ouverture d'une voie pour les véhicules, le 22 septembre 1929.

Les illusions des années 30 et 40

À la fin des années 20, Lévis veut reprendre de l'importance par ce qui avait fait sa fortune au XIX^e siècle: son port. Dans une publication de promotion industrielle (59), on met en évidence le potentiel portuaire de la Rive-Sud, et un plan de développement et d'aménagement des installations maritimes y est proposé. Mais la situation paraît difficile à renverser, puisque les statistiques portuaires de 1924 à 1932 que nous avons compilées nous indiquent que le port de Lévis n'a accueilli à ses quais qu'en moyenne 66 vaisseaux par année, soit un tonnage moyen de 137 689 tonnes, alors que le port de Québec a vu accoster annuellement, durant cette période, 1 351 vaisseaux représentant un tonnage moyen de 7 552 243 tonnes. Vers 1940, les quais les plus actifs en zone riveraine sont ceux de l'Imperial Oil, du Canadien National et celui de la Compagnie Breakey à l'embouchure de la Chaudière. Les quais de Saint-Romuald, jadis si prospères, ne sont guère employés depuis la fermeture des établissements Atkinson et Gravel Lumber. En 1943, LE CANADIEN nous apprenait ceci: *"Il y a actuellement 22 quais à eau profonde sur la rive sud du port de Québec, dont la plupart*



Premier train de marchandises à traverser le pont de Québec, le 3 décembre 1917 (coll. Paul Couture).



Projet d'aménagement portuaire à Lévis vers 1925. Source: INDUSTRIAL DISTRICT OF LÉVIS, 1928, p. 41.

sont inutilisés (60). Ces quais, presque à l'abandon, recevaient de temps à autre quelques goélettes.

Du côté commercial, le secteur de la traverse a le vent dans les voiles, mais cette situation doit être attribuée plus à une situation conjoncturelle qu'au dynamisme local, "La région de Lévis bé-

néficie du tarif préférentiel "Duncan" (-20%) pour tout le transport des marchandises sur le chemin de fer entre Lévis et les provinces Maritimes. C'est ce tarif qui a attiré à Lévis les multiples entrepôts de farines, de grains et moulées, échelonnés sur nos quais (61)".

LES MUNICIPALITES DE LA RIVE SUD

LAUZON - LEVIS - ST-ROMUALD

offrent de grands avantages pour l'établissement d'industries et comme lieu de résidences

OUVRIERS

consciencieux

RIVAGE

à eau profonde

EAU

pure filtrée

TRANSPORT DIRECT

et rapide par tramways

ELECTRICITE

en abondance



PROPRIETES

à des prix avantageux et

SITES MERVEILLEUX

pour les industries

On peut se procurer un plan des sites propres à l'établissement d'industries en s'adressant à :

LEVIS TRAMWAYS Co.

Promotion industrielle des municipalités riveraines. Source: Brochure, FÊTE NATIONALE LE 24 JUIN 1928, p. 14 (coll. André Carrier).

Durant le conflit mondial, on persiste à croire que la vocation industrielle de Lévis renaîtra. "La région de Lévis est appelée à devenir une région industrielle importante de la province. L'expérience de notre présent effort de guerre ne fait que confirmer nos espoirs (62)". Mais la principale illusion consistait à croire que la frange littorale entre Lauzon et la Chaudière pourrait à l'avenir attirer de nouvelles industries. Il est évident que le développement phénoménal des transports routiers et la tendance des industries à utiliser des terrains plus vastes allaient rendre peu alléchante la bande étroite du littoral, coincée entre le fleuve et la falaise.

Les chantiers maritimes: une véritable bouée

Aujourd'hui, avec le recul, nous sommes en mesure d'analyser le rôle considérable qu'a joué ce secteur dans l'économie régionale. Malheureusement, la construction navale, avec ses hauts et ses bas, a entraîné depuis le

début du siècle une succession de périodes de morosité et d'euphorie sur la Rive-Sud. Sans aucun doute cette industrie a toujours occupé une place prépondérante au niveau de l'emploi pour Lévis et Lauzon. Vers 1938, en une période relativement tranquille, les 296 employés (63) des chantiers navals représentaient 63% des emplois industriels de ces deux villes. L'évolution des activités de construction maritime depuis la fin de la première guerre confirme l'importance de ces chantiers pour l'état de santé de la zone riveraine.

Les années 20 sont marquées par une production régulière puisque le "Gros" chantier a fait sa marque avec la production de guerre. De plus, le nouveau propriétaire, la *Canada Steamships Lines Limited* profite de la nouvelle popularité des croisières pour y faire construire trois nouveaux paquebots: le *Saint-Laurent*, le *Tadoussac* et le *Québec*. En 1927, les frères George et Allison Davie décident de réinvestir dans la production navale en faisant l'acquisition de l'em-



La vieille cale sèche Lorne et les bâtiments avoisinants en 1926. L'espace vacant à droite servira à la construction du "Petit" chantier en 1928. Fairchild aerial surveys Co (Archives nationales du Québec, AGH 970-121).

placement des chantiers Charland et Marquis à Lauzon. Cette nouvelle entreprise, en exploitation depuis 1929, reprend le nom fort connu de *George T. Davie and Sons* ("Petit" chantier); elle se spécialise dans la réparation et construit son premier navire en 1935. Puis survient la crise et un ralentissement considérable dans tous les chantiers.

L'impact de la guerre

Une nouvelle fois, la guerre va remettre sur pied la construction maritime dans notre région. Seul le chantier *Davie Brothers*, orienté vers la réparation et la construction des bateaux de faibles dimensions, entre autres les goélettes, ne pourra bénéficier des contrats militaires. Cependant les chantiers de Lauzon ne laisseront pas passer la manne. Le "Petit" chantier sortira de son usine 23 navires (64): des frégates, des cargos et des caboteurs. Le nombre de travailleurs augmentera en conséquence: 425 employés en 1940, 1 291 durant la période de pointe de 1943.

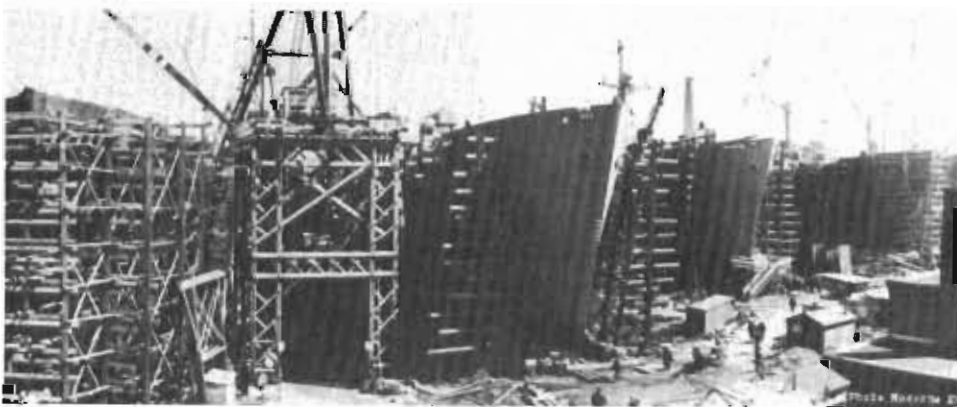
Au "Gros" chantier, les effets de la guerre se manifestent surtout à partir de 1941. Par la suite, la production monte en flèche avec des carnets de commande bien remplis pour l'Amirauté anglaise et le gouvernement canadien. Des corvettes, cargos, frégates et transporteurs sont construits en série, accélérant ainsi la rapidité de livraison. Du 19 avril 1942 au 20 décembre 1943, le chantier lance en moyenne un navire de 10 000 tonnes par mois. Un rythme similaire se poursuit jusqu'à la fin de l'année 1945.

Les conséquences pour l'emploi se révélèrent impressionnantes. En 1939, le personnel oscillait entre 200 et 450 employés (65); en 1940 ce nombre variait entre 650 et 900 et atteignait graduellement un sommet de 5 000 personnes en 1944. Selon un ancien travailleur, l'entreprise avait intérêt à embaucher le plus de monde possible: "Plus il y avait d'employés, plus les primes que recevait le chantier s'élevaient (66)". Les primes avaient trait au *cost plus* (67), c'est-à-dire que le prix des navires était déterminé à la fin de la construction; l'augmentation des coûts procurait ainsi des profits accrus...

Le milieu de travail

Les conditions de travail étaient assez astreignantes. En raison des courts délais de livraison, le chantier fonctionnait souvent avec trois équipes ou demandait aux travailleurs de faire des heures supplémentaires. À titre d'exemple, M. Roland Gagné (68) a travaillé durant deux ans, sept jours par semaine à 39 cents l'heure. Dans un tel contexte, les efforts en vue de la syndicalisation pouvaient être bien vus par les ouvriers, mais extrêmement contraignants pour les patrons. Malgré cela, l'"Union des Chaudronniers des navires en fer" réussit à se faire accepter en janvier 1943.

Six mois plus tard, le 14 juin 1943, la grève éclate aux deux chantiers de Lauzon et à celui de Québec, *Morton Engineering Co. Ltd.* "Environ 6 500 hommes sont affectés par cet arrêt momentané de travail dans une des industries les plus essen-



Construction en série de bateaux de guerre vers 1942. Source: brochure historique des chantiers Davie Ltée.

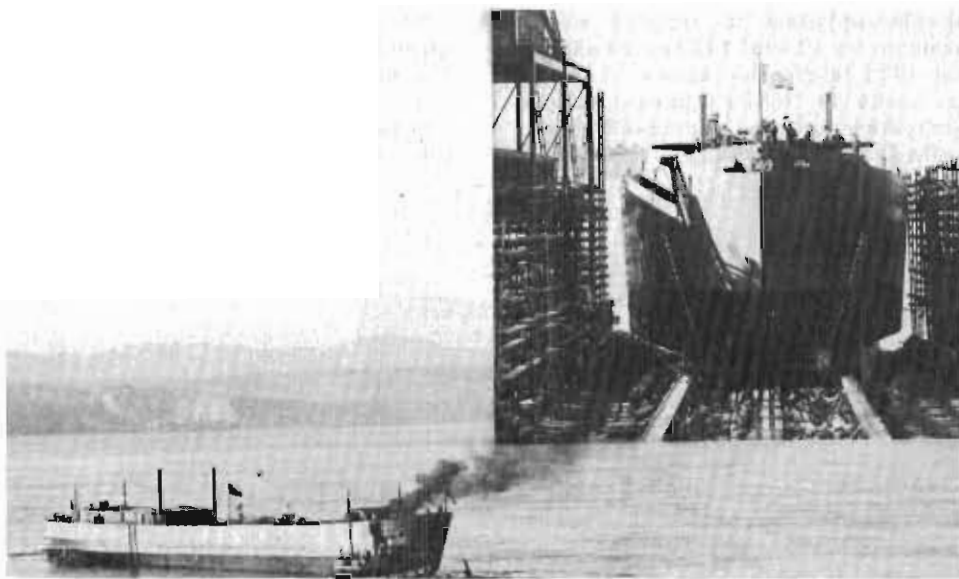


La production de guerre mobilisa un nombre considérable de travailleurs. Photo Moderne enrg (coll. Paul-Émile Olivier).

tielles à la poursuite de la guerre (69)". La population, les media et les conseils municipaux accordent leur appui et leur sympathie aux revendications des travailleurs. À ce sujet, une résolution de la ville de Lévis ne laisse aucun doute: "Ce conseil endosse entièrement les demandes faites au gouvernement fédéral pour que les salaires soient équilibrés sur la même base que les chantiers extérieurs (70)". Au début de juillet, une entente satisfait aux demandes syndicales concernant les indemnités de vie chère, le régime des congés payés et le tarif des heures supplémentaires (une

fois et demie le tarif régulier).

En achevant les derniers navires de guerre en décembre 1945, plusieurs personnes devaient soulever la question, toujours la même: Quel sera l'avenir de la construction navale? Le retour à la période de paix ne créa pas de perturbations majeures dans l'industrie. "Les chantiers canadiens profitèrent encore de la situation après la guerre du fait que plusieurs nations étaient désireuses de reformer leur flotte décimée pendant le conflit et que leurs propres chantiers se trouvaient paralysés par les dommages de la guerre (71)".



Lancement d'une barge de transport de troupes, le 5 juin 1945. Photo Moderne enrg (coll. Simone Lévesque).

L'évolution récente, de 1950 à 1984

Au début des années 50, la Rive-Sud détenait, grâce à ses trois chantiers, l'exclusivité de la construction maritime de la région. Du côté de Québec, la compagnie *Morton Engineering* en bordure de la Saint-Charles avait fermé ses portes à la suite du ralentissement de l'après-guerre. Voyons maintenant comment ont évolué nos entreprises navales durant cette période.

À Lévis, la firme *Davie Brothers* fut vendue en 1951 à la suite de la mort de M. Allison Davie. À partir de 1956, cette entreprise s'est spécialisée dans la fabrication des bateaux de pêche en bois et, depuis trois ans, en acier; plus d'une centaine de navires de 45 à 60 pieds de longueur ont été lancés sur le marché. Parmi ceux-ci, elle a construit en 1966 une réplique du célèbre vaisseau de Cartier, *La Grande Hermine*. Cette industrie navale vieille de 155 ans, une des plus anciennes en Amérique, occupe toujours l'emplacement du début et conserve encore la première demeure des Davie, construite en 1832.

Le "Petit" chantier de Lauzon, filiale de la *Canadian Vickers Ltd* de Montréal depuis 1951, conserva un rythme de production constant d'environ trois navires par année entre 1950 et 1968. Ses activités créèrent durant cette période environ 1 000 emplois par année.

En décembre 1967, six mois avant la fermeture définitive, 746 personnes y trouvaient leur gagne-pain. Inutile de souligner les conséquences néfastes qu'engendra la disparition de cette industrie présente dans l'économie locale durant quarante ans.



Un pétrolier de 17 846 tonnes, le "Andros Fortune", en construction, le 25 août 1954 (coll. Claude Genest).

La firme *Davie Shipbuilding Ltd* installée à proximité de la cale sèche Lorne depuis plus de cent ans, a atteint un statut d'envergure internationale. De ce fait, ce chantier maritime est de plus en plus soumis aux aléas des cycles économiques et de la demande mondiale. Au cours des années 50, plusieurs événements ont contribué à maintenir le rythme de production et les effectifs de main-d'oeuvre. Du côté



Emplacement du premier chantier naval de Lévis. Photo Paul Grant, 1983 (coll. G.I.R.A.M.).

International, la fermeture du canal de Suez en 1953 nécessite le recours à des super-cargos pour le transport du pétrole du Moyen-Orient. La *Davieship* héritera de quelques contrats de construction de ces géants des mers. Au niveau canadien, la modernisation des infrastructures de navigation entre Montréal et le lac Ontario amène le renouvellement des flottes commerciales spécialisées dans le transport maritime intérieur. En effet, l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959 amorce une période fébrile de construction de minéraliers, céréaliers, ces barges à fond plat (*lakiers*) capables de circuler à la fois sur le fleuve, dans les canaux et les Grands Lacs. Le "Gros" chantier obtiendra le mandat de fabriquer bon nombre de ces navires au cours des années 60.

En somme, le niveau d'activité du chantier maritime a toujours évolué en dents de scie en fonction des contrats gouvernementaux et de la conjoncture politique et économique internationale. À titre d'exemple, la guerre entre l'Égypte et Israël en 1967 compromet de nouveau l'utilisation du canal de Suez, ce qui force les multinationales du pétrole à transporter leurs produits dans des pétroliers de plus de 80 000 tonnes. Entre 1969 et 1972, six de ces pétroliers sont lancés à Lauzon, dont un des plus importants fut le *Kriti Star*. Durant cette décennie, les hauts et les

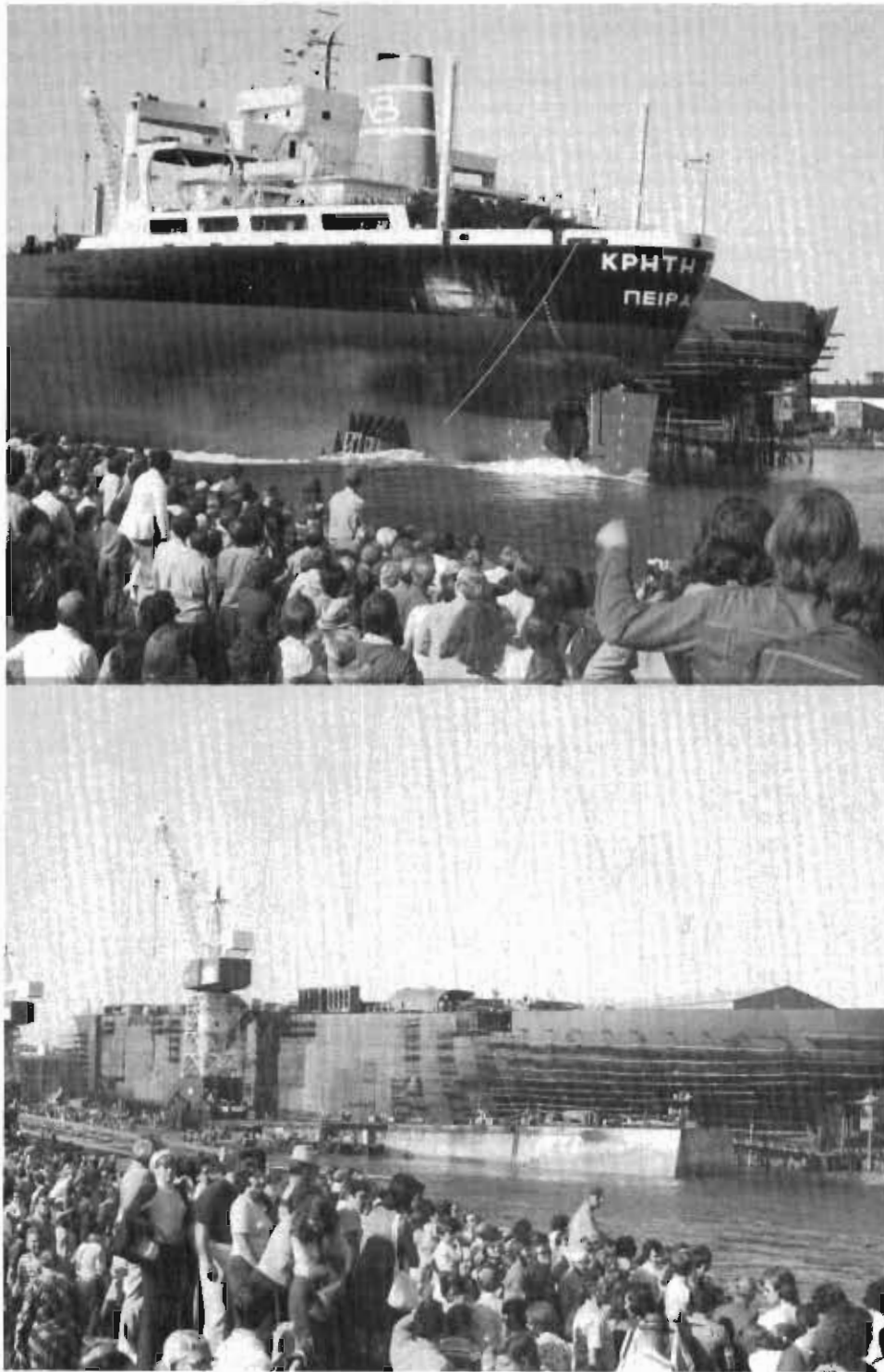


La dernière plate-forme de forage construite aux chantiers Davie et lancée en juillet 1983. Photo: Gaston Cadrin (coll. G.I.R.A.M.).

bas sont survenus à maintes reprises. Les années 1974 et 1978 furent marquées par de nets ralentissements, puis vint le cycle des plates-formes de



Vue d'ensemble du "Petit" chantier de Lauzon vers 1966 (coll. Monique Laflamme).



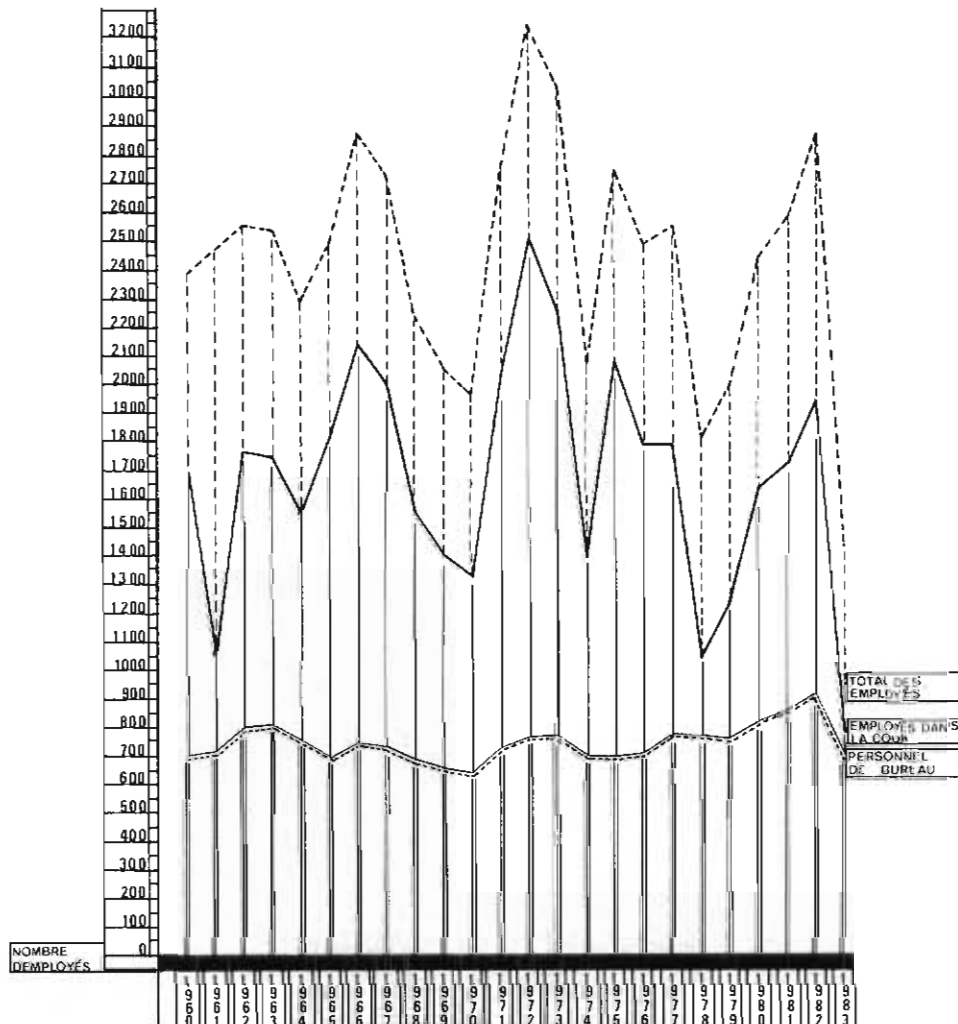
Lancement d'un pétrolier de 80 000 tonnes, le "Kriti Star" en 1972. Le départ du navire permet de voir un autre géant en construction le "Kriti Sun" (photo et coll. Gaston Cadrin).

forage avec ses moments d'euphorie et de faux espoirs. Parmi ceux-ci, l'achat de l'entreprise par *Dome Petroleum*.

De juin 1981 à mai 1982, les nouveaux propriétaires en mettent plein les yeux avec leurs projets. Les titres des journaux parlent d'eux-mêmes: "Mine d'or, pour la région Lévis-Lauzon (72)", "le plus gros brise-glace du monde (73)", "le "Boum" de la Davie, *Dome Petroleum* annoncera ses gigantesques projets d'ici... 90 jours (74)".

Cette publicité fabuleuse circula ainsi jusqu'au dévoilement de la situation financière de cette compagnie. "L'expansion de Davie est compromise (75)". Depuis cet article, les nouvelles du chantier ont constitué une véritable série noire. Base indispensable de l'économie, source d'emplois la plus importante de la Rive-Sud, le Chantier Davie Ltée entretient depuis ce temps-là, dans la population, de l'insécurité et des doutes sérieux sur son avenir.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI AU CHANTIER DAVIE Ltée, ENTRE 1960 & 1983. (D'APRÈS LE NOMBRE D'EMPLOYÉS MOYEN PAR ANNÉE)



Source: compilation de Françoise Roy, d'après les informations obtenues de la direction du personnel du chantier.

LA ZONE RIVERAINE: HIER ET AUJOURD'HUI

Convoltée au XIX^e siècle pour ses multiples activités économiques, la frange littorale entre le bassin de la Chaudière et la pointe de la Martinière a joué un rôle prépondérant dans le développement de la Rive-Sud.

Pendant, le ralentissement de la construction navale, la disparition des chantiers de bois, le passage du chemin de fer sur la rive gauche amenèrent stagnation et dépendance à l'égard de Québec. La zone riveraine, particulièrement la basse-ville de Lévis, suscita bien des espoirs avant la deuxième guerre. Une esquisse reproduite dans le journal LE CANADIEN, démontre "les rapides transformations et l'expansion considérable du plus important site commercial et industriel de Lévis et district (76)".

Le secteur de la traverse est vu comme un véritable carrefour des principaux moyens de transport de la région. Mais avec le développement accéléré des communications routières, les

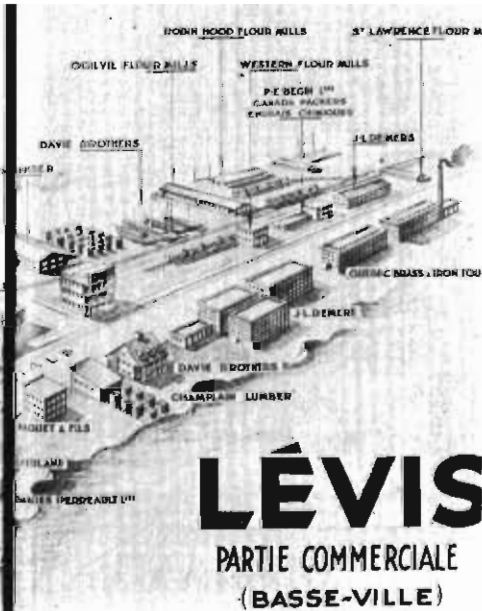
commerces et les industries n'ont plus considéré les abords du fleuve comme un emplacement idéal, en raison des difficultés de circulation dans la ville et de la faible superficie des terrains disponibles.

En 1956, le secteur côtier de Lévis, un rivage d'environ sept kilomètres, ne comptait plus que six entreprises industrielles (77) employant environ 150 personnes. Aujourd'hui les derniers "vestiges" procurent environ 80 emplois concentrés chez Baribeau et Fils, aux Industries Samson et au chantier A.C. Davie. Du côté de Lauzon, la construction navale a cumulé depuis quelques décennies 95% des emplois de la zone littorale étudiée.

Cette vocation économique riveraine à Lauzon aura tendance à se développer davantage avec l'aménagement de quais en eau profonde et d'industries connexes sur les terrains que la Société Inter-port est en voie d'exploiter à

Les développements commerciaux et industriels de la basse-ville de Lévis, sont illustrés sur cette esquisse rétrospective. On y voit les principales maisons d'affaires qui sont, pour la plupart, des industries et des commerces de gros.

Cette partie de la rue Commerciale est située au-
 des L'Assommoir Laurier, à gauche, et le Cote Bégin,
 à l'extrême droite, du côté sud, elle est limitée par
 la falaise et du nord, par le fleuve St-Laurent.



La fonction commerciale était fort importante à la basse-ville de Lévis vers 1940. Source: illustration tirée du journal LE CANADIEN, le 6 août 1940.

la Martinière. Il semble évident qu'à l'avenir seules les entreprises axées sur l'eau demeureront ou s'installeront en bordure du Saint-Laurent.

Au niveau commercial, le secteur de la basse-ville de Lévis a subi une baisse dramatique des affaires, car la fermeture récente de J.-L. Demers et de Paquet et Fils illustre bien ce phénomène. Depuis vingt ans, la déstructuration de cette zone a été irréversible. Désaffectations, incendies, démolitions aux fins du stationnement, voilà le sort qui est réservé aux bâtiments de cet espace urbain après cent ans de prospérité.

La fuite des activités économiques a engendré le délabrement général de l'environnement dans la majeure partie du littoral entre Lauzon et Saint-Romuald. L'espace entre le fleuve et les falaises saura-t-il attirer dans un avenir plus ou moins éloigné de nouvelles installations commerciales, résidentielles ou récréatives? Tout dépendra de l'attitude et de l'intérêt que la population manifesterà à l'égard des berges du fleuve. Toutefois on peut tenir pour assuré qu'à l'avenir l'animation et le dynamisme de la zone riveraine ne reflétera plus l'héritage économique du passé.



Le secteur de la traverse à Lévis, aujourd'hui une zone dégradée. Photo: Paul Grant (coll. G.I.R.A.M.).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Thérèse Savole, L'ENTREPOSAGE DU BOIS DANS LA RÉGION DE QUÉBEC AU XIX^e SIÈCLE, Archives de Parcs Canada.
2. IBID.,
3. D.D. Calvin, A SAGA OF THE ST-LAWRENCE, Toronto, Ryerson Press, s.d., 87-89.
4. Anne Brochu, RAPPORT QUAIS ET CHANTIERS, Été Canada 1982. Sources infra: Plans de la Couronne, dépôt au Service du milieu hydrique, ministère de l'Environnement.
5. Louise Miville, WILLIAM PRICE 1810-1850, Québec, Université Laval, thèse de maîtrise, 1964, 45-46.
6. Jean Benoit, LES RELATIONS D'AFFAIRES DANS LE COMMERCE DU BOIS AU XIX^e SIÈCLE À QUÉBEC, Archives de Parcs Canada, 7.
7. Gilles Sandra, TIMBER TRADE, Archives de Parcs Canada, 109.
8. RECENSEMENT DU CANADA, 1860-61, Appendice no. 7, Professions, métiers et occupations, 529-534.
9. QUÉBEC MERCURY, 23 janvier 1841, "Statement of the number of vessels cleared by the under mentioned houses at the port of Quebec".
10. Quebec Coves South Shore, 1876, A.N.Q.
11. RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE 1893. (Compilation d'après: Annual Timber Circular of J. Bell Forsyth & Co.).
12. Joseph Bouchette, DESCRIPTION TOPOGRAPHIQUE DE LA PROVINCE DU BAS-CANADA, Londres, W. Faden, 1815, 504.
13. Pierre-Georges Roy, PROFILS LÉVISIENS, deuxième série, Lévis, 1948, 75.
14. Pierre-Georges Roy, PROFILS LÉVISIENS, première série, Lévis, 1948, 105.
15. Georges Morel, L'INDUSTRIE DES NAVIRES DE BOIS À QUÉBEC, Université Laval, École de Commerce, mémoire de maîtrise, 19.
16. LE CANADIEN, 6 juin 1864.
17. LE QUOTIDIEN, 19 août 1886.
18. LE QUOTIDIEN, 29 septembre 1890.
19. Edward William Serrel, RAPPORT SUR UN PONT SUSPENDU PROJETÉ POUR LE PASSAGE D'UN CHEMIN DE FER ET POUR LA TRAVERSE DU FLEUVE SAINT-LAURENT, À QUÉBEC, Québec, Augustin Côté, 1852, 60-61.
20. IBID., 61.
21. Pierre-Georges Roy, DATES LÉVISIENNES, vol. II, 1870-1880, Lévis, 1932, 159.
22. Pierre-Georges Roy, DATES LÉVISIENNES, vol. III, Lévis, 1932, 19.
23. Fonds de la famille Staveley, A.N.Q.
24. Raoul Blanchard, L'EST DU CANADA FRANÇAIS, t. 1, Montréal, Beauchemin, 1935, 221.
25. LE CANADIEN, 6 juin 1864.
26. IBID.
27. IBID.
28. Joseph-Edmond Roy, HISTOIRE DE LA SEIGNEURIE DE LAUZON, vol. II, Lévis, Mercier et Cie, 1897, LVI.
29. LE QUOTIDIEN, 24 avril 1884.
30. Yvan S. Brookes, THE LOWER ST. LAWRENCE: A PICTORIAL HISTORY OF SHIPPING AND INDUSTRIAL DEVELOPMENT, Cleveland, Freshwater Press, 1974, 16-17.
31. E.T.D. Chambers, THE PORT OF QUÉBEC, ITS FACILITIES AND PROSPECTS, Québec, Morning Chronicle, 1890, 33.
32. Pierre-Georges Roy, DATES LÉVISIENNES, vol. I, 20-21.
33. LE QUOTIDIEN, 10 novembre 1879.
34. LE QUOTIDIEN, 10 mai 1880.
35. RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE 1899.
36. LE QUOTIDIEN, 28 juin 1890.
37. LE QUOTIDIEN, 12 septembre 1889.
38. E.T.D. Chambers, OP. CIT., (traduction), 40.
39. LE QUOTIDIEN, 13 octobre 1879.
40. LE QUOTIDIEN, 23 septembre 1880.
41. LE QUOTIDIEN, 31 juillet 1880.

42. LE QUOTIDIEN, 18 août 1883.
43. E.T.D. Chambers, OP. CIT., 40.
44. LE QUOTIDIEN, 22 juillet 1889.
45. Raoul Blanchard, OP. CIT., 162.
46. Quebec Coves South Shore, 1876, A.N.Q.
47. Yvan. S. Brookes, OP. CIT., 12.
48. LE QUOTIDIEN, 26 novembre 1880.
49. LE QUOTIDIEN, 25 septembre 1880.
50. LE QUOTIDIEN, 20 mai 1885.
51. Yvan. S. Brookes. OP. CIT., 29.
52. Annual Timber Circular of J. Bell Forsyth & Co, RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE 1895.
53. LE QUOTIDIEN, 8 septembre 1884.
54. Liste des navires construits depuis 1897 par Davie Shlpbuilding and repairing Co. Archives des Chantiers Davie, ltée.
55. LA TRIBUNE, 30 juin 1961.
56. Alphonse Ouellet, SAINT-DAVID-DE-L'AUBERIVIÈRE, CENTENAIRE 1876-1976, Ville de St-David-de-l'Aubertvière, 1976, 147.
57. Jean-Paul Roy, REGARDS SUR LA RÉGION DE LÉVIS, Lévis, Chambre de commerce, section junior, 1943, 42.
58. RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE 1917, 9.
59. Léon Roy, INDUSTRIAL DISTRICT OF LEVIS, Lévis, Chambre de Commerce du district de Lévis, 1928, 112.
60. LE CANADIEN, 19 novembre 1943.
61. Jean-Paul Roy, OP. CIT., 35.
62. IBID., 37.
63. D'après une compilation de statistiques publiées dans LE CANADIEN du 10 octobre 1941.
64. Yvan. S. Brookes, OP. CIT., Appendice "C", liste des navires construits au "Petit" Chantier Davie.
65. André Rivard, MONOGRAPHIE DE LA VILLE DE LAUZON, Université Laval, thèse de maîtrise en sciences commerciales, janvier 1950, 39.
66. Entrevue avec M. Charles Édouard Breton le 2 février 1984.
67. C.S.N., CHANTIERS MARITIMES, OP. CIT., 14.
68. Entrevue avec M. Roland Gagné le 2 février 1984.
69. LE CANADIEN, 18 juin 1943.
70. LE CANADIEN, 18 juin 1943.
71. LE SOLEIL, 2 novembre 1957.
72. LE SOLEIL, 17 juin 1981.
73. LE JOURNAL DE QUÉBEC, 13 juin 1981.
74. LE JOURNAL DE QUÉBEC, 2 novembre 1981.
75. LE SOLEIL, 21 mai 1982.
76. LE CANADIEN, 31 août 1939.
77. Vincent Lemieux, LA CITÉ DE LÉVIS, ESSAI DE SOCIOLOGIE MUNICIPALE, Université Laval, thèse de maîtrise en sociologie, 1957, 15.

AUTRES SOURCES

Blanchard, Raoul. L'EST DU CANADA FRANÇAIS, t. 2, Montréal, Beauchemin, 1935. 336.

Brookes, Yvan. S. THE LOWER ST. LAWRENCE: A PICTORIAL HISTORY OF SHIPPING AND INDUSTRIAL DEVELOPMENT. Cleveland, Freshwater Press, 1974. 361.

Chambers, E.T.D. THE PORT OF QUEBEC, ITS FACILITIES AND PROSPECTS. Québec, Morning Chronicle, 1890.

C.S.N. CHANTIERS MARITIMES, LE NAUFRAGE DOIT ET PEUT ÊTRE ÉVITÉ. Secrétariat d'action politique de la C.S.N.

La Chambre de commerce de Lévis. THE TOWN OF LEVIS & ENVIRONS.

Montréal, The Commercial magazine Co., 1912.

Lemoine, James M. THE ANNALS OF THE PORT OF QUÉBEC, 1535-1900. Québec, The Chronicle printing, 1901, 95.

Les Chantiers Davie ltée. Liste des navires construits de 1897 à 1980.

Mercier, Paul. Direction du personnel, Chantiers Davie ltée, entrevue et liste des employés de 1960 à 1980.

Roy, Léon. INDUSTRIAL DISTRICT OF LEVIS. Lévis, Chambre de Commerce du district de Lévis, 1928, 112.

Thibault, Marc-Aurèle. LA CONSTRUCTION DES NAVIRES EN BOIS À QUÉBEC. Université Laval, thèse (baccalauréat), 1947, 30.