

Au rythme du port

Réal Brisson and Jacques Mathieu

Volume 2, Number 2, Summer 1986

Québec, fleuron du patrimoine mondial

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/6510ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Brisson, R. & Mathieu, J. (1986). Au rythme du port. *Cap-aux-Diamants*, 2(2), 19–22.

AU RYTHME DU PORT

par Réal Brisson* et Jacques Mathieu**

Durant tout le Régime français, le Saint-Laurent a constitué l'axe primordial de la Nouvelle-France. La colonie aura un premier réseau routier seulement en 1735. Jusque-là, les échanges avec l'extérieur et entre les zones peuplées de l'écoumène laurentien se font par la circulation maritime.

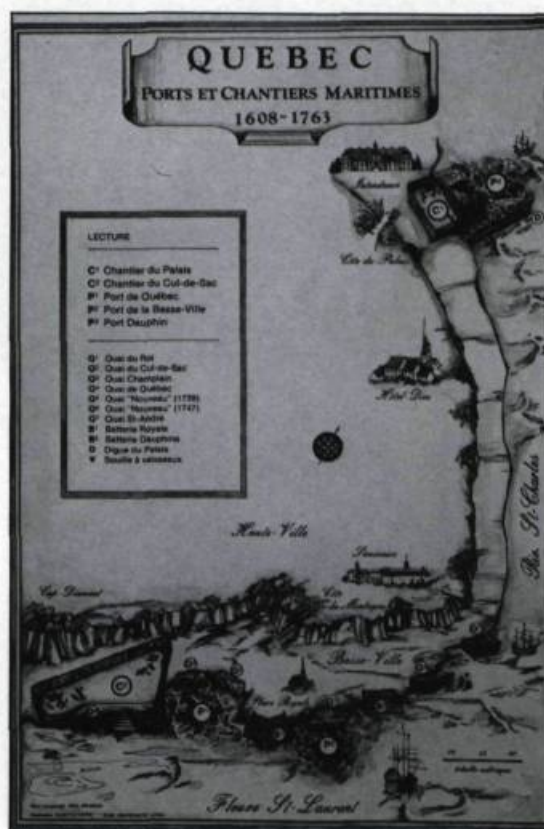
Québec a la particularité d'être un port de haute mer enfoncé à l'intérieur du continent. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, la colonie dépend presque totalement de la marine: la flotte marchande assure son progrès économique tandis que la marine de guerre garantit son rempart de défense avancée. L'exportation des fourrures, l'importation des produits nécessaires à la vie des Européens en Amérique, l'exploitation des pêcheries, l'expansion à l'intérieur du continent mobilisent une quantité importante de navires et d'embarcations. On dénombre une centaine de bâtiments de mer dans les rades de Québec presque tout au long du XVIII^e siècle.

Place forte et capitale administrative de la Nouvelle-France, Québec s'impose comme la grande ville portuaire du Canada aux XVII^e et XVIII^e siècles. La répartition professionnelle de la population de la basse-ville reflète la prédominance de l'activité maritime et commerciale. Principalement les gens de la mer, les ouvriers des quais et de la construction navale, mais aussi les fournisseurs de produits destinés aux équipages des vaisseaux et les hommes d'affaires vont se partager cet espace économique et modeler l'image de la cité maritime.

Réseau portuaire de la basse-ville

Au début du XVIII^e siècle, la population de Québec compte à peu près 1 900 habitants. La basse-ville déborde déjà sur son flanc oriental le long de la rivière Saint-Charles jusqu'au Palais de l'Intendant. Dans la haute-ville, peu peuplée, sont localisés surtout les édifices de l'administration, les lieux de culte et les maisons des communautés religieuses, au-delà desquels s'étendent de vastes pâturages sur des espaces élevés et plats. Toutefois, la majorité des ménages québécois sont regroupés autour des trois ports de la basse-ville qui longent le fleuve depuis l'Anse-des-Mères, sous le Cap-aux-Diamants, jusqu'à l'intérieur de la Saint-Charles.

Le port le plus en amont est appelé le Cul-de-Sac. C'est le principal port de Québec et aussi le plus



Les chantiers, délimités par des clôtures, servent surtout à la construction de bâtiments à fort tonnage. Les particuliers y fabriquent des goélettes, des brigantins et des frégates commerciales, laissant à l'État l'initiative de construire des corvettes, des flûtes et autres vaisseaux de guerre. Chantiers, ports et quais de Québec sous les Régimes français. (Rech. et conception: R. Brisson; réalis.: F. Auger et S. Patry).

ancien. Il sert à la fois de parc maritime aux bâtiments qui s'y rangent en file, hiver comme été, et de chantier-hôpital de la colonie pour les travaux de radoub et de carénage. Au mécontentement des autorités, il devient au XVIII^e siècle le dépotoir maritime de la ville et un cimetière de vaisseaux.

En 1747, le Cul-de-Sac est converti en chantier de construction maritime. Une partie importante de l'espace réservé habituellement au port est alors absorbée par l'industrie navale du roi. Les autorités coloniales ambitionnent d'y faire construire de gros bâtiments de guerre.

Les artisans maritimes installés non loin du port de Cul-de-Sac (ou port de Québec) bénéficient du voisinage d'un deuxième port qui donne également sur le Saint-Laurent. Localisé approximativement entre les batteries Royale à l'ouest et

*Historien

**Professeur d'histoire, Université Laval



C'est dans les rues avoisinant le port du Cul-de-Sac que se concentre le plus gros îlot d'artisans maritimes et de matelots. Le Cul-de-Sac. Détail du cartouche d'une carte de J.-B. Franquelin, vers 1685. (Archives nationales, Paris).

Dauphine à l'est, devant la Place royale, il sert principalement de lieu de mouillage pour les plus gros bâtiments de commerce, et surtout de port de débarquement des marchandises. Il est généralement désigné comme le port de la basse-ville. C'est à cet endroit qu'accostent les chaloupes et les canots chargés de denrées pour l'approvisionnement du marché de la Place royale. Les « cageux » destinés à la construction et aux bois de chauffage y sont également laissés, ce qui gêne parfois la circulation portuaire.

Dans les périodes de grande affluence, on utilise un troisième port situé sur la rivière Saint-Charles non loin du Palais de l'Intendant. Appelé indifféremment le port Dauphin ou le port Saint-Nicolas, ce lieu de mouillage offre aux bâtiments, surtout après l'érection d'une digue en 1733, un abri sûr contre les vagues et vents violents d'automne.

Ces trois petits ensembles portuaires forment le territoire de pratique privilégié des artisans maritimes tout au long du Régime français. Ils attirent une nombreuse clientèle en raison de la variété des activités professionnelles reliées à la construction de navires.

L'activité professionnelle au quotidien

Ces zones portuaires grouillent d'une forte activité (radoubs, carénages, déchargements, etc.), souvent conditionnée par le rythme des marées. Par contre, sur les chantiers du roi, les ouvriers des quais besognent de l'aube au crépuscule, entrecoupant leur journée de 14 heures, durant l'été, d'un repas et de quelques casse-croûte. Le souper se prend à la maison. L'hiver, la durée du jour détermine le temps passé sur le chantier.

Deux fois par jour, à l'arrivée et au départ, un « écrivain » fait l'appel des quelques centaines d'ouvriers travaillant au chantier. Le son d'une cloche marque, le matin, le début des activités et, par intervalles tout au cours de la journée, les périodes de travail et de repos. Il est permis aux ouvriers de fumer la « pipe à capuchon » à l'heure des repas, à la condition d'être éloignés d'au moins 100 pieds des hangars et des vaisseaux en construction.

Durant le jour, seuls les ouvriers ont accès au chantier; ils y sont même confinés. On les surveille de près. Les chantiers français de construction navale comptent à l'époque parmi les plus stricts de toute l'Europe et la tendance des autorités royales à recourir aux mêmes mesures en milieu colonial a pu rendre les ouvriers moins coopératifs. L'artisan répond mal au sifflet du contremaître. Il est accoutumé à travailler dans de petites unités, dans le secteur privé, avec des proches et des connaissances. Il se fait une réputation d'ouvrier individualiste qui s'absente souvent, même si cela peut lui coûter jusqu'à quatre livres d'amende, plus que le salaire d'une journée. Plusieurs finissent même par désertir le chantier du roi.

Les professions maritimes comportent un caractère paradoxal. Elles assurent des honoraires élevés et un statut professionnel enviable en milieu de travail mais non un statut social correspondant. Les périodes de chômage, fréquentes et parfois longues, écartent toute possibilité d'enrichissement. De fait, les conflits militaires entraînent invariablement la fermeture du golfe, la chute du commerce et la cessation des activités maritimes. De plus, l'absence d'une clientèle prestigieuse permanente freine l'accession à un rang social plus élevé.

L'ouvrier maritime s'en remet souvent à sa famille qui lui assure travail et protection. Cette solidarité se traduit par une forte hérédité professionnelle. Ainsi, grâce à leurs stratégies et à leur volonté d'alliance, cinq ou six familles de charpentiers de navires, toutes originaires de la seigneurie de Beauport en banlieue de Québec, se sont accaparées les marchés de bateaux et ont occupé les territoires de pratique, tant urbain que rural, pendant tout le Régime français.



Gravure de C.W. Jefferys, qui représente l'intendant Talon inspectant un chantier de construction navale au pied du Cap-aux-Diamants. (Archives publiques du Canada).

Dans l'entreprise privée, le secteur maritime se définit par la longue période d'apprentissage, le respect des jours fériés et religieux par l'embauteur, les petits groupes de travail sur des chantiers dispensés, l'habileté manuelle, la polyvalence professionnelle et la grande autonomie du maître artisan dans l'organisation de son temps et l'exécution de ses tâches.

Du port à la place d'affaires

Tout au long des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, l'occupation de la zone portuaire a été caractérisée par la variété autant que par la complémentarité des métiers reliés à l'activité maritime. Pourtant, deux quartiers bien distincts émergent du petit ensemble portuaire de la basse-ville: le secteur Champlain, formé des rues Desmeulles, Champlain et Cul-de-Sac, et le secteur Notre-Dame, regroupant les rues à l'est de la Place royale.

Depuis le XVII^{ème} siècle, deux groupes professionnels visiblement différents se partagent cette section de la capitale. Les recensements de 1681,

1716 et 1744 attestent que les rues situées à l'ouest de la Place royale abritent des matelots, des charpentiers, des artisans de la mer et des «sans métiers». Du côté est, les rues Saint-Pierre, Notre-Dame et quelques autres accueillent principalement les marchands, les officiers et d'autres membres de l'élite professionnelle. Selon des contemporains, les propriétaires du secteur Notre-Dame ont de bonnes maisons de pierre à deux ou trois étages. Par contre les ouvriers maritimes du secteur Champlain habitent des baraquements de bois. Le très grand nombre de logements lucratifs dessert la clientèle mobile et instable (émigrants, engagés, journaliers, matelots) de cette section ouest de la capitale.

En périphérie de ces deux quartiers excentriques se trouve une petite zone tampon, formée par la Rue-de-l'Escalier et la Côte-de-la-Montagne. On y trouve des artisans dont la production est vraisemblablement destinée à la clientèle prestigieuse des «gens de qualité» de la haute-ville: plusieurs perruquiers et tailleurs, des boutonniers, des couteliers et des orfèvres.

En l'absence de corporations professionnelles établies dans la colonie, l'artisan maritime canadien s'en remet à sa famille ou parenté qui lui assurent travail et protection. *Carpentiers maritimes canadiens. Gravure de 1705, rebaussée de couleur. (Les Collections de l'Université Laval, Centre muséographique).*



Détail d'une gravure de Richard Short montrant la frégate *Le Québec* mise en chantier en 1756 au chantier naval royal du Cul-de-Sac. L'arrière du bâtiment fait face au fleuve car c'est de cette manière que la mise à l'eau était effectuée. (Archives publiques du Canada).



En 1795, soit une bonne génération après la Conquête, le clivage est non seulement professionnel mais ethnique. D'après le recensement de la même année, les anglophones, qui forment 120 ménages sur une possibilité de 402 dans la basse-ville, ont choisi surtout le secteur de la Place royale comme habitat. Avec l'implantation des anglophones dans la zone portuaire, l'ancienne Place royale devenue Place du marché sera progressivement mais complètement transformée.

Le siège et la chute de Québec en 1759 avaient entraîné une importante émigration francophone vers la campagne. Une bonne partie de l'ancien secteur commercial de la basse-ville passait alors en de nouvelles mains. Ce sont ces marchands et les autres agents commerciaux qui vont alors convertir le petit ensemble portuaire en une véritable place des affaires. En effet, les emplacements avantageusement situés près de l'eau sont très tôt acquis par des intérêts anglais: le site de la batterie royale, au bout de la rue Sous-le-Fort, les contours du port de Québec à proximité de l'ancien chantier du Cul-de-Sac et tout le long du fleuve, dans la section sud de la rue Saint-Pierre, où se trouvent d'anciens quais appartenant à des particuliers. Les marchands Grant, Stuart et d'autres arrivants s'établissent d'abord où il est possible d'aménager de nouveaux quais. À courte distance, ils construisent des maisons mais surtout des magasins, des hangars et des entrepôts. Ils occupent les lieux de forte circulation où s'effectuent le débarquement de passagers et le transbordement de marchandises.

Au début du XIX^{ème} siècle, le clivage anglophones-francophones se fait sentir autant dans la localisation géographique que par l'occupation professionnelle. Majoritairement, les francophones occupent les fonctions artisanales et traditionnelles (navigateurs, pêcheurs, charpentiers, forgerons, gens de «tout métier» et des services), laissant aux anglophones, alors disséminés partout dans la basse-ville, les professions à vocation commerciale surtout, mais aussi militaire et administrative (négociants, officiers, boursiers, courtiers et fonctionnaires). Capital et pouvoir reviennent à ces derniers. Les nouveaux maîtres, anglophones ceux-là, ont remplacé les précédents.

Sous leur gouverne, la basse-ville garde la réputation enviable de premier lieu d'échanges et d'affaires de la colonie. Ce dynamisme commercial favorise un développement sans précédent de l'industrie navale et portuaire canadienne et permet à Québec de se hisser parmi les grands ports coloniaux de la première moitié du XIX^{ème} siècle. ♦