Document generated on 07/11/2025 10:16 p.m.

Continuité

CONTINUITÉ

Québec - Lévis
Dialogue interrives

David Gagné and Alain Franck

Number 116, Spring 2008

Québec, ville maritime

URI: https://id.erudit.org/iderudit/17410ac

See table of contents

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)
1923-2543 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Gagné, D. & Franck, A. (2008). Québec - Lévis : dialogue interrives. *Continuité*, (116), 51–53.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 2008

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

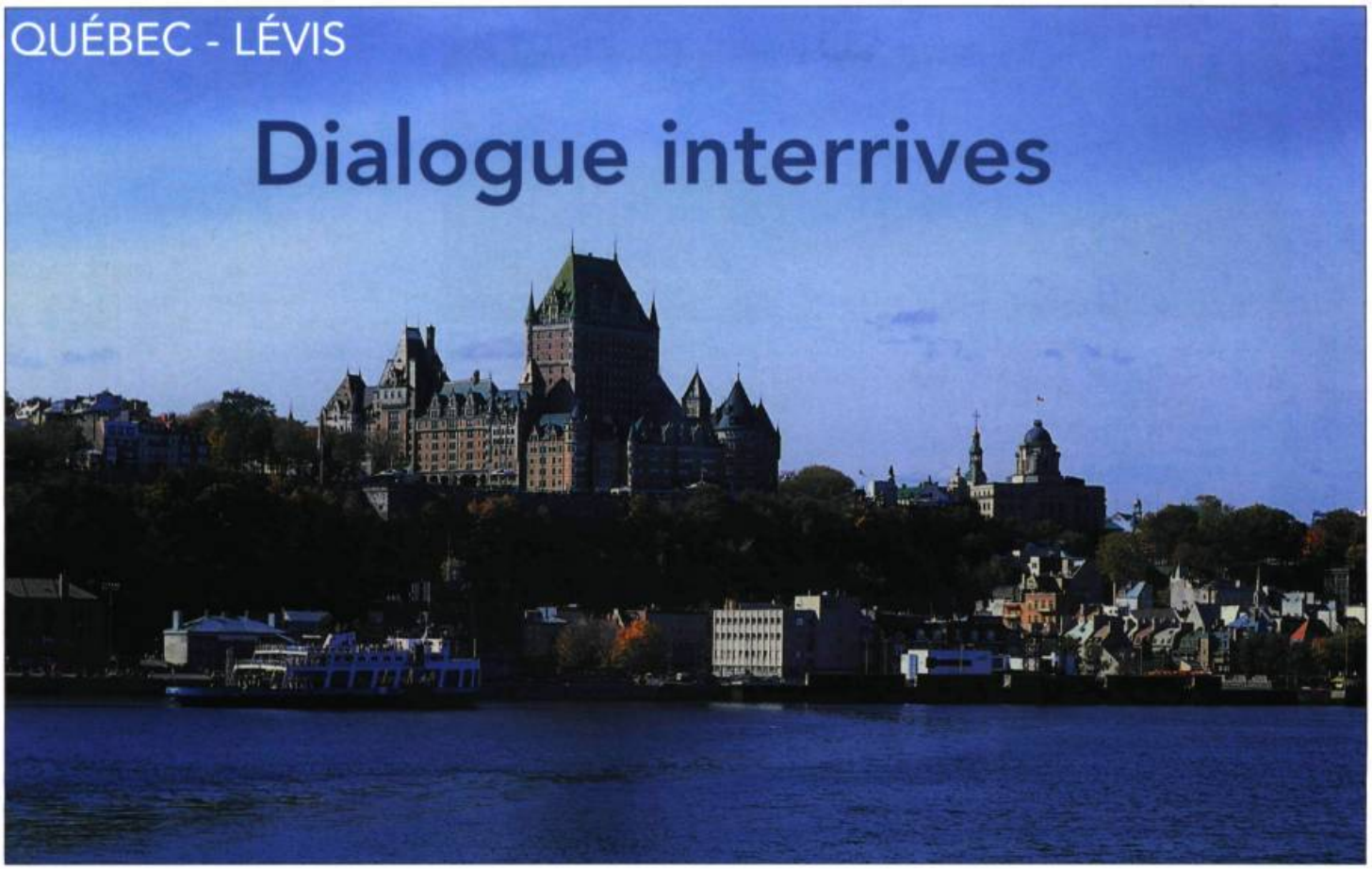
This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

QUÉBEC - LÉVIS

Dialogue interrives



Maintenir un lien entre Québec et la rive sud du fleuve a de tout temps été nécessaire. Bien avant la construction du pont de Québec au début du XX^e siècle, divers moyens de transport permettaient aux gens et aux marchandises de traverser le Saint-Laurent. Petit aperçu, du canot à glace au traversier-rail.

par David Gagné et Alain Franck

L'année 2007 a marqué le 100e anniversaire de la première chute du pont de Québec, une tragédie de notre histoire. Cet événement, et surtout la reconstruction de ce qu'on considérait à l'époque comme une merveille du monde, démontrent bien la volonté de maintenir un lien interrives permanent et efficace à la hauteur de Québec. Traverser le fleuve était non seulement essentiel, mais vital pour le développement de la région.

Mais bien avant la construction du pont, d'autres moyens ont permis de relier les deux rives dans ce carrefour de la navigation fluviale.

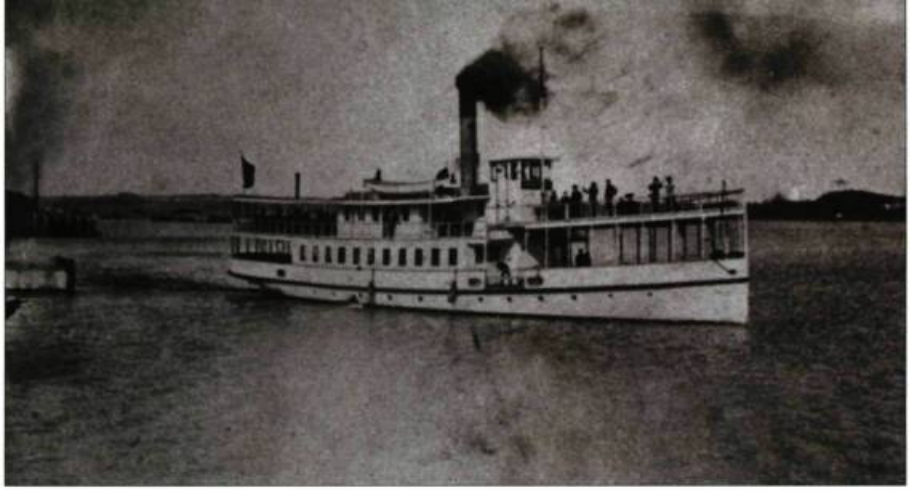
Dans le plus simple appareil

Tout au long de ses 400 ans d'histoire, la ville de Québec a toujours été un pôle d'attraction majeur, un centre économique de grande importance pour les communautés riveraines de la région. Il a donc fallu des milliers de fois traverser le fleuve, affronter le courant et les glaces dérivantes pour atteindre l'autre rive. Ainsi, une embarcation spécialement conçue pour se déplacer sur les eaux encombrées des glaces du Saint-Laurent a été créée. Le canot à glace, qui tire ses origines du canot amérindien, a été modifié et renforcé pour les conditions hivernales et a vu son utilisation augmenter dès le début du XVIIIe siècle. Il permettait le transport du courrier, des vivres ou des malades entre les deux rives pendant l'hiver.

Comme les insulaires du Saint-Laurent, les habitants de la rive sud et de Québec utilisaient le canot à glace pour les communications interrives. Le grand nombre de canotiers que l'on trouvait sur la côte de Lauzon à la fin du XVIIIe siècle a même

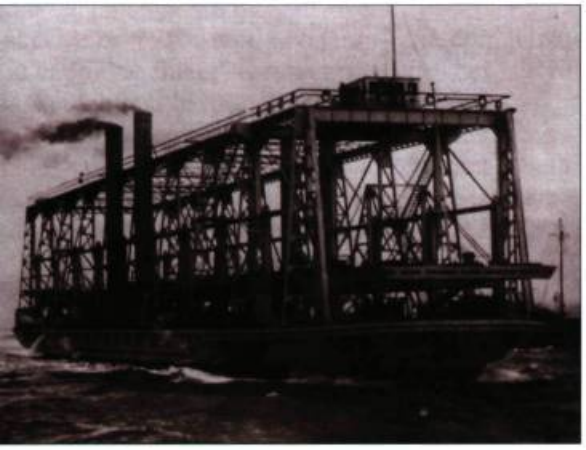
Utilisé pour une balade sur l'eau avec vue sur la ville ou comme moyen de transport essentiel, le traversier assure la liaison entre les deux rives du Saint-Laurent.

Photo : François Rivard



Ce traversier à vapeur de la Compagnie maritime et industrielle de Lévis est vendu vers la fin des années 1920, après une baisse du commerce interrives. Utilisé dans le cabotage, il fait naufrage au large de Cuba en 1948.

Photo : coll. Société d'histoire de Saint-Romuald, Fonds Rétrospec



Ressemblant davantage à un pont flottant, le Léonard a assuré la traversée de 1914 à 1920, jusqu'à l'ouverture du pont de Québec.

Photo : Bibliothèque et Archives Canada

donné naissance à un secteur particulier, nommé avec raison La Traverse.

La célèbre course en canot du Carnaval et les autres événements de canot à glace rappellent aujourd'hui les dangers et les défis du métier de canotier ou de batelier. Ce qui est de nos jours un sport de haut calibre destiné à des intrépides bien entraînés constituait à l'époque un métier pratiqué au quotidien qui inspirait le respect.

À TOUTE VAPEUR

L'avènement du traversier à vapeur, à partir de 1818, réduit non seulement le temps de déplacement, mais aplanit les difficultés de la traversée. Il est aussi intimement impliqué dans le développement urbain. En plus de nouvelles installations d'accueil, des hôtels apparaissent dans le paysage de Québec afin de loger le nombre croissant de voyageurs.

Dans la première moitié du XIX[e] siècle, sur la rive sud, le seigneur John Caldwell, qui a hérité par son père de l'exclusivité de l'exploitation de la traverse à vapeur, profite de l'occasion pour dresser les plans d'une ville qu'il baptise D'Aubigny, qui correspond de nos jours au quartier du Vieux-Lévis. Ce projet avorté à la suite d'un scandale financier incriminant Caldwell jette les bases de ce qui deviendra la ville de Lévis en 1861, qui profitera d'une complémentarité parfaite entre les modes de transport maritime et ferroviaire.

À l'image de la navigation à vapeur, l'apparition du chemin de fer provoque de grandes transformations dans le paysage fluvial québécois. Dès la deuxième moitié du XIX[e] siècle, le développement d'un vaste réseau ferroviaire reliant tout le Canada et les États-Unis bat son plein.

Dans la région de Québec, comme le fleuve Saint-Laurent fait obstacle aux liaisons nord-sud, les compagnies de chemin de fer qui se partagent le territoire éprouvent la nécessité d'inventer un système de liaisons interrives tant pour leurs passagers que pour leurs marchandises.

Isolée sur la rive nord du fleuve, la ville de Québec se voit défavorisée par l'axe des grands réseaux ferroviaires, qui se retrouve plutôt sur la portion sud de la vallée du Saint-Laurent. En 1854, la compagnie du Grand Tronc érige donc son terminus en face de Québec, à l'anse Tibbits à Pointe-Lévis, qui sert ainsi de desserte ferroviaire à Québec. Les immigrants y débarquent par milliers en direction de l'Ouest canadien ou des États-Unis.

Afin de faciliter les déplacements vers la capitale, un autre service de traversier est mis en place à partir du quai Tibbits. En 1856, après avoir élargi son quai, James Tibbits obtient l'exclusivité du transport des passagers et des marchandises entre les deux rives.

La compagnie du Grand Tronc utilise elle aussi le quai Tibbits, où se trouve déjà le terminus ferroviaire, pour mettre sur pied un service de traversier-rail entre la basse-ville de Québec et la rive sud. Les secteurs de l'anse Brown, de l'anse au Foulon et du

quai Atkinson, près de l'édifice des Douanes à Québec, profiteront grandement de cette affluence. La construction du pont de Québec entraînera la disparition de ces navires d'allure plutôt insolite, qui ressemblaient presque à des ponts ambulants avec leur structure à ponts superposés.

De quai en quai

Parallèlement aux traversiers-rails, qui assurent des liens réguliers d'une rive à l'autre, de petites compagnies de navigation régionales permettent à de nombreuses paroisses de la région d'établir un contact direct avec la capitale. Quotidiennement, des navires affectés au transport des passagers effectuent le trajet de Portneuf à Berthier-sur-Mer en s'arrêtant, tel un autobus, à tous les quais de villages. Sur la rive sud, les familles Chabot, Barras et Beaulieu se démarquent dans le développement de ce transport en commun maritime.

Ce lien maritime est vital pour les villages éloignés de la périphérie de Québec, car il permet aux cultivateurs d'écouler leurs surplus de production dans les marchés portuaires de la capitale. Quant à la population de Québec, elle bénéficie de produits frais durant toute la saison de navigation. Les quais de villages représentent ainsi un trait d'union vers une certaine modernité.

Dans la seconde moitié du XX^{e} siècle, le développement routier met fin à ce mode de transport maritime. Les navires de passagers sont convertis en caboteurs et les quais de villages sont abandonnés, jusqu'à ce qu'ils disparaissent presque complètement du paysage fluvial.

De nos jours, le traversier permet non seulement une balade des plus agréables, mais constitue encore un élément essentiel dans le système de transport en commun de la région de Québec. Qui plus est, depuis leur modernisation, les traversiers *Alphonse-Desjardins* et *Lomer-Gouin* en apprennent aux passagers sur l'histoire de la traverse grâce à des maquettes et à des tableaux d'interprétation.

David Gagné est conseiller en histoire à la Ville de Lévis et Alain Franck est ethnologue spécialisé en histoire maritime. Les deux auteurs sont membres du réseau Villes et villages d'art et de patrimoine.

À Saint-Romuald, le quai du Bateau est le centre des affaires où les habitants viennent vendre leurs produits.

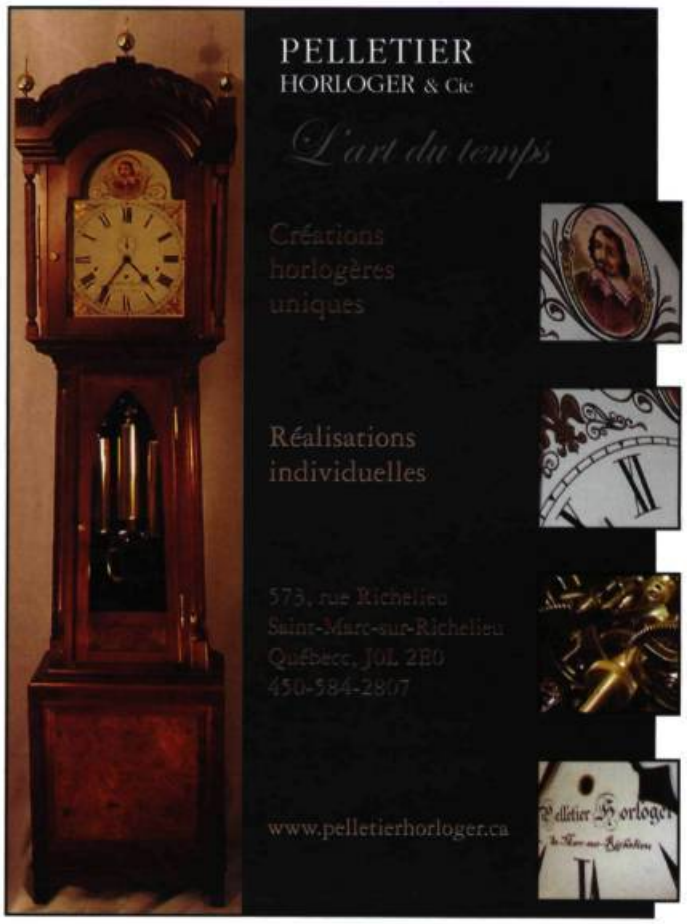



Photo : Société d'histoire de Saint-Romuald, fonds Rétrospec