

CHAPITRE 5

AU CONFLUENT DE LA FORÊT ET DE L'OCÉAN



Timber Depot Near Québec
(William H. Bartlett, 1842, collection privée)

LES CASTORS ET AUTRES ANIMAUX À FOURRURE ÉTAIENT SI ABONDANTS DANS LE NORD DE L'AMÉRIQUE que leur commerce s'était poursuivi après la conquête de la Nouvelle-France. Il sera néanmoins supplanté par l'exportation du bois et la construction navale peu de temps après l'entrée en vigueur du blocus continental en 1806.

L'industrie du bois sera déterminante pour Sillery, dont les anses s'avèrent particulièrement favorables au stockage des billes qui sont flottées sur le Saint-Laurent depuis l'Outaouais avant d'être expédiées en Grande-Bretagne. Cette activité connaît son apogée dans les années 1860, puis décline avec le remplacement des coques de bois par l'acier et la substitution des voiles par la vapeur. Cette nouvelle force motrice conduit à l'avènement du chemin de fer et à la construction du pont de Québec, qui intégrera la capitale au réseau ferroviaire pancanadien.

LE CONTEXTE EUROPÉEN À L'ÉPOQUE NAPOLÉONNIENNE

L'éclatement de la Révolution française et l'exécution de Louis XVI, le 21 janvier 1793, provoquent la reprise des hostilités entre la France et la Grande-Bretagne. Cette dernière dénonce le régicide et expulse l'ambassadeur français de son territoire. Le 1^{er} février, elle déclare la guerre à la République française de concert avec une coalition européenne.

En août 1793, des royalistes français livrent le port de Toulon aux Britanniques. Des républicains s'organisent aussitôt pour en reprendre possession avec à leur tête le capitaine d'artillerie Napoléon Bonaparte. Le port de Toulon sera libéré de l'occupation étrangère le 17 décembre. Le futur empereur commence alors son ascension vers le pouvoir suprême; à maintes reprises il retrouvera la fière Albion sur son chemin...

Le 19 mai 1798, Napoléon quitte Toulon avec un corps expéditionnaire vers l'Égypte dans le but de contrarier la présence commerciale de la Grande-Bretagne en Méditerranée orientale et sur la route des Indes. L'expédition est à la fois militaire et scientifique*. Il échappe à la flotte de l'amiral Horatio Nelson et se retrouve bientôt accompagné par plus de 400 navires en provenance d'Italie. Il s'empare de Malte, puis d'Alexandrie. Nelson le rejoint et détruit la flotte française les 1^{er} et 2 août dans la bataille d'Aboukir. Les Français demeureront néanmoins sur le sol égyptien jusqu'à ce que le général Menou signe la capitulation le 2 décembre 1801.

Le 2 décembre 1804, Napoléon Bonaparte est sacré empereur dans la cathédrale Notre-Dame de Paris par le pape Pie VI. L'année suivante, il décide d'envahir l'Angleterre, un retour de l'Histoire sur l'invasion de la France par Édouard III, 500 ans plus tôt. Il ordonne alors au commandant Pierre Charles de Villeneuve de briser le blocus que les Anglais exerçaient sur la côte atlantique et de rencontrer la flotte espagnole de Cadix dans la mer des Antilles.

De Villeneuve s'esquive du port de Toulon, traverse le détroit de Gibraltar et fait voile vers les Amériques. Ayant eu vent de la chose, Horatio Nelson part à la chasse du commandant français. Il ne pourra cependant le repérer. Il rentre en Angleterre après avoir passé deux années en mer.

En août 1805, Pierre Charles de Villeneuve jette l'ancre dans le port de Ferrol et le 10, navigue vers Cadix. Horatio Nelson en est informé le 2 septembre. Il appareille le 15 sur le HMS *Victory* et s'élance à sa poursuite. Il immobilise ses navires à 50 milles à l'ouest de Cadix.

Villeneuve reçoit de l'empereur l'ordre de se rendre à Naples. Il doit ainsi laisser la sécurité du havre de Cadix. Horatio Nelson et ses 22 navires s'approchent de la côte et, le 21 octobre, engagent la bataille au large du cap Trafalgar. Grâce à une tactique inusitée – ses navires s'avancent en deux colonnes perpendiculaires à la ligne traditionnelle de combat – Horatio Nelson fracture la formation franco-espagnole: 22 de ses 33 navires sont coulés ou capturés. L'amiral britannique ne perd qu'un seul navire, mais y laisse la vie. La Royal Navy domine désormais mers et océans avec une

* La découverte en 1799 d'un fragment de stèle près de al-Raschid (Rosette) constitue l'événement scientifique majeur de l'expédition d'Égypte. Sur ce fragment (pierre de Rosette) figure un décret sacerdotal qui affirme le culte de Ptolémée V Épiphane à l'occasion du 1^{er} anniversaire de son couronnement (-203 av. J.-C.). Le décret est gravé en trois versions - hiéroglyphique, domitique et grecque. Grâce à l'inscription grecque, l'égyptologue français Jean-François Champollion réussira à déchiffrer les hiéroglyphes et à établir les bases de notre connaissance de l'ancienne langue et culture de l'Égypte. À la suite du traité d'Alexandrie de 1801, la pierre de Rosette sera remise à la Grande-Bretagne. Elle est exposée au British Museum depuis 1802.

flotte de 140 vaisseaux contre une trentaine pour la force navale française. Napoléon I^{er} doit renoncer à envahir l'Angleterre.

N'ayant pu vaincre l'ennemi juré de la France sur les mers, il tentera de l'écraser en paralysant sa vie économique. En 1806, il interdit tout commerce avec la Grande-Bretagne à cette vaste partie de l'Europe qu'il contrôle à la suite de victoires militaires et d'alliances¹.

Le blocus continental rompt l'accès de la Grande-Bretagne à la région baltique: la source du bois indispensable à la construction de ses marines militaire et marchande lui est soustraite. C'est en effet en Prusse, en Pologne et en Suède qu'elle avait obtenu 98,5% de son approvisionnement pendant la décennie 1793-1803. Jusque-là, la Grande-Bretagne avait commercé avec ces pays plutôt qu'avec ses colonies nord-américaines en raison des coûts de transport. Elle se résignera à y avoir recours et intéressera ses marchands à ce nouveau commerce en leur accordant des droits de coupe et en instaurant un système de protection tarifaire.

LE SAINT-LAURENT IMPRÈGNE LA VIE DES CANADAS

Cette exceptionnelle voie de transport, qui prend sa source dans le lac Ontario et se déverse dans l'Atlantique, sous-tendait un réseau de postes de commerce bien avant la venue des Européens. Jacques Cartier avait en effet remarqué les emplacements de troc stratégiquement localisés à la jonction du fleuve Saint-Laurent et de ses principaux affluents: les Français y avaient établi leurs propres comptoirs. Ils avaient emprunté ce «chemin qui marche» (expression amérindienne) pour transporter leurs fourrures jusqu'à Québec. Les Britanniques l'utiliseront pour acheminer leurs radeaux de bois dans les anses de Sillery. Le Saint-Laurent avait déjà permis l'éclosion de l'économie de la Nouvelle-France avec le commerce des fourrures; il allait assurer l'épanouissement du Canada avec celui du bois.



Radeaux sur le Saint-Laurent, Cap Santé
(William H. Bartlett,
Canada Pittoresque, 1843,
Bibliothèque des Archives
nationales du Québec)

LA RUE SAINT-PIERRE DEVIENT LE CENTRE DES AFFAIRES DE QUÉBEC

L'installation de chantiers d'exportation de bois et de construction navale sur les rives nord et sud du fleuve donne à la ville un essor économique et une prospérité sans précédent «grâce à la venue au Canada d'importants capitaux britanniques, aux connaissances et au dynamisme des agents des firmes métropolitaines et à l'intégration rapide des marchands coloniaux au commerce du bois².» Ce bouillonnement des affaires favorise la création d'infrastructures de services essentielles au développement de l'industrie du bois, comme la construction de phares.

Inspirée de la Trinity House de Londres fondée en 1565, la Trinity House de Québec voit le jour en 1805 alors que l'accroissement du trafic sur le Saint-Laurent exigeait des règlements concernant les bouées, les phares ainsi que tout aspect relatif au pilotage. Le Quebec Board of Trade est ensuite créé en 1809, la Quebec Bank en 1822 (succursale de la Montreal Bank) en même temps que des maisons de courtage et des compagnies d'assurance.



Custom House (F.B. Schell, *Picturesque Canada*, 1871, Bibliothèque de l'Assemblée nationale)

Les exportations de bois n'avaient été que de 140 000 mètres cubes en 1810. Elles atteindront 1 130 000 mètres cubes en 1845. Quant aux seules expéditions du port de Québec, elles passeront de 56 000 à 650 000 mètres cubes au cours de la même période. Même si les provinces atlantiques alimentent elles aussi la Grande-Bretagne, Québec en est le principal fournisseur : les arbres tombent sous la hache des bûcherons au nord du fleuve Saint-Laurent.

La quantité de bois extraite est énorme. Il suffit de rappeler qu'un seul train de bois – appelé communément «cage» – pouvait contenir jusqu'à 3400 mètres cubes de bois et qu'à l'apogée de l'industrie, les trains descendaient le fleuve en convois ininterrompus*.

* Au cours actuel du bois, la valeur de chaque cage représenterait plusieurs millions de dollars.

LE TRANSPORT DU BOIS SUR LE «CHEMIN QUI MARCHE»

À l'initiative de l'Américain Philemon Wright, une première cage arrive à Sillery pendant l'été 1806.

Wright s'était installé quelques années plus tôt sur l'actuelle pointe Gatineau** au confluent des rivières Gatineau et Outaouais, en aval de la chute des Chaudières. Tout comme ses ancêtres du *Mayflower*, il était persuadé que la culture de la terre et la propriété foncière constituaient la

** Philemon Wright et les autres pionniers qui l'accompagnaient ont jeté les bases de Wright's Town, laquelle fut renommée Hull en 1875. La ville était rebaptisée Gatineau en 2002.

base de toute société nouvelle; il se taille une vaste exploitation agricole. Mais lorsqu'il apprend l'intention de la Grande-Bretagne de s'approvisionner dans les forêts canadiennes, il saisit l'occasion et se convertit en commerçant de bois.

Dès l'hiver 1805, Wright envoie des hommes abattre les pins blancs et les plus beaux feuillus de la forêt de l'Outaouais. Il harnache ensuite la force hydraulique de la chute des Chaudières et construit une scierie pour équarrir les grumes. Cette opération lui permet d'assembler les pièces de bois et de former des radeaux, lesquels deviennent des trains de bois.

Sur ces embarcations – mesurant parfois jusqu'à 90 mètres de long – on retrouve tous les objets nécessaires au voyage: câbles, chaînes, ancrs, canots, provisions ainsi qu'une cabane pour loger les cageux et une *cookerie* équipée d'un foyer abrité du vent et des orages. Ce foyer est des plus rudimentaires avec son cadre de bois mesurant environ 60 cm de haut et rempli de sable. Des chaudrons, des grandes poêles et des louches pour préparer la soupe aux pois, les fèves au lard, les pommes de terre et les crêpes sont accrochés tout autour. La cage est maintenue dans le chenal par une trentaine de «cageux» qui manient de longues rames pendant que le vent gonfle ses voiles et accélère sa vitesse.

Une semaine suffit habituellement pour mener à bon port une cage en provenance de l'Outaouais ou du lac Ontario. Il était donc fréquent que le même équipage réalise jusqu'à dix voyages au cours d'une saison.

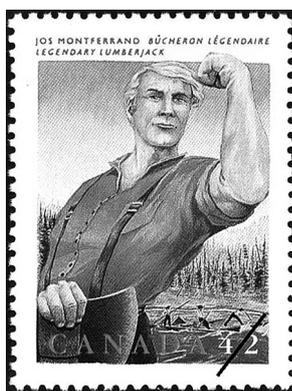
Les cageux comptent notamment des Canadiens français, des Irlandais, des Écossais et des Amérindiens. Particulièrement intrépides, ces hommes accomplissent des exploits qui les rendront légendaires. L'historien Benjamin Sulte présente l'un d'eux, le fameux Jos Montferrand³.

Le personnage voit le jour à Montréal le 25 octobre 1802. À l'âge de 16 ans, il mesure 1,93 mètre et possède une force herculéenne. Il devient trappeur et guide pour l'Hudson Bay Company, puis contremaître dans les chantiers de la Gatineau. Jos Montferrand supervisera des équipes de bûcherons pendant quelque vingt hivers. À l'arrivée du printemps, il accompagne les bûcherons qui se font draveurs.

Ce travail particulièrement périlleux consiste à diriger les grumes sur les rivières et à briser, à l'aide de perches munies d'un croc et d'une pointe métallique, les amoncellements devenus des barrages, en évitant de se retrouver écrasés ou encore emportés par le courant.

Félix-Antoine Savard présente la drave comme une aventure mystique:

Or, comme on était à la fin du mois d'avril, les cloches du printemps s'étaient mises à sonner là-bas, dans les tours et les clochers de la forêt prodigieuse. La voix de la grande rivière avait commencé de se faire entendre. Elle annonçait le temps de la drave⁴.



Jos Montferrand,
Bûcheron légendaire
(Timbre émis le 8 septembre
1992 par la Société
canadienne des postes)



The Drave
(M.J. Burrs, *Picturesque Canada*, 1871, Bibliothèque de l'Assemblée nationale)

Jos Montferrand affectionne cette existence remplie de dangers, car elle le conduit à fréquenter des endroits où règne la loi du plus fort, chantiers, ports et tavernes. Dans ce monde, Montferrand est roi! Il domine ses adversaires par son agilité, son adresse et sa force colossale. On raconte qu'il aurait vaincu un marin anglais – également doté d'une vigueur extraordinaire – devant une foule assemblée sur le quai de la Reine à Québec, dispersé quelque 150 shriners (Orangistes irlandais) à Bytown* et chassé une bande de fanfarons qui ennuyaient son ami Antoine Voyer lors d'un rassemblement électoral en 1832. D'autres anecdotes relatent encore que Montferrand aurait soulevé une cage sur le rivage de La Lièvre et qu'il aurait estampillé son talon sur le plafond de l'hôtel de l'Abord-à-Plouffe en effectuant une culbute prodigieuse.

Jos Montferrand décède le 4 octobre 1864 dans sa maison de la rue Sanguinet à Montréal. Déjà à cette date, sa réputation était immense, répandue au Canada et aux États-Unis par les bûcherons qui se déplaçaient d'un chantier à l'autre.

La vie des bûcherons, des draveurs et des cageux a nourri l'imaginaire québécois de faits cocasses : la légende *La chasse-galerie* est particulièrement savoureuse. Elle puise ses racines dans la France médiévale⁵.

Un jour... un incorrigible seigneur passionné de chasse, le sieur de Gallery, ayant déserté la messe dominicale pour lâcher sa meute à la poursuite d'un cerf, aurait rencontré un ermite qui lui aurait ordonné d'y retourner. Mais Gallery aurait refusé. Mal lui en prend, car l'ermite le maudit et le condamne à chasser dans les nuages pour l'éternité, du crépuscule à l'aube.

La légende est adaptée aux couleurs de la Nouvelle-France, puis à celles du Canada français : le sieur de Gallery devient coureur des bois, voyageur et... bûcheron alors que sa meute et sa monture sont remplacées par un canot d'écorce. L'écrivain Honoré Beaugrand⁶ présente sa version de *La chasse-galerie* résumée succinctement dans l'encadré qui suit.

* L'actuelle ville d'Ottawa s'appelait à l'origine Bytown, en l'honneur du colonel By qui réalisa la construction du canal Rideau en 1832.

LÉGENDE DE LA CHASSE-GALERIE

Le 31 décembre de l'an 1858, Baptiste Durant, bûcheron dans un chantier en haut de la rivière Gatineau, prie son ami Joe de l'accompagner à Lavaltrie pour célébrer le jour de l'An : « Nous ferons le voyage en canot d'écorce, à l'aviron, et demain matin à six heures nous serons de retour au chantier », lui dit-il.

Baptiste me propose... « de courir la chasse-galerie et de risquer mon salut éternel pour le plaisir d'aller embrasser ma blonde, au village », réalise Joe. Il hésite...

Cré poule mouillée ! continue Baptiste, tu sais bien qu'il n'y a pas de danger... Il s'agit tout simplement de ne pas prononcer le nom du bon Dieu pendant le trajet, et de ne pas s'accrocher aux croix des clochers en voyageant. C'est facile à faire et pour éviter tout danger, il faut penser à ce qu'on dit, avoir l'oeil où l'on va et ne pas prendre de boisson en route.

Joe n'est toujours pas convaincu : « Oui ! tout cela est très bien, mais il faut faire un serment au diable, et c'est un animal qui n'entend pas à rire lorsqu'on s'engage à lui. »

Une simple formalité, mon Joe, répond Baptiste. Viens ! Viens ! Nos camarades nous attendent dehors et le grand canot de la drave est tout prêt pour le voyage.

Joe et Baptiste prennent place dans l'embarcation qui était posée sur la neige dans une clairière. D'une voix vibrante, Baptiste demande aux hommes de répéter avec lui :

Satan ! roi des enfers, nous te promettons de te livrer nos âmes, si d'ici à six heures nous prononçons le nom de ton maître et du nôtre, le bon Dieu, et si nous touchons une croix dans le voyage. À cette condition tu nous transporteras, à travers les airs, au lieu où nous voulons aller et tu nous ramèneras de même au chantier ! Acabris ! Acabras ! Acabram ! Fais-nous voyager par-dessus les montagnes !

Sitôt les dernières paroles prononcées, le canot s'élève et s'élance dans une course effrénée avec les premiers coups d'aviron. Il file plus vite que le vent. Deux heures plus tard, les voyageurs arrivent chez Batissette Augé en plein rigodon. Joe et Baptiste retrouvent leur blonde. Tous s'amuse comme des lurons. Mais lorsque quatre heures sonnent à la pendule, la fête est terminée pour eux. Ils se retirent discrètement, remontent dans leur canot et prononcent les paroles magiques :

Acabris ! Acabras ! Acabram ! Fais-nous voyager par-dessus les montagnes !

Le canot repart à toute vitesse. Mais Baptiste qui « avait pris un coup de trop » a la main moins sûre, et l'embarcation roule et tangue. Lorsqu'il se met à blasphémer, elle percute la tête d'un pin, se renverse et ses passagers « dégringolent de branche en branche comme des perdrix que l'on tue dans les épinettes ».

En dépit de cet accident qui aurait pu leur coûter la vie, les bûcherons se réveillent heureux, vers les huit heures du matin... dans leurs lits...



La chasse-galerie (Henri Julien, 1900, Musée national des beaux-arts du Québec, no 78 56)



Lumbermen's Camp
(F.B. Schell & Hogan,
Picturesque Canada, 1871,
Bibliothèque de
l'Assemblée nationale)

L'INDUSTRIE DU BOIS DANS LES ANSES DE SILLERY

L'exportation du bois est particulièrement intense à Sillery* en raison des anses favorables au stockage et à la manutention des billes. La construction navale sera par ailleurs restreinte à quelques chantiers, notamment la Gilmour's Shipyard dans l'anse Wolfe (aujourd'hui anse du Foulon) et la Sharples and Dobell's Shipyard dans l'anse de Sillery.

L'exportation du bois exige la participation de nombreux ouvriers dont le travail commence aussitôt l'arrivée des premières cages avec la fonte des glaces sur le fleuve⁷. Des journaliers conduisent alors les cages à la rame vers des estacades qui sont entourées de trottoirs flottants. Des mesureurs enregistrent la longueur et la largeur de chaque bille ainsi que les différentes espèces de bois, du pin blanc surtout, mais aussi du bouleau, de l'orme, du hêtre, du sapin et de l'épinette. Le travail de classement terminé, les cages sont désassemblées et les billes examinées sur la plage à marée basse. Celles qui sont endommagées sont à nouveau équarries ou rabotées si leurs arêtes ne sont pas rectilignes. Elles sont ensuite regroupées par catégories et identifiées avec les initiales du propriétaire du chantier. À marée haute, les billes sont acheminées vers les navires à l'aide de gaffes. Le contremaître confie leur chargement à des hookers-on, des timber-swingers, des holders, des porters et des winchers⁸. Des arrimeurs reçoivent les billes dans la cale et les empilent de chaque côté de la quille.

La construction navale bat son plein dans la région de Québec de la mi-novembre à la mi-avril, alors que les glaces paralysent la navigation sur le Saint-Laurent**. Eileen Reid Marcil⁹ a dénombré la construction de 1 618 voiliers entre 1787 et 1893. À l'apogée de cette industrie – dans les années 1850-1865 – quelque 35 voiliers étaient lancés annuellement.

* Les Atkinson, Timmony, McInenly, Pemberton, Sheppard, Burstall, Gilmour, Ross, Fitzpatrick, Le Mesurier, Dobell, Sharples comptent parmi les industriels qui ont ouvert des chantiers d'exportation du bois dans les anses de Sillery.

** Les premiers brise-glaces ne sont apparus sur le fleuve qu'au tournant du 20^e siècle. La garde côtière entretient un chenal pendant tout l'hiver depuis 1964.

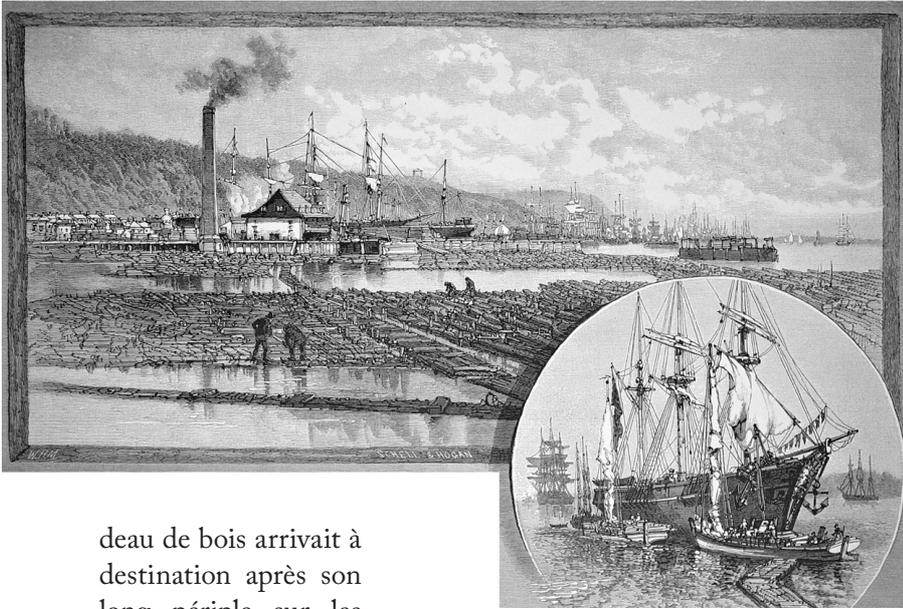
Cette activité implique de nombreuses fonctions. À sa tête, on retrouve des industriels chargés de réunir le financement nécessaire. Viennent ensuite les contremaîtres, concepteurs des maquettes et coordonnateurs des travaux. Ils supervisent les charpentiers qui fabriquent et assemblent les pièces de bois de la membrure et du planchéage du navire, les joiners qui s'occupent de la finition, les forgerons et les ferblantiers qui sont responsables de la ferronnerie, de la serrurerie, des charnières, des clous et des maillons de chaînes pour les ancres, les fabricants d'écoutes et les sculpteurs des figures de proue.

Eileen Reid Marcil raconte la reprise de la vie sur le fleuve à l'arrivée du printemps :

Lorsque la fonte des glaces annonçait le début de la saison et ramenait le fleuve Saint-Laurent à la vie, le port grouillait d'activités de toutes sortes. On pouvait y voir une chaloupe à rames remorquant un mât vers l'un des chantiers, un bateau de pêche se dirigeant vers la côte du Labrador, la goélette des pilotes larguant les amarres pour le Bic avec un contingent de pilotes et d'apprentis à son bord et une autre se préparant à mouiller les bouées du Trinity House, des bateaux à fond plat chargés de produits de la ferme et de bois de chauffage, et d'autres remplis de pierres de Pointe-aux-Trembles, des sloops de cabotage à un mât et des goélettes à deux mâts, sans compter tout un assortiment de traversiers: canoës, canots à rames, horse boats (bateaux à manège de chevaux) bateaux à vapeur. Cependant, la saison ne commençait réellement que lorsque le premier navire construit au cours de l'hiver était mis à l'eau, que le premier bateau à vapeur, quittant ses quartiers d'hiver à Sorel, arrivait à bon port, que le premier ra-

Le Saint-Laurent recouvert de glace au mois de janvier, devant la Pointe-à-Puiseaux. Ce paysage enneigé montre bien la nordicité du Québec. Comme le chante Gilles Vigneault: «Mon pays, ce n'est pas un pays, c'est l'hiver».





deau de bois arrivait à destination après son long périple sur les cours d'eau et, surtout, quant un vent favorable soufflant de l'est laissait présager, dans les environs de la pointe de Lévy, l'arrivée imminente de la flotte du printemps¹⁰.

Gilmour's Shipyard & Lumberyard at Wolfe's Cove, Quebec
(Shell & Hogan, *Picturesque Canada*, 1871, Bibliothèque de l'Assemblée nationale)

Jusqu'au milieu du 19^e siècle, la majorité des ouvriers de l'industrie du bois habitent sur le chemin du Foulon, endroit particulièrement vulnérable en raison de sa localisation au pied de la falaise. Le quotidien *Le Canadien* rapporte dans sa livraison du 9 février 1863 :

Au Foulon, plusieurs familles qui demeurent au pied du cap, craignant d'être ensevelies sous ces avalanches, ont abandonné leurs maisons pour se loger ailleurs. Trois hommes de la même localité, occupés à déblayer la neige qui recouvrait une étable, ont été surpris par une de ces avalanches. Ce n'est qu'au bout d'une heure qu'on est arrivé à les retirer dans un épuisement complet¹¹.

Ce n'est qu'à cette époque, lorsque les Sheppard, McInenly et Nowlan divisent leurs domaines en lots à bâtir, que les ouvriers commencent à s'installer sur le plateau. Leur venue donne lieu à la création des quartiers ouvriers de Bergerville, Nowlansville et de la côte de l'Église¹². Les familles ne sont plus exposées aux catastrophes du chemin du Foulon, mais la proximité de leurs maisonnettes en bois les rend vulnérables aux conflagrations.

Ces conditions de vie dangereuses ne sont pas étrangères à la précarité de la classe ouvrière des pays industrialisés, conséquence de la pratique incontrôlée du libéralisme. Cette doctrine économique avait émergé de l'accumulation de réserves d'or et d'argent en provenance du Nouveau Monde* au cours du 16^e siècle et de la mainmise des Européens sur le commerce des épices et autres produits asiatiques. Rappelons qu'Élisabeth I^{ère} avait créé l'English East India Company en 1600, que la Hollande avait

* L'influx d'or en lingots était déjà significatif à la fin des années 1520 en Europe; aux environs de 1550 il commença à produire un effet profond sur son économie. On a estimé qu'au 16^e siècle plus de la moitié de la production mondiale de l'or et de l'argent provenait du Mexique, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud.



Maisons construites au 19^e siècle dans les quartiers ouvriers de l'anse au Foulon, de la côte de l'Église et de Bergerville.



LES SHARPLES SONT ACTIFS DANS L'ANSE DE SILLERY PENDANT PRÈS D'UN SIÈCLE

Originaire du Lancashire, William Sharples immigre à Québec et fonde, en 1816, la première compagnie canadienne spécialisée dans l'exportation du bois. Son neveu John vient l'y rejoindre en 1827. Celui-ci (1814-1876) ainsi que son fils John (1847-1913) se distinguèrent par leur implication dans la vie publique silleroise, québécoise et canadienne de 1856 à 1913.

John Sharples père fut président de la Commission scolaire de Sillery de 1856 à 1870 et maire de la municipalité de 1870 jusqu'à son décès, en décembre 1876. Il remplit également les fonctions de commissaire et président du Havre de Québec, de représentant des marchands de bois au conseil de cette organisation, de surintendant des mesureurs de bois, de directeur et vice-président de la Quebec Bank et de la Stadacona Fire and Life Insurance Co. En 1874, il représenta le quartier de Stadaconé au Conseil législatif du Québec.

Les John Sharples résident sur la rue d'Auteuil pendant l'hiver et passent l'été dans leur manoir du chemin du Foulon. Écoutons James MacPherson Le Moine :

Cette élégante demeure est située au pied du cap, près de l'ancienne maison des Jésuites, au niveau du fleuve. Elle est au centre d'un jardin spacieux planté ici et là de quelques grands arbres forestiers. Elle fut bâtie voici plusieurs années par feu M. John Sharples, de la maison Sharples & Co., de la résidence duquel on aperçoit les étendues de billes flottantes¹³.

À l'instar de son père, John fils représenta ses concitoyens à la municipalité de Sillery, de 1881 à 1884, puis de 1901 jusqu'à son décès, ainsi qu'au Conseil législatif du Québec. Catholique généreux, il légua 10 000 \$ à la fabrique Saint-Colomb. Une plaque de cuivre à l'entrée de l'église paroissiale rappelle la mémoire de ce grand citoyen.

John Sharples fils était entré dans l'une des grandes familles canadiennes françaises par son mariage avec Margaret Alleyn, petite-fille de l'écrivain Philippe Aubert de Gaspé. Celui-ci appartenait aux familles des Pierre Boucher, Robert Giffard, Pierre Legardeur de Tilly, Charles Le Moyne de Longueuil et Jarret de Verchères, tant par son ascendance maternelle que paternelle. L'honorable John Sharples fils, son épouse Margaret Alleyn ainsi que plusieurs membres de leurs familles reposent au cimetière St. Patrick.



On the Road to Sillery
(Lucius P. O'Brien,
Picturesque Canada, 1871,
Bibliothèque de
l'Assemblée nationale)

fondé la Compagnie hollandaise des Indes orientales en 1602 et la France la Compagnie française pour le commerce des Indes orientales en 1664. Leurs profits énormes – un rendement considéré suffisant devant dépasser 60% – avaient permis d'agrandir les marchés et offert des occasions d'investissement dans l'industrialisation.

En 1776, l'économiste britannique Adam Smith encourage le mouvement de la libre entreprise dans son ouvrage *Recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations*. Il en avait examiné les concepts et les conséquences, notamment le rôle de l'intérêt personnel, la division du travail, le fonctionnement des marchés et les implications internationales d'une économie de laisser-faire. Sa phrase «Tout homme travaillant pour son propre intérêt sera guidé par une main invisible pour promouvoir le bien public» est célèbre. Elle caractérisait la force de la dynamique du marché, essentielle à son sens pour générer comme sous-produit le développement social.

À la fin du 18^e siècle, le libéralisme progresse rapidement en Grande-Bretagne avec l'utilisation généralisée de la machine à vapeur, d'abord dans les mines de charbon et de cuivre, puis dans l'industrie textile, les brasseries et les distilleries, la construction de grands travaux publics (canaux) et le développement des transports. L'industrialisation et la mécanisation des tâches conduisent cependant à une dégradation progressive des conditions de travail, laquelle se manifesterait autant en Amérique qu'en Europe.

Posant le prolétariat comme principal agent socio-économique, le philosophe et économiste allemand Karl Marx publie le *Manifeste du parti communiste* et *Le Capital*, qui analysent les mécanismes du système capitaliste. L'influence de Karl Marx de même que celle de son contemporain Friedrich Engels allaient contribuer à la formation d'associations ouvrières

en Amérique, notamment le « Noble Order of the Knights of Labor » à Philadelphie, en 1869.

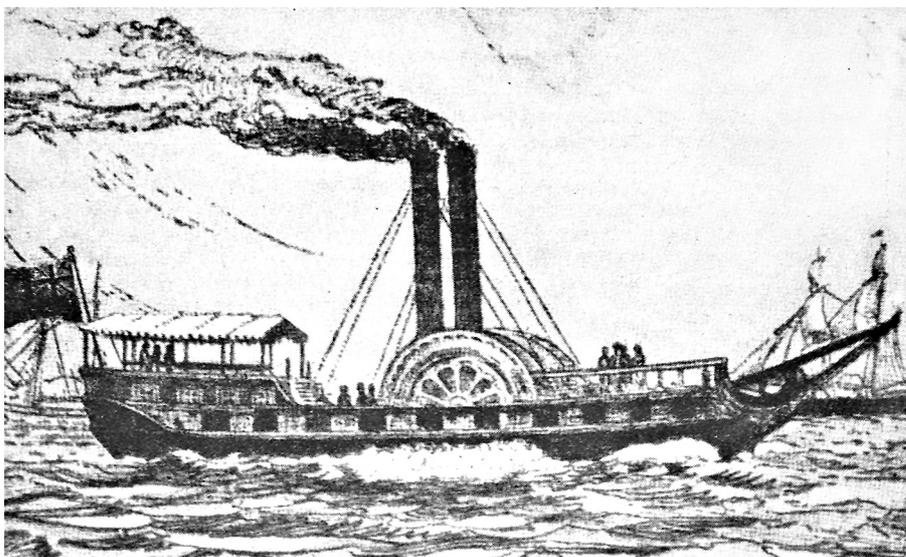
Cette association rayonne au Canada au début des années 1880 grâce aux écrits de Phillip Thompson dans la presse ouvrière de Toronto. Connue au Québec comme le Noble et Saint-Ordre des Chevaliers du Travail, l'association compte rapidement une cinquantaine de regroupements dont celui de Sillery. Le syndicat réussira à obtenir de meilleures conditions de travail pour les ouvriers de l'industrie du bois.

L'ACCOMMODATION INAUGURE L'ÈRE DE LA VAPEUR SUR LE SAINT-LAURENT

Alors que la construction des trois-mâts était en plein essor dans la région de Québec, John Molson – un jeune britannique qui avait implanté une brasserie à Montréal – comprend l'importance stratégique des transports. Il finance la construction du vapeur *Accommodation*, lequel effectuera un premier voyage* de Montréal à Québec le 1^{er} novembre 1809.

L'inauguration de la vapeur sur le Saint-Laurent est suivie par le lancement du *Swiftsure* et du *Car of Commerce* en 1813. Le *Quebec* et le *Lauzon* transportent des passagers entre Québec et Lévis à partir de 1817 et le *Lumber Merchant* remorque navires et radeaux l'année suivante. En 1819, sept vapeurs font la navette entre Québec et Montréal, transportant des milliers d'immigrants irlandais et britanniques. Dix ans plus tard, le gouvernement du Bas-Canada confie la construction d'un vapeur à la Quebec and Halifax Steam Navigation Co. afin d'étendre son commerce dans les provinces de l'Atlantique. L'architecte James Gaudie conçoit les plans du navire et l'entrepreneur George Black en réalise la construction dans les chantiers Sheppard and Campbell dans l'anse des Mères¹⁴.

* L'équipage de ce premier voyage sur le Saint-Laurent comprenait le capitaine John Molson, le pilote Amable Lavolette et l'ingénieur John Bruce. Dans son article sur le lancement du vapeur, le *Quebec Mercury* indique « [...] l'engin de l'*Accommodation* a été construit chez-nous, par les ouvriers des Forges du Saint-Maurice. »



Accommodation
(*Quebec Mercury*, 1^{er} novembre 1809, in *Journal Boréal Express*, tome 2, 1763-1810, Bibliothèque de l'Assemblée nationale)

À première vue, ce trois-mâts à coque de bois jaugeant 830 tonneaux ressemble aux voiliers munis d'un gréement traditionnel. Il innove cependant par l'ajout d'éléments distinctifs, notamment une cheminée et deux grandes roues à aubes mesurant chacune cinq mètres de diamètre, lesquelles sont entraînées par deux moteurs de 200 chevaux-vapeur permettant d'atteindre huit noeuds (environ 16 km/heure). La longueur de son pont est de 54 mètres, sa largeur de 13 sans compter les roues extérieures, et la profondeur de la cale, de 5,5. La quille mesure 44,5 mètres.

Le vapeur est lancé le 29 avril 1831 en présence de lord et lady Aylmer et est baptisé *Royal William* en l'honneur du roi William IV. Il est ensuite remorqué au port de Montréal pour recevoir ses moteurs. De retour à Québec le 2 août, le navire effectuera trois allers-retours sur Halifax avant l'hiver.

L'été suivant – en raison de l'épidémie de choléra qui sévissait dans la ville de Québec avec l'arrivée de nombreux immigrants malades – le *Royal William* est mis en quarantaine lorsqu'il entre dans le port de Miramichi au Nouveau-Brunswick. L'entrée du port de Pictou lui sera interdite et il sera à nouveau placé en quarantaine lorsqu'il accoste au quai d'Halifax. C'est un désastre financier et la fin du cabotage du *Royal William* sur le fleuve.

Samuel Cunard, futur prince de l'océan Atlantique, était au nombre des actionnaires de la Quebec and Halifax Steam Navigation Co. Il donnera une nouvelle vie au navire et le rendra célèbre.



Royal William, 1833-1933
(Timbre émis le 17 août 1933
par la Société canadienne des
postes et inspiré d'une peinture
de S. Skillet réalisée en 1834)

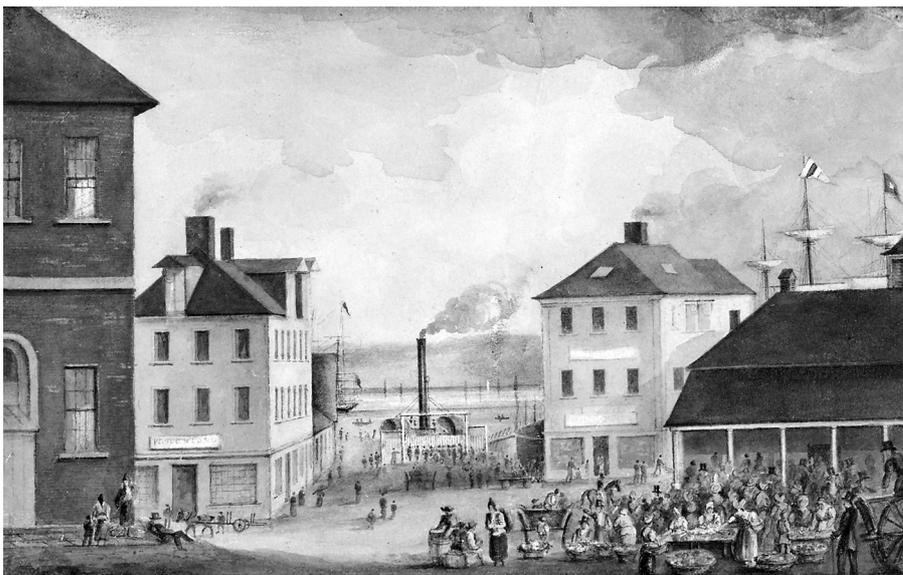
LE ROYAL WILLIAM TRAVERSE L'ATLANTIQUE

James Le Moine rappelle que l'armateur Samuel Cunard avait prévu que des navires propulsés par la vapeur traverseraient l'Atlantique, avant même le lancement du *Royal William*:



Lancement du *Royal William*
(James Pattison Cockburn,
v. 1831, Bibliothèque et Archives
Canada, C-012649)

Market Wharf and Ferry Landing,
Halifax William H. Eager
(Royal Ontario Museum, 955.218.4)



Aussi tôt que 1830, sir Samuel Cunard avait envisagé d'établir une ligne de bateaux à vapeur qui navigueraient entre Liverpool, Halifax et Boston. L'arrivée du *Royal William* en 1831, depuis Québec, donna de l'élan à l'idée: Cunard accorda un très grand intérêt au navire et agit comme directeur de la compagnie¹⁵.

Le 18 août 1833, le *Royal William* entreprend le voyage, commandé par le capitaine John McDougall. Après avoir navigué pendant 25 jours à une vitesse moyenne de 4,5 noeuds, le vapeur atteint Gravesend à l'embouchure de la Tamise. Pour la première fois dans l'Histoire, un navire venait de réaliser une traversée transatlantique avec uniquement la vapeur comme force motrice! Le trois-mâts américain *Savannah*, également pourvu d'un moteur à vapeur, avait certes traversé l'Atlantique deux décennies plus tôt, mais en utilisant ses voiles pendant la majeure partie du voyage. La vapeur n'avait joué qu'un rôle d'appoint. Le *Royal William* avait réussi son exploit entièrement mû par la vapeur: ses voiles n'avaient été déployées que brièvement, uniquement lorsqu'il était nécessaire de se débarrasser du sel accumulé dans les bouilloires*.

* L'invention du condensateur marin par Samuel Hall, en 1834, allait permettre l'utilisation d'eau distillée qui circule en circuit fermé. Le dépôt de sel est alors éliminé et, par voie de conséquence, le besoin de recourir à la voile comme force auxiliaire.

La carrière du *Royal William* se termine en Europe. Le gouvernement portugais acquiert le vapeur au mois de novembre 1833 et le revend à l'Espagne qui le convertit en une frégate nommée *Isabel Segunda*. Celle-ci sera utilisée pendant la bataille du 5 mai 1836 dans la baie San Sebastian. Fortement endommagée, la frégate est envoyée à Portsmouth pour la réparation de ses moteurs, puis à Bordeaux pour celle de sa coque. La charpente était malheureusement pourrie: *Isabel Segunda* est condamnée à la démolition. Ses moteurs sont réparés et transférés sur un autre navire de la Marine royale espagnole, également appelé *Isabel Segunda*.

Une maquette du *Royal William* est présentée à l'Exposition maritime royale de Londres en 1891; elle captive l'attention du public. Le gouvernement canadien en commande un fac-similé et le présente à l'Exposition universelle de Chicago en 1893. L'année suivante, il fait placer une plaque de bronze commémorative du vapeur à l'entrée de la Chambre des communes.

Samuel Cunard, prince de l'Atlantique

En 1838, l'Amirauté britannique lance un appel d'offres pour le transport du courrier royal par vapeur entre la Grande-Bretagne et l'Amérique du Nord. Fort de l'expérience acquise avec la traversée du *Royal William*, Samuel Cunard¹⁶ fonde la British and North American Royal Mail Steam

SAMUEL CUNARD

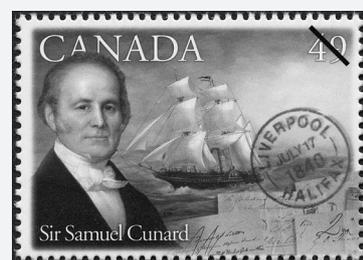
Né en 1787 à Halifax, Samuel Cunard s'est affirmé comme le plus grand magnat de la navigation commerciale du 19^e siècle. Ses ancêtres écossais avaient émigré à Philadelphie un siècle plus tôt et son père – royaliste convaincu – avait choisi de vivre en Nouvelle-Écosse à la suite de l'Indépendance des Treize colonies.

Très jeune, Samuel Cunard effectue un stage chez un armateur de Boston. Ce contact avec la construction maritime sera décisive. De retour à Halifax en 1812, il s'associe à son père pour fonder la firme Abraham Cunard & Son. Samuel possède un sens inné des affaires, et la compagnie prend rapidement de l'expansion. En 1815, elle obtient le contrat exclusif pour transporter le courrier entre Halifax, Terre-Neuve, Boston et les Bermudes. Après la retraite de son père en 1820, Samuel continue de gérer la firme sous la raison sociale Samuel Cunard Company. Une décennie plus tard, il possède une flotte de 40 voiliers.

Samuel Cunard est conscient des désavantages économiques liés aux navires qui comptent entièrement sur la force des vents. L'inauguration d'un premier chemin de fer anglais pour transporter des passagers le conduit à imaginer un «chemin de fer océanique». L'homme d'affaire était persuadé que les passagers voyageant par navire parviendraient à destination avec autant de ponctualité que par chemin de fer.



Le *Queen Mary 2* amarré aux quais du port de Québec, le 3 octobre 2006, devant le site de l'Abitation de Québec, là où Samuel de Champlain fonda la ville le 3 juillet 1608.



Sir Samuel Cunard
(Timbre émis le 28 mai 2004 par la Société canadienne des postes)

En 1833, comme il l'avait pressenti, son ambition se réalise lorsque le *Royal William* traverse l'Atlantique avec succès. Il est intéressant de signaler que la notoriété que Québec s'était donnée avec l'exploit du *Royal William* se perpétue aujourd'hui avec la place que la ville occupe comme escale incontournable pour de nombreuses croisières sur le Saint-Laurent.

Packet Company avec l'ingénieur Robert Napier et les hommes d'affaires James Donaldson et George Burns. La compagnie soumet un projet qui est retenu. Elle construit le *Britannia*. Le navire quitte Liverpool le 4 juillet 1840 et atteint Boston le 18, inaugurant ainsi un service de cargo et de passagers entre Liverpool, Boston, Québec et Halifax. La British and North American Royal Mail Steam Packet Company deviendra la Cunard Steamship Lines en 1878.

Malgré la compétition intense des compagnies allemandes et françaises, la Cunard Steamship Lines demeurera l'une des principales lignes transatlantiques pendant plus de 150 ans avec, entre autres, les paquebots *Aquani*, *Carpatha*, *Laconia*, *Queen Mary* et *Queen Elizabeth*.

Le *Queen Elizabeth 2* vogue sur les mers depuis 25 ans et le *Queen Mary 2*, long de 345 m et jaugeant 150 000 tonneaux, a effectué sa première traversée de l'Atlantique, de Southampton à New York, en janvier 2004. L'addition prévue en 2007 du *Queen Victoria* suggère que la tradition Cunard se maintiendra dans le 21^e siècle.

LA FIN D'UNE ÉPOQUE, LE DÉBUT D'UNE AUTRE

Les anses de Sillery qui avaient vu croître l'industrie du bois pendant un demi-siècle assistent à son déclin à partir des années 1860. L'abandon par la Grande-Bretagne du système de protection tarifaire, la conversion de sa marine marchande à la technologie de l'acier et l'incapacité ou le retard des industriels canadiens à adopter cette technologie sonnent le glas d'une époque glorieuse au tournant du 20^e siècle.

Lorsque la dernière cage atteint Sillery en 1911, le commerce du bois et la construction navale dans la région de Québec étaient déjà choses du passé. En outre, des changements importants – notamment le dragage et la canalisation du Saint-Laurent, qui permettront aux navires de fort tonnage

Old Timber Days
Sharples and Dobell's
Cove, Sillery, Quebec
Booth's raft of Pine Timber with
Last of Sailing Ships (1891)
(John Thompson, collection privée)



de remonter jusqu'à Montréal – font en sorte que le port de cette ville se substitue à celui de Québec comme porte d'entrée du continent.

Sillery est touché de plein fouet par ces transformations et sa population qui atteignait un sommet de 3600 personnes en 1861 ne comptait qu'à peine 2000 personnes en 1911¹⁷. Entreprise au début du siècle, la construction du pont de Québec¹⁸ fournira du travail aux ouvriers.

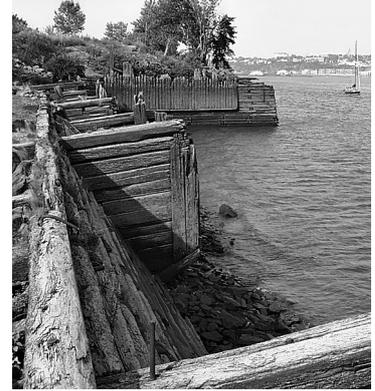
Québec avait déjà envisagé, dès 1860, de construire un pont au-dessus du Saint-Laurent pour permettre au chemin de fer de la rive sud de rejoindre le cœur de la ville. L'ingénieur new-yorkais E. W. Serrell – à qui l'on avait demandé d'effectuer une étude de faisabilité – avait suggéré un pont suspendu quelque part entre l'embouchure de la rivière Chaudière et l'anse Victoria. Politiciens et financiers avaient examiné le projet sans y donner suite.

Il resurgit en 1881, lorsque la Canadian Pacific Railway Company annonce son intention de relier Montréal aux ports de l'Atlantique via l'axe Sherbrooke-Maine-Halifax. Court-circuitant la ville de Québec, le trajet défavorisait son économie, déjà fortement éprouvée par la diminution des activités liées à l'industrie du bois. La construction d'un pont au-dessus du Saint-Laurent devint donc impérative et urgente! Sa réalisation permettrait aux trains empruntant l'axe Montréal-Québec de la rive nord de se rendre au centre de la ville, puis de traverser le fleuve et de poursuivre leur route par l'axe Lévis-Rivière-du-Loup... et de là vers les Maritimes.

La Quebec Bridge Company est créée par une loi fédérale en 1887. Mais ce n'est que dix ans plus tard qu'elle demandera à la Phoenix Bridge Company de Pennsylvanie de préparer les plans d'un pont. L'ingénieur en chef, Peter Szlapka, propose une structure cantilever qui permet la construction de longues portées entre les piliers et le passage d'un lourd convoi ferroviaire.

La réalisation du projet est assurée en juin 1900, lorsque le gouvernement fédéral accorde une subvention d'un million de dollars à la Quebec Bridge Company et que les autorités provinciale et municipale y investissent respectivement 250 000\$ et 300 000\$. La pose de la pierre angulaire a lieu le 2 octobre en présence du premier ministre du Canada, sir Wilfrid Laurier, du maire de Québec, Simon Napoléon Parent, du député du comté de Québec et solliciteur général du Canada, sir Charles Fitzpatrick et du maire de Sillery, James Timmony. Charles Fitzpatrick prononce ces paroles émouvantes :

Nous qui sommes nés sur les bords du Saint-Laurent, nous qui avons bercé notre enfance sur ses flots enchanteurs, nous qui avons demandé à ses eaux le pain quotidien pour nous et nos familles, comment pourrions-nous ne pas aimer le Saint-Laurent? Nous qui aimons le Saint-Laurent, nous aimons aussi notre paroisse. Je vous le demande, ceux qui ont connu la paroisse de Sillery comme je l'ai connue dans ma jeunesse, grande, prospère, belle sous tous les rapports, n'est-ce pas que c'est un beau jour aujourd'hui que de la voir



Vestiges des quais de la Compagnie Brown dans l'anse des Mères, construits au tournant du 20^e siècle.

revenir à la prospérité qui régnait alors, qui nous a quittés, et qui bientôt nous reviendra¹⁹?

La Quebec Bridge Company accorde le contrat de la superstructure du pont à la Phoenix Bridge Company et celui de la sous-structure, à la compagnie William Davis & Sons. Elle confie enfin la responsabilité de réaliser le projet à l'ingénieur Theodore Cooper, ancien directeur de l'American Society of Civil Engineer.

Le 6 mai 1900, quelques jours avant la signature du contrat, Theodore Cooper suggère que l'ouverture libre du pont soit allongée de 488 m à 549 m, en faisant valoir les avantages mécaniques et financiers. Les piliers de maçonnerie en eau profonde sont très vulnérables au passage des énormes blocs de glace qu'entraîne le courant; ils le seraient moins s'ils étaient placés plus près du rivage et leur construction en serait facilitée, souligne-t-il. L'ingénieur de la Quebec Bridge Company, Edward A. Hoare, n'avait pour sa part jamais travaillé sur un pont ayant une travée de plus de 92 m. Son expertise pour un projet de cette envergure était donc limitée. Il ne conteste pas l'idée de Cooper, en qui la Quebec Bridge Company a pleine confiance.

La construction du pont posait un énorme défi technique, compte tenu de la distance à franchir de 853 m, dont 206 m devaient se situer à 46 m au-dessus de l'eau pour laisser passer les transporteurs océaniques. De plus, la travée devait avoir au moins 20,5 m de large pour recevoir deux voies de chemins de fer, deux voies de tramway et deux chaussées.

Les trois premières années sont consacrées à la construction de la sous-structure, aux ancrages et aux bras cantilevers. Theodore Cooper supervise

UNE LIAISON *A MARI USQUE AD MARE*

L'année 1804 marque le début de l'âge commercial du chemin de fer, lorsqu'une locomotive construite par l'ingénieur Richard Trevithick de Cornouailles roule sur une courte distance au pays de Galles. L'inauguration du premier chemin de fer pour passagers – le Liverpool and Manchester – a lieu en 1830.

Le Champlain and St. Lawrence Railroad, ouvert en 1836 entre La Prairie et Saint-Jean-sur-Richelieu, et le Montreal and Champlain Railroad, inauguré en 1847 entre Montréal et Lachine, annoncent l'arrivée de ce nouveau mode de transport au Canada. La fièvre du chemin de fer gagne les dirigeants politiques. En 1852, George-Étienne Cartier présente un projet de loi pour créer la Compagnie ferroviaire du Grand Tronc en vue d'unir Sarnia à Montréal via Toronto, Montréal à la frontière américaine (direction Portland) et Montréal à Rivière-du-Loup. Ce projet réalisé au début des années 1860 constitue l'armature du transport ferroviaire du Canada-Uni. Une voie ferrée reliant Montréal et Québec sur la rive nord du fleuve est complétée en 1879.

Le 4 juillet 1886, le Pacific Express effectue le premier voyage Montréal-Vancouver en six jours. Cet exploit couronne les efforts soutenus de la Canadian Pacific Railway Company pour créer une liaison *A mari usque ad mare*.



Le pont de Québec
L'ouverture libre entre les culées
du pont est de 549 m : 206 m
pour la travée suspendue et
171,5 m pour chacun des bras
cantilevers. Chacun des deux
bras d'ancrage mesure 152 m.

les travaux depuis ses bureaux à New York. Il ne visitera le chantier qu'à trois reprises.

Pendant ce temps, Robert Douglas, ingénieur du ministère des Chemins de fer et des canaux du Canada, examine les nouvelles spécifications de la travée allongée et critique les contraintes très élevées qui seront imposées à sa structure. Collingwood Schreiber, ingénieur en chef du ministère, suggère alors qu'un ingénieur consultant soit engagé pour revoir et corriger les devis. Furieux, Cooper réplique qu'il n'acceptera pas une situation de subalterne.

Après de vives discussions, Cooper acceptera de transmettre les plans et spécifications à Schreiber pour approbation. Ce n'est cependant qu'un compromis de façade, car les décisions de Cooper sont acceptées sans discussions. En 1905, il envoie en résidence à Québec un ingénieur récemment diplômé, Norman McLure, pour lui faire rapport des moindres détails de l'avancement des travaux. Bien que compétent, McLure ne possède pas l'expérience suffisante pour prendre des décisions importantes.

Le 1^{er} février 1906, l'inspecteur des matériaux de la Phoenix Bridge Company informe Cooper que le poids réel de l'acier, conséquent à l'allongement de la portée, dépassait de 5000 tonnes le poids initialement prévu, passant de 28 200 à 33 200 tonnes. Cooper estime que ce changement est à l'intérieur des normes acceptables et ordonne la poursuite des travaux.

Le 15 juin 1907, les inspecteurs notent que deux poutres de l'ancrage du pilier sud sont désalignées de 0,6 cm. Cooper considère le problème «non-sérieux». Dans leur rapport du mois d'août, les inspecteurs écrivent que les poutres s'étaient déplacées davantage et qu'elles semblaient tordues. Le travail continue en dépit d'une situation extrêmement préoccupante.

Le 27 août, l'inquiétude devient extrême lorsque l'équipe d'inspection remarque que le déplacement des poutres a augmenté de 5 cm et que celles-ci sont visiblement tordues. Devant l'imminence d'un désastre, l'ingénieur

** Les Amérindiens, réputés pour leur capacité à travailler dans les hauteurs sans souffrir de vertige, ont été nombreux à participer à la construction du pont de Québec. Lors de son effondrement, le 10 août 1907, les victimes comptaient 33 Mohawks de Kahnawake.*

Edward Hoare dépêche McLure à New York pour informer Cooper de la gravité de la situation. À la fin de l'après-midi du 29, le bras d'ancrage se tord et le pont s'effondre, tuant 75 ouvriers*.

Theodore Cooper doit témoigner devant une Commission royale d'enquête. Les commissaires déclareront dans leur rapport que la catastrophe était attribuable à une grave erreur de jugement de la part des ingénieurs. Cooper se retirera de la vie publique. Il décède le 24 août 1919, à l'âge de 80 ans, deux ans après l'inauguration officielle du pont.

Le ministère des Chemins de fer et canaux du Canada confie la reprise des travaux à une équipe d'ingénieurs composée de H.E. Vautelet, ancien adjoint de l'ingénieur en chef du Canadien Pacifique, de Maurice Fitz Maurice, ingénieur impliqué dans la construction du pont Firth of Forth d'Édimbourg et de Ralph Modjeski, spécialiste dans les structures de longue portée. Le projet de la superstructure est attribué à la St. Lawrence Bridge Company et celui de la sous-structure, à la J.T. Davis Company.

La travée suspendue est assemblée sur un radeau dans l'anse Saint-Michel, au pied de la Pointe-à-Puiseaux. À la faveur de la marée haute, le 11 septembre 1916, le radeau est acheminé sur le fleuve jusqu'au pont. L'opération de raccordement est très risquée : le radeau doit être maintenu immobile dans le courant rapide du chenal pendant que la travée est portée jusqu'aux bras cantilevers, 46 m plus haut.

L'ascension débute à 8h50, mue par huit leviers qui sont actionnés par quatre vérins hydrauliques placés aux angles de la travée. Chaque vérin est muni de deux pistons capables de fournir une force de 1000 tonnes. Vers 10h30, la travée se trouve à 6,6 m au-dessus du fleuve. L'opération se déroule selon les plans. Puis, soudainement, l'armature commence à se tordre avec le bris d'un support dans l'angle sud-ouest. L'appui dans l'angle sud-est



Effondrement de la structure cantilever et d'ancrage du pilier sud
(Beaudry, Archives nationales du Québec, P600, 56, PGH 962-47)



Travée centrale en cours d'installation, 1916
(Photo non identifiée, Archives nationales du Québec, P600, S6, PN 1074-11)

cède à son tour... La masse d'acier plonge dans le Saint-Laurent et disparaît aussitôt.

La St. Lawrence Bridge Company assume l'entière responsabilité du désastre et s'engage à remplacer la travée dans les plus brefs délais.

La reconstruction a lieu l'été suivant, à nouveau dans l'anse Saint-Michel, et est complétée le 27 août. Le 17 septembre au petit matin, le curé Alexandre-Eustache Maguire qui s'était intéressé au projet parce que plusieurs de ses paroissiens y travaillaient, s'embarque sur le radeau transportant la travée. Près de 100 000 personnes sont rassemblées sur les deux rives. Le raccordement de la travée aux bras cantilevers est réussi. Québec réalise enfin le rêve qu'elle caressait depuis plus de 50 ans.

L'ouverture officielle du pont de Québec a lieu le 17 octobre 1917, en présence du roi George V.

Encore à ce jour, aucun autre pont cantilever ne possède une travée suspendue aussi longue que celle du pont de Québec. À juste titre, celui-ci est considéré comme une merveille mondiale du génie civil.

UN NOUVEAU MARCHÉ POUR LE BOIS CANADIEN

À la fin des années 1860, lorsque l'industrie du bois amorce son déclin dans la région de Québec, l'industrie du sciage prend le relais en fournissant du bois de construction à la Nouvelle-Angleterre. La population de cette région était en pleine croissance avec l'arrivée de centaines de milliers d'immigrants irlandais. La création de nouvelles villes exigeait une grande quantité de bois et les forêts avaient été rapidement dépouillées. C'est alors que les Américains regardent au-delà de leur frontière nord pour s'approvisionner. Le Québec voit là une occasion de raviver son économie.

Pendant la période de la grande industrie du bois, l'exploitation de la forêt s'était effectuée principalement dans la région de la rivière Gatineau et de l'Outaouais. Rappelons que les forêts de la Mauricie et du Saguenay

LE TRACEL DE CAP-ROUGE

Le fleuve ayant été franchi avec le pont de Québec, il demeurait nécessaire d'assurer le passage de la rivière Cap-Rouge encaissée entre deux hautes falaises, pour compléter le tronçon de l'axe ferroviaire Winnipeg-Moncton. La construction d'un trachel (néologisme issu du mot «trestle») enjambant la rivière sur chevalets d'une hauteur de près de 55 m se réalisa entre 1906 et 1912.



étaient encore réservées à la Hudson Bay Company pour le commerce des fourrures. Cédant à la pression des entrepreneurs du bois, le gouvernement ouvre la région de la Mauricie à l'exploitation forestière. William Price bâtit deux scieries au Saguenay et expédie des billes sur la rivière Saint-Maurice jusqu'à Trois-Rivières.

Laissons James McPherson Le Moine présenter le personnage :

Au printemps de 1810, une semaine après les funérailles du col. Henry Caldwell, comme il se plaisait à le répéter, un jeune Anglais débarquait à la basse ville de Québec : ce jeune étranger, ayant nom William Price, était destiné à prendre une position dominante dans les sphères du haut commerce. Ses nombreux moulins entre Québec et Rimouski, ses vastes scieries, ses fermes, ses grandes exploitations agricoles, dans les environs de Chicoutimi, le firent nommer plus tard Roi du Saguenay.

Associé de la puissante maison Goldie & Co. de Londres, M. Price, par son esprit d'initiative, son caractère honorable, ses succès dans l'exploitation du produit de nos forêts, devint bientôt, dans la rue Saint-Pierre, une des sommités de notre monde commercial.

Vu l'état affreux de l'hygiène publique à Québec et la défectuosité du drainage dans la ville, M. Price se hâta de se choisir une résidence, loin des miasmes de la cité – il venait d'épouser M^{lle} Charlotte Stewart, fille de M. Charles Gray Stewart, contrôleur des Douanes à Québec : quelques années plus tard le ciel bénissait l'union, par une famille patriarcale quant au nombre²⁰.

William Price décède dans son manoir Wolfefield, à Sillery, en mars 1867. Il est enterré dans le cimetière Mount Hermon. Ses fils David Edward, William Evan et Evan John continuent son œuvre sous la raison sociale Price Brothers & Company. La famille Price conservera le domaine Wolfefield jusqu'à ce que la villa disparaisse dans un incendie en 1960.

LA FORÊT CANADIENNE DEMEURE À CE JOUR UNE SOURCE MAJEURE de revenus. En effet, le bois et ses produits dérivés constituent une composante essentielle de nos exportations: en l'an 2000, par exemple, le bois d'œuvre canadien représentait 51% du marché mondial.

L'exploitation intense qui perdure menace cependant la pérennité de cette ressource «renouvelable». C'est ainsi qu'en mars 2005, le gouvernement du Québec a émis une nouvelle réglementation qui diminue substantiellement les quotas de coupe accordés aux exploitants.



Édifice Price
(*Ross et MacDonald, 1931*)
Construit pour abriter le siège social de la compagnie forestière Price Brothers, le premier gratte-ciel de la ville s'élève au-dessus des toits argentés du Vieux-Québec.