



ORGANISATEUR PRINCIPAL



www.morrin.org

PARTENAIRES FINANCIERS



Canada

Avec la participation du gouvernement du Canada

PARTENAIRES COMMUNAUTAIRES ET GOUVERNEMENTAUX

CEDEC Québec Chaudière-Appalaches
Cégep Champlain-St. Lawrence
Cégep Limoilou
Commissariat aux langues officielles
Parcs Canada
Patrimoine canadien
Pêches et Océans Canada
Service Canada

Téléchargez cette visite à l'adresse www.voxtours.ca

graphisme : David Dupuis

LES GENS DU FLEUVE

LA VIE DES ANGLOPHONES SUR
LES RIVES DU SAINT-LAURENT

Québec, un don du Saint-Laurent

L'historien grec Hérodote disait de l'Égypte qu'elle était un «don du Nil» tant ce fleuve était important dans la vie des Égyptiens. De la même façon, on pourrait dire que Québec est un don du Saint-Laurent.

Le Saint-Laurent était le «boulevard» des Autochtones, premiers habitants du territoire, avant de devenir la voie d'accès des explorateurs Français. Il est un facteur déterminant dans le choix de Samuel de Champlain d'établir une colonie à Québec, car il y voyait une route vers la Chine.

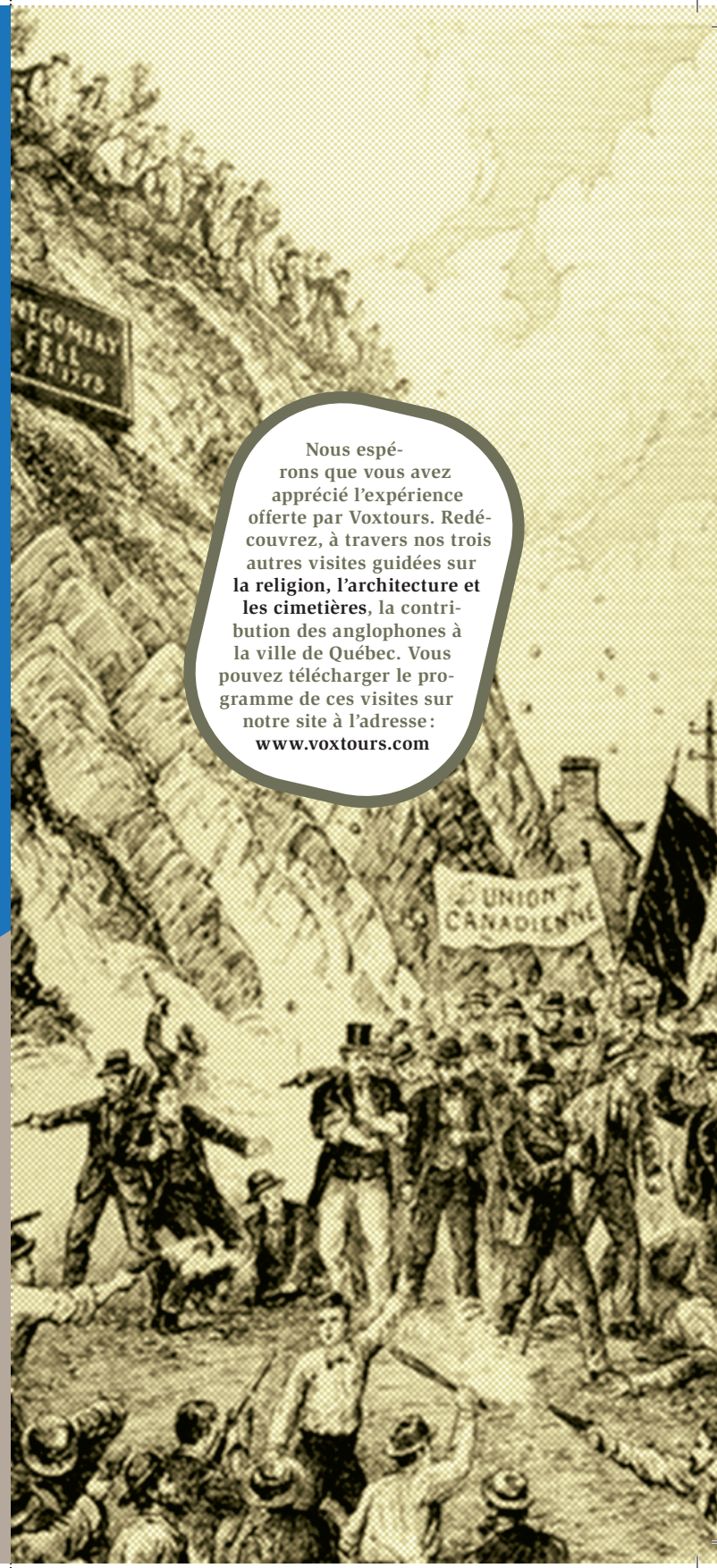
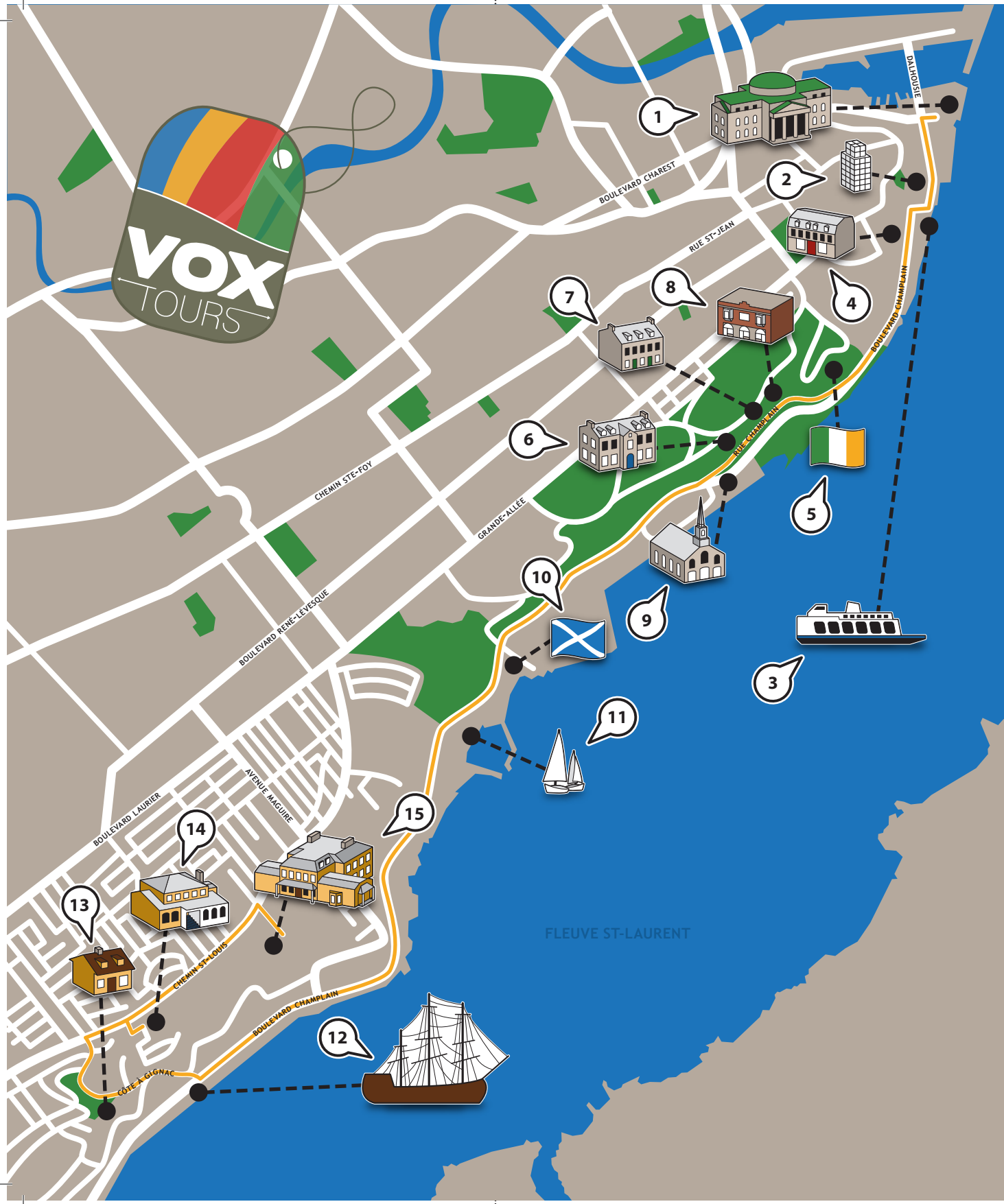
Sous le régime français, le Saint-Laurent est la voie principale de transport et de communication, l'artère commerciale par excellence et une source de nourriture pour les habitants, qui y pêchent l'anguille. C'est aussi la voie d'invasion privilégiée par les Britanniques pour attaquer la colonie française.

Sous le régime britannique, le fleuve permet à Québec de devenir l'un des cinq ports majeurs de l'Empire et le site de nombreux chantiers de construction navale. Les anglophones jouent un rôle important dans cette croissance, qui touche tant les ouvriers, les hommes d'affaires que les administrateurs de la colonie.

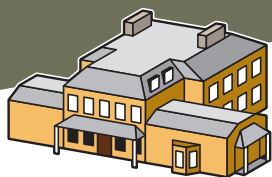
Le Saint-Laurent joue donc un rôle déterminant dans la vocation portuaire de la ville de Québec, son évolution et son développement. La visite qui suit vous donnera l'occasion d'en apprendre plus sur le rôle qu'ont tenu les anglophones dans l'histoire passionnante de Québec et de sa voie maritime.

Dirigez-vous vers le nouveau bâtiment des douanes, un grand édifice de style classique pourvu d'un dôme, situé à l'extrémité est du Vieux-Port.

“ REDÉCOUVREZ LE VISAGE
ANGLOPHONE DE QUÉBEC ”



Nous espérons que vous avez apprécié l'expérience offerte par Voxtours. Redécouvrez, à travers nos trois autres visites guidées sur la religion, l'architecture et les cimetières, la contribution des anglophones à la ville de Québec. Vous pouvez télécharger le programme de ces visites sur notre site à l'adresse : www.voxtours.com



Domaine Cataraqi, 2141, Chemin Saint-Louis

Tout comme d'autres domaines, Cataraqi a appartenu de 1840 à 1909 à une lignée de barons du bois. Ce fut même la résidence officielle du gouverneur général pendant trois ans. Au 20^e siècle, le peintre Percyval Tudor-Hart y habite jusqu'en 1972 avec sa conjointe, qui est aussi sa muse!

Le baron du bois James Bell Forsyth donne au domaine le nom amérindien de Cataraqi en souvenir de son lieu de naissance, Kingston en Ontario, qui portait originellement ce nom. Cela correspond à une coutume britannique de personnaliser sa maison en la baptisant d'un nom évocateur. Encore aujourd'hui, le tiers des maisons en Grande-Bretagne portent un nom. Cela inclut même les demeures plus modestes. En Amérique du Nord, cette coutume s'est répandue uniquement dans les classes aisées.

Cataraqi est l'un des rares domaines de Sillery à avoir conservé son état d'origine. D'autres ont été démolis, intégrés à une trame urbaine de banlieue ou rattachés à des institutions religieuses ou scolaires. Un projet en cours assurera la mise en valeur de ce domaine, et permettra de découvrir son intérieur magnifique. Allez donc voir le domaine de près, c'est peut-être ouvert!

L'ancienne ville de Sillery, dans laquelle vous vous trouvez, a toujours renfermé la plus importante proportion d'anglophones de la région de Québec. Encore aujourd'hui, près de 5 % de ses résidents sont anglophones, une proportion trois fois plus élevée que dans le reste de la région.

Pourquoi ne pas terminer cette visite par une balade dans la principale artère commerciale de Sillery, l'avenue Maguire? C'est à quelques rues vers votre droite sur le chemin Saint-Louis.

VOXTOURS | LES GENS DU FLEUVE

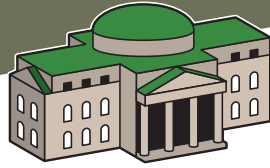
- 1 | Douanes et taxes
- 2 | Le commerce au port de Québec
- 3 | Un fleuve à traverser
- 4 | Immigration et Patriotes
- 5 | La naissance du syndicalisme
- 6 | Le réconfort des marins
- 7 | La faune portuaire
- 8 | Pompiers et policiers
- 9 | Les navires et leur marché
- 10 | La dynastie des Gilmour et l'immigration écossaise
- 11 | La voile à Québec
- 12 | Un labeur récompensé
- 13 | Nolansville, village ouvrier
- 14 | Le domaine des nantis (1^{ère} partie)
- 15 | Le domaine des nantis (2^e partie)

Distance totale à vélo:
11,6 kilomètres

Meilleur moment pour la visite:
Printemps, été et automne

1

Douanes et taxes



Nouvel édifice de la douane, 2, Quai Saint-André
Musée naval de Québec, 170, rue Dalhousie

Débutons la visite devant l'édifice de la plus impressionnante des nombreuses douanes qui furent construites à Québec. L'administration des douanes est l'une des premières institutions à être mise en place par les Britanniques après la Conquête, permettant ainsi à l'État de s'autofinancer. En effet, les droits perçus sur les importations et les exportations constituent la principale source de revenu de l'État jusqu'à la Première Guerre mondiale.

Ce bureau de douane est construit dans les années 1850, à l'époque où la ville de Québec reste le port d'entrée principal de l'Amérique du Nord britannique. D'imposants bâtiments de douanes embellissaient autrefois les grandes villes portuaires du monde entier. Ces temples du commerce et du capitalisme sont situés près des étendues d'eau et se veulent la porte d'entrée des pays et des continents. Les bâtiments renferment généralement les bureaux des employés qui examinent les documents et perçoivent les droits de douanes, de même que les locaux d'entreposage destinés aux biens concernés.

En 1853, on aménage la voie maritime du Saint-Laurent, c'est à dire qu'on «creuse le fleuve» pour permettre aux grands navires transatlantiques d'aller au-delà de Québec. Montréal devient rapidement le centre du commerce international de la colonie et le port de Québec perd son rôle de porte d'entrée du continent.

Avant de continuer, attardez-vous près du grand édifice gris à votre droite, où se trouve le Musée naval de Québec, qui est consacré à l'histoire de la défense nationale et de la marine. Il nous rappelle que la ville de Québec était bien plus qu'un port de commerce : il s'agissait également d'un port militaire. Une visite de ce musée s'impose !

Retournez vers la rue Dalhousie et tournez à gauche. Vous passerez le Musée de la civilisation et l'Auberge Saint-Anoine. Puis, à votre droite, vous remarquerez une petite place avec une œuvre d'art en forme de cubes blancs superposés, la place de Paris. C'est notre prochain arrêt. Distance : 500 m

14

Le domaine des nantis (1^{ère} partie)



Domaine Beauvoir, 2315, Chemin Saint-Louis

Au cours du 19^e siècle, les hauteurs de Sillery sont devenues le lieu de résidence d'un nombre toujours croissant de marchands qui ont fait fortune dans le commerce du bois ou la construction navale. Ils achètent de grands terrains où ils peuvent établir des domaines à la mode de l'époque, avec une vaste demeure, des pièces réservées aux domestiques, des écuries, des serres et des jardins bucoliques. Ils cherchent aussi, en particulier après l'épidémie de choléra de 1832 et celle de typhus de 1847, à fuir la ville pour vivre dans un milieu plus sain.

C'est un marchand de bois, Henry LeMesurier, qui fait construire la première maison établie sur ce domaine du nom de Beauvoir. Il est né sur l'île Britannique de Guernesey, île anglo-normande peuplée d'anglophones aux noms français. Au lieu du «How do you do?» anglais, les gentlemen guernesiais se saluent dans leur dialecte normand en disant «Coume tchi que l'affaire va?» Le «Tchubec» (Québec) est un lieu d'émigration important pour ces anglo-normands, surtout la Gaspésie. Arrivé à Québec vers 1820, LeMesurier se lance dans l'exportation du bois. Lors de son décès, la Gazette le décrit comme «*possédant toutes les qualités d'un gentleman de l'ancienne génération.*»

En 1871, un autre marchand de bois, Richard Reid Dobell (1837-1902), se porte acquéreur de Beauvoir. Originaire de Liverpool en Angleterre, Dobell s'établit à Québec en 1857. Lui aussi fait carrière dans le commerce du bois. Il fait fortune et décore sa demeure de trésors artistiques et de trophées de chasse. Il se lance ensuite en politique fédérale, attirant l'électorat francophone de Sillery en se prétendant défenseur des revendications linguistiques de la minorité francophone du Manitoba. Après son décès en 1902, sa famille continue d'occuper le domaine jusqu'en 1939. Il est alors vendu aux Pères Maristes qui construisent le vaste établissement scolaire qui y est maintenant rattaché.

Retournez sur vos pas vers le chemin Saint-Louis, et tournez à droite. Tournez encore à droite au 2101, chemin Saint-Louis. Traversez le terrain de stationnement jusqu'à un pâté de maisons jaunes ornées de moulures vertes. Il s'agit de notre dernier arrêt. Distance : 1,6 km

13

Nolansville, village ouvrier



1745, côte à Gignac

Ce secteur de Sillery était appelé «Nolansville» et était une bourgade ouvrière. Au milieu du 19^e siècle, les Nolan, qui vivent au sommet de la colline, louent des lopins de terre à des ouvriers. Les petites maisons carrées aux toits à pignon, telle la maison qui se trouve sur ce coin de rue, sont représentatives des habitations de la classe ouvrière de l'époque. On a agrandi l'arrière de la maison depuis, mais les habitants d'autrefois ne vivaient que dans la partie avant.

Les habitants de Nolansville travaillent sur les anses à bois, dans les moulins à scie ou dans les chantiers navals. Il semble qu'à cette époque, les ouvriers de la construction navale sont un peu mieux nantis que d'autres: en effet, le salaire industriel moyen est de 262 \$ par année, alors qu'il est de 375 \$ dans la construction navale.

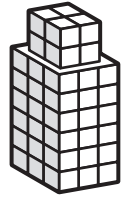
Même si la plupart des ouvriers arrivent à joindre les deux bouts, leur vie demeure toujours difficile. Quand le travail se fait rare, la concurrence est encore plus forte entre les travailleurs. Les salaires risquent alors chuter rapidement. De plus, la plupart des industries ont leur saison morte, ce qui oblige certains ouvriers à quitter leur foyer pendant quelques mois pour trouver du travail dans une autre région. Par ailleurs, les autres membres de la famille doivent également apporter leur contribution: les femmes travaillent en usine, ou comme domestiques, alors que les jeunes commencent tôt à travailler.

Il ne faut pas oublier que seule une petite fraction de la communauté anglophone dirige l'économie au 19^e siècle. La majorité de la population constitue en des familles ouvrières vivant dans de petites maisons et étant à la merci des fluctuations du marché du travail.

Remontez la colline à vélo. Tournez à droite lorsque vous atteindrez le chemin Saint-Louis, et tournez de nouveau à droite dans l'avenue du parc Beauvoir. Lorsque vous arriverez au panneau d'arrêt, continuez tout droit vers le Séminaire des Pères Maristes. Arrêtez-vous en face de la maison beige à pignon, à votre droite, qui est liée au grand édifice où se trouve l'école. Distance: 1 km

2

Le commerce au port de Québec



Place de Paris

Dans la première moitié du 19^e siècle, Québec est le principal port de commerce colonial du Bas-Canada. C'est le point de départ des chargements de bois destinés à la Grande-Bretagne, et le point d'arrivée de nombreuses marchandises en provenance des différentes régions de l'Empire britannique: épices, thé, sucre, vins, alcools, etc. Les produits qui arrivent sont soit acheminés à des commerçants qui se chargent de les revendre, soit vendus au plus offrant sur les quais et dans les marchés.

La place de Paris, où vous vous trouvez en ce moment, est à l'époque le lieu où se tient le plus important marché de Québec, le marché Finlay. En plus des marchandises importées, cultivateurs, maraîchers, bouchers, poissonniers et autres commerçants de la région y proposent des produits saisonniers. Les étals s'avancent jusqu'à la rive, où les poissonniers vendent leurs marchandises directement du bateau. La halle disparaît en 1906 et cette place reprend son allure ancienne avec la reconstitution de la place Royale dans les années 1960.

Retournez dans la rue Dalhousie et longez la petite fortification à votre droite. Traversez la rue en diagonale et vous verrez le terminal d'embarquement de la traverse Québec-Lévis. Installez-vous sur le bord du fleuve et regardez Lévis de l'autre côté. Distance: 150 m



3

Un fleuve à traverser



Près de la traversée Québec-Lévis

De tout temps, les habitants de la région de Québec ont eu à traverser le Saint-Laurent. Si les moyens pour y parvenir n'ont pas toujours été les mêmes, franchir cet obstacle naturel est toujours demeuré une nécessité.

Les Autochtones traversent le fleuve avec leurs fameux canots d'écorce. Les habitants de la Nouvelle-France les imitent. Puis, le canot d'écorce est supplanté au début du 19^e siècle par le canot de bois.

Le 19^e siècle voit se succéder différents types d'embarcation. En plus des canots, mentionnons les bateaux à manège, ou «horse-boat», avec leurs roues actionnées par un cheval. Il y a les premiers bateaux à vapeur, en bois et aux moteurs peu fiables. Viennent ensuite les vapeurs des deuxième et troisième générations, à coque de fer et d'acier.

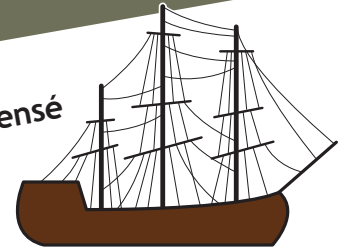
Mais traverser le fleuve n'exige pas toujours une embarcation : pendant les longs mois d'hiver, un pont de glace se forme entre Québec et Lévis. On trace alors des chemins balisés et les gens peuvent traverser le Saint-Laurent en carriole ou en traîneau.

Si vous désirez en savoir plus sur l'histoire de la traverse, nous vous invitons à prendre le traversier sur lequel se trouve une exposition. Profitez de la traversée pour visiter à Lévis un lieu historique national : le chantier A.C. Davie (6220, rue Saint-Laurent), qui se trouve dans la maison au toit rouge devant vous, de l'autre côté de la rive. C'est à quelques pas de la traverse et l'entrée est gratuite.

Poursuivez votre balade par la piste cyclable. Vous rejoindrez le boulevard Champlain. Peu après, à votre gauche, vous verrez le premier édifice de douane érigé par les Britanniques, identifié par une plaque commémorative sur le mur. Traversez le boulevard à cet endroit et dirigez-vous vers la maison au 102, rue du Petit-Champlain, facilement reconnaissable à sa fresque distinctive. Distance : 300 m

12

Un labeur récompensé



Sillery, bord de la rivière, près de la côte à Gignac

Bienvenue à Sillery, ancienne municipalité indépendante qui a été intégrée à la ville de Québec en 2002. Imaginez-vous ici en 1811, lors du lancement du navire *Mercator*, le premier bateau construit à Sillery. La journée du lancement n'est pas une journée comme les autres : c'est un événement.

Les travailleurs doivent être sur le chantier avant l'aube. À leur arrivée, on leur sert un verre de whisky. Au lever du soleil, ils commencent par enlever les blocs de bois qui retiennent le navire. Quand ils atteignent le milieu du navire, les ouvriers ont droit à un second verre de whisky. Le travail se poursuit et, après avoir bu un troisième verre de whisky, ils enlèvent le dernier bloc et le navire glisse vers le fleuve. Sur une plate-forme, la marraine du navire (souvent l'épouse du propriétaire du chantier) brise une bouteille de madère ou de porto sur la coque pour le baptiser. Le bateau est ensuite remorqué jusqu'à un quai où il est équipé de ses voiles.

Le navire lancé, les travailleurs peuvent célébrer l'événement. On installe de grandes tables autour desquelles les ouvriers et leurs familles prennent place. On sert un repas fait de sandwiches, de biscuits et de bière d'épinette. De plus, les travailleurs reçoivent les honoraire d'une journée entière de travail.

Quand le propriétaire du chantier est un homme en vue, il peut arriver que le gouverneur de la colonie assiste au lancement. Dans ce cas, il se fait accompagner de quelques officiers de la garnison de Québec et d'un corps de tambours et de clairons. Les lancements de navires sont des spectacles qui ne manquent pas d'attirer les foules.

Evelyn Lambert a grandi dans le secteur des anses de Sillery. À cette époque, Québec est encore un important port d'exportation :

« Mon père travaillait pour M. John Sharples et avait une vingtaine d'hommes sous ses ordres. Il voyageait régulièrement pour acheter des arbres qui arrivaient ici par train. Les hommes enlevaient l'écorce des arbres et en faisaient des rondins et les taillaient. Par la suite, les bateaux arrivaient d'Angleterre et s'amarraient au quai juste en bas — de grands bateaux anglais ! Les hommes chargeaient les navires à l'aide d'un treuil. Ils remplissaient les bateaux de cette manière. En Angleterre, les billots servaient à la construction de maisons et d'édifices. »

Reprenez bien votre souffle afin de gravir la côte à Gignac. Arrêtez-vous au coin de la rue du père Ménard, au milieu de la pente, au numéro 1745. Distance : 500 m

11

La voile à Québec



Yacht-club de Québec, 1225, boulevard Champlain

En plus des gros navires et de l'industrie lourde, le port de Québec accueillait de petits voiliers destinés au sport et aux loisirs. Dès le début des années 1600, la navigation de plaisance devient un passe-temps pour les privilégiés faisant partie des classes supérieures britanniques de l'Europe. Ils importent ce loisir avec eux en Amérique du Nord britannique.

En 1861, la première course de voiliers, ou régata, se déroule à Québec. Cet événement connaît un tel succès que l'on crée le Yacht-club de Québec peu de temps après, ce qui en fait le premier club du genre au Canada. Les premiers officiers ainsi que la plupart des pilotes font partie de l'élite anglophone fortunée de la ville.

La Mouette fait son apparition et devient un symbole de fierté nationale pour bon nombre de Canadiens français. En 1866, elle gagne sa première course contre une flottille de bateaux arborant des noms anglais et dirigés par des anglophones. Par la suite, *La Mouette* domine en course de nombreux voiliers américains importants. À une époque où «l'Angleterre règne sur les mers», les succès de ce bateau, bien plus que de simples victoires, illustrent le grand savoir-faire des constructeurs de navire canadiens français.

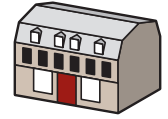
Cependant, le navire *La Mouette*, comme beaucoup d'autres choses à Québec, n'est pas d'origine francophone «pure laine». Il est conçu par le Dr Philippe Wells, un catholique francophone dont le nom de famille laisse entendre qu'il aurait des ascendances anglaises. M. Wells est le fils d'un constructeur de navires et est pompier bénévole à la station numéro 6 que nous avons vu plus tôt. Le Dr Wells travaille à l'hôpital de la marine et soigne des ouvriers écrasés par des billes de bois ou des marins souffrant de petite vérole. Pendant ses temps libres, il lit des magazines d'ingénierie, grâce auxquels il découvre les théories de l'ingénieur écossais John Russell, qu'il met à profit lors de la conception de *La Mouette*.

Un docteur francophone portant un nom anglophone et utilisant des théories écossaises pour concevoir un navire gagnant : voilà ce qui représentait alors la fierté de Québec !

Continuez le long du fleuve jusqu'à la côte à Gignac, le dernier des anciens chantiers navals avant Cap Rouge. Arrêtez-vous au bas de la côte sur le bord du fleuve. Distance : 3 km

4

Immigration et Patriotes



Murale Petit Champlain, 102, rue du Petit-Champlain

L'histoire maritime de Québec est indissociable de celle des immigrants qui arrivent par milliers en bateau chaque saison tout au long du 19^e siècle. Les nouveaux arrivants proviennent essentiellement de l'Angleterre, du Pays de Galles, de l'Écosse et de l'Irlande. Ils contribuent à faire de Québec une ville composée d'anglophones à plus de 40 % en 1850.

Les Irlandais représentent plus de la moitié des nouveaux arrivants à Québec. En 1847, la famine qui sévit en Irlande pousse près de 100 000 Irlandais à prendre la direction de Québec, entassés comme du bétail dans des bateaux insalubres. Des milliers en meurent, mais la majorité se rend à bon port. Cette immigration a une influence considérable sur la société de l'époque.

Le quartier dans lequel vous vous trouvez n'a pas toujours été si huppé. Au 19^e siècle, le Petit Champlain est un bidonville anglophone peuplé d'immigrants pauvres, dont surtout des Irlandais. La fresque devant vous raconte une partie de cette histoire. Notez le jeune garçon assis sur le côté gauche du premier étage. Il tient un «hurley» dans les mains, bâton utilisé pour jouer au «hurling», sorte de hockey sur gazon originaire d'Irlande.

Certains Irlandais sont plus fortunés, ce qui ne fait pas d'eux de fidèles et loyaux sujets de la reine et de son Empire. Regardez sur le côté droit du premier étage. L'homme au chapeau haut-de-forme caché derrière le tonneau et exhibant une bière à la main est Edmund Bailey O'Callaghan, un Irlandais arrivé à Québec en 1823. Après des études de médecine à Dublin et à Paris, il vient à Québec où il y travaille comme médecin. Mais il se fait connaître comme journaliste et homme politique. Partisan du Parti patriote, il est un critique implacable de l'administration britannique. Le ton de ses articles se radicalise jusqu'à ce qu'il lance, à l'automne 1837, un appel à la révolte. Sa tête fut mise à prix lorsqu'éclatèrent les rébellions de 1837 et 1838. Il s'enfuit dans l'État de New York où il termine ses jours. Il meurt en 1880.

La présence irlandaise est encore perceptible à Québec aujourd'hui. On dit que 40 % des Québécois ont un ancêtre irlandais. Plusieurs noms de lieux dans la région sont d'origine irlandaise : Shannon, Coleraine, New Waterford. Il y a même une équipe de football irlandaise dans la région qui porte un nom qui aurait bien plu à O'Callaghan : les Patriotes de Québec.

Retournez à la piste cyclable du boulevard Champlain. Arrêtez-vous au premier croisement entre la rue et le boulevard Champlain. Distance : 650 m

5

La naissance du syndicalisme



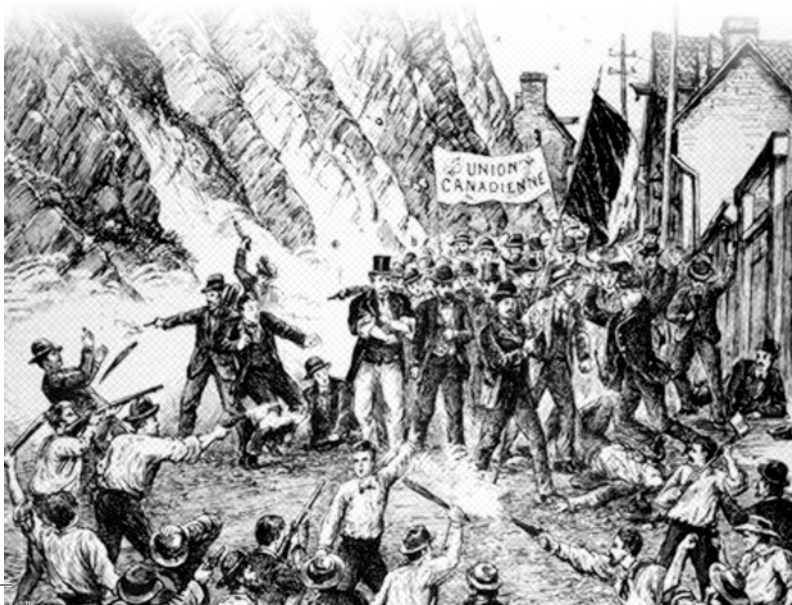
Intersection rue Champlain / boulevard Champlain

Les immigrants irlandais qui arrivent en grand nombre au Bas-Canada à partir des années 1820 manquent à la fois de capital pour acheter des terres et de qualification pour occuper des emplois bien payés. Les Canadiens français monopolisant le travail sur les chantiers navals et les Irlandais doivent accepter des emplois non-qualifiés. Beaucoup d'entre eux travaillent comme débardeurs et chargent le bois sur les navires.

Toutefois, avec le déclin de la construction navale, les Canadiens français sont souvent forcés de devenir débardeurs. Irlandais et Canadiens français se livrent une concurrence féroce, chacun acceptant tour à tour des salaires de plus en plus bas afin d'accaparer les emplois. En 1857, les débardeurs irlandais se regroupent pour former une société d'entraide, la Quebec Ship Labourer's Benevolent Society. Les syndicats n'étant pas encore autorisés au Canada, il s'agit là pour les ouvriers d'une façon de s'unir sans enfreindre la loi. Trois années plus tard, les débardeurs Canadiens français forment leur propre société d'entraide, l'Union canadienne. La compétition entre eux et les Irlandais s'intensifie.

Les accrochages culminent avec la tenue de violentes émeutes et d'une bataille près d'ici, le 14 août 1879. Les Irlandais montent une barricade avec des canons. Le bilan de cet affrontement inclut deux morts chez les Canadiens français et une trentaine de blessés dans les deux camps. Le conflit aboutit à une entente qui oblige les employeurs à embaucher un nombre égal d'Irlandais et de Canadiens français.

Continuez dans la piste cyclable jusqu'au deuxième feu de circulation, qui se trouve près d'une piscine. Traversez la rue et empruntez le petit sentier en marchant avec votre vélo jusqu'à la rue Champlain et son escalier près de la falaise. Distance: 700 m



10

La dynastie des Gilmour et l'immigration écossaise



Parc de l'Anse-aux-foulons / Wolfe's Cove

Vous vous trouvez maintenant à l'Anse-aux-Foulons. Ce site est aussi connu sous le nom de Wolfe's Cove, car le chemin qui monte la côte prend le parcours du sentier que Wolfe et ses troupes ont utilisé lors de la Conquête britannique de Québec. Ce chemin s'appelle aujourd'hui la côte Gilmour. Nous connaissons Wolfe, mais qui est Gilmour?

Gilmour était propriétaire du plus important chantier de construction de navires à Québec, qui se trouvait ici. En 1804, dans son Écosse natale, Allan Gilmour fonde une entreprise de commerce du bois. Les affaires sont florissantes et Gilmour et ses associés décident de fabriquer leurs propres navires pour transporter le bois. Vers 1830, leur flotte est estimée à environ 130 bateaux. La société passe d'une génération de Gilmour à l'autre. Dans les années 1870, un associé se livre à la spéculation sur la viande de porc, perd de grosses sommes d'argent et prend la fuite. John Gilmour, qui dirige la société à Québec, en est profondément touché. Il disparaît en 1877 et on retrouve son corps sous la glace dans le port de Montréal.

Les immigrants écossais comme les Gilmour ont eu une influence notable sur le développement économique de Québec. Bien qu'ils n'aient jamais représenté plus de 5 % de la population de la ville, bon nombre des grands banquiers, des marchands et des industriels étaient écossais. Néanmoins, tous les Écossais n'étaient pas riches. L'Écosse a connu sa propre grande famine, et de nombreux fermiers des Highlands ont été expulsés pour faire place à l'agriculture industrielle de masse. À Québec, pour chaque baron industriel écossais bien nanti, des milliers d'autres immigrants écossais s'en sortent à peine. Vers la fin des années 1800, près de 80 % des immigrants écossais de la province sont des fermiers, des artisans, des ouvriers non-qualifiés ou des domestiques.

Continuez à vélo dans ce chemin jusqu'à ce que vous aperceviez de petits bateaux à votre gauche. Il s'agit du Yacht-club de Québec. Distance: 400 m



Royal William / source: BAC

9

Les navires et leur marché



Église Notre-Dame-de-la-Garde, 761, rue Champlain

Vous vous trouvez ici en face de Notre-Dame-de-la-Garde, l'église catholique du quartier Cap Blanc. L'église se trouve sur l'anse des mères, qui porte ce nom car elle appartenait d'abord aux communautés religieuses qui viennent y pêcher. Au 19^e siècle, la tranquillité de ce lieu fait place au bouillonnement industriel et à la construction de navires.

Le commerce colonial dans l'Empire britannique nécessite une flotte commerciale considérable. Plus des deux tiers des navires construits à Québec sont destinés à la Grande-Bretagne. On vend le bois que transportent les navires, mais aussi les navires eux-mêmes. Les embarcations vendues sont mises en service pour le commerce colonial, par exemple entre l'Angleterre et l'Inde. Il y a donc à l'époque des navires québécois dans les ports de Bombay et de Hong Kong!

La construction d'un navire en bois n'est pas une mince affaire, et plus d'une dizaine de métiers sont impliqués. Le charpentier du navire confectionne les principales pièces, telles que la quille et les cadres qui constituent le « squelette » du bateau. Il faut ensuite poser les planches qui forment la coque du navire et les calfeutrer soigneusement pour en assurer l'étanchéité. Le liquide utilisé pour calfeutrer le bateau est de l'étope, un goudron confectionné par les prisonniers de la Haute-Ville avec de vieilles cordes déchetées et de la résine de sapin. Le menuisier, le tailleur, les peintres et les vernisseurs se chargent ensuite de lui donner sa forme finale. Il ne reste plus qu'à ajouter les mâts, les poulies, les cordages et les voiles, et le bateau est prêt à naviguer.

Quelques bateaux construits à Québec connaissent la célébrité. Le *Royal William*, lancé en 1831 à proximité d'ici, est le premier navire canadien à traverser l'Atlantique par la seule force de la vapeur (en 1833). Le *Colombus*, lancé en 1824, est plus long d'un tiers que le plus grand navire de guerre britannique de l'époque. Plusieurs observateurs prédisent même qu'il ne flottera pas! Ils ont tort, car le *Colombus* connaît une longue carrière. Il y a finalement le *Jeanie Johnston*. Ce navire célèbre est originellement bâti à Québec. En 2002, une réplique de ce bateau est fabriquée en Irlande puis envoyée au Québec. Son voyage vers la colonie est commandité par un homme d'affaire local, James Donovan. Voici ce qu'il nous raconte à ce sujet :

« Le Jeanie Johnston était un bateau d'immigrants irlandais. Il y avait quelque chose de particulier à propos de ce navire étant donné qu'il avait fait trente deux traversées sans qu'aucun de ses passagers ne meurt. C'était tout le contraire des navires-cercueils qui perdaient souvent plus de 25 % de leur population. Le navire original avait été construit à Québec par John Munn, mais a été racheté plus tard par un marchand de Tralee, en Irlande. »

Poursuivons notre route dans la piste cyclable. Vous passerez sur un viaduc ferroviaire dans plus d'un kilomètre. Arrêtez-vous de l'autre côté du viaduc. Distance : 1,7 km

6

Le réconfort des marins



Ancienne église scandinave, 540, rue Champlain

Bienvenue au quartier du Cap Blanc. Contrairement au Petit Champlain irlandais, ce quartier était majoritairement francophone, mais on y retrouvait des gens venus de partout. Étant donné le taux de criminalité élevé dans le port, les bien-pensants s'inquiètent des mœurs des marins, source de désordre et de mauvais exemple pour la jeunesse. Certains croient que la pratique religieuse est susceptible de ramener à bon port ces marins à la dérive.

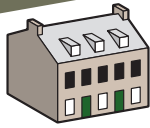
L'édifice que vous voyez ici a déjà servi d'église pour les marins. D'abord construit comme école en 1852, le bâtiment est vendu en 1876 à un pasteur luthérien d'origine scandinave. Il y installe la Scandinavian Church of Quebec (Église scandinave de Québec). Cette Église, affiliée à une société missionnaire protestante, vise à procurer des services religieux aux marins scandinaves. L'édifice est aussi utilisé à l'occasion par les anglicans de la Basse-Ville pour des réunions. En 1899, l'édifice est vendu au Sarsfield Club, un club sportif. Aujourd'hui, il s'agit d'un immeuble résidentiel.

Ce site nous rappelle la diversité ethnique et culturelle de la ville de Québec au 19^e siècle. Durant la belle saison, des marins de différents pays viennent se mêler aux Canadiens français, aux Irlandais, aux Écossais, aux Anglais et aux Gallois qui composent la population de la ville. Mais les Scandinaves de passage à Québec ne sont pas tous des marins. Le port de Québec est le principal port d'entrée nord-américain des immigrants scandinaves — particulièrement norvégiens — de 1850 jusqu'au début des années 1870. Sur un total de près de 45 000 immigrants débarqués à Québec en 1870, un peu plus du tiers, soit environ 16 000, sont scandinaves. Il est probable que, pour la majorité d'entre eux, Québec représentait une étape dans une migration vers l'Ouest canadien ou le Midwest américain. C'est pourquoi ils ont laissé peu de traces de leur passage.

Continuez dans la rue Champlain jusqu'au 450, où vous apercevrez une ancienne taverne. Distance : 200 m

7

La faune portuaire



Hayden's Wexford House, 450, rue Champlain

Construite en 1832, période où cette partie de la ville regorgeait d'activité, la Hayden's Wexford House est alors une auberge et une taverne. James Hayden, originaire de Wexford en Irlande, en est le gérant. Il dû d'ailleurs probablement intervenir dans bon nombre de bagarres de taverne déclenchées par des marins ivres. Aujourd'hui, la propriété, devenue un gîte appartenant à un couple de Belges, attire une foule bien moins bruyante.

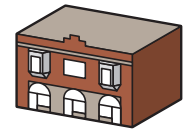
Au 19^e siècle, la foule du port est des plus bigarrées : marins de passage, immigrants et voyageurs se bousculent sur les quais. À proximité du port se trouvent de nombreuses tavernes et pensions comme celles-ci, parfois peu recommandables. C'est là qu'on trouve les prostituées, mais aussi les « crimps », ces truands qui s'emparent de force des marins pour les revendre comme du bétail à des armateurs peu scrupuleux désireux de constituer un équipage à bas prix pour leur navire nouvellement affrété. Les marins qui tentent de résister sont brutalisés, et parfois tués. Les pouvoirs publics ne réussissent jamais à enrayer cette pratique, qui ne prend fin qu'avec le déclin de la construction navale à la fin du 19^e siècle.

C'est ainsi qu'à cette époque, du mois de mai jusqu'au mois d'octobre environ, le port de Québec est un lieu animé... et parfois mal fréquenté!

Marchez avec votre vélo jusqu'à l'intersection de la rue des Sapeurs, trois maisons à votre droite. Vous verrez un ancien poste de pompiers. Distance : 50 m

8

Pompiers et policiers

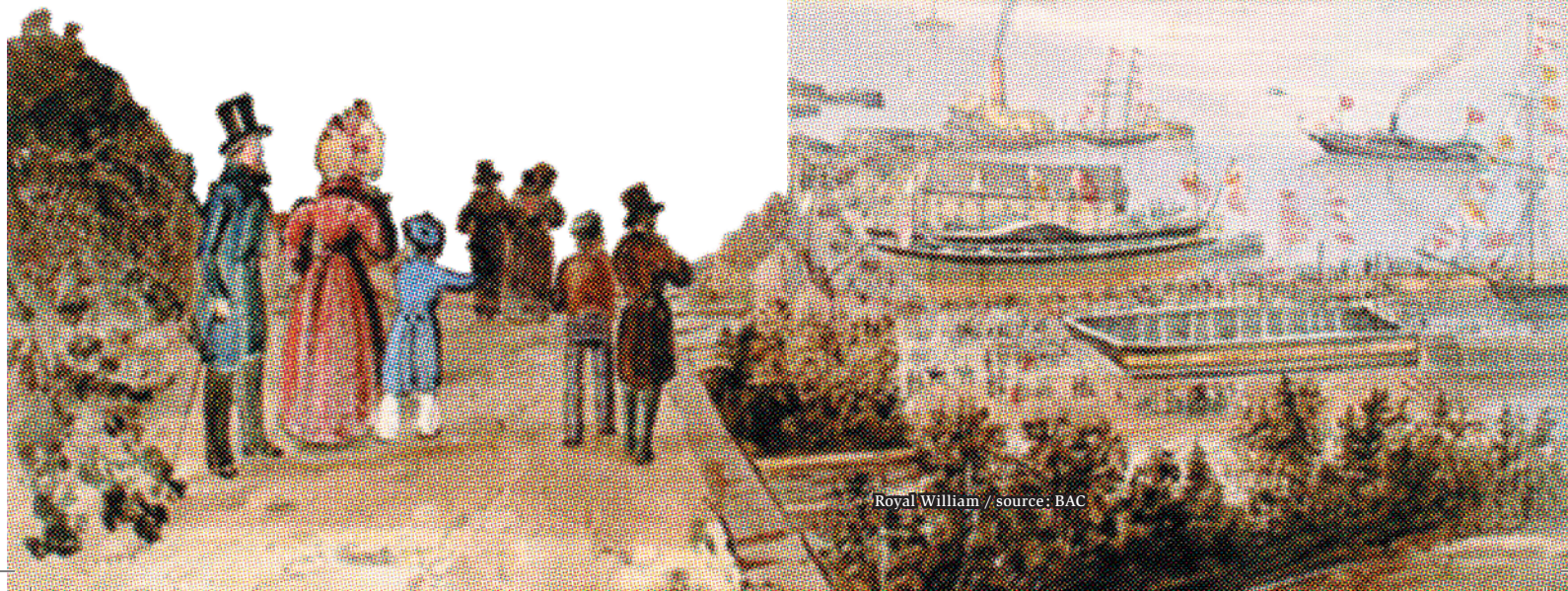


Caserne de pompiers n°6, 428-436, rue Champlain

Beaucoup d'immigrants irlandais pauvres débarqués en Amérique du Nord rejoignent les rangs de la police ou des pompiers, avec l'espoir d'une ascension sociale rapide, jusqu'à occuper une position dominante dans ces deux corps. On dit qu'au début du siècle dernier, quatre policiers new-yorkais sur cinq étaient d'origine irlandaise. Encore aujourd'hui, près de cent ans plus tard, les policiers et pompiers d'origine irlandaise occupent une place prépondérante dans de nombreuses villes anglophones d'Amérique du Nord.

Il en est de même à Québec à une certaine époque. Ce bâtiment, la vieille caserne n°6 des pompiers, date de l'époque où les camions d'incendie étaient encore tirés par des chevaux. Regardez la crête au milieu du toit, avec ses trèfles irlandais. La devise de la caserne était « Faugh a Balla », ce qui veut dire « faites place » en gaélique. En raison des mesures d'anglicisation instaurées par les Anglais, peu d'immigrants irlandais parlent encore cette langue à la fin du 19^e siècle, mais le lien traditionnel qui les unit à leur langue favorise le sentiment d'identité propre.

Descendez la rue des Sapeurs et revenez à la piste cyclable. Passez les feux de circulation (les mêmes que tout à l'heure) jusqu'à ce que vous arriviez à une église exhibant une grande flèche argentée. Distance : 850 m



Royal William / source: BAC