

Il y a 150 ans – L'escale du *Great Eastern* à Québec

Charles André Nadeau

Volume 17, Number 3, 2012

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/66383ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (print)
1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Nadeau, C. A. (2012). Il y a 150 ans – L'escale du *Great Eastern* à Québec. *Histoire Québec*, 17(3), 24–28.

Il y a 150 ans – L’escale du *Great Eastern* à Québec

par Charles André Nadeau,
détenteur d’une maîtrise en histoire de l’Université Laval

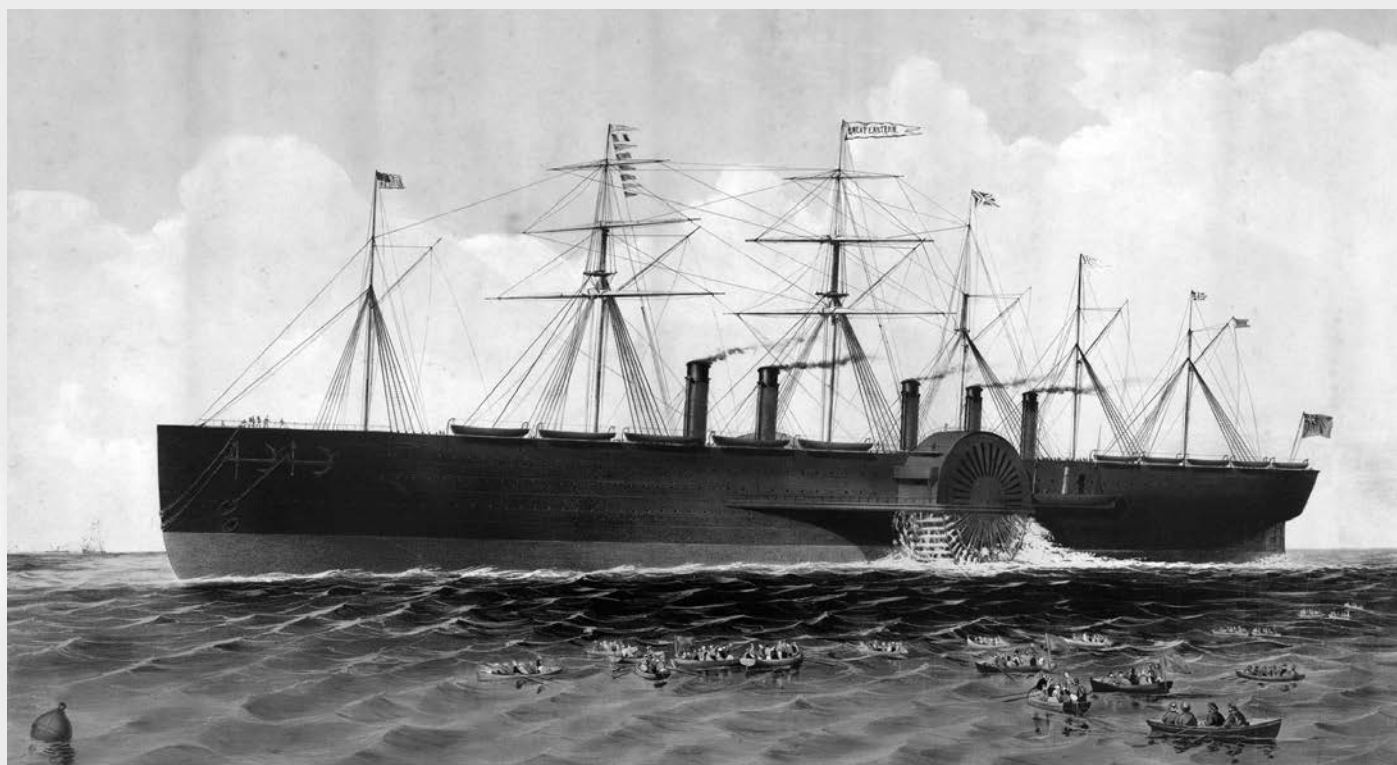
Originaire de Rivière-du-Loup, Charles André Nadeau réside à Québec. Il a fait carrière dans la Marine nationale où il a commandé le destroyer Algonquin, servi comme attaché naval à Paris et dirigé l’École de la marine à Québec. Diplômé en hautes études du US Naval War College de Newport, RI, il a récemment obtenu le baccalauréat et la maîtrise en histoire de l’Université Laval.

Samedi, le 6 juillet 1861, en fin d’après-midi. La population entière de Québec semble s’être réunie sur le fleuve ou le rivage. Des centaines de citoyens, y inclus le maire, les conseillers et les membres de la Chambre de commerce, sont embarqués sur le vapeur *Napoléon*, sur les traversiers de la Grand Trunk, *S.P. Bidder* et *James Mackenzie*, ou sur divers vaisseaux marchands tels le *Caledonia* ou le *Britannia*. Peu après cinq heures, le *SS Great*

Eastern apparaît au nord de l’île d’Orléans, déployant une longue fumée noire, naviguant à grande vitesse, guidé par les pilotes MM. Demers, Connell et Simard. Lorsqu’il croise le *Napoléon*, les hourras éclatent, les mouchoirs s’agitent, une fanfare joue des airs populaires. Le navire visiteur répond au salut par deux coups de canon et ralentit pour permettre à la flottille venue l’accueillir de l’escorter jusqu’à son mouillage. Sur la

terrasse Durham, sur les glacis, près des batteries, le long des quais, des milliers de spectateurs admirent l’approche du bâtiment qui jette l’ancre en face du Quai de la Reine vers sept heures du soir¹.

Pourquoi un tel attroupement à l’arrivée d’un navire? Qu’est-ce qui pousse les autorités municipales à se déplacer ainsi? Et quelle raison amène ce transatlantique à Québec?



Le *SS Great Eastern*, mis en service en 1859, démantelé en 1889. (Source : Lithographie de Charles Parsons (1821-1910).)

Une grande renommée

Originellement baptisé *Leviathan*, le *Great Eastern* s'avère gigantesque pour l'époque. Un super paquebot, sans contredit le plus gros navire au monde. Des contemporains proclament que seule l'arche de Noé a excédé en dimensions ce géant des mers, deux fois plus long et six fois plus lourd que les plus importants vaisseaux de son temps. À Québec, les voiliers et les vapeurs ressemblent à des miniatures par comparaison. Mis en service en 1859, il n'est finalement surpassé en longueur qu'en 1899 alors que le *RMS Oceanic*, de 13 pieds plus long, est mis à l'eau. Ce n'est qu'au siècle suivant qu'un navire au tonnage plus considérable prend la mer, soit un autre long-courrier de la ligne White Star, le *RMS Celtic*.

Tout dans le *Great Eastern* est hors de l'ordinaire. Trois méthodes de propulsion sont disponibles : la voile, comprenant six mâts apparemment nommés de l'avant vers l'arrière selon les jours de la semaine (de lundi à samedi), totalise 18 148 pieds carrés de toile; deux roues latérales d'un diamètre de 56 pieds; une hélice de 24 pieds à quatre pales, les roues et l'hélice étant les plus grandes jamais encore fabriquées. Cinq moteurs fournissent la propulsion : quatre pour les roues et un pour l'hélice. Cinq cheminées (un cas unique dans l'histoire maritime) émettent une nuée polluante produite par dix chaudières alimentées par cent fournaies. L'utilisation de la voilure en même temps que la vapeur se

révèle toutefois impossible. L'étoffe prend feu sous l'intense chaleur de l'échappement.

Quand à la coque, elle est double pour mieux résister à une déchirure (une nouveauté très avant-gardiste). Fabriquée entièrement en fer, elle est assemblée à l'aide de trois millions de rivets. D'une longueur de 692 pieds (211 m), d'une largeur de 82 (25 m), un tirant d'eau de 30 (9,1 m) à pleine capacité jaugeant 18 915 tonnes et en déplaçant 32 160, le *Great Eastern* peut transporter 4000 passagers et effectuer un voyage aller-retour de l'Angleterre à l'Australie sans refaire le plein de charbon. Son équipage compte 418 membres. Sa vitesse maximale atteint 13 noeuds (24 k/h).² Un journaliste du *Morning Chronicle* décrit la splendeur de l'intérieur du bâtiment, mentionnant la dorure du salon, la beauté de la galerie d'art, l'ampleur de la librairie et conclut qu'on trouve à bord plus de confort et de luxe que dans tout hôtel d'Amérique ou d'Europe.³

Le *Great Eastern* attire les foules et les éloges lors de ses escales. En mai, à New York, il reçoit 164 754 visiteurs dont 16 817 en une seule journée. Walt Whitman le mentionne dans son poème *L'année des météores*. À Liverpool, au moment de son départ pour Québec, des dizaines de milliers de curieux envahissent les quais pour observer son passage.⁴ Le lendemain de son arrivée à Québec, soit le 7 juillet 1861, la foule se presse sur la Plateforme (la Terrasse Durham). Des chaudières et des embarcations sans

nombre circulent autour du vaisseau monstre.⁵ Celui-ci demeure fermé aux visiteurs jusqu'au mercredi 17 pour en permettre le déchargement et le nettoyage. Du 17 au 31, les curieux s'y promènent pour 50 cents. Durant trois jours, la ronde des facilités est offerte aux ouvriers pour le tarif spécial de 25 cents. Des touristes viennent de Montréal, du Haut-Canada et des États-Unis pour le voir.⁶

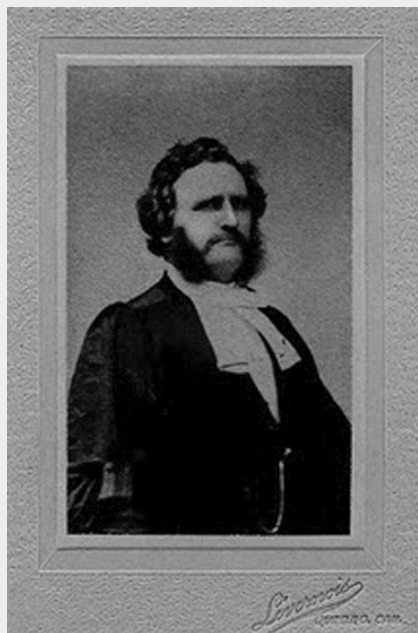
Une grande opportunité

L'enthousiasme des autorités municipales s'avère tout aussi marqué que celui de la population, mais pour des raisons différentes. Les élus et les hommes d'affaires de Québec anticipent le déclin de leur port. Déjà le



En 1867, Jules Verne fait la traversée de Liverpool à New York à bord du *Great Eastern*, et publie en 1870 son roman *Une ville flottante* basée sur cette expérience. (Source : Dessin de Jules Férat (1819-1889) pour le roman *Une ville flottante* de Jules Verne).

nombre d'arrimages annuels diminue. Ayant atteint 1500 en 1846, il se chiffre à 1400 en 1860. Le tonnage continue encore de monter, mais à peine, et il connaît une baisse à partir de 1863.⁷ Les tribulations portuaires découlent de deux développements majeurs : la canalisation du fleuve et le progrès du chemin de fer. À partir de 1850, la Commission du Havre de Montréal creuse et agrandit le chenal en amont du lac Saint-Pierre. En 1857, le passage avait atteint 18 pieds de profondeur à marée basse.⁸ On prévoit des améliorations additionnelles.⁹ Mais en 1853, des transatlantiques peuvent déjà se rendre jusqu'à la métropole. De son côté, la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc se révèle encore plus concurrentielle. Depuis 1854, elle opère une liai-



Thomas Pope, maire de Québec de 1861 à 1863. Il voit dans le *Great Eastern* une opportunité de revitaliser le port de Québec.
(Source : Photo de J. E. Livernois).

son entre Lévis et Richmond qui rejoint son réseau principal, dont une voie ferroviaire de Montréal à Portland. Un objectif de l'entreprise est de fournir l'accès à des havres libres de glace et situés en bordure de l'océan.¹⁰

Un navire de la capacité du *Great Eastern* représente une opportunité nouvelle pour le port de Québec. Ses dimensions le mettent hors de portée de Montréal et permettent à la capitale de concurrencer avec les quais des provinces Maritimes en offrant des coûts réduits de transport. Le maire Thomas Pope, le conseil municipal et la chambre de commerce locale comprennent très bien les promesses du bâtiment britannique. Reçus à bord, les notables et hommes d'affaires délivrent un message de confiance dans la capacité de leurs facilités pour accommoder le *Great Eastern* et expriment la certitude que, grâce à la situation avantageuse accordée par la nature à Québec, le vaste commerce de l'ouest devra emprunter son havre en route vers l'Europe.¹¹ Le 22 juillet, les politiciens organisent pour les officiers du vaisseau de la *Eastern Steam Navigation Company* une fête qui prend la forme d'un dîner, à l'hôtel Russell sur la côte du Palais, face au présent Manoir Victoria. Les mets les plus exquis couvrent les tables à profusion, selon le reportage du *Canadien*. L'honorable George-Étienne Cartier compte parmi les convives.

Un grand danger

Le spectacle grandiose du *Great Eastern* sur le Saint-Laurent ne vise pas, toutefois, la population locale, les touristes ou les élus municipaux. Il s'adresse au gouvernement et à la presse des États-Unis. L'événement qui occasionne l'escale du mastodonte à Québec, c'est la guerre de Sécession américaine. Le 20 décembre 1860, la Caroline du Sud se sépare de l'Union. Dans les semaines suivantes, le Mississippi, la Floride, l'Alabama, la Georgie et la Louisiane l'imitent. Au début de février, leurs délégués se réunissent à Montgomery et créent les Confederate States of America. La nouvelle entité s'attend à la confirmation diplomatique de l'Angleterre qui importe 60 % du coton des États du Sud et emploie trois millions de travailleurs dans l'industrie textile. Le *Toronto Leader*, organe officiel du gouvernement canadien, semble confirmer la réalisation de ces attentes.¹² Mais d'autres facteurs entrent en ligne de compte, et ils affectent justement le Canada. Le nouveau secrétaire d'État américain, William Seward, exprime depuis longtemps l'opinion que la République américaine atteindra un jour la baie d'Hudson. Il le répète durant la campagne électorale de 1860.¹³ Peu après la scission de la Caroline du Sud, il déclare que le Mexique et le Canada remplaceront les territoires perdus.¹⁴ Pour contrecarrer le geste possible de la Grande-Bretagne, il laisse courir la rumeur que la reconnaissance de l'indépendance des États esclavagistes mènerait à la guerre.¹⁵ Le Canada constitue le

tendon d'Achille de l'Empire britannique. Sa proximité des territoires unionistes en fait une cible de choix en cas de conflit armé.

Le 12 avril 1861, après l'attaque du Fort Sumter à l'entrée du port de Charleston, la guerre civile éclate. Onze États ont maintenant quitté l'Union. Le nouveau président, Abraham Lincoln, ne désire pas combattre l'Angleterre alors qu'il lutte contre les Confédérés; mais en même temps, il ne veut pas voir la nation européenne venir en aide aux rebelles. Avec son accord, le secrétaire d'État Seward accentue son ton agressif et dissuasif envers la Grande-Bretagne.¹⁶ À Londres, le premier ministre Palmerston et le responsable des Affaires étrangères, Lord Russell, reconnaissent le bluff. Ils ne s'attendent pas à une attaque contre le Canada,¹⁷ mais ils réalisent que la situation peut facilement dégénérer. De récents incidents ont d'ailleurs failli provoquer les hostilités, et il vaut mieux se préparer, et même, forcer Washington à la prudence. Les effectifs anglais et canadiens en Amérique du Nord sont insuffisants. L'armée britannique n'y compte que 4300 soldats dont seulement 2200 dans la Province du Canada. La milice locale est en désarroi : peu nombreuse, mal équipée et à peine entraînée.¹⁸ Des renforts sont donc nécessaires. Au début, Palmerston et Russell songent à dépêcher les troupes sans grande publicité. Mais devant la réaction de colère du public américain suite à l'annonce de la neutralité anglaise dans le

conflit, ils décident de répondre de façon dramatique. C'est alors que le War Office nolise le *Great Eastern* et y embarque 2000 militaires et leurs familles. Le navire effectue la traversée en un temps presque record. Une mutinerie doit être matée, les marins refusant d'être ainsi mobilisés contre leur gré.¹⁹ Le bâtiment atteint Québec deux semaines avant la première bataille de la guerre de Sécession.

La troupe armée qui renforce la colonie du Canada comprend la 4^e batterie du Régiment Royal d'artillerie (227 hommes), le 30^e Régiment d'infanterie (912 effectifs), le 4^e bataillon du 60th Rifles (908 effectifs) et des remplacements pour diverses unités déjà au pays. En tout, 2139 militaires. La liste des passagers inclut aussi 184 femmes et 253 enfants. Les entreponts ont servi à abriter 122 chevaux. Un contingent additionnel, le 47th Foot, arrive à bord du SS *Golden Fleece*. Le 30^e Régiment et les artilleurs sont transférés à bord des vapeurs *Banshee* et *Passport* et partent pour Montréal peu après leur arrivée à Québec.²⁰ Le 11 juillet, le 4^e bataillon du 60th Rifles débarque au Quai de la Reine et loge temporairement aux casernes des Jésuites, sur les prémisses de l'Hôtel de ville actuel.²¹

Après la victoire sudiste dite de Bull Run, le 21 juillet, les rumeurs circulent au sujet d'un second voyage du *Great Eastern* à Québec. *Le Canadien* mentionne un rapport du *Chatham Planet* voulant qu'une brigade de 5000 hommes vienne s'ajouter aux

forces en place. Par deux fois la semaine suivante, le journal annonce l'apport de nouveaux régiments et de batteries supplémentaires.²² Le Premier ministre Palmerston s'inquiète, en fait, de la défaite nordiste et craint une solution entraînant un compromis entre les deux combattants, suivi d'une invasion du Canada par les Bleus. Il songe même à répéter l'épisode du *Great Eastern*, mais abandonne finalement le plan faute de logements adéquats au Canada pour accueillir les renforts additionnels.²³

Épilogue

Le *Great Eastern* quitte Québec le 6 août 1861, avec seulement 344 passagers.²⁴ Ce manque de clientèle constitue le grand problème des armateurs. Il faudra compter au moins trois décennies avant que les grandes vagues de l'émigration européenne signalent le besoin de bâtiments de semblable capacité. En attendant, le *Leviathan* sert à d'autres emplois. En 1863, il oeuvre pour la *Telegraph Construction and Maintenance Company* et assure l'installation d'un câble transatlantique se terminant à Heart's Content, à Terre-Neuve. Il ne revient jamais à Québec.

Quant au gouvernement anglais, il conclut que le transport de renforts au Canada coûte vraiment trop cher. Cette dernière expérience l'encourage à supporter le concept d'une confédération de ses colonies nord-américaines et la création du Dominion du Canada.²⁵

Notes

¹ *Le Canadien*, 8 juillet 1861; le *Morning Chronicle*, 8 juillet 1861; le *Quebec Mercury*, 9 juillet 1861.

² San José State University, Department of Economics. *Isambard Kingdom Brunel and the Great Eastern Steamship*. <http://www.applet-magic.com/brunel.htm>; Wikipedia. *Great Eastern*. http://en.wikipedia.org/wiki/SS_Great_Eastern

³ *Le Morning Chronicle*, 8 juillet 1861.

⁴ *The Great Eastern, Being a Full Description and Historical Account of this Monarch of the Oceans*, Quebec, Desbarats & Derbshire, 1861, p. 27-28.

⁵ *Le Canadien*, 8 juillet 1861.

⁶ *Le Quebec Mercury*, 11 juillet 1861; *Le Canadien*, 19 et 31 juillet 1861.

⁷ VALLIÈRES, Marc et autres, *Histoire de Québec et de sa région*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2008, tome 2, p. 761.

⁸ CHAMBERS, Ernest J., *The Canadian Marine: A History of the Department of Marine and Fisheries*, Toronto, Canadian Marine & Fishery, 1905, p. 27.

⁹ VALLIÈRES, Marc et autres, *Op. cit.*, p. 765; Jean Leclerc, *Les pilotes du Saint-Laurent de Québec à Montréal au XIX^e siècle*, Ste Foy, Éditions La Liberté, 1996, p. 36-41.

¹⁰ VALLIÈRES, Marc Vallières et autres, *Op. cit.*, p. 766.

¹¹ *Le Canadien*, 13 juillet 1861; le *Quebec Mercury* 9 juillet 1861.

¹² *Le Toronto Leader*, 24 janvier 1861.

¹³ *Le New York Herald*, 14 octobre 1860.

¹⁴ *Le New York Times*, 24 décembre 1860.

¹⁵ JENKINS, Brian, *Britain & the War for the Union*, Montreal, McGill-Queen's University Press, 1974, p. 46.

¹⁶ MAHIN, Dean B., *One War at a Time*, Washington, Brassey's, 1999, p. 7-8.

¹⁷ JENKINS, Brian, *op. cit.*, p. 97.

¹⁸ *Ibid.*, p. 66.

¹⁹ *Ibid.*, p. 99.

²⁰ DESBARATS & DERBISHIRE, *op. cit.*, p.27; *Le Quebec Mercury*, 9 juillet 1861.

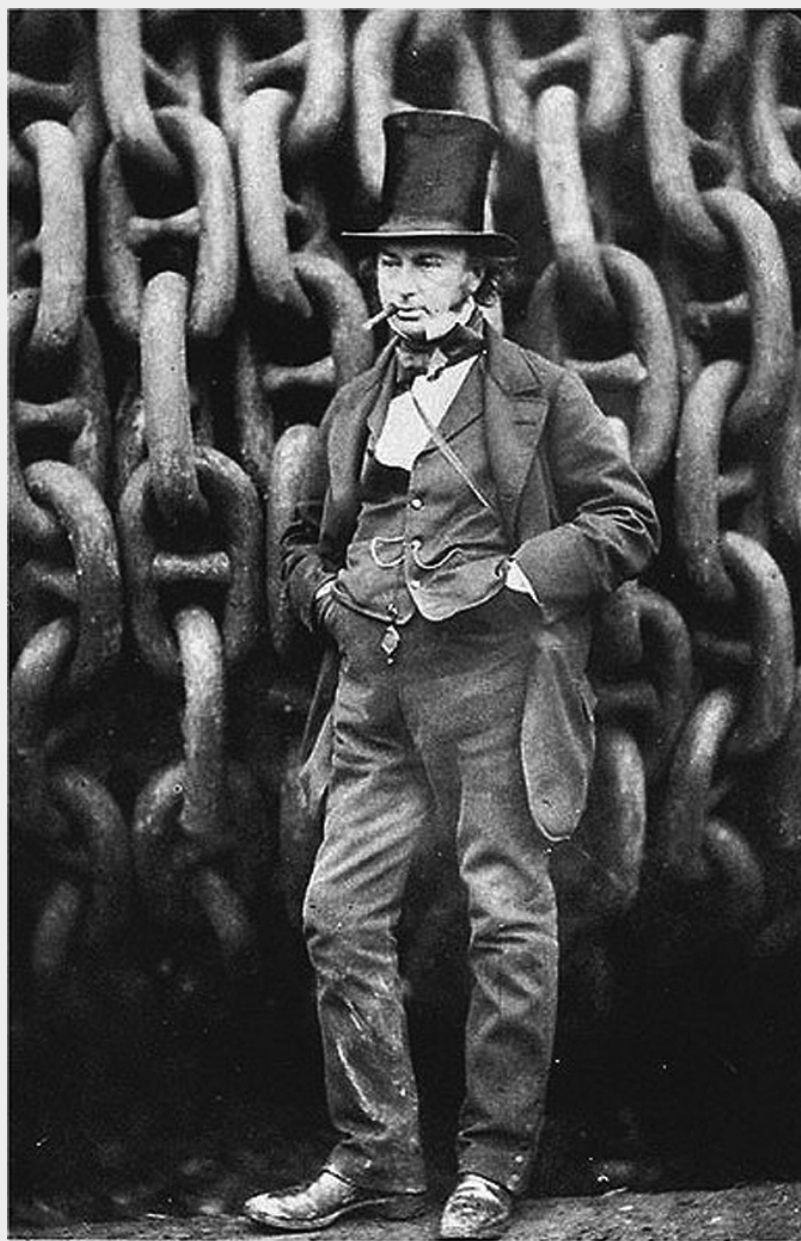
²¹ *Le Canadien*, 13 juillet 1861.

²² *Le Canadien*, 26 juillet 1861, 2 août 1861, 5 août 1861.

²³ JENKINS, Brian, *op. cit.*, p. 161.

²⁴ *Le Montreal Gazette*, 8 août 1861.

²⁵ SARTY, Roger, "Toward a Canadian Naval Service, 1867-1914" dans Richard H. Gimblett, editor, *The Naval Service of Canada 1910-2010*, Toronto, Dundurn Press, 2009, p. 3.



Isambard Kingdom Brunel est l'ingénieur qui conçoit et supervise la construction du Great Eastern. Son père est français et émigre en Angleterre sous le consulat de Napoléon.
(Source : Photo par Robert Howlet).