

La construction du quai de Sainte-Anne-des-Monts : toute une épopée

Marc-Antoine DeRoy

Volume 52, Number 3 (184), November 2015, February 2016

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/81278ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Musée de la Gaspésie

ISSN

1207-5280 (print)

2561-410X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

DeRoy, M.-A. (2015). La construction du quai de Sainte-Anne-des-Monts : toute une épopée. *Magazine Gaspésie*, 52(3), 49–50.

La construction du quai de Sainte-Anne-des-Monts : toute une épopée

En consultant les *Comptes publics* du gouvernement fédéral, il a été possible de retracer avec précision les grandes étapes de la construction du quai en eau profonde de Sainte-Anne-des-Monts (1914-1916) ainsi que sa *reconstruction* à partir de 1948. Pourtant essentiel au développement de la région, cet ouvrage nord-gaspésien n'a été obtenu qu'à la suite de nombreuses demandes.

◆ **Marc-Antoine DeRoy**
Sainte-Anne-des-Monts.

Démarches pour obtenir un quai

Depuis le 19^e siècle, les Annemontois ont désiré un port de mer pour faciliter leur développement. Régulièrement, le conseil municipal adresse une requête au gouvernement fédéral pour la construction de cette infrastructure. Grand industriel de son temps, Théodore-Jean Lamontagne – propriétaire du Château Lamontagne – revendique passionnément l'amélioration des moyens de communication en région.

En 1881, avant même d'exercer la *première magistrature*, M. Lamontagne se rendra personnellement à Ottawa pour défendre le projet¹. Devenu maire de Sainte-Anne-des-Monts / Cap-Chat, il prie instamment le gouvernement d'accorder le quai demandé « depuis longtemps » à l'une des deux paroisses formant sa municipalité. Il laisse aux inspecteurs fédéraux le soin de choisir le bon endroit². Rien ne se concrétise.

En janvier 1890, le conseil municipal refait une demande³. Mince consolation, Ottawa lui octroie 5 000\$ pour une installation portuaire mineure à la grande rivière⁴. Pour le moment, le quai tant souhaité ne sera donc pas en eau profonde⁵.

Tout cela s'effectue dans un contexte national de développement maritime; la Gaspésie n'y échappe pas⁶. Rodolphe Lemieux, député de Gaspé (1896-1911) et ministre de la Marine



Le quai, dix ans après sa construction.
Photo : Jacques de Lesseps, 1927, BAnQQ.

et des Pêcheries, entend ainsi faire du bassin de Gaspé le port stratégique que l'on souhaite depuis Bougainville au 18^e siècle. La défaite du gouvernement de Sir Wilfrid Laurier à l'élection de 1911 compromet pour toujours ce projet⁷. Le gouvernement Borden (conservateur) privilégiera une autre politique, dont Sainte-Anne-des-Monts bénéficiera.

Louis-Philippe Gauthier, l'homme d'action

Élu maire de Sainte-Anne-des-Monts en 1906, le D^r Louis-Philippe Gauthier⁸ fait immédiatement parvenir une requête au ministre Lemieux visant à effectuer des travaux aux équipements de la grande rivière⁹; il s'agit là de sa toute première action politique. Ottawa acquiesce à cette demande : un quai de direction d'une longueur de 286 mètres (940 pieds) y est entrepris¹⁰.

Élu député fédéral de Gaspé en 1911, cet Annemontois n'aura qu'un seul but : construire un quai en eau profonde pour le chef-lieu nord-gaspésien. Sa détermination pour le développement portuaire est donc manifeste. Rappelons que l'absence d'un véritable port de mer nuisait au développement industriel du nord de la Gaspésie.

Au Parlement d'Ottawa, le D^r Gauthier se fait un ardent promoteur de ce projet¹¹. Siégeant dans le parti ministériel (gouvernement conservateur de Robert Borden), il obtient finalement le quai tant souhaité en 1912. Cette année-là, on observe dans les Comptes publics une dépense de 50,82 \$; il s'agit fort probablement de la toute première étude.

À l'été de 1914, les premiers travaux de ce quai débutent. Durant cette première année, on y consacre 35 368 \$¹². Pour les deux années suivantes, on y

dépense relativement la même somme. Face à l'église paroissiale, la structure principale est complétée en 1916¹³. À l'été 1917, une jetée d'atterrissage est construite au coût de 6 650\$¹⁴. Au total, cet ouvrage aura coûté près de 120 000\$. Ses dimensions : 1 540 pieds de longueur par 32 pieds de largeur au sommet. Ajoutons qu'à l'extrémité extérieure, il y a 31 pieds d'eau à marée basse¹⁵.

Entretiens et agrandissements

Jusqu'en 1947, le climat rigoureux et la possible précarité de cette construction exigent un entretien régulier¹⁶, presque annuel. Environ 150 000 \$ supplémentaires, au total, y sont investis durant ces trente ans¹⁷. Pour l'époque, ce sont là des sommes considérables. Mais, cette installation participe, tel qu'anticipé, au développement de Sainte-Anne-des-Monts.

Puis, après la Seconde Guerre mondiale, l'économie nord-américaine très performante justifie la reconstruction¹⁸ du quai. En 1948 et 1949¹⁹, le gouvernement fédéral allonge le quai et le solidifie en béton pour un coût approximatif de 1 500 000 \$. La firme J.P. Porter Co. Ltd entreprend ces travaux²⁰. Près de 500 000 \$, en tout, sont consacrés à l'entretien jusqu'en 1977. Cependant, on remarque très clairement par les chiffres – et leur fréquence espacée – une baisse substantielle des investissements à partir du milieu des années 1960²¹.

Il faut toutefois mentionner les efforts du D^r Charles-Eugène Marin, ancien député fédéral de Gaspé. À la fin des années 1980 et au début des années 1990, celui-ci fait aménager une digue de protection et un havre de plaisance tout en faisant construire le *Centre Explorama* (renommé *Exploramer*). Aujourd'hui, ces atouts contribuent au développement régional. Néanmoins, le quai industriel souffre d'une grande détérioration.

Le milieu économique et politique de la Haute-Gaspésie continue d'exercer des pressions auprès du gouvernement fédéral afin qu'il procède à la réfection

de cette infrastructure. Les différentes pêches (dont la crevette), le sel, les diverses marchandises, les croisières et la plaisance justifient amplement cet investissement relativement onéreux. En ayant de meilleures installations portuaires, d'autres possibilités de développement s'ouvrent à la Haute-Gaspésie.

Rappelons que ce port de mer fut d'une grande importance jusqu'aux années 1960. Par exemple, il y avait un poste de douanes²² ainsi qu'une traverse très achalandée vers Sept-Îles (8 000 passagers pour la seule année de 1958²³). En outre, cette infrastructure était essentielle, entre autres, à l'industrie forestière. Bref, le quai de Sainte-Anne-des-Monts bourdonnait d'activités. Conséquemment, la région faisait preuve d'un grand dynamisme. ♦

Notes

1. Mario Mimeault, *Théodore-Jean Lamontagne (1833-1909) : Marchand et industriel canadien-français de la fin du XIX^e siècle*, Les Éditions de la SHAM, p. 154.
2. Procès-verbaux du conseil municipal de Sainte-Anne-des-Monts. Folio 106, 23 novembre 1885.
3. *Requête du curé, marchands, armateurs et agriculteurs de la paroisse de Sainte-Anne-des-Monts à l'Honorable Hector Langevin, ministre des Travaux publics*. Procès-verbaux du conseil municipal de Sainte-Anne-des-Monts.
4. Comptes publics du Canada pour l'année financière se terminant au 31 juin 1891.

5. Tout de même, le gouvernement fédéral y subventionnera à grands frais des améliorations au-delà de 1914 (bien que le port de mer soit construit) : jusqu'aux années 1950, en raison de la présence d'un moulin à bois, les goélettes devront accoster dans le havre de la rivière Sainte-Anne.
6. Marc Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, p. 490.
7. *Ibid.*, p. 493.
8. Maire de Sainte-Anne-des-Monts, celui-ci est également le promoteur, en 1908, d'un pont-couvert traversant la grande rivière Sainte-Anne. Cet ouvrage sera construit en 1910.
9. Procès-verbaux du conseil municipal de Sainte-Anne-des-Monts.
10. Rapport du ministre des Travaux publics du Canada se terminant au 31 mars 1911. p. 178.
11. Par contre, le Dr Gauthier ne s'exprimant qu'en français, le *Hansard* du Parlement ne retranscrit malheureusement pas ses interventions. Le sénateur Jean-Robert Gauthier, son petit-fils, aborde ce problème au lien suivant : http://www.parl.gc.ca/36/2/parlbus/chambus/senate/deb-f/073db_2000-06-28-F.htm?Language=F&Parl=36&Ses=2
12. Comptes publics du Canada, 1914-1915.
13. Rapport du ministre des Travaux publics du Canada.
14. Comptes publics du Canada, 1916-1917.
15. Rapport du ministre des Travaux publics du Canada se terminant au 31 mars 1917. p. 31.
16. Comptes publics du Canada de 1918 à 1948.
17. Desjardins et al., *Op. cit.*, p. 491.
18. Toutefois, le quai de 1916 se trouve toujours sous les caissons en béton du quai actuel.
19. Dans les Comptes publics de 1950-51, on remarque 70 000 \$ pour compléter le projet. Aux alentours de 1952, un hangar sera également construit.
20. Comptes publics du Canada.
21. *Ibid.*
22. *Sainte-Anne-des-Monts, 1846-1996 : histoire d'une ville en Gaspésie*, collectif, 1996, p. 60.
23. Desjardins et al., *Op. cit.*, p. 500.



Osez l'exploration complète de votre vision!

cliniques d'optométrie
EN VUE

3 optométristes
Équipe de 8 assistantes certifiées
1 500 montures
Scan rétinien Optomap
Analyseur de champs visuels Humphrey Field
Laboratoire de taille

8A, rue de la Cathédrale, Gaspé
Tél. : 418 368-2122
www.envue.ca