Document generated on 07/19/2025 2:53 a.m.

Urban History Review
Revue d'histoire urbaine

Bonenfant, Marie-Ève. *Les escaliers publics en fer de la ville de Québec. Entre fonctionnalité et représentation (1880-1900).* Québec : Septentrion, 2006. Pp. 152. Illustration, bibliographie

Martin Drouin

Volume 36, Number 1, Fall 2007

URI: https://id.erudit.org/iderudit/1015822ar
DOI: https://doi.org/10.7202/1015822ar

See table of contents

Publisher(s)

Urban History Review / Revue d'histoire urbaine

ISSN

0703-0428 (print)
1918-5138 (digital)

Explore this journal

Cite this review

Drouin, M. (2007). Review of [Bonenfant, Marie-Ève. *Les escaliers publics en fer de la ville de Québec. Entre fonctionnalité et représentation (1880-1900).* Québec : Septentrion, 2006. Pp. 152. Illustration, bibliographie]. *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, *36*(1), 64–64. https://doi.org/10.7202/1015822ar

All Rights Reserved © Urban History Review / Revue d'histoire urbaine, 2007

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

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

This article is disseminated and preserved by Érudit.

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

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

Bonenfant, Marie-Ève. *Les escaliers publics en fer de la ville de Québec. Entre fonctionnalité et représentation (1880–1900).* Québec : Septentrion, 2006. Pp. 152. Illustration, bibliographie.

L'escalier Badelard fut longtemps mon préféré. Allongée sur le flanc de la côte du même nom et reliant les rues Arago et Lavigueur, entre le quartier Saint-Roch et le faubourg Saint-Jean-Baptiste, la construction n'a rien d'imposant ou d'extraordinaire. J'adorais pourtant prendre d'assaut la haute ville par ce passage. Ceux et celles qui ont arpenté la ville de Québec pourraient semblablement exprimer leurs préférences ou raconter une expérience de l'un de ces escaliers, tellement ils sont incontournables dans le paysage de la ville. Les éditions du Septentrion viennent de lancer un ouvrage sur le sujet, loin des livres d'images sur papier glacé dont les contenus sont parfois bien minces. Issu d'un mémoire de maîtrise en histoire de l'art présenté en 2004 à l'Université Laval par Marie-Ève Bonenfant, l'ouvrage, intitulé *Les escaliers publics en fer de la ville de Québec,* s'attache à un type particulier de cette famille de passages piétonniers. De mon escalier Badelard, il ne sera pas question, puisqu'entièrement construit en bois et, conséquemment, moins intéressant pour l'histoire de l'art. Seront ainsi évincés un nombre important d'escaliers, que ce soit celui des Franciscains, Lavigueur, des Glacis ou du Cap-Blanc. Cela ne veut cependant pas dire que l'auteur trébuche dans la montée.

Quatre escaliers structurent son analyse : Lépine, du Faubourg, Casse-Cou et Charles-Baillairgé. Ces derniers, tous construits entre 1880 et 1900, par le même architecte et ingénieur de la ville de Québec, Charles Baillairgé, donnent à voir et à comprendre une esthétique particulière qui, au-delà de la fonctionnalité évidente de tels liens entre la basse et la haute ville, livrent un message sur la société québécoise de la fin du XIXe siècle et les édiles municipaux qui la gouvernaient. Ainsi, selon les mots de l'auteur, ces quatre escaliers seraient « porteurs d'images, de discours, de représentations » (p. 19). L'analyse des quatre escaliers est divisée en deux chapitres. Un premier s'attarde aux escaliers Lépine et du Faubourg qui relient le quartier Saint-Roch et le Faubourg Saint-Jean-Baptiste. Un deuxième s'attache aux escaliers Casse-Cou et Charles-Baillairgé qui facilitent les relations entre l'ancienne ville fortifiée et le secteur de la place Royale. Au-delà de l'implantation géographique qui les différencie, ce serait les messages véhiculés par chacun des deux groupes qui les singulariseraient.

Le mobilier urbain, en fer et en fonte, proposé par l'architecte et ingénieur de la ville participerait à une nouvelle image que voulaient véhiculer les élus municipaux. Une première facette, tournée vers les électeurs transitant entre leur domicile et leur lieu de travail, chercherait à « légitimer » le pouvoir municipal dans l'espace public. Une deuxième, cette fois proposée aux visiteurs arrivant au port de Québec, ferait la « promotion » d'une modernité ancrée dans l'histoire de la ville. Créés pour des publics différents, la décoration et les motifs entrelacés des quatre escaliers concourraient ainsi à une mise en scène de soi pour l'autre, qu'il soit résident ou visiteur. Au-delà de ces thèses, centrales dans la structuration de l'ouvrage, l'auteur nous invite à mieux comprendre ces liens piétonniers dans une longue durée, c'est-à-dire avant qu'ils ne soient remplacés par des structures modernes, mais aussi depuis les interventions récentes de l'ancienne administration du maire Jean-Paul L'Allier. L'ouvrage déborde en somme le cadre d'un sujet et d'une argumentation bien définis.

L'ouvrage recèle d'un bon nombre de qualités. Au premier rang, il est agréable à lire et le lecteur peut y apprendre beaucoup. Il est aussi riche d'une abondante illustration (photographies anciennes, tableaux, cartes et plans) qui seconde habilement le propos de l'auteur; on pourrait cependant regretter le rendu de certaines reproductions qui assombrit les échelles de gris. Le lecteur pourrait aussi déplorer l'absence d'une carte qui situerait plus précisément les quatre structures analysées et, pourquoi pas, les plus importants escaliers de Québec. Il aurait aussi été souhaitable que les deux parties dans lesquelles l'auteur décrit son cadre théorique, c'est-à-dire les thèses de Jürgen Habermas (p. 57–62) et celles de Maryse Souchard et Stéphane Wahnich (p. 106–111), soient davantage intégrées dans l'analyse des cas présentés. Ces quelques remarques ne ternissent cependant pas la valeur de l'ouvrage. Après l'exploration de ce très beau sujet, il reste à espérer que des ouvrages plus généraux abordent les escaliers de Québec dans leur ensemble. Si l'image de Montréal s'incarne en partie dans les escaliers de fer qui ornent les logements de la métropole, il est à ne pas douter que celle de la capitale se matérialise dans ces structures qui enjambent la topographie accidentée de la ville.

Martin Drouin
UQAM

Bradbury, Bettina, and Tamara Myers, eds., *Negotiating Identities in 19th- and 20th-Century Montreal.* UBC Press, 2005. Illustrations, index. $29.95 (paper).

It is a pleasure to read a collection of essays that are not already dated by the time they are published. In *Negotiating Identities in 19th- and 20th-Century Montreal,* Bettina Bradbury and Tamara Myers bring together ten articles written by members of the Montreal History Group. These essays contribute to the growing literature on the construction of identities in Montreal between 1800 and the 1950s. They successfully integrate the most recent insights and theoretical approaches of feminist historiography, and demonstrate the vitality and imaginative scope of Canadian history today. In an introductory essay, the editors explain that the authors have taken up the challenge of writing history which is sensitive to gender but breaks through false dichotomies and investigates the 'ragged frontier' of the public and private—the intermediate spaces of the streets, day shelters, cemeteries, and family stores—which offered the opportunity for private