

Quebec City Midwest

Jean-Marie Lebel

Volume 5, numéro 3, automne 1989

Le Québec et la Révolution française

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/7539ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Lebel, J.-M. (1989). Quebec City Midwest. *Cap-aux-Diamants*, 5(3), 58–58.

Quebec City Midwest

Au début du XX^e siècle, le profil du port de Québec s'apparente, comme en témoignent maintes photographies et cartes postales, à ceux des ports du Midwest américain. En effet, de 1900 à 1909, un colossal silo ou élévateur à grains, semblable à ceux de Chicago, Milwaukee, Duluth ou Buffalo, prend place à côté de l'édifice de la Douane sur la Pointe-à-Carcy.

Au tournant du siècle, les Québécois conservent en eux la nostalgie de la belle époque où les activités trépidantes de leur

En juin 1899, la Commission du Havre cède gracieusement au Grand Nord le futur site de l'élévateur sur la Pointe-à-Carcy (à proximité du site actuel de l'Agora du Vieux-Port). La réalisation de l'élévateur est confiée à la firme A. Chapman & Co. de Buffalo, une entreprise réputée dans ce genre de constructions. Elle adopte pour celui de Québec les plans des ingénieurs civils et architectes Hand et Queenberg.

La construction s'échelonne sur de longs mois de l'an 1900 et de nombreux contretemps surviennent. Ainsi, le 19 février, les ouvriers employés aux travaux d'excavation se mettent en grève. L'essentiel de la main d'œuvre sur le vaste chantier provient

L'élévateur est finalement inauguré à la toute fin de la saison de navigation de 1900. Il a coûté plus de 300 000 dollars et peut emmagasiner un million de boisseaux de grains. Le 15 novembre, 110 wagons de blé et d'avoine arrivent de l'Ouest et sont transvidés dans le nouvel élévateur. Deux jours plus tard, devant les applaudissements de la foule, le contenu de l'élévateur est convoyé et versé à bord de l'*Albanian* de la ligne Leyland qui met le cap sur Liverpool.

Le port de New York jette un lointain regard sur ce nouveau concurrent. Le 10 décembre, le *Journal of Commerce and Commercial Bulletin* de la métropole américaine affirme: «*Nous n'avons pas précisément peur de cette route nouvelle pour le transport du grain, mais elle réussira certainement à enlever un peu de commerce aux ports américains*». En fait, elle en enlèvera très peu. Les coûts, tarifs, nouvelles technologies et autres facteurs joueront contre le port de Québec et l'élévateur, au fil des ans, demeurera peu utilisé. En 1903, il passe au Canadian Northern de Mackenzie et Mann.

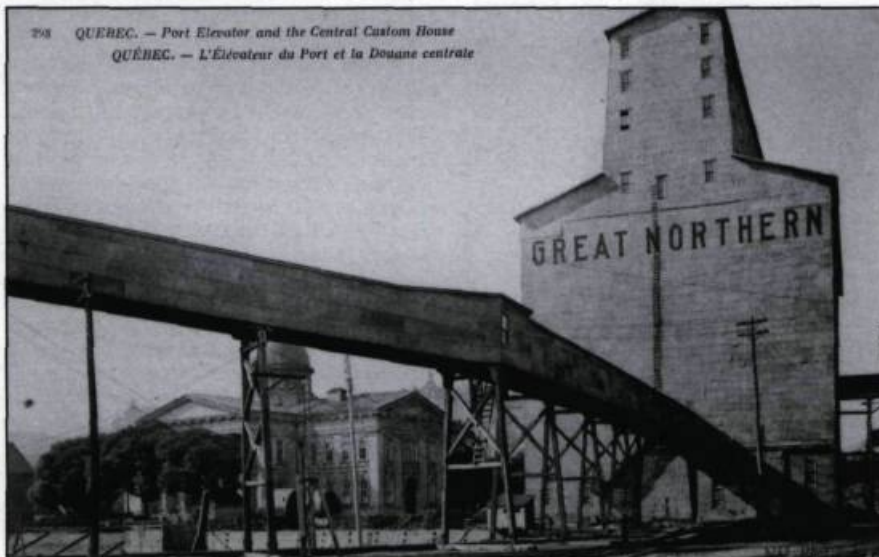
Dans la soirée du 17 octobre 1909, un policier aperçoit une «*légère flamme*» dans la galerie du convoyeur. Les pompiers mandés, mal préparés et dépourvus, n'y peuvent rien. La poussière de grain propage l'incendie. Le feu attaque l'élévateur. Un quart d'heure plus tard, les flammes transpercent le haut toit du bâtiment. «*Le ciel était en feu*» notera un journaliste. La foule accourt et des milliers de citoyens assistent au spectacle du haut des remparts et de la terrasse Dufferin.

L'incendie prend des allures de désastre et détruit l'édifice de la Douane, le chalet du Québec Yacht Club, quatre hangars, deux entrepôts et un poste de police. Une échelle s'effondre et un pompier perd la vie. Le paquebot *Empress of Ireland*, amarré au quai Leyland, doit être remorqué et échappe de peu aux flammes.

Dans les jours qui suivent l'événement, la bravoure des pompiers n'est point mise en doute mais des journalistes et des citoyens s'interrogent sur leur jugement. Une enquête s'ouvre. Avec consternation, les pompiers apprennent que des chaînes avaient été installées en cas d'incendie afin d'abattre des sections de la galerie du convoyeur et ainsi couper le chemin aux flammes. Ils n'en savaient rien.

L'élévateur ne sera point reconstruit et les Québécois se résigneront, inexorablement, au long déclin de leur port. Ils oublieront peu à peu ce bâtiment qui dominait de sa prestance l'édifice de la Douane. À quel'un qui souligna un jour le fait que ce dernier édifice semblait bien petit à côté de l'élévateur, un partisan de Wilfrid Laurier avait rétorqué: «*Eh oui, c'est dans l'ordre, sous un régime libéral, le progrès monte, mais on n'aime pas une douane trop élevée*». ♦

Jean-Marie Lebel



798 QUÉBEC. — Port Elevator and the Central Custom House
QUÉBEC. — L'Élévateur du Port et la Douane centrale
Construit en 1900 par la compagnie du Grand nord d'après les plans de Hand et Queenberg, cet impressionnant silo domine le port de Québec jusqu'à sa destruction par le feu le 17 octobre 1909. (Carte postale N.D. Photo, collection Yves Beauregard).

port et la construction navale apportaient une prospérité certaine à leur ville. Avec dépit, ils voient défiler sous leurs yeux les navires en direction de Montréal. Aussi est-ce avec optimisme qu'ils accueillent le projet de la compagnie ferroviaire du Grand Nord (ou Great Northern) de faire de Québec un grand port céréalier et ainsi espérer concurrencer New York.

Ex-maire, Pierre Garneau préside le Grand Nord et joue un rôle important dans la concrétisation de ce vaste projet. Venus des provinces et des états du centre de l'Amérique, les grains, ensilés à Duluth à l'extrémité du lac Supérieur, seront transportés par bateau jusqu'à Parry Sound sur la baie Georgienne. Là, les cargaisons seront transférées dans des convois ferroviaires du Grand Nord. L'élévateur de Québec servira à entasser les grains en attendant leur chargement dans les vaisseaux en direction de Liverpool en Angleterre. Ce tracé a l'avantage, non négligeable, d'être 800 milles plus court que le parcours coutumier: de Duluth à Buffalo puis, par le canal Érié (ouvert en 1825) et le fleuve Hudson, jusqu'à New York.

des États-Unis. Tous les entrepreneurs et contremaîtres sont américains. Les travaux reprennent, mais dans la soirée du 9 avril, une dispute à coups de poings oppose contremaîtres et ouvriers. Sept ou huit de ces derniers sont congédiés le lendemain. Au cours du mois de mai, les eaux des grandes marées envahissent les tranchées et retardent les travaux. Le 5 juin, le contremaître de la pose des pilotis, Jemel E. Chesley, meurt écrasé sous un madrier tombé d'une hauteur de 40 pieds. Le 10 juillet, un échafaud s'écroule et entraîne six ouvriers dans le fleuve. L'un d'entre eux, se noie.

Les pilotis sont surmontés de fondations en pierre sur lesquelles s'élève la haute charpente de bois constituée principalement de madriers d'épinette. Plus de 4 millions de pieds de bois sont requis et la scierie J.H. Gignac de la rue Prince-Édouard produit jour et nuit durant près de six mois. Une longue galerie abritant le convoyeur, érigée au-dessus de chevalets de 50 pieds de hauteur, relie l'élévateur au point d'accostage des navires.