

La fièvre du rail sur la rive sud de Québec

Martine Côté

Numéro 54, été 1998

Un monde fascinant : les chemins de fer

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/7945ac>

[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

Côté, M. (1998). La fièvre du rail sur la rive sud de Québec. *Cap-aux-Diamants*, (54), 14–17.

LA FIÈVRE DU RAIL SUR LA RIVE SUD DE QUÉBEC



L'anse Tibbits : les installations de la compagnie du Grand Tronc avant 1875. (Archives nationales du Canada, PA 12663).

PAR MARTINE CÔTÉ

En 1852, lors de l'inauguration des travaux du chemin de fer du Québec et Richmond à Lévis, le correspondant du *Canadien* écrit : «Si le premier Jour de l'histoire de Québec est celui où Cartier planta l'étendard de la civilisation au Front du Cap aux Diamants, le second sera celui où commencèrent les travaux de notre premier chemin de fer ; l'un était celui de la colonisation, l'autre sera celui du progrès et d'un réveil certain».

Bien que Québec bénéficie de l'arrivée du chemin de fer, c'est l'agglomération de Lévis qui, entre 1855 et 1885, semble en recueillir les plus beaux fruits. Le développement des transports, et en particulier du chemin de fer, contribue pour une large part à ces années dorées. En effet, trois entreprises ferroviaires s'installent dans la région pendant cette période. Nous avons déjà évoqué l'arrivée du Grand Tronc, dont la voie principale débute à Sarnia en Ontario et se

termine à Rivière-du-Loup au Québec. Inauguré en 1876, l'Intercolonial part de Halifax et vient rejoindre la compagnie du Grand Tronc à Rivière-du-Loup. L'ouverture du Lévis-Kennebec, en 1879, donne enfin une voie directe entre Lévis et l'État du Maine. Nous soulignerons l'impact des deux premiers chemins de fer, car ils contribuent directement à la prospérité de la région lévisienne.

UNE POSITION STRATÉGIQUE

La rive sud de Québec, et en particulier Lévis, atteint cette position enviable grâce à un ensemble de facteurs tant géographiques qu'économiques. D'autres municipalités vivent aussi une réelle prospérité pendant cette période, comme Saint-Hyacinthe ou Sherbrooke, mais Lévis est la seule à connaître une montée aussi fulgurante. Depuis les débuts de la colonie, la région constitue un point de convergence de plusieurs routes terrestres en direction de la capitale. Et puisqu'il faut bien traverser le fleuve pour se rendre à Québec, des entrepreneurs régionaux déve-

loppent le transport fluvial, d'abord avec le service des canotiers, puis avec celui des bateaux à vapeur. Ces activités liées au transport engendrent une certaine prospérité avant même la venue du chemin de fer. L'intégration économique de l'agglomération à l'ensemble régional dominé par la capitale constitue un autre facteur d'importance. En fait, l'essor de Lévis tient beaucoup à celui de Montréal et de Québec, étant reliée à la première par le chemin de fer et à la seconde par le port. Incorporée vingt ans avant Québec au réseau de chemin de fer, la ville profite de façon plus apparente des bienfaits du commerce continental que facilite la voie ferrée.

UNE PORTE D'ENTRÉE PRIVILÉGIÉE... SUR LE CONTINENT

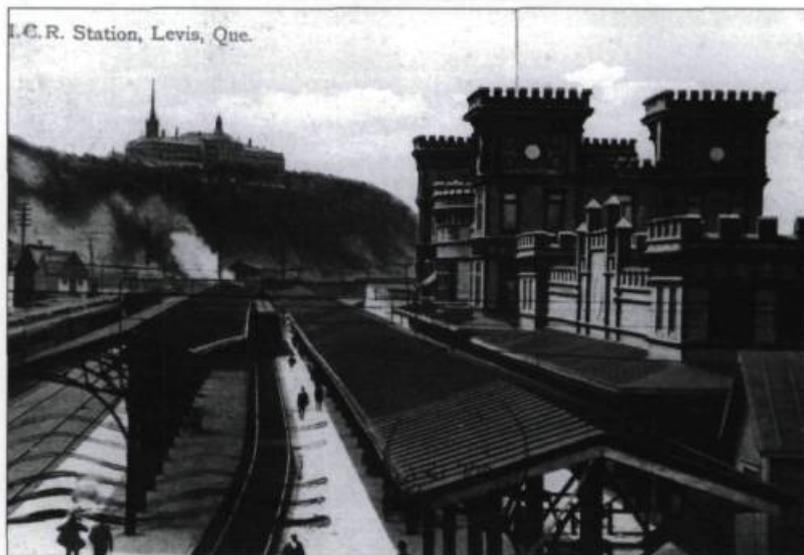
L'arrivée du chemin de fer à Lévis est une affaire nationale et même continentale. Il s'agit non seulement de favoriser le commerce canadien, mais aussi d'atteindre les États-Unis avec lesquels le Canada noue déjà des liens commerciaux importants. Un premier projet est discuté dans les années 1820-1830, mais il reste sans suite. En 1850, de nouveaux promoteurs, surtout de Québec, profitent du développement d'un réseau composé de plusieurs petites entreprises qui s'étend vers l'est sur l'axe laurentien, bifurque vers le sud et atteint un port d'hiver, Portland aux États-Unis, via Montréal et Sherbrooke, pour former une compagnie ferroviaire chargée de construire l'embranchement Québec et Richmond. La construction commence en 1852 et le premier train part du terminus de la Pointe-Lévy, située à l'anse Tibbits, le 13 novembre 1854. Signe que le terminus réel du Grand Tronc est Québec, un traversier-rail (mû par la vapeur) entre en service aussitôt l'inauguration faite.

UN ÂGE D'OR

La Pointe-Lévy devient donc un important centre de distribution des marchandises, un véritable carrefour pour les immigrants et, avec l'installation de la Quarantaine à Lévis puis à Saint-David, une plaque tournante du commerce du bétail entre l'Amérique et le continent européen. La compagnie du Grand Tronc y entreprend la construction des bâtiments nécessaires à l'entreposage de marchandises, à la réparation des locomotives et des wagons, donnant ainsi du travail aux journaliers de l'agglomération lévisienne. Les bâtiments destinés à l'accueil des milliers de personnes qui transitent à Pointe-Lévy à chaque saison ne sont pas en reste et font l'objet d'améliorations constantes afin d'assurer de bonnes conditions d'hygiène et de repos. En 1871, le Conseil de ville de Lévis constate en effet que les neuf dixièmes des immigrants arrivés par bateau débarquent à la Pointe-Lévy. Selon l'estimation d'Andrée Héroux, coauteur de l'*His-*

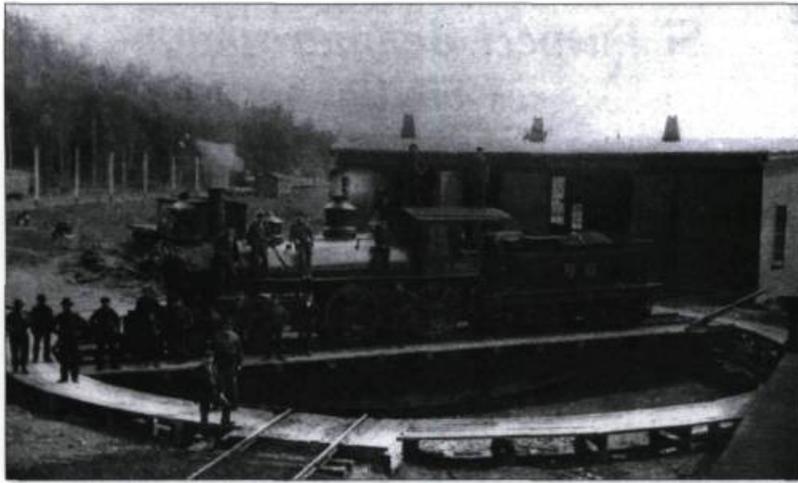
toire de Lévis-Lotbinière, ce ratio équivaldrait à 30 000 personnes qui chaque année débarquent sur la rive sud du fleuve, quatre fois la population de l'agglomération lévisienne de l'époque. Enfin, le transport de bestiaux, qui arrivent des marchés américains et britanniques, nécessite la construction d'enclos dans le secteur de l'anse Tibbits.

La mise en chantier du Quebec and Richmond Railway.
(Archives photographiques Notman. Musée McCord d'histoire canadienne).



Pendant cette période, la zone du littoral ressemble à une véritable ruche. À l'anse Tibbits même, de nombreux hôtels et de petits ateliers de réparation bordent les installations ferroviaires. On assiste aussi au développement commercial de la zone entre le terminus et le secteur de la traverse. Des industries voient le jour et connaissent une grande prospérité grâce aux contrats obtenus des compagnies ferroviaires. En fait, dans les années 1860-1870, le littoral lévisien devient le secteur le plus convoité du port de Québec. On constate même un déplacement du

Gare de la compagnie Inter Colonial Railway Co. à Lévis. Carte postale John Valentine, 1905. (Collection privée).



Le chemin de fer Intercolonial Railways aboutissant à Lévis. Sur cette photo, la plaque tournante pour la locomotive construite par la fonderie Saint-Laurent de Lévis. (Collection Gaétan Paquet).

commerce du bois et de la construction navale de la rive nord vers la rive sud. Selon Roch Samson : «C'est l'arrivée du chemin de fer à Lévis qui favorise ce déplacement. Comme le bois de sciage est en majeure partie destiné au marché américain et aussi au marché intérieur canadien, le chemin de fer devient un facteur déterminant pour l'essor des anses à bois et ses scie-

ries du littoral lévisien. En plus d'exporter leurs propres planches et madriers, les commerçants de Lévis se chargent également de l'expédition par bateau des stocks qui leur sont acheminés par chemin de fer».

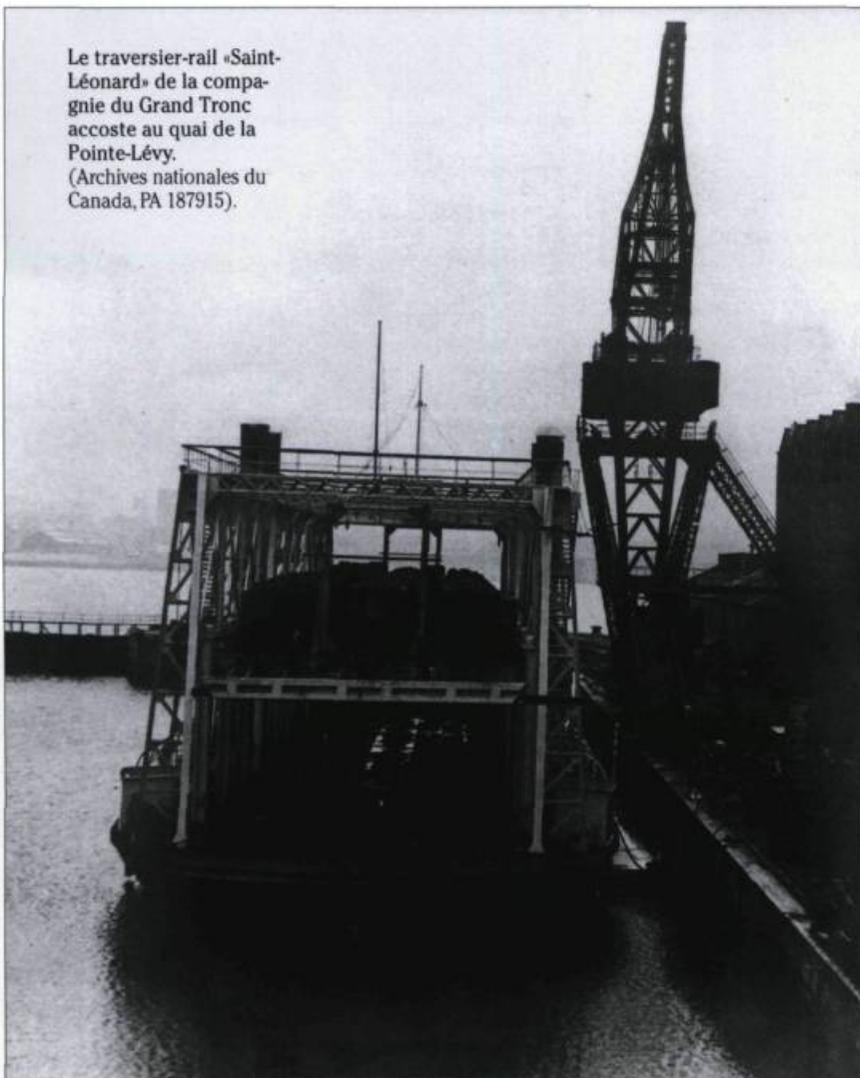
En 1871, l'optimisme de la population régionale face à son avenir est à son sommet. À l'époque, la ville de Lévis se classe troisième dans la province quant à la valeur de la production industrielle, immédiatement après Montréal et Québec. On la voit déjà comme une des villes «de première importance» au pays et, selon *L'Écho de Lévis*, le 15 avril de cette année-là : «Ce ne sont pas là des rêves d'utopiste, ni des espérances chimériques : ce sont des prétentions légitimes que Lévis a droit de faire valoir, c'est la position naturelle qu'il doit occuper dans la Confédération, et qu'on peut prévoir qu'il occupera, sans être prophète, ni même profondément inspiré.» L'année suivante, le climat est tellement euphorique que le même journal lévisien fait montre d'arrogance, avivant la rivalité entre les deux villes : «Que Québec calcule ce qui lui reste de la construction des navires et du commerce du bois, quand nous avons pris la part qui nous revient».

L'INTERCOLONIAL

L'Intercolonial arrive à Lévis lors de l'achat, en 1879, de la section Rivière-du-Loup – Jonction de la Chaudière (jusqu'au premier pont à l'est de la remise à locomotive Hadlow) du Grand Tronc. Cependant, elle n'a pas accès au fleuve. En 1884, après avoir partagé pendant quelques années la gare de Pointe-Lévy avec le Grand Tronc, l'Intercolonial inaugure l'embranchement Saint-Charles qui relie enfin le tronçon principal à sa propre gare, installée dans l'ancienne Halle Lauzon qui sert d'hôtel de ville, au pied de la traverse. Comme le Grand Tronc, l'Intercolonial est une source importante de prospérité pour la région, mais surtout pour la ville de Lévis. Par exemple, l'usine Carrier et Lainé fabrique dès 1880 des wagons et des locomotives pour l'Intercolonial. L'année suivante, la compagnie signe un contrat pour la construction de 100 wagons plates-formes toujours pour l'Intercolonial. Cependant, l'installation de ce lien ferroviaire vers l'est n'aura pas l'effet spectaculaire provoqué par l'arrivée du Grand Tronc, en partie à cause de la crise économique de 1873-1874, mettant ainsi un frein aux élans des entrepreneurs lévisiens.

LE DÉVELOPPEMENT DE CHARNY

En raison de l'exiguïté du secteur de Pointe-Lévy, un second carrefour ferroviaire se développe près du pont de la rivière Chaudière et donne naissance à la ville de Charny. Appelée la Jonction de la Chaudière, le carrefour est en opéra-



Le traversier-rail «Saint-Léonard» de la compagnie du Grand Tronc accoste au quai de la Pointe-Lévy. (Archives nationales du Canada, PA 187915).

tion depuis 1854 et sert à trier les trains vers les autres gares régionales et les autres villes. Quand l'Intercolonial devient propriétaire du tronçon Rivière-du-Loup – Hadlow, la «Jonction» devient un point de contact entre les deux réseaux obligeant l'Intercolonial à construire des entrepôts pour le transbordement des marchandises. Entre 1879 et 1884, l'Intercolonial continue d'agrandir ses installations pour répondre au trafic ferro-

une partie du trafic des marchandises et des voyageurs. Les aménagements au port de Québec à la fin des années 1880 pour reprendre le trafic maritime provoquent aussi un ralentissement des activités sur la rive sud. À l'échelle nationale, le déplacement de l'économie vers l'ouest, notamment vers Montréal, affecte considérablement la croissance du port de Québec et en conséquence sa partie sud. On constate en



Pont qui enjambe la rivière Etchemin pour la compagnie du Grand Tronc. Peinture de Cornelius Krieghoff, 1858. (Musée McCord d'histoire canadienne).

viaire : des bâtiments pour l'inspection et la réparation des voitures, des abris pour les immigrants et une vingtaine de voies secondaires pour le triage des wagons et la formation des trains. Le Grand Tronc y déménage définitivement ses installations en 1914. Grâce à sa situation privilégiée au carrefour de deux chemins de fer nationaux, point d'arrivée du Drummond County Railway en 1898 et près du terminus du Québec Central inauguré en 1921, la Jonction de la Chaudière, appelée plus tard la cour de Charny, devient au fil des ans le principal lieu de transbordement des marchandises et de réparation des voitures entre Montréal et Moncton. L'ouverture du pont de Québec à la circulation ferroviaire ne fera que confirmer la gare de Charny dans son rôle de tête de pont.

LA DÉSILLUSION

Dès la fin des années 1870, on sent que le développement fulgurant de l'agglomération lévisienne connaît des ratés. Plusieurs facteurs contribuent aux nouvelles difficultés. On note d'abord l'arrivée du Chemin de fer du Nord à Québec, en 1879, qui longe la rive nord du fleuve et relie la capitale à Montréal, détournant ainsi

effet qu'avec l'amélioration de la voie maritime, les transatlantiques poursuivent leur route jusqu'à Montréal au lieu de s'arrêter à Québec.

Le facteur déterminant est sans doute la construction du pont de Québec qui, en détournant le trafic ferroviaire de la région de Lévis au profit de la région de Québec, lui soustrait en quelque sorte une partie de sa personnalité. Paradoxalement, l'agglomération de Lévis, qui s'est distinguée au moment où les relations interrives ont été les plus intenses, voit ses espoirs fondre comme neige au soleil lorsque Québec reprend sa place comme centre économique régional. L'histoire de l'arrivée des chemins de fer à Lévis démontre ainsi la complexité des relations interrives dans la région de Québec. ♦

Pour en savoir plus :

Roch Samson, dir. et al. *Histoire de Lévis-Lotbinière*. Québec, IQRC, 1996.

Martine Côté est historienne.