

Québec: de ville cosmopolite à ville de province

Québec au XIX siècle: une ville lovée autour de son fleuve

Le blocus napoléonien de 1806 coupait l'Angleterre de ses approvisionnements traditionnels de bois. Pour remédier à cette situation, et ainsi assurer à sa marine marchande et militaire la matière première à son expansion, Londres se tournait vers son dominion américain. Cet événement géopolitique contribuait au développement de Québec. Et d'autant plus que l'impossibilité de franchir le lac Saint-Pierre avec des navires de fort tirant d'eau faisait de Québec le point d'arrêt obligé des transatlantiques, renforçant son rôle de porte d'entrée continentale. Chaque personne, chaque caisse, chaque ballot devait être transbordé dans un navire approprié avant de poursuivre sa route vers le cœur du continent. Bref, Québec, à cette époque, était un véritable point de rupture de charge, comme l'a si bien démontré Raoul Blanchard (1935).

D'Europe, le port recevait diverses marchandises destinées au marché américain. Comme les navires n'étaient pas toujours très chargés, les armateurs embarquaient de la brique pour mieux les lester (Lemelin, 1981); cette brique a servi à construire une partie de Québec et de Lévis (Ritchot, 1999). À Québec, ces navires se chargeaient de bois équarri en provenance de l'Outaouais. À cela s'ajoutaient des activités connexes comme la construction navale et toute une panoplie d'entreprises liées au transport (tonnellerie, corderie, salaisons; Hare et *al.*, 1987). De plus, Québec exportait quelques produits régionaux comme la farine (*idem*, 111).

Cependant, en dehors de ses quais, de ses débardeurs et de ses entrepôts, Québec n'aurait rien eu de particuliers à offrir. C'est du moins ce que suggère un auteur qui écrivait: « Ce qu'exportait la ville et sa région immédiate, c'étaient les services de manutention et, accessoirement, les navires de ses chantiers » (Lemelin, 1981, 39). Mais il n'en demeure pas moins que toute cette activité était bien suffisante pour soutenir la croissance de Québec. D'ailleurs, pour André Lemelin, le XIXe siècle aurait été « l'âge d'or » de Québec (1981). Et, à bien des égards, ce fut le cas puisque la ville

connaissait un développement économique et démographique formidable. Néanmoins, cette grande croissance avait un revers: les faubourgs de Québec se dégradèrent aussi vite qu'ils pouvaient se développer (Hare et *al.*, 1987). Parallèlement, l'élite et une certaine bourgeoisie s'éloignèrent de cette ville en croissance rapide en se réfugiant dans des bosquets savamment aménagés à Sillery (Mélançon, 1997).

Québec, une ville plutôt cosmopolite

Toute cette activité faisait de Québec le troisième port « du continent en achalandage, après New York et la Nouvelle Orléans et avant Boston » (Moss, 1994, 59). Il faut dire que Québec était plus proche de l'Europe que New York, ce qui contribuait à la rentabilité des traversées... en été du moins! De plus, dans la première moitié du siècle, les banques de Québec participaient à son rayonnement (Courville et Garon, 2001) (1). Cette « intensité », de fait, avait tendance à attirer des gens d'un peu partout.

Le port de Québec, envahit l'été par des milliers de marins — plus de 3 000 en moyenne par été entre 1808 et 1818 (Hare et *al.*, 1987, 146) —, prenait des allures bigarrées. Un voyageur anglais de passage à Québec l'a ainsi décrit: « entassé par une traînée variée de toutes les nations, des zones torrides, frigides et tempérées; parmi laquelle il était impossible de distinguer qui des descendants de Shem, Cham ou Japheth, étaient les plus nombreux » (dans Hare et *al.*, 1987, 192). Parmi ces marins de passage, plusieurs d'entre eux restaient à Québec pour diverses raisons (désertions, maladies, prison, etc.; *ibidem*). Certains de ces marins ont certainement laissé dans la vieille capitale quelques descendants! Il y avait bien sûr les résidents de Québec qui venaient s'impressionner de toute cette activité portuaire. Ils étaient de diverses nationalités: Écossais, Chinois, Autochtones, Anglais, Français, Canadiens, etc. Sans oublier que du million d'Irlandais chassés de leur île qui passera par Québec, quelques-uns en feront leur ville d'adoption (Hare et *al.*, 1987; Courville et Garon, 2001). À quoi s'ajoutait la petite contribution de la garnison de Québec aux couleurs locales (Courville et Garon, 2001).

Bref, au XIXe siècle, Québec, toutes proportions gardées, n'aurait pas été vraiment moins cosmopolite que Montréal ou New York (2). Il s'agissait bien entendu d'un cosmopolitisme du XIXe siècle, c'est-à-dire majoritairement d'origine européenne. Mais ce cosmopolitisme québécois aurait eu la particularité d'être un cosmopolitisme par défaut ou « conjoncturel ». En effet, jusque vers 1860 environ, Québec n'était qu'une porte d'entrée dont l'économie bénéficiait de conditions avantageuses certes, mais des conditions somme toute très ponctuelles. Jusqu'à cette époque, la vitalité de Québec dépendait vraisemblablement de son statut de point de rupture de charge. Et une série d'événements des plus divers allait compromettre son avenir économique et indirectement, sa composition sociale.

La régionalisation de Québec et la « dissolution » de son cosmopolitisme

Vers le mitan du siècle, un ensemble de facteurs frappaient ainsi Québec droit au cœur: le dragage du Saint-Laurent à partir de 1844 qui permettait aux navires d'atteindre Montréal directement; le chemin de fer de Lévis (1854) qui incitait des entreprises de Québec à changer de rive (3); la montée de l'économie montréalaise; la dérèglementation du commerce (1842-1870); la technologie de la vapeur et de la coque de fer qui précipitaient la fermeture des chantiers navals; la demande en bois d'œuvre qui prenait le train vers l'intérieur du continent; l'impact de la Guerre de Sécession (1861-65) et l'ouverture du canal de Panama (1869) sur le patron des routes maritimes; le départ des fonctionnaires vers Ottawa (1865) et de la garnison (1871); etc. (Blanchard, 1935; Lemelin, 1981; Hare et *al.*, 1987, Courville et Garon, 2001). De porte d'entrée, Québec se retrouvait, en quelques années, à la marge du continent avec une économie en perte de vitesse. Certes, l'industrialisation laissait espérer des jours meilleurs pour Québec, mais cette dernière tardait à se manifester. «Déjà c'en est fait en 1860: Montréal est la métropole du Canada et son grand port. [...] Québec passe à l'état de satellite» (Blanchard, 1935, 220).

La régionalisation de Québec fut rapide et intense, nous l'avons souligné dans notre texte précédent: entre 1871 et 1901, Québec perdait 80% de sa population, rien de moins (Courville et Garon, 2001, 174)! Ces départs massifs drainaient Québec de ses

forces vives: ouvriers, marchands, investisseurs, bourgeois, fonctionnaires, entrepreneurs, membres de l'élite... aucune classes sociales n'aurait échappé à cette vague de fond. Toutefois, un exode rural (local et régional) comblait cette « saignée » démographique, permettant à la ville d'éviter le pire: au terme de cette période Québec se retrouvait finalement avec un bilan démographique « pratiquement nul » (*idem*, 178). Au début du XXe siècle Québec avait donc « une population urbaine neuve » (*ibidem*). C'est durant cette période — et à quelques nuances près (Couville et Garon, 2001) — que Québec a acquis le visage qu'on lui connaît aujourd'hui: son cosmopolitisme se serait donc « évaporé » par ces départs massifs, tout en se « dissolvant » dans cet exode rural qui concentrait alors à Québec une population largement homogène.

C'est durant cette période aussi que le rayonnement de Québec faiblissait de façon significative. À ce moment, l'industrie touristique et la fonction d'État occupaient déjà une place plutôt prépondérante dans l'économie de Québec. Dans les années trente, le géographe Raoul Blanchard avait l'intuition d'un lien entre l'ambiance qui pouvait régner à Québec et la présence d'un nombre significatif de fonctionnaires (1935) (4). Ainsi, là où « l'économie industrielle » propulsait Montréal vers de nouveaux sommets, Québec commençait de toute évidence à devenir une « vieille capitale ». Et en perdant sa force d'attraction, Québec ne pouvait guère retrouver un visage cosmopolite. D'ailleurs, André Lemelin a pu écrire: «Que Québec n'ait pas réussi à retenir ces immigrants est peut-être une indication précoce de la faiblesse structurelle de l'économie locale» (1981, 18-19).

L'immigration aujourd'hui

L'immigration est avant tout un phénomène de grandes villes et de métropoles. Les grandes agglomérations offrent une pléthore d'activités, de petits métiers, d'emplois et d'opportunités qui permettent généralement aux nouveaux arrivants de s'intégrer assez rapidement. Sans compter qu'ils y trouvent des réseaux informels d'entraide formé par les immigrants déjà installés. La relative homogénéité économique de Québec, c'est-à-dire cette omniprésence de l'État sous toutes ses formes, le poids de

l'industrie touristique et le peu d'immigrants n'aideraient en rien à l'établissement de nouveaux arrivants. La structure socio-économique de Québec n'aurait donc pas cette « fragmentation » permettant aux immigrants de s'y « glisser » aisément. Quelque part, et en exagérant un peu, Lévis aurait peut-être plus à offrir aux immigrants que Québec!

La régionalisation de Québec et l'impact de la Vieille (tourisme) Capitale (État) auraient donc contribué à contenir le « rythme » de Québec et, indirectement, à limiter son attrait pour les nouveaux arrivants. Sans compter que Québec occupe une position excentrée par rapport à des régions beaucoup plus polarisées et dynamiques (le triangle Montréal — Toronto — New York par exemple).

...

...

...

Déjà, Champlain ne voulait pas être à Québec! C'est tout dire! Et en 1613, il avait vraisemblablement compris qu'une fois l'île de Montréal occupée, Québec ne serait d'aucun intérêt (Guertin, 2006)! Tout se passe comme si le drame de Québec s'était joué bien avant sa « fondation », mais que des conditions conjoncturelles lui auraient permis de « défier l'histoire » pendant de nombreuses années. Québec est aujourd'hui une « ville de province » (sans connotation péjorative) qui dispose, il faut le dire, d'un charme et de plusieurs atouts, mais qui, néanmoins, n'aurait pas tout ce qu'il faut pour retenir ses nouveaux immigrants, sauf peut-être ceux qui désirent travailler dans les fonctions... publique et touristique?!

Depuis quelques temps, le vent tourne semble-t-il: dans plusieurs secteurs d'activités il y aurait un manque important de main-d'œuvre. Certaines entreprises se tourneraient vers l'immigration pour combler ce manque. Ce dynamisme qui anime soudainement Québec est-il lié à une conjoncture où annonce-t-il des changements de fond? Québec serait-elle en train d'échapper quelque peu à sa régionalisation? Bien malin celui qui pourrait répondre à cette question! Mais la situation actuelle peut certainement contribuer à secouer la Vieille Capitale de sa douce torpeur de ville de province...

Notes

(1) « De rue marchande et résidentielle, la rue Saint-Pierre devient au cours du XIX^e siècle la rue financière la plus importante du Bas-Canada. La création de la Banque de Québec par le négociant de Québec John Woolsey, l'ouverture de la bourse de Québec et d'une succursale de la Banque de Montréal, en 1818, en change le visage. L'implantation d'une douzaine de banques et de succursales, de compagnies d'assurances, lui confère le titre de "Wall Street" de Québec » (dans Courville et Garon, 2001, 149).

(2) Une comparaison statistique permettrait de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse.

(3) « Une part importante du trafic du port se détourna vers Lévis, au désavantage de la ville [de Québec]. Les marchandises de l'extérieur qui débarquaient à la tête de l'estuaire tendent [...] à transborder à Lévis pour y prendre le train vers l'intérieur. L'immigration, gros élément de l'activité du port, suit le même chemin [...]. C'est d'ailleurs le moment où la population de Lévis se développe largement, tandis que celle de Québec restait stationnaire [...] » (Blanchard, 1935, 221-222). « On croyait que Lévis allait supplanter Québec» (*idem*, 287).

(4) «le rôle de Québec comme capitale ne nous paraît pas négligeable. Dans la population active de la ville, 9 000 personnes environs sont justiciables de ce type de professions, soit environ 18,7%, et ces professions sont parmi les mieux payés. Elles contribuent à donner à la ville un aspect spécial, un certain élément de respectabilité, de sérieux, que remarquent aussitôt les visiteurs» (1935, 256).

Références

Blanchard, Raoul (1935), *L'est du Canada français: province de Québec*, tome II, Paris et

Montréal, Masson et Beauchemin.

Courville, Serge et Robert Gagnon (2001; sdr), *Québec ville et capitale*. Collection «Atlas historique du Québec». Québec, Les Presses de l'Université Laval.

Guertin, Rémi (2006), *Québec, morphogenèse d'une ville*. Thèse déposée à l'université de Montréal.

Hare, John, Marc Lafrance et Thierry-David Ruddel (1987), *Histoire de la ville de Québec, 1608-1871*, Montréal, Boréal.

Lemelin, André (1981), *Le déclin du port de Québec et la reconversion économique à la fin du XIX^e siècle: une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du "staple"*. Département d'économie, cahier 8125, Université Laval.

Mélançon, Yves (1997), *L'aménagement des Parcs des Champs de Bataille et Victoria à Québec: une hypothèse structurale*. Thèse de troisième cycle, Québec, Université Laval.

Moss, William (sdr de Marcel Moussette) (1994), *Une archéologie du paysage urbain à la terrasse Dufferin*. Rapports et mémoires de recherche du Célat, Québec, CELAT, Ville de Québec.

Ritchot, Gilles (1999), *Québec, forme d'établissement. Étude de géographie régionale structurale*. Paris, L'Harmattan.