

Le secteur de la Traverse



Janvier 2013



David Gagné, conseiller en patrimoine
Service du patrimoine et soutien à l'urbanisme
Direction de l'urbanisme et des arrondissements



La basse ville de Lévis offre au visiteur l'une des plus belle perspective visuelle au monde. D'un simple coup d'œil, les montagnes, le fleuve et le port, le cap Diamant et la belle ville de Québec s'offrent en spectacle dans toute leur splendeur. Pourtant, sous ses pieds, le visiteur ignore que de multiples pages d'histoire s'y sont déroulées. Le secteur de la Traverse à Lévis figure parmi les sites les plus significatifs dans l'histoire et le développement de l'ensemble du territoire lévisien. Au Québec, peu d'endroits possèdent une histoire et une empreinte patrimoniale aussi riche que ce secteur; ses composantes ne s'inscrivent pas seulement dans une perspective locale mais davantage nationale. Point névralgique de la ville, le *Passage* ou la *Traverse*, selon les expressions d'époque, est le centre de convergence de tous les modes de déplacement pour des milliers de voyageurs depuis des siècles. De nous jours, il est bien difficile de saisir l'importance de ce riche passé tant les années ont transformé le paysage. L'histoire est la seule clé pour prendre pleinement conscience des activités qui s'y sont déroulées et de l'étendue de leur influence dans le développement tant de la ville qu'au-delà de sa région immédiate.

Historique

Le secteur de la Traverse est le principal point névralgique de la Ville de Lévis. Géographiquement et historiquement, il se situe entre les côtes Bégin, à l'ouest, et la côte Fréchette, à l'est, anciennement connue sous le nom de côte Davidson. Coincé entre le fleuve et la falaise, ce secteur a connu un développement unique, forgé par les particularités géographiques des lieux. Les activités qui s'y sont déroulées, les institutions qui s'y sont installées et les acteurs qui ont contribué à son développement ont eu de profondes répercussions sur l'histoire de notre ville, de sa région et bien au-delà encore.

Une occupation
dès 1647

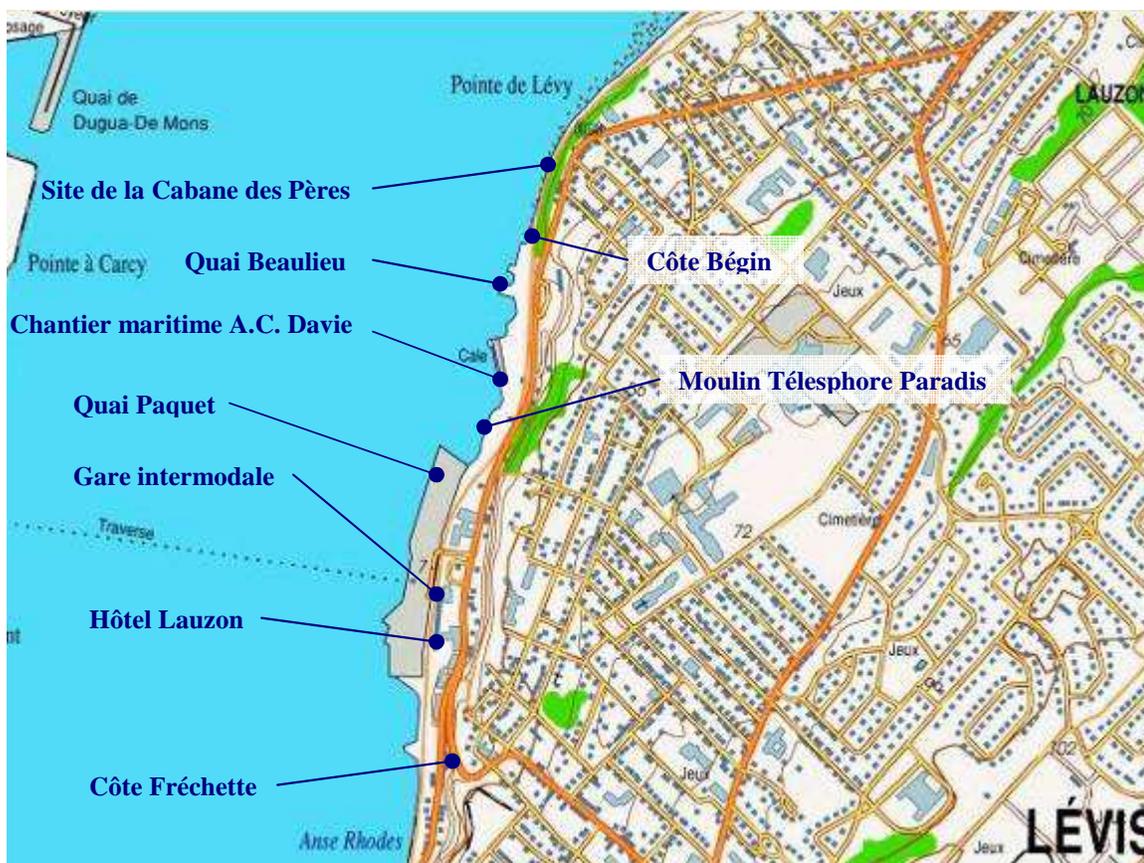
Pour bien comprendre l'évolution du secteur, il faut aller plus vers l'est, au pied de la côte qui était connue sous le nom de côte de la Cabane des Pères. Ce site est situé à environ 350 mètres à l'est des installations du Lieu historique national du Chantier A.C. Davie. Vers 1646 ou 1647, les pères Jésuites y établirent une cabane et une pêche à l'anguille. Ce site doit être considéré comme le premier lieu d'occupation Européenne sur l'ensemble de la rive-sud du Saint-Laurent.



La carte dite de Villeneuve présente les principaux occupants du secteur en 1696. On y remarque le site de pêche des Jésuites, qui correspond au lieu de la Cabane des Pères. Le site du four à chaud correspond aujourd'hui au bas de la côte Fréchette. Source : VILLENEUVE, Robert de, *Québec : ville de l'Amérique Septentrionale dans la Nouvelle France avec titre d'évêché*, 1696, BANQ.

Joseph-Edmond Roy, dans son histoire de la seigneurie de Lauzon, décrit le site comme suit :

« Les Jésuites élevèrent au pied de la falaise qui fait face à l'hôtel de la douane de Québec, une petite maison de pierre et établirent sur la grève une pêcherie pour l'anguille qui est devenue fameuse dans la chronique locale. On pouvait voir encore il y a quelques années (1882) les ruines de cette première maison blottie dans un enfoncement du rivage, au pied de la montée qui a gardé le nom de la côte de la Cabane des Pères. La muraille paraissait avoir deux pieds d'épaisseur. Des cailloux d'un ruisseau qui coule à deux pieds de là, des pierres du rivage et quelques fragments du rocher où elle s'adossait, avaient servi à la construction de cette maisonnette »¹.



Localisation des éléments historiques présents et disparus dans le secteur de la Traverse.

La pêche à l'anguille

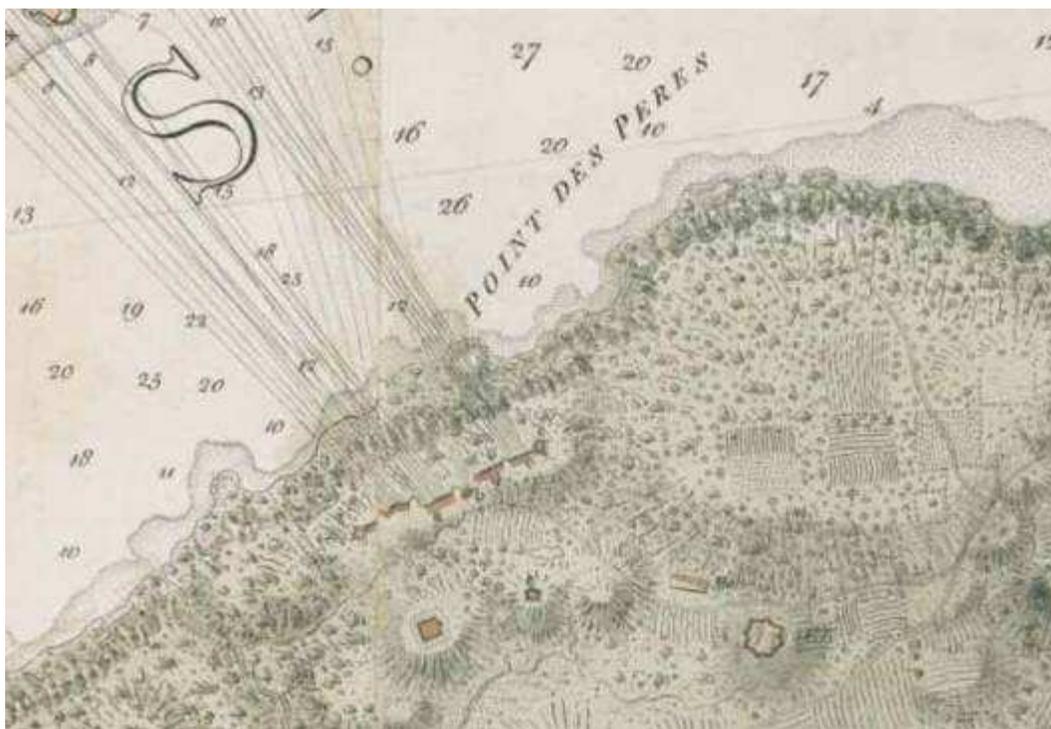
Cette habitation servit de point d'arrêt pour les pères Jésuites en attendant de pouvoir traverser le fleuve au moment opportun. Elle était également un lieu réputé pour la pratique de la pêche à l'anguille. Cette activité devient le principal moyen de subsistance pour de nombreux colons venus s'installer dans la seigneurie de Lauzon. Comme les terres donnant sur le secteur de la traverse furent développées dès 1655, la pratique de la pêche à l'anguille se répand rapidement

¹ J. Edmond ROY, *Histoire de la seigneurie de Lauzon*, vol. 1, Société d'histoire régionale de Lévis, réédition de 1984, p.68.

afin de suppléer la pauvreté des terres et les faibles récoltes. Les rives de la seigneurie de Lauzon étaient réputées à cette époque pour l'abondance de l'anguille et la grande rentabilité de ses pêches.²

La Cabane des Pères joua également un rôle déterminant pour l'avenir et le développement de la Traverse. En effet, par sa position face à Québec, la Cabane devint le point de ralliement de tous les voyageurs désirant traverser le fleuve. En raison des courants et des marées, la traversée en canot devait se faire qu'à certains moments précis, soit en période d'étales ou de fin de marée. Sous le Régime français, la traverse vers Québec était assurée par des canots d'écorce, mais rapidement, les embarcations en bois furent utilisées. Or, avec l'augmentation du nombre de voyageurs au début du 18^e siècle, et de l'impossibilité de développer autour de la Cabane, en raison de l'exiguïté des lieux, quelques canotiers utilisèrent les berges situées plus à l'ouest, c'est-à-dire au cœur de l'actuel secteur de la Traverse.

Un lieu de
ralliement et de
convergence



Le secteur de la Traverse lors de la Conquête de 1759. Source : DES BARRES, Joseph F.W. *A Plan of Québec and environs, with its defences and... during the siege of that place in 1759.* BAnQ

C'est alors que pris naissance l'un des plus anciens, et non moins célèbre, métiers de tout Lévis, à savoir la traverse en canot, été comme hiver. De nos jours, cet ancien métier est commémoré par un sport fort populaire durant le Carnaval de Québec. Or, il y a deux siècles, il s'agissait du gagne-pain pour les premiers habitants de ce secteur. Il faut noter qu'à l'époque, le noyau de population se situait plutôt du côté est, c'est-à-dire autour de l'église Saint-Joseph de Lauzon. À mesure que les terres se développent, sur les hauteurs de l'actuel Vieux-Lévis et

La traverse en
canot, le plus
ancien métier de
Lévis

² IBID, p.177.

plus à l'intérieur de la seigneurie, un nombre croissant de traversiers, ou de canotiers, que l'on appelait à l'époque les *Passeurs*, vint s'installer dans le secteur. Puisque les échanges avec la ville de Québec augmentaient, le secteur fut rapidement connu sous le nom du **Passage** ou **Traverse**. D'ailleurs, la côte qui menait à ce secteur était populairement connue sous le nom de la côte du Passage. À cet effet, de nombreux toponymes de Lévis commémorent la pratique du canot à glace.³



Arrivée d'un canot au site de la Cabane des Pères. Source : James Pattison Cockburn, *Point Lévy Opposite Quebec*, ca.1830. Bibliothèque et Archives Canada (BAC).

Graduellement, la grève se couvre de cabanes de Passeurs et d'auberges vouées à accueillir les voyageurs venant de toutes parts. La croissance de ce secteur augmentait généralement en période hivernale puisque la pratique du canotage permettait à plusieurs cultivateurs d'obtenir un revenu supplémentaire. La pratique du canot à glace n'est pas une activité exclusive à Lévis ; elle était présente dans plusieurs autres régions de la vallée du Saint-Laurent. Or, l'intensité de cette pratique et le nombre de canotiers à Lévis ont largement contribué à rendre célèbre le canot à glace à la Traverse. Si bien que bon nombre de canotiers d'hiver étaient alors connus sous le nom de *Canotiers de Lévis*.⁴ Il fut même un temps où le tiers de la population de Lévis y trouvait son profit dans cet audacieux métier.⁵

Croissance du secteur grâce au canotage

³ Voir la liste des toponymes en annexe

⁴ Pierre-Georges ROY, *La traverse entre Québec et Lévis*, Lévis, Imprimerie Le Quotidien, 1942.

⁵ Roger BRUNEAU, *La petite histoire de la traverse de Lévis*, Québec, Ministère des transports, 1983.

Un métier
légendaire...

En 1820, l'ensemble du rivage du secteur de la Traverse est occupé par des cabanes de passeurs et des auberges. Celles-ci s'étendent également le long de la côte du Passage, lieu d'arrivée des voyageurs venus de la Beauce et des Cantons de l'Est. Le plus célèbre de ces lieux était la demeure d'Augustin Labadie, dit le canotier lettré, qui a justement donné son nom à la côte. Sa maison fut illustrée à quelques reprises par des artistes de grand renom au 19^e siècle. Augustin Labadie a d'ailleurs laissé de nombreux témoignages sur les dangers, exploits et légendes liés au canotage. Par conséquent, la Traverse devient le lieu de convergence de tous les voyageurs désirant rejoindre la capitale. Cet élément ne fait que renforcer le statu de ce secteur névralgique.



Illustration des dangers du canotage d'hiver. Source : Cornelius Krieghoff, *Passengers and Mail Crossing the River*, 1860. BAC.

... et de grande
importance

Il est donc à considérer que la pratique du canotage fut le premier motif de développement du secteur de la Traverse. Son importance au point de vue sociale, ethnologique et culturelle est fort importante car elle est liée à l'identité même du secteur à travers les écrits et témoignages de nombreux auteurs, écrivains et voyageurs qui ont décrit Lévis à cette époque. Louis-Honoré Fréchette a consacré un conte aux canotiers de Lévis, soit *La Noël au Canada*, dans lequel il élève les canotiers au niveau des métiers les plus dangereux, mais des hommes les plus courageux.

Rappel d'un
métier disparu

De nos jours, rien ne rappelle ce métier disparu, mais qui fut à l'origine de la première agglomération dans le secteur de la Traverse. Le phénomène des canotiers peut être intégré dans l'aménagement de plusieurs éléments dans le nouveau concept d'aménagement, dont l'allée de fontaines, qui pourrait à juste titre être nommée la place des canotiers. D'ailleurs, lors de sa visite à Lévis, le relais de la flamme olympique est arrivé de Québec à Lévis par voie de canot à

glace, un élément que le comité d'accueil jugeait de première importance dans les liens entre les deux rives.



Maison d'Augustin Labadie, dit le canotier lettré, le 8 octobre 1829, tout juste au pied de la côte des Bûches. Source : Auteur inconnu, *Point Lévy Oct. 8th, 1829*. BAC.



Photographie de la résidence-auberge d'Augustin Labadie vers 1870. Source : Alexander Henderson, *Pointe Lévis*, ca 1870. BAC, PA-149807.

* * *

Le pont de glace

En parallèle au canot à glace, le secteur de la Traverse était le lieu privilégié pour l'établissement du pont de glace, lorsque les conditions le permettaient. Bien que ce phénomène fût exceptionnel et éphémère, le pont de glace permettait à bon nombre de cultivateurs de se rendre à Québec pour écouler leurs surplus, engrangeant des profits dans une période d'habituelle disette. L'amélioration des installations de la Traverse de Lévis a permis l'utilisation du débarcadère autant pour les navires que pour le pont de glace. Le dernier pont de glace prit forme en 1898, l'intensification de la navigation d'hiver rendit le phénomène impossible par la suite. Le phénomène du pont de glace a profondément marqué l'imaginaire tant des habitants que des voyageurs. Il demeure encore aujourd'hui bien présent dans l'identité du lieu.

 Naissance d'un
secteur commercial

D'un lieu de passage, la Traverse devient graduellement un lieu de commerce. Le va-et-vient des voyageurs et commerçants permet l'ouverture d'établissements pour la vente de produits divers. Rapidement, la Traverse devient le principal pôle commercial de la seigneurie de Lauzon, accélérant ainsi son développement. D'un secteur occupé principalement en période hivernale, la Traverse se transforme en un lieu privilégié pour le négoce à l'année.



James Pattison Cockburn, *Le pont de glace entre Québec et la pointe Lévis*, 1833. BAC.



Le pont de glace à la hauteur du débarcadère du traversier. Louis-Prudent Vallée, mars 1892. Copie service du patrimoine et soutien à l'urbanisme.

Un hôtel comme centre de développement

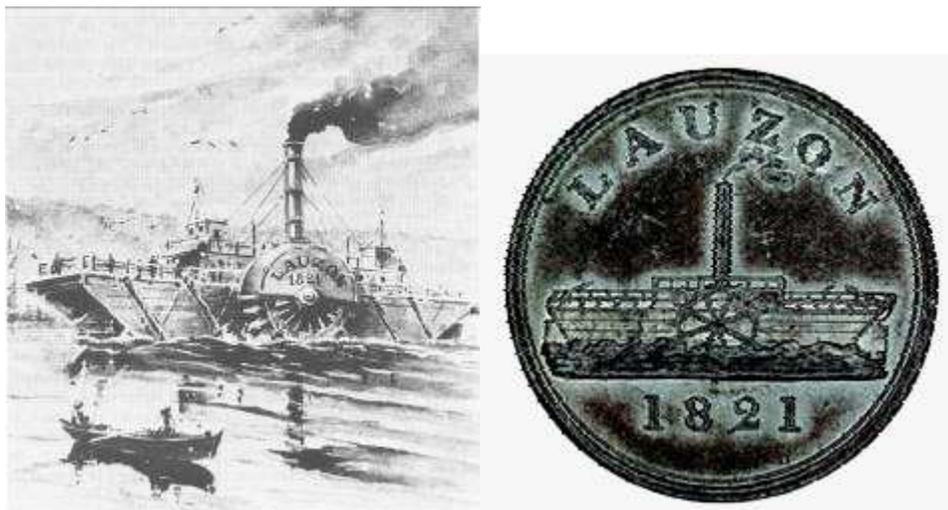
Conscient de l'importance et du potentiel qu'offre ce secteur, John Caldwell, alors seigneur de Lauzon, y fixe les bases du développement d'une ville qui deviendra plus tard le cœur de l'actuelle Ville de Lévis. Désirant fonder une ville qui sera le pendant de Québec sur la rive droite du Saint-Laurent, Caldwell met en place une brillante stratégie de développement qui s'appuie sur l'activité de la Traverse pour stimuler la croissance de la ville naissante au haut de la falaise. Ayant mis en service le premier traversier à vapeur entre Lévis et Québec en mai 1818, il jeta les bases l'été suivant pour l'aménagement d'un hôtel de 69 pieds par 49, un bâtiment de grande envergure pour l'époque. L'hôtel comportait trois étages, avec une vaste terrasse et aménagé avec grand luxe selon les directives de Caldwell. Celui-ci désirait que l'hôtel soit un avant-goût de son projet d'aménagement de la ville d'Aubigny, c'est-à-dire de séduire les habitants de Québec et les voyageurs afin de les convaincre d'aménager sur la rive-sud. Ce fut un grand succès, si bien que l'Hôtel McKenzie fut rapidement un des lieux les plus prisés de tous les voyageurs au Bas-Canada.⁶

Les activités de traversiers

C'est ainsi que bon nombre d'habitants de Québec, séduits par la quiétude des hauteurs de Lévis, s'établirent dans le secteur qui correspond aujourd'hui au Vieux Lévis. John Caldwell avait lui-même dressé le plan d'aménagement des rues qui sont comprises entre l'actuelle rue Bégin et la falaise. Graduellement, les traversiers à vapeur supplantèrent les canots, mais nécessitèrent la construction d'aménagements plus sophistiqués que la simple grève. Caldwell avait fait aménager un premier quai en 1817 pour son traversier à vapeur, les autres propriétaires de navires firent de même puisque plusieurs compagnies se sont

⁶ Joseph-Edmond Roy, *Histoire de la seigneurie de Lauzon*, vol. 4, Société d'histoire régionale de Lévis, réédition de 1984, p.99.

lancées dans l'aventure de la traverse avec des navires de plus grande dimension ; la plupart se sont soldés par un échec peu de temps après leur mise en service. Ces fluctuations n'ont toutefois pas freiné le développement du secteur de la Traverse, qui profitait d'un achalandage constant. L'apparition graduelle de quais, de nouveaux services de traversiers et d'hôtels pour les voyageurs accéléra la croissance du secteur de la Traverse et par conséquent, de la ville naissante.



Esquisse du navire le « Lauzon », mis en service le 10 mai 1818, et un jeton en plomb pour le droit d'accès. Source : BRUNEAU, Roger, « La petite histoire de la traverse de Lévis », Québec, Publications du Québec, 1983.

Depuis 1790, l'industrie du bois envahit les anses qui ponctuent la bordure fluviale entre la rivière Chaudière et l'anse aux Sauvages, à l'est des actuels chantiers maritimes Davie de Lauzon. L'exportation du bois équarri, combinée à l'arrivée massive d'immigrants, entraîne l'apparition de nombreux chantiers maritimes.

C'est au même moment que le capitaine Allison Davie établit un chantier de réparation de navires à la Traverse. Fondé en 1829, le chantier est aménagé autour d'un plan de halage, ingénieux système permettant de sortir les navires hors de l'eau pour la réparation. Cet établissement devient rapidement le principal lieu de réparation de navires sur le Saint-Laurent, ouvrant la voie à l'établissement de nombreux sites industriels dans le secteur. Jean-Baptiste Beaulieu, canotier, fonde un également chantier de construction de navires en 1837 et représente le premier Canadien français dans ce domaine. Graduellement, les fonderies, ateliers divers, entrepôts, moulins à scie, apparaissent sur les lieux mêmes où les cabanes de canotiers s'élevaient quelques années auparavant.

Naissance des
chantiers
maritimes

Au milieu du 19^e siècle, la Traverse jouit alors d'une triple vocation. La première étant évidemment le lieu de passage des voyageurs désirant traverser à Québec grâce aux navires à vapeur, dont les familles Couture, Chabot et Beaulieu sont les principaux exploitants. La seconde vocation est l'émergence d'un cœur commercial important, l'un des plus importants pôles économiques de l'est du Canada. L'ancien sentier suivant la falaise se transforme en axe commercial

Un secteur en
croissance et de
nouveaux besoins

effervescent. La halle Lauzon est alors construite afin de répondre aux nouveaux besoins des commerçants. Ce bâtiment, toujours présent de nos jours, joua un rôle central dans les années suivantes. La troisième vocation tourne autour de l'apparition d'une importante zone industrielle, dont les activités maritimes demeurent prépondérantes. Le chantier Davie voit ses activités augmenter avec la réparation et la construction de navires, les services de sauvetage maritime et de récupération d'épaves ainsi que le doublage des coques avec feuilles de cuivre.



Installations du chantier Davie à la Traverse. Source : Seton, George (1819 -1905), *Vue panoramique de Québec depuis la pointe de Lévis* - 17 septembre 1847 au 7 juillet 1849, ANC c096435k.



Panorama de la Traverse réalisé entre 1836 et 1840, sur lequel on y distingue clairement les côtes Bégin et Labadie, le chantier Davie ainsi que le quai McKenzie et l'hôtel Lauzon. Source : Artiste inconnu, *Panorama de la côte de Beaupré, de l'île d'Orléans et de la rive sud du Saint-Laurent à partir du Parlement*, Aquarelle sur papier. Musée national des Beaux-Arts du Québec, cote 1978.379.01 et 1978.379.03.

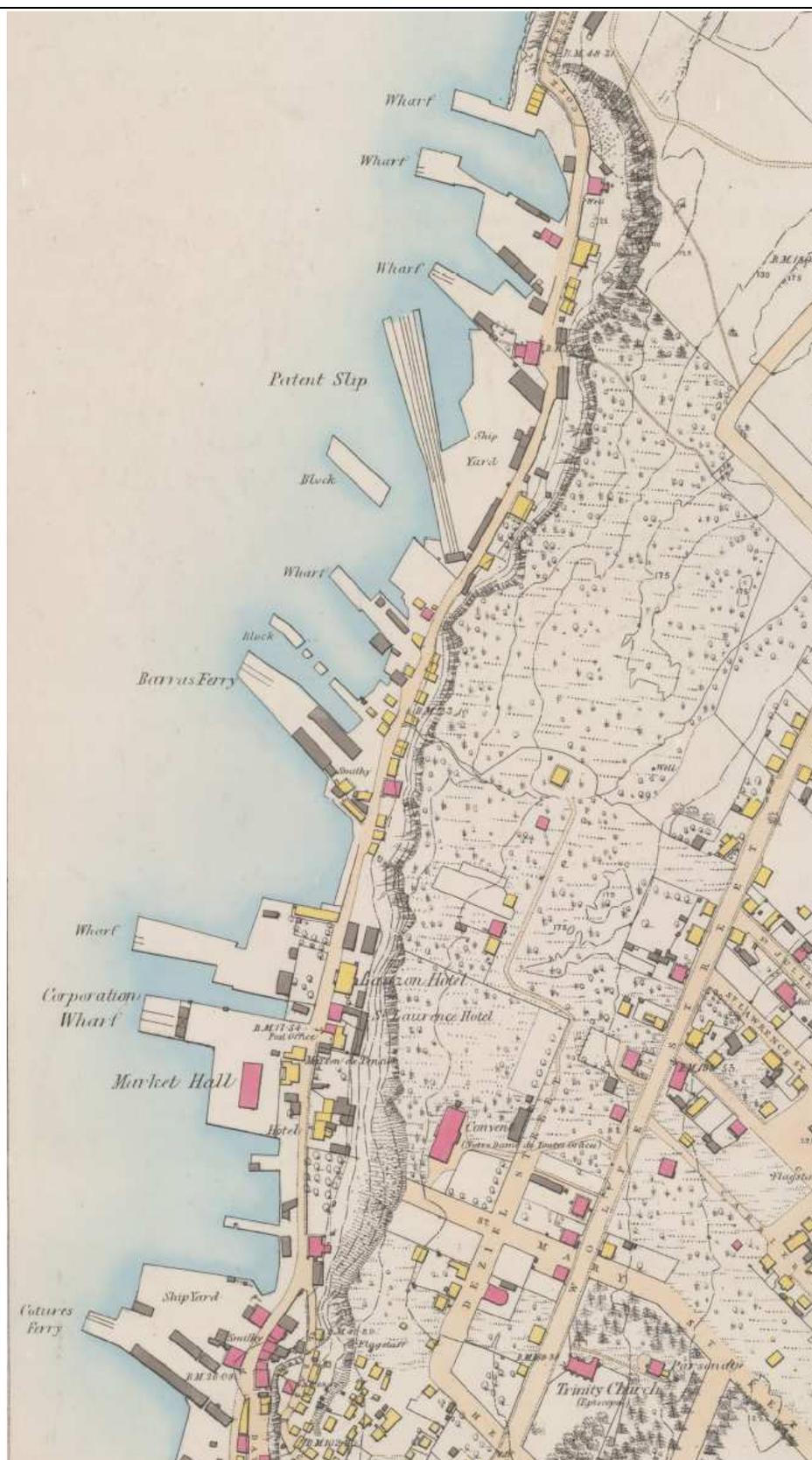
Un paysage transformé

Il s'ensuit d'une transformation du paysage où l'empiètement sur les berges s'accélère. Comme chacune des entreprises possède son propre quai, la bordure fluviale se présente désormais en dent de peigne. L'espace entre les quais est comblé et permet d'agrandir la superficie constructible. Les cartes du secteur démontrent qu'à partir de 1865, la trame primitive des berges est complètement disparue. De nos jours, une forte proportion du secteur de la Traverse est constituée d'un empiètement sur les berges. Des relevés cartographiques et archéologiques permettraient de reconstituer les différents niveaux des berges afin de faire prendre conscience de ce phénomène. Le marquage des niveaux anciens et

du tracé des anciens quais pourrait constituer des éléments à considérer dans l'aménagement des lieux.



Démonstration de l'espace comblé entre 1865 et 2008 par superposition de la carte de Sitwell à l'orthophoto de 2008. Fond de carte : Gocité, Ville de Lévis.



Vue d'ensemble du secteur de la Traverse en 1865, démontrant l'importance des activités maritimes. Source : H.S. SITWELL, R.E. *Plan of Point Lévis Canada East Surveyed in 1864-5* By Lieut. H.S. Sitwell, Royal Engineers. 1869. Feuillet IV, plan 7.



Vue d'ensemble de la Traverse et de Lévis en 1861. Source : Musée de la civilisation, fonds d'archives du Séminaire de Québec. Lévis pris de la citadelle. Jules-Isaïe Livernois. 1861. N° Ph1986-0896

Le chemin de fer
au cœur de la
croissance
économique

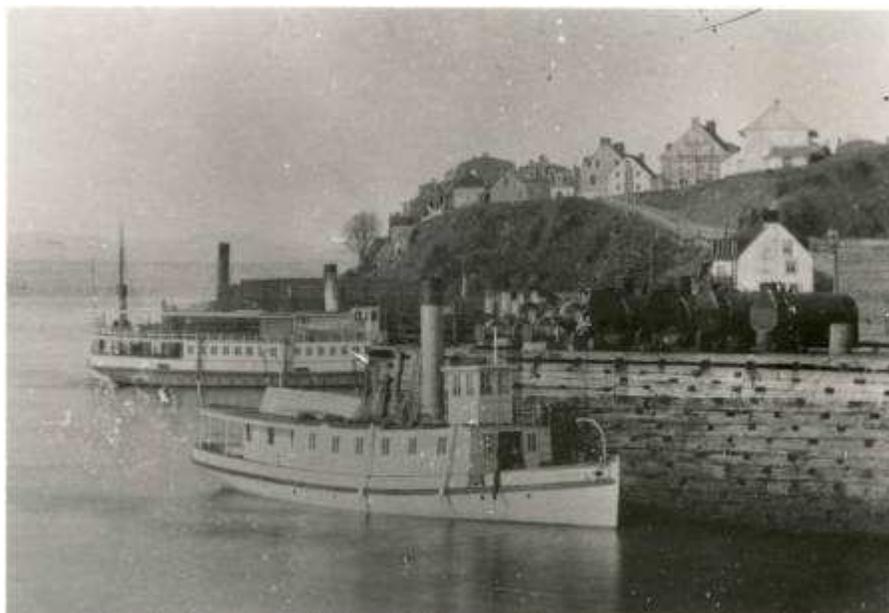
À ce moment, la ville de Lévis, nouvellement fondée, devient de plus en plus importante dans le paysage économique du pays et un carrefour stratégique. Suite à l'arrivée du chemin de fer en 1854, le développement économique s'accélère, au grand désarroi des entreprises de la ville de Québec. Dès 1884, le réseau ferroviaire de l'Intercolonial étend ses voies de l'anse Tibbits vers Lauzon.

La prolongation du chemin de fer vers l'est entraîne toutefois une série d'inconvénients pour les sites industriels en place. Les voies ferrées coupent en deux tous les chantiers maritimes qui se trouvaient en bordure fluviale. Les chantiers Russell, Brunelle, Couture, Davie et Beaulieu sont les lieux les plus touchés. Certains utilisent les compensations monétaires de l'expropriation pour moderniser leurs installations, d'autres cessent leurs activités. C'est ainsi que la plupart des chantiers maritimes de Lévis disparaissent. Le chantier Beaulieu cesse la construction pour se consacrer exclusivement au transport maritime en fondant la *Compagnie Maritime et Industrielle de Lévis*. La famille exploitera également sur le même emplacement une fabrique de cigares, qui emploie jusqu'à 60 ouvriers. La famille Davie utilisera les fonds de l'expropriation pour acquérir d'autres terrains à Lauzon, où elle fonde un autre chantier qui deviendra plus tard, l'actuel chantier maritime Davie de Lauzon. L'arrivée du chemin de fer transforme rapidement le paysage en faisant disparaître les activités du commerce du bois au profit de nouvelles industries.

Entre 1861 et 1881, l'accroissement de Lévis est de 82%, tandis qu'il est de 6% pour Québec.⁷ Cette croissance spectaculaire est principalement due au

⁷ Gilles Roy, *L'âge d'or de Lévis*, dans ROY, Emery. *Centenaire de Lévis 1861 : album-souvenir*. Lévis : Le Comité du centenaire de Lévis, 1961. p.85.

développement industriel en bordure fluviale, principalement autour de la Traverse. Centre de transbordement de premier ordre, le secteur de la Traverse jouit alors d'une parfaite complémentarité entre les modes de transport maritimes et ferroviaires, deux principales voies de développement tout au long du 19^e siècle. À cela s'ajoute le développement des liens routiers qui convergent vers les lieux. Ainsi, tout voyageur désirant se rendre à Québec doit nécessairement converger vers Lévis.



Les navires de la Compagnie Maritime et Industrielle de Lévis assuraient quotidiennement la liaison entre Ste-Croix, St-Nicolas, St-Romuald, Sillery, Lévis, Québec, Ste-Pétronille et St-Michel. De 1884 à 1927, ces navires furent le lien vital entre les villages côtiers et la ville. Source : Ville de Lévis, fonds Jocelyn Huard.

Le paysage d'alors était quelque peu différent d'aujourd'hui. En 1896, l'historien Joseph-Edmond Roy décrit ainsi le secteur :

« La ville basse, plus communément appelée le Passage, longe le fleuve sur près de quatre milles. Une rue unique – rue tortueuse et étroite – déroule ses anneaux à travers ce quartier presque entièrement habitée par une population de marins, de débardeurs du port, d'hommes d'équipe des chemins de fer et d'ouvriers métallurgistes. D'un côté les eaux du fleuve viennent battre la chaussée, de l'autre se dresse la falaise à une hauteur moyenne de deux cents pieds. Les maisons sont blotties au pied de cette longue muraille, sur une étroite lisière de terre, incessamment rongée par la mer, sans cesse menacée par des avalanches de pierre ou de neige.

Le long du fleuve, s'étendent de grandes jetées où les navires d'outre mer viennent échanger leur cargaison contre les bois descendus en radeaux des profondeurs de l'Outaouais, et des usines métallurgiques, aux longues cheminées couronnées d'un panache de fumée noire, s'échappe le bruit incessant du fer

frappant le fer. L'industrie et le grand commerce ont établi leurs quartiers généraux dans cette partie de la ville. »⁸

Une industrie
d'importance
nationale

De nombreuses industries, telle que la fonderie Carrier-Lainé et Cie, viennent s'installer, entraînant par conséquent un important développement commercial afin d'assurer les services pour la main-d'œuvre en très forte croissance. Entre 1869 et 1908, l'usine Carrier & Lainé marque profondément ce secteur. « *L'usine déploie désormais ses bâtiments sur les quais, des deux côtés de la rue Commerciale, sur une distance de 183 mètres [...]. En 1894, l'usine occupe une surface de 193 mètres par 48 et son énergie provient de deux engins de 50 chevaux fabriqués dans ses propres ateliers* ». ⁹ Elle était située où se trouvaient les édifices de DonBar et employait plus de 800 travailleurs. Cette fonderie était le plus important centre de construction mécanique au Canada à cette époque et a fabriqué de nombreux éléments caractéristiques de la société de l'époque : poêles à bois ou à charbon, bouilloires à vapeur pour des navires ou institutions (ceux de Grosse-Île justement), locomotives et autres pièces ferroviaires, etc.

Ce fut la première fonderie à maîtriser la fonte du bronze au Canada, dont la statue de Mgr Déziel fut la première réalisation. L'importance de cette industrie n'est pas seulement locale mais bien nationale puisque l'entreprise a fabriqué un grand nombre de pièces pour l'ensemble du pays. La fonderie cesse ses activités en 1906 et donne lieu à une importante saga judiciaire dans laquelle s'affrontèrent les deux avocats Louis Saint-Laurent et Louis-Alexandre Taschereau, tous deux futurs premiers ministres.

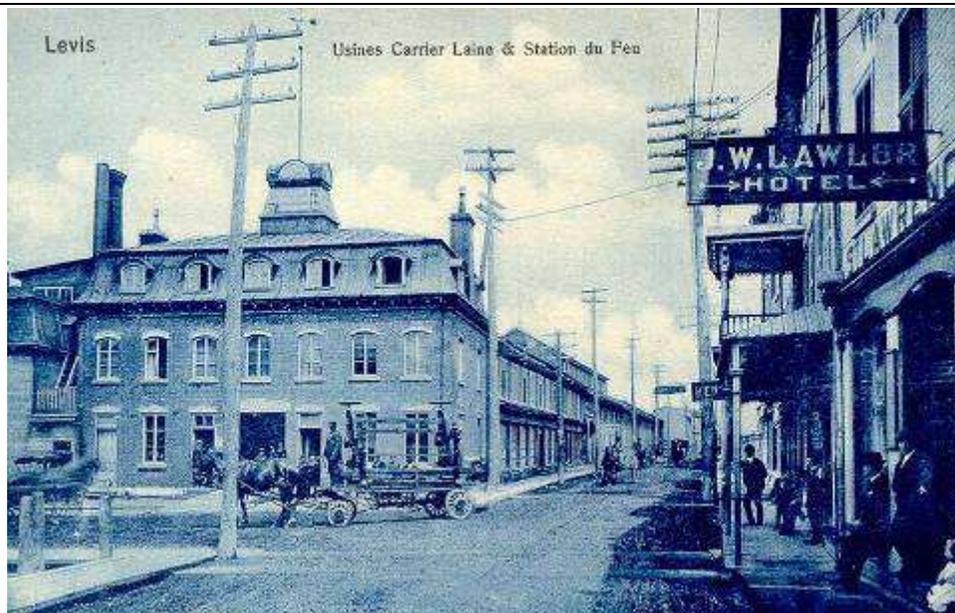
Le gouvernement se porte acquéreur de l'ensemble des installations en 1909. Les installations occupés quelques temps par la *Canadian and General Shoe Machinery* où sont fait des machines spéciales pour la fabrication des chaussures jusqu'en 1912, jusqu'à la reprise des bâtiments en 1913¹⁰. Le gouvernement loue en 1915 les anciens bâtiments de Carrier-Lainé pour la production de munitions et est créé au même moment la *Lauzon Engineering Co Ltd*. Cette compagnie fabriquera dès les premiers mois de fonctionnement 100 000 obus pour le gouvernement russe et emploi près de 200 ouvriers. Elle sera en opération jusqu'en 1918 où la fin du conflit mondial entraîne la fermeture de la majorité des arsenaux. Les bâtiments sont démolis en 1929.

Ce lot ne restera vacant que peu d'années puisque dès 1933, l'entreprise Noël Bégin enr. y fait construire des entrepôts pour le commerce en gros de farine, grain et épicerie.

⁸ ROY, Joseph-Edmond, *Histoire de la seigneurie de Lauzon*, vol. 1, Lévis, 1984, p. IX de l'introduction.

⁹ SAMSON, Roch, sous la dir. de, *Histoire de Lévis-Lorbinière*, Sainte-Foy, IQRC, 1996, p. 373.

¹⁰ 8 novembre 1913. Source : Roy, *Dates Lévisiennes*, vol. 6, p.230.



La rue Commerciale et les installations industrielles de Carrier & Lainé, à l'angle de la rue Laurier.
Source : BAnQ, fonds Magella Bureau.



Usine Carrier & Lainé suite à sa fermeture en 1908, réaménagée pour la fabrication de munitions.
Source : Lauzon Engineering Ltd., Lévis, P.Q. - ca1918, BAC, a025215.



Intérieur de l'atelier principal de Carrier & Lainé, utilisé pour la fabrication d'obus pour la Russie. Source : *Lauzon Engineering Ltd., Lévis, P.Q.* - ca1918, BAC, a025216.

Un secteur en effervescence industrielle

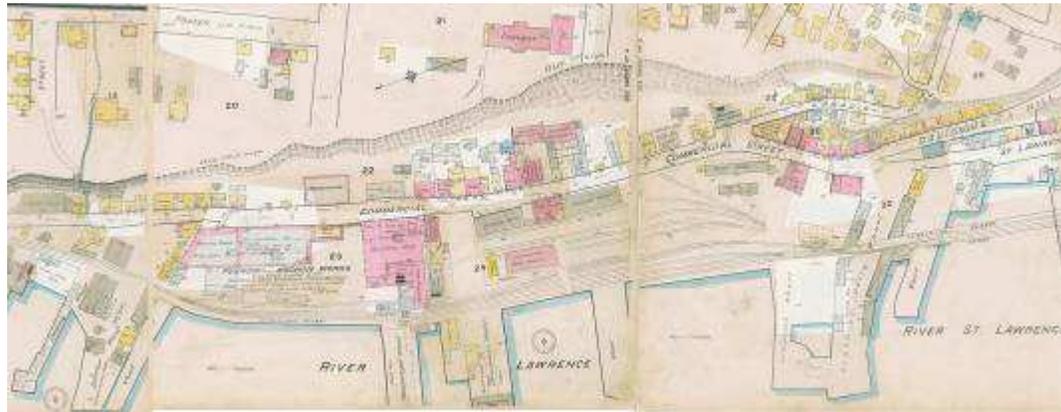
Un inventaire historique des industries à Lévis¹¹, réalisé en 2008, démontre la concentration et la grande variété des activités industrielles dans le secteur de la Traverse dans la seconde moitié du 19^e siècle. On y dénombre des ateliers de selleries, de menuiserie, de fabrication de scies; brasseries, fonderies, chantiers maritimes de construction et de réparation; entrepôts de farine ainsi que de matériaux en vrac, ferronneries, tanneries; fabrique de limes, haches, cigares, harnais, allumettes, etc. À cela s'ajoute les nombreux hôtels, établissements commerciaux et institutions bancaires, comptoirs de vente de bijoux, de meubles, instruments aratoires, voitures, appareils pour le gaz, etc. Il en résulte d'un centre urbain dense et effervescent, dont la circulation constante crée une animation continue. « *La rue Commerciale était le domaine où s'alignaient les riches boutiques. [...] Réjouissant spectacle que ce paysage industriel de la fin du siècle dernier* ». ¹²

L'effervescence à la Traverse eu comme principale conséquence de stimuler le développement de la haute ville de Lévis. Ce développement accéléré se fait souvent au détriment des conditions d'hygiène et de la sécurité des travailleurs. C'est dans cet optique que s'installent de multiples institutions religieuses, caractéristiques du paysage du Vieux-Lévis, dont la vocation était de

¹¹ Ville de Lévis, *Inventaire historique des industries de Lévis de 1668 à 1945*, compilé par Yves HÉBERT, Service du patrimoine et soutien à l'urbanisme, 2008.

¹² Gilles ROY, p. 85.

venir en aide aux familles ouvrières. C'est également dans ce contexte que se développe le projet de caisse populaire d'Alphonse Desjardins.



Extrait de plans d'assurance incendie démontrant les établissements à la Traverse en 1894 et 1918. Source: Charles GOAD, *Insurance plan of Quebec South Shore, Province of Quebec*, BAnQ, 1894 et 1918.

Les activités
maritimes de
transbordement

La complémentarité parfaite des moyens de transports maritime, ferroviaire et routier a permis le développement d'activités de transbordement. En effet, pour stimuler l'activité maritime dans ce secteur, le gouvernement fédéral entreprend en 1912 les travaux pour la construction d'un quai en eau profonde, en comblant l'espace entre les quais déjà présents. Cet espace gagné dans le fleuve permettra de créer une importante superficie de transbordement et d'entreposage, notamment pour le charbon qui était alors en forte demande. Les réseaux ferroviaires du Canadien National et du Québec Central y construisent des installations pour le transbordement du charbon, en provenance de la Nouvelle-Écosse, destiné pour les locomotives. Déjà présente dès 1902, la compagnie Paquet et Ferland enr., qui prendra plus tard le nom de Paquet et Fils ltée, s'y installe également pour le transbordement et la vente du charbon, du sel et du ciment. Leur bureau était situé au pied de l'escalier Rouge, dans le bâtiment de l'actuel restaurant l'Escalier. La compagnie y sera présente jusqu'en 1983 et y laissera son nom à l'ancien quai du Gouvernement, qui sera mieux connu sous le nom de quai Paquet.

Les activités de transbordement du charbon connurent une fin brutale entre 1951 et 1953. En effet, au cours de ces années, les réseaux ferroviaires retiraient leurs locomotives à vapeur au profit des locomotives diesel-électrique. Au même moment, bon nombre de foyers et d'institutions convertirent leur système de chauffage au charbon pour le chauffage au mazout, plus économique et plus propre. La compagnie Paquet a réorienté ses activités vers les nouveaux combustibles, mettant fin au commerce du charbon sur le quai. Dès lors, celui-ci fut utilisé pour l'entreposage de diverses matières en vrac, principalement le sel.



Les installations de la compagnie Paquet et Fils ltée. Source : Michel Paquet.

* * *

L'ensemble des transformations du secteur ne s'est pas fait au détriment de la vocation première les lieux, c'est-à-dire le lieu de transit des voyageurs vers Québec. Dans un but d'amélioration du service, l'exclusivité du service des traversiers est octroyée qu'à une seule entreprise à partir de 1863. Cette décision a pour effet de concentrer le service en un seul lieu, contrairement aux années précédentes où chacun des navires possédait son propre quai, donnant lieu à une concurrence déloyale et une grande confusion parmi les utilisateurs du service. Le conseil de ville de Lévis décrète en avril 1864 que le quai Lauzon, construit par Caldwell en 1818, sera le lieu choisi pour l'établissement permanent du service de traversier.

Transformation
des axes de
circulation

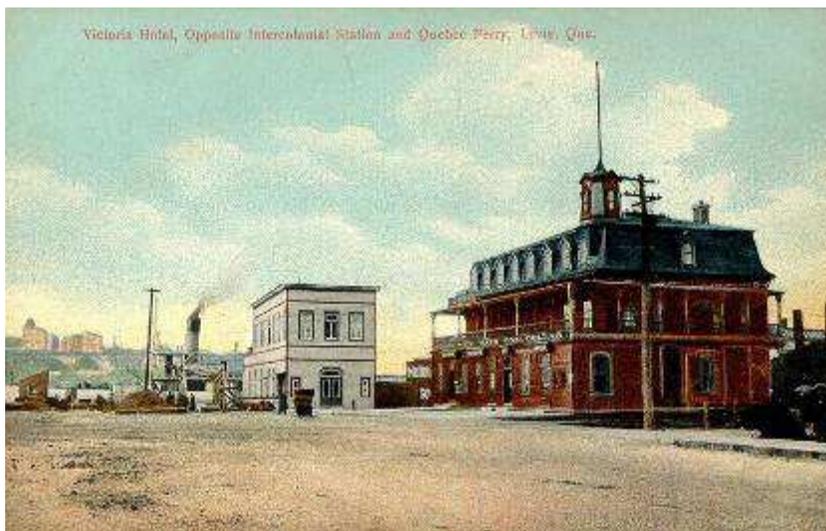
Par conséquent, en choisissant un lieu unique pour le service de traversier, la circulation se voyait modifiée et concentrée dans un axe précis. Une voie fut ouverte sur le quai, donnant naissance à un carrefour où se groupèrent les hôtels et les principales institutions bancaires. L'ancienne halle Lauzon, convertie en gare en 1883¹³, joua un rôle central comme lieu de transit pour les voyageurs. La ville

¹³ L'Intercolonial Railway (ICR) procède à l'achat de la halle Lauzon le 30 juillet 1883.
Historique du secteur de la Traverse

de Lévis d'alors y tient également ses séances du conseil, entre 1865 et 1885. La présence de traversiers à l'année nécessite également l'établissement de bâtiments d'accueil et de service. Il s'ensuit du développement d'une nouvelle voie, qui prit le nom de rue Laurier.¹⁴



Photographie de la rue Laurier vers 1920, prise du toit du bâtiment de la traverse de Lévis. Source : BAnQ, fonds Magella Bureau.

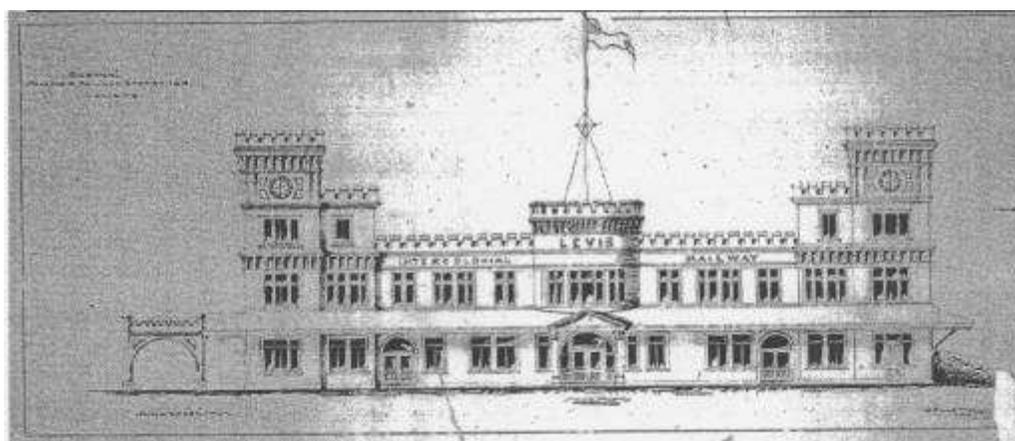


Le bâtiment de la traverse et l'hôtel Victoria, devenu plus tard l'hôtel Dohan. Source : BAnQ, fonds Magella Bureau.

À cela s'ajoute l'importance croissante de la présence ferroviaire. Tel que mentionné précédemment, Lévis jouissait d'une connexion ferroviaire exceptionnelle grâce aux réseaux du Grand-Tronc, de l'Intercolonial et du Québec-

Central. Le terminus de ces réseaux se situait à l'anse Tibbits jusqu'en 1882, date à laquelle l'Intercolonial étend ses voies vers la Traverse. La halle Lauzon est alors convertie en gare. De nos jours, la gare intermodale est sans doute l'un des bâtiments les plus intéressants dans ce secteur.

En 1902, les autorités de L'Intercolonial décident de construire une nouvelle gare selon les plans de l'architecte Georges-Émile Tanguay. Édifice audacieux, il était reconnu comme la plus belle gare au pays, mais fut malheureusement incendié en 1912 suite à l'explosion d'une chaudière à vapeur. Malgré son aspect de château, le plan était très avant-gardiste à une époque plutôt conservatrice dans les édifices ferroviaires. Suite à l'incendie, le rôle de la gare retourne à l'ancienne halle qui avait été utilisée comme entrepôt de marchandise.



Plan de la gare de l'Intercolonial de style « château » par Georges-Émile Tanguay, inspiré par les fortifications de Québec. Source : BAC, PA-182369.



Gare de l'Intercolonial, œuvre de l'architecte George-Émile Tanguay, 1910. Source : BAC, *Quebec from Lévis*, a020611.



Entrepôt de l'Intercolonial et bâtiment des bagages (actuelle gare intermodale) et débarcadère du traversier en 1910. Source : BAC, *Quebec from Lévis*, PA-203582.

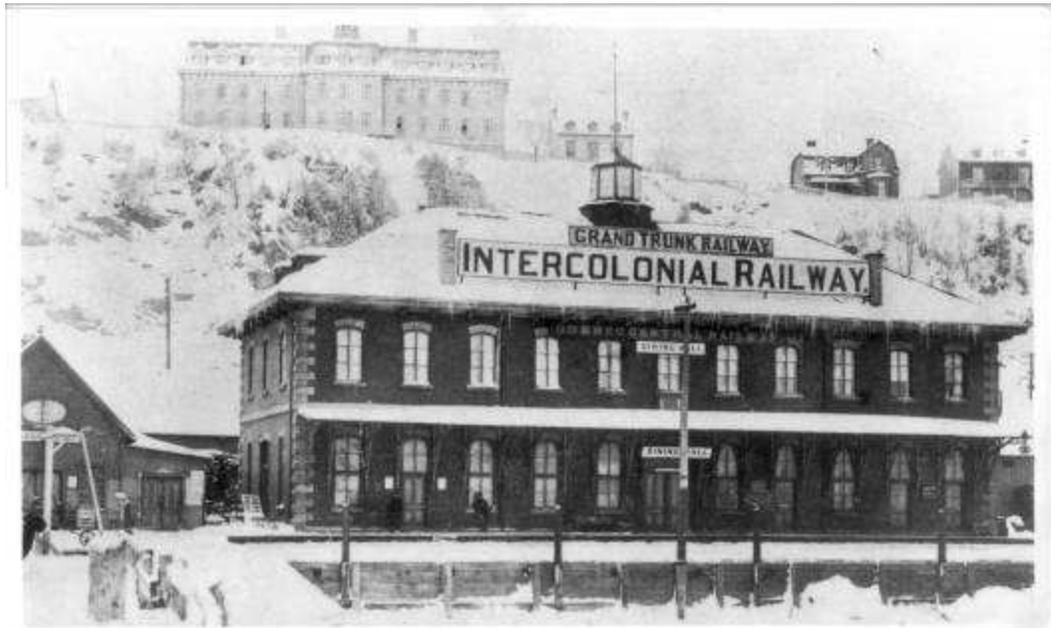


Secteur de la Traverse en 1908. En avant-plan, les ateliers de la fonderie Carrier & Lainé. On y remarque également le bâtiment de la traverse de Lévis, et sur la gauche, la gare de l'Intercolonial ainsi que la Halle Lauzon. Source : BAnQ, P546,D7,P50 / Frédéric Christian Würtele, 1908.

Un bâtiment
mythique

À partir de 1925, l'actuelle gare intermodale était utilisée par le CN pour devenir le centre névralgique de tout le trafic ferroviaire de l'est du Québec. L'ensemble de la division « Lévis » était réglé à partir de ce bâtiment, qui était alors considéré par plusieurs cheminots comme « le centre du monde ». C'était là également que les cadres supérieurs du CN travaillaient, ce qui a donné un statu de

lieu mythique chez plusieurs travailleurs ferroviaires. On contrôlait à partir de ce bâtiment l'ensemble du trafic ainsi que des activités dans la subdivision.



Bâtiment de la gare vers 1900, avant la construction de la gare de 1902. On remarque la présence du quai qui était alors situé très près du bâtiment, le long de la voie ferrée. Source : Jean-Marie Lemay.

Se trouvaient dans les bureaux supérieur¹⁵ le surintendant de la subdivision (sub master)¹⁶, qui avait une autorité complète sur l'ensemble du mouvement des trains, ses deux assistants surintendants, un chef de la voie (road master) qui avait juridiction sur l'entretien des voies ferrées, le chef régulateur (chief dispatcher), les régulateurs (dispatchers) qui avaient pour mandat de contrôler les mouvements des trains et planifier les rencontres de convois, les officiers de la division *Buildings and Bridges* (B&B) qui s'occupaient de l'entretien des bâtiments et des ponts, ainsi que les officiers O.C.S. (*On Company Service*) qui s'occupaient de tout l'équipement nécessaire pour le bon fonctionnement de la compagnie (peinture de bâtiments, charbon, rails, papeterie, serviettes, etc.

S'ajoute à ceux-ci de nombreux commis de bureau qui avaient chacun des fonctions spécifiques. Au rez-de-chaussée se trouvaient le chef de gare, les télégraphistes (opérateurs), l'agent vendeur de billet (ticket agent), hommes de manutention, bagagistes, wagnonniers (carmen) et autre personnel attiré au service des voyageurs. Ce bureau fonctionnait 24 heures sur 24, 365 jours par année, on comprend donc pourquoi il revêtait d'une importance particulière, de véritable quartier général ferroviaire dont l'activité avait d'importantes retombées dans les commerces environnants. La fermeture du bureau divisionnaire de Lévis, survenue en août 1959, apporta un coup dur à la fois dans l'économie de la Traverse et de Lévis. La ville perdait d'un coup un grand nombre de salariés réguliers.¹⁷

¹⁵ L'inventaire des postes est tiré d'une entrevue avec Jean Gosselin, p. 17 à 21.

¹⁶ L'ensemble des emplois au Canadien National était identifié en anglais.

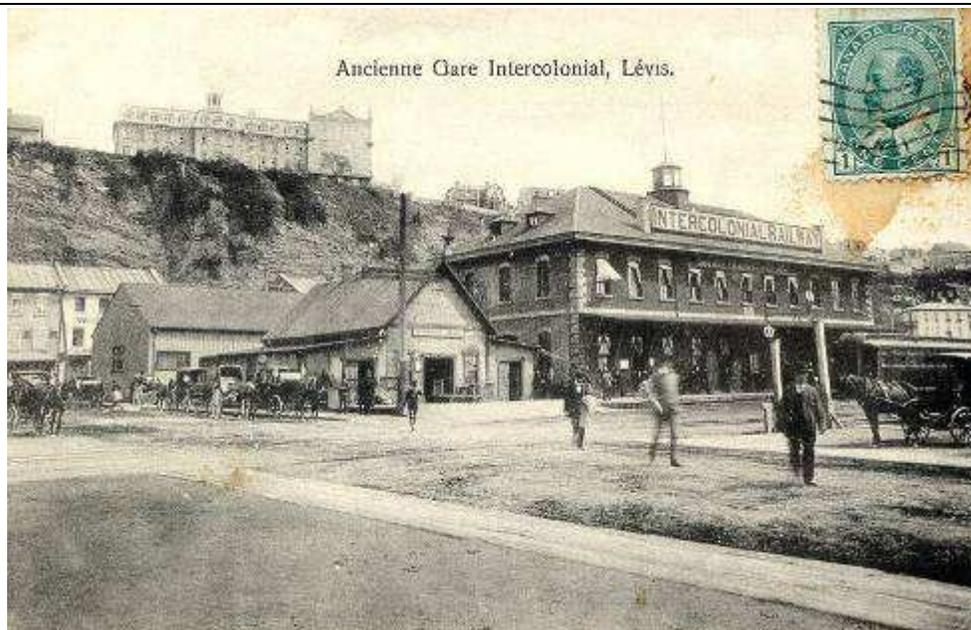
¹⁷ La Tribune de Lévis, éditions du 12 juin, 7 juillet et 14 août 1959.



Un mécanicien, sous l'observation de son chauffeur, en train de bichonner sa locomotive de type *Northern* à la Traverse. Source : Groupe Traq.

Une présence
disparue

Le chemin de fer est aujourd'hui entièrement disparu dans le secteur de la Traverse. Aucun élément en fait rappel, si ce n'est que la gare intermodale, dont seul le nom possède une connotation ferroviaire. L'impact du chemin de fer est considérable, autant dans l'aménagement du secteur que pour son économie. La présence ferroviaire est liée à l'identité même de Lévis, puisque ce mode de transport fut au cœur de son âge d'or, de son développement institutionnel et commercial. Il est primordial que ce phénomène soit inséré dans le concept d'aménagement. Le réaménagement et la mise en valeur du bâtiment de la gare intermodale devraient être au centre de tous les travaux de ce secteur. Comme il s'agit de l'un des bâtiments les plus anciens de Lévis et que son état physique est excellent, il pourrait devenir le centre névralgique de tout ce secteur. Étant donné que la fonction initiale du bâtiment était le marché public, les lieux pourraient accueillir certains étals temporaires, notamment à l'extérieur sous les marquises, créant une animation ponctuelle compatible avec les autres usages du bâtiment et la réglementation, ajoutée à une mixité des activités par l'aménagement de bureaux.



Ancienne Gare Intercolonial, Lévis.
Gare de l'Intercolonial à l'intérieur de l'ancienne Halle Lauzon. Source : BAnQ, fonds Magella Bureau.



PA-180632
La tourelle située près de la gare servait de poste de contrôle du passage à niveau de la rue Laurier. Ce passage à trois voies ferrées pouvait devenir hautement dangereux suite à l'arrivée d'un traversier bondé de passagers et de voitures. Source : BAC, PA-180632.

Le bureau de
poste

Un autre bâtiment public ayant marqué le paysage architectural du secteur est l'ancien bureau de poste, aujourd'hui disparu. Construit en 1904 selon les plans en usage des édifices publics fédéraux au début du 20^e siècle, il occupait une place stratégique, à l'angle des rues Laurier et Commerciale. Cet édifice occupe une position d'avant-plan sur de nombreuses photographies et illustrations du secteur dans diverses publications.¹⁸ Jugé trop petit en raison de l'augmentation du courrier, un nouvel édifice des postes est construit en 1955 au pied de la côte Labadie. Cet édifice moderne, construit en pierre calcaire et de granit rose, fut réalisé selon les plans de Paul-Émile Samson, architecte de Lévis, et de Gaston Amyot, architecte de Québec. Il fut construit à l'épreuve des hautes marées et du feu, et l'aménagement de son hall d'entrée était fait de marbre rose et vert.¹⁹ L'ancien bureau de poste fut acheté par la ville de Lévis au montant de 3 510\$, sous la condition d'une démolition immédiate. Seule l'horloge aux quatre faces fut récupérée pour être réinstallée dans le clocher de l'église Notre-Dame-de-la-Victoire. Le terrain fut réquisitionné pour l'amélioration du stationnement des autobus et de la circulation.

La pharmacie Dion, la bijouterie Paradis, l'hôtel Kennebec et l'édifice de la Banque d'Économie, les bureaux du docteur Louis Edouard Perreault ainsi que les bureaux de la compagnie d'assurance La Prudentielle, tous situés en face du bureau de poste, sont entièrement détruits par les flammes le 15 janvier 1957.



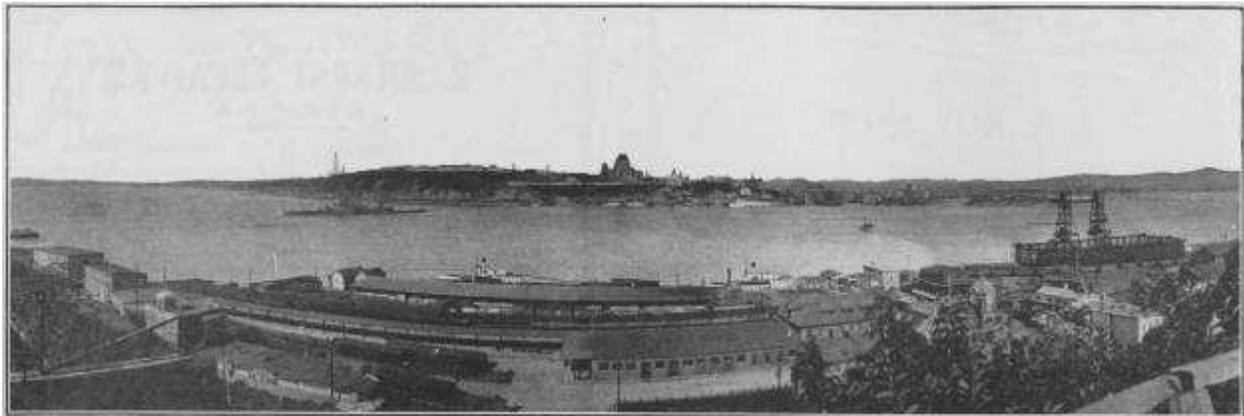
Secteur de la traverse avant 1956. Source : BAnQ, Service de Ciné-Photographie, 1280-57.

¹⁸ Voir la portion d'iconographie complémentaire à l'annexe 2.

¹⁹ Source : La Tribune de Lévis, « Nouveau Bureau de Poste », 29 mai 1953 ; 30 mars 1956 ; 6 avril 1956.



Édifice du bureau de poste vers 1910. Anselme Romuald Roy, dans *Lévis 1912*.



Vue panoramique du secteur de la Traverse en 1927. On y remarque clairement les convoyeurs à charbon et le dépôt à la droite de l'image. Source : ROY, Léon. *Industrial district of Lévis*. Lévis, W.G. Carbray, 1927.

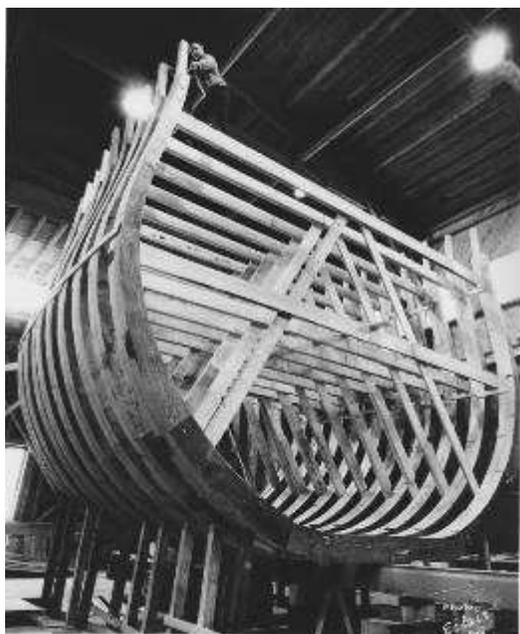
Un chantier
maritime
dynamique

Plus à l'est, le chantier maritime *Davie Brothers*, devenu en 1971 le chantier A.C. Davie, générait beaucoup d'activité. En effet, au décès d'Allison Cufaude Davie en 1951, le chantier maritime était utilisé pour l'hivernage et la réparation de goélettes. Un changement de la vocation de réparation à la construction de navires entraîna un important dynamisme. Remportant une large part des contrats de construction de navires de pêche, le chantier procéda à l'embauche de nombreux ouvriers qualifiés, originaires pour la plupart de la région de Charlevoix. Les 49 Gaspésiennes qui furent construites transformèrent l'industrie de la pêche québécoise. Les nombreux autres navires qui y furent construits étaient réputés pour leur très grande qualité de construction. Le chantier A.C. Davie était effectivement réputé pour construire les meilleurs navires du pays, selon les inspecteurs des différents ministères qui attribuaient les certifications de navigation.

Grâce à sa renommée et sa crédibilité, le chantier fut choisi en 1966 pour la construction de la réplique de la Grande hermine, cadeau offert par le gouvernement du Canada lors de l'exposition internationale de 1967 à Montréal. Cet important projet mobilisa plusieurs fournisseurs dans l'environnement immédiat du chantier.



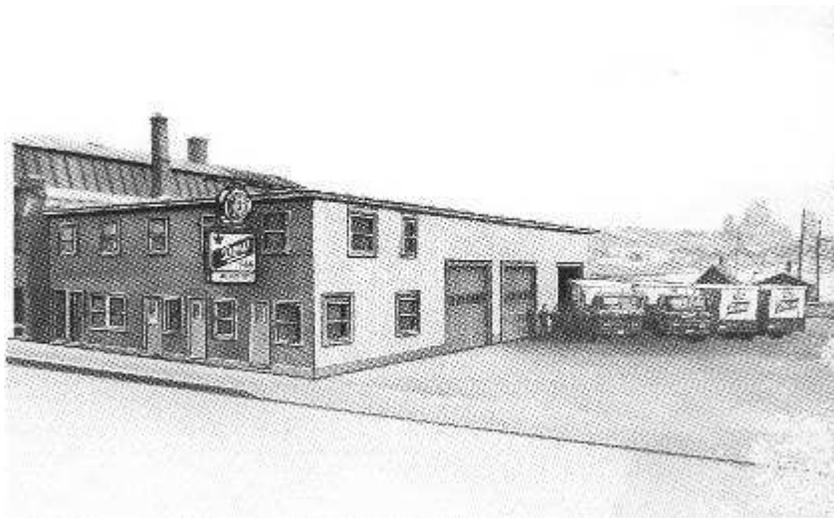
Hivernage des goëlettes sur le plan de halage en 1941. Source : Ville de Lévis, archives historiques privées.



Montage des membrures de la réplique de la Grande hermine dans le hangar du chantier A.C. Davie, aujourd'hui démoli. Source : Ville de Lévis, archives historiques privées.

Cette époque correspond aux dernières années d'effervescence dans le secteur de la Traverse. La décennie 1950 à 1960 peut être considérée comme l'âge d'or du secteur. Les commerces, banques et hôtels étaient rentables et fort occupés. Les industries avaient laissé la place aux entrepôts, à l'exception du chantier maritime A.C. Davie qui connaissait alors une renaissance et le moulin à scie Paradis. La partie est du secteur était occupée par des entrepôts et de hangars pour divers produits : *Ogilvie* et *Robin Hood* pour la farine, *J. L. Demers* pour les matériaux et l'outillage en gros, etc. Sur l'emplacement de l'ancienne usine Carrier

& Lainé, on retrouvait les entrepôts Noël Bégin Inc., entreprise spécialisée dans le commerce en gros d'épicerie et grains, ainsi que le centre de distribution pour la Brasserie Boswell-Dow.



Les garages situés à l'est des entrepôts Bégin sont utilisés dans les débuts des années 1960 comme point de dépôt pour la brasserie Boswell Dow. **Source :** *Centenaire de Lévis 1861-196.*



Vue de la partie est de la Traverse à partir du sommet de la côte Bégin. On y remarque clairement les bâtiments du chantier maritime Davie Brothers, aujourd'hui le LHNC du chantier A.C. Davie. **Source :** BAC, PA-056801.

* * *

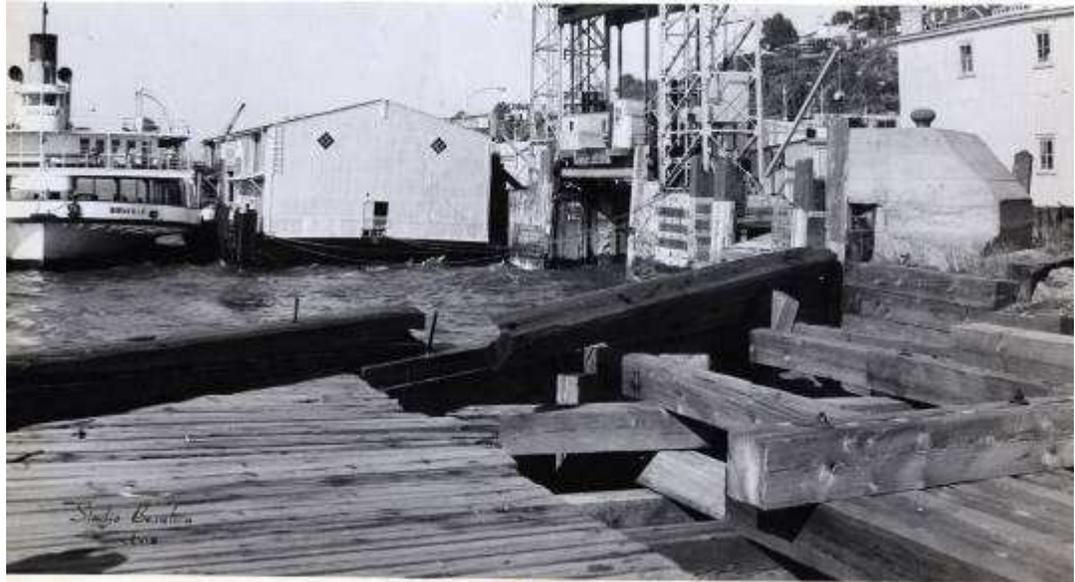
Au cours de ces dernières années d'effervescence, le secteur de la Traverse se partageait en espaces bien définis, chacun caractérisé par la nature des activités. Recréons les différents usages du secteur en prenant la période 1945-1955 comme référence, considérant l'apogée des activités qui s'y déroulaient.



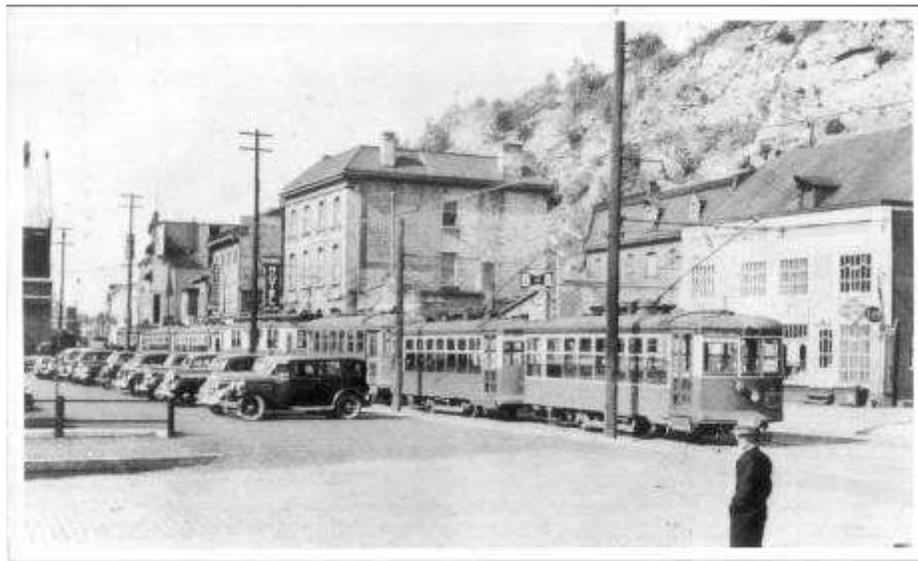
Division approximative des usages à la Traverse entre 1945 et 1955.

La portion commerciale et publique²⁰ se retrouvait essentiellement autour de la gare et du débarcadère de la traverse Québec-Lévis. Elle prend la forme d'un « L » sur les axes des rues Commerciales et Laurier. On y retrouve les commerces de détails et de service usuels, les hôtels et restaurants pour les voyageurs, institutions financières, garages, etc. À cela s'ajoute les services publics et les divers équipements de transports, tels que le bureau de poste, la station de pompiers, le débarcadère et la salle d'attente de la traverse, la gare du Canadien National, les marquises, les arrêts de tramways et les stationnements de taxis et d'autobus. Les activités de secteur sont notamment générées par la confluence des modes de transports ferroviaires, maritimes, routier et du tramway. On peut s'imaginer l'effervescence qui y régnait lors de l'arrivée d'un important convoi de voyageurs ou du va-et-vient des travailleurs à la fin de la journée.

²⁰ Voir la liste des commerces en annexe.
Historique du secteur de la Traverse



Ancien et nouveau débarcadères du traversier, vers 1969, tout juste avant la mise en service des navires actuels. L'ancien débarcadère était constitué d'un ponton à la hauteur du navire. Les nouveaux navires nécessitaient la construction d'une passerelle mécanique dont la hauteur s'ajustait en fonction des marées. Source : BAnQ, fonds L'Action catholique.

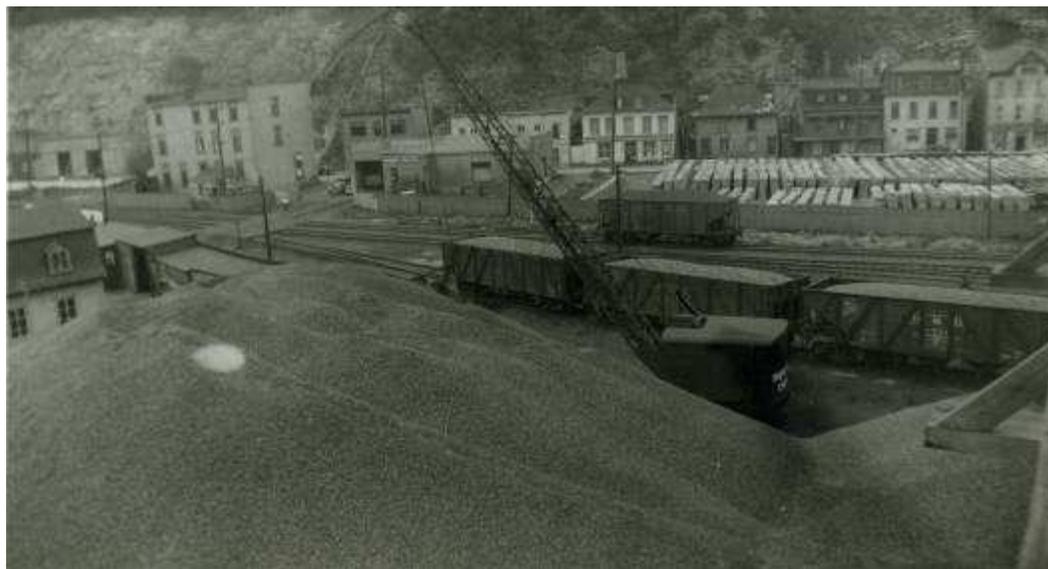


Les tramways en attente à la Traverse vers 1940. Source : Jean-Marie Lemay.

Ce secteur était particulièrement dense. Les bâtiments étaient alignés directement sur la rue, d'une hauteur variant entre trois et quatre étages. Les édifices étaient étroits et profonds pour occuper l'ensemble du lot. Certains bâtiments se trouvaient également en arrière cour, le long de la falaise, occupant ainsi tout l'espace disponible. Les seuls espaces libres étaient occupés par du stationnement.

À l'est de la rue Laurier, se trouvait un secteur d'activité industrielle qui s'étendait jusqu'à la côte Bégin. Cette zone était constituée de l'axe de la rue Commerciale ainsi que des espaces situés sur les quais. Cet espace est en quelque sorte déstructuré puisqu'il a subi de nombreuses modifications, soit par la démolition et la reconstruction d'édifices et par la diversité des activités qui s'y retrouvent. Tel

que mentionné plus haut, le quai Paquet est essentiellement utilisé pour le transbordement de charbon et autre matière en vrac. On retrouve toujours le long de la rue des édifices du 19^e siècle et leur usage est mixte, à savoir un espace commercial ou des bureaux au rez-de-chaussée et de l'habitation aux étages supérieurs. On y retrouve l'Hôtel Globe, face à l'escalier Rouge, qui était réputé « mal famé » et dont les conditions d'hygiène étaient critiquables. Cet établissement connaissait toutefois une certaine popularité, notamment chez les travailleurs qui aimaient prendre un coup. La rue est séparée des quais par une importante palissade en bois, coupant tout accès aux matériaux entreposés. Cette situation se comprend à une époque où le chauffage au charbon est encore prédominant et que les monticules sont souvent pillés.



Chargement de charbon dans les wagons trémie sur le quai Paquet. On y voit en arrière plan le bâtiment de la « pesée » ainsi que les bureaux de la compagnie Paquet et Fils, situés dans l'actuel restaurant L'Escalier. Source : Michel Paquet.



Chargement de poches de farine à l'entrepôt Ogilvie, voisinant la « souille » à l'entrée du plan de halage du chantier A.C.Davie. Source : Ville de Lévis, Service des arts et de la culture.

* * *

Un autre secteur industriel s'étendait à l'ouest du débarcadère de la traverse. Celui-ci était composé en majeure partie des installations ferroviaires du Canadien National pour le triage des wagons et des marchandises. Sur l'emplacement du quai Couture se trouvaient les élévateurs à grain et les bâtiments de la Coopérative fédérée.



SKYLINE OF QUEBEC CITY FROM LEVIS ACROSS THE ST. LAWRENCE RIVER, QUE CANADA.

Gliché CPM

Les installations industrielles à l'ouest du débarcadère de la traverse de Lévis Ltée. Source : BAnQ.

Le long de la rue Commerciale, se trouvait une portion où l'on observait une certaine mixité d'usages industriels et commerciaux. S'y trouvaient les bâtiments de Coopérative fédérée, ceux de l'imprimerie Le Quotidien et d'autres hôtels de petit gabarit.



Les édifices de la coopérative fédérée et du Quotidien de Lévis au pied de la côte Fréchette. Aujourd'hui, ce lieu correspond à la série de condominiums les Rives du St-Laurent. Source : Ville de Lévis, service du patrimoine.

Des
transformations
majeures

Le secteur de la Traverse a subi de profondes transformations au cours des dernières décennies du 20^e siècle. Si au début du siècle il était le cœur économique de la ville, ce secteur fut progressivement dépouillé de ses attributs jusqu'à nos jours.

Le déclin des activités maritimes a entraîné une détérioration des installations portuaires. Construit en 1912, le quai en eau profonde avait subi de lourds dommages à la suite du démantèlement des élévateurs à charbon en 1946 (coal plant) et de l'effondrement de la partie centrale qui a glissé dans le fleuve. La lecture des journaux de l'époque démontre clairement l'importance du quai, et surtout de sa réfection, pour les autorités municipales. La construction du nouveau quai fait l'objet d'un grand nombre de requêtes, de résolutions, de démarches conjointes du conseil municipal, de la chambre de commerce, des industriels locaux ainsi que du député fédéral Maurice Bourget. Dans son édition du 28 avril 1950, la *Tribune de Lévis* titrait en une : « Construction d'un nouveau quai, au coût de \$756,000.00 ». Prévu pour une surface de 160,000 pieds, le nouveau quai suscitait un grand espoir fondé sur un retour des cargos et la relance des activités portuaires. Or, une concurrence déloyale du port de Québec²¹, qui bloquait tous projets de construction d'entrepôts et d'équipements de transbordement à Lévis, atténuait bien des espoirs de relance de l'industrie maritime. De plus, le développement du réseau routier, particulièrement l'ouverture de la route Transcanadienne et le développement de nouveaux parcs industriels ont entraîné le

²¹ « Faisons-nous partie du Port ? », *La Tribune de Lévis*, 13 juin 1958.
Historique du secteur de la Traverse

développement économique à l'extérieur de la Traverse. Le nouveau quai servit toutefois comme lieu d'entreposage pour le sable et le sel de déglacage.

Notons ensuite l'importance des incendies qui ont graduellement fait disparaître des édifices à travers les années, laissant un cadre bâti troué, à l'image d'un gruyère. Les causes de ces incendies sont multiples, mais la présence des locomotives à vapeur demeure un facteur important jusqu'en 1940. Par la suite, nombre de conflagrations ont ravagé le secteur, en faisant disparaître des entrepôts, manufactures et même des blocs entiers de bâtiments. On recense jusqu'à dix-neuf incendies majeurs uniquement dans le secteur de la Traverse entre 1906 et 1980.²²



Incendie en septembre 1966, le feu ravage le Syndicat du Bijou situé sur la rue Commerciale et endommage l'édifice de la Banque de Montréal situé au coin de l'Avenue Laurier et de la rue Commerciale, aujourd'hui Saint-Laurent. Le Salon de barbier Lemieux & Frère sera également touché par l'incendie. L'édifice sera rasé par la suite, entraînant une reconfiguration de la rue Laurier en stationnement d'autobus. Source : Jean-Luc Lemieux.

Un autre élément qui affecta grandement la vitalité de la Traverse fut la migration progressive des activités industrielles et commerciales de la bordure fluviale vers la nouvelle route Transcanadienne, ouverte à partir de 1953. L'importance croissante du transport routier accéléra le développement de la portion sud de Lévis. À partir de ce moment, nous observons un abandon graduel de la Traverse au profit des nouveaux axes commerciaux, à savoir le secteur du Rond-Point, de la route du Président-Kennedy et l'actuel boulevard de la Rive-

²² André CARRIER, *Chronique des incendies à Lévis, de 1855 à nos jours*, Lévis, Redocom Inc, 1993.

Sud. À cela s'ajoute la disparition du transport maritime et la migration du transit ferroviaire vers Charny.

L'activité commerciale poursuit son déclin tout au long des années 1970. Les entrepôts passent entre les mains de différents propriétaires, dont les succès sont loin des aspirations initiales. Par exemple, les entrepôts Noël Bégin, La compagnie devient Les Entrepôts lévisiens et loue pour cinq ans (1955) à Sterling Agencies Inc. La partie est des entrepôts, utilisée alors comme garages, est convertie en 1952 en centre de distribution pour la Brasserie Boswell-Dow. L'ensemble des entrepôts sont mis en vente en 1970 et sont achetés par C.G. Métal Ltée. Par la suite les bâtiments passent entre les mains de plusieurs propriétaires :

1974 : de C.G. Métal à Les cercueils Lévis Ltée;

1977 : Dionite Luggage Inc.;

1989 : Bergenac Inc.;

1997 : L'ensemble de la propriété passe de Sa majesté la Reine au Canadien National;

1998 : Les foyers Don-Bar Inc.

Faut d'argent et par la négligence des propriétaires, l'entretien des immeubles, dont plusieurs sont centenaires, laisse à désirer. Dans ces conditions, la Traverse perd son intérêt stratégique et tombe progressivement dans l'oubli. Seule la gare intermodale, les activités du traversier et le chantier A.C. Davie demeurent des témoins importants, racontant à leur manière leur passé glorieux.

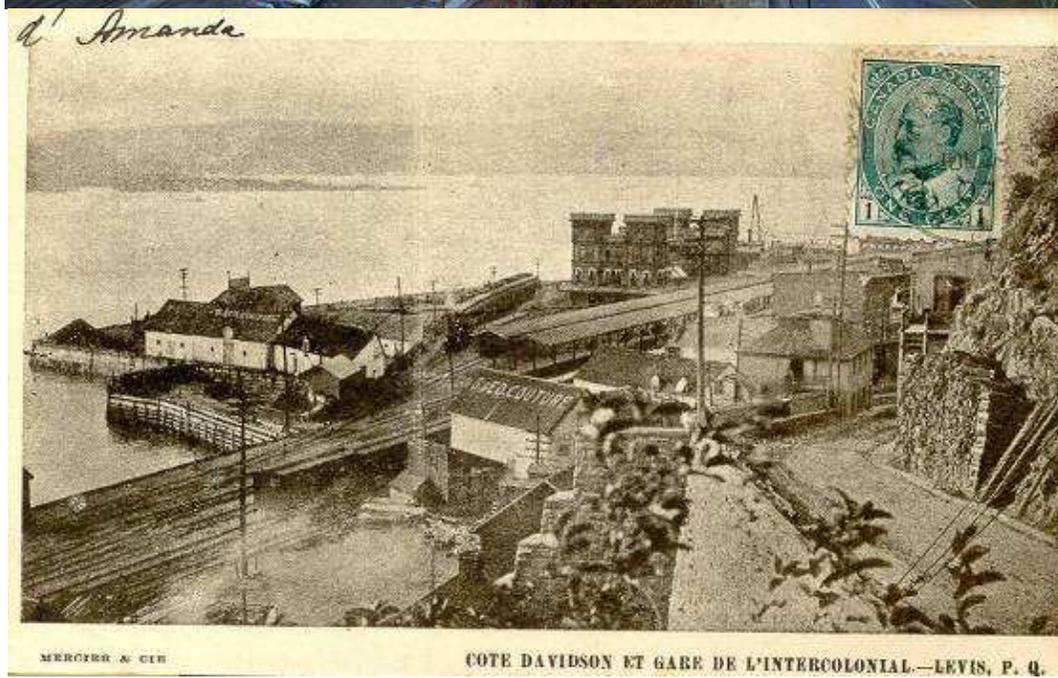
Conscient de l'apparence négligé de ce secteur de la ville, les autorités municipales entreprennent d'importants travaux de réaménagement. Dans le cadre du 350^e anniversaire de l'arrivée de Jacques Cartier en 1984, certains éléments font peau neuve à la Traverse, à l'image du Vieux-Port de Québec. La gare intermodale subit une importante cure de rajeunissement et la Société des traversiers du Québec y installe sa salle d'attente. Pour relier le bâtiment aux navires, une longue passerelle surélevée est construite, passant au dessus de la voie ferrée. D'autres travaux d'aménagement urbain sont réalisés autour de la gare pour redonner le lustre de cette place publique.

Présent depuis 1832, le chantier maritime A.C. Davie tente de survivre en réorientant ses activités sur la construction de navires de pêche en métal. Pour un chantier qui a bâti sa réputation sur les navires de bois, cette réorientation n'est pas un succès. Passant aux mains d'Equimer en 1987, l'entreprise ferme définitivement ses portes en 1989 après 164 années d'activités. Cette fermeture marque la fin de toute l'activité traditionnelle à la Traverse.

À la fin des années 1980, la Ville de Lévis autorise la démolition des édifices jugés vétustes situés au pied de la côte Fréchette pour la construction de trois ensembles de condominiums, sous le nom des *Rives du St-Laurent*. Questionnable de nos jours sur le plan urbanistique, cette réalisation se voulait à l'époque un moyen convaincant de relance de l'activité et de l'animation à la Traverse. Cette expérience fut répétée au début des années 2000 sur le site des entrepôts

J.L.Demers, par la construction de quatre unités de condominiums, *Le diamant bleu*.

Désormais, seuls le plan de halage, les édifices et quelques traces d'anciens quais rappellent ce glorieux passé. Ces témoins forment un important corpus patrimonial dont l'énorme potentiel demeure à être exploité



Même prise de vue à deux époques différentes, 1984 et vers 1910. La première représente le déclin tandis que la seconde nous rappelle l'effervescence de ce lieu fondamental dans l'identité lévisienne. Sources : Ville de Lévis, service du patrimoine et BANQ, fonds Magella Bureau.

En somme, pour bien comprendre l'actuel secteur de la Traverse, il est nécessaire de saisir l'ampleur de l'histoire et des activités qui s'y sont déroulées. Il s'agit d'un carrefour stratégique d'importance nationale, à l'origine des principaux développements de la Ville de Lévis. L'aménagement prochain de ce secteur doit se faire en respect à ce passé exceptionnel, en intégrant certains rappels à travers ses différentes composantes. Il s'agit du seul moyen de rappeler l'histoire exceptionnelle d'un lieu fondamental dans l'identité lévisienne.



Extrait d'une vue panoramique de Québec, prise lors du tricentenaire de la capitale en 1908.
Source : BAC, PA-165609.

Annexe 1

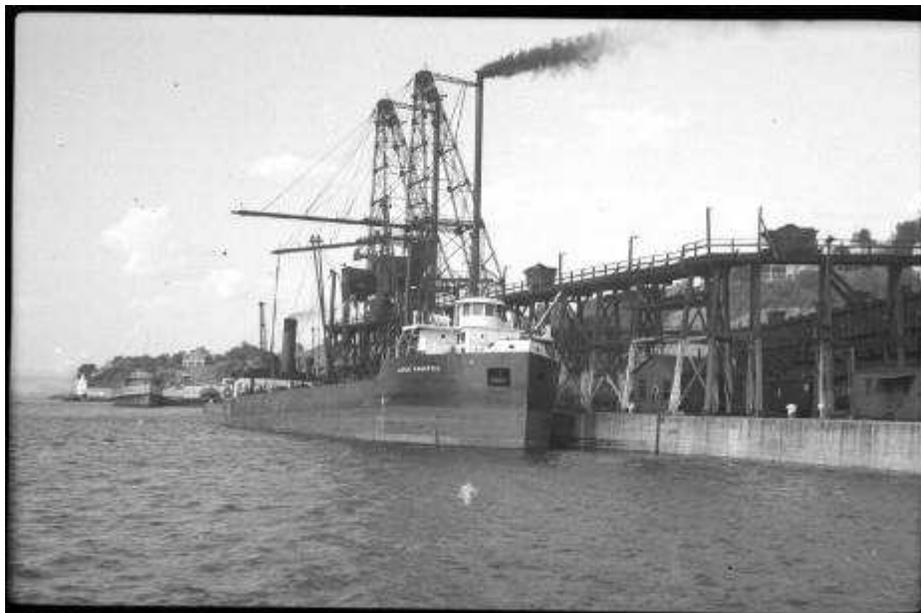
Toponymes et odonymes en lien avec la présence du canot à glace à Lévis

Spécifique	Générique	Origine
Traverse	Secteur	Compris entre les côtes Fréchette à l'ouest et Bégin à l'est, le secteur de la Traverse s'est développé, comme son nom l'indique, autour de l'industrie de la traverse. L'usage de ce nom remonte au 18 ^e siècle où des cabanes de pêcheurs servaient d'abri à ceux qui désiraient traverser le fleuve vers Québec. La géographie de ce secteur, caractérisée par un replat entre deux falaises abruptes et une anse assez profonde, offrait un havre et un débarcadère naturel. Ce secteur devint alors le site tout désigné pour tous les types de moyens pour traverser à Québec, soit par le canot, le canot à glace, le pont de glace, le traversier à vapeur et autres traversiers modernes.
Passage	Côte du Secteur	<p>Selon Pierre-Georges Roy, « dans le premier quart du dix-neuvième siècle, la route ou côte du Passage était la seule voie pour se rendre au fleuve Saint-Laurent. Les habitants des vallées de la Beauce et de l'Etchemin devaient donc passer par là pour aller à Québec. François Vallerand, Joseph Ladrière dit Flamand et Pierre-Augustin Labadie, qui avaient leurs maisons dans cette côte, étaient les logeurs attirés de tous les habitants de la Beauce et de l'Etchemin. De plus, ils leur faisaient traverser le fleuve dans leurs canots. De là, le qualificatif de <i>passagers</i> donné à tous ceux qui donnaient le couvert aux habitants qui venaient en ville. L'expression est encore en usage. La côte du Passage a donc reçu son nom des <i>passagers</i> qui l'habitaient ».</p> <p>Le secteur du Passage est une autre appellation pour le secteur de la Traverse. Vers 1820, tout le secteur compris entre les côtes du Passage et Bégin, à l'est, fut occupé par des établissements qui permettaient de traverser le fleuve dans des canots. Tout le bas de la ville fut alors connu sous le nom du Passage.</p>
Cabane des Pères	Côte de la Site de la Pointe de la	Le site de la Cabane des Pères correspond aujourd'hui au secteur se trouvant directement à l'est du chantier A.C. Davie. Autrefois, une côte y conduisait en partant de la rue St-Joseph, connue sous le nom de la côte de la Cabane des Pères. Les Jésuites y exploitèrent dès 1647 une pêche à l'anguille. Au 19 ^e siècle, à cause des vents et de la glace, la cabane servit de point de ralliement pour les voyageurs désirant traverser le fleuve.

Barras	Rue	Ce nom honore la famille Barras dit Lecours, dont plusieurs membres furent des acteurs de premiers plans dans le domaine de la navigation. Pierre Barras a longtemps agit comme canotier avant de se lancer dans l'industrie des horse-boats et de la navigation à vapeur.
Bégin	Côte	La côte Bégin est la partie de la rue St-Laurent qui se trouve entre le chantier A.C. Davie et la rue Montcalm. Son nom rappelle la mémoire d'Augustin Bégin, canotier et <i>passager</i> , dont la maison se situait au pied de la côte. Cette longue construction, aujourd'hui disparue, servait de point de ralliement pour les voyageurs désirant traverser vers la capitale. Longtemps après le décès d'Augustin Bégin, en 1838, sa veuve, Barbe Samson, continua à recevoir les voyageurs, jusqu'à son décès en 1862. (Source : ROY, Pierre Georges, <i>Rues de la cité de Lévis</i> ; ROY, <i>Profils Lévisiens</i> ; Roy, <i>Glanures lévisiennes</i> .)
Chabot	Rue	Cette rue honore la mémoire de la famille Chabot, anciennement propriétaire du terrain ou cette rue fut développée. Julien Chabot, père et fils, ont été des pionniers dans l'industrie de la traverse à Lévis. Laurent Chabot (1799-1893) est reconnu comme l'un des canotiers les plus braves et les plus forts de sa génération. Plusieurs exploits de canotage et de sauvetage lui sont reconnus. (Source : ROY, Pierre Georges, <i>Rues de la cité de Lévis</i> ; ROY, <i>Profils Lévisiens</i> ; Roy, <i>Glanures lévisiennes</i> .)
Fréchette	Côte Rue	Ce nom honore la mémoire du poète Louis Fréchette, qui a décrit avec précision la pratique du canotage dans plusieurs écrits, dont <i>Mémoires intimes</i> , <i>Originaux et détraqués</i> et <i>La Noël au Canada</i> .
Labadie	Côte	Augustin Labadie (1753-1836), dit le Canotier lettré, dont la maison était située au pied de cette côte, fut un <i>passager</i> très renommé. Son habitation fut longtemps utilisée comme lieu d'accueil pour les voyageurs.

Annexe 2

Iconographie complémentaire



Charbonnier au quai Paquet avec le convoyeur à charbon du Canadien National et du Québec-Central. Source : BAnQ, E6,S7,SS1,P1895.



Bloc d'amarrage et plan de halage au chantier A.C. Davie vers 1880. Source : BAnQ, collection initiale.



Débarcadère de la Traverse de Lévis en 1911. Au fond, les hôtels Kennebec, St-Louis et le bureau de poste. Source : BAnQ, collection initiale.



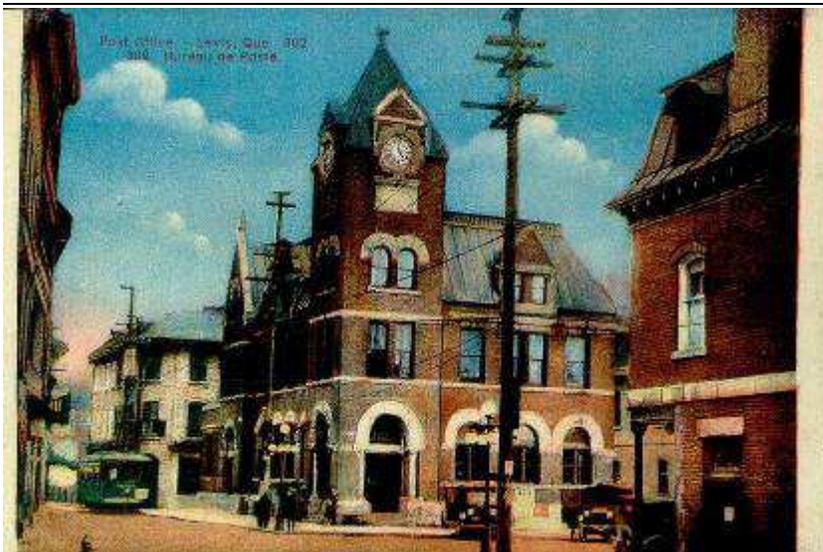
Secteur de la Traverse en 1945. Source : Ville de Lévis.



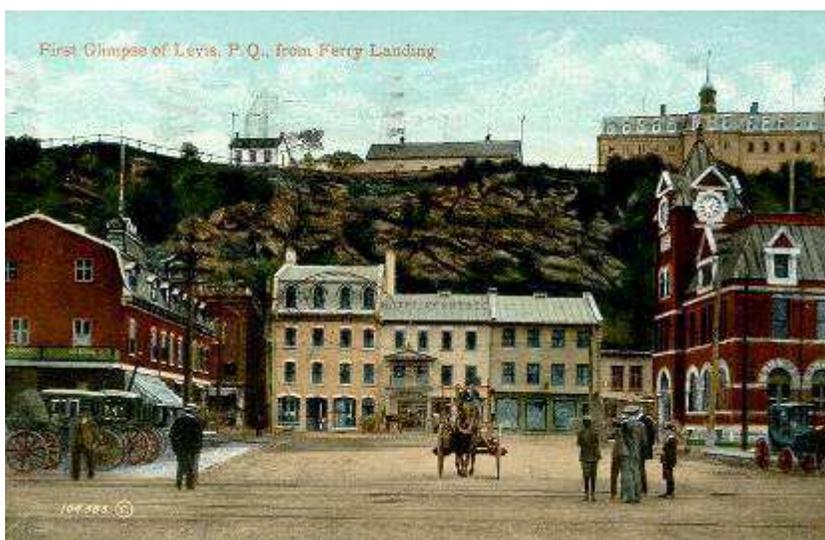
Le passage à niveau, la salle d'attente de la Traversée de Lévis ainsi que l'hôtel Dohan's à l'extrémité de la rue Laurier. Cette photographie fut prise le 18 janvier 1930. Source : BAC, E-010865410.



Vue vers les élévateurs à charbon situés sur le quai Paquet. À droite, on remarque les anciens ateliers Carrier&Lainé. Source : BAC, E-010865409



Ancien bureau de poste de la basse ville de Lévis. Source : BAnQ, fonds Magella Bureau.



Avenue Laurier vers 1920. BAnQ, fonds Magella Bureau.



Même endroit vers 1935. BAnQ, fonds Magella Bureau.

Annexe 3

Informations complémentaires

12 juillet 1865, « On trouve à une profondeur de deux pieds, au bas de la côte Bégin, sur l'emplacement d'une ancienne construction appartenant à Jean-Baptiste Beaulieu, dix squelettes humains.

17 juillet 1865, « On trouve encore plusieurs squelettes dans le voisinage de la propriété de M. Beaulieu, au pied de la côte Bégin. Ces squelettes proviennent, sans doute, du cimetière qu'on avait ouvert près de l'hôpital 'Temporaire des fiévreux' en 1832.

Bibliographie

1. Cartes et plans

SITWELL, H.S., R.E. *Plan of Point Levis Canada East Surveyed in 1864-5 By Lieut. H.S. Sitwell, Royal Engineers*. 1869. 14 feuillets.

GOAD, Charles E. *Quebec Coves South Shore*. Montréal : Charles E. Goad, 1876. 16 feuillets.

HOPKINS, H.W. *Atlas of the county of Levis, Prov. Quebec*. Québec: Provincial Surveying and Pub. Co., Walter S. MacCormac, manager, 1879. 12 feuillets.

GOAD, Charles E. Insurance plan of Quebec South Shore, Province of Quebec. Montreal [etc : Cha's E. Goad, civil engineer, 1894. 27 feuillets.

GOAD, Charles E. *Insurance plan of Quebec South Shore, Quebec*. Montréal et Toronto : Underwriters Survey Bureau Limited, 1918. 35 feuillets.

GOAD, Charles E. *Insurance plan of Lévis, Que. and vicinity*. Montreal ; Toronto : Underwriters' Survey Bureau Limited, 1927. 35 feuillets.

BOURRET, Jean-Paul. *Plan topographique de la Cité de Lévis*. Montréal : Photographic Surveys (Quebec) Ltd, 1958. 5 feuillets.

Compagnie Franco-Canadienne d'aviation. Relevé photographiques, 1927. Photocartotheque, Université Laval. Copie Ville de Lévis.

Underwriters' Survey Bureau Limited. *Insurance plan of the city of Lévis, Que.* Montréal, Underwriters' Survey Bureau Limited, juillet 1960. 45 feuillets.

2. Études et publications

La Tribune de Lévis, diverses éditions entre 1946 et 1957.

The Town of Levis & environs, P.Q., Canada, 1912. Montreal : Commercial Magazine Co. 1912. 59 pages.

BRUNEAU, Roger. *La petite histoire de la traverse de Lévis*. Québec, Ministère des transports, 1983. 99 pages.

CADRIN, Gaston. *Rapport d'évaluation historique des entrepôts Noël Bégin (Don-Bar)*. Lévis, Communications Gaston Cadrin enr., novembre 2002. Rapport remis à la Ville de Lévis. 15 pages.

CARRIER, André. *Chronique des incendies à Lévis, de 1855 à nos jours*. Lévis, Redocom Inc, 1993. 147 pages.

FRANCK, Alain. *Étude et inventaire des vestiges du patrimoine maritime de la rive sud du fleuve (Région de Québec)*. Lévis, Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM), décembre 1992. 48 pages.

FRÉCHETTE, Louis. *Mémoires Intimes*. Montréal, Fides, 1961. 200 pages.

GOSSELIN, Jean. Enquête ethnologique, CJJ-At-12, 19 juin 1979. Musée canadien des civilisations, Collection Jean-Jacques Chalifoux, numéro de dossier Folk B201/11.

ROY, Léon. *Industrial district of Levis*. Montréal: W.G. Carbray, 1927. 112 pages.

ROY, Jean-Paul, *Regards sur la Région de Lévis – inventaire économique de nos ressources naturelles et industrielles*. Lévis : Chambre de commerce, section junior, du district de Lévis, 1943. 47 pages.

ROY, Pierre-Georges. *Dates lévisiennes, Vol 1, 1848-1869*. Lévis, Le Quotidien, 1932. 328 pages.

ROY, Pierre-Georges. *Dates lévisiennes, Vol 2, 1870-1880*. Lévis, Le Quotidien, 1932. 311 pages.

ROY, Pierre-Georges. *Dates Lévisiennes, cinquième volume – 1899-1908*. Lévis : Imprimerie Le Quotidien Ltée, 1948.

ROY, Pierre-Georges. *La traverse entre Québec et Lévis*. Lévis, Imprimerie Le Quotidien, 1942. 169 pages.

Programme souvenir du 3^e centenaire de la rive sud, région de Lévis. Lévis : Imprimerie Le Quotidien Ltée, 1947. 80 pages.

Le Centenaire de Notre-Dame de Lévis, 25-30 juillet 1950. Lévis : Imprimerie Le Quotidien Ltée, 1950. 144 pages.

Centenaire Collège de Lévis, 1853-1953. Lévis : Imprimerie Le Quotidien Ltée, 1953. 68 pages.

ROY, Emery. *Centenaire de Lévis 1861 : album-souvenir*. Lévis : Le Comité du centenaire de Lévis, 1961. 152 pages.

Ville de Lévis. *Inventaire historique des industries de Lévis de 1668 à 1945*. Compilé par Yves HÉBERT, historien. Lévis, Service du patrimoine et soutien à l'urbanisme, 2008.