

La rivière Saint-Charles au cours des temps

Jean-Marie Lebel

Numéro hors-série, 1996

Limoilou, un siècle d'histoire

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/8787ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

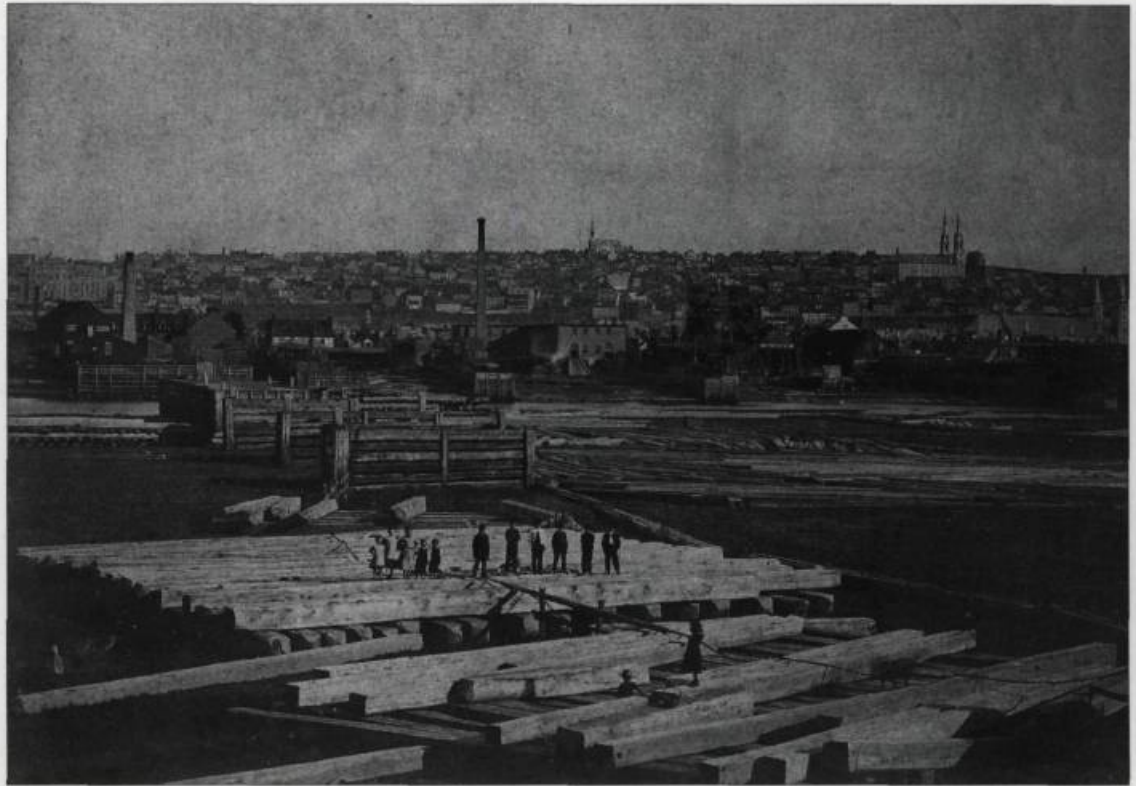
0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Lebel, J.-M. (1996). La rivière Saint-Charles au cours des temps. *Cap-aux-Diamants*, 22-26.



LA RIVIÈRE SAINT-CHARLES AU COURS DES TEMPS

par Jean-Marie Lebel

La rivière Saint-Charles est indissociable de l'histoire du quartier Limoilou dont elle constitue la limite sud. Elle a d'ailleurs donné son nom à la paroisse de Saint-Charles de Limoilou. Impressionnés par ses nombreux méandres, les Amérindiens la nommaient Kabir-Kouba, c'est-à-dire la «rivière aux milles détours». Jacques Cartier la baptisa rivière Sainte-Croix car il y avait débarqué le 14 septembre 1535, jour de l'Exaltation de la Sainte Croix. Ce furent finalement les récollets qui lui donnèrent le nom de Saint-Charles en l'honneur de l'un de leurs bienfaiteurs, Charles de Boves, grand vicaire de Pontoise.

Le parc Cartier-Brébeuf, qui longe la Saint-Charles, rappelle l'hivernage de Cartier et de son équipage et leur rencontre avec les Amérindiens. De nos jours, une belle coutume se perpétue le premier samedi de septembre. Des Limoilois se

rendent alors en procession de l'église Saint-François d'Assise à la croix du parc Cartier-Brébeuf, sur laquelle on peut voir les armes de François I^{er}, afin de respecter le vœu de Cartier à Notre-Dame de Rocamadour.

Quand on craignait la Saint-Charles

Aujourd'hui bien sage et bien emmurée, la rivière Saint-Charles n'inquiète plus les gens de Limoilou. Autrefois, au printemps et lors des «grandes mers» et hautes marées, la rivière débordait et inondait les premières rues d'Hedleyville ou de Limoilou. Selon Nazaire LeVasseur, «Hedleyville sur la rivière Saint-Charles devenait une Venise en miniature.» Pendant quelques jours, les citoyens allaient au travail et se voisaient en chaloupes.

Au XX^e siècle, des travaux de remblayage et plusieurs mesures furent prises pour contenir la rivière. En 1969, un barrage fut construit près du pont Samson pour en régulariser le cours. De

Les battures de la rivière Saint-Charles du côté de Limoilou étaient occupées par des chantiers maritimes et des commerçants de bois équarri. On aperçoit au loin, du côté droit, les clochers de l'église Saint-Jean-Baptiste et Saint-Roch. Photographie de Louis-Prudent-Vallée, vers 1875. (Collection Yves Beauregard).

plus, en 1976, des vannes de marée furent érigées sur le barrage pour mieux contrôler le débit de la rivière.

Quand on pêchait le *tommy cod*

Durant plusieurs décennies du XIX^e siècle et jusqu'à la Première Guerre mondiale, apparaissaient en décembre de nombreuses petites cabanes sur la glace à l'embouchure de la rivière jusqu'au pont Dorchester. Elles étaient fréquentées par les amateurs de la pêche à «la petite morue», que plusieurs appelaient le *tommy cod*.

Quand ça ne mordait pas, nous apprend *L'Événement* du 4 janvier 1902, les pêcheurs jouaient aux cartes, à la lueur des lampes, s'amusant au «Quatre sept», au «pitro» et au «whist». Des pêcheurs prenaient «un petit coup» et les policiers déploraient les fréquentes bagarres. La pêche à la petite morue ne se prolongeait guère au-delà du jour des Rois.

Il n'y avait pas que le *tommy cod* qui fréquentait la rivière Saint-Charles, il y avait aussi les loup-marins! Après nous avoir décrit un loup-marin étendu sur le sable et se prélassant à son aise sous les rayons du soleil, *Le Journal de Québec* du 14 juillet 1868 soulignait : «Il est arrivé assez



Le monument Cartier-Brébeuf est l'œuvre de Eugène-Étienne Taché. Il fut inauguré le 24 juin 1889. Carte postale *Illustrated Post Card Co.* Montréal. (Collection Yves Beauregard).



Entrée du vieux pont Dorchester au bout de la rue du Pont. On aperçoit au loin le clocher de l'ancienne église de Saint-Charles de Limoilou. Du côté gauche, se dresse la maison du gardien du pont. Carte postale N.D., 1907. (Collection Yves Beauregard).

souvent que des loup-marins se soient aventurés ainsi dans la rivière Saint-Charles».

Au temps des chantiers navals

Au XIX^e siècle, la rivière Saint-Charles fut un des hauts lieux de la construction navale en Amérique. Durant les belles années, on construisait le

long de la rivière de 20 à 30 grands bateaux par hiver. Les chantiers étaient établis sur les deux rives. On pouvait apercevoir vers 1850, du côté de la rive nord, sur l'actuel territoire du quartier Limoilou, le réputé chantier de Mackay et Warner que l'on appelait le «chantier des Américains». Il était situé à l'ouest de l'actuel pont Drouin, entre la 1^{re} Avenue et la rivière.

La construction des grands voiliers déclina après 1867. L'engouement des armateurs britanniques pour les navires en fer et en acier condamna nos chantiers. Un à un, ils cessèrent leurs activités. Mackay et Warner quittèrent, mais à la fin des années 1920, on pouvait encore voir leur grande et haute maison, surmontée de multiples cheminées.



Le pont Stadacona, ou pont Bickell, permettait aux gens de Stadacona de se rendre à Québec à travers la Pointe aux Lièvres. Carte postale N.D., 1907. (Collection Yves Beaugard).

De grands voiliers fabriqués en sol limoulois parcoururent les mers du monde et contournèrent l'éprouvant cap Horn où les navires à vapeur hésitèrent si longtemps à se risquer.

À l'époque des scieries

La construction navale requérait beaucoup de bois. D'importants commerçants de bois s'établirent le long de la Saint-Charles. De grands quais furent érigés sur la rive nord de la rivière, dont ceux des Anderson et Jones. Les prénoms de ce dernier étaient Horatio Nelson car il naquit le jour de la bataille de Trafalgar.

Sur le territoire de Limoilou, la construction navale et le commerce du bois donnèrent naissance aux petits villages de Smithville (plus tard Saint-Zéphirin de Stadacona), Parkeville (près du parc Cartier-Brébeuf), Hedleyville (plus tard Saint-Charles de Limoilou) et New Waterford (à l'ouest du boulevard des Capucins). Les premiers habitants de Hedleyville œuvraient pour le marchand de bois William Hedley Anderson qui donna son nom au village.

À l'époque du déclin de la construction navale, la famille Anderson rentra en Angleterre en 1867. Si l'on fait exception du village d'Hedleyville, le reste du vaste domaine des Anderson demeura longtemps inoccupé. Il sera loti après 1906 lorsque la Quebec Land Company s'installera à Limoilou.

À la fin du XIX^e siècle, parmi les scieries de bois de charpente et de menuiserie établies sur la rive sud de la rivière, il y avait celle d'Edmund Theodore Nesbitt. Né à Québec en 1854 et fils du constructeur de navires John James Nesbitt, il avait ouvert son moulin à scie en 1883. Au début du XX^e siècle, il déménagea sa scierie et ses «clos à bois» à Limoilou, près de la 10^e Avenue, à l'arrière de l'église Saint-Charles et à proximité des utiles voies ferrées. Nesbitt décéda le 23 novembre 1916, mais les activités de sa scierie se poursuivirent jusqu'en 1922. Des Limoulois se souviennent encore des lamentations des scies ainsi que de la terreur que causaient les copeaux qui s'échappèrent de la cheminée de la scierie et provoquèrent plusieurs incendies, dont celui du couvent.

Franchir la rivière

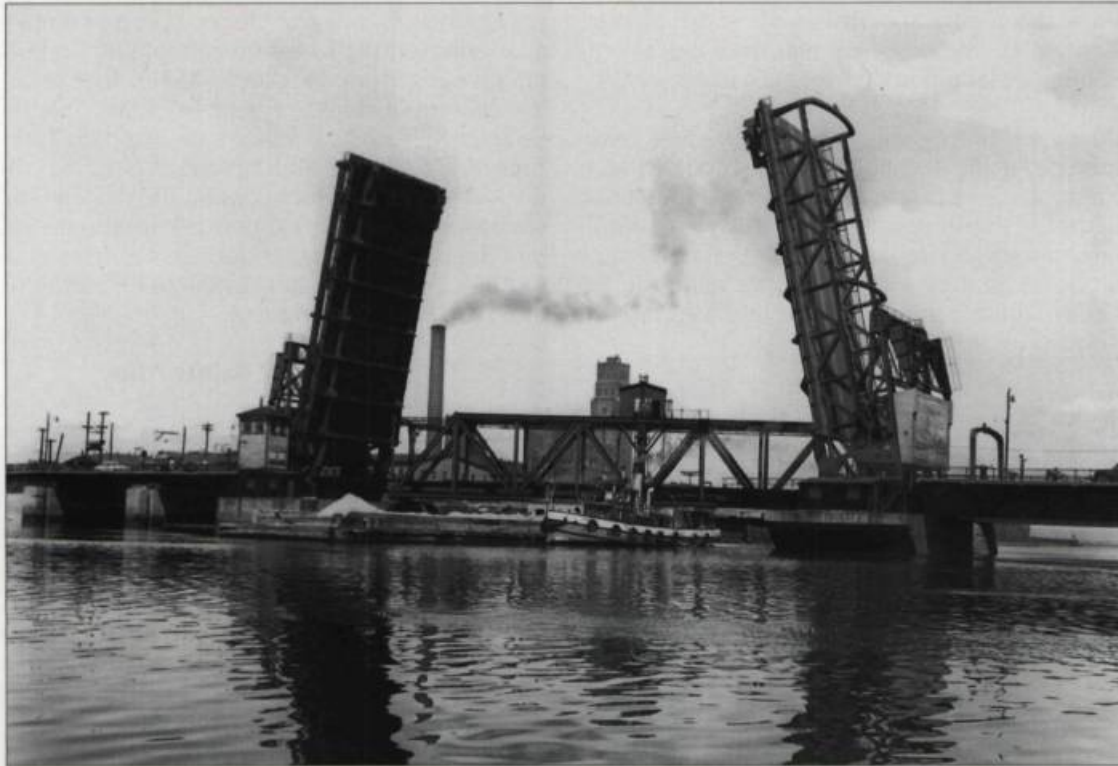
La rivière constitua longtemps une barrière naturelle. Du temps de la Nouvelle-France, fut établi un service de bac à bord duquel embarquaient et s'entrechoquaient calèches, charrettes, chevaux et passagers.

En 1787, des citoyens s'adressèrent à lord Dorchester, alors gouverneur de la province, lui demandant un octroi pour la construction d'un pont. Des lettres patentes furent accordées par le gouverneur à une compagnie le 31 août 1788 lui permettant de construire et de prélever des péages. Ce premier pont Dorchester érigé à l'endroit où traversaient les bacs, à l'entrée de la pointe aux Lièvres (le site de l'actuel pont Drouin), fut inauguré en 1789.

En 1819, le pont étant chambranlant, les actionnaires décidèrent de le reconstruire plus à l'est, donnant accès au cœur du faubourg Saint-Roch. Les gens prirent coutume de surnommer la rue Craig «la rue du pont» et le nom lui est resté. Possédé d'abord par plusieurs propriétaires, ce pont fut acquis en 1850 par la Commission des chemins à barrières de Québec. Constituée en corporation par une loi du gouvernement du Canada-Uni en 1841, cette commission devait voir à l'entretien des principaux chemins des abords de Québec.

Un pont à péage

N'empruntait pas le pont qui le voulait bien. Le pont était propriété privée et les usagers devaient défrayer un tarif de passage. Des maisonnettes avaient été érigées de chaque côté pour abriter les gardiens des barrières et leurs familles. Le 1^{er} juin 1860, s'opposant à une majoration du tarif pour les piétons, des gens en colère arrachèrent les barrières pour les jeter à la rivière. Elles furent réinstallées malgré le mécontentement. Des jeunes gens s'amusaient à déjouer les gardiens. Un des sujets de prédilection du peintre



L'achalandé pont Samson en 1956. Comme les ponts Lavigueur et Drouin, son nom honore un ancien maire de la ville de Québec. (Archives de la Ville de Québec; collection iconographique, N-004214).

Cornelius Krieghoff fut d'ailleurs d'illustrer de joyeux lurons passant aux barrières en se sauvant pour ne pas payer.

Toute une série de tarifs s'appliquaient selon le type de voitures et le nombre de chevaux. Il y avait aussi des tarifs pour les indisciplinés troupeaux de moutons, de porcs ou de bêtes à cornes que l'on conduisait au marché aux animaux. À l'époque de la fermeture, il en coûtait 13 sous pour l'aller et le retour d'une calèche tirée par un cheval.

Le 4 juillet 1903, le journal *Le Soleil*, s'indignant du coût de passage excessif, s'écriait : «Il faudra en finir, une bonne fois, avec ces coutumes d'un autre âge». Le 1^{er} janvier 1911, le pont devint propriété de la Ville de Québec qui abolit enfin les postes de péage.

Un pont qui roule

Ce pont en bois avait un «tablier roulant», que l'on appelait aussi «pont-levis». De la galerie de sa maison, dont une partie surplombait l'eau, le gardien pouvait jeter un coup d'œil sur le déplacement des bateaux. Lorsque retentissait un appel de trompette, c'était une goélette qui «demandait le pont». Le gardien suspendait alors le trafic, fermait les barrières et faisait tourner la partie centrale du tablier afin d'ouvrir une brèche destinée à livrer passage aux bateaux.

François-Xavier Chouinard se souvenait de «cette lourde et disgracieuse machine qui glissait sur des rails rouillés et étaient manœuvrés

péniblement à bras d'hommes». Mais les Limoulois ne se lassaient point du spectacle et, les beaux jours, ils étaient plusieurs à observer la manœuvre et le pont qui «grinçait de toutes ses planches et de toute sa vieille ferraille».

Un pont délabré

Construit en 1820, ce pont en bois fut en usage jusqu'en 1913. Jamais a-t-on vu un pont aussi souvent rapiécé et rafistolé au fil des ans. Endommagé par des incendies, on se contentait de le réparer. La Commission des chemins à barrières ne voulait pas trop investir. Il ne fallait pas compter sur les garde-fous qui tenaient tant bien que mal. En 1854, un homme est tombé à l'eau et s'est noyé.

En 1910, une commission gouvernementale conclut que ce pont était devenu «une entrave au progrès et au développement de Québec et du quartier Limoilou en particulier, vu la lenteur du fonctionnement de ses ponts-levis». La Ville de Québec, devenue propriétaire le 1^{er} janvier 1911, en entreprit la démolition le 25 mars 1913. Il fut remplacé en 1915 par un pont basculant en acier. Ce dernier cédera sa place à l'actuel pont Dorchester, ouvert à la circulation en 1972. La construction du mail de la rue Saint-Joseph, coupant l'accès au boulevard Charest, a de beaucoup diminué l'affluence du pont.

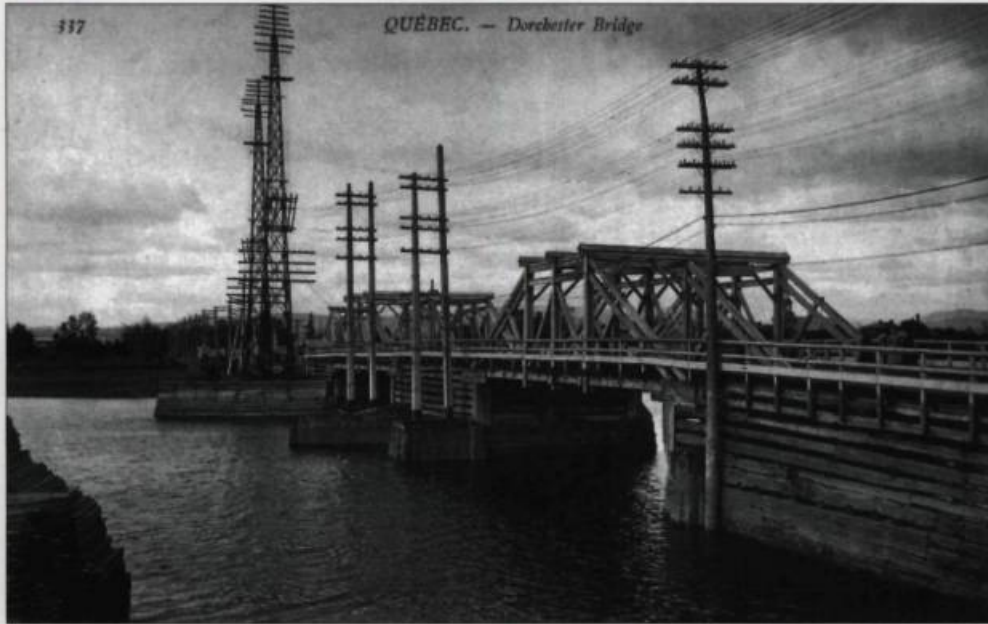
Des ponts qui basculent

Ayant réussi à retirer à la Commission des chemins à barrière son privilège exclusif de cons-

truire des ponts sur la rivière, à l'est de l'Hôpital Général, la Ville de Québec pouvait enfin sortir le quartier Limoilou de son quasi-isolement.

En mars 1913 fut inauguré le pont Drouin à proximité de l'usine de tabac Rock City dont le maire Napoléon Drouin avait été l'un des fondateurs. Le pont Drouin permit au tramway électrique de se rendre à Limoilou. En 1930, on construisit un autre pont, près de celui du chemin de fer. On le baptisa Samson en 1932 à la mémoire du

Les Québécois utilisaient le pont pour se rendre aux terrains de l'Exposition agricole où les premières bâtisses ont été construites en 1898 selon les plans de l'architecte Joseph-Ferdinand Peachy. En août 1907, *Le Soleil* déplorait : «Le pauvre pont Bickell n'a rien de bien rassurant pour les voitures et les piétons qui y passent. Il chancelle sur ses bases, son pavé y est pourri, il tombe décrépité». Reconstitué en acier quelques années plus tard, il fut rebaptisé pont Lavigueur en mémoire du maire Henri-E. Lavigueur.



Le vieux pont Dorchester n'avait pas suivi le progrès. Il était encore un pont à péage alors que de modernes pylônes d'électricité amenaient le courant de la centrale de la chute Montmorency à Limoilou et Québec. Carte postale N.D., 1907. (Collection Yves Beauregard).

quincaillier Joseph Samson de la maison Samson & Fillion, maire de Québec de 1920 à 1926. Il donnait directement accès à la gare du Palais et reliait la rue Henderson à la 10^e Avenue (devenue le boulevard des Capucins car ce boulevard passe à l'arrière de leur monastère).

Ces ponts étaient dits «à bascule» car le tablier se relevait et s'abaissait au moyen d'un contrepoids actionné par de puissantes machines. Ce fut en 1967 que l'on procéda à l'enlèvement des contrepoids des ponts Drouin, Samson, Dorchester et Lavigueur, car l'époque des goélettes était bien révolue. L'actuel pont Drouin fut inauguré en 1973 et le pont Samson en 1985.

Le pont Bickell

Auprès de la rivière Lairet, William John Bickell possédait un moulin dont les ouvriers furent les premiers habitants de Stadacona. Bickell le fit ériger en 1869 au bout de la pointe aux Lièvres, longue presque toute provoquée par un méandre de la rivière Saint-Charles. En 1894, le gouvernement provincial a placé le pont sous le contrôle des municipalités de Québec et Limoilou. Lors de l'annexion de Limoilou, il est devenu la propriété de la ville de Québec.

Le pont Sainte-Anne

En 1879, des hommes d'affaires de Québec fondent la Compagnie de chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean. Ils font construire, dans l'estuaire de la rivière, un pont que les premiers trains empruntèrent en 1884. La voie ferrée fut construite entre les villages de Saint-Charles et New Waterford. Le pont sera aussi utilisé par la ligne du Québec, Montmorency & Charlevoix, inaugurée en août 1889.

Les trains de ces compagnies s'arrêtaient à la petite gare de Limoilou, sur laquelle figura jusqu'en 1904 le nom d'Hedleyville. Le pont devint connu sous le nom de Sainte-Anne car de nombreux pèlerins l'utilisaient

pour se rendre au sanctuaire de Sainte-Anne-Beaupré. Devenu propriété du Canadien National, il fut reconstruit en 1919 et est aujourd'hui utilisé par les trains de Via Rail.

Une source de détente

Au cours des années 1960, la municipalité procéda au remblayage de la petite rivière Lairet dont le parcours décrivait nombre de méandres dans le quartier. Elle était devenue un égout à ciel ouvert et sa disparition était réclamée depuis longtemps.

De nos jours, la traversée et les caprices de la rivière Saint-Charles n'embêtent plus le quotidien des Limoilouis. Les chantiers et scieries ne leur bloquent plus l'accès aux berges. L'hiver, la rivière se transforme en une immense patinoire. En été, cyclistes et promeneurs parcourent les rives. La rivière est devenue une source de détente. ♦

Jean-Marie Lebel est historien et membre du comité de rédaction de *Cap-aux-Diamants*.