

QUÉBEC : POURQUOI L'ABSENCE D'ACCÈS PUBLICS AU FLEUVE ?

Au cours du dix-neuvième siècle, Québec a perdu tous ses accès publics au fleuve. L'historien David-Thierry Ruddel en explique les raisons.



David-Thierry RUDEL

Québec, 1765-1832



David-Thierry Ruddel

Québec, 1765 -1832

L'évolution d'une ville coloniale

par David-Thierry Ruddel

Musée canadien des Civilisations - Hull, 1991

AU COURS DU DIX-NEUVIÈME SIÈCLE, QUÉBEC A PERDU SES ACCÈS PUBLICS AU FLEUVE. L'HISTORIEN DAVID-THIERY RUDEL EN EXPLIQUE LES RAISONS.



David-Thierry RUDEL

Vingt ans après la Défaite : début du blocage des accès publics à l'eau

« Vers 1780, François Cugnet, qui a été officier sous le Régime français, se plaint des empiétements et de la fermeture de passages donnant accès à la rive et au port. Il déclare que la suppression des anciens règlements municipaux transforme la ville en un village désordonné et défiguré.

« Au début du XIXe siècle, la plus grande activité portuaire et la construction de nombreux quais entraînent une expansion considérable du port. Vers les années 1800, les marchands multiplient leurs demandes de concessions de terres domaniales le long du rivage, de la rivière Saint-Charles à l'Anse-des-Mères. En 1830, les quais forment une ligne presque ininterrompue entre le pont Dorchester sur la rivière Saint-Charles et l'Anse-des-Mères sur le Saint-Laurent.

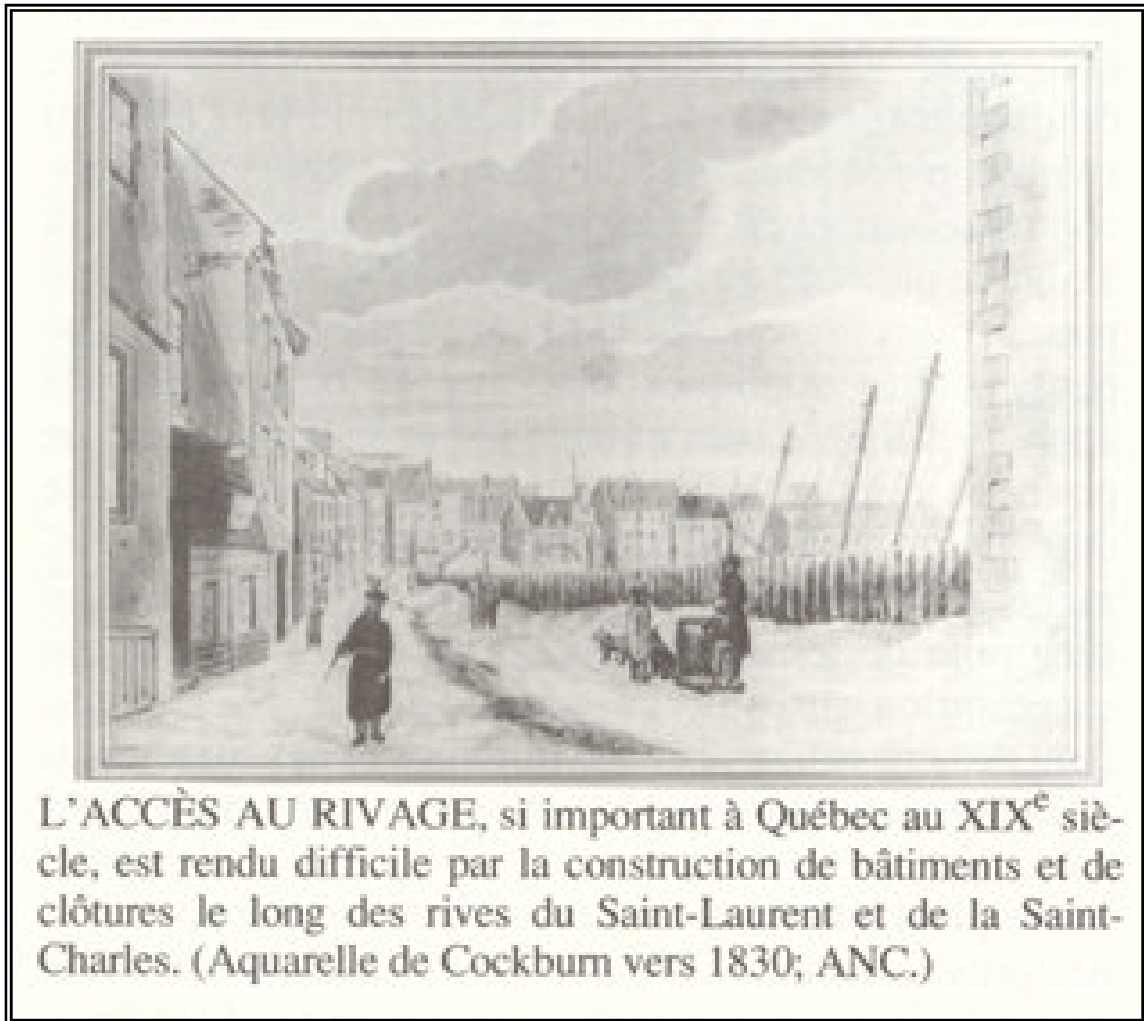
« Le développement du commerce influence l'expansion urbaine de Québec au début du XIXe siècle. On en veut pour preuve l'empiétement continu des intérêts privés sur la propriété publique. Des marchands de bois, des constructeurs de navires et des importateurs bloquent des sentiers qui donnent traditionnellement accès au rivage; ils empêchent ainsi les habitants de se procurer de l'eau... – Les francophones se plaignent que l'administration britannique ne fait pas respecter les règlements urbains établis sous le Régime français et que, par conséquent, le développement de Québec est chaotique.

Le plus souvent, ce sont les marchands britanniques qui empiètent sur les terrains publics. À peine arrivés à Québec, ils commencent à bloquer des passages, à fermer des routes et à déborder sur des terres réservées au public et au gouvernement. De nombreux empiétements, en particulier au bord de l'eau, posent des problèmes de plus en plus sérieux au XIXe siècle.

L'utilisation commerciale de terrains publics

« Le plus souvent, ce sont les marchands britanniques qui empiètent sur les terrains publics. À peine arrivés à Québec, ils commencent à bloquer des passages, à fermer des routes et à déborder sur des terres réservées au public et au gouvernement. De nombreux empiètements, en particulier au bord de l'eau, posent des problèmes de plus en plus sérieux au XIX^e siècle.

« Une confrontation majeure a lieu au tribunal en 1802 lorsque John Bentley, inspecteur des chemins, intente un procès à John Goudie fils, constructeur de navires, « pour avoir bloqué la route sur la plage de la rivière Saint-Charles, en érigeant une clôture de planches en travers de ladite route » (p. 212). Les passages publics le long des voies riveraines sont souvent fermés, ce qui nuit à la circulation avoisinante.



L'accès au rivage bloqué

« De tous les empiétements qui ont cours durant cette période, le plus important est l'obstruction de passages donnant accès au bord de l'eau, en particulier par des propriétaires de quais et de chantiers navals. Après 1807, la demande britannique de bois augmente considérablement, au point qu'il est difficile d'acquérir quelque propriété riveraine que ce soit. Les marchands redoublent donc d'efforts pour étendre leurs propriétés dans la zone du port. De 1807 à 1840, ils feront fi des passages traditionnels et réussiront presque à bloquer l'accès public à la rive. Ce type d'empiétement est considéré comme plus grave que les autres: parce que le public se trouve privé d'une ressource essentielle, les commissaires se montrent plus sévères à l'égard des contrevenants. Pareille obstruction, surtout s'il s'agit d'une grande surface, est à ce point inacceptable que les juges de paix ne peuvent faire la sourde oreille aux protestations.

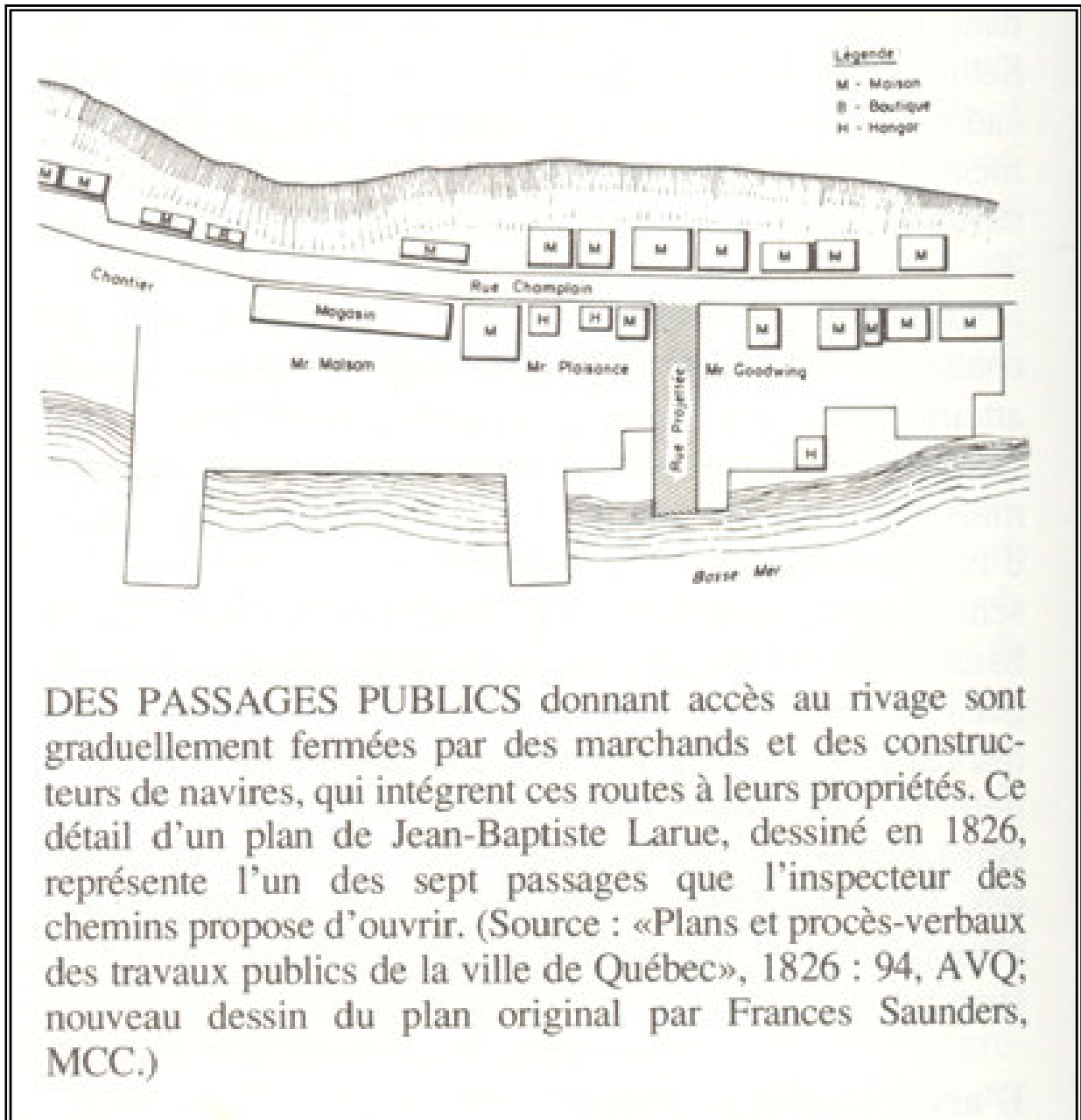
« Vers 1825, la pratique consistant à obstruer des passages publics est devenue un grave problème. Durant les deux siècles précédents (17^e et 18^e), les habitants avaient utilisé librement, chaque jour, plages et rivières. Les plages servaient aussi au déchargement des bateaux qui transportaient du bois et d'autres marchandises ainsi qu'à l'évacuation des ordures qu'on jetait dans le fleuve. Les premières mises en valeur du rivage, comme la construction du palais de l'intendant, des chantiers navals du roi et de quelques quais, occupaient relativement peu d'espace et ne bloquaient guère les plages.

« Toutefois, de 1783 à 1812, la zone portuaire se développera à un rythme sans précédent. Brasseries, vastes quais pour les produits importés, chantiers navals et anses à bois occupent la majeure partie de la berge de la Saint-Charles et du Saint-Laurent, rendant les plages pratiquement inaccessibles aux habitants. En principe, les propriétaires doivent permettre l'accès au bord de l'eau. Mais puisque les règlements ne sont pas toujours appliqués, ils utilisent souvent les terrains à leurs propres fins. Dès 1820, les habitants adressent de nombreuses pétitions à l'inspecteur des chemins; ils se plaignent que l'accès aux rives leur est refusé. Se voyant adresser un nombre croissant de pétitions, les magistrats ordonnent à l'inspecteur des chemins « *de présenter un rapport sur les rues, ruelles et autres passages conduisant au bord de l'eau* ».

L'inspecteur municipal Jean-Baptiste Larue

« Dans un document remis en 1826, l'inspecteur des chemins Jean-Baptiste Larue soutient que, pour plus de sept milles de rivage, il n'existe qu'un seul passage donnant accès au bord de l'eau à partir de la rue Champlain; de plus, il est impraticable. On a construit des clôtures et des quais sans tenir compte des sentiers existants. Les juges de paix acceptent alors la proposition de Larue de percer sept passages, mais les propriétaires s'y opposent vigoureusement. L'inspecteur persiste à vouloir dégager les passages, mais en vain. Le développement du commerce est en train de prendre le pas sur l'intérêt public.

« Des plaintes répétées au sujet de passages bloqués mènent à une autre tentative en vue de les faire ouvrir. En 1841, un autre inspecteur des chemins, Joseph Hamel, rapporte que des propriétaires de la rue Champlain ont empiété sur la rue et ont construit des bâtiments et des clôtures qui bloquent l'accès au bord de l'eau. Quand Hamel, comme son prédécesseur, suggère la création de nouveaux passages, il reçoit l'appui populaire.



Les citoyens signent des pétitions...sans succès

« Les empiétements atteignent un tel paroxysme qu'ils semblent maintenant faire partie intégrante du développement urbain. Malgré la multiplication des plaintes déposées par l'inspecteur des chemins et des groupes d'habitants, la plupart des magistrats et des membres de l'élite refusent d'admettre qu'il y ait un problème: ne profitent-ils pas souvent eux-mêmes de la situation ? Le procureur général Sewell, ancien défenseur des droits du public en 1802, est accusé d'empiétement sur un terrain public en 1826. (...) Le simple citoyen n'a d'autre recours que de faire signer des pétitions qui restent souvent sans réponse, à moins que les mesures prises soient inappropriées.

Conclusion

« Dès sa fondation, Québec est investi d'une vocation de centre économique et administratif. Son élite exerce donc ses prérogatives en s'appropriant les fonds municipaux. Marchands et administrateurs détournent les services au profit de leurs intérêts économiques et personnels. Plusieurs fois, les commerçants et les membres des professions libérales useront de leur influence afin de convaincre une grande partie de la population de l'importance de services publics; ils seront ainsi les initiateurs de tels services. Mais si les fonds proviennent de tous les secteurs de la ville, un montant d'argent disproportionné sert à payer des améliorations réalisées aux bénéficiaires des riches. Avec le temps, les différences et les clivages entre les groupes sociaux s'accroîtront et les conditions de vie malsaines des faubourgs se perpétueront. (239)

« Une fois qu'on a examiné ce contexte, il n'est pas surprenant que des hommes tels William Grant (membre du Conseil législatif, seigneur, entrepreneur et ancien député) s'estiment fondés à enfreindre la loi pour intégrer des passages publics à leurs scieries et chantiers navals.

« Comme leurs activités constituent une partie essentielle de l'économie et du commerce britanniques, les marchands considèrent qu'elles doivent avoir priorités sur les lois régissant les droits traditionnels. Cette attitude s'installant de plus en plus dans les esprits, l'élite commerciale tend à passer outre aux règlements locaux. Elle empiète alors sur la propriété publique, bloque les passages traditionnels et les voies d'accès vers l'eau. Bref, elle utilise à son profit les responsabilités administratives pour maintenir sa position. (240)

« Les citoyens qui demandent des améliorations à l'aménagement urbain mais qui n'appartiennent pas à l'élite de Québec sont rarement écoutés. » (189).

Il reçoit l'appui populaire...

« Des plaintes répétées au sujet de passages bloqués mènent à une autre tentative en vue de les faire ouvrir. En 1841, un autre inspecteur des chemins, Joseph Hamel, rapporte que des propriétaires de la rue Champlain ont empiété sur la rue et ont construit des bâtiments et des clôtures qui bloquent l'accès au bord de l'eau.

Quand Hamel, comme son prédécesseur, suggère la création de nouveaux passages, il reçoit l'appui populaire ».

Pétition des magistrats du quartier Saint-Roch (1821)

« En novembre 1821, les habitants de Saint-Roch présentent une requête au Gouverneur. Elle porte qu'autrefois la grève, de la rue Sault-au-Matelot jusqu'à la rue Saint-Roch, était libre, de sorte qu'on pouvait l'atteindre par plusieurs rues et qu'on y pouvait décharger bois de chauffage, pierre et autres marchandises lourdes. La partie de cette grève appelée la Canoterie s'est peu à peu couverte de quais, de hangars et de magasins, jusqu'au niveau des hautes marées et il est devenu impossible de l'utiliser, sauf au pied même de la côte de la Canoterie, où il reste un espace trop étroit d'ailleurs pour la commodité du public.

Depuis 1808, la grève, dans la partie située près de la rue Saint-Roch, a été concédée à des particuliers par la Couronne. Les Magistrats [*de Saint-Roch*] déplorent que des lieux publics soient accaparés au profit de particuliers et prient le Gouverneur de mettre fin à ces empiétements pour que le public puisse conserver à son usage le peu d'espace de grève encore libre.

En se reportant au plan Bennett de la ville de Québec, gravé en 1822, on voit que toutes les grèves, à partir de l'embouchure de la rivière Saint-Charles vers le sud et l'ouest jusqu'au Cap Diamant, sont bâties de quais, sauf à quelques endroits. »

Antonio Drolet, La Ville de Québec – 1759 - 1833

La Société historique de Québec, 1965