



Photo Kedli, Parcs Canada

Le centre d'interprétation permet de saisir le lien existant entre le commerce du bois au XIX^e siècle et son exploitation contemporaine.

construits à Québec, le visiteur est amené à constater les différences entre la vie de l'ouvrier et celle du marchand.

Le retour au XX^e siècle s'effectue à l'étage supérieur. L'observatoire et la terrasse extérieure sont des zones consacrées à la réactualisation des deux thèmes, la construction navale et le commerce du bois, thèmes qui n'appartiennent pas uniquement au passé, mais également au présent et à l'avenir. Une vue de Reed Paper, de Davie Shipbuilding et du port de Québec permet de saisir le lien qui rattache la société d'aujourd'hui à son histoire.

Le commerce du bois

Au tournant du XIX^e siècle, le port de Québec connaissait, grâce au commerce du bois, un essor considérable. Les causes étaient multiples. Le chêne, utilisé pour la construction navale en Angleterre, avait presque disparu des forêts anglaises. De plus, le blocus continental imposé par la France, en 1806, fermait à l'Angleterre le marché déjà précaire de la mer Baltique, son principal centre d'approvisionnement en bois. Les fournisseurs secondaires comme la Prusse, la Russie, la Norvège et les États-Unis ne pouvaient plus suffire à la demande. L'Angleterre s'est alors tournée vers Québec pour obtenir le bois nécessaire au maintien de sa suprématie sur les mers.

Le commerce du bois engendrait à ce moment-là une activité des plus fébriles à l'intérieur de toute la colonie par la variété d'emplois qu'il créait, parmi lesquels la coupe du bois et son transport. Dans la seule région de l'Outaouais, on comptait, en 1860, plus de 25 000 bûcherons œuvrant dans les divers chantiers de la rivière du Nord. Le bois abattu était ensuite mis à l'eau pour converger vers Québec. Les trains de

bois ou cages, menés par une quarantaine d'hommes, prenaient environ une vingtaine de jours pour parvenir jusqu'à Québec. Le voyage était souvent périlleux en raison des marées, des vents et des rapides qui obligeaient le démontage et le remontage des cages. La saison des trains de bois commençait à la débâcle et se poursuivait jusqu'à la fin d'octobre.

En période de pointe, vers 1835, près de 60 cages arrivaient à Québec. Tout ce bois était alors réparti dans les 26 anses à bois situées sur les deux rives du fleuve Saint-Laurent ainsi que sur les berges de la rivière Saint-Charles. Outre le fait que l'on y employait alors plus d'un millier de travailleurs, les anses représentaient le cœur du commerce colonial. C'était dans les anses que l'on achetait, que l'on vendait et que l'on expédiait, vers l'Angleterre, les milliers de pièces de bois équarries. Pendant cette période de production soutenue qui s'est étendue jusque vers 1850, les bois équarris (pin et chêne) constituaient le gros de la production. Jusqu'en 1840, le bois sous toutes ses formes représentait de 70 % à 80 % des exportations totales de la colonie, et l'Angleterre en constituait le marché presque exclusif.

C'est entre 1870 et 1885 que s'est amorcé le déclin du commerce du bois. En effet, à la fin du siècle, les anses à bois étaient presque désertes et le port de Québec a dû réorienter ses activités. La construction des bassins de la princesse Louise, en 1877, marquait un pas important dans l'évolution du port de Québec en vue de répondre aux besoins nouveaux de l'époque.

La construction navale

La construction navale à Québec pendant tout le XIX^e siècle était intimement liée aux

fluctuations du marché colonial britannique et à l'apparition de nouvelles techniques dans le domaine maritime. Au cours de ce siècle, les chantiers de Québec ont construit plus de 2 000 navires destinés au marché colonial britannique.

L'année 1800 marqua un tournant décisif par la qualité, les caractéristiques et l'exportation des navires construits à Québec. En même temps que s'accroissait le tonnage des navires, apparaissait une plus grande diversité des gréements. C'est à partir de 1824, et jusqu'en 1840, que le nombre moyen de bateaux construits par année dépassait quelque peu les vingt unités. De 1840 à 1870, les constructeurs de navires faisaient des affaires d'or à Québec, car la demande britannique était constamment très élevée. On comptait près d'une centaine de constructeurs répartis dans les chantiers de la rivière Saint-Charles et du fleuve Saint-Laurent. Pendant ces années, Parke, Gilmour, Mann, Baldwin et bien d'autres construisirent leurs plus gros voiliers qui jaugeaient de 1 000 à 2 000 tonneaux. Cependant, à partir de 1870, le contexte économique international condamnait la construction des grands voiliers à Québec à disparaître graduellement. La Grande-Bretagne s'est donc désintéressée du marché québécois car la vapeur et l'acier l'emportaient peu à peu sur les grands voiliers de bois.

Wagons destinés au Mali

La compagnie Hawker-Siddeley de Trenton, en Nouvelle-Écosse, se verra octroyer un important contrat pour la fabrication d'une centaine de wagons ferroviaires destinés au Mali, en Afrique de l'Ouest.

Un des principaux producteurs canadiens de wagons-ferroviaires et seul producteur canadien d'essieux de wagons et de locomotives, la compagnie Hawker-Siddeley est un important employeur des provinces de l'Atlantique. Les retombées économiques de ce contrat favoriseront donc l'économie locale.

Ce contrat, financé par l'entremise de l'Agence canadienne de développement international (ACDI), s'inscrit dans le cadre d'un programme d'appui à la Régie des chemins de fer du Mali. Dans le cadre de la première phase de ce programme, en 1980, Hawker-Siddeley a déjà fourni 14 wagons à ballast et 18 wagons-citernes au Mali.

Cette compagnie a une longue expérience en production d'équipement ferroviaire pour les pays du tiers monde. En collaboration avec l'ACDI, Hawker-Siddeley a produit, au cours des dix dernières années, plus de 1 000 wagons, pour différents projets ferroviaires en Indonésie et dans divers pays d'Afrique.