

Bordeaux Québec/ Regards croisés

5500 KM et 18 siècles séparent Bordeaux de Québec.

Il faut bien admettre qu' aucune histoire commune n'a jamais uni Bordeaux et Québec même si Bordeaux a entretenu dès le 16^{ème} siècle des liens avec ce qui n'était pas encore une colonie française. Il suffit de mettre le nez dans les minutes notariales bordelaises pour se persuader que ce sont bien les pêcheurs qui sont à l'origine du démarrage de l'aventure française au Canada. Alors que Champlain n'a pas encore vu le jour (1570) et que Cartier est déjà reparti (1541) des navires morutiers de cent tonneaux sont armés à Bordeaux avec le concours d'équipages basques, et des baleiniers de deux cents à trois cents tonneaux s'équipent dans les ports de Saint Jean de Luz et de Ciboure avec la participation de marchands bordelais.

Point de jonction de l'océan et d'une route fluviale, Bordeaux comme Québec sont à des croisements de chemins. Leur histoire à chacune s'explique par ces voies sur lesquelles elles sont construites. Bordeaux et Québec sont placées sur un site équivalent : une rade qui facilite le commerce et les contacts avec l'arrière -pays. A dix huit siècles de distance, la destinée des deux cités est fortement marquée par les fleuves qui les bordent.

Deux cités, deux fleuves

Incomparables par leur longueur, leur largeur et leur débit sont le Saint-Laurent et la Garonne. Le premier irrigue un million de kilomètres carrés sur 1200 kilomètres de longueur et s'offre une embouchure de 100 kilomètres de largeur. La seconde irrigue 55.000 km² sur 640 km de long et son estuaire girondin, le plus grand d'Europe occidentale, est long de 75 km et mesure 12 km à son débouché sur l'océan. Toutes proportions gardées, les difficultés que rencontrent les navigateurs à y entrer sans encombre sont de même nature. Là-bas comme ici, les bateaux naviguent dans une gouttière étroite- à Québec le tirant d'eau est de 14 mètres, à Bordeaux il n'excède pas 8 à 9 mètres - inlassablement draguée pour assurer le passage des gros navires. Tous les ingrédients d'une navigation à risques d'un côté comme de l'autre sont réunis sans compter la configuration accidentée des deux fleuves qui nécessite des changements de cap mettant en œuvre ici comme là bas le savoir de pilotes qui connaissent leur estuaire jusque sur le bout de leur compas. Sur les bords du Saint-Laurent, leur importance et leur notoriété est telle qu'un de ces « aiguilleurs du fleuve » du 17^{ème} siècle, Abraham Martin, a laissé son nom à l'un des principaux quartiers de Québec. Si la Gironde a besoin elle aussi de pilotes, elle se passe en revanche du travail des brises glaces qui assurent le passage des bateaux vers les grands lacs américains au moment où le Saint-Laurent est transformé en banquise flottante, c'est à dire de fin décembre à début avril.

Un travail qui se fait journallement en lien avec la garde côtière canadienne : au petit matin, « un observateur des glaces » effectue en hélicoptère le survol de la banquise. Il note les nouveaux amoncellements déplacés par la marée, tout particulièrement autour des piliers des ponts et mesure la taille des icebergs dont certains vont devoir être morcelés. Il faut en effet éviter les collisions avec les tankers qui circulent, éviter aussi que la banquise ne forme sur les berges un bloc trop compact qui créerait un risque d'inondation majeure au moment du redoux. L'information est ensuite transmise au brise-glace. Voici L'Amundsen, brise glace l'hiver. L'été, c'est un laboratoire flottant qui accueille des scientifiques étudiant les effets du réchauffement climatique dans l'Arctique. Québec, c'est aussi un port qui fut le premier du continent américain au milieu du 19^{ème} siècle grâce au commerce du bois. Actuellement, c'est un port céréalier avec 600 silos d'entreposage mais aussi un centre de manutention des minerais, zinc nickel, fer cuivre, un terminal chimique et pétrolier mais aussi un terminal de croisières.

Histoires de ponts

Si la Garonne pour Bordeaux, comme le Saint-Laurent pour Québec, ont été les moteurs du développement des deux cités de commerce, il est intéressant de noter que chacune des deux villes a connu la même problématique de franchissement. Il faudra attendre les premiers développements industriels pour que les deux fleuves connaissent leurs premiers franchissements permanents. A Québec, dès la colonisation, le fleuve se traverse de manière très périlleuse à bord de canots d'écorce puis de bateaux de bois. Le besoin pressant d'un ouvrage d'art se fera sentir plus tard, lorsque la chute du commerce du bois sur laquelle la ville a fondé son essor au 19^{ème} siècle entraîne la réduction de l'activité portuaire. Le pont de Québec mis en service à la fin de la première guerre mondiale est célèbre autant pour la prouesse technique qu'il représente à son époque que pour les deux tragédies qui l'ont fait rentrer dans la légende. C'est un pont de cinq cent quarante neuf mètres de portée libre et sans câble qui repose sur deux piliers principaux. Son poids est trois fois égal à celui de la Tour Eiffel et sa poutre principale pèse cinq mille tonnes à elle seule. Très rapidement, l'essor des transports routiers va ici plus encore qu'en Europe rendre indispensable le passage des voitures et des camions. Québec qui a si longtemps attendu son premier pont verra moins d'un demi-siècle plus tard et en même temps que Bordeaux la mise en service d'un pont suspendu dédié au trafic autoroutier...construit à 200 mètres à peine du premier !

La course en canot

A Québec donc jusqu'en 1917, les hommes n'ont que deux moyens pour atteindre la rive sud du puissant Saint-Laurent en hiver : attendre la formation d'un pont

de glace, phénomène aléatoire puisqu'il est entièrement assujéti au refroidissement hivernal dont la date n'est jamais fixe et qu'il peut être emporté en quelques heures par un brusque redoux. Quand il n'y a pas de pont, on s'adresse à des passeurs, souvent des Autochtones. Ils transportent leurs passagers à bord de frêle embarcations sur une banquise à la surface inégale et instable. C'est cet exploit que les Québécois réitèrent en hommage à leurs courageux ancêtres chaque année à l'occasion du Carnaval. La mise en bouche se fait dans les rues de Québec au cours d'une compétition qui vise à classer les équipages pour leur ordre de mise à l'eau. Le défi consiste à gagner les quais de Lévis sur l'autre rive du fleuve et à revenir au point de départ, course qui peut durer une demi-heure ou deux heures en fonction de l'état de la glace et de la vitesse du courant. Ces « canotiers » des temps modernes chaussés de crampons poussent leurs esquifs de matériaux composites au milieu des blocs de glace qui dérivent à toute allure. Quand ils ne pagayent pas en cadence dans le chenal formé par le passage des navires. ..

Contrôler le fleuve, c'est aussi ce que les surfeurs du mascaret cherchent à faire sur l'estuaire de la Garonne et ses affluents. La différence chez nous est que lorsqu'on tombe à l'eau, on sait que sauf malchance, on a un peu plus de trois minutes à vivre.

Québec, ville fortifiée

Le premier sujet d'intérêt pour les visiteurs, ce sont les fortifications. Elles fascinent les Américains parce que c'est la seule ville de leur continent à posséder cette caractéristique. Depuis sa création, la ville a une position stratégique sur le continent nord américain. C'est la porte d'entrée de l'Amérique du nord, point de départ de la colonisation. Elle est capitale du Canada depuis sa construction en 1608 a gardé son titre jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle. Sa grande force c'est l'éminence de son site. Tout bateau qui vient attaquer doit s'approcher avec la marée, puis se retirer avec elle. Son emplacement devient le symbole des luttes que se livrent les empires français et britannique sur le continent nord américain à partir de 1621. Cela explique le système défensif déployé au fil du temps qui donnera aux ingénieurs français puis anglais l'occasion de montrer leurs talents à partir de la fin du 17^{ème} siècle.

La ville va en effet connaître 5 sièges en un siècle et demi entre 1629 et 1776. Le premier en 1629 chassera Champlain durant trois ans. A cette époque, la ville n'est protégée que par des batteries de canons.

Après le second en 1690 les batteries de la ville se doublent d'une fortification mais la partie ouest de la ville reste ouverte à l'ennemi. C'est ce qui perdra les Français et leur fera perdre Québec.

Le siège de Québec de 1759 par les troupes du général Wolfe va signer la fin de la domination française au Canada.

Les nouveaux maîtres vont commencer par se protéger en construisant une citadelle.

Les années 1775-1776 voient un nouveau siège. Celui-ci est l'œuvre des insurgés américains contre le pouvoir britannique. Il est urgent de terminer les fortifications.

À l'aube de la guerre anglo-américaine (1812-1814), le système défensif est totalement en place mais il n'aura pas l'occasion de servir.

La citadelle actuelle a été construite en 1830. Elle est le siège du Royal 22^{ème} régiment dit le régiment des « Canadiens Français » qui s'est illustré durant la grande guerre sur le front du nord de la France.

Suite au transfert de la capitale à Ottawa en 1858 et au départ de la garnison britannique, les fortifications apparaissent comme un obstacle au développement de la ville. On commence à les détruire. Arrive sur la scène un gouverneur général un peu visionnaire Lord Dufferin. Il freine le mouvement de démolition et entame un processus de reconstruction et de mise en valeur de l'héritage colonial militaire de Québec. Cette sauvegarde jouera un rôle de premier ordre dans le développement touristique de la ville qui démarre dès la fin du 19^{ème} siècle et qui se soldera en 1985 par l'inscription de l'arrondissement historique du vieux Québec au patrimoine de l'UNESCO.

Frontenac au Cap Diamant

Ce qui fait l'unanimité chez tous les visiteurs, c'est le Château Frontenac. C'est le lieu de rassemblement d'où part et où converge la population touristique. Contrairement aux apparences, ce n'est pas un château mais un hôtel construit par le richissime William Van Horne pour célébrer l'arrivée du chemin de fer transcanadien à Québec à la fin du 19^{ème} siècle. Il se dresse à la pointe du Cap Diamant qui domine Québec à 100m de hauteur sur l'emplacement autrefois occupé par la résidence des gouverneurs français, le fort Saint Louis. L'architecte a voulu célébrer ici à la fois la France et l'Angleterre et il a fait cela à l'américaine, c'est à dire dans la démesure. Le Château Frontenac a dix huit niveaux, quatre restaurants, trois salles de bal, une piscine intérieure et compte quelques 600 chambres : Le général de Gaulle, la Reine d'Angleterre, Chan Kai Chek, Eisenhower et Lady Diana y ont séjourné. C'est ici que les alliés ont fixé le débarquement du 6 juin 1944 en Normandie. De style néo-renaissance, tourelles crénelées, brique anglaise, des kilomètres carrés de toits de cuivre, c'est une ville dans la ville, sans cesse rénovée pour la rendre plus confortable qui recèle quelques trésors de décoration tout particulièrement des éléments art déco de toute beauté.

Le pendant de Frontenac à Bordeaux, c'est le Miroir d'eau et la place de la Bourse devenu lieu incontournable pour les touristes qui viennent y admirer

l'architecture 18ème et les mascarons, symbole de la richesse et de la puissance de Bordeaux qui lui valent son inscription au patrimoine de l'Unesco.

Verticalité et escaliers

Si Bordeaux est horizontale, Québec est verticale. Dès l'arrivée des premiers colons (1617), et celle des communautés religieuses, Québec s'organise entre la Basse ville, celle du travail et du commerce, et la Haute ville, celle de la spiritualité (l'église) et du pouvoir. Entre les deux, des côtes abruptes qui vont se couvrir d'escaliers d'abord en bois puis en fer, puis en fonte selon l'avancée des technologies. Certains escaliers s'ornent d'arches décoratives ou de bancs de repos, d'autres honorent les riches commanditaires qui ont favorisé leur mise en place. Au 19^{ème} siècle, ils sont autant de moyens de circulation pour la population ouvrière des chantiers navals ou des usines de textile ou de chaussures des quartiers Saint Roch et Saint Sauveur. Ils demeurent le reflet de ce qu'a été le clivage social dans cette ville jusqu'aux années 70. Aujourd'hui encore, il faut voir l'air surpris des commerçants de la Haute ville lorsque vous annoncez que vous avez trouvé un hébergement très sympathique du côté de Saint Roch ! Imaginez un Québécois qui vous dirait qu'il a trouvé un super B&B rue du Pont de la Mousque !

De verts et de gris

Un des sujets de curiosité à Québec, c'est la présence de toits de métal. En raison de la menace que constitue le feu, la construction de maison en bois est interdite en 1725. Elle s'accompagne de l'interdiction de construire des toits mansardés au profit de toits à 2 pentes plus faciles à faire tomber en cas de sinistre. Obligation d'ériger des murs coupe feu et de placer les cheminées dans des cloisons de pierre isolées de toute menuiserie. De même, les toits de bardeaux sont interdits et remplacés par de toitures en métal. Les églises, monuments publics et maisons riches se couvrent de cuivre, métal qui offre une grosse résistance aux chocs thermiques, a l'avantage d'une longévité extraordinaire et change de couleur au fil du temps. Les maisons plus humbles se coiffent de toit de métal dit tôle à la canadienne. C'est d'abord du fer blanc obtenu par récupération d'ustensiles divers puis au cours du temps les propriétaires utilisent de la tôle galvanisée inoxydable et maintenant de l'aluminium peint. Quant aux immeubles modernes à toits plats, ils se couvrent pour certains de toitures végétales qui ont l'avantage d'amoinrir les besoins de chauffage en hiver et de climatisation en été comme on peut le voir à la Bibliothèque de Charlesbourg.

Foisonnement architectural

Les couvents et églises sont à peu près le seul legs architectural du 17^{ème} siècle à Québec. Les quelques maisons qui restent du Régime français ont été rénovées au 20^{ème} siècle pour des raisons de développement touristique. Après la guerre de Conquête, les autorités s'efforcent d'imprégner la ville de culture anglaise. Le style palladien inspiré de la Renaissance italienne se révèle un bon moyen pour y parvenir. A l'époque où le commerce du bois fait de Québec le premier port d'Amérique, les navires reviennent d'Angleterre chargés de briques qui sert de matériau de construction. Certaines rues du centre ont ainsi la couleur des villes d'Angleterre. A la fin du 19^{ème} siècle, la volonté d'afficher son héritage français, donne à la capitale l'occasion d'adopter un style Second Empire en opposition au style victorien qui caractérise les grandes cités de la côte Est américaine comme Boston, New York ou Montréal.

Le Parlement qui s'est inspiré du Louvre est le symbole le plus visible du goût pour l'architecture française. Pas étonnant alors que l'on ait choisi ce lieu pour y installer une ancienne fontaine classique bordelaise des allées de Tourny, oubliée après la seconde guerre mondiale. Elle a été rachetée et rénovée à grands frais par la compagnie commerciale Simons qui en a fait don à la ville à l'occasion du 400^{ème} anniversaire en 2008.

Ville de neige et de glace

Dans cette cité marquée par un éclectisme architectural exubérant, la présence d'une multitude de fils électriques intrigue souvent. Comment imaginer de les enfouir dans un sol gelé quatre mois par an ? Le pragmatisme est naturellement de mise dans une ville qui chaque hiver doit gérer le transport de quatre millions de mètres cubes de neige et le déneigement de 2400 km de rues et de trottoirs pour garantir la sécurité des déplacements de ses résidents et visiteurs.

Maisons d'ouvriers

Eloignons nous du centre pour nous approcher des quartiers plus populaires de la ville, le long de la rivière Saint-Charles, et regardons ces anciens logements ouvriers construits au début du 20^{ème} siècle. Maisons de deux à trois niveaux auxquels on accède par un escalier extérieur. Ces maisons ont été construites à l'heure du développement urbain pour accueillir les ouvriers venant de la campagne, comme l'ont été les échoppes bordelaise. Ces logements sont conçus un peu de la même manière : trois ou quatre pièces étroites en enfilade. L'escalier d'accès extérieur permet d'optimiser la place tout en réduisant les coûts de chauffage et d'entretien.

Un goût prononcé pour la vie au grand air

Lorsque l'on a fini de découvrir le charme de Québec il reste à vivre comme les Québécois. C'est à dire dehors. Le lieu de rassemblement stratégique ce sont les

plaines d'Abraham où s'est jouée la bataille qui a mis fin à l'hégémonie française en Amérique. Chaque hiver s'y déroule un carnaval qui dure quinze jours. Tout le monde est de sortie même les bébés emmitouflés de fourrure dont on ne voit que le bout du nez, patineurs, hockeyeurs, skieurs de fond et même des baigneurs.

De mai à septembre s'échelonnent des festivals musicaux, des rassemblements sportifs et des spectacles pyrotechniques. Le clou de l'été ce sont les Fêtes de la Nouvelle France où l'on vient de tout le pays célébrer ses racines françaises en costume d'époque. Il ne s'agit pas de pleurer sur le passé, mais d'affirmer haut et fort sa différence linguistique. Lorsqu'on sort de la ville, c'est pour sillonner les sentiers de randonnée qui partent du centre ville et les centaines de km de pistes cyclables qui l'entourent. On peut aller en vélo jusqu'au Mont Saint Anne, qui culmine à 800m d'altitude.

Des vendanges, aussi

A une demi-heure de route du centre ville de Québec, voici l'île d'Orléans, jardin potager de la capitale. Elle est aux gens de Québec ce que le Bassin d'Arcachon est aux bordelais. Cartier avant Champlain avait noté la présence de vignes sauvages suffisamment nombreuses pour qu'il donne à cette île le nom de « île de Bacchus ». Des vignes, il y en a encore qui donnent à goûter un vin rouge corsé à base de plants hybrides résistants aux rigueurs de l'hiver. Les ceps aux énormes feuilles y ont des allures de saules pleureurs et les vendanges s'y pratiquent à date fixe lors du 2^{ème} week-end d'octobre, celui de l'Action de Grâce.

L'été on fait le tour de l'île en admirant au passage les maisons créoles où il fait bon prendre le frais sur la galerie aux heures chaudes en contemplant les bateaux de plaisance qui remontent des grands lacs vers l'Atlantique. Pas question cependant de songer une minute à se baigner dans une eau à 5° qui ne tente guère que les animaux marins !

On le voit, Bordeaux et Québec ne peuvent se comparer.

Les deux villes ont cependant un point commun : leur beauté à chacune s'apprécie depuis la rive opposée. Celle de Bordeaux se déguste depuis la rive droite, les matins d'été quand la lumière rasante fait danser l'ombre des balcons sur les façades rectilignes des quais. Celle de Québec se reçoit en plein visage depuis Lévis, sa sentinelle : au cru soleil levant, lorsque les toits se parent de festons de glace et que le Château Frontenac a les pieds figés dans le Saint-Laurent.

Claude Ader-Martin & Philippe Roy