

Société historique de Québec

Concours d'écriture historique

Textes gagnants de l'édition 2026

Prix Jacques-Lacoursière (1^{er} prix)

Violaine Petitclerc
École Cardinal-Roy

L'aller-retour

Sur le quai de l'Anse-au-Foulon, ils seront quatre, parmi des centaines d'autres, à se croiser inconsciemment.

Louis-Étienne Martin

Avant l'aller, un jeune homme posait son sac sur le lit du haut. Ils allaient être quatre à partager la cabine pendant une semaine, alors autant avoir une bonne place. Il s'était pressé d'embarquer, pas seulement pour la place privilégiée, mais aussi pour fuir le chaos qui régnait sur le port. Dans les tranchées, il le savait, le calme serait rare. Il voulait en profiter tant que cela lui était possible. Tant de femmes et d'enfants étaient en sanglots. Il y avait aussi des débardeurs s'affairant à lancer les cargaisons dans les navires. Le garçon était un peu jaloux. Il pensait que personne n'était là pour le pleurer, sans savoir que dans son village d'enfance, une jeune fille était étendue dans son lit, vidée de trop de larmes. Son camarade, lui, avait une fiancée, mais rien ne retenait Louis-Étienne. Le solitaire pouvait mourir en paix, à la guerre.

Au retour, le lit du haut est vacant. Notre soldat s'est changé en coquelicot. Étendu dans une tranchée, il est passé de l'autre côté.

Liliane Dubois

Tous les regards étaient rivés sur le grand paquebot noir s'éloignant en fumant vers l'Europe. Sur le quai, une demoiselle agitait son mouchoir. Ses cheveux étaient noués en un chignon volumineux sous son large chapeau. Elle était vêtue d'un ensemble élégant, d'un taffetas gris tourterelle. Une jupe ample flottait jusqu'à ses minces chevilles. Elle revêtait ses habits du dimanche, car ce bateau transportait son fiancé. Il la laissait là, esseulée, pour Dieu savait quelle durée. Le cœur de la jeune fille saignait, le désespoir la rongait. Sa bouche était sèche, mais ses yeux, humides. Ainsi debout dans le port, Liliane se souvint de son émerveillement lorsqu'elle avait vu se faire ériger les imposants silos à grains de la Bunge. Désormais, elle était engloutie par ses craintes. Son monde était rempli de visions d'horreur, alors que son aimé se jetait dans les bras hostiles de la mort, tel un oisillon ayant parié pouvoir tuer le coyote.

Aujourd'hui, Liliane porte ses cheveux coupés à la mâchoire sous son chapeau étroit. Sa robe à la silhouette droite est d'une jolie couleur pêche, et l'ourlet de sa jupe frôle ses mollets. Ses yeux sont pétillants, le 22^e bataillon revient à Québec. Avec lui, son fiancé. Elle s'est rendue sur la terrasse Dufferin, comme de nombreux autres badauds, pour voir passer le paquebot transportant les troupes.

Pierre Meunier

Un homme hardi se déplaçait frénétiquement dans le port. Il y avait trop de gens sur le quai, ce qui l'empêchait de travailler. Il devait déplacer d'énormes caisses, tâche ardue avec tant de monde sur son chemin. Son fils était embarqué dans le paquebot qui partait ce jour-là. Il avait vu des affiches de recrutement, et puis il avait décidé de jouer les héros. « Cette maudite guerre n'est pas la place d'un bon Canadien français. », lui avait dit l'homme, mais son fils avait récité ce qui était sur la pancarte, par rapport à la liberté, l'humanité. La pauvre mère n'avait pas pu le voir partir, elle travaillait à l'Arsenal. L'homme, lui, était sur le port, alors qu'il désapprouvait la décision de son enfant. Sa femme lui en voulait de ne pas pleurer, mais le travailleur ne voyait pas pourquoi il pleurerait, il pensait que son garçon était trop bon pour la mort. Dieu déciderait de son sort, qu'il se disait. Et puis, la guerre finirait bientôt, qu'il se disait. Tout le monde se le disait.

Maintenant, Pierre s'en veut de ne pas avoir serré son fils une dernière fois. Alors que tout Québec célèbre le retour des soldats, sa famille endeuillée garde l'espoir que le nom lu dans la liste de décès de l'Action catholique n'était qu'une erreur, et que leur aîné reviendra, grand et victorieux.

Clotilde Saint-Pierre

Une enfant, pas plus grosse que les bras de la jolie dame qui la portait, regardait autour d'elle. Le sol de bois carré, les bâtisses industrielles... Ses yeux curieux, d'un bleu profond, s'étaient attardés sur l'immense bête noire et fumante qui flottait sur le fleuve. Quelle était cette chose? La jeune mère disait, la voix chevrotante: « Ba-teau, ba-teau. Tu peux dire bateau, Clotilde? ». La gamine s'était mise à crier. Elle ne savait pas pourquoi, mais il lui semblait que cette chose que sa mère nommait bateau lui voulait du mal. Comme si elle transportait un trésor qu'on lui avait dérobé. Elle n'avait pas tort. Le paquebot transportait son père.

En mai 1919, la petite est stable sur ses jambes chétives. Elle tient la main de sa mère et celle d'un ourson qu'elle porte partout. Il traîne au sol. La méchante bête noire revient aujourd'hui, mais elle est gentille cette fois, avait expliqué sa mère. Le SS Grampian vient retourner le père emprunté. L'enfant ne sait pas de qui parle sa mère. Elle ne se souvient pas d'avoir eu un père. Pourtant, sa mère lui en parle si souvent. Clotilde a hâte, mais mâche l'oreille de son ourson. Elle a peur de la bête noire.

Le paquebot

Pour Louis-Étienne, il était la barque de Charon, pour Liliane, la possible cassure d'une promesse amoureuse, pour Pierre, l'outil de rébellion d'un fils grandi trop vite, et pour Clotilde, une bête voleuse et effrayante. Pour bien d'autres sans doute, ce navire était tant de choses.

Bourse Desjardins (2^e prix)

Michel Dalcourt-Guillotte
École secondaire Joseph-François-Perreault

Note au lecteur : le récit utilise un niveau de langage familier proche de l'oralité par souci de fidélité à la réalité d'un ouvrier travaillant au port de Québec en 1939.

L'opération Fish

« C'est pour un shipping de la plus haute importance. Et pas un mot sur ce job-là! » C'est tout ce que nous a dit le contremaître anglais Campbell du Canadian Pacific. Une commission spéciale... de nuit? Curieux! Les autres dockers et moi sommes rentrés chez nous plutôt intrigués. Néanmoins, ce job allait nous permettre de passer une belle grasse matinée pour la première fois depuis tellement d'années!

Le métier de débardeur n'a rien de reposant. Chaque jour, qu'il vente à écorner les bœufs, qu'il pleuve, qu'il neige ou grêle, on se lève. Le port attend toujours ses « poussiéreux » - comme on nous appelle souvent, à cause de la poudre de charbon qui se colle à nous. À la longue, on vient les mains gercées par le froid, fendues par l'eau et le frottement des câbles. Les doigts deviennent tordus et le dos courbé. Mais je ne me plains pas! Le port met du pain sur la table de bien des familles de Québec et apporte de « l'ouvrage aux Canadiens », comme le chante la Bolduc ces temps-ci. Et même si nos tâches sont répétitives - soulever des caisses déposées par le grutier, charger des chariots, tirer, actionner les élévateurs pour convoier la marchandise vers les silos - la beauté changeante du Saint-Laurent casse la routine.

Le plus souvent, je travaille au Quai des élévateurs, près des grands silos à grains. On charge le blé, l'avoine et l'orge venus des prairies canadiennes par train et qui continueront leur chemin vers l'Europe. On s'occupe aussi des livraisons de charbon venues d'Halifax pour chauffer les habitants de la Province. Le port de Québec rapproche l'est et l'ouest du Canada. Il est aussi un port de mer où débarquent les histoires et nouvelles nées outre-mer. D'ailleurs, ça fait au moins un an que des marins d'Europe font courir la rumeur d'une guerre. Une guerre menaçante pour le monde entier.

Ça reste des rumeurs...

En ce doux 17 mai 1939, le port de Québec est à la fête. La ville s'est parée de ses plus beaux atours pour recevoir une grande visite, celle du roi George VI et de la reine Elizabeth. La ville affiche des couleurs vives : toutes les devantures de maison du Cap-Blanc ont été repeintes et des banderoles à doubles fanions, canadien et britannique, ont été suspendues. La Musique du Royal 22^e Régiment attend d'entonner le *God save the King*. Les écoliers endimanchés patientent en rang pour saluer et zyeuter le cortège royal. Quelle chance de pouvoir voir notre souverain en chair et en os! Les premiers ministres William Lyon Mackenzie King et Maurice Duplessis repassent leur discours. Les journalistes et les mille curieux sont fébriles et s'entassent derrière des clôtures métalliques. La Gendarmerie royale du Canada est venue seconder la Police de Québec pour patrouiller tout le secteur de la rue Saint-Louis, du Château Frontenac et de la Citadelle. Ça parle anglais plus qu'à l'habitude: "Québec welcomes their Majesties".

*

À 10 heures, l'*Empress of Australia* accoste. C'est un paquebot blanc imposant - 589 pieds de long par 75 pieds de large - à trois cheminées. Je suis surpris de constater toute la sécurité qui est déployée pour l'accompagner. Il faut voir ses deux escortes de la Royal Navy, le HMS *Glasgow* et le HMS *Southampton*!

**

À 11 heure du soir, vient le temps de découvrir mon rôle secret. J'arrive comme prévu à l'Anse-au-foulon, quai *Empress*, guérite des débardeurs. Un agent de la GRC coche mon nom sur sa liste.

La marchandise consiste en quelques centaines de caisses de bois. Une fois sortie du HMS *Glasgow* et déposées sur le quai par le grutier, on doit les transporter le plus vite et discrètement possible. De quoi s'agit-il donc? Je lis: « Fish. Great Britain ». Tant de secret pour

du poisson? J'en doute. D'autant plus qu'il faut deux hommes forts pour soulever chaque caisse. Et dans le transport et dans l'entrechoquement, on entend un bruit métallique. Ensuite, le « poisson » est monté à bord de camions blindés de l'armée canadienne. Le chargement est remorqué jusqu'aux locomotives sous la surveillance des soldats.

À 4 heures du matin, le travail est accompli. Le contremaître nous tend notre paie en nous rappelant de garder « top secret » l'opération qui vient de se dérouler.

Épilogue

Sous des dehors de fête et de diplomatie, la visite royale du 17 mai 1939 en sol canadien masquait une stratégie militaire. Sous couvert de cette visite, la Grande-Bretagne cherchait à tester la possibilité d'un transfert sécuritaire (et donc secret) d'une grande quantité d'or. L'opération « Fish », dont le nom évoquait le subterfuge du transport de l'or sous l'apparence d'une cargaison de poisson, avait été mise au point devant l'éventualité d'une invasion par l'armée nazie. Le Canada fut choisi comme destination du trésor britannique à cause de sa proximité avec les États-Unis, alors principal fournisseur d'armement des Britanniques. En vertu de la clause américaine « Cash and carry », la transaction et le transport d'armes étaient facilités par une proximité physique des parties. Ainsi, le port de Québec fut le théâtre de ce qui allait devenir le plus important transfert de richesse (1500 tonnes de lingots d'or) de l'histoire de l'humanité.

Prix Monique-Duval (3^e prix)

Martine Seney
École Cardinal-Roy

Du fleuve aux flammes

« C'est un cauchemar, répétais-je en boucle dans ma tête. Je dois me réveiller. »

Je me pinçai pour la millième fois, sans résultat. Je n'étais bel et bien pas en train de rêver : les flammes qui léchaient les murs de ce qui était depuis si longtemps ma maison étaient réelles. J'étais impuissant face au brasier qui se déchaînait devant moi, s'acharnait sur les habitations du quartier. Les larmes aux yeux, les poumons irrités par la fumée et la tête submergée par les cris de terreur des gens autour de moi, je ne pouvais que prier. Je joignis mes mains en sanglotant : « Mon Dieu, murmurai-je, qu'ai-je donc fait pour m'attirer ainsi les foudres de l'Enfer? Comment ai-je pu en arriver là? »

Mes premiers souvenirs de cet endroit remontaient à mon enfance, quand mon père avait décidé que nous quitterions nos champs pour s'installer en ville. « Québec se développe, avait-il dit. Il y a de nombreux emplois qui se créent avec l'industrie du bois. Où il y a du travail, il y a de l'avenir. » Telle était sa devise, que je n'avais jamais vraiment comprise à l'époque. Ce n'est que lorsque j'ai atteint l'âge de travailler que j'ai compris qu'il ne disait pas ça pour lui, mais pour mes frères et moi. Nous avons emménagé dans le faubourg de Saint-Roch, durant le printemps 1814, en même temps que plusieurs autres familles. Mon père s'était trouvé un boulot d'ouvrier au chantier naval de John Munn. À cette époque, l'enfant que j'étais adorait regarder la construction des bateaux et passait une bonne partie de son temps libre à observer à distance mon père et les autres travailler. Quelque chose me fascinait dans ces planches que l'on façonnait en de majestueux navires, si bien que je m'amusais à en fabriquer des miniatures avec des branches et des brindilles.

Quelques années plus tard, j'avais à mon tour été embauché au chantier. Bien que c'était l'une des seules possibilités d'emploi, cela avait équivalu pour moi à réaliser mon rêve de gamin. Je pouvais enfin contempler les bateaux de près, ainsi que participer à leur construction aux côtés de mon paternel. À ce moment où je me disais que ma vie ne pouvait être meilleure, j'avais rencontré la femme de ma vie. Fille d'ouvrier du chantier, elle partageait le même amour des bateaux que moi, et nous avons passé des heures à comparer les coques et les mâts, à se raconter nos journées et à faire de longues promenades sur le bord du fleuve Saint-Laurent. Nous aimions particulièrement admirer les embarcations qui s'amarraient au port de Québec. Nous nous étions finalement mariés et avons emménagé dans notre propre maison, un bâtiment en bois d'un étage et demi avec un toit à deux versants, modèle classique du faubourg, que j'avais construit moi-même. Nous avons eu une fille, puis un fils, que j'adorais amener voir les eaux du fleuve en leur disant qu'un jour, je construirais mon propre bateau et les amènerais voir la mer.

Ce fut toutefois de la mer que vint la fin de ma vie parfaite. Cela, je m'en souvenais, s'était passé durant le printemps 1832. Le Constantia, premier navire en provenance d'Irlande, avait accosté au port. Dès lors, les gens avaient commencé à tomber malade, puis à mourir. Il s'était avéré que les passagers immigrants portaient une grave infection appelée choléra, qui tranquillement avait commencé à se transmettre parmi les gens locaux. Les autorités avaient rapidement installé un centre de quarantaine sur Grosse-Île afin d'intercepter les malades pour qu'ils ne contaminent pas Québec, mais le mal s'était déjà répandu. Ma fille avait alors contracté le choléra et était décédée sans même que nous ayons eu le temps de consulter un médecin. La douleur quand j'avais aperçu son teint blême, les yeux vitreux et son corps inerte avait été incomparable. « Quel miracle que vous n'ayez pas été contaminés! avaient dit les gens. » « Non, avais-je songé. Aucun miracle ne peut faire autant souffrir. »

À partir de ce jour, je n'avais plus jamais vu le monde comme avant. Mon intérêt pour les bateaux s'était transformé malgré moi en ressentiment. Un navire était responsable de la mort de ma fille. J'avais cessé d'aller voir le fleuve, cela faisait trop mal. Le travail au chantier était devenu beaucoup plus difficile et chaque jour me pesait davantage. Au moins, je me disais, j'avais ma bien-aimée et mon fils, qui me supportaient jour après jour quand je revenais à la maison après mon dur labeur.

Sauf qu'aujourd'hui, le 28 mai 1845, je me tenais dans la rue, seul au milieu de l'incendie, regardant ma maison se faire consumer par les flammes. Parmi tous les cris qui parvenaient à mes oreilles, un se distingua : « Une femme et un enfant sont à l'intérieur! hurlait une voix d'homme. » Le sol se déroba sous mes pieds. Mon cœur se mit à battre à un rythme effréné. Mes mains jointes devinrent moites et perdirent leur chaleur. Les crépitements du bois flambant, le son des cloches des églises qui sonnaient l'alarme et les lamentations de mes voisins se firent lointains. Tout se mélangea dans ma tête. Je perdis mes sens un à un. Je ne sentis plus rien. Je n'entendis plus rien. Je ne vis plus rien. Il ne resta plus rien.

Prix Coup de cœur Antidote

Elyna Joyal
Collège de Champigny

Auprès des vagues

Auprès des vagues Moi, Joseph Éléas Ruel, 14 ans, je vais vous raconter mon histoire. Celle où j'ai appris, grandi et surtout... découvert un endroit plus que merveilleux.

7 février 1897

Tout a commencé l'année de mes 12 ans. Cette journée-là, le 29 janvier, l'Ordre des Infirmières de Victoria fut créé pour offrir des soins aux Indiens qui vivaient en région éloignée. Ma mère faisait partie de la première délégation à partir au loin pour cette noble mission. Elle renonçait alors à l'hôpital Saint-Michel-Archange. Nous sommes restés, ma sœur, Marie Yvonne, et moi, seuls avec l'alcoolique qu'était censé être notre père, mais qui n'en portait que le titre. Ma petite sœur devra étudier et pour cela j'irai travailler pour subvenir à tous les frais. Dès demain, je vais saisir ma chance et commencer à travailler au port de Québec.

26 avril 1897

La vie active au port reprend doucement et la température n'a jamais été aussi favorable au commerce. Les vieux marins passent leurs journées de repos à raconter aux plus jeunes combien il faut savoir savourer le temps de ces jours qui est si rare et merveilleux pour tous ceux qui s'adonnent à la navigation. Le Saint-Laurent est d'un bleu profond, le ciel d'une teinte cérulee et les dernières glaces flottent tels des cristaux d'argent aux reflets nacrés qui rendent le paysage d'une beauté inégalable.

Depuis le début de mon contrat au port de Québec, j'ai eu 13 ans. Ma sœur a enfin pu commencer les cours et le centre-ville a repris vie après sa longue hibernation. Au port, je veux tout découvrir, tout savourer. Tout m'intéresse : chaque recoin de chaque voilier, des barques à voile comme le Savoy ou tous les grands vapeurs, incluant le SS Labrador de la Dominion Line. Ce dernier m'émerveille et m'impressionne avec ses quarante pieds de long et ses presque cinq-milles tonnes de jauge brute!

2 juillet 1897

Le point culminant de la saison forte est là et tout le monde le ressent. Chaque élément autour de nous, comme le sifflement des bateaux à vapeur britanniques, l'odeur du charbon des industries voisines fournies par les entreprises de la Nouvelle-Écosse, le son des oiseaux de mer, tels que les mouettes, les goélands ou les cormorans, quêtant des miettes sur les bateaux espagnols, ou encore, les étoffes méconnues et colorées du Moyen-Orient, rythment nos journées. Au petit matin, on commence par l'attente dans l'obscurité. Puis, c'est l'embauche à la criée. Si nous ne sommes pas choisis pour vider les bateaux, on repart sans une ombre, même infime, de notre dollar et cinquante de paie quotidienne. Nous devons simplement attendre les navires suivants, ceux en provenance d'ailleurs. En milieu de journée, c'est la pause et donc nous avalons rapidement notre maigre pitance. Toutefois, ce qu'il nous faut surtout c'est à boire, car la chaleur de juillet est écrasante. On abat un maximum de travail, pour réussir à finir la journée à temps. Par contre, au port, les dangers sont nombreux. Beaucoup de mes compagnons et d'étrangers y ont perdu un membre... que ce soit Marc Beaudreuil qui s'est fait arracher un bras par l'amarre d'un bateau qui s'est libérée violemment ou encore le cas de Gaston Marceau qui a succombé à la suite d'une chute qui lui a sectionné la jambe, à hauteur de hanche. Bien que nous priions pour notre sécurité, notre seul véritable recours est l'espoir de survivre. Tapie sous le quai et dans le sillage de chaque navire, la Mort danse, impatiente, prête à sceller notre retour au Grand Large...

Les conditions de travail sont misérables et beaucoup perdent la vie.

10 octobre 1897

Dans quelques jours, la moisson sera finie et les entrepôts dédiés au commerce du grain finiront de se vider. Le travail est acharné, nous devons entreposer les grains et les matériaux dans les silos,

retirer les bouées et les éclairages du quai et sans oublier la mise en hivernage des navires avant le retour des glaces, puisque le commerce restera figé comme chaque année. Au retour de l'hiver, les querelles entre les marins et les bûcherons ne cessent de gagner en violence. À chaque coin de rue, on entend les protestations rageuses des marins et, au moment où les tavernes s'engorgent, les gars de bois du nord se mettent de la partie. Les insultes et les moqueries fusent de partout. Qu'il soit question de salaire, de vols d'occasions de travailler ou de leur statut. Ici, personne n'a de pitié. Pourtant, malgré la grande détresse qui m'entoure, je ne peux m'empêcher de penser à la forêt, aux couleurs d'automne environnantes, et à la beauté de ces paysages côtiers. Chaque fois que je traîne mes bottes dans les feuilles d'automne et que je respire leur douce odeur, à la fois sucrée et musquée, je me souviens de l'époque où nos grands-parents travaillaient dans les jardins boisés de leur cabane, située près d'une rivière au Saguenay.

Épilogue...

Joseph-Éléas et de nombreux autres hommes courageux comme lui ont permis de faire du port ce qu'il en est aujourd'hui. Depuis 1897, la plupart des marchandises qui étaient transportées vers le port de Québec ont progressivement été redirigées vers le port de Montréal, mais son rôle dans l'économie et dans la diversité culturelle de notre magnifique ville n'en est pas moins important.

Prix Pierrette-Vachon-L'Heureux (Prix de l'ASULF pour la qualité de la langue française)

Maïna Ferron

Polyvalente des Berges, Les Bergeronnes

Un quai au gré des marées

Cher lecteur qui passe par la Capitale, je me présente : je suis le Port de Québec. Je n'ai pas toujours été tel que vous pouvez me voir aujourd'hui. Si vous ne connaissez pas mon histoire, laissez-moi vous en présenter quelques facettes que je trouve importantes, parfois même méconnues des habitants de la province. Alors, asseyez-vous confortablement et laissez-moi vous raconter d'où je viens.

Toute mon histoire commença à Stadaconé. Là, j'étais seulement une berge, mais je pus voir passer des Iroquoiens et des Algonquiens qui venaient se poser sur mes plages. Puis, autour de 1535, je vis remonter des navires d'une ampleur que je n'avais jamais vue. De ces énormes trois-mâts arrivèrent les tout premiers Français à s'être aventurés jusqu'à Stadaconé. À leur tête, débarqua le navigateur Jacques Cartier, le premier Européen à remonter le fleuve Saint-Laurent. Il était à la recherche d'une nouvelle route vers l'Inde et, sans le savoir, il découvrit le Canada.

Après être descendus sur ma berge, je vis des liens entre Français et Autochtones s'établir. Puis, les Français firent du territoire qui était nommé Stadaconé la ville de Québec. Ils me construisirent, moi, le Port. Je fus l'un des pivots principaux du commerce des fourrures et d'autres échanges commerciaux. Mais pour effectuer ce commerce entre la France et la Nouvelle-France, il fallait savoir naviguer sur le fleuve. C'est pourquoi l'année 1647 fut marquée par la formation de navigateurs spécialisés pour le fleuve Saint-Laurent. Sans cette formation, les navigateurs auraient eu énormément de difficulté à naviguer sur ce fleuve au lit inégal, qui varie entre de grandes profondeurs, des zones peu profondes et des pics rocheux.

Pour diversifier l'économie, vers 1666, l'intendant Jean Talon prit la judicieuse décision de construire des bateaux avec les grandes quantités de bois à disposition, puis les envoya s'accoster à mes quais. Une autre partie très importante de l'histoire du Québec fut la guerre de la Conquête. Lors de cette guerre, en 1759, je vis les navires britanniques détruire la ville de Québec, et je devins officiellement une propriété anglaise à la suite du traité de Paris de 1763.

Progressivement, je pus devenir, en 1821, le troisième port le plus renommé de toute l'Amérique grâce à l'importance du commerce du bois effectué avec la Grande-Bretagne. Le commerce et la bonne réputation de notre pays favorisèrent l'immigration. De 1832 jusqu'à 1937, je pus voir arriver des navires, surtout en provenance de l'Irlande, après leur escale à la Grosse-Île pour faire leur quarantaine. Cette période tragique fit beaucoup de morts, soit un peu plus de 5 000 sur les 100 000 Irlandais arrivés en 1847.

Saviez-vous que c'était en 1913 que mes très reconnaissables silos à grain de la Bunge me furent ajoutés? Et cinq ans plus tard, l'exportation de grains dépassa celle du bois.

Mais, plus surprenant encore, j'ai, en quelque sorte, eu un rôle à jouer lors de la Première Guerre mondiale. Effectivement, je servis de point d'embarquement, en 1914, pour les soldats, qui se dirigeaient vers l'Europe.

Connaissez-vous le paquebot *Empress of Britain*? Je suis très fier de dire que j'ai eu la chance de l'accueillir à mon port lors de sa visite en 1930. J'ai aussi eu le droit, en 1953, à une nouvelle modernisation, on améliora alors mes quais, en ajoutant des locaux, des cales et des installations de manutention. Tous les investissements m'ont permis d'accroître ma capacité à gérer et accueillir les marchandises. Pour continuer mes améliorations, en 1960, mon quai en eaux profondes fut construit à Beauport. Douze ans plus tard, un trafic record fut enregistré.

À partir de l'an 2000, l'Administration portuaire de Québec décida de se concentrer sur le marché populaire de croisière, attirant, par le fait même, des compagnies de grande renommée. Un record fut battu sur l'un de mes quais de débarquement en 2012. Vingt-cinq mille croisiéristes débarquèrent en moins de 48h!

Mais je suis surtout reconnu pour le fameux traversier entre Québec et Lévis. Bien avant la mise en place de ce dernier, c'étaient des canots à glace qui étaient utilisés pour transporter le courrier, les passagers et la marchandise d'une rive à l'autre. Puis, le traversier commença en 1818, lors de la forte croissance économique et démographique. De 1828 à 1842, c'étaient des chevaux qui faisaient avancer ces bateaux, dont la capacité était de 100 à 300 personnes, pour une traversée d'environ dix minutes. On en est ainsi arrivé aux bateaux que vous connaissez aujourd'hui, comme le NM *Lomer-Gouin* et le NM *Alphonse-Desjardins*.

Une chose est sûre, j'ai vécu beaucoup d'événements depuis la petite berge que j'étais avant de devenir ce que je suis aujourd'hui, et je sens que mon histoire est loin de prendre fin ici. Il me reste encore de très longues années à accueillir les enfants qui se dépêchent d'être les premiers à sortir des traversiers entre Québec et Lévis, afin de venir fouler les rues m'avoisinant. Mais, pour le moment, je suis fier d'être ici, à Québec, avec une histoire riche qui ne fait que débiter, et pour rien au monde je n'échangerais ma place avec celle d'un autre port. Ça n'a pas été tous les jours faciles, mais vous avez su me faire évoluer, me reconstruire et m'amener vers des sommets que je n'aurais pu rêver d'atteindre, et je vous en serai éternellement reconnaissant.

Le port de Québec