

## QUÉBEC A L'AURORE DU VINGT-ET-UNIÈME SIÈCLE

---

Les apôtres du Beau, dans notre ville, sont de bonne lignée: dès 1674, Frontenac « entrevoyait beau » pour la future ville de Québec<sup>1</sup>. Lors des concessions de terrains, dans les limites de la ville, il était bien stipulé dans l'acte, que toute construction, dans la côte de la Montagne, par exemple, devait être en pierre et à tant de distance du chemin royal conduisant à la partie haute de la ville; que les corps de métier seraient situés dans telle rue, et pas ailleurs. Préoccupation de l'esthétique, zonage, tout y était dans la pensée de ce chef. Par malheur, trop de ses successeurs n'avaient pas cette formation.

Dans les lignes qui vont suivre nous n'avons pas la prétention de broser un tableau de ce que sera Québec dans cinquante ans, mais simplement d'en tracer le cadre, laissant aux artistes le soin de faire ressortir les beautés sans nombre que la Providence a jetées à profusion sur ce splendide coin de terre qui est le nôtre.

Pour la concision de cet exposé, le lecteur se verra transporté, brusquement parfois, d'un endroit à un autre.

Nous espérons que beaucoup de nos contemporains verront la plupart des changements dont nous parlons plus loin.

S'il est un travail qui ne peut pas être remis à plus tard, c'est bien une législation se rapportant à notre ville dans ses limites actuelles; mais surtout à toutes les terres décrites dans les pages qui suivent, et qui avant longtemps feront partie de notre cité. Législation nécessaire dès maintenant afin de prévenir des erreurs semblables à celles qui se sont produites dans le passé et que nous prendrons de longues années à corriger. Il est grand temps de légiférer: le peuple se charge d'ouvrir les yeux aux législateurs. Donnons-en

---

1. Voir, par exemple: Concession, de Frontenac à Nicolas Dherry (Déry) 25 may 1674, d'un terrain, côte de la Montagne, et confirmation par Colbert, le 10 may 1675.

une simple preuve: une rue, la rue Louis-Francoeur vient de s'ouvrir à quelques pieds de la côte du Cap-Rouge. On y construit des maisonnettes en bois, qu'il faudra démolir dans quelques années.

### Vue d'ensemble:

Pour la compréhension facile de ce qui va suivre, nous appellerons, avec certains auteurs, Cap aux Diamants, tout le promontoire allant de l'embouchure de la rivière St-Charles à l'embouchure de la rivière du Cap Rouge.

Nous ne voulons pas être taxé d'optimisme exagéré, mais nous croyons que l'heure de Québec est arrivée: par sa situation particulière comme port de mer et comme bastion avancé, notre ville est appelée, au point de vue commercial comme au point de vue militaire, à prendre un essor extraordinaire après la guerre.

Gouverner c'est prévoir: nous croyons que nos gouvernants devraient prévoir une ville d'un demi-million d'habitants, s'étendant de la rivière Montmorency, aux limites ouest de l'Ancienne-Lorette, du Cap Rouge et du Cap aux Diamants.

Le temps est venu de penser sérieusement à faire les dépenses nécessaires à l'aménagement convenable de notre ville. Toute somme employée à l'embellissement de notre ville, n'est pas une dépense ordinaire, c'est un capital productif de revenus pour la cité.

Si le temps de paix est le plus propice à la préparation de la guerre, les années tragiques que nous traversons nous obligent, pour le repos de notre esprit, à faire des rêves de paix. Dans un pays neuf comme le nôtre, où tout est à créer, nous devons organiser maintenant un vaste programme de paix, afin d'utiliser tous les bras et toutes les intelligences, durant les années de réadaptation qui suivront la guerre. Après avoir contribué jusqu'à l'extrême limite de nos moyens, à une guerre totale, nous devons assumer toutes les responsabilités d'une paix totale, c'est-à-dire toutes les œuvres de paix, en continuant de nous armer. La province de Québec devra fournir les hommes qui défendront l'est du pays, y compris le golfe du St-Laurent et la côte jusqu'à la baie d'Hudson.

Il est temps de penser à nous. Québec est la seule ville d'Amérique exclusivement française: les citoyens d'origine française forment 95% de sa population. Montréal est plus cosmopolite. Le passant juge d'un peuple par ses œuvres extérieures: demeures, monuments, etc. Les Français d'Europe ont construit la plus belle ville du monde; les Français du Canada se doivent de faire de Québec la plus belle ville d'Amérique. Occupant le plus beau site du continent, ils doivent laisser la trace de leur séjour sur ce coin de terre, par des œuvres extérieures parfaites. Nous ne parlons ici que de monuments de pierre: ils ne sont que le reflet de monuments spirituels que nous aurons su d'abord édifier. Les Grecs et les Romains nous ont laissé leur civilisation, mais cette civilisation avait aussi son expression dans la pierre.

Nous sommes une population forte et capable d'un mouvement de fierté. Nous devons faire preuve de solidarité et garder en main les leviers de commande. Plus nous nous protégerons, plus nous resterons Français, plus les autres races nous respecteront et mieux nous nous entendrons avec elles. Il y a surtout une chose à faire: son devoir! Ne le céder à aucune autre race dans son métier, dans son commerce, dans sa profession. Il n'est pas nécessaire de faire colossal, mais il faut faire bien.

### **Deux éléments vitaux:**

Tout projet, traitant de l'esthétique d'une ville, manquerait son but, s'il ne contribuait d'abord au bien-être de la population, à sa santé, à son apparence physique et par conséquent, à sa vigueur morale: esprit sain dans un corps sain. Deux éléments sont essentiels à ce bien-être, et ils ne coûtent rien: l'air pur et l'eau propre. Cependant, nous en sommes honteusement privés à Québec. On fait la grève pour une augmentation de cinq sous à l'heure; mais on ne s'est jamais uni pour revendiquer la part d'air qui revient à chaque habitant de cette planète. Nous avons visité un certain nombre de salles publiques et de manufactures, et non des moins bien organisées, et nous avons été surpris de constater l'insuffisance, et dans certains cas, l'absence presque complète, de ventilation. Les ouvriers

travaillaient dans une atmosphère empoisonnée. Ils étaient pâles et le travail leur semblait pénible. La loi du travail est la meilleure et la plus humaine de toutes les lois, et tout travail devrait être accompli avec bonheur. « Un chantier, disait Charles Péguy, était un endroit où l'on chantait ». Pourquoi les ouvriers n'ont-ils pas d'inspecteurs dévoués pour veiller à ce que l'air qu'ils respirent soit pur ?

Un second élément nécessaire à la santé et au bonheur des individus, nous l'avons nommé, c'est l'eau. C'est dans ce domaine que le gouvernement local peut réellement nous venir en aide. Notre coin de pays a des réserves d'eau suffisantes pour plusieurs millions d'habitants. La rivière Jacques-Cartier reçoit les eaux d'une infinité de lacs, en pleine montagne, en plein parc des Laurentides. Le bassin de cette rivière, grand de mille milles carrés, de haute altitude, se vide en un temps relativement court, après les pluies, par de nombreuses rivières au cours rapide. Une petite partie de ce bassin, à peu près 90 milles carrés, alimente le grand lac Jacques-Cartier. Celui-ci est éclusé et sert de réserve durant l'époque des basses eaux. Aucune écluse sur les lacs qu'alimentent les trois quarts du bassin et que drainent la branche nord-ouest, la branche du milieu et autres. Si notre administration voyait à faire écluser certains lacs à la tête de ces rivières, les intéressés auraient plus de force motrice qu'ils n'en ont actuellement aux basses eaux, et la ville pourrait prendre l'eau qui lui est nécessaire, sans préjudice à personne. Cette eau, propre au départ, parce qu'en pays absolument inhabité, se clarifie, s'aère et se purifie encore dans un parcours de plus de trente milles, sur un fond rocheux. Descente de deux mille pieds, toute en rapides et en cascades, filtre naturel, idéal et sans frais d'entretien. La ville n'aurait qu'à recueillir, quelque part dans Tewkesbury, à Val Cartier ou au lac St-Charles, cette manne qui nous tombe du ciel, mais les Québécois, comme les anciens Hébreux, ne pourront en profiter que s'ils se lèvent de bien bonne heure. Il faudra à notre gouvernement beaucoup de prévoyance et un grand sens patriotique, pour faire prévaloir les droits supérieurs de la collectivité. Il serait même de l'intérêt de ceux qui exploitent la force motrice de cette rivière, d'aider le gouvernement à emmagasiner

l'énorme quantité d'eau qui s'écoule en pure perte pendant les périodes de grandes précipitation.

### **Boulevards et Autostrades:**

On parle depuis longtemps de prolonger le boulevard St-Cyrille jusqu'à la place Montcalm. C'est très bien, et je crois que c'est une des premières grandes améliorations qu'on devrait entreprendre: permettre la circulation sur le Cap aux Diamants, qui est sans conteste la partie la plus intéressante de notre domaine. On nous a même parlé dernièrement de prolonger ce boulevard vers l'ouest jusqu'au chemin qui va de l'église Ste-Foy au chemin St-Louis, puis de le raccorder avec la route de Montréal par un genre de Suète améliorée. C'est encore très bien, mais pourquoi toujours envoyer les usagers de la route, touristes et autres, dans la partie la moins intéressante des alentours de Québec? Au sortir des belles hauteurs des Écureuils et de Neuville, on aiguille les touristes vers l'intérieur des terres de St-Augustin, vers les fonds de Lorette ou encore, vers les fonds de Ste-Foy et de St-Sacrement, pour les coincer entre deux cimetières

On devrait construire une route de première importance, que nous appellerons la voie des Cimes, quittant à Neuville, la route actuelle Montréal-Québec, pour se diriger vers les hauteurs du sud de St-Augustin et du Cap-Rouge. Après avoir traversé le village de ce nom, cette route rejoindrait les hauteurs centrales du Cap aux Diamants, dont le point le plus élevé se trouve dans le voisinage de la route allant de l'église Ste-Foy au chemin St-Louis. Par la voie des Cimes, nous aurions constamment sous les yeux, du côté nord et du côté sud, un paysage d'une grande étendue et d'une grande beauté. Ici cette voie rejoindrait la route Montréal-Québec, venant de la rive sud, et le boulevard St-Cyrille (Disons ici qu'avec l'autostrade du sud, l'espace réservé aux autos sur le pont de Québec est de beaucoup trop étroit). Qui nous dotera de la voie des Cimes? Quel est le ministre de la voirie ayant l'énergie voulue pour mener cette entreprise à bonne fin? Mais il est tout trouvé. Celui qui a fait Montréal-Québec, rive sud, en si peu de

temps, ne trouverait pas bien lourde cette tâche: une douzaine de milles tout au plus à partir du pont de Québec, et dans les abouts, comme on dit en haut lieu.

N'oublions pas que la route de la rive sud doit bien se rendre dans Québec. Au sortir du pont, elle se dirigerait vers le nord pour rejoindre notre route Montréal-Québec (rive nord) et le boulevard St-Cyrille à l'endroit décrit plus haut. On construit aux États-Unis, beaucoup de ces routes passant sur les hauteurs, découvrant une belle vue du pays qu'elles traversent, et elles sont les plus aimées des touristes.

### **Tour d'observation :**

Ici, à ce carrefour de nos principales routes: Montréal-Québec rive sud, Montréal-Québec rive nord, Ste-Foy-chemin St-Louis, boulevard St-Cyrille-entrée de la ville, sur la partie la plus élevée du promontoire, à trois cent cinquante pieds au-dessus du niveau du St-Laurent, à soixante-dix pieds au-dessus de la citadelle de Québec, la construction d'un belvédère s'impose. Tour ou dôme de hauteur suffisante pour dominer les édifices voisins. De ce belvédère, nous aurions sous les yeux, au nord-est et au sud-ouest, tout le pays entre nous et le cercle de l'horizon, au nord-ouest, les Laurentides et, au sud-est, les Apalaches. De nos jours, cinquante paroisses et clochers, dans cinquante ans, peut-être le double. Que ce soit un individu, une municipalité ou un gouvernement qui se charge de la construction de cette tour, si elle est bien établie, le constructeur peut être assuré du succès. Ascenseur, sur le toit, galerie entourée de glaces à double paroi, permettant d'avoir une vue parfaite de tout le pays, en toute saison. Sur le pourtour, indication du nom et de la direction de tous les endroits visibles, comme on en voit sur la montagne de Montréal ou sur la tour de la colline de Fourvières à Lyon, d'où l'on découvre, entre autres choses, le Mont-Blanc à cinquante milles.

Nous ne pouvons mieux faire, pour embellir notre ville, que de ménager et d'aménager tous les endroits d'où l'on peut voir ses beautés naturelles. Dans le passé on a enlaidi

son visage par des constructions de mauvais goût, des enseignes mal placées, des poteaux, etc. Mettons en valeur ses beautés naturelles; montrons-les à ceux qui nous visitent et nous aurons grandement contribué à la prospérité de notre ville.

Rendons-nous à l'extrémité est du boulevard St-Cyrille, à la rue Claire-Fontaine. La continuation de ce boulevard jusqu'à la place Montcalm a été étudiée par beaucoup de nos concitoyens. Nous ne parlerons pas ici de l'expropriation, mais de ce qui sera fait après la démolition des maisons. Il y a certainement lieu de procéder autrement qu'on ne l'a fait pour le boulevard Charest. L'administration devra prévoir la pose sous terre des fils électriques et téléphoniques, empêchant ainsi de se répéter ce lamentable état de choses que l'on observe dans nos anciennes rues et même sur le boulevard Charest. Exproprier assez de terrain pour permettre la construction d'édifices convenables et suffisamment importants pour amortir, en un certain nombre d'années, les frais de l'établissement de ce boulevard; ne pas faire comme pour le boulevard Charest dont la moitié du parcours, après tant d'années, est encore occupée par de vieilles mesures.

### **Un grand canal:**

A marée basse, la rivière St-Charles dans Québec étant un canal de boue, il est évident que du côté esthétique comme du côté utilitaire, il y a peu à faire pour la partie basse de la ville, Limoilou, St-François d'Assise, St-Esprit, à moins que cette rivière ne soit éclusée. Je crois que tous ceux qui ont étudié de près ce problème en sont venus à la même conclusion. Il reste cette autre partie de l'entreprise: à savoir, s'il ne serait pas plus important pour l'avenir du grand Québec, de creuser un canal, allant de la rivière St-Charles à la rivière du Cap Rouge, avec sortie également de ce côté, faisant du promontoire de Québec, une île. L'étude de ce problème devra être confiée à des ingénieurs et le plus tôt possible. Si nous considérons le côté esthétique, rien ne surpasserait cette vue d'ensemble d'une série de ponts fixes, artistement construits en granit, traversant un canal de plusieurs milles de longueur. Cela rappellerait

la plus belle vue de Paris, celle qui nous fait voir l'ensemble de ses ponts. Quant à ce qui regarde le côté utilitaire, il est certain qu'un service par voie navigable à l'intérieur de la ville serait important. Des bateaux, péniches, remorqueurs, bateaux-mouches pour passagers, construits pour passer en-dessous des ponts, comme à Paris où la circulation sur la Seine est intense, sillonneraient constamment ce canal. Ces bateaux seraient construits pour la ville et non la ville pour les bateaux: le passage d'un petit yacht n'immobiliserait pas la circulation des plus grands quartiers des affaires de notre ville. Ce canal à niveau presque constant, serait bordé d'usines, comme aussi de parcs et de terrains de jeux, et couvert de petits bateaux de promenade aux heures de récréation.

#### **La rivière St-Charles:**

Une autre solution du problème, et plus simple celle-là, serait d'écluser la rivière St-Charles, refoulant l'eau au-delà du pont Scott. Si les bords de la rivière sont bien aménagés, ce système nous rendrait encore de nombreux services, entre autres, le transport à l'intérieur de la ville des denrées venant des paroisses éloignées, par bateaux spécialement construits pour ce travail et aménagés pour la vente au détail de ces denrées. Dans ce cas, de grandes artères remplaceraient le canal dans l'ouest de la vallée.

#### **Les enseignes:**

Nous aurons beau faire des plans compliqués, reculer les limites de la ville, ouvrir de larges avenues, construire de grands édifices, nous aurons encore fait bien peu au point de vue de l'esthétique, si nous sommes incapables de faire disparaître ce qui est laid et nuisible. Nous sommes de ceux qui croient que notre système d'administration est mauvais; nous disons le système et non les administrateurs. Rien de bon ne pourra en sortir tant que nos meilleurs règlements, pourtant faits pour le plus grand bien de tous, seront à la merci des intrigues électorales et pourront être abrogés au profit d'intérêts particuliers. Un règlement défendant la pose des enseignes au-dessus des trottoirs a été

mis en vigueur vers 1897; aucune enseigne n'a surplombé le trottoir pendant plus de vingt ans, mais sont arrivées les enseignes lumineuses. Tout comme si ces enseignes eussent été invisibles, posées à plat sur les édifices, on a violé le règlement, et la ville a laissé dilapider ce bien public, la beauté de nos rues.

Québec est la première ville du monde dont les rues ont été entièrement éclairées à l'électricité, dès 1890. Les mêmes poteaux, ou leurs dignes remplaçants, sont toujours là. Dans le temps, les citoyens de Québec étaient heureux de ce service, mais on admettra que les générations actuelles ne sont pas trop exigeantes, si elles demandent la disparition des poteaux ou, au moins, l'adoption de modèles plus élégants.

#### **Une nouvelle terrasse:**

Il faudrait prévoir une bordure intéressante de la falaise nord du promontoire: elle devrait être réservée à des constructions de choix. Le quartier St-Jean-Baptiste, trop dense, devrait avoir un parc ou jardin avec terrains de jeux et terrasse au bord du cap, face au nord, où les citadins pourraient aller se délasser pendant les longs soirs d'été. Ces poumons manquent au faubourg St-Jean. Cette amélioration serait difficile à réaliser, mais non impossible. A la côte Franklin, il y a déjà un poste d'essence et restaurant assez gentiment construits; plus loin on voit l'hôpital St-Sacrement, les écoles de sciences de l'Université Laval et le noviciat des frères des Écoles chrétiennes. L'hôpital Laval se détache bien à distance. Il faudra une large côte à pente douce partant du terminus des chemins de fer allant, ouest-est, rejoindre les chemins Ste-Foy, St-Cyrille et St-Louis.

#### **Prévoir toujours prévoir:**

On a demandé dernièrement à certains de nos concitoyens de donner leur avis en ce qui regarde le mode d'emploi des cent mille dollars, votés par la province pour l'embellissement de la capitale. Nous venons d'esquisser un programme de plusieurs millions de dollars, et cela n'est qu'un

commencement ! Le but de ce travail, de cette énumération, c'est avant tout une invitation à la prévoyance. Prévoir, pour ne pas avoir à démolir ce qui a été fait quelques années auparavant. Tracer ou établir maintenant, et non demain, toutes les grandes artères pouvant desservir une population cinq fois plus grande que celle d'aujourd'hui. Prévoir, prévoir, prévoir. Tous ces travaux peuvent être exécutés au point de vue utilitaire; mais ils doivent concourir à un ensemble de beauté. Toujours tirer parti de notre site unique: promontoire, vallée, amphithéâtre de Charlesbourg et de Lorette, pour le rehausser si possible, mais surtout pour rendre le séjour dans Québec agréable en toute saison à une population éduquée et de goût artistique.

### L'esthétique, qu'est-ce?

Nous venons de passer en revue les travaux qui devraient être entrepris par les corps publics. Ces travaux sont nécessaires, indispensables même, mais ce n'est pas en cela que consiste le principal travail d'embellissement d'une ville. Ce travail est celui que doit exécuter chaque individu en particulier. C'est-à-dire que tout ce qui se construit dans notre ville doit être beau. Quand quelqu'un a une construction quelconque à faire, qu'il ne néglige pas le point de vue beauté: cela ne coûte pas plus cher. Il suffit de bien étudier son plan avant de commencer les travaux. Il est une définition de la beauté que tout homme doit connaître. La voici: « La beauté est la mesure et la proportion en toutes choses ». Une construction bien faite embellit avec le temps, et on ne peut pas en dire ce qu'on dit des personnes:

« La grâce, la beauté, ne sont que d'un printemps

La laideur est solide et croît avec le temps. »

(E. AUGIER)

### La place Montcalm:

Nous voici arrivés au cœur de la ville, à la place Montcalm. Nous sommes en l'an 1970. La place a à peu près les limites actuelles, sauf que l'hôtel Montcalm a disparu depuis de nombreuses années.

Le haut de la côte d'Abraham a été redressé, et cette rue se rend en ligne droite à la place Montcalm. Cette place est entourée de constructions magnifiques, d'arcades. Les architectes se sont inspirés de celles de Milan, les plus belles du monde; mais ils y ont mis la délicatesse artistique française. Disciples de Dom Bellot, ils ont fait chanter, non pas la brique, mais nos granits aux couleurs si variées. Cela nous ravit et nous sommes tout fiers d'être Québécois. D'entrepreneurs citoyens aux goûts artistiques ont acquis le pâté de maisons, entouré par les rues St-Jean, St-Joachim, Youville et St-Eustache, ainsi que cet autre du côté nord qu'entourent les rues St-Jean, St-Eustache, Aiguillon et Youville. Beaucoup d'affaires importantes de la ville se transigent dans ce quartier et l'on y circule à l'abri, par tous les temps et en toutes saisons, sous de belles arcades.

A Chicago, un Canadien français eut un jour l'idée de réunir dans un seul édifice toutes les compagnies d'assurances faisant affaire dans cette ville, c'est-à-dire toutes les assurances du monde. Après plusieurs années de travail auprès des banques et des maisons d'affaires, il réussit à faire adopter son projet, et aujourd'hui cet édifice a vingt-trois étages et occupe un terrain plus grand que celui de notre parlement. La salle où se réunissent les conseils des différentes assurances pour discuter de leurs intérêts communs, est plus grande que notre assemblée législative. Nous avons le terrain, qui nous construira notre centre d'affaires?

Nous sommes dans une ville française; espérons que la hauteur des édifices ne dépassera jamais six à huit étages.

Dans ce beau décor, notre palais Montcalm faisant figure de parent pauvre, aura depuis longtemps refait au moins sa façade dans le même style: arcades jusqu'au bord du trottoir et marquise en surplomb, permettant de descendre de voiture à l'abri du vent, de la neige et de la pluie. Cela aura permis la construction d'un foyer proportionné à la salle des spectacles et la démolition de l'échelle que les citoyens de Québec sont obligés d'escalader quand ils se rendent à la salle de théâtre, pour la remplacer par un honnête escalier.

### Notre quartier latin :

Toujours en 1970, nous quittons la place Montcalm enthousiasmés par la beauté et l'unité de l'ensemble. Nous observons peu de changement en parcourant les rues St-Jean, Couillard, Hébert et des Remparts. Mais nous ne pouvons réprimer un mouvement d'admiration, en nous promenant dans ces anciennes rues étroites, car elles sont d'une propreté impeccable et les maisons, aux lignes simples, sont solidement construites, prouvant qu'elles ont été l'œuvre d'une population de goût, ayant de l'idéal et de la dignité. Une administration éclairée approuve ou rejette les projets d'enseignes qui lui sont soumis. Elle a veillé à faire enfouir sous terre tous les fils, faisant disparaître cette forêt d'arbres morts: les poteaux.

Arrivé à la rue Ste-Famille par les remparts, le visiteur est fortement impressionné par une masse architecturale, d'une beauté exceptionnelle: un Parthénon surmontant les premiers contreforts de notre Acropole québécoise. La ville, ayant abandonné au Séminaire de Québec, la partie sud de la rue Hébert, allant de la côte Ste-Famille aux Remparts, ainsi que les rues Laval et Ste-Monique, a exigé en retour l'élargissement de la rue des Remparts.

L'Université Laval, l'aïeule intellectuelle des Canadiens français, ayant acquis ou reçu en cadeau les propriétés qui bordent les Remparts, a cru bon de faire un brin de toilette extérieure. Elle a l'intention de fêter son cent-cinquantième anniversaire par l'inauguration d'une construction se rendant jusqu'à la rue Hamel. Quel coup d'œil quand, arrivant de la haute mer, les voyageurs approchent du bout de l'île d'Orléans! Ils sont plus profondément impressionnés par la beauté du site et la perfection des lignes de l'édifice que ne le sont les voyageurs à la vue de l'université de Bonn, quand, par bateau, ils descendent le Rhin. L'Université a fait construire, entre autres choses, une salle de promotions bien accessible, à ventilation parfaite et air climatisé, de grandeur suffisante pour accueillir les foules qui se pressent dans ses murs aux jours de séances publiques; les lignes en sont simples et de bon goût et les couleurs, harmonieuses.

Du côté de l'île d'Orléans, la vue n'est plus gênée par aucune construction. Une administration sage a fait disparaître les étages qu'il y avait de trop sur deux bâtisses de la basse-ville. Cette vue étant un bien public, appartenant à tous les citoyens de Québec, à tous les visiteurs, personne n'avait le droit de l'obstruer. Il s'agissait de laisser libre un de nos plus beaux points de vue.

Le rocher sur lequel la terrasse est construite est garni de pourpier royal, ainsi que le talus qui s'élève de la terrasse à la citadelle.

#### **Route de ceinture :**

Une belle route contourne la citadelle et sur celle-ci le ministère de la Défense nationale a fait exécuter des travaux d'art, tour d'observation, etc., donnant à notre rocher, le fini, l'élégance qui lui manquait et que donnent au mont St-Michel les édifices de l'ancien monastère. De la terrasse, on aperçoit la rue Dalhousie qui s'ouvre largement sur la place Champlain. Une partie du pâté de maisons allant du marché Champlain au marché Finlay, a été démolie afin de permettre aux voitures débarquant du traversier de dégager rapidement la place, sans danger de se tamponner avec les voitures venant de la rue Dalhousie. La voie ferrée des rues St-André et Dalhousie a disparu depuis longtemps, la livraison des marchandises se faisant plus rapidement par camions, sans nuire à la circulation.

#### **A la Basse-Ville :**

De la terrasse nous voyons que les constructions banales qui encombraient la place Champlain ont disparu. Les services fédéraux qui avaient là leurs quartiers, sont maintenant dans le magnifique hôtel des Postes du Palais. Le bureau principal des postes est dans l'ouest de la ville.

La rue Champlain a été élargie pour convenir à la circulation moderne. Elle continue toujours aussi large au-delà de Sillery, passe en-dessous du pont de Québec et, rendue au Cap-Rouge, traverse la rivière sur un beau pont quelque peu élevé, en-dessous duquel circulent péniches et bateaux-mouches venant du canal intérieur et prenant le fleuve après le passage des écluses.

### **Le Boulevard du Cap-Rouge:**

En bordure de la falaise, on a ménagé tous les beaux arbres, vu à la plantation de nouveaux, à la construction de demeures et d'édifices qui ne déparent pas le parc, car celui-ci se prolonge jusqu'au Cap-Rouge. La route continue à l'ouest du Cap-Rouge sur l'ancienne voie du chemin de fer, où il y a déjà de nombreux chalets. Elle va rejoindre, dans le haut de St-Augustin, la route des Cimes et la route de Montréal, après avoir suivi la vieille route du bord de l'eau qui traverse un des coins les plus charmants que nous ayons autour de Québec, un véritable petit coin de France.

### **Une grande gare dans l'ouest:**

Si nous nous rendons à la sortie du pont de Québec, nous voyons une gare où les trains laissent descendre les voyageurs ayant affaire dans la partie haute de la ville. Par la route, pont de Québec-Boulevard St-Cyrille et chemin St-Louis Grande-Allée, ils sont rendus au quartier des grands hôtels en moins de dix minutes, gagnant ainsi beaucoup de temps. En quittant cette gare, les trains se dirigent vers le nord par un tunnel. Entre l'extrémité nord des deux tunnels se trouve le terminus des chemins de fer. Le nouveau tunnel, lui, sert à bien autre chose qu'au passage d'une couple de trains par jour, en été. Sa pente n'est guère plus forte que celle du chemin allant de la vallée vers les hauteurs du Cap Rouge. Ce grand détour est ainsi abandonné. Les chemins de fer ont donc enfin décidé de s'améliorer après cinquante ans de léthargie. On n'exporte plus à vil prix, comme pendant la guerre, notre houille blanche, propre, pour importer à grands frais, la houille noire, mal-propre, pour laquelle nous avons payé tant de millions à Messieurs les Américains, sur le simple cours du change.

Électrification des chemins de fer, tous les chemins de fer du Québec, grâce à Dieu, sont aujourd'hui électrifiés! Les monstres pesant des centaines de tonnes et dont la principale qualité était de démolir les voies, ont été remplacés par des trains de quelques voitures, partant pour Montréal par voie quadruple, à toutes les heures de la journée. Marchandises comme voyageurs font le trajet

Québec-Montréal en moins de trois heures. Avec l'avantage de voir leurs marchandises transportées et distribuées dans la même journée, les marchands de Montréal, comme ceux de Québec, sont revenus au chemin de fer pour le transport à grande distance.

#### **Quais et chantiers maritimes:**

Nous sommes en l'an deux mille. Du haut des Remparts, nous apercevons l'ancienne batture de Beauport, couverte de quais, courant nord-sud jusqu'en eau profonde, en ligne avec le quai extérieur du bassin Louise. Ces quais sont en partie couverts de hangars à marchandises, certains sont utilisés comme chantiers maritimes, ceux de Morton et d'autres. Du côté de terre, ces quais sont desservis par une immense artère qui traverse l'embouchure du St-Charles sur un pont en pierre et rejoint le chemin nord-ouest du bassin Louise, où était autrefois le chantier Morton. Ici, comme dans toute la partie basse de la ville, les voies ferrées ont été remplacées par de grandes artères; la distribution des marchandises se faisant beaucoup mieux par camion.

#### **Terminus:**

Le terminus des chemins de fer a été transféré dans la vallée à l'ouest de la route Bell, facilitant ainsi la circulation des voitures dans tous les quartiers du bas de la ville à toute heure du jour. Finis ces arrêts de la circulation aux innombrables passages à niveau, dans les grands quartiers des affaires. Le tort fait au commerce de notre ville par ces arrêts constants de la circulation a été immense dans le passé. Les directeurs des chemins de fer eux-mêmes n'avaient pas compris l'importance qu'il y avait pour leur entreprise de concentrer tous leurs services en un même endroit, situé à l'ouest de la ville, où il y avait tant d'espace et où le terrain était à peu près sans valeur. Débarrassé de ses ferrailles, avec un zonage bien compris et des règlements de construction bien conçus et bien exécutés, le Palais est devenu un quartier intéressant et une source de revenus considérables pour la ville.

**Un beau rêve :**

Ami lecteur, n'avez-vous jamais fait un beau rêve ? Et, à votre réveil, votre première pensée n'a-t-elle pas été de chercher à en réunir les bribes pour les communiquer à votre famille ? Les bribes éparses que je viens de vous livrer, ont été recueillies au cours d'un rêve qui dure depuis plusieurs années, et j'ai cru bon de les offrir à la famille québécoise pour la distraire et lui faire oublier, pendant quelques instants, les heures pénibles qu'elle traverse. Faire de notre ville un endroit agréable à habiter en toute saison est un rêve que tout citoyen doit chercher à réaliser. Il est réalisable en peu de temps, si chacun veut y mettre du sien. Notre ligue a pour objectif, pour le moment, une liste de cent cinquante mille membres. Vous en êtes, n'est-ce pas ?

Stanislas GAUDREAU.