

Itinéraires histoire
et patrimoine

Histoire de raconter

Le Tracel de Cap-Rouge
100 ans d'histoires





La Société historique
du
Cap-Rouge

En couverture

Carte de Saint-Félix-de-Cap-Rouge
Montréal, Charles E. Goad Company, 1912.

Photo: Jean-Loup Robert

Coordination

Louise Mainguy

Recherche et rédaction

Claire d'Auteuil

Louise Mainguy

Françoise Otis

Collaboration spéciale

Yvon Lirette

Louise Slater

Correctrices

Ghislaine Lavoie

Lise P.-Boulet

Conception graphique et infographie

Laframboise Design

Réalisation de la Société historique du Cap-Rouge

Louise Slater, présidente

Louise Mainguy, vice-présidente

Linda Even, secrétaire

Yvon Lirette, trésorier

Daniel Ampleman, administrateur

Claire d'Auteuil, administratrice

Joseph Nasra, administrateur

Yolande Perron, administratrice

Emmanuel Rioux, ex-président

Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'entente de développement culturel entre la Ville de Québec et le ministère de la Culture.

Pour toute question relative au contenu de cette brochure,
communiquer au: (418) 641-6380
info@shcr.qc.ca

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Bibliothèque et Archives Canada

ISBN 978-2-920680-09-8

Imprimé en 2013

LE TRACEL DE CAP-ROUGE 100 ANS D'HISTOIRES

Le Tracel de Cap-Rouge a 100 ans.....	3
Construction ferroviaire au XIX^e siècle.....	4
Étapes préliminaires à la construction.....	6
Construction et mise en service.....	7
Le Tracel, un symbole d'exploits techniques en construction ferroviaire.....	8
Le fonçage à air comprimé.....	10
La poutre à treillis.....	11
Le rivetage à chaud.....	11
Le Tracel, rôle fonctionnel et social.....	12
Perception de la communauté.....	13
Le Tracel selon les saisons.....	15
Fiche technique du Tracel.....	17
Anecdotes.....	18
Un Cochon de Sable au Tracel de Cap-Rouge (chanson).....	19
Bibliographie.....	20

Construction ferroviaire au XIX^e siècle

Rails et politique sont étroitement liés, voire inséparables, dans le Canada du XIX^e siècle. Les trains ont exercé leur fascination sur la population québécoise avec la toute première locomotive à vapeur, qui a traversé le paysage de la province en 1836. Propriété de la *Champlain and Saint Lawrence Railway*, elle a marqué le début d'une époque où l'intérêt pour la construction ferroviaire connaît une croissance fulgurante. En effet, des milliers de kilomètres de voies ferrées sont construites au cours des décennies suivantes.

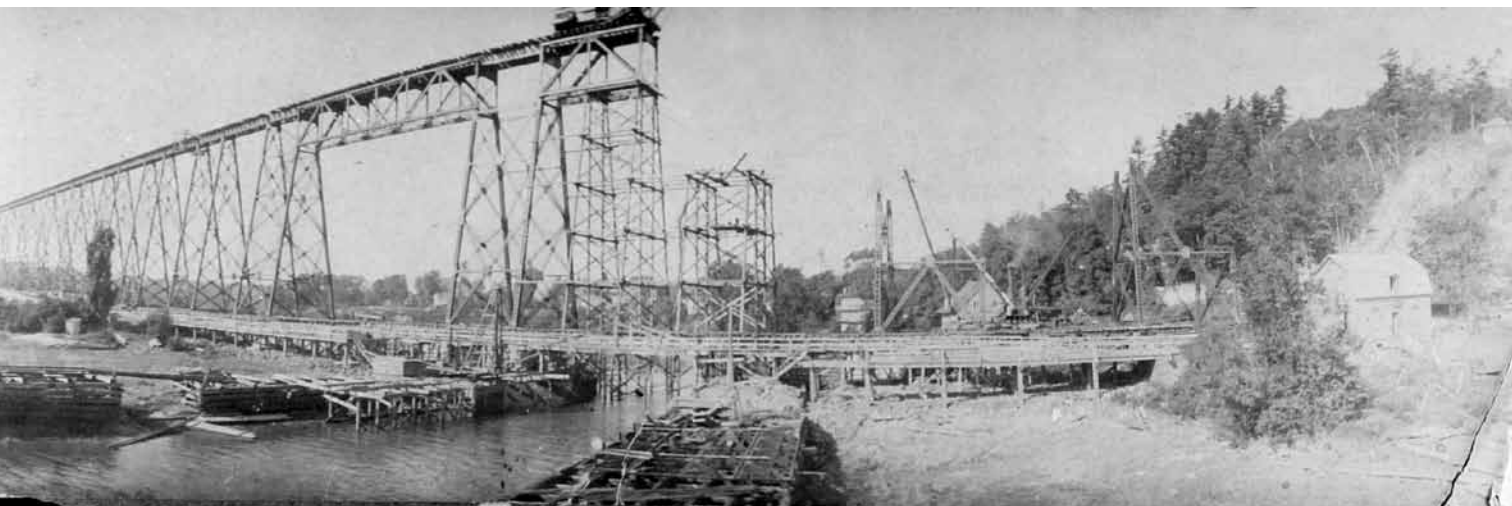
La construction du chemin de fer *Intercolonial* est la première tentative d'édification de la nation canadienne. L'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération est liée à la promesse, faite en 1870, de construire un chemin de fer transcontinental qui la relierait au reste du Canada d'alors. En 1885, le *Canadian Pacific Railway* atteint la côte ouest. C'est le premier réseau transcontinental.

En 1896, Wilfrid Laurier devient premier ministre du Canada. Il voit grand et veut doter le Canada d'un nouveau chemin de fer qui parcourra le pays d'un océan à l'autre. En 1903, il propose à la *Compagnie du Grand Tronc* de construire un autre transcontinental. Le Tracel de Cap-Rouge en fait partie.

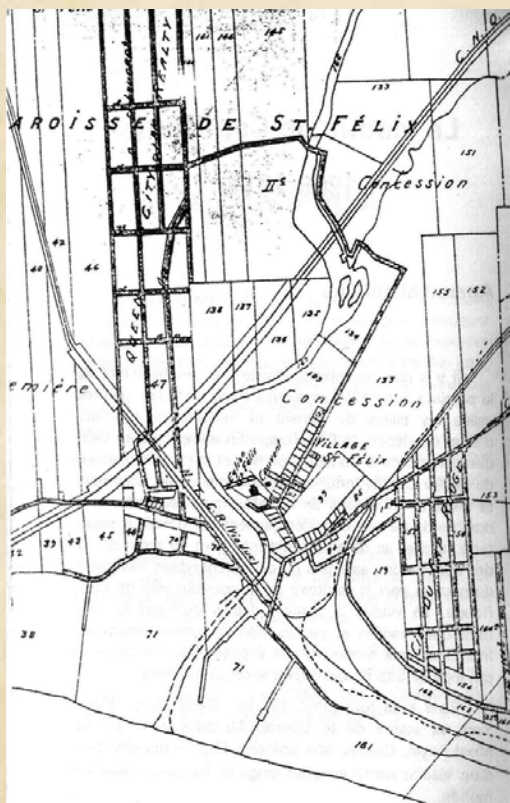
À l'époque de la construction du Tracel, ce dernier réseau possède une voie ferroviaire à Cap-Rouge, desservie par « la gare d'en-bas ». Ces rails ont été démantelés pour la construction du boulevard de la Chaudière. En 1923, le réseau fusionne avec le *Grand Tronc* pour devenir le *Canadian National Railway* et ensuite le *Canadien National*.

Le *Grand Tronc*, par l'intermédiaire de sa filiale la *Grand Trunk Pacific Railway Company*, a construit la section ouest de la ligne, de Winnipeg à Prince-Rupert. Le gouvernement de Laurier, de son côté, crée la *Commission du chemin de fer National Transcontinental* et, sous la présidence de Simon-Napoléon Parent, maire de Québec, construit la section est, de Winnipeg à Moncton. La voie ferrée de cet organisme fédéral traversera le nord de l'Ontario, l'Abitibi, la Mauricie ainsi que le pont de Québec, alors en construction, pour se rendre sur la rive sud du Saint-Laurent jusqu'au Nouveau-Brunswick.

La construction du Tracel de Cap-Rouge est donc entreprise afin de permettre le lien entre les deux rives du Saint-Laurent via le pont de Québec.



Source : Collection SHCR



On approuve le tracé de la ligne à la fin de l'année 1905 ou au début de 1906. Carte immobilière de Québec par A.E.B. Courchesne, juillet 1915. Courtoisie Cartothèque de l'Université Laval.

Étapes préliminaires à la construction

Le Tracel est conçu pour passer au-dessus de la vallée et doit occuper une partie du territoire de la localité. Pourquoi choisir de franchir la vallée de Cap-Rouge par un Tracel aussi important, plutôt que de la contourner par le nord ? En fait, la Commission veut respecter les normes générales alors en vigueur : éviter absolument les pentes un peu fortes et les virages prononcés. Elle prend donc en considération ces critères, malgré les coûts élevés que cela entraînera.

Avant d'entreprendre les travaux de construction, il faut d'abord négocier l'achat d'une lisière de terrains chevauchant seize propriétés, dont une partie du domaine Redcliff appartenant à George M. Fairchild, là où se situe aujourd'hui le parc Cartier-Roberval.

Ensuite, une équipe d'ingénieurs est appelée à produire des plans et devis, tout en ayant à faire parfois des choix difficiles sur différentes questions : faut-il construire en bois ou en acier ? Quel sera le nombre de tours, l'espacement entre chacune ? Comment enjamber la rivière et asseoir solidement ces tours sur un terrain plutôt instable ?

Construction et mise en service

Dès le début des travaux, d'autres ingénieurs supervisent les opérations, ajustent les plans et devis dans les moindres détails. La construction du Tracel implique deux contrats distincts : l'un pour les fondations, les rails et le télégraphe accordé aux entrepreneurs M. P. et J. T. Davis, tandis que l'autre, pour le montage de la structure en acier, confié à la Dominion Bridge Co.

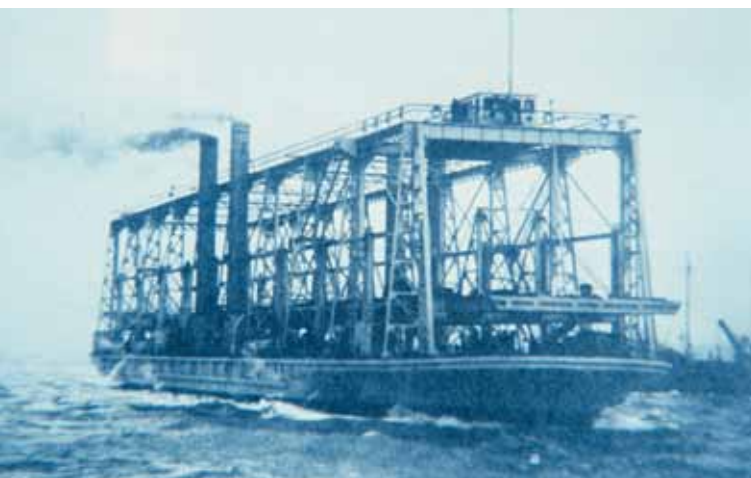
Rapidement on s'aperçoit que la construction des fondations des tours s'avère plus difficile que prévu, en raison du sol très instable du lit de la rivière. Il faut donc creuser plus profondément à travers la boue et la glaise pour atteindre le roc. Il est alors décidé d'utiliser la technique du caisson sous pression ou caisson pneumatique pour les trois tours jouxtant la rivière. Cette solution est difficile à réaliser, fort onéreuse, mais plus sûre.

La construction des fondations des trente tours d'acier qui auront à supporter la masse métallique de 4288 tonnes débute donc à l'été 1906. Des retards s'accumulent dès l'automne, ce qui rend impossible la livraison du Tracel pour l'année 1907. L'effondrement du pont de Québec, qui survient le 29 août 1907 et auquel le Tracel est directement lié, rend inutile toute hâte d'en finir avec la construction. Les rails sont installés entre 1908 et 1911.



Photo : Bibliothèque et Archives Canada, 1922

Les travaux sont achevés en 1913 et le dernier crampon de la ligne Winnipeg-Moncton posé le 17 novembre de la même année. À partir de ce moment, le Tracel est fonctionnel et à l'occasion, certains trains l'utilisent pour se rendre à Québec. Cependant, on doit attendre l'ouverture du pont de Québec, afin de permettre aux trains qui se dirigent vers la rive sud de l'emprunter. En attendant la mise en place de la travée centrale de ce pont, qui sera réussie à la seconde tentative en 1917, les trains doivent traverser le fleuve Saint-Laurent sur des navires-transbordeurs communément appelés *ferries* ou « traversiers-rails ». Parmi ceux-ci, le *Léonard* est un traversier-rail de la compagnie de chemin de fer Transcontinental qui a effectué la navette entre Québec et Lévis de 1885 à 1920.



Le Léonard, traversier-rail de la Compagnie de chemin de fer Transcontinental.
Photo tirée du livre *Le Pont de Québec*, Michel L'Hébreux, p.18

Le Tracel, un symbole d'exploits techniques en construction ferroviaire

Les ponts à tréteaux, ou ponts à chevalets, sont tellement présents sur tout le continent américain qu'ils en sont venus à symboliser les exploits des constructeurs de chemins de fer du XIX^e siècle. Ils ont d'abord existé en bois, ensuite sur tréteaux de fer, puis ils ont été renforcés ou convertis en acier au début du XX^e siècle. C'est à cette ultime génération de ponts en acier qu'appartient le Tracel de Cap-Rouge, faisant appel aux nouvelles techniques du fonçage à l'air comprimé, de la poutre à treillis et du rivetage à chaud.

Liste des propriétaires touchés par la construction du viaduc

Nom/date	N° lot	Acres	Prix
André Trudel (07-09-1906)	31A ptie	2.04 (890x100)	274,74
Victor Chateauvert (05-09-1906)	165 ptie	1.41	212,00
Pierre Mathieu (07-09-1906)	47 ptie	1.58 (100x689)	300,00
Lazare Thibault (20-09-1906)	42 ptie	2.20 (914x100)	425,00
Michel Feeney (20-10-1906)	64-65-66	0.28 & bâtim.	3 300,00
Joseph Thibault (10-10-1906)	40 ptie	2.30 1004x100)	425,00
Thomas McKee (19-10-1906)	46 ptie	3.93 790x795)	589,50
J.-L.-H. Nelson (29-11-1906)	47-1	1.04 (489x100)	186,00
T.-O. Chouinard (03-11-1906)	163-1	1.29	500,00
G. Langelier (07-11-1906)	31 ptie	1.51 531x100)	151,00

Nom/date	N° lot	Acres	Prix
Cap-Rouge Pier & Wharf (15-02-1912)	38 ptie 70-71-161- 72-160 ptie		10 000,00
Syndicat de Chemin à barrière Rive Nord (30-03-1912)	167 ptie 71 ptie 160 ptie	échange de terrain	
Héritiers A. J. Duchesnay (06-10-1911)	69 ptie 167 ptie		2 500,00
Fitzpatrick (26-10-1911)	161A/165A		500,00
Cap Rouge Pier & Wharf (06-09-1911)	160-161-70 71 ptie 167 ptie		49 777,28
G.M. Fairchild (24-07-1905)	162 161	Vente au Québec New Brunswick & Nova Scotia Railway Company (Canadian Northern)	

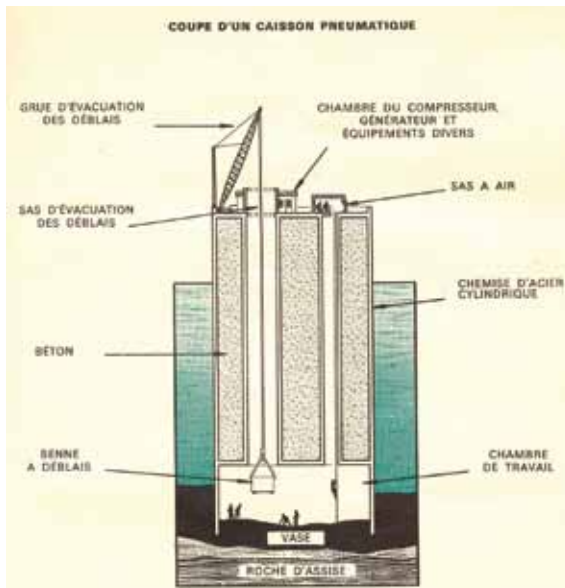
Le fonçage à air comprimé

Pour établir des fondations solides sous les tours principales, un barrage appelé batardeau est construit en pièces de bois jusqu'à la nappe d'eau. Ensuite un caisson de béton est coulé et enfoncé verticalement, au fur et à mesure que les ouvriers remontent la matière boueuse à la surface.



Photo: Collection SHCR

Deux tubes verticaux relient la chambre de travail aux sas situés en surface : l'un réservé à l'accès du personnel et l'autre pour l'évacuation des débris de forage.



Source: *Le Pont de Québec*, Michel L'Hébreux, p.40

Les ouvriers travaillent avec des conditions très difficiles et ne peuvent œuvrer dans un caisson que quelques heures à la fois, à cause de la pression forte et nécessairement constante qui doit empêcher l'eau d'y entrer.



La poutre à treillis

Une poutre à treillis, appelée également poutre Eiffel ou poutre rivetée, est un ensemble de barres en acier reliées entre elles et formant des triangles.

Photo: Collection SHCR

Cette technique de la poutre à treillis, très présente à la période de la révolution industrielle, permet un assemblage solide avec un minimum d'acier.

Ce type de poutre comprend en général deux membrures parallèles, reliées par un mélange de diagonales et de montants disposés à angle droit par rapport aux membrures. Le principal avantage de la poutre à treillis par rapport à d'autres techniques est d'être un élément porteur plus efficace, solide et rigide, tout en permettant des économies de poids. Construit selon cette technique, le Tracel est assez solide pour porter une charge quatre fois plus lourde que celle prescrite par les normes.

Le rivetage à chaud

Les documents d'époque détaillent ainsi le travail de l'équipe de rivetage composée de quatre hommes: le premier au sol lance verticalement à l'aide d'une pince les rivets chauffés à blanc; un collègue attrape au vol le rivet dans un entonnoir métallique avant de l'expédier encore plus haut, à la pince, à un autre ouvrier qui l'achemine vers le lieu d'utilisation, où le dernier homme de l'équipe pose le rivet à coups de marteau à riveter. Ce périlleux exercice demande à coup sûr force et adresse.



Source : Collection SHCR

Malgré ces conditions de travail difficiles et précaires, aucun accident grave n'est répertorié dans les rapports officiels.

Le Tracel, rôle fonctionnel et social

À l'époque de la Seconde Guerre mondiale, le Tracel est un passage obligé pour les soldats canadiens arrivant de l'Ouest et pour des milliers d'immigrants allant le développer, après la guerre. Près de 100 trains par 24 heures peuvent y passer, chargés de soldats en direction de Halifax. Une surveillance quotidienne exercée par cinq hommes est alors en vigueur par crainte de sabotage.

De nos jours, le Tracel est moins achalandé. Il ne fait aucun doute que certains projets pourraient avantageusement profiter de la présence du Tracel pour le transport de marchandises, de matériaux ou le passage de trains de banlieue. Il est néanmoins inspecté visuellement deux fois par semaine et la structure subit un contrôle détaillé, section par section, tous les cinq ans. La vitesse pour circuler sur le Tracel est fixée à 10 *mph* afin de réduire presque à zéro les risques d'accident. Sur une période de cent ans, aucun accident ferroviaire majeur ne s'est produit sur le Tracel.

L'enclave du *Canadian National* a permis de protéger l'emplacement situé à proximité des découvertes archéologiques du parc Cartier-Roberval. Des promoteurs y auraient certainement construit des immeubles pour profiter de la belle vue sur le fleuve. On peut dire en quelque sorte que le Tracel a agi, bien malgré lui, comme gardien du territoire.

Perception de la communauté

Lorsque débute la construction du Tracel, la population ne peut se douter à quel point la présence de cette structure modifiera le paysage et la vie quotidienne de Cap-Rouge. Les opinions des habitants sont alors partagées. Certains sont émerveillés et impressionnés par cette œuvre de génie civil, d'autres choqués de voir les trains passer au-dessus du clocher de l'église.



Source : The Valentine & Sons Publishing Co Ltd, collection Magella Bureau

À l'époque, des ménagères se plaignent de la suie et des taches d'huile trouvées sur les vêtements étendus dehors. Les gens de Cap-Rouge mettent beaucoup de temps à accepter la présence du Tracel dans leur environnement. Des résidents le considèrent comme un monument historique indissociable de l'image de la municipalité, tandis que d'autres y voient un embarras visuel qui défigure le paysage.

Le Tracel est aussi un cauchemar pour bien des parents dont les enfants, ignorant les interdictions, s'amusent à grimper aux piliers ou à se promener sur le tablier. Ce n'est qu'en 1996, après quatre années de discussions, que le Tracel est enfin sous surveillance. Depuis, des caméras font le guet aux deux extrémités.

Le Tracel est repeint en 1942 et réparé en 1975, mais présentement son aspect esthétique laisse à désirer, car cette véritable œuvre d'art est malheureusement envahie par la rouille.

Cependant, pour qui aime l'architecture industrielle, ce pont à chevalets représente une superbe poésie métallique, symbole de la conquête des grands obstacles naturels du continent.

Suite à une demande de la Société historique du Cap-Rouge, à l'automne 2012, le Tracel est reconnu en 2013 comme Site historique national de Génie civil par la Société canadienne de Génie civil.



Photo : George B. Feeney

Au fil du temps, l'énorme pont d'acier ne fait pas toujours l'unanimité, mais il semble impossible de détourner les voies ferrées en raison des coûts exorbitants. Les autorités municipales n'en continuent pas moins de faire des pressions auprès du gouvernement pour l'embellissement du Tracel.

Il est quand même important de se rappeler que le Tracel a contribué à l'expansion de la ville de Québec et qu'il en a marqué l'histoire. Guy Laviolette, dans son livre sur l'histoire de Cap-Rouge, écrit : « ... l'un des ponts les plus impressionnants du Canada qui invite chaque année de nombreux touristes à descendre de leur voiture pour le contempler de plus près et qui fait maintenant partie du paysage ».

Pour les amateurs de photographie, le Tracel est un sujet d'intérêt, car les jeux de lumière et de structure d'acier donnent des résultats souvent impressionnants selon les saisons.

Le Tracel selon les saisons

Aujourd'hui le Tracel est devenu le symbole et l'identité du Vieux-Cap-Rouge, intégré maintenant à la ville de Québec. Il constitue un véritable chef-d'œuvre de génie qui domine la vallée de la rivière du Cap Rouge à son embouchure.

Photographes, horticulteurs, peintres, maquettistes et publicistes s'en inspirent...



Procession de la Fête-Dieu, Raymond Martineau, 1997



Nocturne, Gérard Boulanger, 2009



Photo : André-Luc P. Tessier



Photo : Collection SHCR



Photo : Denis Fortier



Photo : Jean-François Dumont

Fiche technique du Tracel

Poids d'acier

3 898 182 kg (4 288 tonnes)

Espacement entre les 30 tours

27 travées de 18,3 m (60 pi)

32 travées de 12,2 m (40 pi)

1 travée de 38 m (125 pi) qui surplombe la falaise

1 travée de 48,8 m (160 pi) qui enjambe la rivière

1 travée de 45,7 m (150 pi) qui précède la rivière

Hauteur du viaduc

À marée basse..... 52,4 m (172,96 pi)

À marée haute..... 46,6 m (153,96 pi)

Structure d'acier seule..... 44,2 m (145 pi 5 ¾ po)

Dimensions des tours d'acier

Structure au sommet..... 12 m X 3 m (40 pi X 10 pi)

Structure à la base (maximum)..... 12 m X 17 m (40 pi X 55 pi)

Longueur de la structure d'acier..... 1017 m (3 336 pi)

Dimensions des 3 bases en béton, construites selon la technique du caisson

Longueur..... 20,7 m (68 pi)

Largeur..... 6,1 m (20 pi)

Profondeur..... 16,8 m (55 pi), dont seulement le tiers est apparent.

Quantité de béton par base..... 1735,6 mètres cubes (2270 verges cubes)

Coûts du Tracel à l'époque de sa construction

Coût des fondations en béton..... 454 133,51 \$

Coût de la structure en acier..... 363 329,22 \$

Coût total..... 817 462,73 \$

Source : Le viaduc de Cap-Rouge, p.35

La Société historique du Cap-Rouge profite des célébrations du centenaire de la mise en service du Tracel pour présenter *Histoire de raconter le Tracel*. En 2013, ce joyau d'ingénierie est reconnu site historique national de génie civil par la Société canadienne de Génie civil.

À la fin du XIX^e siècle, l'accroissement de l'activité économique et l'ouverture de nouvelles terres à la colonisation exigent de nouveaux moyens de transport et de communication. Le transport par train semble la solution idéale, permettant de traverser le Canada d'un océan à l'autre. C'est ainsi que nous assistons au développement des réseaux ferroviaires.

Au début du XX^e siècle, le Tracel entre dans l'histoire du développement de ces réseaux, contribuant à faciliter le transport à travers le Canada. Il est un témoin important de l'utilisation de l'acier dans l'architecture.

Voici donc, en quelques pages, l'histoire de cette construction remarquable qui fait partie du patrimoine et de l'histoire des Carougeois.

Le Tracel de Cap-Rouge a 100 ans

Au début du XX^e siècle, un événement important change radicalement le paysage bucolique de Cap-Rouge: la construction d'un viaduc. En 1906, c'est la compagnie Dominion Bridge, sous la supervision d'une commission fédérale présidée par Simon-Napoléon Parent, qui entreprend la construction de cette imposante structure en acier. L'aménagement du viaduc a pour but de permettre aux trains de traverser la vallée creusée par la rivière du Cap Rouge, sans avoir à la contourner au nord par un long détour. Ses bâtisseurs anglophones parlent alors d'un *trestle*, les Carougeois entendent trécel ou tracel.

Depuis lors, de nombreux convois ont défilé au-dessus de la vallée, même si actuellement le nombre de trains a diminué passablement et qu'il n'y circule plus que deux ou trois trains de marchandises par jour.



Anecdotes...

Des bisbilles ont eu lieu lors de l'expropriation des terrains. On criait à l'injustice prétextant que les propriétaires canadiens-anglais avaient obtenu plus d'argent du pied carré que les Canadiens-Français. Le curé de l'époque régla le problème du haut de la chaire en déclarant que « plus tu as de l'argent, moins de chance tu as d'aller au paradis ».

Monsieur Irénée Lessard fut le premier chef de gare pour le CN à Cap-Rouge, occupant le poste de 1915 à 1960.

À l'époque, les ouvriers travaillaient sans harnais et sans protection, à sabler et repeindre à des hauteurs considérables.

Il est là depuis 100 ans et nos grands-parents, nos parents, nos enfants et nos petits-enfants le voient tous les jours.

Source : Lessard, Michel (Miard) *Mon enfance carougeoise, tome 1*



Photo : Yvon Lirette

Un Cochon de Sable au Tracel de Cap-Rouge

*C'est à l'été de mil neuf cent six
Que j'ai travaillé dans les caissons
Pour le National Transcontinental
Au grand viaduc tout en fer de Cap-Rouge*

*Y a des gars qui viennent de la région
Y en a d'autres qui y sont étrangers
C'pas beaucoup de gars qui peuvent travailler
À pelleter sous des tonnes pis des tonnes de gravier*

*J'aurais pas dû me vanter d'être un Cochon de Sable
J'aurais pas bu ma santé pour devenir Cochon de Sable*

*Au fur à mesure qu'on creusait dans la vase
Le plafond s'enfonçait sur nos têtes
Comme au Pont de Québec c'est la pression de l'air
Qui retenait le poids du tablier
Et qu'on s'est rendus au roc à cinquante-cinq pieds*

*On en a bavé à boire nos dix onces
Tous les jours pour nos pores de peau
Ça fait mal au body les oreilles c'est pareil
C' t' écoeurant trente-cinq livres de pression
Ça fait mal au moral trente-cinq livres de pression*

*J'aurais pas dû me vanter d'être un Cochon de Sable
J'aurais pas bu ma santé pour devenir Cochon de Sable
J'ai aussi travaillé à monter l'acier
Mais le vertige a failli m' faire tomber
C'est des gros morceaux qu'il faut boulonner
Pis en haut à cent pieds y faut pas se tromper
Pis en haut à cent pieds ben perds pas le pied*

*C'est à l'été de mil neuf cent treize
Qu'on a vu le premier train traverser
L'émotion a poigné toute ma pensée
Au souvenir de la douleur de mes mains
Pis au travail des gars dans la vallée de Cap-Rouge*

*Aujourd'hui j'peux m'vanter d'avoir été Cochon de Sable
Raconter à mes enfants ce Tracel au bord du Saint-Laurent*

*Ben si j' te raconte tout ça aujourd'hui
C' pour te dire qu'on était quand même fiers
On était durs batailleurs mais on voulait travailler
Ben c'est ça que ça prenait pour construire
Oui c'est ça que ça prenait pour construire
Oui c'est ça que ça prenait pour construire
Le Tracel de Cap-Rouge*

*Chanson dédiée à mon père Jean Déry, fondateur de la SHCR
(Paroles & musique: André Déry, 2001)*

BIBLIOGRAPHIE

Déry, Jean, Le viaduc de Cap-Rouge, 1906 à 1910, phases de construction des piliers-caissons, *Le Saint-Brieuc*, Revue de La Société historique du Cap-Rouge, n° 9, printemps 2000.

Gingras, Henri et Alain Gelly, *Cap-Rouge, Quatre cent cinquante ans d'histoire, 1541-1991*, Cap-Rouge. Société historique du Cap-Rouge, 1991, 337 pages.

Lebel, Jean-Marie, « Dans le ciel de Cap-Rouge, un Tracel centenaire », *Magazine Prestige*, septembre 2006, p 74 et 75.

L'Hébreux, Michel, *Le Pont de Québec*, les éditions Septentrion, 2008, 305 pages.

Lessard, Michel (Miard), *Mon enfance carougeoise, tome 1*, à compte d'auteur, 2008, 354 pages.

Vallières, Marc, *Le viaduc de Cap-Rouge*, Collection Cap-Rouge, n°5, Société historique du Cap-Rouge, 1983, 40 pages.



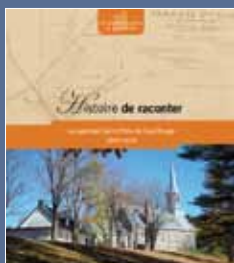
La collection

Itinéraires histoire et patrimoine

Les publications de la collection *Itinéraires histoire et patrimoine* proposent des guides de découverte de l'histoire et des richesses patrimoniales qui caractérisent un territoire ou encore un de ses éléments distinctifs. Cette collection est une initiative du réseau *Villes et villages d'art et de patrimoine* (www.vvap.ulaval.ca), qui a pour mission de promouvoir et mettre en valeur les arts, la culture et le patrimoine dans une optique de développement du tourisme culturel dans toutes les régions du Québec.

Également disponibles dans la série *Histoire de raconter*:

- Cap-Rouge
- La paroisse Saint-Félix de Cap-Rouge, 1859-2009



Les brochures produites par la Ville de Québec sont disponibles dans les bibliothèques et les bureaux d'arrondissements.

www.ville.quebec.qc.ca



Collection: SHCR



A LA PUISSANCE
TETRA TECH



STRUCTAL
DES PAYS BRÉSILIENS



INGENIEROS Y ARQUITECTOS

LES JARDINS DU HAUT SAINT LAURENT CÔTÉ JARDINS

À DÉVELOPPER POUR PERENNISER UN PARC D'ÉVALUATION



Desjardins
Caisse populaire
de Cap-Rouge

Saint-Henri élu parrain de Louis-Hébert



Entente de
développement culturel



Culture,
Communications et
Condition féminine

Québec

Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge



Patrimoine
canadien

Canadian
Heritage