

## Jadis le port de Québec

Robert Côté

---

Number 22, Summer 1990

Il était une fois le Saint-Laurent

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7647ac>

[See table of contents](#)

---

### Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

### ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

---

### Cite this article

Côté, R. (1990). Jadis le port de Québec. *Cap-aux-Diamants*, (22), 51–53.

# JADIS LE PORT DE QUÉBEC

par Robert Côté\*

**F**AVORISÉ PAR SA SITUATION SUR LE PARCOURS DU fleuve Saint-Laurent, le port de Québec se développe au rythme des échanges commerciaux entre la métropole et les colonies. Longtemps considéré comme la dernière tête de pont entre la mer et l'intérieur du continent, le port de Québec demeure jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le principal lieu de réception et d'expédition des marchandises acheminées vers l'ouest. Les fourrures et les bois expédiés en Europe partent également de Québec.

commerce import-export. En s'appropriant la façade portuaire pour leur commerce, ces négociants font ériger des quais à leur nom. Afin d'augmenter les possibilités d'accostage, les quais prennent plus souvent la forme de wharfs qui s'avancent profondément dans le fleuve. On limite de cette façon l'action des marées sur les navires. Le bois constitue le principal matériau pour l'implantation des quais. Ils sont délimités sur leur pourtour par une suite de caissons assemblés d'environ quatre mètres de côté et leur



Pointe Lévis from Québec. Cette photographie montre au centre l'entrepôt à provisions de la Compagnie des Indes. (Ministère des Affaires culturelles).

Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, la majorité des biens en circulation dans la colonie transitait par Québec. Des compagnies de commerce et des institutions telles la Compagnie des Indes Occidentales, la Compagnie des Habitants, les Jésuites et même les autorités royales y avaient fait ériger des entrepôts ou magasins. Pendant longtemps ces institutions conservent un magasin au cœur de Place royale.

## Activité portuaire intense

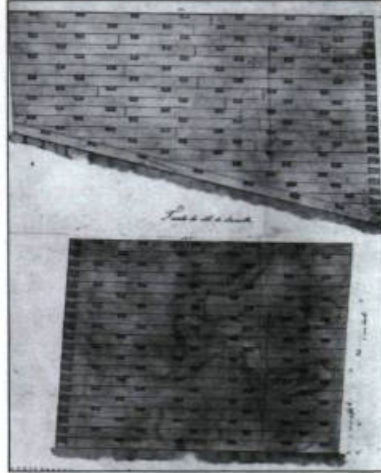
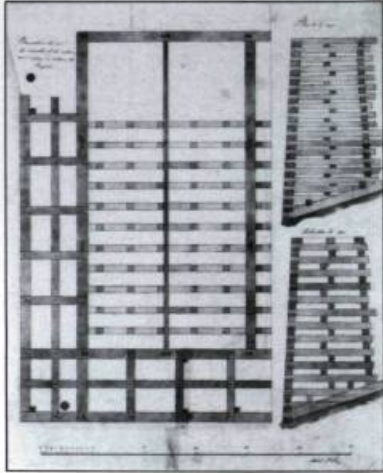
Le développement du port de Québec s'effectue surtout dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle et au XIX<sup>e</sup> siècle. Un nombre grandissant d'individus et de compagnies s'intéressent au

enveloppe extérieure est remplie avec divers matériaux de comblement (pierre, lest, débris). Le premier wharf, construit par le marchand de bois Adam Lymburner, s'élève sur la Pointe-à-Carcy dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Il se fait également ériger un vaste entrepôt en pierre destiné à contenir divers biens en transit. Les marchands Munroe et Bell y entreposent d'ailleurs des poêles des Forges du Saint-Maurice.

Une multitude de quais et de wharfs sont installés à la basse-ville entre la Pointe-à-Carcy et le cap Diamant au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Il faut rappeler que la ville de Québec abrite en 1830 le troisième port en importance en Amérique du Nord après ceux de New York et de



Nouvelle-Orléans. Ces infrastructures qui délimitent le front portuaire de Québec sont identifiées à la Compagnie des Indes et aux constructeurs et commerçants dont Jeremiah Leaycraft, Henry Atkinson, James Gibb, James Hunt, Robert Gillespie, James McCallum et François Buteau.



Lorsque le commerçant François Buteau fait réaliser l'agrandissement du quai Napoléon en 1833, il recommande d'y faire ancrer des poteaux pour la construction d'un hangar ainsi qu'un certain nombre d'amarres.

(Archives nationales du Québec à Québec, greffe d'Édouard Glackmeyer. Marché entre Paul et Jacques Julien et François Buteau, 23-12-1833).

### L'époque des entrepôts de bois

Lieux privilégiés pour le chargement et le déchargement des marchandises, les quais et les wharfs, servent également de lieux d'entreposage. Si l'entreposage à ciel ouvert se pratique pour des produits comme le charbon, la brique ou le bois, les utilisateurs lui préfèrent cependant l'abri dans des entrepôts appelés hangars ou magasins. Ces aires de rangement, implantés sur les quais permettent le transport terrestre des marchandises. À titre exceptionnel, la localisa-

tion de l'entrepôt sur le quai du négociant Henry Atkinson favorise le transbordement direct de la marchandise en provenance ou en direction du navire. Destinés à emmagasiner les marchandises et érigés sur des emplacements gagnés à même le fleuve et ses battures, les entrepôts présentent des morphologies architecturales largement tributaires de leur fonction et de leur site. Plusieurs de ces bâtiments, aux dimensions variées, sont en bois comme celui du négociant James Gibb construit en 1842 sur la rue Saint-Pierre et mesurant près de 21 mètres sur 5, ou encore le hangar de trois étages du négociant et armateur Hyppolite Dubord érigé en 1830 (de 30 mètres sur 11) à la Pointe-à-Carcy. Selon la distance qui les sépare du parapet du quai, leurs assises structurales s'imbriquent souvent dans l'ossature même des quais qui les supportent. Qu'ils comportent un, deux ou parfois trois niveaux, la charpente de ces entrepôts, recouverte de planches, permet un entreposage dans des conditions plus sèches et de ce fait plus approprié à la conservation de certaines marchandises.

### À l'épreuve de l'eau et du feu

En raison peut-être des incendies qui affligent régulièrement la basse-ville de Québec ou pour assurer une plus grande permanence de ces constructions, de nombreux entrepôts troqueront le bois pour la pierre et, plus tard vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la brique. Il en sera ainsi du hangar à provisions de la Compagnie des Indes, de l'entrepôt de Jeremiah Leaycraft transformé en *Custom Warehouse*, des entrepôts de James Hunt et de James McCallum loués par



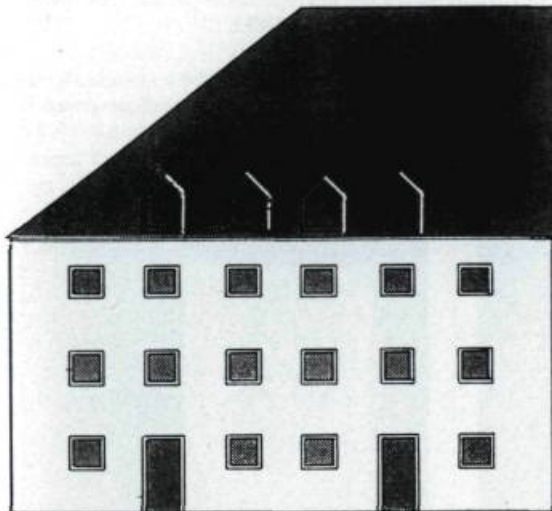
The Embarkation of the Habitants, 1830. Cette illustration de James Pattison Cockburn montre bien l'énorme entrepôt sur le quai McCallum (1801). (Musée du Séminaire de Québec).



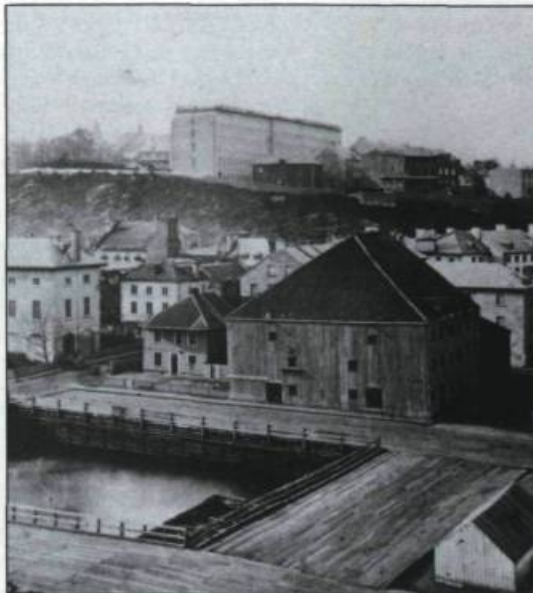
section à divers commerçants de même que ceux de François Buteau, Louis Massue et William Woolsey qui servent aussi lors des encans. La réclame d'un entrepôt de la rue Sous-le-Fort parue en 1844 précise qu'il se veut à l'épreuve du feu, en pierre taillée, spacieux et à l'abri des variations de température. Un vaste entrepôt à

### La griffe des architectes

Les ouvertures des entrepôts, généralement plus petites et moins nombreuses que dans l'habitation, sont disposées de façon régulière autour de plusieurs portes assez larges et souvent plus nombreuses. La plupart de ces bâtiments possè-



Ce bâtiment de bois de la rue Dalhousie aurait été occupé par un dénommé Heaven, commerçant en denrées vers 1830. (Reconstitution par Robert Côté d'après une photographie).



Ce stéréogramme de William Ellisson and Cie montre une partie du port de Québec vers 1865. Au premier plan apparaît l'entrepôt Heaven. (Collection Yves Beau-regard).

quatre étages appartenant au négociant en denrées alimentaires James Gibb, érigé sur son quai derrière son bureau d'affaires dans le *Commercial Chambers*, témoigne d'une adaptation particulière à la géographie des lieux. L'humidité du sous-sol et des fondations générée par le jeu continu des marées à travers le matériau de remplissage déposé là pour gagner du terrain sur le fleuve, se bute à un rempart étanche fait d'argile dense et de parements de bois qui rend le sous-sol imperméable. Des techniques semblables ont été employées lors de l'édification du Musée de la civilisation sur le même emplacement.

dent une qualité plastique et une recherche de symétrie qui attestent de la participation d'architectes dans leur conception. Les projets de construction de plusieurs hangars, dont les devis et spécifications accompagnent les marchés de construction, portent la signature de John Chillas, Thomas Hunt, Frederick Hacker, Pierre Gauvreau, Charles Baillaigé, Edward Staveley et Joseph Ferdinand Peachy. ♦

\*Géo-historien, Groupe de recherches en histoire du Québec Inc.



Spécialités continentales  
Fruits de mer

Réservation pour groupes  
(418) 692-4612

Hangar du Grand Marché  
Vieux-Port, Québec