

La face cachée du port

Serge Rouleau

Number 116, Spring 2008

Québec, ville maritime

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/17405ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Rouleau, S. (2008). La face cachée du port. *Continuité*, (116), 30–32.



La face cachée du port

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, Québec était le plus important port du pays. L'œuvre du temps et le développement de la ville ont fait disparaître ses diverses structures. Une grande partie de l'ancien port est maintenant enfouie sous les rues. Coup d'œil sous les pavés.

par Serge Rouleau

À l'époque de la ville coloniale française, Québec comptait trois principaux secteurs portuaires : le « port de la Basse-Ville », près de la place Royale, le « port pour les barques », situé au Cul-de-Sac, et le « port Saint-Nicolas », à deux pas du palais de l'Intendant.

La basse-ville de Québec s'est d'abord développée autour de l'habitation qu'avait érigée Champlain au cœur de la place Royale. Au XVII^e siècle, les maisons sont implantées sur l'unique bande de terre coincée entre la falaise et le rivage du fleuve. Les rues Petit-Champlain et du Sault-au-Matelot y sont aménagées et les divers lieux d'échouage donnent accès à la ville.

Plusieurs marchands établis à la basse-ville préfèrent entreposer dans leur habitation

afin de tirer profit de la proximité du rivage, lieu d'arrivée des marchandises. Certains d'entre eux, dont Charles Aubert de La Chesnaye, aménagent même des installations afin de faciliter le transbordement. En 1687, ce commerçant acquiert deux lots de grève à l'arrière de sa monumentale maison de la rue du Sault-au-Matelot. Il y fait construire un « enclos » en bois de 4,5 m de haut du côté du fleuve et pourvu de portes d'accès sur les côtés afin de faciliter l'entrée des « charettes [sic], chevaux et bœufs ».

On sait peu de choses sur ce type d'installation, sinon que « l'enclos » était manifestement destiné à briser la vague lors des hautes marées et à fournir un abri aux embarcations permettant de transborder les marchandises à partir des navires ancrés au large. Cet ouvrage, dont la solidité était garantie pour trois ans, fournissait également un lieu protégé des badauds rôdant sur la

Depuis la fin du XVIII^e siècle, la devanture portuaire occupe une partie importante du littoral de la ville de Québec.

Photo : Pierre Lahoud

grève. Cet équipement était donc adapté à un port d'échouage et à la nature des matières transbordées par La Chesnaye, dont les activités commerciales étaient basées sur la traite des fourrures, le commerce des marchandises et celui des céréales. Cette première utilisation des lots de grève a permis d'établir, pour un temps, la limite de la devanture portuaire de la ville.

En 1699, La Chesnaye fait construire sur ce même emplacement l'un des premiers quais en maçonnerie de Québec. Le solide ouvrage en pierre mesure 5,4 mètres de hauteur du côté fleuve. Sa face extérieure est recouverte de bois, comme le prouve la présence de crampons de métal. Par la suite, d'autres murs en maçonnerie sont

érigés sur les propriétés voisines appartenant à Jean Gobin et Guillaume Pagé-Quercy. La façade de ces « murailles » forme alors une ligne parallèle au fleuve et constitue le premier front portuaire permanent de la ville. Une dizaine d'années plus tard, la batterie Dauphine est aménagée sur les quais La Chesnaye et Gobin. Contrairement à la batterie Royale, mise en place plus au sud en 1692, l'utilisation commerciale de ces quais va alterner avec la fonction militaire imposée par la présence de la batterie Dauphine.

Au milieu du XVIII^e siècle, l'aménagement des lots de grève au nord de la rue Saint-Antoine amène la progression du front portuaire jusqu'à la hauteur de l'actuelle rue de la Barricade. Cette expansion comprend la construction de maisons et de hangars en bordure du prolongement de la rue Saint-Pierre. Selon l'archéologue Daniel LaRoche, chaque quai est alors bâti de manière à aligner sa façade sur le précédent pour former un front continu du côté du fleuve. Ces quais sont garnis de batteries de canons dès 1757. Malgré les gains sur l'estran, la façade portuaire se situe à bonne distance des eaux profondes. Cette configuration sera maintenue bien après la prise de Québec par les Britanniques en 1759.

LES ANGLAIS DÉBARQUENT

À partir des années 1780, l'ajout de quais en bois formant des avancées en direction du fleuve brise l'uniformité du front portuaire français. En dépit de ce développement, la majorité des places d'échouage de la ville demeurent accessibles : le Cul-de-Sac, les rues Saint-Antoine, Saint-Jacques, du Sault-au-Matelot, etc.

C'est au cours de cette période qu'un ensemble novateur est érigé à l'extrémité nord du front portuaire, une installation en parfaite rupture avec le développement du port avant 1760. Au début des années 1780, la construction d'un quai en bois sur un lot de grève appartenant au marchand Robert Wilcox permet de former un bassin. Dès 1795, les marchands Adam et Mathew Lymburner prolongent la partie nord du dock par l'ajout d'un large quai en forme de Y pointant vers le fleuve. La partie protégeant l'entrée du bassin est une solide et imposante construction en maçonnerie sèche recouverte d'un parement de bois. Surmonté d'un entrepôt, ce quai est manifestement utilisé pour faciliter l'entrée des bateaux dans le bassin. Ce complexe a dominé le paysage portuaire de Québec pendant près de 50 ans. Ses vestiges ont été



dégagés en 1995 au nord de l'actuelle rue de la Barricade et le long de la rue Dalhousie.

Au cours du XIX^e siècle, de nouveaux quais en bois sont érigés et la limite des eaux profondes est atteinte dès la seconde décennie. En 1822, le tonnelier John Chillas fait construire un quai et un entrepôt pour parvenir à cette zone, située à l'est de l'actuelle rue Dalhousie. Le prolongement de cette rue après 1875 a altéré une partie de l'entrepôt, maintenant restauré et intégré au complexe hôtelier de l'Auberge Saint-Antoine.

La prolifération des quais permet de réaliser des gains appréciables sur l'estran et d'ouvrir de nouveaux axes urbains : d'abord

Vue du port avant 1700. L'enclos du marchand La Chesnaye avance sur la grève.

Source : Archives nationales du Canada

La ville de Québec s'est d'abord développée autour des habitations érigées à l'époque de Champlain, près de la place Royale.

Photo : Jocelyn Boutin





Vers la fin du XIX^e siècle, l'aménagement de la Pointe-à-Carcy affirme la fonction commerciale du port : voies ferrées, silos à grain et entrepôts couronnent le paysage industriel.

Photo : Pierre Lahoud

Graduellement, le paysage du port devient nettement industriel.

La majorité des anciennes installations portuaires de la ville sont maintenant enfouies. Elles sont devenues « archéologiques ». On peut toutefois encore percevoir certains éléments des paysages passés. Des structures *in situ* témoignent de la devanture linéaire du port colonial français : la batterie Royale, reconstruite en 1977, les vestiges de la batterie Dauphine conservés sous l'Auberge Saint-Antoine et ceux du quai Estèbe sous le Musée de la civilisation. Outre les quais, quelques rares éléments bâtis ont gardé la trace du port colonial britannique, comme l'entrepôt Chillas et les édifices de la Douane de Québec. Enfin, le bassin Louise demeure un exemple incontournable du paysage industriel du port de la fin du XIX^e siècle.

la rue Saint-Paul en 1817, puis sa jonction avec le prolongement de la rue du Sault-au-Matelot en 1825. Dorénavant, le contour du promontoire de Québec est garni de quais de la rivière Saint-Charles au cap Blanc.

Au milieu du siècle, la prospérité économique donne un nouvel élan au port, qui se voit garni d'un impressionnant enchevêtrement de quais privés accompagnés de nombreux entrepôts et d'édifices de service. Lieu de passage privilégié, le port s'avère également un endroit stratégique pour l'aménagement des places de marché : le marché Finlay près de place Royale en 1817, la halle Saint-Paul près de la rivière

Saint-Charles en 1816 et le marché Champlain en 1858. De plus, le commerce du bois entraîne l'utilisation des anses des deux côtés du fleuve pour l'entreposage et la transformation.

MUTATION INDUSTRIELLE

Durant les dernières décennies du XIX^e siècle, l'occupation de la Pointe-à-Carcy est complétée avec l'implantation de nouveaux quais et, surtout, avec la mise en chantier du bassin Louise de 1877 à 1890. Cette infrastructure favorise l'ajout de nouveaux équipements dans le port : voies ferrées, silos à grain, entrepôt frigorifique, etc.

Serge Rouleau est archéologue à la Ville de Québec.

cadrages • plinthes • cir
têtes • cact
appliqués en t
de pignages • p
cadrages • cir
têtes • cact
appliqués en t
cadrages • cir
têtes • cact
appliqués en t
de pignages • p
cadrages • cir
têtes • cact
appliqués en t
cadrages • cir
têtes • cact
appliqués en t
de pignages • p
cadrages • cir
têtes • cact
appliqués en t
de pignages • p
cadrages • cir
têtes • cact



Nous fabriquons aussi
des moulures anciennes et
des panneaux d'armoires
sur mesure !

Moulures et boiseries pour une ambiance chaleureuse





BOISERIES LUSSIER
DIVISION DE LA SNC AUCLERC BOISERIE INC.

40, rue Soumaindre
Québec (Québec) G1L 4W9
Téléphone : 418 647-1704
Sans frais : 1 877 647-1704

www.boiserieslussier.qc.ca