

# Les installations portuaires de la société Lymburner & Crawford

## Quand un port change de cap

Serge Rouleau

Numéro 80, printemps 1999

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/16654ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Rouleau, S. (1999). Les installations portuaires de la société Lymburner & Crawford : quand un port change de cap. *Continuité*, (80), 10–12.







*Vue des fondations du môle des quais Lyburner & Crawford. Il s'agit d'ouvrages de maçonnerie en pierre sèche composant l'armature d'un quai obstruant partiellement l'entrée du bassin situé plus à l'ouest.*

Photo : Service des communications de la Ville de Québec

Au cours des décennies 1760 à 1780, la portion sud du bassin appartient aux marchands Lyburner. Le parcours de ces commerçants illustre la détermination des nouveaux acteurs économiques anglophones arrivés dans la colonie après 1763. Originaire d'Écosse, John Lyburner débarque à Québec immédiatement après la Conquête. Il met sur pied une entreprise exploitant les produits de la chasse à la baleine et aux autres mammifères marins ainsi que de la pêche au saumon sur la côte du Labrador. En 1772, il disparaîtra en mer. C'est son frère, Adam Lyburner, qui prend les affaires en main. Prospère, Adam participe à la vie politique du Bas-Canada. En 1781, son frère Mathew et son neveu John Crawford s'impliquent dans la firme où ils deviendront des associés. En 1793, Mathew acquiert l'emplacement voisin, du côté nord du bassin, et y concentre ses activités. Deux années plus tard, il achète l'ensemble des propriétés commerciales de son frère Adam, qui est retourné en Angleterre pour des raisons de santé.

#### DES INSTALLATIONS STRATÉGIQUES

À la suite de ces acquisitions, des modifications majeures sont apportées au côté nord du bassin. D'abord, un prolongement à l'extrémité du quai permet d'obstruer partiellement l'entrée de ce bassin portuaire. Un entrepôt de pierre est aussitôt érigé sur

cette nouvelle structure. Par la suite, une autre avancée est mise en place en direction nord, à l'extrémité du quai initial, ce qui va donner à l'ensemble la forme d'un Y dont les branches pointent vers le chenal du fleuve. Enfin, divers bâtiments sont installés sur les quais à proximité de la rue Saint-Pierre.

L'avancée devant l'entrée du bassin remplit un rôle stratégique. Elle permet la construction d'un hangar à proximité des bateaux à quai, ce qui facilite la manutention, le transbordement et l'entreposage des marchandises. En outre, l'orientation nord-ouest-sud-est de cette avancée offre une protection adéquate contre les vents d'est et les courants de marée particulièrement forts dans ce secteur. L'ouvrage doit donc être à toute épreuve pour résister à la puissance de ces éléments, tout comme il doit se défendre contre l'action des glaces en hiver et la débacle printanière.

La conception de ce quai et les techniques de construction utilisées répondent donc aux exigences de l'environnement fluvial et à celles des activités commerciales de la société Lyburner & Crawford. D'après les vestiges archéologiques, le quai, de forme rectangulaire, occupe un espace d'une dizaine de mètres de largeur sur pas moins de 26 mètres de longueur. Sa position géographique correspond à l'emplacement actuel de la caserne Dalhousie, abritant les studios Ex Machina,

voisin du Musée de la civilisation. La structure du quai se compose de deux immenses fondations parallèles et distantes de cinq mètres. Chaque fondation, de deux mètres de largeur, est formée d'une maçonnerie en pierre sèche ; le parement extérieur montre une facture de construction soignée pour ce type d'ouvrage. Un recouvrement de pièces de bois protège la maçonnerie des impacts, tant du côté du fleuve que du côté du bassin. Des tirants de bois traversent chaque fondation et servent à retenir le coffrage en place.

En raison de sa conception même, ce quai se démarque considérablement des autres installations portuaires érigées à l'époque à Québec. D'abord, sa construction ne s'inscrit pas dans un processus d'acquisition d'espace vers le fleuve, mais vise plutôt à implanter une infrastructure dans le milieu fluvial. De plus, les structures de maçonnerie en pierre sèche forment l'armature principale de l'ouvrage ; elles ne sont pas utilisées pour retenir des remblais comme c'était le cas pour les quais érigés durant le Régime français. Enfin, la position stratégique de cette construction à l'entrée du bassin lui confère un rôle qui dépasse largement celui de simple barrière de protection. Ce quai, pourvu d'un entrepôt, était manifestement destiné à servir de môle pour l'accès des bateaux dans le bassin et à faciliter l'accostage et l'amarrage.

#### LA FIN D'UNE ÉPOQUE

En 1805, les marchands Bell et Monro se portent acquéreurs de ces installations portuaires. Tout au plus feront-ils des ajouts mineurs au bassin et des réparations aux quais. Ces équipements portuaires disparaissent en 1830 au profit du prolongement des quais vers la

limite des eaux de la mer basse et du lotissement urbain.

En dépit de leur disparition, les installations portuaires Lyburner & Crawford continuent d'influencer la trame urbaine de ce secteur de la basse-ville. À titre d'exemple, le vaste hangar de pierre de est toujours en place en 1845, et différents commerçants l'utilisent. À ce moment, l'orientation du bâtiment ne correspond plus à la symétrie des rues et des édifices environnants. Pour sa part, le périmètre du bassin portuaire est remblayé progressivement de 1830 au dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle. Pendant la durée des activités de remblayage, il a été impossible d'ériger des édifices d'envergure sur le périmètre de l'ancien bassin portuaire.

Bien que nous possédions peu d'informations sur l'histoire de ce bassin portuaire, sa simple présence est révélatrice des efforts financiers et humains que ces marchands ont dû consentir à l'époque. Une meilleure connaissance de l'ensemble des installations portuaires des frères Lyburner, trop peu présents dans l'historiographie du port de Québec, permettrait de mieux comprendre le développement de ce secteur du port et leur contribution à l'économie de la ville aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles.

■ *Serge Rouleau est archéologue-historien.*

#### Note

L'essentiel des informations présentées dans cet article proviennent des recherches menées par la Ville de Québec à l'occasion du projet de réfection de l'ancienne caserne de la rue Dalhousie abritant les studios Ex Machina. Ce projet a été réalisé en 1995 dans le cadre de l'Entente sur la mise en valeur des biens culturels entre la Ville de Québec et le ministère de la Culture et des Communications du Québec.