

1858



**PORT DE QUÉBEC**



Photos: Archives de l'Administration portuaire de Québec (sauf indication contraire)



## 1850-1890

À l'origine du développement de Québec, le Havre de Québec vu à partir du Marché Finlay quelque 30 ans après l'incorporation de la Commission du Havre de Québec. La première phase d'expansion du secteur de l'Estuaire sera plus tard complétée par l'aménagement du Bassin Louise extérieur et intérieur.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de la période entre 1870-1890.

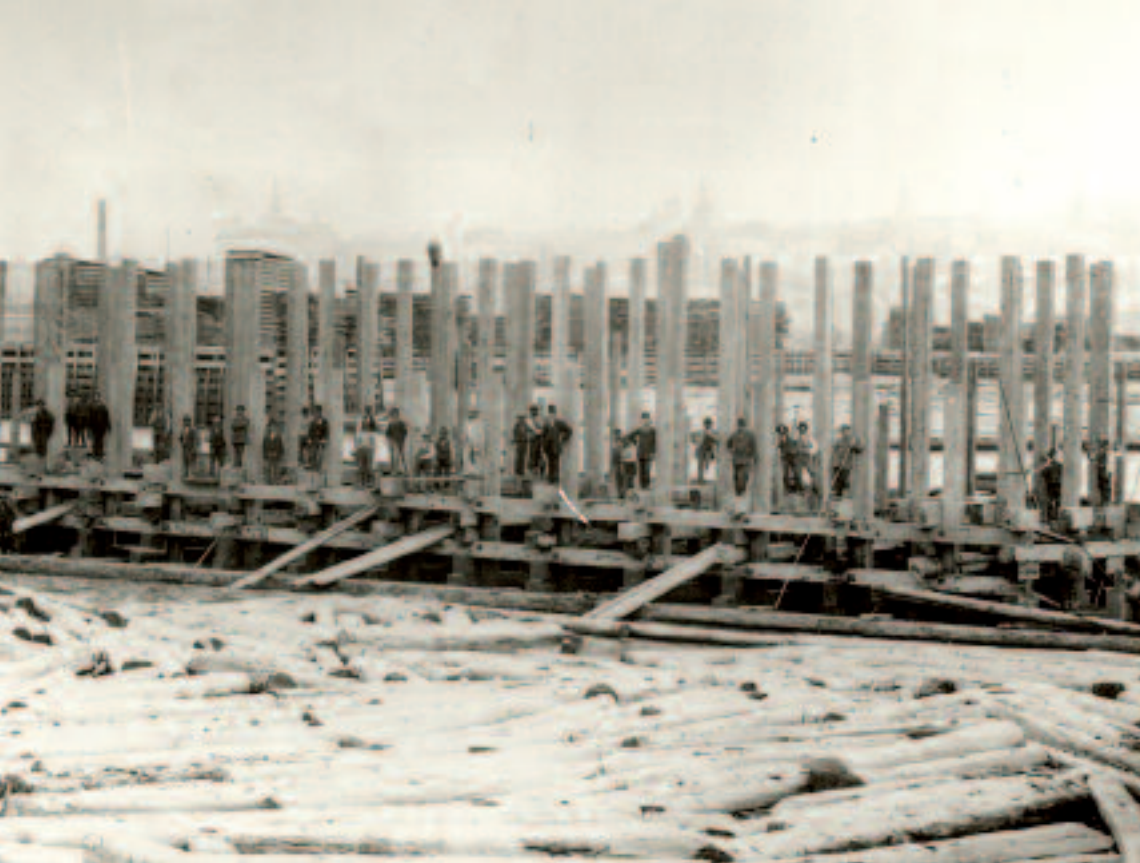


## 1850-1900

Le travail d'équarrissage des billots de pins s'effectuait sur la grève en employant des méthodes rudimentaires.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de la période 1850-1900.





## 1868-1888

Le mur nord du Bassin Louise intérieur fut construit suivant une méthode traditionnelle utilisant un enchevêtrement de pièces de bois. De nos jours, invisible à l'œil nu, ce quai est aujourd'hui enfoui sous le stationnement de la Marina du Port de Québec.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de la période 1868-1888.

## 1872

Durant la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, le Havre de Québec constituait le principal port d'exportation de bois pour la construction navale à destination de la Grande-Bretagne. Vue depuis Spencerwood, anse localisée à l'époque approximativement dans le secteur actuel de la côte Gilmour.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de 1872.







1877

À l'époque de la navigation à voile, il était fréquent que les navires perdent leurs ancres, constituant alors des obstacles à la navigation. Pour remédier à la situation, la Commission du Havre de Québec fit construire une barge servant à récupérer ces ancres afin d'assurer une navigation sécuritaire.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de 1877.





## 1900-1910

Vue de l'actuel secteur du Vieux-Port vers 1900. Un silo à céréales, propriété de la Great Northern Railway, occupait jadis le site du siège administratif actuel du Port de Québec. Ce bâtiment fut la proie des flammes vers 1911, entraînant dans son brasier destructeur l'édifice de la Douane.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de la période 1900-1910.



1913

La construction des silos à céréales, actuellement opérés par Bunge du Canada, a débuté en 1913 par la mise en place de l'Annexe A. L'imposant édifice possède des fondations reposant sur des pieux de bois.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de 1913.

1914

Le secteur du Vieux-Port, représenté aujourd'hui par l'actuelle Pointe-à-Carcy, occupait une place prépondérante dans l'activité portuaire en ce début de siècle. Cette photo datée de 1914, montre l'embarquement du 48<sup>e</sup> bataillon des *Highlanders* et d'équipements militaires à destination de l'Europe.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de 1914.







### 1915-1930

À la fin du 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup> siècle, le Havre de Québec fut l'une des portes d'entrée principales de l'immigration en provenance de l'Europe. Un terminal d'immigration était d'ailleurs localisé à l'actuel quai 20.

SOURCE: National Film Board/Bibliothèque et Archives Canada/PA-048695, photographies datant approximativement de la période 1915-1930.





1917

La mise en place de la travée centrale du Pont de Québec constitua un accomplissement extraordinaire du génie humain et fut un symbole de véritable renaissance pour la Ville et le Port de Québec.

SOURCE: Department of railways and canals Canada. The Quebec Bridge over the St-Lawrence river : 1908-1918, 1919, photographie datant approximativement de 1917.



1926

La construction du Pont de Québec amorça un virage important dans le développement du Port de Québec. Celui-ci fut dès lors relié au reste du continent nord-américain par voie routière et ferroviaire.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de 1926.



## 1926-1930

Vue d'ensemble montrant le début de l'aménagement des quais du secteur Anse au Foulon. Celui-ci s'est déroulé de 1926 à 1930 en utilisant la technique traditionnelle des caissons de bois.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de la période 1926-1930.



## 1926-1930

Vue détaillée montrant l'installation d'un caisson de bois dans le secteur de l'actuel quai 101.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de la période 1926-1930.





## 1930-1950

Époque rudimentaire de la manutention de marchandises, des débardeurs, qu'on appelait les « poussiéreux » procédaient ici à la préparation du déchargement de charbon. À cette époque, la quasi-totalité des opérations de débarquement étaient effectuées de façon manuelle.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de la période 1930-1950.



## 1931

Le secteur de l'Anse au Foulon fut doté d'installations modernes pour l'accueil des passagers qui, la plupart du temps, continuaient leur voyage en Amérique du Nord en utilisant les services ferroviaires du Canadien Pacifique.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de 1931.







## 1949

Le Port de Québec a constitué pendant plus d'un siècle une porte d'entrée d'importance pour l'immigration européenne. Au milieu du 20<sup>e</sup> siècle, cette activité se développe par l'utilisation de navires plus confortables, donnant ainsi naissance à une nouvelle clientèle de voyageurs de tourisme.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de 1949.

## 1950-1960

À l'instar du secteur de l'Estuaire, la Pointe-à-Carcy était un lieu de manutention voué aux cargos. Avec la restauration du Vieux-Port au début des années 1980, le réaménagement du terminal de croisières en 2000-2001 et la réalisation du legs fédéral en 2008, ce secteur constitue aujourd'hui l'une des plus belles vitrines sur Québec. L'harmonieuse cohabitation que l'on retrouve au secteur de Beauport entre les vocations récréatives et portuaires, se remarque également dans le secteur de la Pointe-à-Carcy. En effet, on y dénote une vocation multiple où l'accueil de navires de croisières, une piste cyclable, des services de restauration et une salle de spectacles extérieure cohabitent.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de la période 1950-1960.







## 1960-1965

Avec l'arrivée des années 1960, le Port de Québec vit s'établir la base laurentienne de la Garde côtière canadienne. C'est également depuis cette période que la navigation 12 mois par année, 24 heures par jour, devint une réalité au Port de Québec. L'importance de cette base se définit aujourd'hui autant par le territoire qu'elle couvre, i.e. 6 000 kilomètres de littoral, que par l'éventail de mandats et services que la main-d'œuvre y travaillant assume.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de la période 1960-1965.





## 1960-1970

Avant la construction du secteur de Beauport, l'estuaire de la rivière St-Charles souffrait de l'industrialisation du siècle précédent. Lorsque l'on compare cette perspective avec celle d'aujourd'hui, on constate que les paysages industriels de Québec, notamment celui des silos à céréales opérés par Bunge du Canada, se sont très bien intégrés dans le décor urbain de Québec. Aujourd'hui, l'estuaire de la rivière St-Charles offre une toute nouvelle perspective et ce, alors que les activités maritimes dans l'est du havre se sont décuplées depuis les années 1960.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de 1970.





## 1960-1972

Vue vers le nord. On note la présence des galeries de déchargement de céréales au quai 20 (Bassin Louise extérieur) ainsi que d'un entrepôt de marchandises là où l'on retrouve maintenant l'École de la réserve navale. Plus haut, on remarque la présence d'activités de dragage des premiers terminaux à s'être établis dans le secteur soit ceux de produits liquides et le terminal d'exportation de nickel matte de la compagnie Falconbridge (aujourd'hui Xstrata).

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de la période 1960-1972.

## 1965-1970

Construite à l'aube de la crise de 1929 par des investisseurs anglais, l'usine traversera les époques en s'adaptant aux différents contextes urbains, aux nouvelles technologies de production et aux conjonctures économiques en constante mutation. Autrefois très fortement intégrée aux activités du Port de Québec, la papetière Stadacona est aujourd'hui davantage tournée vers le transport ferroviaire pour son approvisionnement en bois de pulpe. On remarque également sur la photo l'absence de l'autoroute Dufferin-Montmorency et la construction partielle du secteur de Beauport.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de 1965-1970.





## 1965-1970

Construit entre 1959 et 1970, le secteur de Beauport a permis au Port de Québec de devenir une véritable plaque tournante pour le transbordement de vrac entre des navires à fort tirant d'eau et d'autres plus petits conçus pour transiter dans les écluses qui relient les Grands Lacs au St-Laurent. La construction du secteur aura également permis la création de la plage que l'on retrouve à l'est du secteur. 40 ans plus tard, le secteur est aujourd'hui occupé à pleine capacité en plus d'être un lieu où la population de Québec peut profiter d'un accès au fleuve.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de 1968.



## 1966

À l'aube d'une nouvelle ère quant à la manutention de marchandises, voici les premiers balbutiements de la mécanisation des opérations de chargement/déchargement des navires.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de 1966.







## 1970-1975

La construction du quai d'Ultramar confirmait le rôle que joue le port dans la région de Québec en tant que facteur de localisation pour des entreprises ayant besoin d'un accès au transport maritime. La grande profondeur d'eau, l'accès au quai à l'année et l'expertise maritime, dont le pilotage, que l'on retrouve à Québec font partie des avantages sur lesquels Ultramar a pu compter pour sa croissance. Chaque année, ce sont plusieurs centaines de navires qui fréquentent le quai de la raffinerie Jean Gaulin, l'une des plus performantes de l'Amérique du Nord. La capacité de la raffinerie a plus que doublé depuis son inauguration en 1971 et atteint aujourd'hui plus de 265 000 barils par jour.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de la période 1970-1975.





1975

Bien que l'on ne retrouve plus de terminal de conteneurs au Port de Québec depuis 1978, c'est au secteur de l'Anse au Foulon que le premier terminal dédié à ce mode de manutention est apparu le long du St-Laurent. On remarque également la présence de réservoirs d'hydrocarbures à l'ouest du secteur, propriété d'Esso. Ceux-ci ont été démolis progressivement à partir de 1983. On retrouve aujourd'hui dans cette section du secteur une activité de transbordement de sucre brut en vrac.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de 1975.



## 1980-1990

Vue du secteur de l'Anse au Foulon où l'exportation de bois de sciage et d'autres produits forestiers fut longtemps très populaire. De nombreuses marchandises générales, telles que le granit ont aussi défilés sur ces quais au fil des décennies.

SOURCE : Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de 1983.







## 1985-1995

Près de 20 ans après sa construction, le secteur de Beauport offrait encore de nombreux espaces pour fins de développement. Ce secteur fut l'objet d'une très large part des investissements réalisés par l'APQ pour faire du Port de Québec la plaque tournante pour l'importation de vrac en provenance ou à destination des Grands Lacs.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de 1987.



## 1987-2007

Le marché des croisières internationales ne cessent de se développer au Port de Québec. L'histoire d'amour qui s'est développée au fil des années entre les croisiéristes et la Ville de Québec ne semble pas prête de s'estomper. Les visiteurs débarquent et embarquent maintenant en très grand nombre au Port de Québec, s'émerveillant de tous ces éclats prodigués par une ville qui n'a absolument rien à envier aux plus belles destinations touristiques du reste de monde.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement d'octobre 2006.



## 2000-2005

Au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, Québec était considéré comme le plus important chantier maritime de l'empire britannique. Ces chantiers se retrouvaient sur les deux rives du fleuve. Aujourd'hui, Davie Québec est le plus important chantier maritime de l'est du Canada et le seul survivant de cette industrie qui continue de marquer l'histoire de Québec.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de juin 2004.



## 2007

En 2007, le Port de Québec accueillait le plus grand vraquier de son histoire, le Chin Shan. Ce navire peut transporter à lui seul l'équivalent de plusieurs centaines de fois ce qu'un vaisseau du temps de Champlain pouvait avoir à son bord. Les qualités exceptionnelles du havre de Québec font que 400 ans après sa fondation, le port et la ville continuent d'évoluer en symbiose. Au cours des 150 dernières années, l'APQ s'est investie de façon à remplir sa mission.

Ce « Don de dieu » que Champlain fonda en 1608 est aujourd'hui plus beau que jamais.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographie datant approximativement de juin 2007.





## 2008

C'est avec fierté que l'APQ expose l'image portuaire que reflète l'ensemble des secteurs constituant le Port de Québec aujourd'hui. Le port a su grandir en beauté, à l'intérieur d'une ville qui ne cesse, elle aussi, de s'embellir. L'APQ s'affaire chaque jour à polir, à sa façon, sa part du joyau du patrimoine mondial qu'est la ville de Québec, tel que reconnu par l'Unesco.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographies datant approximativement de juin 2008.











Crédit photo: Camirano/APQ



Crédit photo: Camirano/APQ



## 2008

L'année 2008 fait maintenant partie du riche passé de la Ville de Québec. Afin de souligner le 400<sup>e</sup> anniversaire de cette dernière, le gouvernement fédéral a demandé au Port d'être le maître d'œuvre du legs qu'il désirait offrir à la ville. Trois fenêtres sur le Saint-Laurent furent aménagées. Ces réalisations représentèrent un investissement de 45 M\$ pour le gouvernement fédéral bonifié par la mise en disponibilité de 5 millions de pieds carrés en territoire portuaire par l'APQ. Ces immobilisations possèdent une valeur estimée à près de 30 M\$. Avec la Promenade Samuel de Champlain, les sites du Bassin Brown, de la Pointe-à-Carcy et de la Baie de Beauport représentent sans conteste les plus beaux héritages permanents reliés à cette année historique.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographies datant approximativement de juin 2008.





## 2008

À l'origine même du développement de la Ville, le Port de Québec est aujourd'hui à la tête d'une communauté maritime qui possède l'un des meilleurs potentiels de croissance au pays. Pour souligner son 150<sup>e</sup> anniversaire, l'APQ s'est offerte la plus importante année de son histoire tant par ses activités que par son implication régionale. L'APQ et ses partenaires s'apprêtent à renforcer la vocation maritime de Québec en réalisant de nouveaux projets, dont l'agrandissement du port. Résolument tournée vers l'avenir, l'APQ entend ainsi poursuivre sa mission première qui est de générer de la prospérité et ainsi faire de Québec l'une des plus belles villes portuaires au monde.

SOURCE: Archives de l'Administration portuaire de Québec, photographies datant approximativement de juin 2008.

Administration portuaire de Québec  
Direction générale  
150, rue Dalhousie, C.P. 80, Succursale Haute-Ville  
Québec (Québec) G1R 4M8 Canada  
Tél.: (418) 648-3640 Fax: (418) 648-4160  
[marketing@portquebec.ca](mailto:marketing@portquebec.ca)  
[www.portquebec.ca](http://www.portquebec.ca)

[www.marinaportquebec.ca](http://www.marinaportquebec.ca)  
[www.espacesdalhousie.com](http://www.espacesdalhousie.com)  
[www.quebec2008portquebec.ca](http://www.quebec2008portquebec.ca)