

AVRIL 2024



# Entrepôt à morue LeBoutillier Brothers

**SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC**  
Par Jeannot Bourdages, conservateur

HISTOIRE  
ARCHITECTURE  
ICONOGRAPHIE

**Histoire 4**

**Architecture 8**

**Iconographie 24**





*“L'entrepôt s'avère la plus grande et la plus parfaite chose du genre dans le district de Gaspé.*

*Il est construit sur un quai, de sorte que les marchandises peuvent y être déchargées directement des navires ancrées dans la rade.”*

THOMAS PYE, 1866



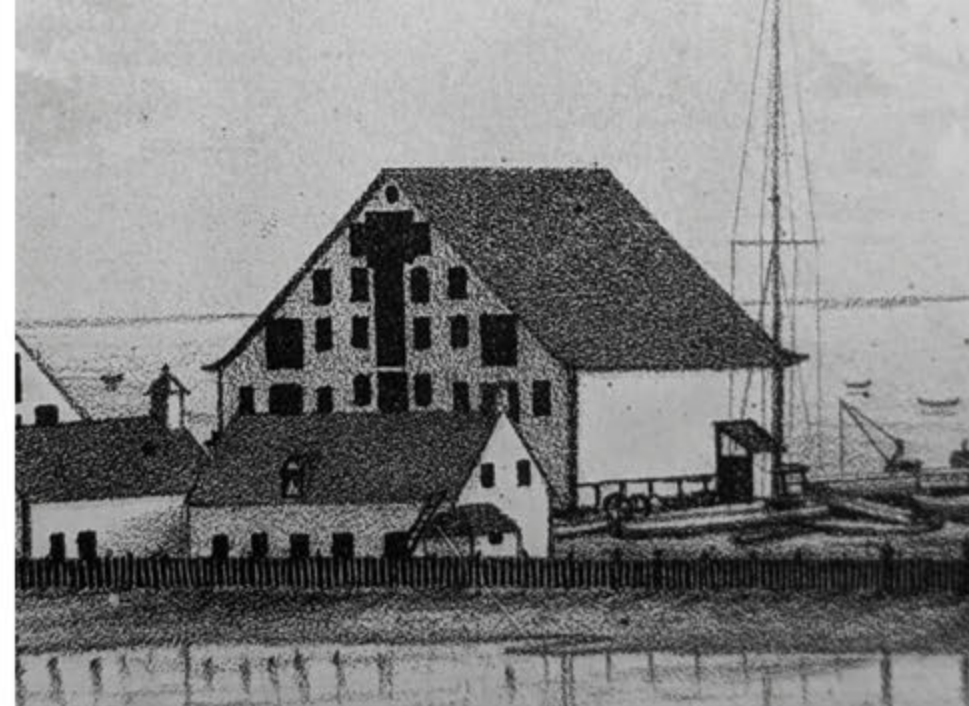
# HISTOIRE

En 1838, la LeBoutillier Brothers est fondée par des anciens employés de la compagnie Robin : les frères David, Edward et Amy LeBoutillier. L'entreprise connaît une croissance rapide de ses activités. Des postes de pêche sont implantés au Labrador, en 1842, et à l'île Bonaventure, en 1845. C'est dans ce contexte qu'est construit l'imposant Entrepôt LeBoutillier Brothers, communément appelé "BB".

Construit vers 1861, l'édifice est d'une dimension jamais vue dans les établissements de pêche du golfe du Saint-Laurent. Sur le banc de pêche de Paspébiac, l'édifice se démarque avec ses cinq étages, sa large façade et ses larmiers incurvés. Par son immensité, il domine tous les autres bâtiments, donc ceux de la compagnie voisine, et grande rivale, la Robin. Symboliquement, le message est clair : la LeBoutillier Brothers entend bien compétitionner avec le puissant empire Robin. Ce n'est que quelques années plus tard, vers 1870, que la compagnie Robin construira son propre entrepôt géant, de quatre étages, appelé "CRC".

Sur un plan fonctionnel, l'édifice permet d'entreposer les grandes quantités de morue rapportées des postes de pêche lointains, notamment ceux de l'île-au-Bois, de Forteau et Green Island (détroit de Belle-Isle). Durant tout l'hiver, la morue y est conservée, pour ensuite être expédiée par bateau au printemps sur les marchés internationaux. L'entrepôt LeBoutillier est d'ailleurs construit sur le bord de l'eau et possède son propre quai pour le chargement.

L'approvisionnement en matériaux a nécessité l'embauche d'une main-d'œuvre imposante. Selon un ancien travailleur, Benjamin Parisé, le transport du bois a mobilisé tous les travailleurs ainsi que tous les boeufs de charroi de Paspébiac, et ce, pendant un hiver entier! Pour sa part, le chantier de construction aurait duré cinq années.



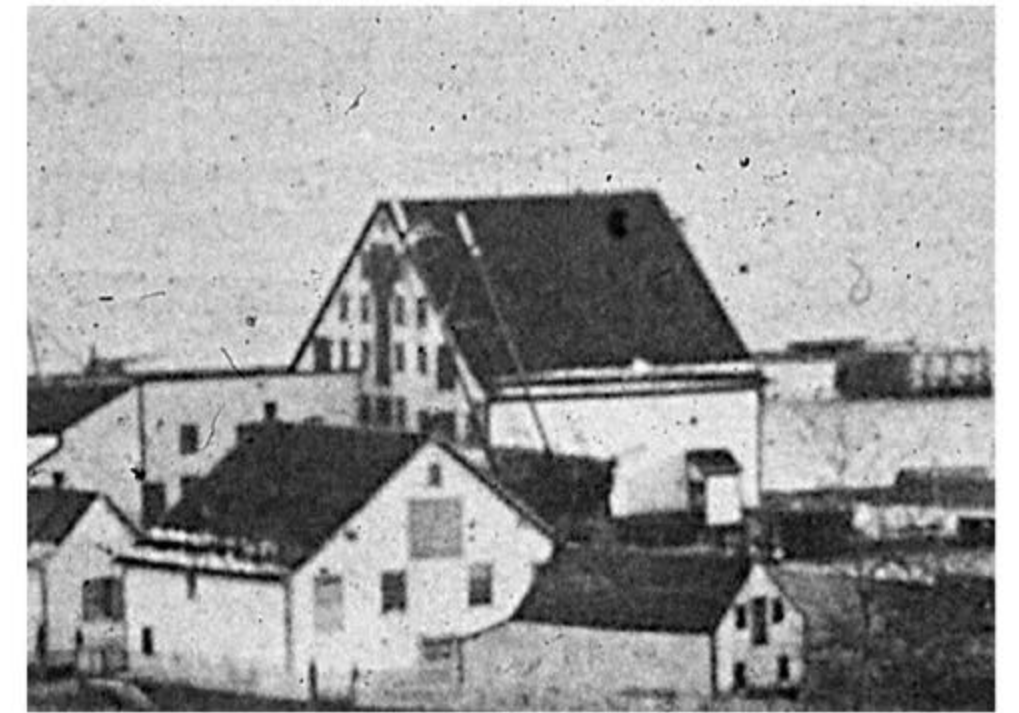


À l'origine, l'entrepôt LeBoutillier est utilisé pour la classification, la pesée, la mise en tonneaux et l'expédition de la morue séchée. Selon Léonard Lebrasseur, *"on rentrait la morue avec des chevaux et on la mettait en pile. Ensuite on classait la morue [...] On la paquetait en boîtes ou en boucauts. On montait ça en haut pour l'entreposer."*

L'entrepôt LeBoutillier possède toujours aujourd'hui des pressoirs permettant de compresser la morue séchée à l'intérieur des tonneaux de transport. À tous les étages, il est doté d'un système de portes doubles et de trappes permettant d'effectuer le transport des marchandises. Au sommet, l'entrepôt possède une grue pivotante, actionnée manuellement par les travailleurs, grâce à un système de roues dentées. À l'extérieur, un système de mâts de chargement, de poulies et de cordages, recourant à la force des chevaux, a également pu être utilisé à l'époque.

Du côté de la mer, au sommet, l'entrepôt est doté d'un œil-de-boeuf vitré, avec une ornementation évoquant des rayons de soleil. Selon Benjamin Parisé, une lumière éclaire cette ouverture à l'époque. Durant la nuit, elle sert vraisemblablement à guider les navires lors de leur arrivée au quai de la compagnie. Le jour, l'œil-de-boeuf permet également aux employés d'avoir une vue panoramique sur la navigation dans la baie des Chaleurs.

Au début du 20e siècle, un séchoir artificiel est installé à l'intérieur de l'entrepôt. Alimenté par une fournaise au charbon, il permet d'effectuer un dernier séchage de la morue avant l'expédition. Un système semblable existe également à l'intérieur du grand entrepôt ("CRC") de la compagnie Robin. Selon Lionel Castilloux, *"il y avait un dryer là-dedans en cas qu'elle était pas assez sec, pour la faire sécher [...] On étendait c'te morue là sur des p'tits vigneaults, qui runnaient sur des rails pis ça restait là une journée. On sortait ça le soir, des fois deux jours."*





L'année 1929 constitue un tournant. Après la faillite de la LeBoutillier Brothers, l'entrepôt est racheté par la compagnie Robin. Cette dernière convertit alors le bâtiment en entrepôt à charbon.

Selon Lionel Castilloux: *"C'est là que le charbon venait des chars pis on descendait ça là avec des trucks. Il y avait un bridge qui montait au deuxième étage pis les trucks tournaient en haut là, pis y donnaient leur voyage, pis ça tombait dans le premier étage en bas. Pis là en bas on mettait ça dans des sacs de 80 lbs. Pis on charroyait ça dans les maisons, par New-Carlisle, tout le long de la côte."*

À cette époque, les étages supérieurs auraient également servi à entreposer divers types de marchandises. Selon Hedley Mitchell, *"en haut il y en avait de toutes les sortes là dedans, mais si on voulait une belle planche de pin, on allait là la prendre."* Il est aussi possible que des équipements, comme des rampes de lancement de bateaux, y aient été entreposés de manière permanente.

Après le feu de l'année 1964, l'entrepôt est laissé à l'abandon par la compagnie Robin. Selon la tradition orale, des habitants en profitent alors pour subtiliser des matériaux de construction. C'est ce qui expliquerait l'absence d'une bonne partie des planches des étages supérieurs.

Après sa reprise par le Comité de sauvegarde, l'Entrepôt LeBoutillier a subi d'importants travaux de restauration. L'ancienne rampe de chargement du charbon a été reconstruite à deux reprises, soit en 1980-1981 et en 1999. Finalement, en 2004-2005, de grands travaux ont notamment permis de restaurer la disposition d'origine des ouvertures.

#### RÉFÉRENCES

André Robichaud et Colin Laroque. Tree Ring Dating: Entrepot LeBoutillier and Carpentry. Sackville, Mount Allison Dendrochronology Lab, 2005. 5 pages.

Transcription des entrevues avec des pêcheurs et leur familles: Benjamin Parisé, 1977, p. 6; Léonard Lebrasseur, 1980, p. 5; Simon Castilloux, 1980, p.11; Lionel Castilloux, 1980, p.2-3; Hedley Mitchell, 1977, p. 2.

André Lepage. Le site historique du Banc-de-Paspébiac. Sainte-Foy, Publications du Québec, 1997. 36 pages.





[CA 1861]

Construction.

[CA 1888]

Ajout d'un appentis sur la façade.

[ENTRE 1905 ET 1919]

Aménagement d'un séchoir artificiel à morue.

[CA 1929]

Aménagement d'une rampe permettant aux chariots et aux camions d'accéder à l'étage. Il est à noter que, pour construire la rampe, le niveau du plancher du premier étage a été abaissé. À compter de cette époque, le quai est devenu inutile et est abandonné.

[CA 1940]

Démantèlement des cheminées du séchoir à morue, fermeture de certaines fenêtres et portes doubles des murs pignons.

[CA 1970]

Remblaiement du terrain derrière l'entrepôt, recouvrement de la toiture en tôle, démantèlement de la rampe. Des voleurs profitent aussi de l'abandon du bâtiment pour y subtiliser des matériaux, notamment les planches des étages supérieurs.

1980-1981

Travaux de restauration, Jean-Luc Heyvang, architecte: nouvelle rampe, nettoyage des murs intérieurs au jet sous pression, toiture en bardeau de cèdre, reconstitution des coyaux des débords latéraux, remplacement complet du bardeau mural, consolidation de la structure (pilotis de bois goudronnés sur dalle de béton), reconstitution des portes et fenêtres, plomberie et électricité.

1989

Travaux de restauration GID Design (Émile Gilbert, architecte): Peinture du bardeau mural.

1999

Jean-Luc Heyvang, architecte: reconstruction de la rampe de l'entrepôt LeBoutillier.

2001

Jean-Luc Heyvang, architecte: intervention sur le plancher central.

2004-2005

Travaux de restauration, Boudreau Fortier et Associés: remplacement des bardeaux de cèdre de la couverture, reconstitution des portes doubles des deux façades, peinture des bardeaux muraux.

2005

Étude de dendrochronologie par l'Université Mount Allison. Les six échantillons prélevés sont de l'épinette (noire ou rouge).





# architecture

ENTREPÔT À MORUE LEBOUTILLIER BROTHERS



cinq étages et demi (18,65 mètres)

En bois, c'est l'un des plus grands bâtiments de pêche jamais construits en Amérique.

toit à forte inclinaison  
en bardeau de cèdre naturel

avant-toits larges et incurvés

oeil-de-boeuf  
autrefois illuminé  
avec motif de rayons lumineux

articulation équilibrée  
des ouvertures

portes de  
chargement

corridor menant  
à l'ancien quai





oeil-de-boeuf fermé

fenestration regroupée  
dans les murs pignons

peinture rouge  
traditionnellement un mélange  
d'huile de poisson et oxyde de fer

bardeau de cèdre traditionnellement chaulé  
et posé sur de l'écorce de bouleau

rampe de chargement  
du charbon



imposante charpente de bois  
à l'anglaise


système de trappes  
de chargement intérieur

plate-forme d'accès  
à l'oeil-de-boeuf



graffitis





marques goudronnées au sol



grue  
pivotante



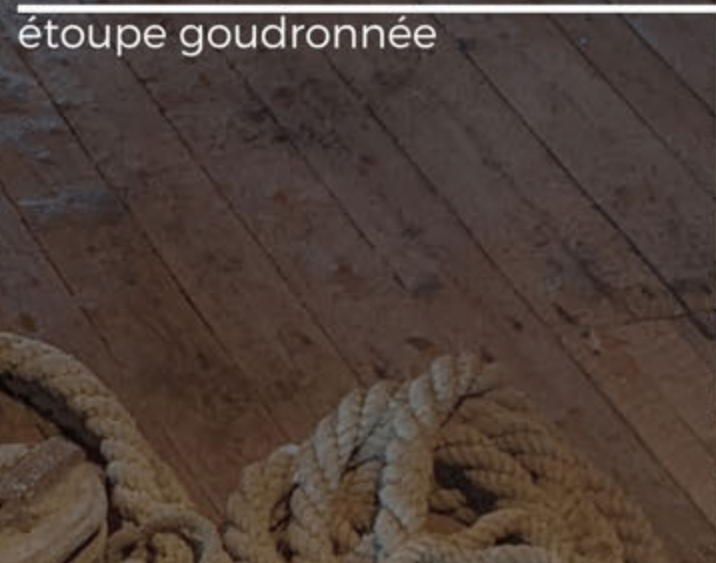
pressoirs à  
boucauts

boucaut de 448 livres pour  
l'expédition, par bateau, de quatre  
quintaux de morue séchée





boucaut de 128 livres conçu pour être transporté sur des ânes en Amérique du Sud




étoupe goudronnée

cordages, poulies et échelle




escaliers de meunier





chaulage, graffitis et trace de l'ancien escalier



cadres de portes  
et subdivisions intérieures





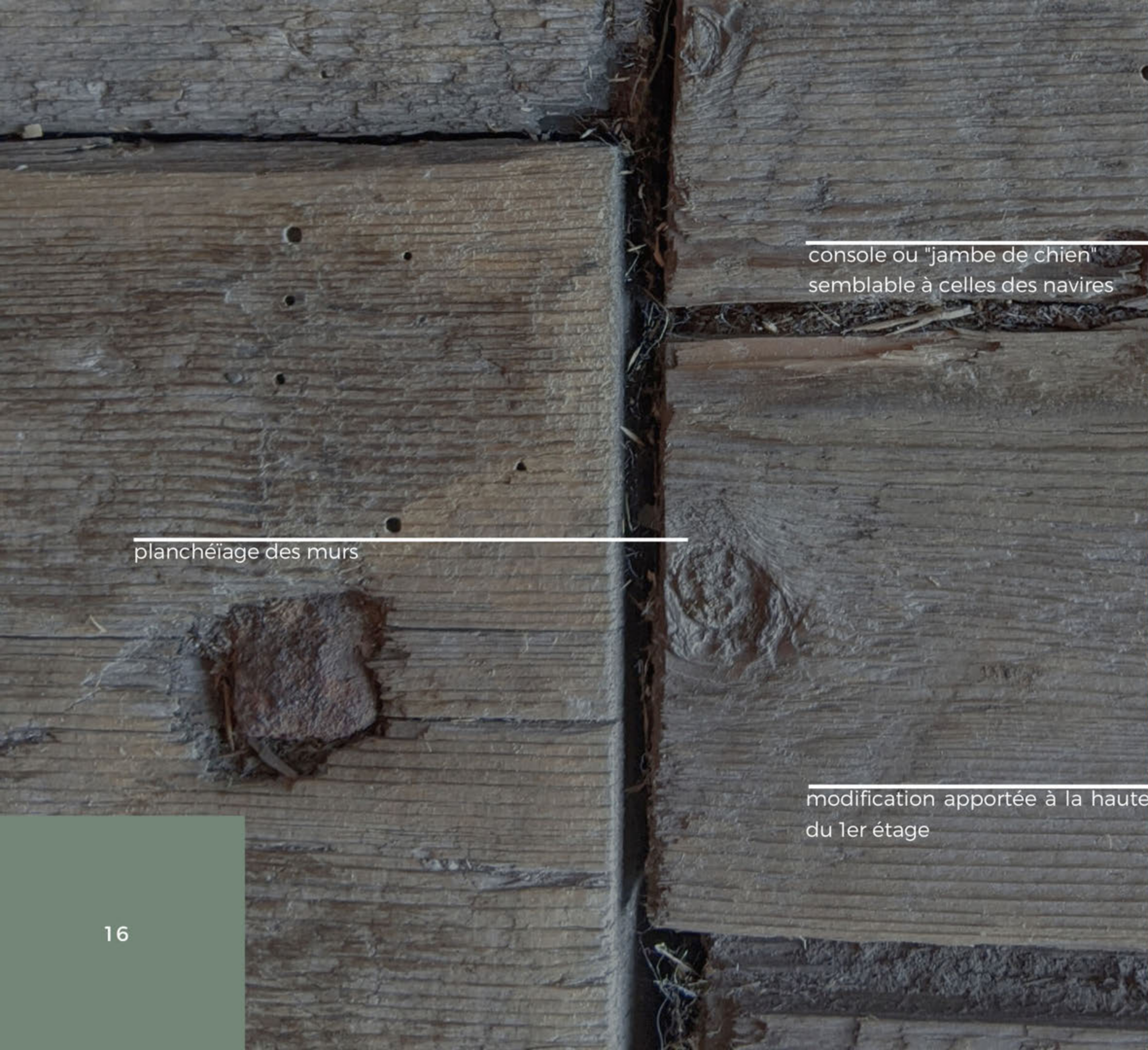
vestiges du séchoir artificiel



poulie fixée à la poutre

fondation sur pilotis





console ou "jambe de chien"  
semblable à celles des navires

planchéiage des murs

modification apportée à la hauteur  
du 1er étage





mât



rampe de lancement de navires

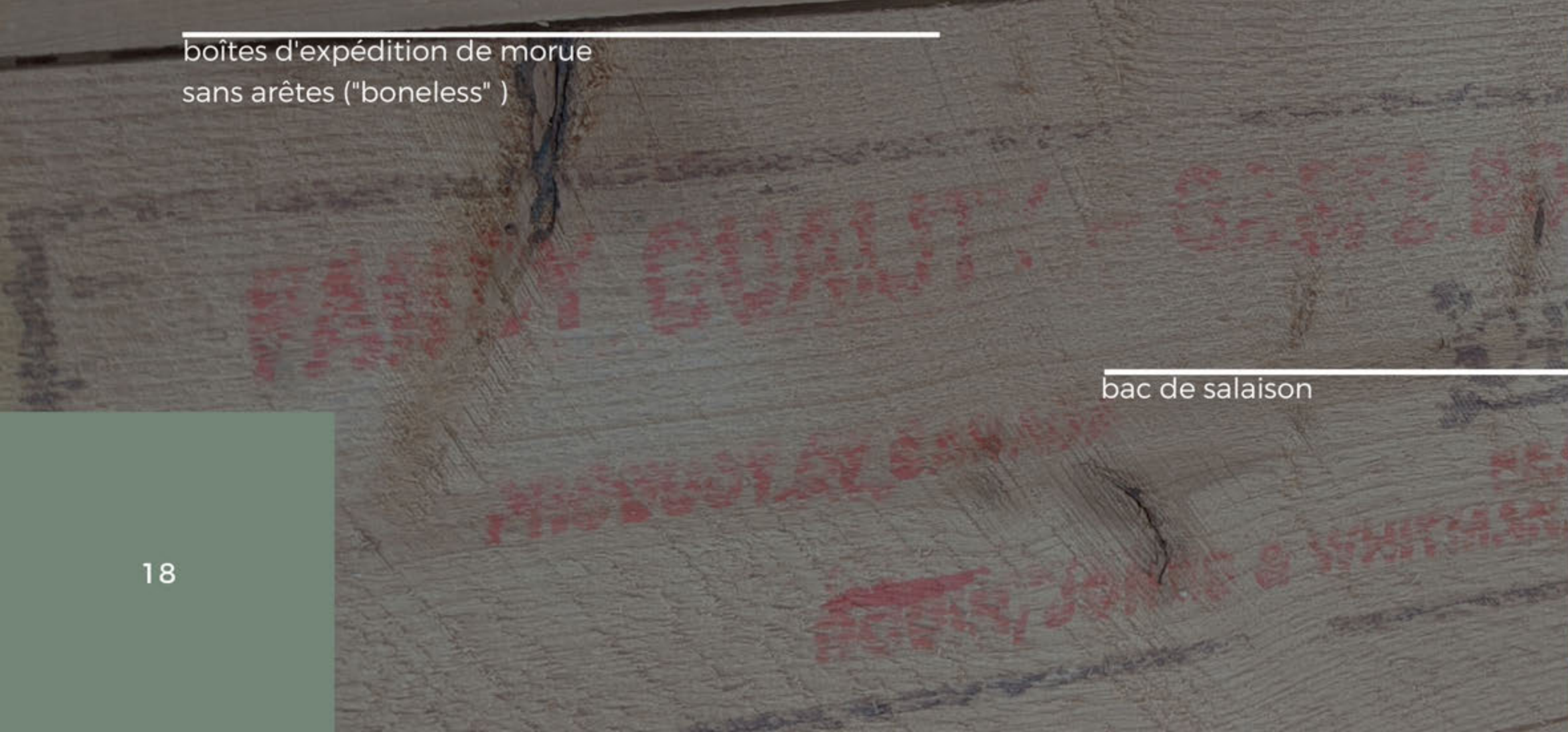


tonneau verseur utilisé pour le chargement ou le déchargement des bateaux au quai





boyards à morue sèche



boîtes d'expédition de morue sans arêtes ("boneless" )



bac de salaison



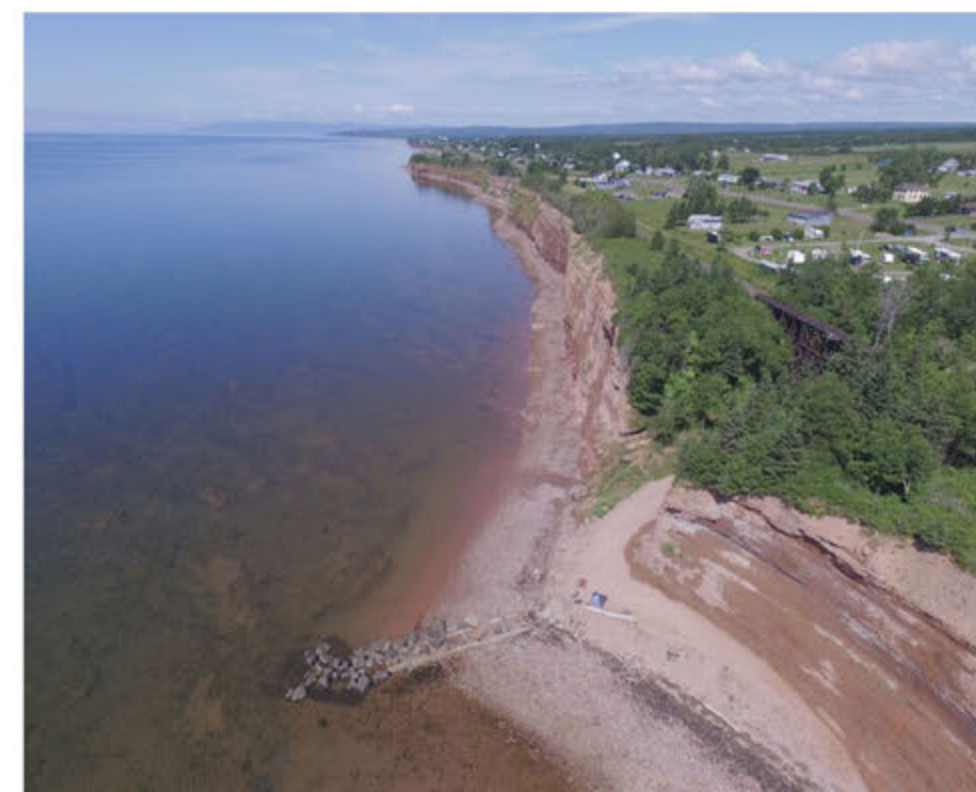
## COULEURS

En 2017, des échantillons de peinture provenant d'une porte et d'une fenêtre de la charpenterie ont été analysés par l'Institut canadien de conservation (ICC). Selon cette étude, il s'agit d'une "peinture traditionnellement utilisée pour peindre les bâtiments des pêcheries de l'est du Canada, décrite comme contenant de l'ocre rouge et de l'huile de foie de morue, cette huile donnant une teinte plus brune que rouge à la peinture."

À Terre-Neuve, l'ocre rouge est largement utilisée pour peindre les bâtiments de pêche au 19e siècle, et ce, jusqu'au début du 20e siècle. Elle est parfois extraite dans des mines de la région. Mais, plus couramment, elle est importée d'Angleterre sous forme de poudre. Pour produire la peinture, il faut ensuite mélanger l'ocre rouge avec d'autres ingrédients, dont de l'huile de foie de morue.

Réalisées de manière artisanale, les recettes varient grandement d'un endroit à l'autre. À Terre-Neuve, on rapporte que l'on fait bouillir l'ocre rouge, l'huile ainsi que les foies de morue pendant plusieurs jours dans une grande marmite. Les teintes de rouge varient selon l'ocre utilisée, le type d'huile et la technique utilisée. De manière générale, il semble toutefois que l'utilisation de l'huile de foie de morue donne une couleur davantage brunâtre à la peinture.

À Paspébiac, les compagnies Robin et LeBoutillier peuvent aisément se procurer de l'ocre rouge car leurs navires fréquentent régulièrement les ports européens. Mais il est également possible qu'elles aient pu s'approvisionner localement. Cette pratique est d'ailleurs attestée historiquement à d'autres endroits dans la région. Aux Îles-de-la-Madeleine, on utilise même l'expression "peinture de cap", pour désigner l'utilisation d'ocre provenant des falaises. Soulignons d'ailleurs la parenté de la peinture analysée avec la couleur des falaises de Paspébiac.





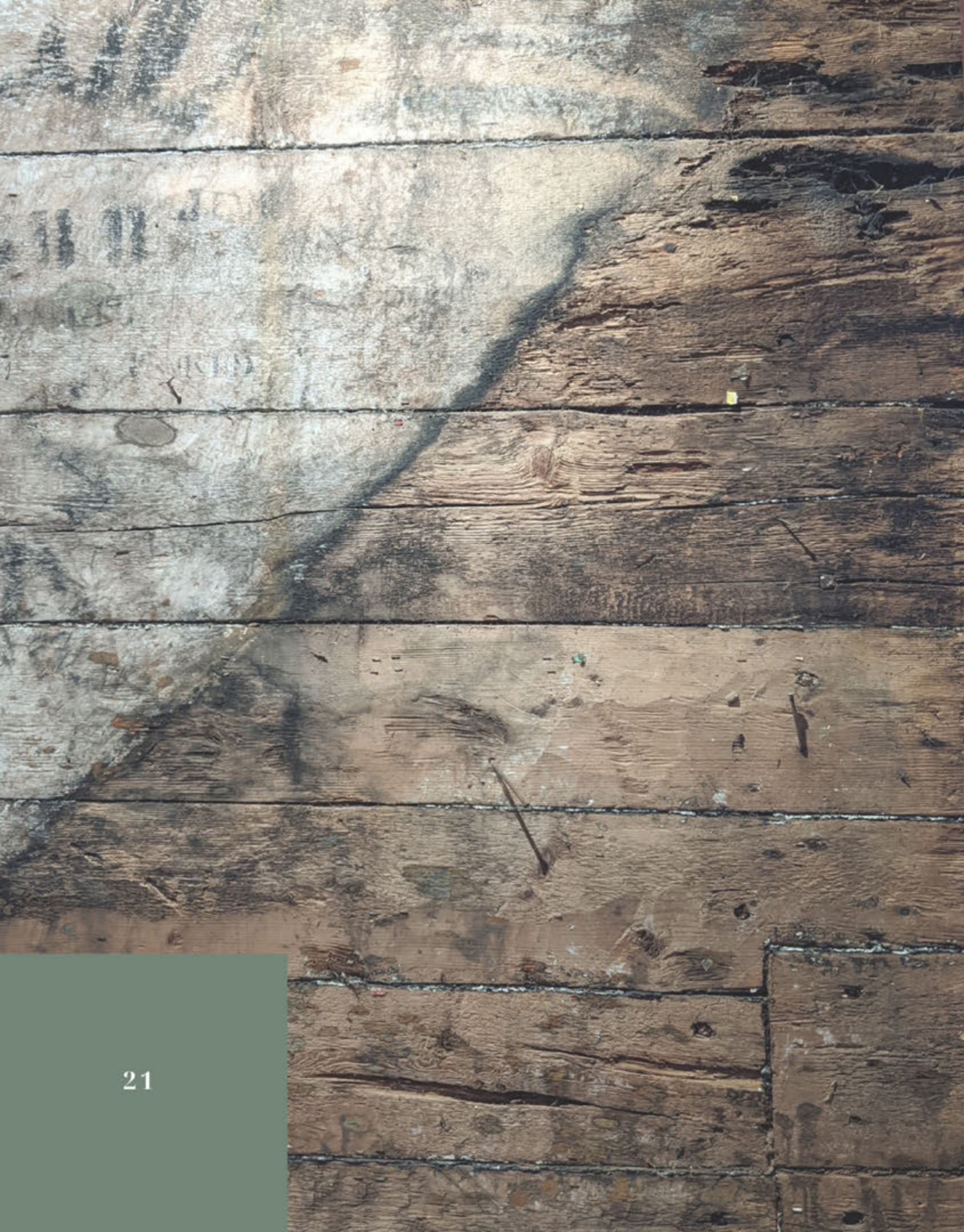
L'analyse effectuée par l'ICC indique qu'il s'agit d'un mélange, vraisemblablement effectué sur place à Paspébiac. Le résultat final est un rouge mat, terreux, tirant vers le rose. Outre de l'ocre et de l'huile de morue, on y trouve également de la résine de pinacée (sapin, épinette ou cèdre...), de la cire d'abeille, de l'amidon, du plomb, du carbonate de calcium, du dioxyde de silicium... Aussi, la présence de sulfate de baryum amène les experts à affirmer qu'il s'agit probablement de la peinture originale utilisée au 19e siècle.

En terminant, il est important de noter que ce type de peinture est aussi utilisé pour les voiles, les cordages, les filets ainsi que pour d'autres outils de pêche. À Paspébiac, les compagnies Robin et LeBoutillier ont ainsi besoin de quantités importantes de peinture pour leurs bâtiments, leurs bateaux et leurs équipements. En 1870, la tonnellerie est vraisemblablement utilisée pour la fabrication de la peinture, des cordages et des poulies. À la même époque, de la peinture est également vendue aux clients des magasins Robin et LeBoutillier Brothers à Paspébiac.

Connaissant la tradition d'autosuffisance des compagnies, il est pratiquement certain que les peintures utilisées au 19e siècle sont préparées de manière artisanale par les employés. En ce sens, sa valeur patrimoniale s'avère grande et doit être mise en valeur comme l'un des rares témoins des peintures à base d'huile de morue de l'Est du Canada.







## CHAUX

En 1877, l'abbé Ferland raconte que "tous les bâtiments sont blanchis à la chaux ou peints" sur le banc de Paspébiac. À quelques exceptions près, l'iconographie montre que les bardeaux des murs sont généralement de couleur blanche au 19e siècle, soit durant la grande époque du commerce de la morue. Les traces observées sur les bâtiments de la ferme Robin laissent également penser qu'il s'agit plutôt de chaux que de peinture.

Au 19e siècle, la chaux est couramment utilisée pour peindre les bâtiments. Le produit est économique, facile d'application et réputé avoir des propriétés désinfectantes. Au Québec, il est aussi utilisé pour la fabrication de mortier et la régulation du PH des terres agricoles. En Gaspésie, le produit sert même à éloigner les mouches autour des vigneaux servant à sécher la morue. Sous forme de pierre, il permet aussi de lester les bateaux de pêche. Plusieurs sites d'exploitation de pierre de chaux sont présents dans la région. Le plus important, situé à Port-Daniel, fournit les paroisses de l'ensemble des paroisses de la Baie-des-Chaleurs.

À Paspébiac, il est important de noter que la chaux a été utilisée autant à l'extérieur qu'à l'intérieur des bâtiments. En plus des propriétés désinfectantes, l'usage du blanc à l'intérieur contribue à éclaircir l'intérieur des bâtiments. Dans les bâtiments du Banc, seul le "cook-room no. 1" conserve aujourd'hui cet intérieur blanc. Mais plusieurs autres conservent néanmoins des traces anciennes de chaulage.

Dans le cas de l'Entrepôt LeBoutillier, André Nadeau raconte que le comité de sauvegarde est allé chercher "de l'argent pour nettoyer le BB pour le rendre plus attrayant. Ça sentait trop le poisson. Il y avait une chaux blanche sur les murs, on a mis des jets d'eau sous pression pour l'enlever et donner un lustre au bois". \*

\* Camillia Pilon, Inventaire patrimonial de Paspébiac. Entrevue avec André Nadeau, 2020.



# TOITURES

L'étude de l'iconographie nous laisse penser qu'une ou plusieurs couleurs ont été utilisées autrefois sur les toitures. En 1868, le peintre John Philipp Oules a ainsi représenté l'entrepôt LeBoutillier avec une toiture rouge pâle.

Au 20e siècle, les photographies noir et blanc montrent des écarts importants entre les toitures. Vers 1927, le Hangar LeBoutillier et l'Office semblent recouverts de bardeau de cèdre naturel. De légères variations dans la teinte sont observables à certains endroits en raison de l'exposition au soleil, au vent ou à la pluie. À l'inverse, l'entrepôt LeBoutillier montre une toiture foncée, totalement opaque, qui laisse croire qu'une peinture a été appliquée uniformément sur la surface.

En 1950, une photographie couleur datant de 1950 montre clairement un toit peint en rouge. De plus, deux bâtiments arborent également des toits plus foncés, proche du gris charbon. L'une d'elles montre également des marques de lessivage par la pluie qui s'avère plus claires que le reste de la toiture. Habituellement, c'est plutôt le phénomène inverse qui se produit. Les zones lessivées devenant plus foncées avec l'apparition de moisissures.

Pour toutes ces raisons, nous avons tendance à penser que les toitures ont déjà été peintes en noir ou en rouge. La fonction de la peinture étant d'abord de protéger le bois, il est logique que l'on ait ainsi pu peindre des éléments architecturaux qui subissent les assauts quotidiens de la pluie, du soleil et du vent. Dans la région, cette pratique est attestée au Parc national Forillon, où le toit d'une des maisons était autrefois peint de couleur noire. Il est fort possible que cette pratique découle de la technique d'imperméabilisation de la coque des bateaux de pêche.





# FICHE TECHNIQUE

Site original: Oui

Dimensions: 25,30 m x 18,43 m

Hauteur: 18,75 m (61,5 pieds)

Superficie: 1280 m<sup>2</sup> (13 795 pieds carrés)

Niveaux: 5 étages

Fondation: Pilotis en bois sur dalle de béton

Structure: Poutres et colonnes en bois. La grande majorité sont d'origine.

Revêtement: Bardeau de cèdre

Toiture: Toit à deux versants et charpente de ferme d'assemblage d'origine.

Revêtement de bardeau de cèdre

Isolation: Non

Cheminée: Non. Des structures ayant servi à soutenir les cheminées du séchoir artificiel sont cependant encore visibles.

Fenestration: Fenêtres à simple guillotine à 24 carreaux

Oeils-de-boeuf au sommet des deux murs pignons

Portes: Portes d'assemblage en planches verticales (simples ou doubles vantaux)

Peinture: Latex 100% acrylique fini satiné, Sico Rouge Navajo 4076-86, Blanc

Mur intérieurs: Planches, poutres et colonnes apparentes

Plancher: Platelage de bois. Il est à noter que les planches des étages inférieurs sont plus épaisses que celles des étages supérieurs (3" ½ contre 1" ½)

Services: Éclairage. Pas de système de chauffage.

Sécurité: Système d'alarme désuet, 3 extincteurs portatifs.

Utilisation: Exposition "Paspébiac 1886" au rez-de-chaussée et au premier étage. Les étages supérieurs ne sont pas accessibles au public.





# iconographie

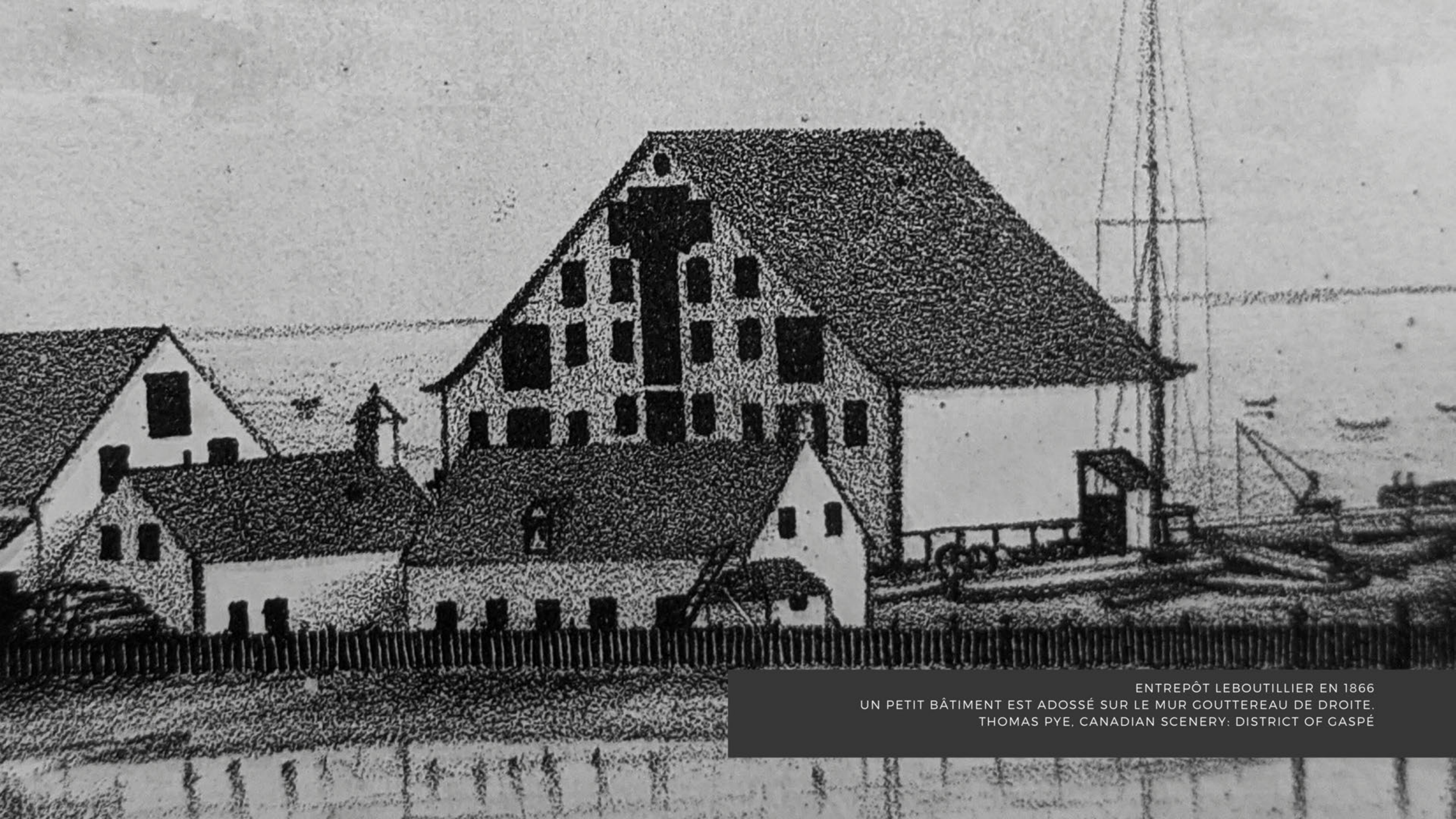
ENTREPÔT À MORUE LEBOUTILLIER BROTHERS





ENTREPÔT LEBOUTILLIER EN 1866  
THOMAS PYE, CANADIAN SCENERY: DISTRICT OF GASPÉ





ENTREPÔT LEBOUTILLIER EN 1866  
UN PETIT BÂTIMENT EST ADOSSÉ SUR LE MUR GOUTTEREAU DE DROITE.  
THOMAS PYE, CANADIAN SCENERY: DISTRICT OF GASPÉ





ENTREPÔT LEBOUTILLIER EN 1868  
PEINTRE: JOHN PHILIP OULESS





ENTREPÔT LEBOUTILLIER ET SON QUAI, 1870.  
PLAN DE PATRICK MURRISON.  
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC. 03Q/E21/S555/SS1/SSS23PP, 3F.





ENTREPÔT LEBOUTILLIER EN 1873  
JOURNAL L'OPINION PUBLIQUE





L'ENTREPÔT LEBOUTILLIER À L'ARRIÈRE-PLAN, 1883-1884  
M. J. BURNS. CENTER FOR LOUISIANE STUDIES





AJOUT D'UN APPENTIS SUR LA FAÇADE, 1888  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





ENTREPÔT LEBOUTILLIER BROTHERS ET SON QUAI, VERS 1900  
WM. NOTMAN & SON. MUSÉE MCCORD. 3989.C





FAÇADE ARRIÈRE DE L'ENTREPÔT LEBOUTILLIER BROTHERS, VERS 1905  
DES PORTES VIENNENT ÉLARGIR LE CORRIDOR CENTRAL  
MUSÉE DE LA GASPÉSIE. FONDS RICHARD GAUTHIER. P162/5/80/36





FAÇADE ARRIÈRE, QUAI ET GRUE DE CHARGEMENT, 1906  
INSCRIPTION BB. FONDATION SUR PILOTIS RAPPROCHÉS, POUTRES DE CHARGEMENT ET BÂTIMENT ANNEXE  
COLLECTION BETTY LEMAISTRE





CHEMINÉES DU SÉCHOIR ARTIFICIEL À MORUE, VERS 1919  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





DÉTAIL MONTRANT UNE PREMIÈRE RAMPE DE CHARGEMENT DU CÔTÉ DROIT, VERS 1920  
COLLECTION PRIVÉE





VUE DU MUR GOUTTEREAU, CÔTÉ SUD, VERS 1926.  
UNE FENÊTRE EST VISIBLE AU PREMIER ÉTAGE.  
MUSÉE DE LA GASPÉSIE. FONDS AUGUSTINES DU MONASTÈRE DE GASPÉ. P46/3C/3/21.





DISPARITION DE L'APPENTIS EN FAÇADE, 1926-1927  
JACQUES DE LESSEPS. BANQ 03Q.E21S110SS1SSS1PP32-24





DISPARITION DE L'APPENTIS EN FAÇADE. [CA 1926-1927]  
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC. 03Q/P428/S3/SS1/D35. P11.





2127

DESSIN DE L'ENTREPÔT LEBOUTILLIER EN 1927  
MUSÉE CANADIEN DE L'HISTOIRE. FONDS MARIUS BARBEAU

Leboutillier ?





CARTE POSTALE, VERS 1930  
COLLECTION ÉRIC-ROBERT JOSEPH





RAMPE DE CHARGEMENT DU CHARBON, VERS 1930  
MUSÉE DE LA GASPÉSIE. FONDS CORNÉLIUS BROTHERTON. P141/1/5/35/3.





L'ENTREPÔT LEBOUTILLIER EN HIVER, VERS 1930  
COLLECTION LEILA BOUILLON P1.S1.004





L'ENTREPÔT LEBOUTILLIER EN 1934  
RAPPORT DU DÉPARTEMENT DES PÊCHERIES DU QUÉBEC





L'ENTREPÔT LEBOUTILLIER PHOTOGRAPHIÉ PAR MARIUS BARBEAU EN 1936  
MUSÉE CANADIEN DE L'HISTOIRE. CD2002-0993-001





DÉMANTÈLEMENT DES CHEMINÉES, FERMETURES DE FENÊTRES ET PORTES DOUBLES, VERS 1940.  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





FENESTRATION ARRIÈRE, VERS 1940  
LE CORRIDOR CENTRAL EST FERMÉ ET LE QUAI A TOTALEMENT DISPARU  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





DISPOSITION DES OUVERTURES DE LA FAÇADE EN 1946  
E. L. DÉSILETS, BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC. E6.S7.SS1.P29221.



FAÇADE ET RAMPE EN 1952  
UNE PARTIE DU BARDEAU A ÉTÉ REFAITE DANS LA PARTIE SUPÉRIEURE.  
LES ANCIENNES OUVERTURES SONT BIEN VISIBLES.  
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA. PA-129395.







DISPARITION DU QUAI, VERS 1960  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





REMBLAIEMENT DERRIÈRE L'ENTREPÔT LEBOUTILLIER, FIN DES ANNÉES 1970.  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





VUE AÉRIENNE, ANNÉES 1970.  
ÉNERGIE, MINES ET RESSOURCES. NO A2-1071 294.





L'ENTREPÔT LEBOUTILLIER À LA FIN DES ANNÉES 1970  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





FÊTONS NOS BÂTIMENTS HISTORIQUES

Le bâtiment brûlé  
dans le feu le 20 août 1979  
par deux avions de chasse  
pendant un exercice de combat  
à l'ouest de Québec. Le feu  
a été éteint par les pompiers  
de la Gendarmerie royale  
du Canada. Le bâtiment  
a été reconstruit par la  
G.R.C. en 1980.

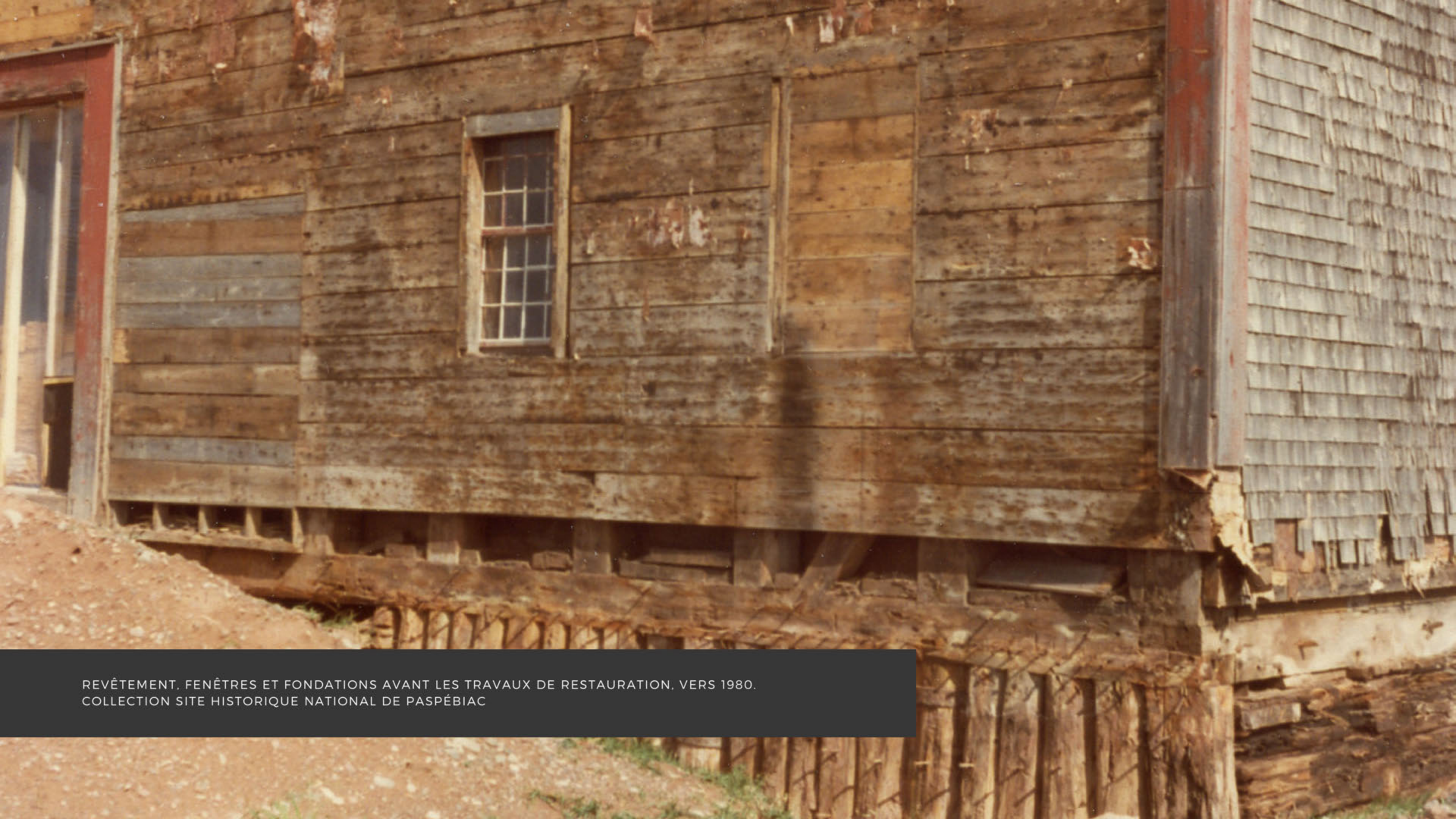
FAÇADE NORD AU MOMENT DE LA PRISE EN CHARGE PAR LE COMITÉ DE SAUVEGARDE, VERS 1979  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





FAÇADE SUD AU MOMENT DE LA PRISE EN CHARGE PAR LE COMITÉ DE SAUVEGARDE, VERS 1979  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





REVÊTEMENT, FENÊTRES ET FONDATIONS AVANT LES TRAVAUX DE RESTAURATION, VERS 1980.  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





RÉFECTION DE LA TOITURE ET DU REVÊTEMENT EXTÉRIEUR, VERS 1980.  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





RECONSTRUCTION DE LA RAMPE, VERS 1981.  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





PREMIERS TRAVAUX DE RESTAURATION: BARDEAU MURAL, TOITURE, FENÊTRES, PEINTURE, 1981.  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





ÉTAT DE CONSERVATION, 1988.  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





TRAVAUX DE RESTAURATION, 1989.  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





ÉTAT DE CONSERVATION EN 1998  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





RECONSTRUCTION DE LA RAMPE, 1999.  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





ÉTAT DE CONSERVATION EN 2000  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





RÉFECTION DE LA TOITURE EN BARDEAU DE CÈDRE, 2004.  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





TRAVAUX DE RESTAURATION, 2005.  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





FENÊTRES RETIRÉES ET PLACARDÉES EN RAISON DU POURRISEMENT, 2018.  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





ÉTAT DE CONSERVATION EN 2023  
L'UNE DES PORTES DE CHARGEMENT A ÉTÉ ARRACHÉE LORS D'UNE TEMPÊTE HIVERNALE  
COLLECTION SITE HISTORIQUE NATIONAL DE PASPÉBIAC





SITE HISTORIQUE NATIONAL  
DE PASPÉBIAC