

Occupation des berges du côté nord du fleuve Saint-Laurent entre les rivières Saint-Charles et Montmorency Période de 1608 à 2015



Préparé par Marcel Labrecque

pour l'Administration portuaire de Québec

Décembre 2015

Occupation des berges du côté nord du fleuve Saint-Laurent entre les rivières Saint- Charles et Montmorency Période de 1608 à 2015

Préparé par Marcel Labrecque

Décembre 2015

Marcel Labrecque

<Originale signée par>

Table des matières

Résumé	1
Occupation des berges sous le régime français	2
Particularités au niveau des berges	3
Occupation des berges sous le régime anglais	4
Usine de la Anglo Canadian Pulp & Paper	5
Aménagement du secteur portuaire de Beauport	6
Aménagement de l'autoroute Dufferin-Montmorency	7
Autres aménagements réalisés sur la grève	8

Résumé

Ce document présente l'évolution de l'occupation des berges du côté nord du fleuve Saint-Laurent entre l'embouchure des rivières Saint-Charles et Montmorency pour la période comprise entre 1608 et 2015.

Cette portion de la rive du Saint-Laurent possède des caractéristiques particulières à savoir que la grève découverte à marée basse possède en moyenne 1 000 mètres de profondeur et qu'une végétation intertidale la recouvre dans sa moitié supérieure.

Sous le régime français, les premiers colons riverains l'utilisaient comme pâturage pour leur bétail. Avec l'accroissement du commerce maritime sous le régime anglais, des concessions en milieu riverain ont été faites pour des usages portuaire et commercial.

Au début du 20^{ème} siècle, l'Anglo Canadian Pulp & Paper Mills érigeait une usine du côté est de l'embouchure de la rivière Saint-Charles sur des lots de grève déjà exploités. De 1959 à 1972, le Port de Québec a aménagé le secteur portuaire de Beauport sur un espace adjacent à la papeterie, sur des lots en eau profonde à même le lit du fleuve Saint-Laurent situés en front de la grève de la seigneurie Notre-Dame-des-Anges. Le ministère des Transports du Québec a construit, quant à lui, diverses sections de l'autoroute Dufferin-Montmorency entre 1971 et 1983 à même la zone de végétation intertidale de la grève suscitant les premières remises en question citoyennes relativement à l'utilisation de la bordure fluviale.

Subséquemment, des utilisations complémentaires s'y sont greffées à savoir, la station de pompage Saint-Pascal, le diffuseur Est, la station Est d'épuration des eaux usées, le déversoir à neige Henri-Bourassa et la future usine de biométhanisation.

Occupation des berges sous le régime français

La découverte de la Nouvelle-France en 1608 par Samuel de Champlain s'est traduite par une volonté d'occupation du territoire favorisant l'arrivée de colons. Dès le début, le pouvoir en place a subdivisé le territoire en seigneuries. Celles-ci furent concédées à des personnes aptes à recruter des colons qui pouvaient défricher leurs nouvelles terres et s'établir en permanence.

Le secteur riverain du fleuve Saint-Laurent compris entre les rivières Saint-Charles et Montmorency a fait l'objet de deux concessions seigneuriales. Elles peuvent être décrites comme suit :

Seigneurie Notre-Dame-des-Anges

Le 10 mars 1626, la concession était faite aux Pères Jésuites d'une étendue de terre d'une lieue de front sur quatre lieues de profondeur commençant à l'embouchure de la rivière Saint-Charles. Le 17 janvier 1652, cette concession était modifiée par l'ajout de nouveaux droits dont *même les prés que la mer couvre et découvre à chaque marée*. Cet ajout au titre seigneurial initial visait avant tout à permettre l'utilisation de ces prairies à des fins de pâturage du bétail car peu d'arpents de terre étaient défrichés. Quelques censitaires ont bénéficié du transfert de ce droit par les Jésuites.

Seigneurie de Beauport

Le sieur Robert Giffard a reçu le 15 janvier 1634 la concession d'une étendue de terre d'une lieue en front du fleuve sur une lieue et demie de profondeur bornée du côté ouest à la seigneurie Notre-Dame-des-Anges. Contrairement à cette dernière, le titre ne contenait aucune propriété ou droit à la grève. Selon la littérature consultée, il y aurait eu un usage commun des prairies par les censitaires pour des fins de pâturage du bétail.

Il nous faut souligner l'importance que pouvait représenter l'usage de la bordure fluviale pour les nouveaux arrivants. Outre la nourriture pour le bétail, la rive devait permettre une libre circulation des habitants telle que décrétée par l'ordonnance du Conseil souverain du 18 mai 1665. Celle-ci crée un chemin de halage le long du fleuve Saint-Laurent ayant deux perches soit 5,85 mètres de largeur au-dessus des plus hautes marées pour la liberté tant du passage des charrettes et bestiaux que de la navigation.

Particularités au niveau des berges

Les berges comprises entre les rivières Saint-Charles et Montmorency ont des caractéristiques géomorphologiques particulières. Du fait de leur très faible inclinaison, un vaste territoire se découvre à marée basse. En effet, entre la limite de la haute marée et celle de la basse marée, la grève a en moyenne 1 000 mètres de profondeur. De plus, comme deux cycles complets de marée se produisent chaque jour, il devient possible en période estivale qu'une végétation intertidale croisse sur une partie de la grève. Pour ce secteur, elle occupe environ la moitié ($\pm$ 500 mètres) de la partie supérieure de la grève.

Cette particularité a été reconnue par les premiers cartographes et arpenteurs dont des extraits de cartes se retrouvent en annexe 1. Elle a, en outre, généré au fil du temps des interprétations contradictoires du titre de concession de la seigneurie Notre-Dame-des-Anges particulièrement en référence avec la loi ayant constitué la Commission du havre de Québec en 1858. Une décision du 20 novembre 1990 de la Cour d'appel du Québec dans l'affaire Côté-Lortie a statué que l'expression *les prés que la mer couvre et découvre à chaque marée* ne vise que la partie fertile du découvert. Il nous faut souligner que cette décision ne touche aucunement le territoire fluvial en front de la seigneurie de Beauport qui demeure une propriété fédérale sous gestion par l'Administration portuaire de Québec.

Occupation des berges sous le régime anglais

La conquête britannique a favorisé le développement en Nouvelle-France d'une économie davantage axée sur le commerce maritime. Ces nouvelles activités dont principalement le commerce du bois, ont permis au Port de Québec de devenir au 19^{ème} siècle, l'une des plus importantes places portuaires en Amérique du Nord.

Il en a ainsi résulté que de grandes portions des grèves du fleuve Saint-Laurent dans la région de Québec ont été concédées afin de permettre aux marchands d'entreposer les radeaux de bois de charpente en vue de leur expédition par navires vers l'Angleterre. Certains marchands ont de plus construit des quais sur ces lots pour faciliter la manutention des marchandises.

Pour le secteur fluvial en front de Beauport, seulement trois (3) concessions ont été répertoriées. La première se situe à l'Anse New Waterford où les jetées d'Horatio Nelson Jones ont été construites pour une exploitation forestière. Cette concession date du 23 août 1839. La seconde est localisée du côté est de l'embouchure de la rivière Beauport et a été attribuée à Gugy le 23 février 1848. Enfin, deux (2) lots de grève ont été octroyés en 1867 à Mary et George Benson Hall sur le côté ouest de l'embouchure de la rivière Montmorency pour un usage industriel. Les plans montrant ces concessions sont joints en annexe 2.

Il est à noter que malgré l'absence d'infrastructures d'amarrage et les risques associés à la navigation dans ce secteur, les grèves de la Canardière et de Beauport ont été intégrées aux activités commerciales du Port de Québec comme lieu d'échouage en vue de permettre de procéder au chargement/déchargement de bateaux. La représentation d'une telle activité est montrée en annexe 3.

Avec l'accroissement de l'activité maritime dans le Havre de Québec, les administrateurs de la Maison de la Trinité, l'ancêtre de la Garde côtière actuelle, se sont préoccupés assez tôt de réglementer la position des quais privés à être construits sur les lots de grève de telle sorte qu'ils n'interfèrent pas avec la libre circulation des navires. Ainsi, par un décret daté du 1er octobre 1847, une ligne empêchant les empiètements nuisant à la libre navigation est établie suite à leur demande. Cette ligne dite « des Commissaires » s'étire des deux (2) côtés de la

rivière Saint-Charles et sur le côté nord du fleuve Saint-Laurent de la Pointe-à-Carcy à la Pointe-à-Pizeau. Par la suite, les pouvoirs de la Maison de la Trinité ont été transférés aux Commissaires du Havre de Québec qui ont continué d'appliquer cette réglementation. Le plan joint en annexe 4 démontre l'emplacement de cette ligne à l'embouchure de la rivière Saint-Charles et sur les grèves de la Canardière.

Usine de la Anglo Canadian Pulp & Paper

Situé au confluent de l'embouchure de la rivière Saint-Charles et du fleuve Saint-Laurent, cet espace fluvial disposait de la capacité de recevoir des billes de bois flottantes de même que celles qui arrivaient par bateaux. Ces raisons ont incité le Daily Mirror Newspaper de Londres à y faire construire entre 1927 et 1928, une gigantesque usine. Elle occupe l'anse New Waterford antérieurement concédée en partie à Horatio Nelson Jones. D'autres lots de grève et en eau profonde ont été acquis par cette compagnie pour compléter l'assemblage de la vaste propriété requise pour ses opérations.

L'exploitation de cette usine générait des sous-produits (écorces et copeaux) dont l'entreposage s'effectuait à l'extérieur sur les grèves adjacentes. Au fil des ans, des quantités importantes de ces résidus se sont accumulées sur les grèves et même dans les portions navigables du fleuve. Le plan joint en annexe 5 dresse un portrait de la situation telle que relevée en 1955 par le National Research Council of Canada. En outre, ces accumulations de résidus forestiers ont contribué à la forte dégradation du milieu naturel. Une photo datant d'environ 1959 présente en arrière-plan les installations de la papeterie et de l'entreposage de copeaux (annexe 6).

Malgré les contraintes associées à la présence de ces résidus, le Port de Québec a planifié vers la fin de la décennie 1950, la réalisation d'un nouveau développement portuaire dans la portion en eau profonde sise en front des grèves de la Canardière.

Aménagement du secteur portuaire de Beauport

L'aménagement du secteur portuaire de Beauport s'est effectué en plusieurs phases lesquelles peuvent être décrites comme suit :

- Entre 1959 et 1960, construction du quai 50, d'une digue en pierre ceinturant le site et dragage pour remblayer une partie du terrain. L'annexe 7 montre l'état des lieux au printemps 1960.
- En 1961-1962, construction du quai 51 et achèvement du dragage pour compléter l'aménagement du terrain à l'intérieur de la digue. L'annexe 8 présente les travaux tels qu'achevés.
- Entre 1967 et 1968, il y a eu construction des caissons de béton pour les quais 52 et 53. Le remplissage des terrains s'est effectué par dragage entre 1969 et 1972. L'évolution de ces travaux d'aménagement est montrée en annexe 9.

Il est à noter que l'aménagement du secteur portuaire de Beauport s'est effectué dans une portion en eau profonde du lit du fleuve Saint-Laurent à l'exception de sa section nord-ouest qui se situait légèrement en haut de la ligne de basse marée où l'on retrouvait une grève constituée d'une couche épaisse de vase. Le plan joint en annexe 10 démontre l'emplacement de la limite sud-est de la végétation intertidale (ligne violette), de la ligne de basse marée (ligne verte pointillée) et les infrastructures portuaires qui y ont été construites.

Aménagement de l'autoroute Dufferin-Montmorency

Dans la foulée du développement de la Colline parlementaire, le Gouvernement du Québec a entrepris dès 1969, la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency par l'aménagement du premier tronçon entre la rue Richelieu et l'avenue d'Estimauville. Les travaux d'emprise entre le boulevard Henri-Bourassa et cette dernière avenue ont nécessité le remplissage d'une portion importante de la partie fertile des grèves de la Canardière en front du Domaine de Maizerets. Les photos jointes en annexe 11 témoignent de l'ampleur de ces travaux tant du point de vue de leur superficie que de la longueur du littoral touché. Au surplus, les travaux de remplissage ont compris plusieurs zones hors emprise routière situées entre la ligne des hautes eaux et la nouvelle autoroute telles que montrées sur les photos aériennes jointes en annexe 12. À part les portions réservées à l'autoroute, ces terrains ont été subséquemment aménagés comme parcs, stationnements, déversoirs à neige et pistes cyclables.

Lorsque le ministère des Transports du Québec a voulu finaliser la seconde phase du projet qui impliquait le passage de l'autoroute au milieu de la grève, entraînant du coup la destruction de la composante écologique associée à la présence de la végétation intertidale, une opposition citoyenne importante s'est alors manifestée. Des consultations publiques ont eu lieu et le gouvernement de l'époque a alors décidé de finaliser cette autoroute jusqu'au pont de l'Île d'Orléans en privilégiant un tracé longeant le plus possible la limite supérieure de la rive. Les travaux de construction de l'autoroute se sont complétés à l'automne 1983. L'annexe 13 présente une vue d'ensemble de l'autoroute une fois complétée.

Autres aménagements réalisés sur la grève

Parallèlement à la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency, les autorités publiques (fédérale, provinciale et municipale) ont planifié la réalisation de projets d'infrastructures sur des lots de grève ayant été remblayés. La liste de ces projets est comme suit :

- La station est d'épuration des eaux usées: le remplissage du terrain requis a été complété en 1987 par la Communauté urbaine de Québec. Celui-ci était initialement un lot de grève situé dans le prolongement du rentrant sud-ouest. La construction de cette usine a permis de compléter des ouvrages antérieurement mis en place par le Bureau d'assainissement des eaux du Québec métropolitain (BAEQM) soit la station de pompage Saint-Pascal et le diffuseur est. L'annexe 14 présente une photo aérienne montrant une partie de ces ouvrages.
- Le déversoir à neige Henri-Bourassa: Parallèlement à la construction de l'usine de traitement des eaux usées, la ville de Québec a procédé à l'aménagement d'un déversoir à neige sur un lot de grève rempli au début des années 1970. Cet équipement reçoit la neige transportée par camions en provenance principalement du secteur Vieux-Québec/Basse-ville.
- Usine de biométhanisation: La ville de Québec est à compléter la préparation des plans de construction d'une usine de biométhanisation qui sera localisée au sud-est de l'usine de traitement des eaux usées à même un lot de grève antérieurement remblayé.
- La Baie de Beauport: À la demande du Gouvernement fédéral, l'Administration portuaire de Québec a géré un projet d'aménagement d'équipements récréatifs et d'un milieu naturel dans le cadre du Legs fédéral pour le 400^{ème} anniversaire de la fondation de la ville de Québec. Le site était localisé dans la portion nord-ouest du secteur portuaire de Beauport. Un espace de terrain d'environ 17 hectares créé en 1972, lors des opérations de dragage des terre-pleins des quais 52-53, a fait l'objet d'une bonification suite à un investissement public d'environ 15 M\$.

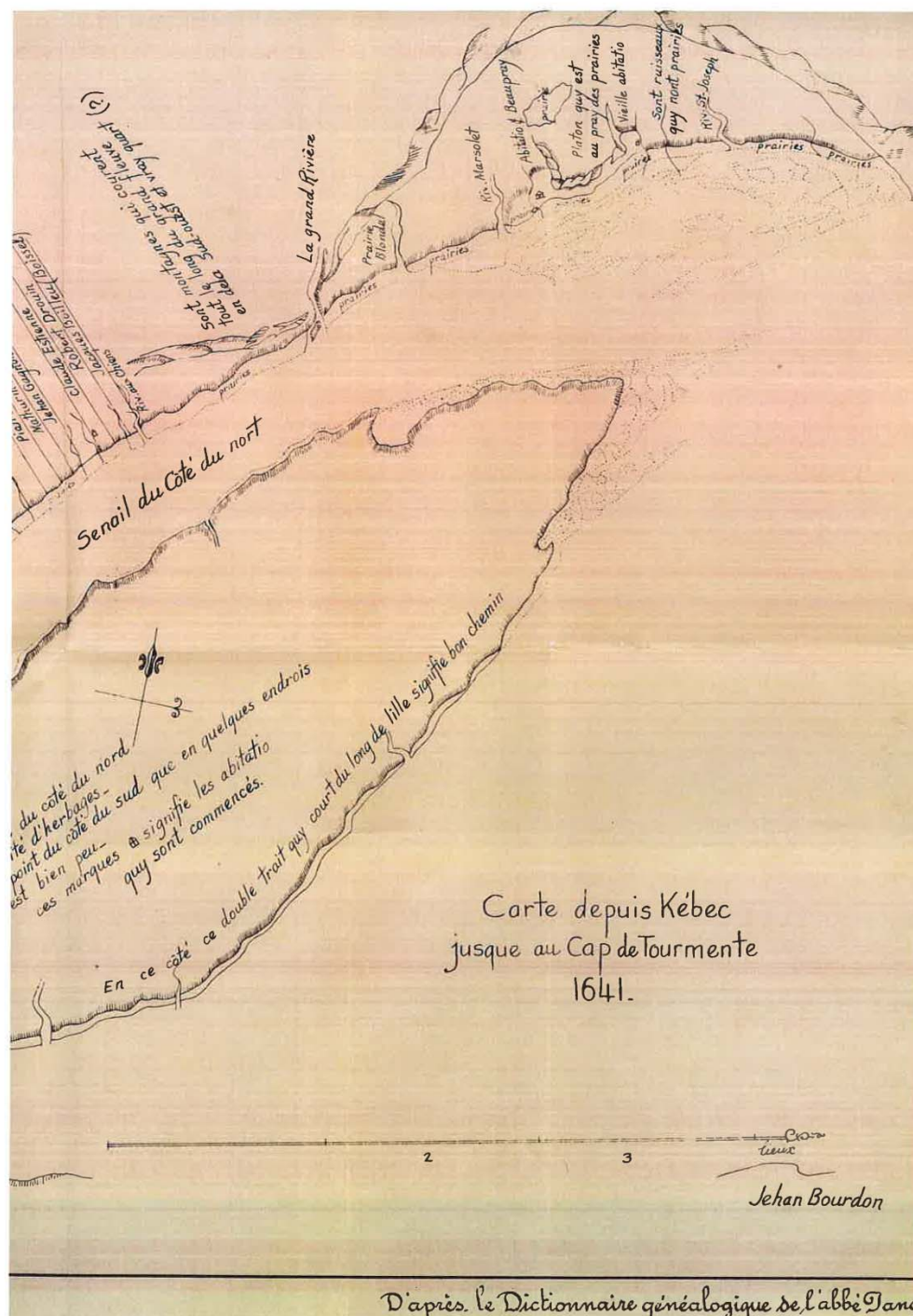
- État des lieux en 2015: L'orthophotomosaïque jointe en annexe 15 présente l'ensemble des aménagements publics décrits plus haut. Un plan schématique dressé en superposition, montre une synthèse de la séquence d'occupation des berges résultant de la réalisation des travaux d'infrastructures entrepris par les différentes autorités publiques.

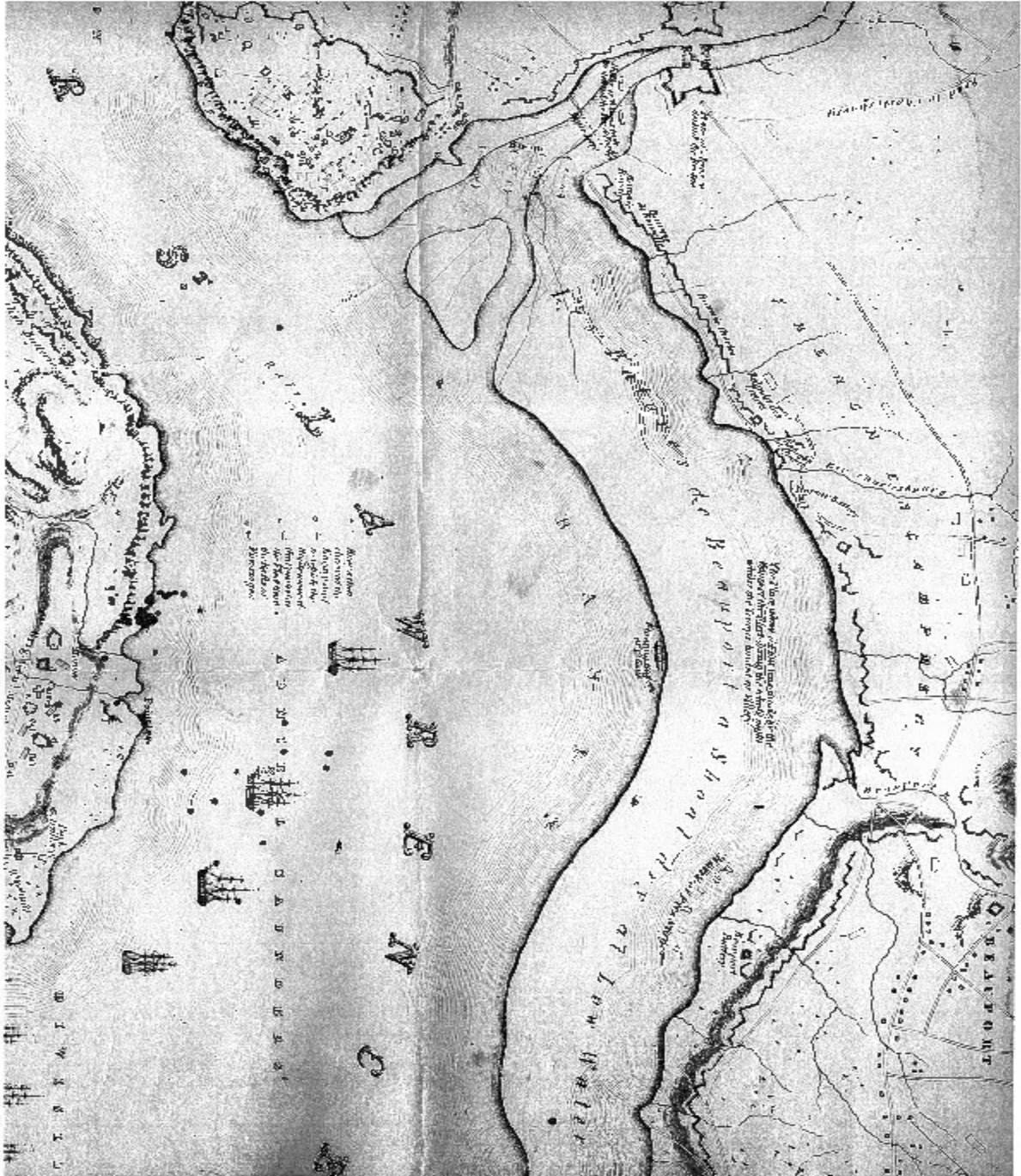
Liste des annexes

- Annexe 1 : Extraits de cartes montrant les berges localisées entre les rivières St-Charles et Montmorency
 - Carte Jehan Bourdon 1641
 - Extrait Carte Hawkins 1841
 - Extrait Carte A. Wallace 1861
- Annexe 2 : Extraits des plans de l'album Sewell *Quebec Harbour Plans*
 - Concession Horatio Nelson Jones
 - Concession B.C.A. Guky
 - Concession Mary & Georges Benson Hall
- Annexe 3 : Gravure par P. Bernazech et Aquarelle par Millicent Mary Chaplin
- Annexe 4 : Extrait de l'album Sewell *Quebec Harbour Plans* montrant la Ligne des Commissaires
- Annexe 5 : Plan montrant la limite de l'Anglo Bank (copeaux) tel que relevé par le NRCC le 7 mars 1955 (APQ 27 novembre 2015)
- Annexe 6 : Photo datant d'environ 1959 montrant en arrière-plan la papeterie Anglo Canadian Pulp & Paper Mills et l'entreposage de copeaux
- Annexe 7: Photo aérienne A16848-46 datée de 1960 montrant l'aménagement d'un brise-lames dans le secteur du futur quai 50
- Annexe 8 : Photos aériennes A404-41 datée du 13 mai 1962 et A481-29 datée de 1964 montrant l'aménagement du secteur du quai 51
- Annexe 9 : Photos aériennes A21673-44 datée du 24 mai 1970 et A7242-102 datée du 19 mai 1972 montrant l'ensemble du secteur de Beauport nouvellement complété
- Annexe 10 : Plan préparé par Pierre Pelletier a.g.
- Annexe 11 : Photos aériennes montrant le début des travaux d'aménagement de l'autoroute Dufferin-Montmorency (photos A7139-43 du 28 mai 1971, A7242-102 du 19 mai 1972 et AP7312-6 du 30 mai 1973)

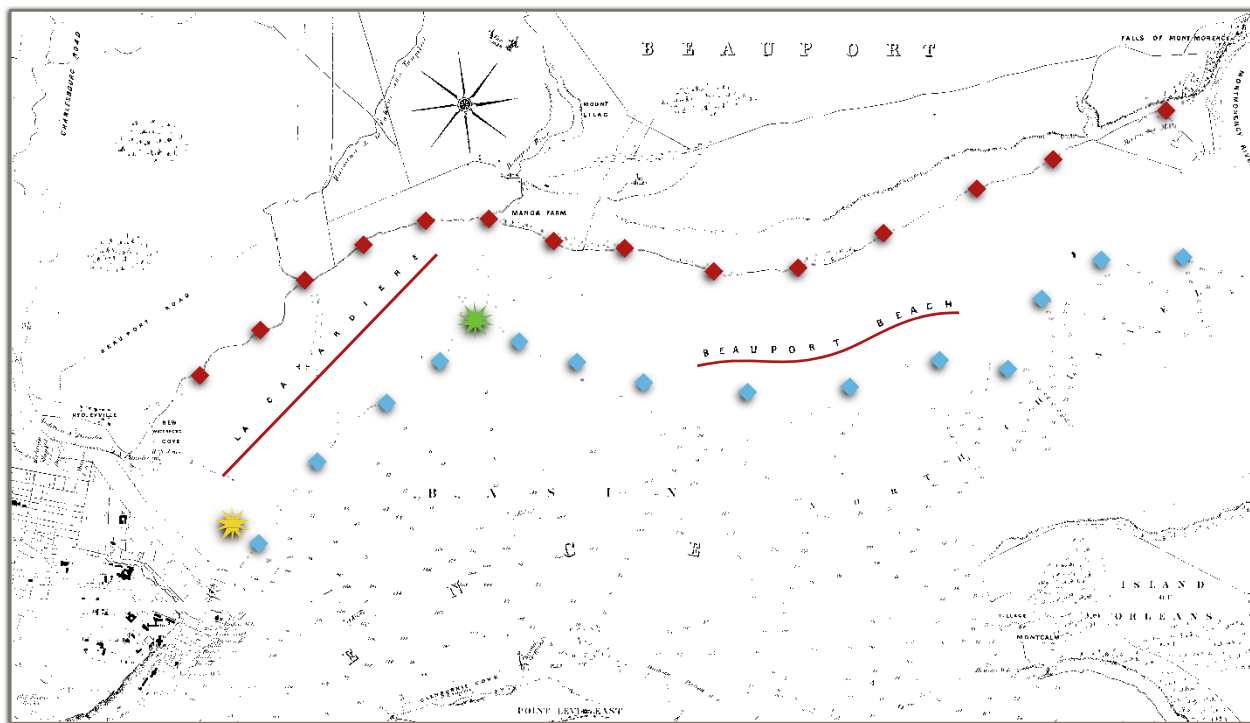
- Annexe 12 : Photos aériennes montrant les lots de grève hors emprise routière (photos AP7312-7, AP7312-5, AP7312-4, AP7313-70, AP7312-18, AP7312-25 et AP7312-28 tous datées du 30 mai 1973)
- Annexe 13 : Photos aériennes montrant l'autoroute Dufferin-Montmorency nouvellement complétée (photos CUQ8803-5 et CUQ8803-3 datées du 23 août 1988)
- Annexe 14 : Photo aérienne montrant le chantier de construction de la Station d'épuration Est de la CUQ (photo CUQ8807-187 du 1 novembre 1988)
- Annexe 15 : Orthophotomosaique des espaces littoraux compris entre la rivière St-Charles et la rivière Montmorency (Ville de Québec 2013) modifiée pour montrer l'évolution de l'occupation des berges (APQ décembre 2015)

Annexe 1





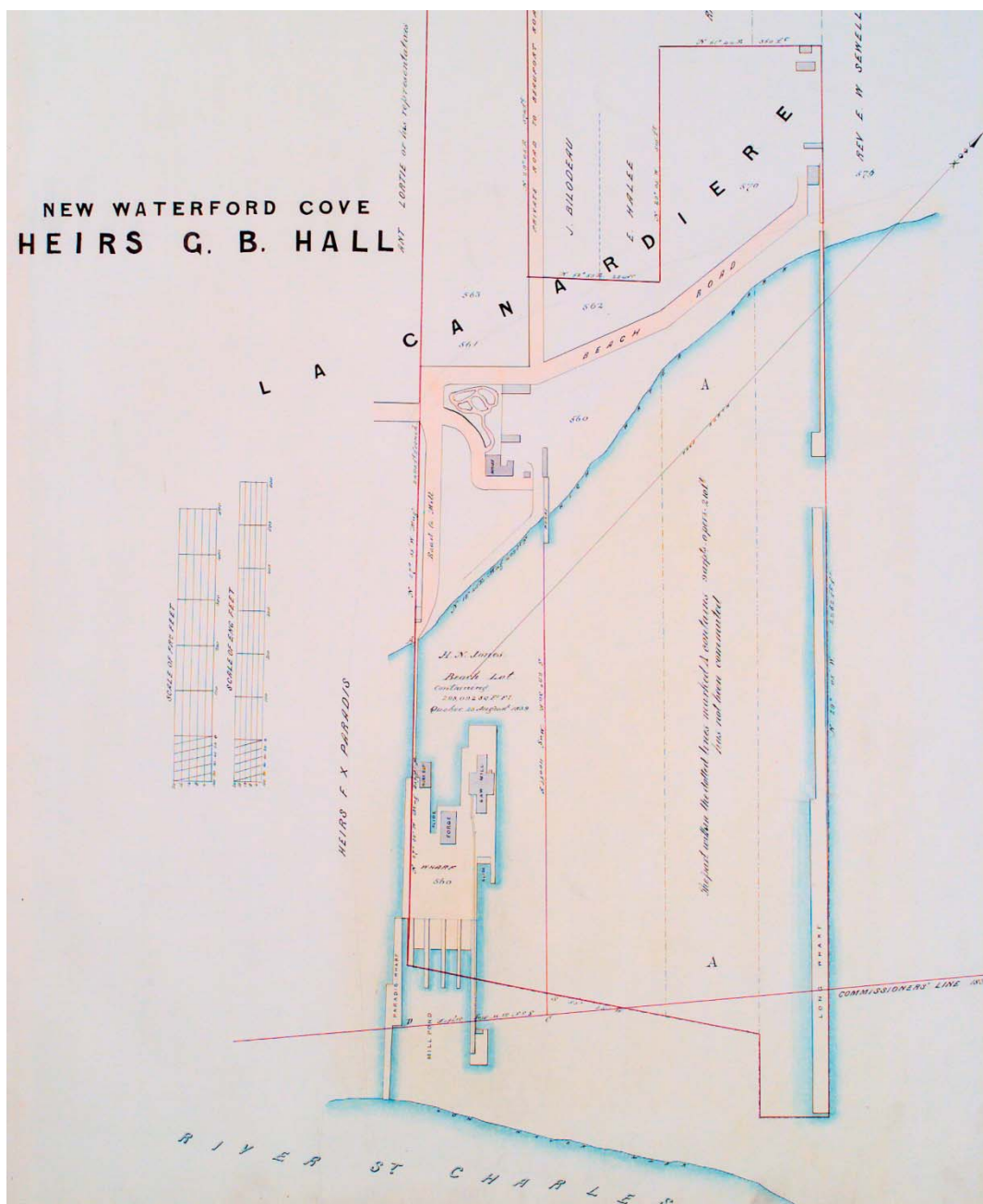
River St. Lawrence Quebec Harbour (1867)



Sur cet extrait d'une carte du havre de Québec, on remarque les larges grèves qui s'étirent entre les rivières Saint-Charles et Montmorency. « La Canardière » désigne les grèves entre les rivières Saint-Charles et Beauport et « Beauport Beach » désigne les grèves entre les rivières Beauport et Montmorency. Nous avons indiqué les lignes des hautes eaux (losanges rouges) et des basses eaux (losanges bleus) du fleuve Saint-Laurent. Nous avons également ajouté deux étoiles pour indiquer l'emplacement des rivières Saint-Charles (jaune) et Beauport (verte). Extrait d'une carte réalisée en 1861 par l'arpenteur A. Wallace (BAC, H2/349/. Document extrait de : Rapport d'expertise historique *Le Havre public de Québec au milieu du XIX^{ème} siècle*, préparé par France Normand et François Antaya, 2014.

Annexe 2

Extrait de l'album Sewell montrant le lot concédé à Horatio Nelson Jones le 23 août 1839



**Extrait de l'album Sewell montrant le lot concédé à B.C.A. Gagy le 23
février 1848**



Extrait de l'album Sewell montrant le lot concédé à Mary & George Benson Hall en 1867



Annexe 3

Gravure par P. Bernazech « Vue de la partie Nord ouest de la Ville de Québec » près de la rivière St-Charles (1761)



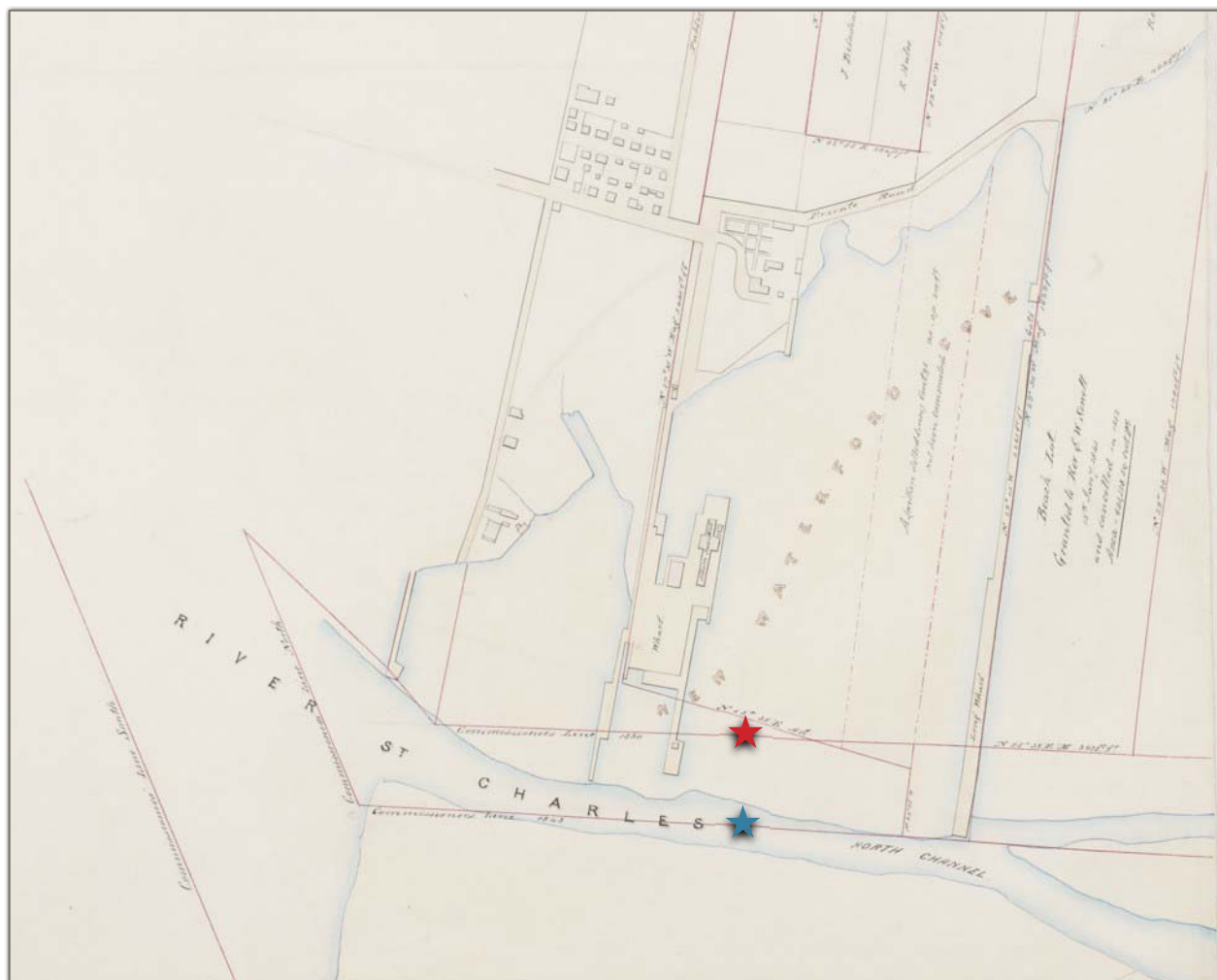
Quebec near the Beauport (1841)



Représentation d'un échouage sur les grèves de Beauport. Aquarelle de Millicent Mary Chaplin (BAC, R5653-0-8-E : <http://data2.archives.ca>), tiré du Rapport d'expertise historique *Le Havre public de Québec au milieu du XIX^{ème} siècle* préparé par France Normand et François Antaya.

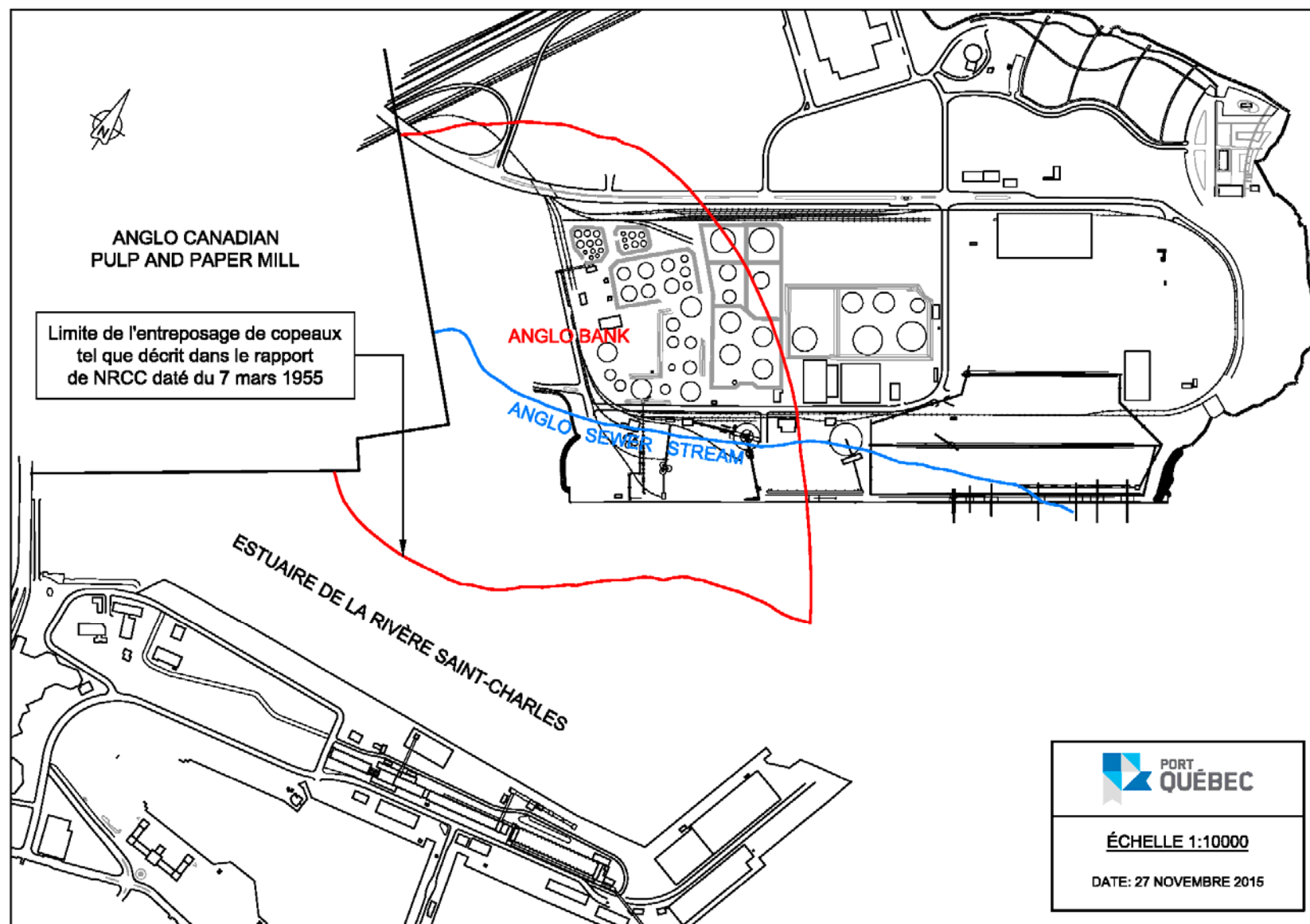
Annexe 4

Extrait de l'album Sewell montrant la ligne des Commissaires



Sur cet extrait d'un plan du havre de Québec, représentant l'anse de New Waterford et le chenal nord de la Saint-Charles, on remarque les deux tracés de la ligne des commissaires : 1839 (étoile rouge) et 1843 (étoile bleue). Extrait d'un plan du havre de Québec réalisé par l'arpenteur Alexander Sewell. (APQ, *Quebec Harbour Plans*), tiré du Rapport d'expertise historique *Le Havre public*.

Annexe 5



Annexe 6

Photo d'environ 1959 montrant la papeterie Anglo Canadian Pulp & Paper Mills et l'entreposage extérieur de copeaux et résidus forestiers.

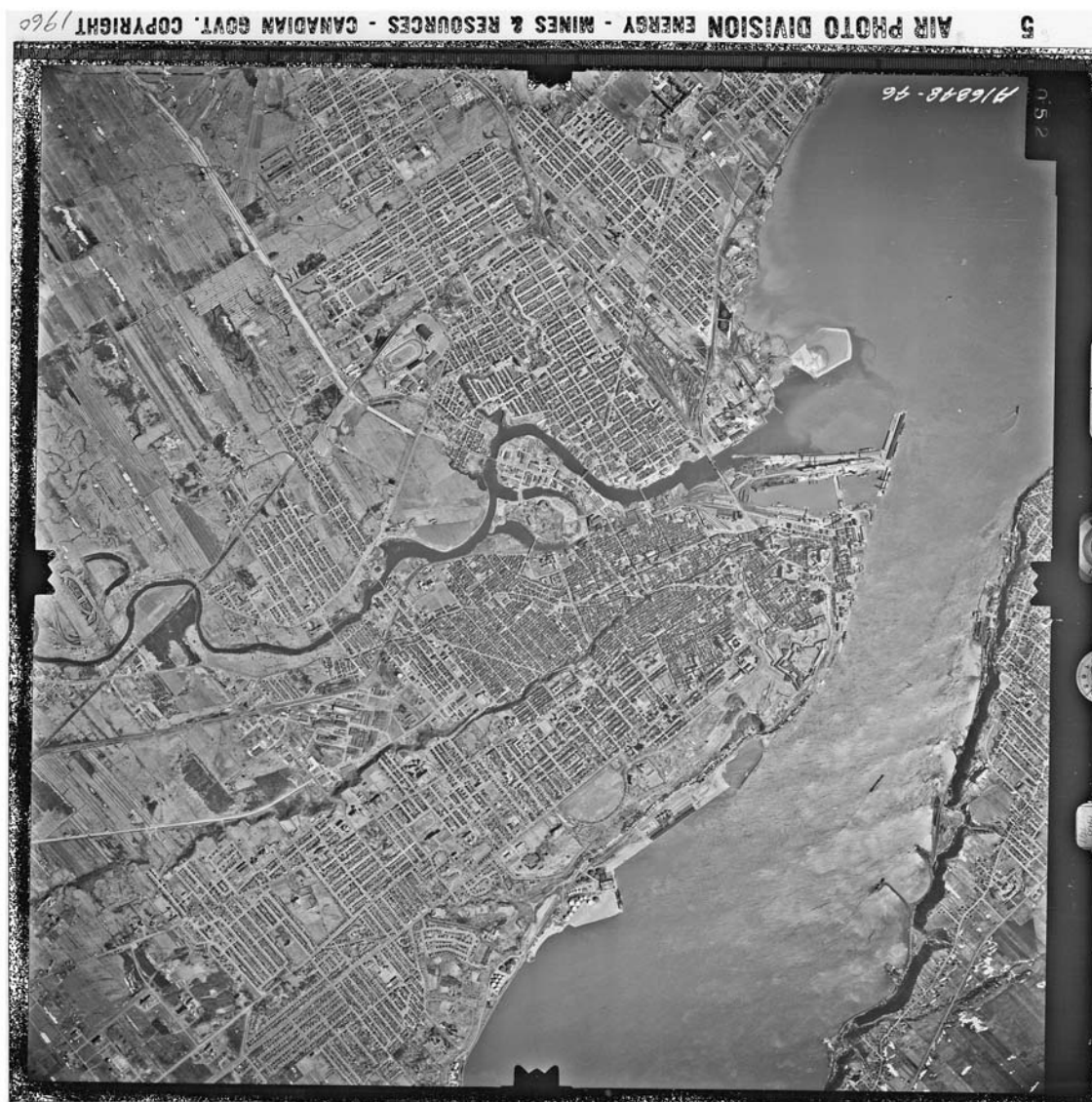


Vue aérienne de Québec montrant deux des sections les plus importantes du port: au premier plan, les quais en bordure du fleuve (du quai de la Reine à la Pointe-à-Coroy); au fond, le Bassin Louise.

[Photo: G. P. C.]

Annexe 7

Photo aérienne A16848-46 datée de 1960



Annexe 8

Photo aérienne A404-41 datée du 13 mai 1962



Photo aérienne A481-29 datée de 1964



Annexe 9

Photo aérienne A21673-44 datée du 24 mai 1970

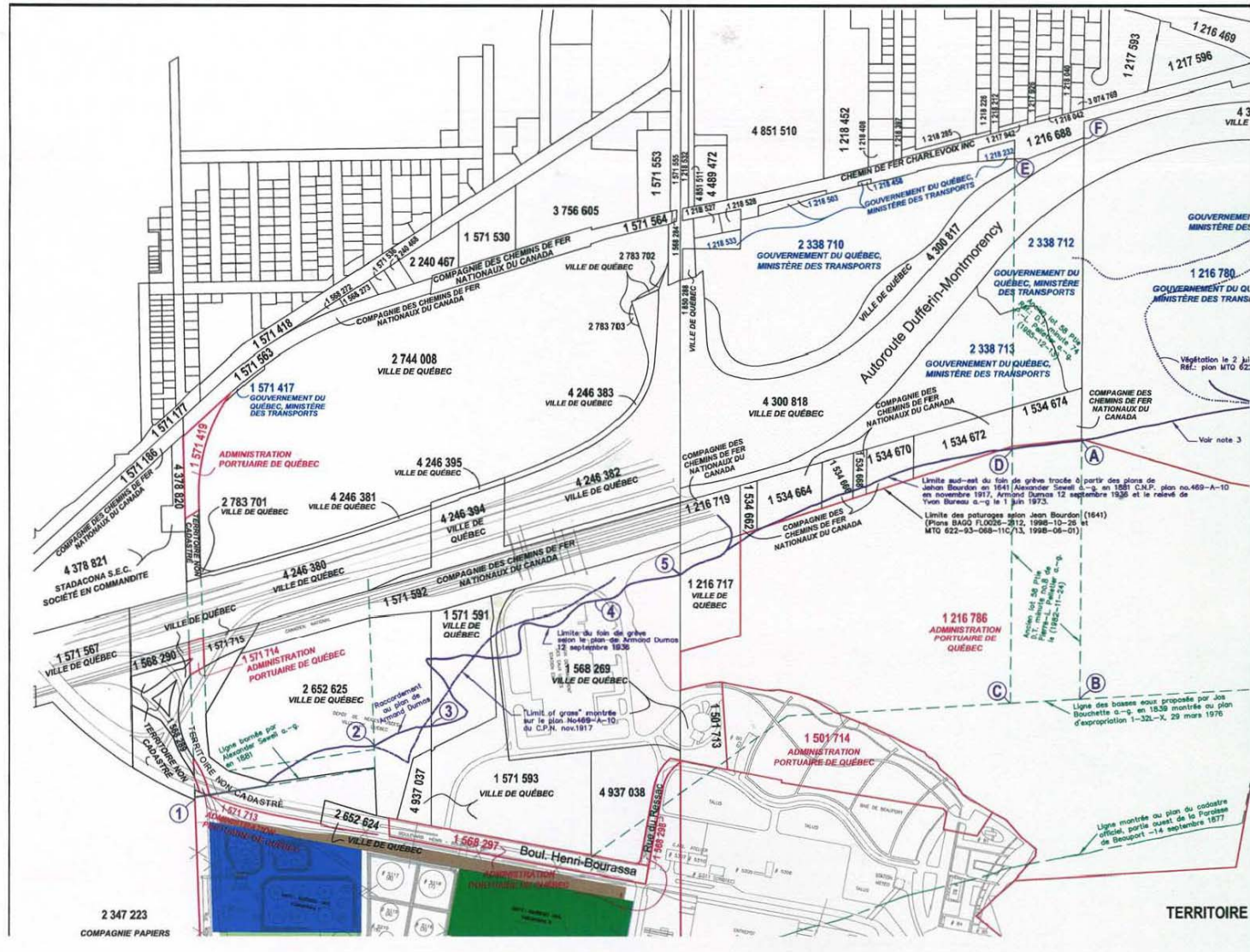


Photo aérienne A7242-102 datée du 19 mai 1972



Annexe 10

Plan Pierre Pelletier



Annexe 11

Photo aérienne A7139-43 datée du 28 mai 1971



Photo aérienne A7242-102 datée du 19 mai 1972



Photo aérienne AP7312-6 datée du 30 mai 1973



Annexe 12

Phot aérienne AP7312-7 datée du 30 mai 1973



Photo aérienne AP7312-5 datée du 30 mai 1973



Photo aérienne AP7312-4 datée du 30 mai 1973



Photo aérienne AP7313-70 datée du 30 mai 1973



Photo aérienne AP7312-18 datée du 30 mai 1978



Photo aérienne AP7312-25 datée du 30 mai 1973



Photo aérienne AP7312-28 datée du 30 mai 1973



Annexe 13

**Photo aérienne CUQ8803-5 montrant l'autoroute Dufferin-Montmorency
complétée**



**Photo aérienne CUQ8803-3 montrant l'autoroute Dufferin-Montmorency
complétée**



Annexe 14

Photo aérienne CUQ8807-187 datée du 1^{er} novembre 1988 montrant la station d'épuration Est en construction.



Annexe 15





PLAN SCHÉMATIQUE MONTRANT LES DIFFÉRENTES PHASES D'OCCUPATION DES BERGES ENTRE LA RIVIÈRE SAINT-CHARLES ET LA RIVIÈRE MONTMORENCY

A

B



PLAN SCHÉMATIQUE MONTRANT LES DIFFÉRENTES PHASES D'OCCUPATION
DES BERGES ENTRE LA RIVIÈRE SAINT-CHARLES ET LA RIVIÈRE MONTMORENCY