



Et au milieu coule le St Laurent. Géohistoire du rapport ville/cours d'eau dans les agglomérations de Québec et Lévis (Canada)

Philippe Valette, Matthew Hatvany, Donald Cayer, Alain Parent

► To cite this version:

Philippe Valette, Matthew Hatvany, Donald Cayer, Alain Parent. Et au milieu coule le St Laurent. Géohistoire du rapport ville/cours d'eau dans les agglomérations de Québec et Lévis (Canada). Marie Delcourte; Marc Galochet; Fabrice Guizard; Emmanuelle Santinelli-Foltz. Environnement, territoires et sociétés: Études interdisciplinaires offertes à Corinne Beck, Presses universitaires de Valenciennes, pp.87-120, 2021, 978-2-36424-074-2. hal-04075915

HAL Id: hal-04075915

<https://hal.science/hal-04075915>

Submitted on 12 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Philippe VALETTE

*Maître de conférences en Géographie,
Université Toulouse Jean Jaurès, Geode UMR 5602 CNRS*

Matthew HATVANY

Professeur de Géographie, Université Laval, Québec

Donald CAYER

*Responsable de travaux pratiques et de recherche,
Université Laval, Québec*

Alain PARENT

Géographe, Municipalité de Saint André de Kamouraska, Québec

**Et au milieu coule le Saint-Laurent.
Géohistoire du rapport villes/cours
d'eau dans les agglomérations
de Québec et Lévis (Canada)**

Évoquer la géohistoire de la ville de Québec sans mentionner le Saint-Laurent est impossible, tant l'existence de la ville est liée à son fleuve. Du haut de la terrasse Dufferin, des milliers de personnes ont contemplé et contemplent encore le Saint-Laurent et la « poupe » de l'île d'Orléans dirigée vers le grand océan.

« On a accolé au site maints qualificatifs : trône de roc, nid d'aigle, belvédère, amphithéâtre [...]. Tous ces discours ne laissent planer aucun doute sur le fait que la ville de Québec doit sa réputation de site pittoresque aux particularités de la topographie locale — notamment à son promontoire — aux importants plans d'eau qui l'entourent, voire à l'arrière-plan que lui fournissent les collines des Laurentides, éléments qui interagissent pour lui procurer un panorama unique et contrasté »¹.

[89]

Ce point de vue magistral attire tous les regards vers le Saint-Laurent et fait quelque peu oublier les autres rivières. Les agglomérations de Québec et de Lévis, respectivement sur la rive gauche et la rive droite, s'accommodent d'autres cours d'eau, petits ou grands, mais toujours affluents du grand fleuve.

Nous proposons dans ce travail de dresser un tableau géohistorique du XVII^e siècle à aujourd'hui sur le rapport ville/fleuve c'est-à-dire le Saint-Laurent et ses affluents face aux agglomérations de la capitale de Québec (Canada).

La première partie se focalise sur la place et les caractéristiques des cours d'eau à partir de l'implantation des français dans la région au XVII^e siècle. De la fin du XVIII^e siècle jusque dans les années 1990, les paysages des cours d'eau s'artificialisent progressivement jusqu'à voir la dispari-

¹ A. PARENT, M. ALLARD, « Le lieu le plus commode », S. COURVILLE, R. GARON (dir.), *Québec. Ville et capitale*, Québec : Presses de l'Université Laval, 2001.

tion de certaines portions d'entre eux. Enfin, à partir des années 1990, une métamorphose des paysages fluviaux s'amorce dans la région de Québec et tente de se diffuser sur l'ensemble du territoire.

UN CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE FAVORABLE À L'IMPLANTATION D'UNE GRANDE MÉTROPOLE ? L'IMPLANTATION DES EUROPÉENS DU XVI^e AU XVII^e SIÈCLE

Au cours du temps, les agglomérations de la capitale de Québec se sont progressivement implantées sur un territoire à la fois « le mieux situé » et « le plus commode »². Cependant, la recherche d'un site favorable s'est, au départ, accommodée de la présence des Amérindiens.

Rechercher un site d'implantation

Avant la constitution de la « Nouvelle France » dans la vallée du Saint-Laurent, la population autochtone vit à proximité des cours d'eau et de ses sols limoneux favorables à l'agriculture³. En dehors des villages, constitués de maisons longues protégées par des palissades en bois, « on pratique une sorte d'agriculture mouvante dans des champs déboisés par les hommes et cultivés par les femmes »⁴. Maïs, fèves rouges, courges, tournesol, tabac sont cultivés à proximité des cours d'eau même si l'économie de ces sociétés, semi-nomades, est basée sur la chasse, la pêche et la cueillette. Dans ce contexte, la société amérindienne, implantée sur les rives du Saint-Laurent et de ses affluents, a mis en place des stratégies d'adaptation à un environnement où les cours d'eau jouent un grand rôle. C'est dans ce contexte que les expéditions des explorateurs français mandatés par François 1^{er} au XVI^e siècle arrivent dans le bassin de Québec dans le Saint-Laurent. « Quand Jacques Cartier explore le Saint-Laurent en 1535, des groupes iroquoiens y occupaient des camps et des villages entre l'embouchure du Saguenay et la région des Grands-Lacs »⁵.

² *Ibid.*, p. 20 et A. PARENT, M. ALLARD, « Le lieu le mieux situé », S. Courville, R. Garon (dir.), *Québec...*, *op. cit.*, p. 8.

³ C. HEIDENREICH, *Huronnia. A history and geography of the Huron Indians, 1600-1650*, Toronto: McClelland & Stewart Ltd., 1971.

⁴ R.C. HARRIS, *Le pays revêche. Société, espace et environnement au Canada avant la Confédération*, Québec: Presses de l'Université Laval, 2012.

⁵ Musée Virtuel de la nouvelle-France [ensuite MVNF], « Colonies et Empires. L'Amérique du Nord avant la Nouvelle-France », 2009, en ligne: [<https://www.museedelhistoire.ca/musee-virtuel-de-la-nouvelle-france/colonies-et-empires/lamerique-du-nord-avant-la-musee-virtuel-de-la-nouvelle-france/>].

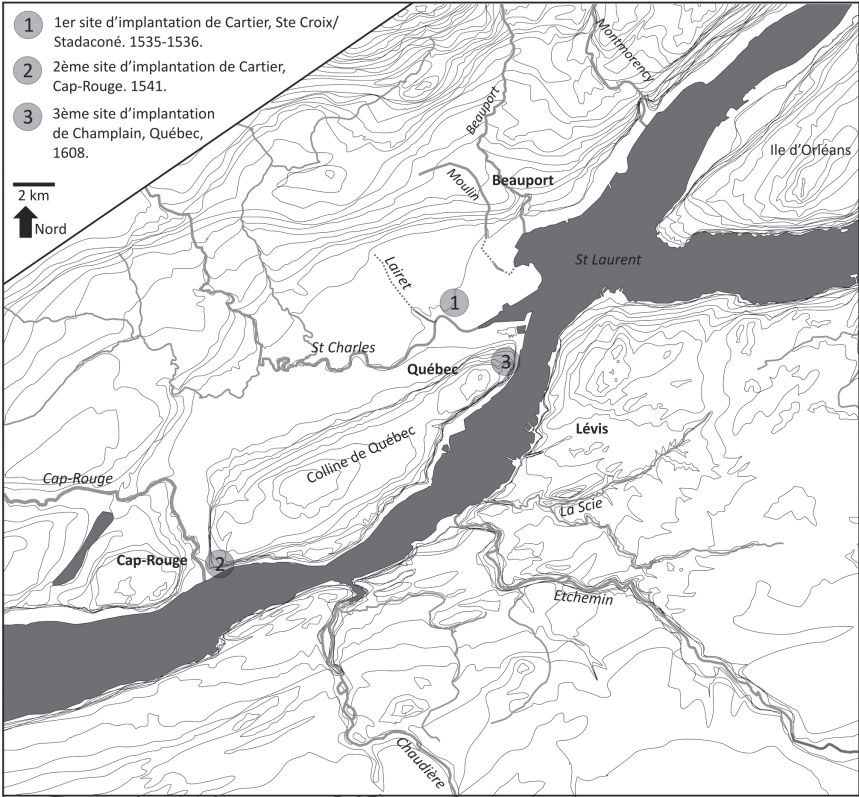


Figure 1- Le St Laurent et ses affluents dans la région de Québec
(Carte de Ph. Valette, 2018)

Implantation temporaires et « tâtonnements » (fig. 1).

Jacques Cartier explore le Saint-Laurent lors de sa seconde expédition en 1535-1536, et il installe son quartier général au niveau de l'embouchure de l'actuelle rivière Saint-Charles (appelée par Cartier Sainte-Croix) et du Saint-Laurent⁶. Ce site est favorable à l'échouage des bateaux et se situe à proximité de Stadaconé (dans les environs du cap Diamant), village iroquoien qui aurait regroupé 500 personnes⁷. Il décide de s'implanter de façon permanente sur le site et construit un fortin, mais l'ensemble est abandonné en 1536. En 1541, Cartier cherche un site plus à l'ouest, situé à la confluence entre la rivière Cap-Rouge et le Saint-Laurent. Ce second site, nommé Charlesbourg Royal, est positionné sur une falaise rocheuse (les schistes ou shales de Cap-Rouge) de 35 à 50 m de haut, plus facilement défendable face aux autochtones. Deux forts sont construits, le premier sur les hauteurs et le second en bas de la falaise sur la grève, à proximité du Saint-Laurent. Les deux parties sont reliées par un chemin en escalier⁸. En 1543, ce site est à nouveau abandonné⁹. Ces tentatives d'implantation françaises au XVI^e siècle ont favorisé les situations de confluences entre le Saint-Laurent et ses affluents mais elles ne se sont pas pérennisées à cause des rivalités avec les autochtones mais aussi parce qu'il fallait composer avec l'hiver, défi de taille. « Le dur hiver, le gel des sols et des eaux, la grande quantité de précipitations neigeuses exigeront donc des adaptations de la part des nouveaux hivernants »¹⁰.

[92]

Fixation définitive à Québec : l'action de Champlain (fig. 1).

Malgré les échecs précédents dans la région actuelle de Québec, les Français s'installent progressivement en Amérique septentrionale autour des activités de la pêche et du commerce des fourrures¹¹. En 1608, dans la continuité du 1^{er} établissement de Cartier (Sainte-Croix) à Stadaconé, Samuel de Champlain construit une habitation plus à l'ouest. Le site situé au pied du Cap Diamant est favorable au mouillage des bateaux en une sorte de débarcadère naturel¹². Rebaptisé Québec, qui signifie « là où c'est

⁶ J. LACOURSIÈRE, *Histoire populaire du Québec des origines à 1791*, Québec : Diff. Dimedia, 1995.

⁷ MVNF, « Colonies et Empires... », *op. cit.*

⁸ M. LAMBERT-CHAN, « Sur les pas de Jacques Cartier », *Revue les diplômés*, n° 414, Printemps 2008, En ligne : [<http://www.diplomes.umontreal.ca/revue/414/art1.html>].

⁹ MVNF, « Colonies et Empires... », *op. cit.*

¹⁰ A. PARENT, M. ALLARD, « Le lieu le mieux situé », *op. cit.*

¹¹ R.C. HARRIS, *Le pays revêche...*, *op. cit.*

¹² MVNF, « Colonies et Empires... », *op. cit.*

bouché, détroit »¹³, le site devient un comptoir commercial et permet le contrôle des fourrures le long du Saint-Laurent¹⁴. À cette époque, Québec sert aussi de point de départ à de nouvelles explorations en Amérique du Nord par voies fluviales ou terrestres. À la mort de Champlain, en 1635, la population de Québec se compose de 150 habitants¹⁵. C'est à partir de ce site que s'est progressivement structurée la « Nouvelle France ». En 1665, le nombre d'habitants de la Nouvelle-France est de 3500, population qui atteint 6700 personnes en 1673¹⁶.

Une géographie favorable à l'implantation des hommes ?

Un site naturellement défendable (cf. fig. 1)

Le site choisi par Champlain ressemble à bien des égards, notamment par rapport à son rôle défensif, mais à une autre échelle, au site choisi par Cartier au niveau de la confluence de la rivière Cap-Rouge/Saint-Laurent. L'ensemble formé par le Cap Diamant, les plaines d'Abraham et Sainte-Foy forme une « sorte d'isthme » en hauteur, naturellement défendable par des falaises de part et d'autres. Cet ensemble est très vite qualifié de colline, de plateforme ou de promontoire¹⁷. Ce vaste espace correspond à l'ensemble géologique des Appalaches (nappes de chevauchement et roches sédimentaires plissées) auquel appartient également la rive sud du Saint-Laurent. Le promontoire sur lequel est bâtie la ville actuelle de Québec possède une valeur militaire indéniable. Ce site stratégique défensif est limité au nord-est par la confluence du Saint-Laurent avec la rivière Saint-Charles et à l'ouest par la confluence de la rivière Cap-Rouge. Au sud, le fleuve Saint-Laurent sert de limite physique tandis qu'au nord se trouve l'ensemble géologique de la plateforme ou basses terres du Saint-Laurent (bassin constitué de roches sédimentaires non-plissées). À l'intérieur de ces basses-terres, les rivières Saint-Charles et de Cap-Rouge impriment leurs tracés. Le site choisi par Champlain regroupe donc un certain nombre d'avantages : resserrement du Saint-Laurent, point stratégique et défensif, mais aussi fortes présences de baies et de confluences avec de nombreux affluents.

[93]

¹³ A. PARENT, M. ALLARD, « Le lieu le mieux situé », *op. cit.*

¹⁴ J. LACOURSIÈRE, *Histoire populaire du Québec...*, *op. cit.*

¹⁵ R. LITALIEN, D. VAUGEOIS (dir.), *Champlain : la naissance de l'Amérique française*, Québec : Septentrion, 2004.

¹⁶ D. AUBIN, P. LAFOND, « Les filles du Roy », Rapport annuel — Musée de la Civilisation, Québec, 2008, en ligne : [http://www.mcq.org/histoire/filles_du_roi/].

¹⁷ A. PARENT, M. ALLARD, « Le lieu le plus commode », *op. cit.*

Un site avec de multiples ressources

« [...] Les centaines de tributaires du Saint-Laurent constituent la charpente d'un réseau de rivières et de lacs tout à fait exubérant, où est stocké le quart des réserves mondiales d'eau douce »¹⁸. À une échelle plus fine, sur l'ensemble du territoire des agglomérations actuelles de Québec/Lévis, plusieurs affluents sont inscrits dans le paysage. Sur la rive droite du Saint-Laurent, on trouve deux grands affluents, les rivières Chaudière et Etchemin, ainsi que des petits cours d'eau comme la rivière à la Scie (fig. 1). Sur la rive gauche se trouvent les rivières Cap-Rouge et Saint-Charles, les ruisseaux du Laitet, du Moulin, de Beauport et la rivière de Montmorency (fig. 1). Outre les cascades spectaculaires de Montmorency et de la Chaudière, qui ont dû frapper les esprits des colons arrivant à la « Nouvelle France », l'ensemble de ces cours d'eau constitue une source de nourriture pour les hommes à travers la pêche des poissons ou la chasse. La reproduction du plan de Champlain qui représente la région et dont l'original date de 1608 est riche d'informations à ce sujet (fig. 2). L'auteur cartographie l'implantation de « l'habitation » de Québec. Juste à l'arrière se trouvent les jardins puis les parcelles défrichées où sont plantées des céréales. En complément de ces activités, Champlain mentionne les lieux qui servent de pâturages au bétail. Il cartographie également plusieurs cours d'eau dont deux d'entre eux, entre Québec et la rivière Saint-Charles, nous indiquent la présence de marais dans les basses terres du Saint-Laurent (« Petit ruisseau qui vient de dedans les marécages », « ruisseau des marais », fig. 2). Ces marais d'eau douce se découvrent et se recouvrent deux fois par jours par l'action de la marée (marée semi-diurne). Champlain les nomme : « prairies qui sont inondées des eaux à toutes marées ». Ces territoires permettent de récolter du foin de grève, mais aussi de pratiquer la pêche au filet ou grâce à des nasses, pratiques qui sont dessinées par Champlain sur sa carte. Les marais de l'estuaire fluvial sont aussi le lieu de la pratique de la chasse aux oiseaux, que l'on trouve également sur le document. Au final, rien de nouveau, les autochtones utilisaient déjà les marais comme source de nourriture et ces territoires ont joué un grand rôle dans le développement de la société québécoise¹⁹. Enfin, Champlain localise, un petit peu partout sur la carte, les lieux où « cabanent les sauvages », lieux situés à proximité des marais du Saint-Laurent qui ont été progressivement remplacés par les habitations des colons au cours de l'histoire.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ M. HATVANY, *Paysages de marais. Quatre siècles de relations entre l'humain et les marais du Kamouraska*, La Pocatière : Société historique de la Côte-du-Sud — Ruralys, 2009.

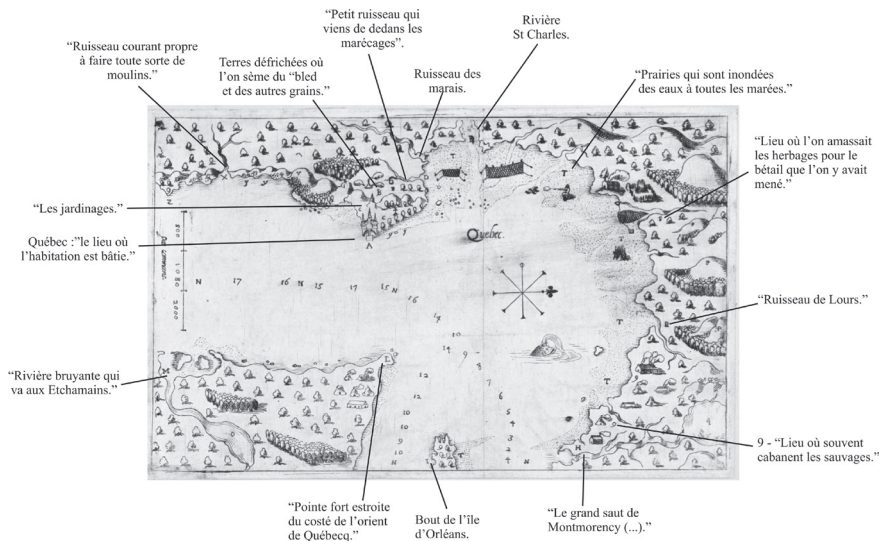


Figure 2- Québec par Samuel Champlain (reproduction de 1909 d'un original créé en 1608). Archives de Montréal, CA M001 BM005-3-D06-P001.

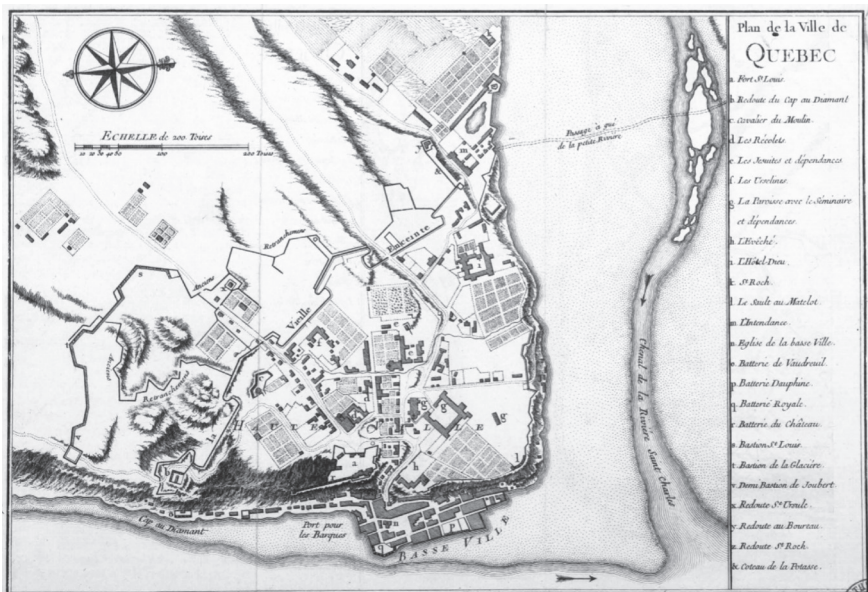


Figure 3 – Plan de Québec en 1744
(anonyme, Archives de Montréal, CA M001 BM005-3-D05-P016)

Le développement de la ville de Québec

À partir de l'emplacement défini par Champlain, durant le XVII^e et le XVIII^e siècle, la ville de Québec se développe autour de deux noyaux : une partie haute et une partie basse. La basse-ville de Québec est coincée au pied de la falaise située à proximité du Saint-Laurent. Elle s'implante sur une pointe (qualifiée de pointe de Québec²⁰) et s'organise autour de l'activité portuaire et commerciale. Le Saint-Laurent permet un accès vers l'intérieur des terres et vers l'océan Atlantique. Le port situé à proximité est « le port de mer le plus loin à l'intérieur des terres de la colonie, ainsi que le point de transition entre le transport maritime et le transport fluvial [...] »²¹. Le débit considérable du Saint-Laurent est favorable à la navigation et permet de facilement pénétrer à l'intérieur du continent²². La ville-haute, quant à elle, s'organise très vite autour des activités administratives, religieuses et militaires. À la fin du XVII^e siècle, les premières fortifications sont établies sur le promontoire afin de défendre la ville. Le système de défense ne cesse de se développer, même après la conquête britannique, avec la construction de la citadelle en 1820. La ville garde encore aujourd'hui la trace de ce rôle militaire inscrit dans ses paysages. « Le sommet procurait un lieu d'observation exceptionnel sur le fleuve, qu'on n'a pas tardé à exploiter, d'autant plus qu'une brèche dans la falaise derrière la pointe de Québec permettait d'y accéder »²³. Ce sentier permettait le passage entre la ville-haute et la basse-ville. Un plan daté de 1744 (anonyme)²⁴, permet de bien comprendre l'organisation de la ville et la construction des défenses militaires (fig. 3). À l'intérieur de l'espace protégé par les remparts, la ville n'est pas densément urbanisée et elle laisse la place à de nombreux jardins. Ce plan esquisse le futur développement de la ville à la fois le long de la route sur le promontoire, mais aussi vers la plateforme du Saint-Laurent (basses terres situées à proximité de la rivière Saint-Charles). Le faubourg Saint-Roch s'y développe à proximité des marais estuariens et de la rivière Saint-Charles, où la présence de plusieurs îlots favorise le passage à gué.

Évolution des paysages en dehors des murs de la ville

Le succès de la ville de Québec doit beaucoup à son environnement immédiat à travers la proximité du Saint-Laurent et de ses nombreux

²⁰ A. PARENT, M. ALLARD, « Le lieu le plus commode », *op. cit.*

²¹ R.C. HARRIS, *Le pays revêche...*, *op. cit.*

²² A. PARENT, M. ALLARD, « Le lieu le mieux situé », *op. cit.*

²³ *Ibid.*

²⁴ Archives de Montréal, CA M001 BM005-3-D05-P016.

affluents. En dehors de la ville de Québec, la colonisation se développe à partir de plusieurs villages qui, dans la seconde moitié du XVII^e siècle (1663), deviennent des seigneuries. Durant cette période, les paysages situés à l'extérieur de la ville changent avec la création et la délimitation de seigneuries. Le trait carré de Charlesbourg (village en forme d'étoile) est créé en 1626; Notre-Dame-des-Anges en 1626; Beauport en 1634; Cap-Rouge en 1635; Lauzon en 1636; Saint-Joseph de Sillery en 1637, Saint-Joseph de la Pointe Levy en 1679.

Plusieurs cartes anciennes datées du XVIII^e siècle permettent de caractériser cette période de la colonisation des paysages en dehors des murs de la ville. La première d'entre elles est datée de 1744 (fig. 4). Ce document correspond au plan du bassin de Québec et de ses environs, réalisé par Jacques Nicolas Bellin, Ingénieur de la Marine²⁵. Sur cette carte, la rive sud de la côte de Lauzon semble peu occupée même si deux maisons sont localisées à proximité de la pointe des Pères. Sur la rive Nord, entre la ville de Québec et Beauport, plusieurs établissements humains sont visibles autour de la rivière Saint-Charles et du Laitet. Plus au Nord-Est, deux communautés sont cartographiées: petit village et Beauport. Ces établissements humains sont également situés à proximité des cours d'eau. L'ensemble de ces noyaux sont reliés par le chemin du Roy établi à partir de 1660 et par des chemins secondaires.

[97]

La seconde carte date de 1776. Elle correspond au plan des environs de Québec avec le siège et le blocage des américains du 8 décembre 1775 au 13 mai 1776²⁶. Au-delà de l'épisode historique, ce document est précieux pour évoquer l'évolution des paysages de la région. La partie Sud du Saint-Laurent, assez peu cartographiée, montre l'implantation de plusieurs maisons avec son cortège de parcelles cultivées sur la partie haute de la côte. Les bords du Saint-Laurent semblent être, quant à eux, « vides ». Au nord, sur le promontoire québécois, la ville de Québec déborde vers deux faubourgs, Saint-Jean et Saint-Roch, même si la densité urbaine à l'intérieur de la vieille ville n'est pas maximale. Plus à l'ouest, sur le promontoire Sillery/Sainte-Foy, de larges auréoles de parcelles cultivées rompent les boisements. Plus au nord du promontoire de la ville, dans la plateforme du Saint-Laurent, à proximité de la rivière Saint-Charles, les parcelles agricoles prennent la place des boisements mais aussi des zones humides boisées, que l'auteur de la carte cartographie au pied du promontoire. La rivière Saint-Charles y apparaît fortement sinueuse et constituée d'îlots à la confluence du Saint-Laurent, créant de cette manière un

²⁵ Archives de Montréal, CA M001 BM005-3-D05-P009.

²⁶ Archives de Montréal, CA M001 BM005-3-D13-P041.



Figure 4 – En haut plan du bassin de Québec et ses environs en 1744 (Archives de Montréal, CA M001 BM005-3-D05-P009). En bas : plan des environs de Québec avec le siège et le blocage des américains du 8 décembre 1775 au 13 mai 1776 (Archives de Montréal, CA M001 LAURENT BM005-3-D13-P041).

« petit delta ». Sur les marais intertidaux du Saint-Laurent, la distinction entre prés salés (partie haute) et des vasières (partie basse) est nette.

Du XVII^e au XVIII^e siècle, l'enjeu est bien de coloniser et de trouver des nouvelles terres pour la « Nouvelle France ». La présence de cours d'eau est favorable à l'implantation des hommes (eau potable, pêche, chasse, agriculture). D'autre part, la présence des marais estuariens du Saint-Laurent offre de la nourriture au bétail et permet une libre circulation des habitants comme un chemin de halage le long du fleuve²⁷. Les cours d'eau permettent aussi d'implanter des moulins qui permettent à la fois de moudre les céréales cultivées un peu partout sur les rives du Saint-Laurent ou de scier du bois. L'établissement de ces édifices fait progressivement passer la région dans une période pré-industrielle qui se traduit par une artificialisation croissante des cours d'eau.

ARTIFICIALISATION ET DÉGRADATION DE LA NATURALITÉ DES COURS D'EAU (FIN XVIII^e SIÈCLE AUX ANNÉES 1990)

Dès le départ, avec l'implantation des colons français, certains cours d'eau connaissent des premières formes d'artificialisation. Champlain, lui-même, dans son plan de 1608 qualifie la rivière Cap-Rouge comme « ruisseau courant propre à faire toutes sortes de moulins » (fig. 2). La rivière Beauport fait également l'objet d'implantation de moulins dès le XVII^e siècle. Le premier d'entre eux est construit en 1637 dans les environs du bourg Fargy et le second est implanté sur les berges de la rivière Beauport en 1659²⁸.

Le 13 septembre 1759, avec le passage du régime français au régime anglais, le développement de la « Nouvelle France » est davantage axé sur le commerce maritime. À partir de cette seconde moitié du XVIII^e siècle, les activités économiques sont liées au Saint-Laurent et se fondent sur le commerce du bois, le développement de chantiers navals et sur l'activité du port de Québec.

[99]

²⁷ M. LABRECQUE, *Occupation des berges du côté nord du fleuve St Laurent entre les rivières St Charles et Montmorency. Période 1608 à 2015*, Rapport pour l'administration portuaire de Québec, Québec, 2015.

²⁸ Société d'art et d'histoire de Beauport, *La vie au petit village. Quartier Giffard, arrondissement de Beauport*, Québec, 2011, en ligne : [http://www.sahb.ca/visabeauport/circ2007_4_16sept.html].

Favoriser le commerce maritime autour du bois (deuxième moitié du XVIII^e à la deuxième moitié du XIX^e siècle)

Durant le régime anglais, le besoin en bois de la métropole anglaise pour maintenir sa flotte de guerre a pour conséquence de développer une intense activité d'exportation du bois²⁹. Sur l'ensemble des berges du Saint-Laurent, de la rivière Cap-Rouge jusqu'à Beauport les anses sont organisées pour ce commerce. Les quais sont aménagés par différentes entreprises et s'allongent perpendiculairement à la berge (cf. fig. 5).

Les bois proviennent de l'arrière-pays par flottage sur l'ensemble du réseau hydrographique. Les « cageux » assemblent d'immenses radeaux sur lesquels ils vivent et ils les acheminent vers les anses à bois aménagées du Saint-Laurent³⁰. Le bois est ensuite travaillé puis chargé sur les bateaux pour être acheminé vers la métropole anglaise (fig. 5). Dans le secteur de Beauport, trois concessions sont répertoriées au cours du XIX^e siècle : à l'anse New Waterford en 1839, au côté est de l'embouchure de la rivière de Beauport en 1848 et sur le côté ouest de la rivière de Montmorency en 1867³¹. Plus en amont entre le port de Québec et Sillery, on dénombre plus de 40 anses dévolues au commerce du bois³². La berge de rive gauche du Saint-Laurent est donc à cette époque dévolue entièrement à l'activité de commerce du bois. Cette activité se développe aussi au niveau de la confluence entre le Saint-Laurent et la rivière Cap-Rouge³³. Sur la rive Sud du Saint-Laurent, du côté de Lévis, ce commerce occupe également de nombreuses anses entre la rivière Chaudière et l'anse aux Sauvages. Mais, ici, cette activité est moins systématique car durant le XIX^e siècle, cette rive s'industrialise progressivement et se spécialise dans la traversée du fleuve³⁴.

L'implantation de chantiers navals sur les rives des cours d'eau.

En liaison avec le commerce du bois, plusieurs sites ont fait l'objet d'implantation de chantiers navals sur les rives des cours d'eau comme

²⁹ Commission de la capitale nationale de Québec, *La promenade Samuel de Champlain – La grande époque du bois*, 2011, en ligne : [http://www.capitale.gouv.qc.ca/realisations/promenade-samuel-champlain/lieu-historique/grande-epoque-bois.html].

³⁰ C. BRODEUR, D. BRASSARD, N. DIONNE, V. LABERGE, R. LABRECQUE, J. TREPANIER, P. TURMEL, *Portrait des bassins versants de la Capitale*, Organisme des bassins versants de la Capitale, 2012, en ligne : [http://www.obvcapitale.org/plans-directeurs-de-leau-2/2e-generation/portrait-2].

³¹ M. LABRECQUE, *Occupation des berges...*, op. cit.

³² C. BRODEUR et alii, *Portrait...*, op. cit.

³³ M. BERGERON, *Arrondissement Laurentien, un patrimoine à découvrir...Entre fleuve et montagne*, Québec : Ville de Québec, 2007.

³⁴ D. GAGNÉ, *Le secteur de la traverse*, Québec : ville de Lévis, 2013.



Figure 5 – En haut : Extrait de Atlas of the City and County of Quebec, Henry Whitmer Hopkins, 1879, (Bibliothèque et Archives Nationales du Québec); en bas à gauche : Anses à bois en bas de la Pointe à Puiseaux, Québec, 1872, William Notman, (I-76306, Musée McCord); en bas à droite : Anses à bois depuis Spencerwood, Québec, 1872, William Notman, (I-76310, Musée McCord).

au niveau de la rivière Saint-Charles non loin du faubourg Saint-Roch, à Cap-Rouge, sur le Saint-Laurent au niveau de la Pointe-Lévis ou du Cap Diamant (fig. 6).

La construction navale a débuté dans la région sous l'impulsion des Français et elle s'accroît lors du régime anglais³⁵. Sur les berges de la rivière Saint-Charles, plusieurs installations sont localisées au niveau du pied de la Canoterie, dans les environs du pont Dorchester et au niveau de la Pointe-aux-Lièvres³⁶. Cette activité économique est pourvoyeuse d'emplois et utilise une partie des bois amenés à Québec par les « cageux ». Au pied de la côte de la Canoterie, l'espace pour relier la vieille ville basse au quartier Saint-Roch est étroit et il fait l'objet de remblaiements sur la rivière Saint-Charles. Il s'agit là d'une des premières formes de gain de terre sur la rivière. Cet espace est alors utilisé comme espace industriel-portuaire en liaison avec les chantiers navals situés plus en amont.

Les chantiers navals déclinent durant la seconde moitié du XIX^e siècle avec l'émergence puis le développement des bateaux à vapeur. « Les navires à vapeur en coque de fer ou d'acier étant beaucoup plus rapides, moins de bateaux sont nécessaires pour transporter les différentes marchandises entre le Canada et l'Europe »³⁷.

[102]

LE DÉVELOPPEMENT DU PORT DE QUÉBEC : GAGNER DES TERRES SUR LA BAIE SAINT-CHARLES/SAINT-LAURENT (DU XVIII^e SIÈCLE AUX ANNÉES 1990)

Sous l'impulsion de l'administration anglaise, le port de Québec devient une place importante en Amérique du Nord. D'abord localisé à proximité de la ville basse, le site portuaire se déplace progressivement au cours du temps en amont sur le Saint-Laurent dans différentes anses mais aussi vers la confluence entre le Saint-Laurent et la rivière Saint-Charles (fig. 7). L'omniprésence des grèves à marée basse dans le « havre de Québec » permettait l'échouage des bateaux. De nombreux plans cartographient ces larges grèves du Saint-Laurent découverts à marée basse. Néanmoins la juxtaposition des plans montre une rivière Saint-Charles occupée par des îlots d'alluvions dont la forme et la taille évoluent en fonction des marées.

De la première moitié du XVIII^e siècle jusqu'au XIX^e siècle, le développement du port était laissé à l'initiative individuelle des commerçants

³⁵ Morisset 2001.

³⁶ A. JOBIN, *La petite histoire de Québec*, Québec : Institut St-Jean-Bosco, 1947.

³⁷ C. BRODEUR *et alii*, *Portrait...*, *op. cit.*



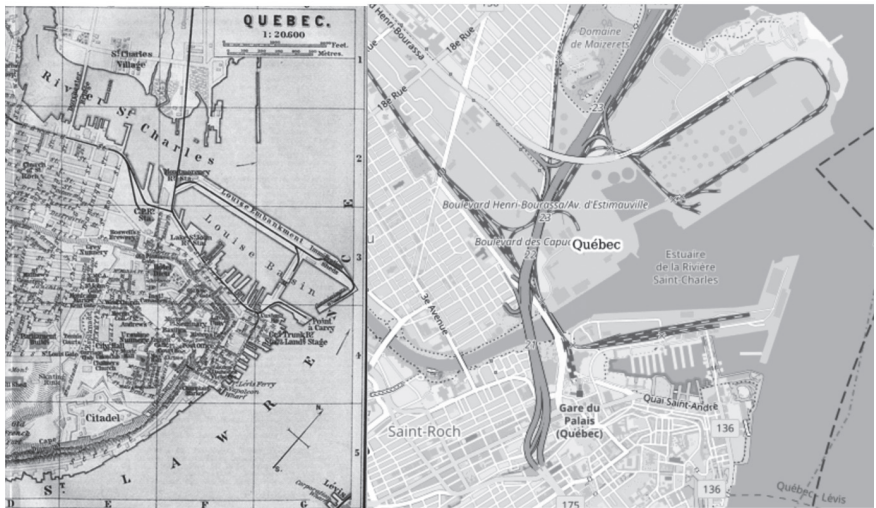
[103]

Figure 6 – En bas : localisation des chantiers navals sur les rives de la rivière Saint-Charles en 1870 (d'après Lanouette, 2006). En haut : extrait du plan de la basse-ville de Québec en 1879 (Hopkins, BANQ, G1144, Q4G475, H6).



Figure 7 – Evolution des installations portuaires de la ville de Québec. De gauche à droite : extrait du plan de la ville et du château de Québec en 1700 (Levasseur de Néré), extrait de la carte plan des environs de Québec avec le siège et le blocage des américains du 8 décembre 1775 au 13 mai 1776 (Archives de Montréal), Extrait de la carte de Holiwell en 1870, extrait du plan de Québec en 1894, extrait d'open streetmap en 2018.

[104]



et des industriels, notamment liée au commerce du bois et de la mise en place de chantiers navals³⁸. À partir des années 1875, le port se modernise pour essayer d'enrayer son déclin progressif, lié à la chute de l'exportation du bois et de la construction navale. Les bateaux à vapeur du XIX^e siècle nécessitent de nouveaux aménagements : quais plus larges, chenaux plus profonds.

La modernisation du port se traduit par des dragages de la rivière Saint-Charles caractérisée jusqu'alors par de nombreux îlots et bancs de sables. Elle se traduit aussi par l'aménagement du quai de la Pointe-à-Carcy avec la construction d'une jetée et des bassins de la princesse Louise. Ces bassins sont situés sur un des bras de la rivière Saint-Charles (fig. 7). Le quai permet l'accostage des bateaux transatlantiques et l'ensemble est desservi par le chemin de fer à proximité. Ce gain de terre sur le débouché de la rivière Saint-Charles se traduit aussi par l'implantation de différents bâtiments : édifice pour accueillir les migrants, entrepôts et hangars divers. Un peu plus tard, dans les années 1920, les silos à grains de la compagnie Bunge sont implantés pour entreposer les céréales canadiennes destinées à l'exportation³⁹. Ces silos marquent encore durablement les paysages fluviaux du port de Québec. C'est aussi durant la première moitié du XX^e siècle que les quais servent au transbordement du charbon⁴⁰.

À partir des années 1960 jusque dans les années 1980, le port s'agrandit à nouveau à travers l'aménagement des battures de Beauport, située sur l'autre rive de la rivière Saint-Charles (fig. 7). Les travaux consistent à créer un véritable polder sur la rivière Saint-Charles et le Saint-Laurent (construction de digues). Les matériaux de dragages du Saint-Laurent sont ensuite déposés à l'intérieur pour former des terre-pleins à l'arrière des quais⁴¹. Sur les terre-pleins ainsi créés plusieurs activités se développent : entreprise de pâte à papiers (White Birch Division Stadacona) mais aussi transbordement et entreposage des minerais et produits pétroliers⁴².

Durant le XX^e siècle, les activités du port de Québec se répartissent sur le Saint-Laurent à travers plusieurs sites : le vieux port et la Pointe-à-Carcy, l'estuaire de la rivière Saint-Charles et les battures de Beauport, l'Anse au Foulon et au niveau de la raffinerie Jean-Gaulin à Lévis. Les quais de l'Anse au Foulon sont réalisés à partir des années 1930 pour accueillir des bateaux à fort tirant d'eau, à grands renforts de dragages

³⁸ *Ibid.*

³⁹ Port de Québec, *D'hier à aujourd'hui, de 1535 à aujourd'hui*, Québec, 2012, en ligne : [http://www.portquebec.ca/a-propos-du-port/administration-portuaire/historique].

⁴⁰ Environnement Canada, 1993.

⁴¹ M. LABRECQUE, *Historique de création et d'utilisation de la plage au secteur portuaire de Beauport*, Rapport pour l'administration portuaire de Québec, Québec, 2015.

⁴² C. BRODEUR et alii, *Portrait...*, op. cit.

dans le Saint-Laurent. Plusieurs marchandises y sont transbordées comme les grains, les engrais agricoles et industriels, le sel de déglacage, la dolomie et le calcaire⁴³. Sur la rive d'en face, à Lévis, se trouve le port d'accostage en eau profonde pour les pétroliers qui alimentent la raffinerie Jean-Gaulin ouverte en 1971. Pour terminer, le fleuve Saint-Laurent a aussi fait l'objet d'aménagements de ports pour la navigation de plaisance comme au bassin Louise (port de Québec), à l'Anse au Foulon (Yacht-club de Québec) ou encore non loin de l'Anse Windsor sur la côte de Lévis (parc nautique de Lévis) et enfin au niveau de la confluence entre la rivière Chaudière et le Saint-Laurent (marina de la Chaudière).

Nous le voyons, au cours du temps, l'impact des activités portuaires sur les paysages des cours d'eau est majeur notamment au niveau de la confluence Saint-Charles où de nombreuses terres ont été gagnées sur l'espace fluvial.

UNE INTENSE INDUSTRIALISATION DES BERGES DES COURS D'EAU (DEUXIÈME MOITIÉ DU XIX^e SIÈCLE AUX ANNÉES 1990)

[106]

Nous l'avons vu, dès le XVII^e siècle, des premiers moulins s'installent sur la rivière de Beauport. Cette activité se développe du XVIII^e siècle au XX^e siècle sur l'ensemble des affluents du Saint-Laurent sur les rivières Cap-Rouge, Saint-Charles, du Moulin, Beauport mais aussi sur la rive sud avec les rivières Chaudière, Etchemin et à la Scie. En complément des nombreux moulins à vent, plusieurs moulins à farine sont aménagés sur les berges et exploitent la force hydraulique des cours d'eau⁴⁴. Une autre activité est liée à l'utilisation du bois et son conditionnement qui nécessite l'aménagement de scieries sur les berges. Ces activités préindustrielles minotières nécessitent l'aménagement d'une chaussée ou d'un barrage pour permettre de dévier l'eau vers les moulins. Pour favoriser la puissance hydraulique certains cours d'eau, comme celui du Moulin, ont été creusés ; d'autres ont fait l'objet d'aménagements de canalisations⁴⁵.

Au milieu du XIX^e siècle, le déclin des chantiers navals dans l'ensemble du bassin de Québec pousse les anciens sites à se convertir à d'autres activités. Plusieurs industries s'installent alors sur les bords de la rivière Saint-Charles, Beauport, Cap-Rouge et le long du Saint-Laurent. Parmi les activités industrielles développées, il est possible de citer les pro-

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ Société d'art et d'histoire de Beauport, *La vie au petit village...*, *op. cit.*

ductions de textiles, chaussures (tanneries, cuir), céramiques, papiers, meubles, produits de tabacs, d'armement et de munition, de distillerie, de brasserie, de poteries, etc.⁴⁶

Pendant de nombreuses années, les rives sud du Saint-Laurent sont assez peu occupées, si ce n'est au niveau du secteur de la traverse, qui permettait la traversée entre la ville de Québec et Lévis, *via* des canots. Comme partout ailleurs, la période de la fin du XVIII^e et le début du XIX^e siècle voit l'industrie du bois envahir quelques anses et des chantiers navals s'implantent au niveau de la Pointe-Levis. Au milieu du XIX^e siècle, la rive Sud se développe fortement autour de trois fonctions : la traversée vers Québec, une forte activité commerciale et l'implantation de zones industrielles importantes. Les berges s'artificialisent partout et de nombreux remblais permettent de gagner des terres sur le fleuve (fig. 8). « Comme chacune des entreprises possède son propre quai, la bordure fluviale se présente désormais en dent de peigne »⁴⁷.

À partir de 1912, un quai en eau profonde est aménagé sur la rive sud et l'espace gagné sur le Saint-Laurent est progressivement comblé. Les nouveaux quais sont alors propices à l'entreposage des matériaux (charbon, sel, ciment,...) et permet également le transbordement⁴⁸.

De cette manière, du XIX^e au XX^e siècle se met en place un vaste complexe industrialo-portuaire qui artificialise les rives des cours d'eau et qui se double de l'implantation d'un réseau de transport.

[107]

Implantation des réseaux de transports

La traverse à Lévis

Au XVIII^e siècle, la cabane des Pères devient le site privilégié pour traverser le Saint-Laurent, de la rive sud vers Québec. C'est cet usage qui structure progressivement la rive sud dans un site plus à l'ouest, site de l'actuelle traverse ou bac. Cet usage a progressivement engendré un noyau commercial et urbain durant les XIX^e et XX^e siècles⁴⁹. Encore aujourd'hui, le ballet des bacs anime le paysage du Saint-Laurent dans ce secteur.

L'implantation des chemins de fer

De la fin du XIX^e à la première partie du XX^e siècle, un maillage de chemins de fer se met progressivement en place dans la région de Québec. En

⁴⁶ C. BRODEUR *et alii*, *Portrait...*, *op. cit.*

⁴⁷ D. GAGNÉ, *Le secteur de la traverse*, *op. cit.*

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ *Ibid.*



Figure 8 – Artificialisation de la rive sud du St Laurent. Extrait de Charles GOAD, Insurance plan of Quebec South Shore, Province of Quebec, BANQ, 1894.

1875, la gare permettant de relier Montréal est aménagée dans les environs du quartier Saint-Roch, à proximité du port et de la rivière Saint-Charles. Le réseau du chemin de fer permet de relier les sites industriels comme celui du port de la ville de Québec, ou le site de l'Anse Foulon (aménagement d'un tunnel). C'est à la même époque que le Canadian Northern Quebec Railway met en place le viaduc pour franchir la rivière de Cap-Rouge, qui a pour conséquence de réduire la largeur de la confluence de la rivière avec le Saint-Laurent⁵⁰. Sur la rive sud, le réseau ferré s'implante également en liaison avec l'activité de la traverse et l'activité industrielle. « Lévis jouissait d'une connexion ferroviaire exceptionnelle grâce aux réseaux du Grand-Tronc, de l'Intercolonial et du Québec »⁵¹. Au Sud, ces voies de chemin de fer ont totalement disparus des paysages des rives du Saint-Laurent de Lévis à partir des années 1960. En 1896, l'historien Roy décrit les paysages fluviaux de la rive sud : « le long du fleuve, s'étendent de grandes jetées où les navires d'outre-mer viennent échanger leur cargaison contre les bois descendus en radeaux des profondeurs de l'Ouataouais, et des usines métallurgiques, aux longues cheminées couronnées d'un panache de fumée noire, s'échappe le bruit incessant du fer frappant le fer. L'industrie et le grand commerce ont établi leurs quartiers généraux dans cette partie de la ville »⁵².

Place à la voiture

[109]

La voiture s'immisce dans le paysage à partir du XX^e siècle avec la construction du colossal pont ferroviaire de Québec. Ce pont laisse progressivement la place à la voiture. Au-delà des tribulations de sa construction, cet ouvrage permet de relier la ville de Québec à la rive sud et au-delà aux États-Unis. Le pont terminé en 1917 permet le passage des trains et des automobiles. Plus au nord, le pont de l'île d'Orléans qui permet de relier Québec à l'île d'Orléans est terminé en 1935.

Dans les années 1960, la voiture a besoin de place face à l'urbanisation grandissante. La décision est prise de construire le boulevard Champlain sur la rive Nord du Saint-Laurent et les travaux s'étendent de 1960 à 1970 (fig. 9). Cette route s'étend du pont de Québec jusqu'à la vieille ville basse. Une partie du boulevard a fait l'objet d'un remblayage des berges (à partir des remblais du tunnel ferroviaire entre l'anse à Foulon et Saint-Roch). Cet aménagement crée une véritable voie sur berge⁵³. Dans les années 1970, l'accès au fleuve pour les riverains est impossible : le bou-

⁵⁰ C. BRODEUR et alii, *Portrait...*, op. cit.

⁵¹ D. GAGNÉ, *Le secteur de la traverse*, op. cit.

⁵² J.E. ROY, *Histoire de la seigneurie de Lauzon*, vol. 1, Lévis : Mercier & Cie, 1897, p. X.

⁵³ C. BRODEUR et alii, *Portrait...*, op. cit.

levard Champlain, la voie ferrée et les installations industrialo-portuaires confisquent l'accès au fleuve (fig. 9).

En 1969, le Gouvernement de Québec entreprend la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency qui relie la colline de Québec au pont de l'île d'Orléans. Cet aménagement a nécessité le remblaiement d'une grande partie de la Baie de Beauport, occupée en grande partie par un marais littoral et sa vasière. Le calibre des infrastructures vise à assurer que l'ouvrage ne soit pas soumis à la marée haute. Un important enrochement réalisé en 1972 artificialise l'ensemble de la berge qui porte, dès 1983, l'autoroute Dufferin-Montmorency⁵⁴. La seconde phase de ce projet prévoyait le passage de l'autoroute au milieu de la grève dans le secteur plus à l'est de la Baie de Beauport. Il n'a pas été réalisé en raison d'une opposition forte de la part des riverains et le tracé choisi longe la limite supérieure de la rive. Néanmoins, le mal était fait, cet aménagement a rompu de manière durable les relations ancestrales entre les riverains du secteur Beauport et le Saint-Laurent.

L'aménagement de ces voies routières sur berges n'est pas le seul « outrage » à la naturalité des cours d'eau.

L'artificialisation ultime : s'affranchir des cours d'eau

[110]

Au début du XX^e siècle, la construction des ponts permettent de s'affranchir de la limite physique constituée par le Saint-Laurent et permettent de relier Québec et Lévis, et Québec et l'île d'Orléans. L'explosion démographique post-années 1950 voit l'urbanisation se développer partout sur la rive nord et sud du Saint-Laurent. Dans ce contexte de forte urbanisation, ses affluents connaissent une anthropisation ultime puisqu'une partie de leurs cours s'écoule dans des conduits souterrains. C'est le cas du ruisseau du Moulin dont il est bien difficile de suivre le cours aujourd'hui, en partie à l'air libre, en partie enterré. C'est le cas également de la rivière Laitet qui au début du XX^e siècle sert de dépotoir et d'égout collecteur⁵⁵. En 1960 pour solutionner le problème, la décision est prise d'enfouir et canaliser la rivière. Dans ce contexte la rivière disparaît physiquement et surtout disparaît des consciences même si elle est bien présente sous terre⁵⁶.

⁵⁴ M. LABRECQUE, *Occupation des berges...*, op. cit.

⁵⁵ R. LEMOINE, *Chroniques d'une rivière disparue : Canalisation de la rivière Laitet*, 2010, en ligne : [<http://blog.monlimoilou.com/index.php/2010/chronique-riviere-disparue-8-canalisation-laitet/>].

⁵⁶ R. LEMOINE, *Chroniques d'une rivière disparue : Les premiers signes de détérioration de la Laitet*, 2010, en ligne : [<http://blog.monlimoilou.com/index.php/2010/chronique-riviere-disparue-deterioration-laitet/>].

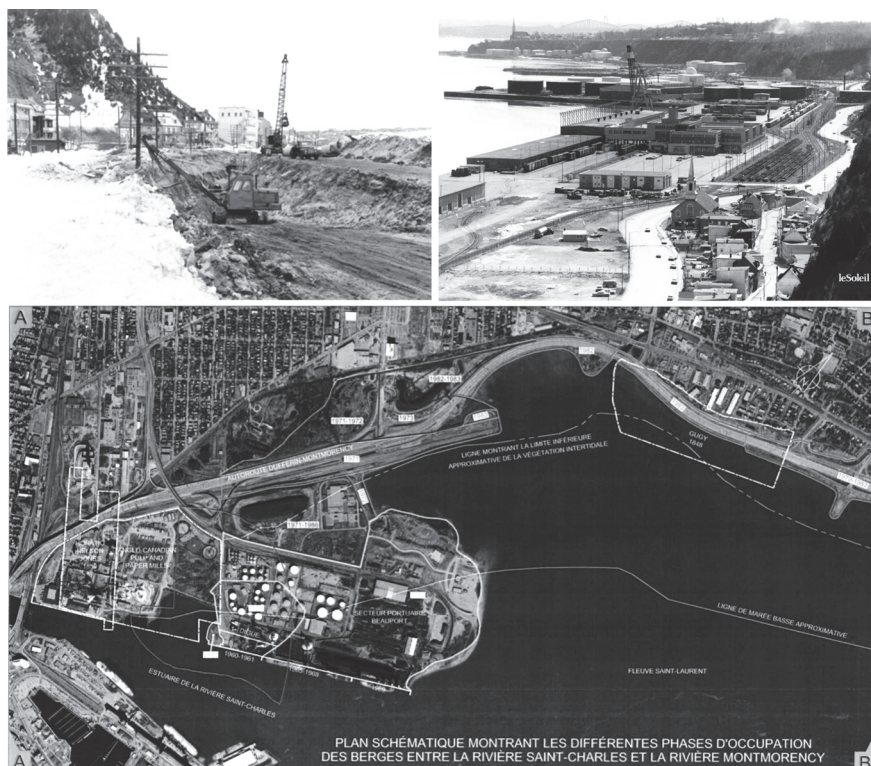


Figure 9 – En haut à gauche : travaux du boulevard Champlain dans les années 1960 (C. Brodeur, D. Brassard, N. Dionne, V. Laberge, R. Labrecque, J. Trepanier, P. Turmel, Portrait des bassins versants de la Capitale, Organisme des bassins versants de la Capitale, 2012, en ligne : [<http://www.obvcapitale.org/plans-directeurs-de-leau-2/2e-generation/portrait-2>]). En haut à droite : le boulevard Champlain en 1971 (article de Valérie Gaudreau, Le Soleil, 10 mai 2015). En bas : extrait du plan schématique montrant les différentes phases d'occupation des berges entre la Rivière Saint-Charles et Montmorency (M. Labrecque, Occupation des berges du côté nord du fleuve Saint-Laurent entre les rivières Saint-Charles et Montmorency. Période 1608 à 2015, Rapport pour l'administration portuaire de Québec, Québec, 2015, p.).

Le Lairet n'est pas la seule rivière dont la qualité des eaux est douteuse. Dans la seconde moitié du XX^e siècle, la rivière Saint-Charles fait l'objet d'un certain nombre de réflexions. La rivière « Saint-Charles est considérée comme le cancer de la ville »⁵⁷ alors qu'à son arrivée Champlain la qualifie de « forte belle et agréable où il y a des prairies de basse mer [...] »⁵⁸. Dans les années 1960, « une odeur nauséabonde se dégage de ce vaste dépotoir où sont déversés quotidiennement les immondices et les égouts qui se mêlent aux eaux de la Saint-Charles [...] »⁵⁹.

Pour régler le problème, un certain nombre d'aménagements se mettent en place. La rivière est d'abord raccourcie. En 1957, le méandre qui contourne le parc Victoria fait l'objet d'un recoupement puis il est comblé avec les cendres de l'incinérateur de l'époque⁶⁰. De 1969 à 1974, une partie de la rivière est canalisée et des murs de soutènement en béton sont construits de part et d'autre des berges. Entre le pont Scott et l'embouchure de la rivière dans le Saint-Laurent, la rivière n'a plus d'aspect naturel et est complètement canalisée⁶¹. Cette canalisation devait permettre d'assainir le cours d'eau et le maire de l'époque semblait enthousiaste face à cet aménagement. « Dans dix ans d'ici... la rivière Saint-Charles aura été assainie, canalisée et [il y] coulera des eaux limpides sous des voûtes de feuillage. Les citadins se prélasseront dans les nombreux parcs et les promenades longeant la rive », déclaration de Gilles Lamontagne le 21 novembre 1966⁶². À la canalisation s'ajoute la construction du pont-barrage Joseph-Samson à l'aval dont le but est d'empêcher les marées de pénétrer dans la rivière. Malgré tous ces aménagements, dans les années 1980, la qualité des eaux de la rivière Saint-Charles reste médiocre, problème auquel il faut ajouter une sédimentation accrue dans la partie située en amont du barrage⁶³.

[112]

⁵⁷ L. BOUCHARD, « Début d'ère de « déblocage » pour Québec », *Le Soleil*, Québec — 21 novembre 1966.

⁵⁸ C.H. LAVERDIÈRE, *Œuvres de Champlain*, Québec : Desbarat, 1870.

⁵⁹ Y. RANCOURT, *La rivière St-Charles : étude géographique*, Québec : Université Laval, 1967.

⁶⁰ G. Boutet G, 2006, *Le changement de forme des berges de la rivière St Charles à Québec : l'explication de l'approche culturelle de la Géographie*, Maîtrise en Sciences Géographiques, Mémoire de maîtrise, Québec : Université Laval, 2006.

⁶¹ C. BRODEUR *et alii*, *Portrait...*, *op. cit.*

⁶² L. BOUCHARD, « Début d'ère de « déblocage » pour Québec », *op. cit.*

⁶³ P. LA VALLÉE, G. BERNIER, *Étude de l'influence des débordements des réseaux unitaires de la ville de Québec sur la qualité de l'eau de la rivière Saint-Charles*, Ministère de l'Environnement, Direction générale de l'assainissement des eaux, rapports 80-05, Québec, 1980.

Perte de naturalité et coupure nette de la société riveraine avec les cours d'eau

Au final, la période s'étendant de la fin du XVIII^e siècle jusqu'aux années 1990 est une période d'artificialisation croissante des rives. Aménagement de quais, remblaiement des berges, enrochement, dragage, endiguement mais aussi industrialisation, aménagement de voies ferrées, de routes, d'autoroutes, tous ces éléments sont autant d'artefacts qui rompent la relation des riverains à leurs cours d'eau. Les cours d'eau sont alors des espaces de travail ou de transit et on ne retrouve plus la relation ancestrale faite de plusieurs activités comme, entre autres, la baignade, la pêche à l'anguille ou la chasse.

L'urbanisation a besoin d'espaces pour se concrétiser et elle a tendance à s'affranchir des hydrosystèmes avec comme conséquences une piètre qualité de l'eau des rivières et la disparition des rives et des milieux humides naturels. Progressivement, les villes de Québec et de Lévis ont perdu les liens patrimoniaux et culturels qui unissaient riverains et cours d'eau. Et pourtant, du haut de la terrasse panoramique de Dufferin située dans la ville haute, construite dès 1879, on continue d'aller admirer le Saint-Laurent sans réellement percevoir l'artificialisation progressive de ses magnifiques paysages fluviaux. Face à ce constat, un basculement s'opère à partir des années 1990 où les agglomérations de Lévis et Québec partent à la reconquête de leurs cours d'eau.

[113]

RECONQUÉRIR LES PAYSAGES FLUVIAUX (ANNÉES 1990 À AUJOURD'HUI)

Dans les années 1950, l'état de la rivière Saint-Charles est mauvais à cause de l'urbanisation et des activités industrielles qui rejettent leurs effluents dans la rivière. Certains la qualifient de « cloaque charroyant déchets et débris, exposant un sol fangeux et empuanti »⁶⁴. Les autres cours d'eau sont également concernés par la pollution, mais il s'agit d'une pollution plutôt d'origine agricole comme pour les rivières Cap-Rouge, Etchemin et Chaudière. Ce problème de pollution de l'eau ne se pose pas de la même façon pour le Saint-Laurent. La pollution se dilue plus facilement dans une grande quantité d'eau et de cette manière les taux de pollution y sont moins importants que dans ses affluents. À partir des

⁶⁴ J. GREBER, E. FISET, R. BÉDARD, *Projet d'aménagement de Québec et de sa région*, Québec: Service d'urbanisme de la Ville de Québec, 1956.

années 1990, après des décennies d'abandon et de rejets, les premières actions de reconquête des cours d'eau dans la région de la capitale nationale sont liées à la rivière Saint-Charles.

Revitaliser les cours d'eau

Dans la seconde moitié du XX^e siècle, la rivière Saint-Charles a fait l'objet d'une canalisation avec l'aménagement de berges en béton qui rendent son aspect artificiel. En 1995, le Mouvement Rivière Vivante (MRV) est créé à l'initiative de groupes de citoyens qui entreprennent de convaincre les hommes politiques en place de « réaménager la Saint-Charles et de revoir leur position à l'égard de ce blockhaus linéaire »⁶⁵. L'intitulé de « Mouvement Rivière Vivante » en dit long sur l'état du cours d'eau et à partir de 1995, l'idée est donc de revitaliser et de renaturaliser la rivière Saint-Charles.

Le rapport de la commission pour la mise en valeur de dépollution et de renaturalisation de la rivière Saint-Charles, daté de décembre 1996, propose plusieurs scénarios pour retrouver une rivière « naturelle et vivante »⁶⁶. Il s'agit alors de démolir les murs en béton précédemment construits pour restaurer les rives de manière « naturelle ». Ce vaste chantier de restauration débute en 1996 au niveau du parc Cartier-Brébeuf et se poursuit dans les années 2000 au niveau des environs de la marina Saint-Roch⁶⁷. L'ambition est de restaurer la rivière pour qu'elle retrouve des écosystèmes variés (aquatiques et riverains) à vocation récréative pour les usagers. En 2008, la restauration de la rivière est terminée et ce sont 8 km de berges qui ont été traitées dans ce but. « Le parc abrite [...] des milieux terrestres, humides et aquatiques qui augmentent la biodiversité sur le territoire urbain de la ville »⁶⁸. À l'intérieur de ce parc linéaire, la confluence entre la rivière Saint-Charles et le Lairet s'est métamorphosée, passant d'un égout à ciel ouvert, recouvert à un espace découvert et « renaturalisé ». Face à ces nombreux aménagements, certains auteurs parlent de « renaissance » de la rivière⁶⁹. À l'initiative de plusieurs citoyens, la Société de la Rivière Saint-Charles est créée en 2000 et elle

[114]

⁶⁵ L. NAUD, « La victoire des « chialeux du canal » », *Le Soleil*, Québec — 30 janvier 2014, en ligne [https://www.lesoleil.com/opinions/point-de-vue/la-victoire-des-chialeux-du-canal-5314cf89e566363ed41f4097cf9403c9].

⁶⁶ Ville de Québec, *Rapport des commissaires*, Commission pour la mise en valeur du projet de dépollution et de renaturalisation de la rivière Saint-Charles, Québec, 1996.

⁶⁷ C. BRODEUR et alii, *Portrait...*, op. cit.

⁶⁸ Ministère des affaires municipales, des régions et de l'occupation du territoire, *La biodiversité et l'urbanisation*, chapitre 7 : Les fiches de bonnes pratiques, Québec, 2011.

⁶⁹ M. BEAULIEU, « La rivière Saint-Charles : dégradation et renaissance », *Le Naturaliste Canadien*, n° 124- 1, 2000, p. 44-52.



[115]

Figure 10 – En haut à gauche : la terrasse Dufferin ; à droite :
la promenade des gouverneurs.
En bas à gauche : les plaines d'Abraham avec vue sur le Saint-Laurent ; à droite :
le parc de la chute de Montmorency. Photographies : Ph. Valette.

développe une série d'activités récréatives autour du cours d'eau, à travers notamment la promotion du parc linéaire de la rivière Saint-Charles. Ce parc linéaire est composé de plus de 32 km de sentiers « nature » au sein de la ville de Québec. Dès les années 1950, les urbanistes à l'origine de la canalisation de la rivière Saint-Charles prévoyaient l'aménagement de sentiers. Il a donc fallu attendre un demi-siècle pour voir sa réalisation finale.

Reconquérir les points de vue

La reconquête des paysages fluviaux se traduit également par une reconquête des points de vue de part et d'autre du Saint-Laurent.

Sur la rive gauche du Saint-Laurent, la colline de Québec offre naturellement des points de vue sur le fleuve. Champlain, choisit d'ailleurs ce site en raison de la proximité de ce promontoire. De cette manière, la terrasse Dufferin sur la devanture de la colline de Québec fait partie du patrimoine paysager de la ville. En 2008, elle a été réaménagée pour le 400^e anniversaire de la fondation de la ville et elle recouvre l'ancien fort Saint-Louis, restes archéologiques visibles par plusieurs lucarnes⁷⁰. Un peu plus tôt, en 1958, pour le 350^e anniversaire de la ville, la promenade des gouverneurs avait été aménagée le long de la citadelle. La terrasse Dufferin et la promenade des gouverneurs offre un panorama grandiose au visiteur, servant de vitrine touristique pour la ville. Dans le même ordre d'idée, le parc du bois de Coulonge, vaste espace vert situé sur la colline de Québec, est accessible au public depuis 1970 et offre des panoramas sur le Saint-Laurent. Il ne s'agit pas ici à proprement parlé d'une reconquête en tant que telle mais plutôt de la valorisation et d'un prolongement des points de vues historiques de la ville.

Ce n'est pas tout à fait la même chose sur la rive droite du Saint-Laurent, côté de Lévis, où la mise en place du parcours des Anses (15 km de long) permet de reconquérir des points de vue sur la ville de Québec. Cette piste réutilise une voie ferrée désaffectée et permet de pratiquer le vélo, le roller et la marche à pied. Elle est agrémentée depuis peu de 17 panneaux d'interprétation entre la rivière Etchemin et le secteur de la traverse.

En aval de la ville de Québec, le parc de la Chute de Montmorency est mis en place en 1992. Ce parc permet de valoriser les points de vue sur la chute de 83 m de haut, à travers l'aménagement d'escaliers panoramiques, de ponts et d'un téléphérique.

[116]

⁷⁰ S. COUVRETTE, « Terrasse Dufferin à Québec », Québec d'hier à aujourd'hui. Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française, 2007, en ligne : [http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-633/Terrasse_Dufferin_%C3%A0_Qu%C3%A9bec.html?autres-article=633#15].

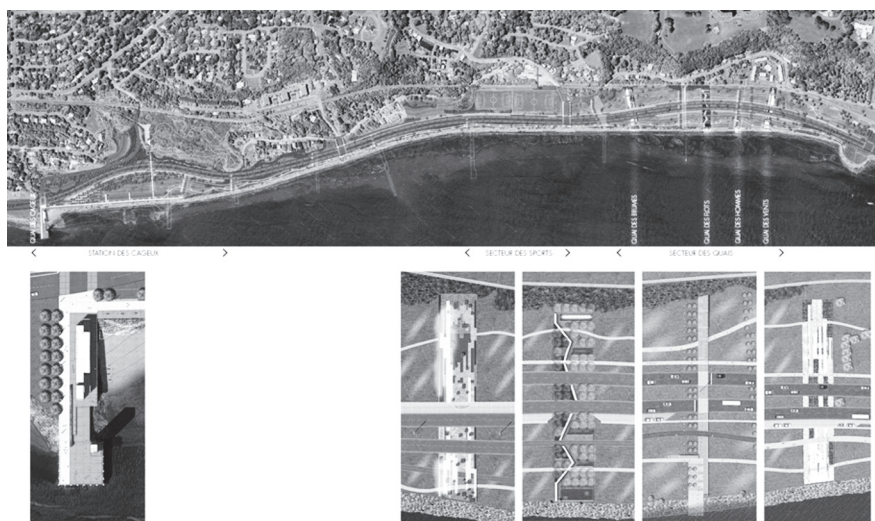


Figure 11- Plan de l'aménagement du boulevard de Champlain,
Commission de la capitale nationale.
[[http://daoustlestage.com/project/
promenade-samuel-de-champlain-plan-ensemble-2/#](http://daoustlestage.com/project/promenade-samuel-de-champlain-plan-ensemble-2/#)]

Toutes ces initiatives permettent de valoriser les points de vue vers le Saint-Laurent, la ville de Québec ou la chute de Montmorency. Ces aménagements permettent de considérer les paysages fluviaux comme un décor naturel grandiose qu'il faut contempler. Cette reconquête visuelle se double depuis quelque temps d'une reconquête sociale et d'un développement des accès vers les cours d'eau.

Favoriser la connectivité sociale : retrouver le contact avec l'eau

À partir des années 2000, de nombreuses réflexions visent à valoriser et réhabiliter le littoral du Saint-Laurent, sur la rive gauche, côté Québec. Le passé industriel a considérablement réduit les possibilités d'accéder au fleuve et les berges du Saint-Laurent font alors l'objet de réflexions sur 24 km de long. La Commission de la Capitale Nationale du Québec propose quatre phases pour permettre la valorisation et l'accès aux berges.

La première phase concerne la promenade de Champlain, inaugurée en 2008, et mise en œuvre par le gouvernement du Québec pour le 400^e anniversaire de la fondation de la ville de Québec (fig. 11). Les « différents espaces ont été travaillés (le boisé de Tequenonday, la promenade avec ses trois stations, la route et son stationnement) en respectant une harmonie paysagère ainsi que patrimoniale (mise en valeur et conservation des différents héritages) et en ayant pour ambition de créer un lieu porteur d'appartenance des Québécois à leur fleuve »⁷¹. Cet aménagement réhabilite les berges du Quai des Cageux jusqu'à la côté Sillery.

Toujours à l'initiative de la Commission de la Capitale Nationale, la phase 2 intitulée sentier des Grèves est inaugurée en 2012. Il s'agit de l'aménagement d'un sentier piétonnier entre la plage Jacques Cartier et le quai des Cageux. Cette mise en valeur des berges a nécessité l'implantation d'escaliers, de belvédères et de panneaux d'interprétation. La phase 3 est en cours et elle s'intéresse aux bords du Saint-Laurent entre la côte de Sillery et la côte Gilmour. À l'intérieur de cet espace, le projet de l'anse au Foulon, où se trouvent des activités portuaires, veille à « mieux intégrer les activités portuaires au milieu urbain, offrir une interface verte entre le port et la ville, valoriser l'histoire et le patrimoine portuaire et prolonger la promenade Samuel-De-Champlain »⁷². La phase 4 s'intéresse aux berges entre le domaine des Maizerets et le parc de la chute de Mont-

[118]

⁷¹ S. CLARIMONT, S. MIAUX, « Événements touristiques et mises en scène du fleuve urbain. Regards croisés : la promenade Champlain (Québec) et le Parc fluvial (Saragosse) », *Sud-Ouest Européen*, n° 38, 2014, p 137-153

⁷² Port de Québec, *Promenade portuaire du Foulon, un geste fort de cohabitation urbaine*, Québec, 2014, en ligne : [<http://www.portquebec.ca/projects/a-propos-du-port/developpement/projets-davenir/promenade-du-foulon>].

morency. Ce projet a fait l'objet de présentations en 2016 et doit permettre la mise en place de « points de rencontre » entre les riverains et le Saint-Laurent. Ces lieux privilégiés sont la baie de Beauport à d'Estimauville, la péninsule du boulevard des chutes et le secteur de Saint-Grégoire de Montmorency.

Même si les travaux sont en cours ou sous la forme de projets, on voit bien l'amorce d'une métamorphose des paysages fluviaux depuis une dizaine d'années sur le Saint-Laurent autour d'activités récréatives et de découverte. Sur la berge opposée, dès la fin des années 1980, la ville de Lévis autorise la destruction des établissements industriels à l'abandon au profit d'aménagements d'immeubles⁷³. La mise en place du parcours des anses en 2005 permet de valoriser la vision sur le Saint-Laurent.

Au final, le passé industriel s'efface peu à peu des paysages même s'il reste toujours présent. Malgré la volonté de renouer avec le fleuve, il est toujours difficile d'enlever les infrastructures portuaires ou de recouvrir les autoroutes.

Les autres cours d'eau des agglomérations de Québec et Lévis ne sont pas en reste. Ainsi, il est possible de trouver le parc linéaire de la rivière Saint-Charles (32 km de long), le parc linéaire de la rivière Beauport (mis en place dès 1976), la mise en place de sentiers sur la rivière Cap-Rouge, le parc des Chutes-de-la-Chaudière, l'éco-parc de la rivière Chaudière ou l'aménagement du parc régional de la rivière Etchemin (inauguré en 2017).

[119]

Une reconquête par les activités ludiques

Tous ces différents aménagements centrés sur les cours d'eau dans les agglomérations de Lévis et de Québec considèrent les cours d'eau comme des espaces ludiques. Partout, des riverains, des habitants des agglomérations proches, des touristes utilisent les sentiers, les parcours comme espace de promenade de découverte des paysages, à pied ou à vélo. Les berges des cours d'eau deviennent aussi des parcours sportifs, des espaces de contemplation ou des lieux festifs. La diversité des initiatives et des lieux concernés par ce retour vers les cours d'eau pose la question de leur connexion entre eux. Les aménageurs et les acteurs de cette reconquête se posent déjà cette question.

Cependant, depuis peu de temps, ce vaste mouvement vers les cours d'eau connaît ce que l'on pourrait appeler une étape ultime : celle de la baignade dans le Saint-Laurent. La question de la baignade est vive au niveau de l'anse Foulon mais aussi de la baie de Beauport. La baignade est

⁷³ D. GAGNÉ, *Le secteur de la traverse*, op. cit.

un usage récréatif ancien mais qui a été interdit pendant de nombreuses années sous peine d'une amende de 500 dollars canadiens. En 2016, après plus de 50 ans d'interdiction, la baignade est de nouveau autorisée dans la baie de Beauport, non loin des activités portuaires.

CONCLUSION

Les paysages des cours d'eau au sein de l'agglomération de Québec-Lévis ont connu une véritable métamorphose depuis l'implantation des Français au XVI^e siècle. Beaucoup d'entre eux ont été dégradés, voire oubliés par un « trop plein » d'aménagements à la fois industrialo-portuaires et urbains. Depuis la fin du XX^e et le début du XXI^e siècle, un virage s'amorce et les rives des cours d'eau deviennent les poumons de l'urbanisation tentaculaire de l'agglomération de Québec-Lévis. Partout, les berges font l'objet de reconquêtes à travers une disparité de lieux, mais aussi une disparité d'acteurs qui interviennent sur ces territoires pour une même volonté : renouer les liens avec les cours d'eau.

La question qui se pose actuellement est celle de la liaison entre ces lieux. Comment relier l'ensemble pour éviter que chacun fasse la même chose sur son territoire ? Comment dépasser les contraintes administratives et physiques liées à la présence du Saint-Laurent pour favoriser la mise en réseau ? N'existe-t-il pas une possibilité de changer d'échelle dans les réflexions afin de rapprocher rive nord et rive sud ?