

BATTURES DE BEAUPORT
(rapport préliminaire)

par

Jean Gauthier

et

Denis Lehoux

Service canadien de la faune

MARS 1978

HE
357
.G4
G38

Introduction

Le projet qui nous préoccupe particulièrement et pour lequel nous avons été mandatés concerne le remblayage d'une partie des bassins de l'autoroute 440 à partir de matériaux de dragage. Il importe cependant de bien situer ce projet à la fois dans un contexte global et plus spécifique.

1. La problématique

A. Le projet de dragage et de remblayage

La firme Beaudet et Marquis inc. se propose d'effectuer des travaux de dragage à l'embouchure de l'estuaire de la rivière St-Charles, à Québec, et sur les battures de Beauport plus précisément au sud-ouest de l'échangeur du boulevard Ste-Anne (E-5) et de l'autoroute de la Capitale (fig. 1). Ces travaux sont réalisés pour le compte du Ministère des Transports du Québec avec la collaboration du Conseil des Ports Nationaux (C.P.N.); autrement dit, le gouvernement du Québec veut procéder à un remplissage derrière les jetées de l'autoroute 440 et du même coup le Conseil des Ports nationaux profite de l'occasion pour se libérer de matériaux contaminés que les Services fédéral et provincial de l'environnement recommandaient en 1976 de ne déposer qu'à l'intérieur de bassins étanches. A cet effet, la figure 2 et le tableau 1 nous donnent respectivement les zones de sédimentation et un indice de leur niveau de contamination.

Les matériaux de dragage qui seront excavés se situent sur la figure 1 dans les aires identifiées par les zones 1, 2 et 3. Les sédiments provenant de la zone 1 seront déposés dans la zone de déchargement définie par D-1 alors que ceux des zones 2 et 3 seront répartis entre les bassins D-2 et D-3.

Remarquez que les jetées pour les bassins D-1 et D-2 n'existent pas encore; on peut penser cependant qu'elles le seront si les travaux au niveau de l'échangeur 3 (E-3) se poursuivent au rythme actuel (voir fig. 1 et la carte cadastrale jointe en annexe).

B. Le grand projet du Conseil des Ports nationaux

Le Conseil des Ports nationaux projette d'étendre son territoire selon le tracé défini comme la "ligne industrielle portuaire future" sur la figure 1, d'après une étude du potentiel du port de Québec défrayée par le MEER* (1973). En remblayant complètement les battures jusqu'au chenal de navigation, le CPN dote Québec d'un port en eau profonde avec une augmentation de ses capacités d'accueil. Aussi, pour ce faire, le CPN voit dans le dragage un moyen économique d'acquérir les espaces nécessaires tout en entretenant et en améliorant la profondeur aux abords des quais existants et futurs, ce qui explique le dragage de la zone 2.

D'autre part, la mauvaise qualité des matériaux de dragage (contamination, voir Centreau 1975 et l'Etude du St-Laurent, rapport synthèse sous-presse) les oblige à stocker ses sédiments dans des bassins; ceci a donc pour effet de retarder pour l'instant le CPN dans la réalisation de son grand projet parce qu'il ne peut se servir de résidus de dragage contaminés comme matériaux de remblayage. Certaines directives à l'égard de l'environnement lui auraient été adressées à cet effet.

Jusqu'à présent, cependant, aucune décision ne semble encore avoir été prise au sujet du grand projet du CPN puisque deux études portant sur le développement du port de Québec viennent d'être terminées. A l'inverse de celle de Pluram (pour le compte de la Société Interport),

* MEER: Ministère de l'Expansion économique régionale.

l'étude du gouvernement provincial (non encore rendue publique) conclue à l'importance et à l'intérêt qu'il y aurait de protéger les battures de Beauport, plus précisément la partie à l'est de la rivière Beauport.

C. L'autoroute

La figure 1 montre grossièrement l'emprise qu'aura l'autoroute 440 sur les battures de Beauport, la station de pompage du B.A.E.Q.M. * de même que le futur emplacement de l'usine d'épuration de la ville de Québec et, enfin, une partie des installations ferroviaires.

Il appert alors que d'ici quelques années tout le secteur des battures à l'ouest de la rivière Beauport sera remblayé et occupé. D'ailleurs, Arsenault (1976) a déjà parlé des différentes activités touchant à ces battures et de leur incompatibilité avec la sauvagine.

Sur la carte cadastrale est délimité plus précisément l'empiètement de l'autoroute 440 au niveau de ce qui doit constituer les bassins devant recevoir les résidus de dragage. Il importe de constater pour les différents bassins l'espace de batture laissé libre entre la limite des hautes marées et l'emprise de l'autoroute. La largeur des bassins varient de 200 mètres dans le cas de D-4 à moins de 30 mètres pour ceux de D-1 et D-2. En D-3, la partie est est passablement attaquée par le remblayage alors que celle de l'ouest laisse place à un espace encore intéressant pour la sauvagine.

D. L'importance des battures de Beauport pour la sauvagine

Les inventaires conduits par le Service canadien de la faune en 1976 dans la région immédiate de Québec (de Neuville à la rivière

* Bureau d'assainissement des eaux du Québec métropolitain.

Ste-Anne ainsi que sur la rive nord de l'île d'Orléans, en d'autres termes les secteurs 2, 1, a, b et c sur la figure 3 et à l'exception du secteur 11 où les activités portuaires sont trop intenses pour être fréquenté par la sauvagine) ont révélé que les battures de Beauport sont une des zones les plus utilisées par la sauvagine durant les migrations. Son taux de fréquentation a été évalué à 23,106 ois-jr/km ce qui constitue le deuxième meilleur secteur entre Neuville et Ste-Anne; la zone la plus recherchée étant représentée par la rive nord de l'île d'Orléans (tableau 2). Cependant, la présence massive des Oies blanches sur la rive nord de l'île d'Orléans contribue à diminuer de façon significative l'appréciation apportée aux battures de Beauport comme en fait foi le tableau 3.

Les battures de Beauport représentent ainsi un site de prédilection pour certaines espèces ou groupes d'espèces notamment pour les Bernaches du Canada et les canards plongeurs au printemps, et pour les canards barboteurs, les canards plongeurs et les laridés à l'automne (tableau 3). En cumulant les deux saisons (i.e. "total" au tableau 3), il en ressort que les battures de Beauport semblent être le secteur le plus utilisé par toutes les catégories à la fois et ce, en grand nombre.

Les sites les plus fréquentés par ces oiseaux apparaissent en figures 4 et 5. Les Oies blanches, les Bernaches du Canada, les canards barboteurs et les goélands utilisent de préférence les habitats ripicoles situés dans ou hors des bassins (fig. 4 et 5). Seuls les bassins de faible envergure sont délaissés. On les retrouve aussi (goélands exceptés) dans les habitats plus ouverts à quelque 50 ou 75 mètres du marécage proprement dit là où la profondeur de l'eau excède rarement 3 à 4 mètres. Ce dernier habitat sert aussi de site presque exclusif de rassemblement des canards plongeurs principalement à l'automne. Ces sites qui apparaissent aussi en figure 5 peuvent être considérés comme les meilleurs pour ce groupe d'espèces dans la région immédiate de Québec.

E. L'utilisation des battures de Beauport pour la récréation

Une foule de projets à caractère environnemental ont aussi été avancés et, entre autres, on n'a qu'à penser au corridor de verdure et à la piste cyclable proposée par la C.A.C.U.Q.* Aussi, eu égard au potentiel récréatif des battures de Beauport, le présent rapport se limitera à ne traiter que le volet portant sur la sauvagine.

Des effectifs élevés d'oiseaux, une grande variété dans les espèces présentes et la proximité d'un grand centre urbain sont les trois facteurs qui contribuent aussi à attirer plusieurs ornithologues amateurs dans le secteur en question. Durant les années 1972-74, près de 40% des observations effectuées par les membres du Club des ornithologues de Québec sur les oiseaux aquatiques dans la région de Québec ont été effectuées sur les battures de Beauport (tableau 4).

L'attrait pour ce secteur origine d'une renommée bâtie à partir de rassemblements spectaculaires d'oiseaux de rivage que tenaient lieu les battures de Beauport chaque automne. Bien que la situation ait passablement changée (autoroute, BAEQM...), plusieurs bandes de quelques milliers (~3,000) les fréquentent encore.

Outre les observateurs d'oiseaux, il y a les chasseurs. D'ailleurs, le tableau 5 montre l'importance relative des différentes zones de chasse de la région en utilisant la présence de caches comme indice; il faut noter cependant que ce n'est qu'un indice relatif, car une certaine proportion de chasseurs n'utilise pas de cache. Parmi les secteurs considérés, les battures de Beauport semblent globalement moins fréquentées. Ceci s'explique par la proximité d'un très grand nombre d'habitations et par le peu de couvert disponible où les berges sont accessibles, auxquels s'ajoute la diminution de certaines espèces d'oiseaux (autoroute 440).

* Commission d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec

Néanmoins, la présence d'un grand nombre de canards plongeurs combinée à celle d'un plus grand nombre de caches flottantes laissent supposer que la chasse à ce groupe d'espèces est plus importante dans ce secteur que dans les autres secteurs étudiés.

2. Les effets de ces projets sur l'environnement des battures de Beauport

Rappelons brièvement les modifications qu'ont connu les battures de Beauport au cours des dernières années (construction d'une autoroute, d'une station de pompage, d'un terminal ferroviaire et dépôts de résidus de l'incinérateur ainsi que de dragage...), lesquelles ont entraîné une diminution importante du nombre d'oiseaux aquatiques utilisant ce secteur. Les Bernaches du Canada en sont un exemple; Bourget (1974) mentionne qu'entre 1969-72, cette espèce a diminué ses effectifs d'environ 50% dans l'unité considérée. En dépit de ces faits, il appert, comme nous l'avons vu, que les battures de Beauport demeurent encore très fréquentées par les oiseaux migrants.

Advenant la réalisation des projets de dragage et de déchargement de matériaux dragués telle que proposé par la firme Beaudet et Marquis inc., les effets suivants peuvent être envisagés:

- abandon du site de dragage 2 (zone 2) par les oies et les canards plongeurs au printemps et par les canards barboteurs et les canards plongeurs à l'automne;
- abandon du site de déchargement D-3 sur la figure 1 par les oies et les laridés au printemps et par les canards barboteurs et les laridés à l'automne;
- diminution très importante de la valeur des berges pour la sauvagine dans les zones de dépôt D-1 et D-2 à la suite de la construction de la jetée, ce qui entraînera une diminution importante des effectifs d'oiseaux;

- déplacement des canards barboteurs et des bernaches (outardes) vers d'autres bassins déjà existants notamment celui à l'est du rond-point (échangeur E-5), soit le bassin D-4;
- augmentation sensible du dérangement suite à ces activités de construction, ce qui éloignera davantage les oiseaux qui fréquentent les quelques sites encore disponibles et non perturbés mécaniquement;
- diminution quantitative et qualitative du potentiel récréatif de ce secteur (chasse et observation);

A tout cela s'ajoutera la disparition des secteurs à l'ouest de la rivière Beauport, réduisant encore la capacité de support des battures, surtout dans ce cas-ci, pour les canards plongeurs et les limicoles.

3. L'aspect légal *

L'article 35(1) du Règlement concernant les Oiseaux migrateurs (Rev. et remp. C.P. 1977-2300, 10 août 1977) pourrait s'appliquer. Débattue en justice, l'application de la Loi sur la Convention concernant les Oiseaux migrateurs (S.R. de 1970, C.M.-12, OTT. 1977) et du règlement serait sujet à interprétation. Le litige porterait, entre autre chose, sur le sens apporté à la loi, à savoir si celle-ci vise à protéger à la fois les oiseaux et les sites essentiels aux oiseaux contre toute pollution chimique et contre toute destruction physique ou mécanique des lieux.

* Ce chapitre a été rendu possible grâce à la consultation d'un service de contentieux; néanmoins, il se veut un aperçu grossier du problème et ne prétend pas par conséquent expliquer toutes les subtilités légales pouvant se rattacher à ce dossier.

Actuellement, le problème concerne trois types de propriétaires: des propriétaires privés, le gouvernement provincial (min. des Transports du Québec) et le CPN.

Dans les deux premiers cas, le seul recours légal réside dans l'achat ou la promesse d'achat des lots concernés. Dans l'alternative d'une propriété fédérale, le règlement s'applique toujours, mais Environnement Canada ne peut que conseiller ou inviter un co-ministère à respecter la loi et ses règlements parce que, si l'on peut s'exprimer ainsi, la couronne ne poursuit pas la couronne.

Cependant, à l'article 12(1) et 12(2) de la Loi se rapportant aux dispositions générales sont prévues des dispositions permettant à quiconque de revendiquer l'application de cette Loi et de bénéficier ainsi, selon le cas, de la moitié de l'amende. En se prévalant ainsi de cette disposition, le problème est porté du même coup en justice et sur la place publique.

4. Sur le plan public

En rendant le débat public, on confère au dossier une allure tout à fait politique. Néanmoins, c'est la Loi qui rendra le problème de taille parce que, si juridiquement, elle est discutable, politiquement, elle peut devenir très puissante. En effet, eu égard à la situation politique au Canada, il serait très mal vu ou très délicat pour tout gouvernement tant provincial que fédéral de ne pas respecter cette Loi si l'on considère les efforts que font les deux gouvernements, du moins sur le plan publicitaire, pour protéger l'environnement.

La situation est d'autant plus délicate puisque rien n'a encore été décidé concernant le développement du port (Rapport d'études) et que,

deuxièmement, certains groupes tels la Chambre de Commerce, la Société Inter-port de Québec, font des pressions pour raviver le développement économique et portuaire.

Dans un cas comme dans l'autre, le gouvernement fédéral aura éventuellement à choisir devant le public entre la protection de l'environnement et le développement portuaire sur les battures de Beauport.

5. Conclusion

Pour l'instant, comme notre mandat à nous est d'assurer la protection des oiseaux migrateurs, nous pensons que les battures de Beauport constituent une zone d'importance pour ceux-ci dans la région de Québec et, ce malgré les pertes d'effectifs qui sont survenues suite à différents travaux qui ont réduit sensiblement la disponibilité de leur habitat.

6. Recommandations

Si rien ne pouvait être fait pour empêcher la prolongation de l'autoroute sur le lit du fleuve, il est possible que les bassins qui seront créés suite à cette construction puissent être utilisés par les oiseaux aquatiques (exemple, le bassin D-4). Advenant, cependant, le fait qu'ils soient relativement de très faible envergure, on pourrait à la rigueur procéder à leur remplissage.

Etant donné le déplacement éventuel des oiseaux vers le bassin D-4 et son utilisation encore plus intensive, on devra lui accorder une protection toute spéciale, en lui donnant un aménagement adéquat.

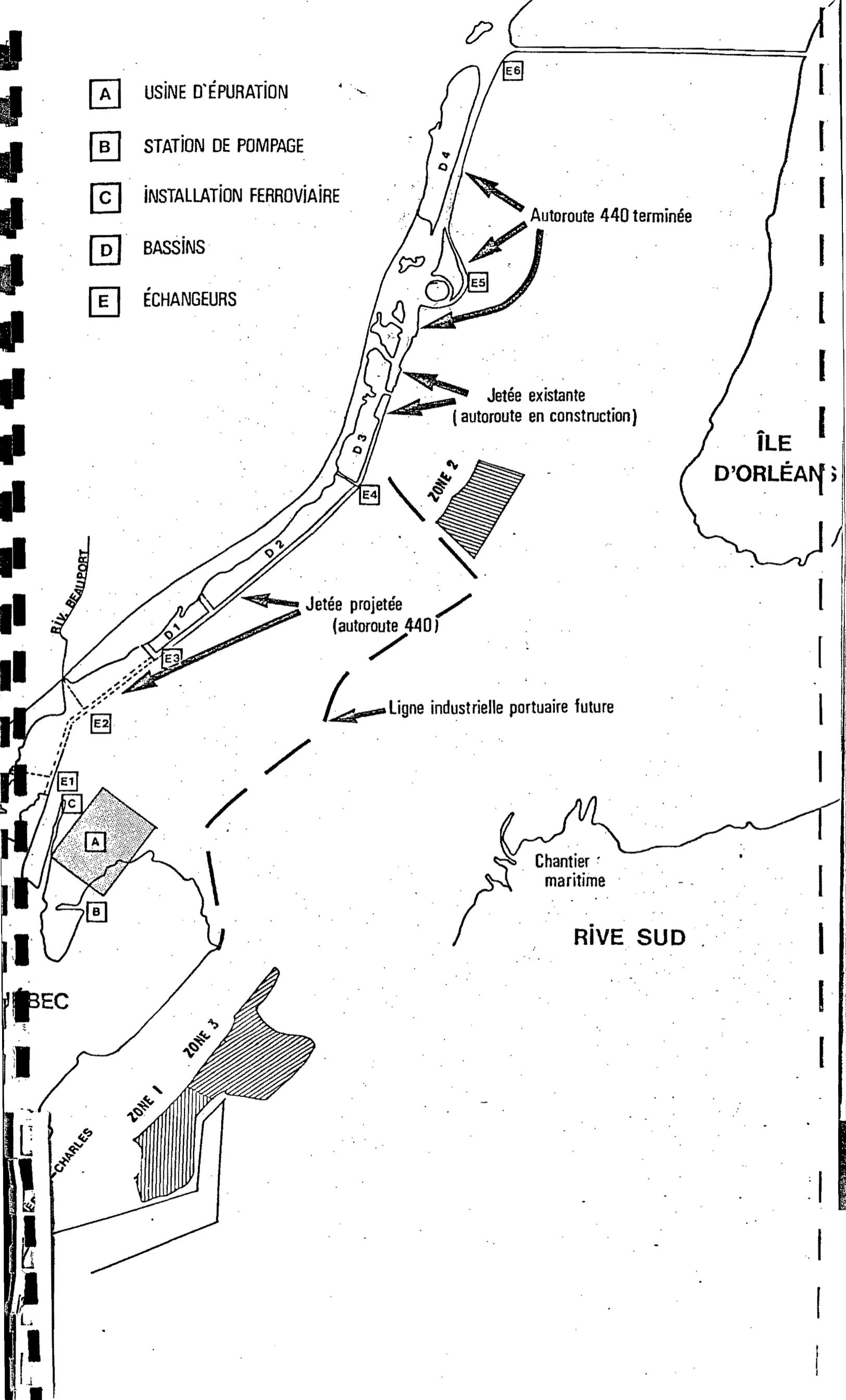
Enfin, tous les promoteurs concernés devraient être avisés par écrit de l'importance des battures de Beauport pour la sauvagine d'une part

et de la présence du traité international (Loi sur la Convention concernant les Oiseaux migrateurs) d'autre part, dans laquelle le Canada a formellement exprimé son intention de protéger cette ressource.

Bibliographie

- Arsenault, G. 1976. Le développement socio-économique du Québec Métropolitain et son impact sur la sauvagine. Milieu 14:22-28.
- Bourget, A. 1974. Migrations de la sauvagine dans la région de Québec. Service canadien de la faune No. 29:66-72.
- Canada, Ministère de l'Expansion économique régionale. Etude du Port de Québec, par ABBDL, ingénieurs-conseils et Métra Consultants Ltée, Montréal. Avril 1973. 10 volumes dont un volume de synthèse en français et un autre en anglais.
- Canada-Québec. Qualité des sédiments de fonds du Fleuve St-Laurent entre Cornwall et Montmagny. Rapport synthèse (sous presse).
- Centreau. Etude de la Qualité des sédiments en suspension. Etude sur le fleuve St-Laurent, Tronçon Québec-Trois-Pistoles Tome 1. Mars 1975. 154 p.
- Gouvernement du Québec. Comité interministériel portuaire, sous-comité du Port de Québec. Etude du Port de Québec. Sous la maîtrise du M.I.C. et défrayée par l'O.P.D.Q. Mtl. 31 octobre 1977. Consultant: ABBDL.
- Ministère des Pêches et de l'Environnement. Loi sur la Convention concernant les Oiseaux Migrateurs S.R. de 1973, C.M.-12 et Règlement concernant les Oiseaux Migrateurs établi par C.P. 1971-1465 modifié par C.P. 1977-2474. Service canadien de la faune. Ministère des Pêches et de l'Environnement. OTT. 1977.
- Société Inter-port de Québec. Rapport aux actionnaires. Nov. 1977. 141 p. (Par Pluram inc.).

- A** USINE D'ÉPURATION
- B** STATION DE POMPAGE
- C** INSTALLATION FERROVIAIRE
- D** BASSINS
- E** ÉCHANGEURS



Autoroute 440 terminée

Jetée existante
(autoroute en construction)

Jetée projetée
(autoroute 440)

Ligne industrielle portuaire future

ÎLE
D'ORLÉANS

Chantier
maritime

RIVE SUD

BEC

CHARLES

ZONE 1

ZONE 3

ZONE 2

RIV. BEAUFORT

E6

E5

E4

E3

E2

E1

A

B

C

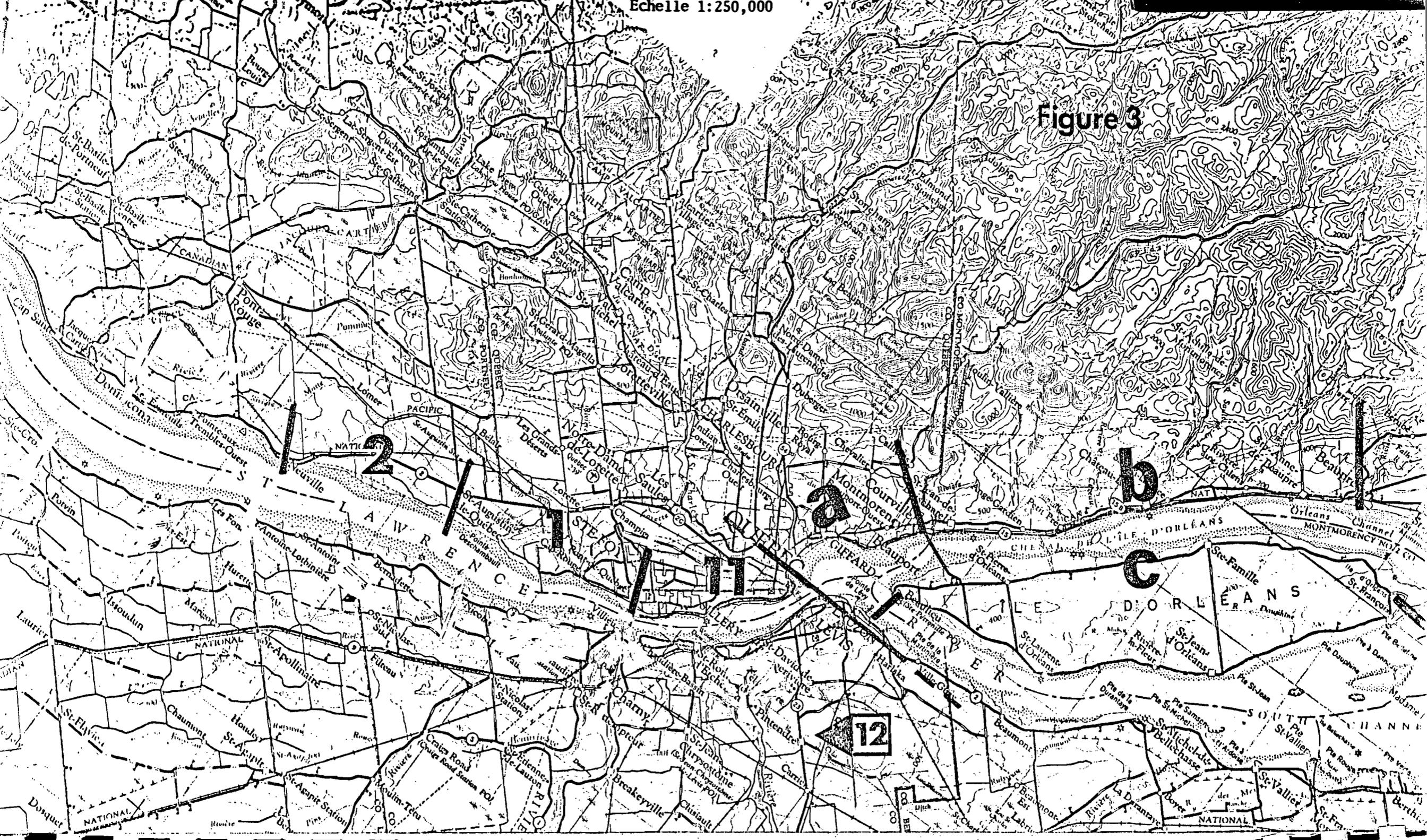
D4

D3

D2

D1

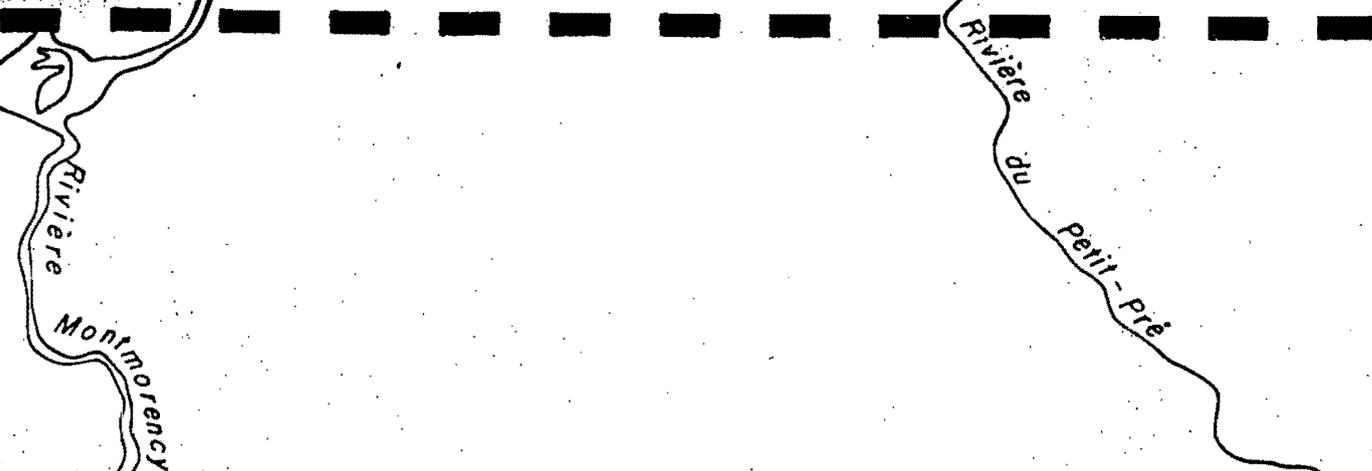
Figure 3



...zation de... sédiments... et...
d'érosion d'après le rapport Centreau 1975.
Etude de la qualité des sédiments en suspension.

Canada.

La zone de sédimentation préférentielle s'étend aussi à cette partie ([hatched pattern]) d'après le rapport synthèse portant sur la qualité des sédiments de fond du fleuve St-Laurent.



Giffard

Montmorency

L'Ange-Gardien

Lauzon

LÉGENDE

- [Solid black box] zone de sédimentation préférentielle et d'accumulation importante des polluants
- [Diagonal hatched box] zone propice aux dépôts
- [Dotted box] zone de transport ou d'érosion

- 1 CANARDS BARBOTEURS (ex: canards noirs)
- 2 BERNACHE DU CANADA
- 3 OÏE BLANCHE

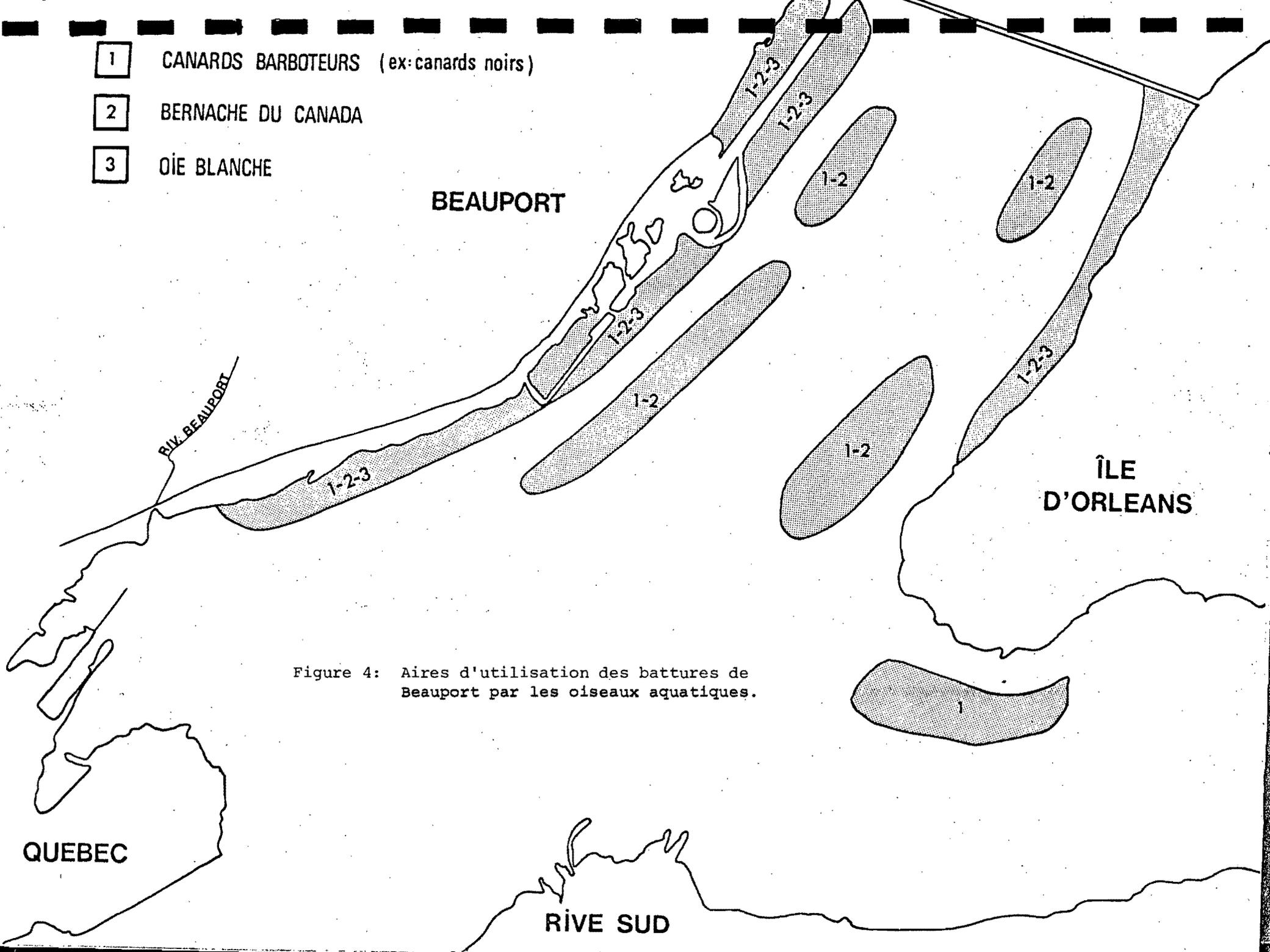


Figure 4: Aires d'utilisation des battures de Beauport par les oiseaux aquatiques.

- 1 MORILLONS
- 2 GARROTS
- 3 GOELANDS

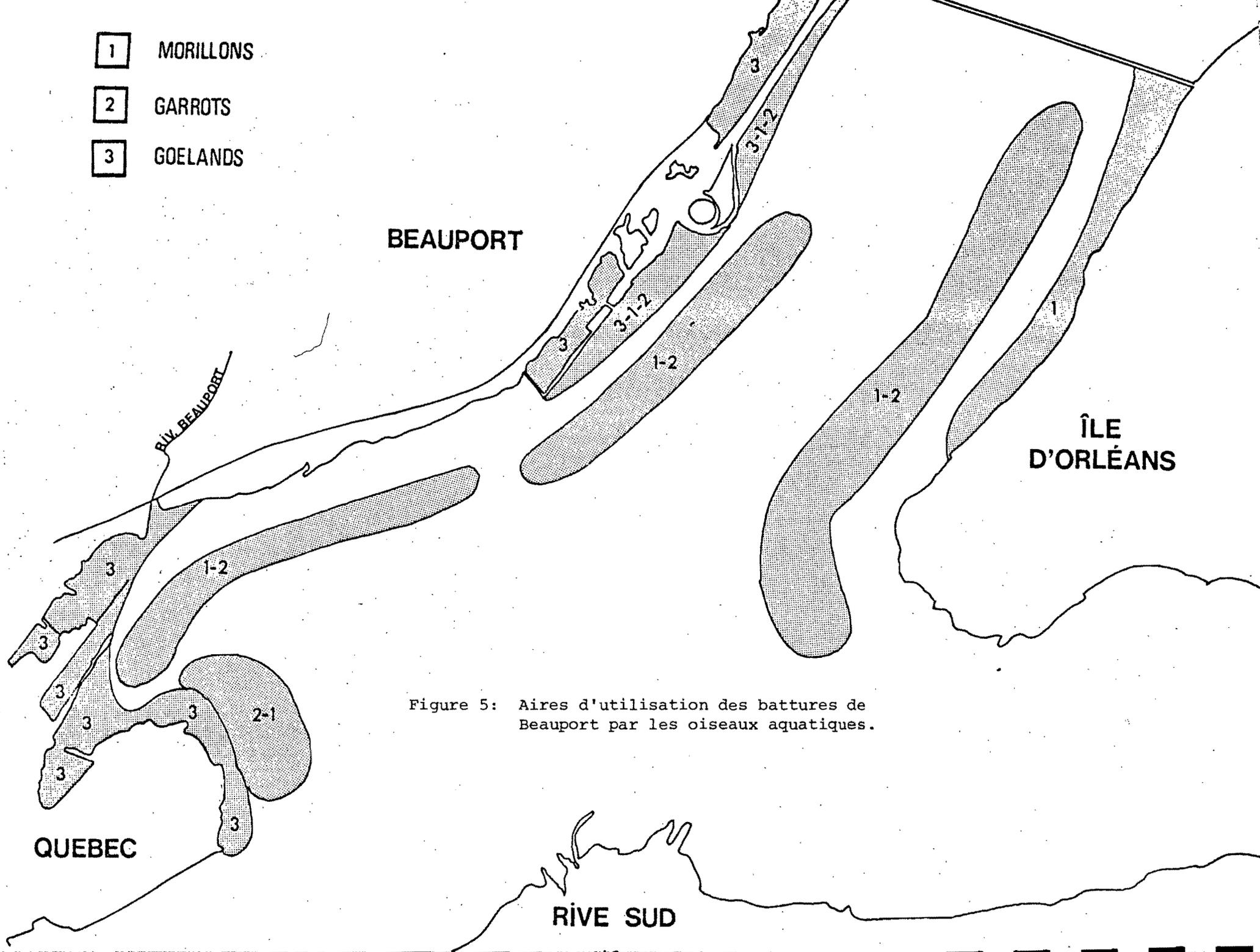


Figure 5: Aires d'utilisation des battures de Beauport par les oiseaux aquatiques.

TABLEAU 1. Qualité des sédiments de fond du fleuve St-Laurent de la rivière St-Charles jusqu'à Bras Nord de l'île d'Orléans inclusivement.*

Nom du produit	Nombre d'échantillons	Concentration en mg/kg rencontrés dans 50% des échantillons	Concentration	
			minimale	maximale
Cuivre (Cu)	21	9.98	0.07	302.0
Zinc (Zn)	23	76.81	0.53	5,370.0
Mercure (Hg)	26	0.11	0.004	1.8
Plomb (Pb)	17	10.0	0.2	29.87

* Il s'agit d'exemples (la liste étant beaucoup plus exhaustive), tirés du rapport synthèse portant sur la qualité des sédiments de fond du fleuve St-Laurent entre Cornwall et Montmagny. (sous presse).

TABLEAU 2. Utilisation de différents secteurs de la rive nord de la région métropolitaine de Québec par les oiseaux aquatiques (SCF, 1976).

	PRINTEMPS	AUTOMNE	TOTAL
	ois-jr/km	ois-jr/km	ois-jr/km
St-Augustin Neuville (10.2 km)	7 345	9 418	16 763
Québec St-Augustin (12.8 km)	342	2 333	2 675
Battures de Beauport (8.3 km)	6 961	16 145	23 106
Riv. Ste-Anne Pont (25.6 km)	6 306	2 724	9 030
Riv. Nord de l'île (33.9 km)	33 701	8 102	41 803

TABLEAU 3. Utilisation en terme de milliers d'oiseaux-jour par kilomètre (ois-jr/km, x 1000) pour les différents secteurs de la rive nord de la région métropolitaine de Québec par différentes espèces d'oiseaux aquatiques (SCF, 1976).

	PRINTEMPS					AUTOMNE					TOTAL				
	Oie blanche	Bernache du Canada	Canards barboteurs	Canards plongeurs	Larides	Oie blanche	Bernache du Canada	Canards barboteurs	Canards plongeurs	Larides	Oie blanche	Bernache du Canada	Canards barboteurs	Canards plongeurs	Larides
St-Augustin Neuville (10.2 km)	0.5	3.4	1.0	2.0	0.2	0.0	0.0	0.6	8.3	0.4	0.5	3.4	1.6	10.4	0.7
Québec St-Augustin (12.8 km)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3	0.0	1.6	0.0	0.0	0.4	0.1	1.8
Battures de Beauport (8.3 km)	1.7	2.2	0.0	2.5	0.2	0.0	0.0	3.4	7.8	4.7	1.7	2.2	3.6	10.5	5.0
Riv. Ste-Anne Pont (25.6 km)	5.7	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.5	0.2	1.7	5.8	0.3	0.6	0.3	1.9
Riv. Nord de l'Ile (33.9 km)	28.0	1.4	3.5	5.6	0.0	0.0	0.0	3.2	3.8	0.6	28.1	1.5	6.8	4.4	0.7

NOTE: Arbitrairement, pour chaque saison, les valeurs supérieures à 1000 ois-jr/km de rivage ont été ombragées alors que, dans la colonne "total", seules celles au-delà de 2000 ois-jr/km l'ont été à cause du cumul que cette colonne représentait.

TABLEAU 4. Evaluation du nombre d'excursions en pourcentage de 1972 à 1974 dans la région de Québec à partir d'un échantillonnage de 130 feuillets appartenant au Club des ornithologues du Québec.

Endroits	Secteurs d'inventaires correspondants (cf. fig. 3)	% des feuillets rapportés	% Total de chaque secteurs
Québec (battures) (port)		0.7	
Maizarets	a	29.2	
Giffard		3.0	38.9
Beauport		1.5	
Villeneuve		4.5	
Ange gardien		1.5	
Ste-Anne de Beaupré	b	2.3	
Château Richer		1.5	6.8
Batture à l'est du pont de l'Ile		1.5	
Cap Rouge		3.0	
Ste-Foy	1	0.8	7.6
St-Augustin		3.8	
Ile d'Orléans (rive nord)		3.8	
Ste-Pétronille	c	1.5	5.3
Maizon		27.6	
Lévis		6.9	37.5*
St-Vallier		3.0	
Charny		0.7	
St-Romuald		3.8	4.5
Québec	11	0.0	0.0

Le % élevé de ce secteur provient de groupes de jeunes observateurs très dynamiques fournissant beaucoup plus de feuillets que la moyenne, ce qui contribue, pensons-nous, à donner l'impression que les battures de Beauport sont aussi fréquentées que ce secteur de la rive sud.

TABLEAU 5. Nombre total de caches repérées durant la dernière saison de chasse (automne 1977) à partir de différentes méthodes.

Secteurs d'inventaires	Nombre de caches fixes	(%)	Nombre de caches flottantes	(%)	TOTAL	(%)
(a) Battures de Beauport	2	(4)	10	(48)	12	(19)
(b) Riv. Ste-Anne au pont de l'Ile d'Orléans	15	(36)	4	(19)	19	(30)
(c) Riv. Nord de l'Ile d'Orléans	25	(60)	7	(33)	32	(51)
TOTAL	42		21		63	