

---

---

## RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE

A UNE ADRESSE DE L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE du 20 septembre dernier, demandant tous les documents relatifs aux améliorations dans le havre de Québec, et certains renseignements sur le même sujet.

Par ordre,

A. N. MORIN,  
Secrétaire.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,  
QUÉBEC, 14 février 1853.

---

TRAVAUX PUBLICS,  
QUÉBEC, 9 décembre 1852.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous transmettre avec la présente, copies des documents relatifs au havre de Québec, demandés par votre lettre du 22 septembre dernier, ce sont :—

1.—Rapport de M. Barrett sur son relevé de la rivière St. Charles, en date du 21 juin 1847.

2.—Rapport et estimation de M. Barrett sur l'amélioration proposée de la rivière St. Charles, 26 avril 1848.

Il n'y a dans ce bureau aucune copie de plan en rapport avec ce relevé, et on suppose que l'original a été détruit dans l'incendie du parlement à Montréal.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,) THOMAS A. BEGLY,  
Secrétaire.

E. PARENT, écuyer,  
Assistant Secrétaire.

---

MONTRÉAL, 21 juin 1847.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous annoncer pour l'information du département des travaux publics, que, par ordre des commissaires, et en compagnie de l'un de ces Messieurs, l'honorable W. B. Robinson, j'ai fait un voyage à Québec, le 14 octobre dernier, et que j'y ai alors passé partie de la journée. Le principal but de ma visite était d'examiner la vallée de la rivière St. Charles à son embouchure, site où l'on se propose de faire des améliorations considérables

pour la commodité du commerce du port de Québec, qui se trouve resserré et très gêné faute de place.

Notre intention était de voir les personnes intéressées dans cette matière et qui avaient suggéré des plans pour l'amélioration, et spécialement celles qui font partie de la corporation de la cité de Québec, de la maison de la trinité, et de la chambre de commerce, dont plusieurs étaient absentes en ce moment.

Après avoir fait visite aux officiers de la corporation et de la maison de la trinité, nous fûmes invités à assister à une assemblée tenue dans la salle du bureau de commerce; plusieurs plans furent alors produits pour les améliorations projetées; nous examinâmes ensuite rapidement la batture ou île plate située à l'embouchure de la rivière St. Charles.

À la fin de novembre 1846, une seconde visite fut faite à Québec, en compagnie de l'honorable C. E. Casgrain, commissaire, suivant la promesse faite antérieurement par M. Robinson, alors que je passai une partie de la journée dans cette ville. Nous fûmes invités à nous rencontrer avec le bureau de la trinité; plusieurs des membres du bureau de commerce, et le maire et la corporation de Québec, étaient présents.

Plusieurs projets furent présentés en cette occasion; le capitaine Boxer a présenté son plan, qui, je crois, est celui que préfère la corporation, et auquel on objecta parce qu'il gênerait directement la navigation de la rivière St. Charles, affectant surtout les embarcations du fleuve St. Laurent, et parce qu'il causerait à des particuliers des dommages considérables, le long de la rivière St. Charles, depuis le havre du Palais jusqu'au quai des Indes. Nous examinâmes en personnes les différentes localités affectées par les améliorations.

Aujourd'hui, il est évident qu'on éprouve des délais et des embarras qui disparaîtraient si l'on exécutait ces améliorations sur l'échelle dont elles sont susceptibles.

Nous avons jeté un coup d'œil sur les bâtiments dans le port et sur les quais, et il est évident qu'en ce moment tout l'espace qui peut servir est occupée, et le besoin de plus d'espace qui se fera sentir bientôt ne pourra être satisfait qu'en cherchant quelque nouveau site.

Lorsque les canaux du St. Laurent seront terminés, on fera usage sur les eaux intérieures de bâtiments beaucoup plus grands, de bateaux à vapeur et à hélicoïdes de plus vaste dimension, et à raison de l'augmentation rapide du tonnage de l'Ouest, une bien plus grande somme d'affaires se concentreront à Québec; il est par conséquent à désirer que les facilités qu'offrira ce port pour l'échange des cargaisons soient proportionnées aux besoins nouveaux du commerce.

Alors se présente la question de savoir où seront placées les améliorations projetées? l'opinion générale et dominante à Québec paraît être en faveur du plan qui embrasserait l'ensemble des facilités que peut procurer le confluent de la rivière St. Charles et du fleuve St. Laurent.

Cet endroit paraît offrir les plus grandes commodités et certainement assez d'espace pour qu'on pût ajouter à ce port important un havre assez grand ou des quais assez étendus pour tout accroissement que l'on pourrait anticiper dans le commerce.

L'île ou batture visible à la marée basse entre les deux branches de la rivière St. Charles est assez large pour fournir tout l'espace nécessaire pour les transactions commerciales et (dans le cas où l'on trouverait convenable et utile que l'île fût habitée) pour recevoir un grand nombre d'habitants.

Au-dessous du pont de Dorchester la rivière St. Charles se divise en deux branches, qui se jettent dans le St. Laurent sans se réunir; l'une de ces branches se dirige du côté de Beauport, l'autre coule le long du faubourg St. Roch et du Cap Diamant, et se réunit au St. Laurent au quai des Indes; elles laissent entre elles à la "marée basse" une grande batture ou "île plate" contenant de 100 à 130 arpents en superficie, composée d'un dépôt d'alluvion de 12 à 18 pouces

d'épaisseur reposant sur un roc (de pierre calcaire, je crois,) qui fournirait un fondement solide pour les édifices qu'on voudrait y construire.

Dans l'anticipation de l'achèvement de la ligne des améliorations du St. Laurent, et prévoyant, d'après d'autres indications, la direction que doit prendre le commerce croissant de cette ville, en même temps que l'emploi d'un plus grand nombre de bâtiments venant du Grand Ouest, les citoyens désirent se trouver prêts à faire face à ces circonstances nouvelles avec d'amples commodités commerciales.

Quant au plan de l'amélioration, il me sera impossible de l'exposer en détail, attendu que je n'y ai passé que partie de deux jours, et que je n'ai pu faire l'examen qu'en courant pour ainsi dire, et que les plans présentés (et dressés antérieurement) diffèrent tellement les uns des autres, qu'il serait indispensablement nécessaire de passer plusieurs jours dans cet endroit, et d'en faire le relevé avec des instruments avant de pouvoir mûrir et proposer un plan.

Il y a un plan qui, je crois, rencontrerait l'approbation générale, ce serait de construire une jetée dans le St. Laurent, dans trois ou quatre brasses d'eau à la base de la grande batture, où viendraient accoster les vaisseaux de mer de première classe. Ce plan paraît être le meilleur pour commencer, et pour répondre aux besoins immédiats; et ce serait le point de départ sur lequel on se réglerait pour exécuter toutes les autres améliorations, soit que l'île doive être occupée en tout ou en partie.

Si cette seule jetée était construite de 2 à 3,000 pieds de longueur, et suffisamment large pour y établir des magasins avec des quais convenables, les besoins principaux de la place, tels qu'ils existent aujourd'hui, seraient satisfaits en autant qu'il s'agit du transbordement des cargaisons.

Cette jetée étant placée dans une si grande profondeur d'eau souffrira l'approche des vaisseaux de mer, du côté de la rivière, et toutes les embarcations qui naviguent sur les eaux intérieures pourraient entrer dans le bassin formé sous le vent ou du côté intérieur de la jetée.

Ces derniers bâtiments qui sont moins propres à tenir contre la grosse mer qui s'y fait sentir, seraient entièrement à couvert et protégés par la jetée, et les transbordements pourraient s'y faire sans interruption.

Une autre jetée, d'une construction moins dispendieuse, pourrait être placée le long de la base de l'île ou y être appuyée, et on laisserait assez d'espace entre les deux jetées pour y former un bassin: on pourrait y établir des magasins pour la commodité des bâtiments venant d'en-haut; je ne sais pas si ce bassin pourrait être employé utilement comme dépôt pour y placer les bois sciés, mais comme la jetée principale servirait de brise-lames, on pourrait mettre les cages à l'abri derrière cet ouvrage et déposer les bois tout prêts à être embarqués à une distance beaucoup plus commode qu'aujourd'hui.

Il existe un obstacle à la libre communication entre l'île ou les jetées proposées et la ville par la rivière St. Charles qu'il faut traverser. Cette difficulté est due à la nécessité de laisser un passage pour les embarcations de la rivière et autres petits bâtiments qui sont aujourd'hui très-nombreux et le deviendront davantage à mesure que Québec augmentera et que le pays situé au-dessous prendra de l'accroissement.

On pourrait y construire des ponts-levis qui resteraient stationnaires à la marée basse, mais le passage serait exposé à de fréquentes interruptions lorsque la marée serait haute. On ne devrait rien faire qui pût gêner l'entrée ou la sortie de cette rivière, si l'on peut l'éviter.

Je me permettrai de dire un mot, en passant sur la proposition de fermer complètement le chenal—idée qu'embrassent quelques-uns des plans d'amélioration.

Mais, indépendamment de l'importance de ce chenal pour les bâtiments de cabotage et autres, je suis d'avis que la salubrité du faubourg St. Roch ne doit

pas être négligée dans la décision de cette question, et que, quelque soit le plan que l'on adopte, il faut laisser un passage par où les égouts puissent se décharger dans le St. Laurent.

Une autre question qui peut s'élever et qui se rattache à ce sujet, est de savoir s'il n'est pas important de laisser un passage libre et non interrompu aux marées et aux eaux de la rivière jusqu'au delà du quai des Indes, afin d'empêcher les dépôts qui autrement pourraient s'y former.

Pour en revenir à la grande jetée, je crois qu'on n'aurait pas de peine à trouver place pour une jetée de deux ou trois mille pieds de longueur dans l'eau profonde, sans obstruer aucune des branches de la rivière St. Charles. Le meilleur mode de construction consisterait dans l'emploi de caissons solidement faits et remplis de pierres et d'autres matières communes.

On peut toujours facilement se procurer du bois à Québec; la pierre nécessaire pour remplir les caissons est également à portée.

Les bâtiments apportent tous les ans une grande quantité de lest, au point qu'il est difficile de trouver près de Québec un endroit où l'on puisse le déposer sans obstruer des chenaux importants, ou des abords dont l'intérêt général exige la conservation.

La jetée que l'on projette pourrait servir de dépôt général pour ce lest; ce qui diminuerait les frais de construction.

Il est impossible, ainsi que nous l'avons dit, de faire le plan et l'évaluation de la jetée principale et des autres ouvrages qui seraient importants pour le port de Québec, avant d'avoir fait un examen plus complet et plus approfondi.

La nature des améliorations nécessaires, aussi bien que le montant de la somme qu'il faudra y consacrer, entraînent la nécessité d'une mûre délibération et d'une inspection personnelle et minutieuse des localités.

L'importance de Québec, comme port de mer, et les avantages naturels que possède cette ville par rapport au commerce, exigent que tout ce que l'on fera soit mûrement délibéré et établi, non seulement pour faire face aux besoins actuels mais encore à ceux qui se révéleront à l'avenir, de manière à augmenter, autant que possible, les avantages que l'on se promet des améliorations projetées.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,  
votre obéissant serviteur,

ALFRED BARRETT, Ingénieur.

T. A. BEGLY, écuyer,  
Secrétaire des travaux publics.

MONTRÉAL, 26 avril 1848.

Monsieur,—J'accuse la réception de votre lettre du 23 octobre 1847, m'enjoignant de la part des commissaires des travaux publics de faire un plus ample examen de la rivière St. Charles, à Québec, et de dresser un plan pour l'agrandissement du havre, de manière à procurer plus d'espace pour les navires, et plus de protection pour les vaisseaux et les embarcations de tous genres.

Je me suis en conséquence rendu à Québec en octobre dernier, et j'ai fait tous les examens qu'il me fut possible de faire à cette époque. Je fus assisté par M. Rubidge, ingénieur, qui a fait un rapport complet sur ce havre.

J'ai préparé un plan et un estimé des ouvrages, qu'on trouvera annexés à ce rapport; le coût des travaux actuellement en contemplation, est de £93268 5s. 8d.

L'endroit où doivent se faire les améliorations à l'embouchure de la rivière St. Charles est indiqué par une grande batture appartenant au gouvernement, qui se montre à nue à l'eau basse, et s'étend en descendant depuis le havre du Palais jusqu'au St. Laurent, sa base reposant sur une ligne droite, à peu près dans la direction du quai des Indes et du Pavillon du Cap Diamant, et se trouve

compris dans les chenaux de la rivière St. Charles, tels qu'on les voit à la marée basse, appelés le chenal sud et le chenal nord. Ces chenaux sont formés par la séparation de la rivière en deux branches un peu plus bas que le pont Dorchester, lesquelles continuent à diverger à mesure qu'elles approchent du St. Laurent, et lorsqu'elles joignent le fleuve au pied de la batture, se trouvent à plus de 2000 pieds l'une de l'autre; l'espace compris entre ces deux chenaux formant une superficie de plus de 100 acres. Cette batture pourrait servir pour y construire des docks, quais, résidences, magasins, etc., sans du tout interrompre ces chenaux de la rivière St. Charles, qui pourraient tous deux demeurer libres et ouverts au passage des vaisseaux et embarcations du fleuve, ou pour le passage du bois et des radeaux.

Au delà de la branche nord de la rivière St. Charles du côté de Beauport, il y a à l'eau basse une large grève qui sert beaucoup actuellement comme dépôt pour le bois quoique sur une petite échelle, si l'on considère sa grande surface; et cela, malgré qu'elle soit complètement exposée aux flots du nord-est, qui viennent s'y briser, ce qui par fois cause beaucoup de dommage aux propriétés. Cette grève, si elle était protégée par une jetée, procurerait un havre très sûr et d'une grande valeur pour cette branche importante de commerce; car le bois déposé là pourrait être chargé à beaucoup moins de frais qu'il ne l'est à présent, vu que les vaisseaux pourraient être ancrés dans le courant à la tête de la jetée.

Cette isle plate, et la grève de Beauport, sont les seules places pour les améliorations qu'on projette à Québec.

Je prendrai donc en considération la construction d'un havre en cet endroit, au pied de l'isle plate, près de la cité, et je recommanderai d'abord la construction des ouvrages suivants, comme une partie importante de la série d'améliorations projetées, avec le dessein de laisser tout le reste de l'espace dans un état tel qu'on puisse y faire d'autres améliorations à l'avenir, à mesure que l'exigeront les besoins du commerce.

### 1°. BRISE LAME

L'ouvrage qu'on recommande d'abord, est la formation d'une grande jetée ou brise-lame, au pied de l'isle plate, commençant dans le voisinage du quai des Indes, mais à une distance suffisante pour laisser un passage libre aux vaisseaux qui remonteront ou descendront la rivière St. Charles, et s'étendant 1500 pieds en descendant le long du rivage, et s'avancant dans l'eau à une profondeur de  $3\frac{1}{2}$  à 4 toises, à marée basse. Cet ouvrage sera à peu près en ligne avec les quais déjà construits à la pointe à Carcy. La largeur de la jetée est fixée à 60 pieds, parce qu'il serait difficile de lui donner plus de largeur sans fermer une partie du chenal pour les vaisseaux.

### 2°. JETÉE PARALLÈLE.

Derrière le brise-lame et sur une ligne parallèle, à une distance de 150 pieds, on propose de placer une autre jetée de 40 pieds de large, et de 1500 pieds de long, projetant dans l'eau à une profondeur de 3 toises, tant pour empêcher les dépôts de sable qui pourraient amener derrière le brise-lame le courant de la rivière St. Charles, que pour former un havre pour les vaisseaux, un front pour la construction de quais, et pour une suite de lots où on pourrait bâtir des magasins ou hangards, en les prolongeant en arrière à toute la profondeur qu'on désirerait depuis la façade de la jetée.

### 3°. JETÉE LE LONG DE LA RIVIÈRE ST. CHARLES.

A partir de la tête de la jetée parallèle la plus près de la ville, on recommande d'en construire une autre de 30 pieds de large, s'étendant 1000 pieds le long de

la rivière St. Charles en remontant, (et qu'on pourrait avec avantage prolonger par la suite jusqu'au phare et au havre du Palais) laissant un chenal d'au moins 200 pieds de largeur pour le passage des vaisseaux, ce qui procurerait aux embarcations un havre sûr, et serait d'un grand secours pour leurs chargements et déchargements;—des hangards et des quais pour le bois de charpente et pour d'autres objets pourraient être construits en arrière de cette jetée, d'où on communiquerait avec la ville au moyen de ponts-levis ou à pivôts traversant le chenal qui sépare la jetée de la cité, ce qui donnerait de grandes facilités au commerce, et engagerait des personnes à se prévaloir des améliorations qui seront faites sur l'isle, en y faisant des établissements. Ces ponts n'offriront point d'obstacle aux embarcations qui passeront par le chenal; et comme ils n'auront qu'à être levés ou tournés à marée haute, le chemin sera constamment ouvert pour le passage des voitures.

#### 4°. JETÉE A BEAUPORT.

Du côté de Beauport on propose la construction d'une jetée qui partirait du voisinage de la maison des prêtres et s'étendrait à 4000 pieds, dans une direction sud-est, ce qui l'amènerait certainement à la ligne de la marée basse. La pointe ou se trouve la maison des prêtres s'avance de manière à laisser au-dessous d'elle une baie, qui durant les gros vents est exposée aux flots des hautes marées. La jetée ainsi construite protégera le grand dépôt de bois qui aujourd'hui souffre considérablement des tempêtes, et aura aussi l'effet d'arrêter les flots de la mer et les rejeter dans le chenal du St. Laurent vers la Pointe-Lévi, où ils rencontrent le courant du fleuve.

Il est impossible sur de simples observations de dire avec précision l'effet que ces jetées auront sur la mer, ou de prévoir tous les changements qu'elles pourront occasionner. Des améliorations futures, des ajoutés qu'on ne saurait maintenant indiquer avec exactitude, seront sans doute nécessaires, mais on pourra les déterminer facilement en observant l'opération des ouvrages qui viennent d'être mentionnés.

La permanence ou stabilité des jetées qu'il s'agit de construire est une question très importante.

*Premièrement.* Je peux dire d'abord à ce sujet qu'il y a toute apparence que les jetées seront assises sur de bonnes fondations. La mer a beaucoup de force à l'embouchure de la rivière St. Charles, mais en changeant la direction de ses flots par la construction de la jetée nord, où ils se briseront ou seront entraînés par le courant du fleuve, il est à croire que le danger ou le mauvais effet de la mer sur les principaux ouvrages sera de beaucoup diminué.

Le capitaine Boxer qui a pendant longtemps observé l'effet de la mer en cet endroit tant durant les vents que durant les autres temps, et qui, par sa profession, est très en état de juger de son caractère et de sa force, m'a déclaré qu'il n'y avait pas à redouter de mer plus forte ni d'effets plus dangereux au site choisi pour ces ouvrages qu'au "Cap" ou à la "Pointe à Carcy."

Après une inspection du site pour ces ouvrages, pour ce qui regarde leur durée, je suis induit à croire qu'on pourrait les rendre solides et capables de résister à la mer, au moyen de caissons en bois, solidement construits et remplis de pierres. Ces jetées, une fois terminées, seront d'un avantage immédiat et d'une grande commodité pour le commerce, même en les construisant sur une petite échelle comme on propose de le faire aujourd'hui, laissant à l'expérience et aux observations le soin de déterminer les mesures qu'il y aura à prendre par rapport aux améliorations futures, ou aux ajoutés qui pourront être requis plus tard. A l'égard de la facilité de passage nécessaire pour les vaisseaux du gouvernement et les autres vaisseaux, je puis déclarer que les ouvrages en contemplation ne les empêcheront aucunement de remonter la rivière St. Charles jusqu'au dessus

de l'hôpital général, mais au contraire, rendront ce trajet plus aisé qu'à présent.

Il y a longtemps que les améliorations en question sont demandées par les citoyens de Québec, qui les considèrent comme essentielles et nécessaires à la prospérité et à l'agrandissement de la ville et aux intérêts du commerce, et qui, dans leurs opinions, auront l'effet de reculer les limites de la cité, et de produire en définitive un revenu considérable par la vente ou le loyer des lots de l'île.

Je crois qu'on pourrait faire ici un havre qui offrirait des commodités d'un grand prix pour le commerce, tant sous le rapport de l'économie que sous les autres rapports, et servirait à protéger les embarcations du fleuve, classe de vaisseaux engagés dans une industrie importante et toujours croissante, qui mérite l'encouragement, et qui exigera plus d'espace et de commodités à mesure que les affaires du bas du fleuve, suivant le progrès général du pays, deviendront plus considérables.

En proposant ces améliorations à l'embouchure de la rivière St. Charles, ou en recommandant le plan sur lequel est basé le présent estimé, on a pris soin, comme je l'ai déjà dit, de ne pas mettre d'embarras dans les chenaux actuels de la rivière St. Charles, à l'endroit où passent les vaisseaux, et aussi d'amener les améliorations qui se feront pour les fins générales de la navigation à un point aussi rapproché que possible de la cité et des affaires, et de commencer l'ouvrage sur un plan qui permettra de donner à ces travaux toute l'extension ou l'agrandissement qu'on pourrait désirer plus tard, ou que pourront requérir les besoins de la place.

Si par la suite on jugeait expédient d'adopter pour le havre un système de docks et de bassins, sur une grande échelle, de prolonger la principale jetée le long du rivage en descendant, de manière que, liée à celle qu'on propose de construire du côté de Beauport, elle pût protéger toute l'île et les lots de dépôts à bois contre les violences de la mer, alors cette île plate pourrait être occupée, se couvrir d'édifices et d'habitations.

L'ouvrage dont on fait maintenant l'estimé n'entravera aucunement cette amélioration, mais il en fera partie. Les travaux qu'on propose aujourd'hui pourraient, aussitôt achevés, être mis à profit pour satisfaire aux nécessités actuelles du trafic, et en même temps aider à former, sur la direction et l'étendue des autres ouvrages qui pourront être trouvés nécessaires par la suite, un meilleur jugement que celui qu'on peut se former par une inspection de la pleine mer, qui s'offre en cet endroit à l'observateur.

Il existe une si grande diversité d'opinions sur les effets de ces travaux, sur le plan, l'étendue et la forme qu'il faut leur donner, qu'il serait fastidieux de s'arrêter pour le moment sur ces diverses questions. S'il est une fois déterminé que ces améliorations se feront, la marche que je viens d'indiquer me semble la plus judicieuse pour commencer.

Le plan proposé, ou, au moins, ce qu'on recommande d'entreprendre pour le présent, paraît s'accorder avec les vues d'un grand nombre de personnes qui s'intéressent au sujet.

Le capitaine Boxer a longtemps et beaucoup médité sur le sujet, et s'est constamment montré disposé à me communiquer ses vues, et à me procurer tous les renseignements et toute l'assistance en son pouvoir, tout le temps que j'ai été à Québec, et que j'ai examiné le site des améliorations projetées.

Il a mûri un plan qui a été envoyé au bureau des terres de la couronne, et je prends ici l'occasion de dire que le plan que je présente actuellement au département ne met aucun obstacle à l'exécution de celui du capitaine Boxer ; c'est-à-dire, particulièrement lorsqu'il propose de fermer la rivière St. Charles, et de former des docks le long du rivage de Québec, jusqu'à la place du Palais, question laissée entièrement ouverte à la discussion, et qui pourrait être considérée

plus tard, et quant à la nécessité du brise-lame, je crois que nous sommes absolument de même opinion.

Mais avant que cet ouvrage (je veux dire la partie de son plan qui consiste à fermer la rivière St. Charles) puisse être entrepris avec sûreté, il serait bon, je crois, de construire les jetées que je propose, et voir l'effet qu'elles produiront, et de laisser établir au-delà de tout doute le droit et l'expédience de fermer ce chenal, puis de constater avant tout avec exactitude ce qu'il en coûtera pour l'achat de la devanture actuellement occupée, de la Pointe à Carcy au havre du Palais, comme il le propose, et constater aussi de quelle valeur et de quelle utilité cette devanture serait pour le gouvernement ou pour des fins générales d'entreprise, afin de voir s'il serait sage ou non d'entreprendre cet ouvrage.

Les jetées parallèles, qu'on propose de faire partir du voisinage du quai des Indes sont destinées particulièrement aux vaisseaux Transatlantiques ou de l'intérieur chargés de marchandises et de farine, qui pourront y charger et décharger leurs effets.

La jetée qui sera construite plus au large sera destinée principalement à servir de brise-lame, mais les vaisseaux chargés fort pourront toujours y accoster et y débarquer leur fret, et ils le feront probablement pour le bois. L'espace laissé entre les jetées leur servira de lieux de mouillage. Les cargaisons pourront être déchargées sur le brise-lame, et on pourrait même y établir aussitôt et avec avantage des hangards, si la chose était permise, la jetée ayant une largeur suffisante pour permettre d'y ériger des édifices de ce genre, sans compter que les déchargements se feraient à l'abri du vent, et que les chargements seraient plus faciles et moins dispendieux parce qu'ils ne seraient pas exposés à éprouver des embarras comme ils en éprouvent à présent, au cap ou aux autres docks.

Le chenal ayant encore 150 pieds de large entre les jetées, admettra deux vaisseaux de front, car ils n'auront pas chacun plus de 43 pieds de largeur, à l'endroit le plus large, (beaucoup auront moins.) Ceci donne pour deux vaisseaux 86 pieds de largeur au plus, ce qui laisse encore 64 pieds de passage libre. Du côté du rivage on a intention d'établir (où on s'attend qu'il sera établi) une ligne continue de hangards, où on pourra charger et décharger le fret, ou, s'il est nécessaire, le transporter de là à la ville. Cette place toutefois est plus spécialement destinée pour les articles qui doivent être expédiés directement à l'étranger et qui seront logés là seulement pour changer de vaisseau.

Si l'on établit des hangards sur ces jetées, ce qu'on a toute raison d'espérer dans le cas où on offrirait de concéder des lots, on réalisera immédiatement un profit, tant sous le rapport du temps que sous celui de l'argent, dans l'échange du fret, et les vaisseaux au lieu d'être retardés pendant des jours et des semaines (ce qu'on avoue être maintenant le cas) pourront transiger leurs affaires et laisser le port sans perte de temps.

Ces jetées, qu'on propose de faire de 1500 pieds de long pourront être étendues par la suite, mais, même à cette distance, elle pourraient recevoir de 14 à 20 vaisseaux à la fois (Transatlantiques ou de l'Intérieur) augmentant ainsi considérablement les facilités de Québec, et procurant des avantages qui seront ressentis sur le champ.

Le temps pourra venir bientôt où ils sera nécessaire d'étendre les docks et bassins sur l'île plate, mais avant d'en venir là, il faudra que le trafic indique que ces améliorations sont urgentes, parcequ'elles devront nécessiter des dépenses considérables. Mais, s'ils sont nécessaires, les travaux peuvent être faits, leur exécution n'offrant pas d'impossibilité, du moment que l'augmentation des affaires garantira le remboursement des frais. On donne sur le plan qui accompagne le présent rapport un dessin des docks et des prolongements de jetées qui pourront être demandés ou exécutés.

Je prendrai la liberté de dire, par rapport à Québec, que cette ville occupe une position importante, avec la perspective d'augmenter ses affaires comme port de commerce, et elle peut évidemment, sous des circonstances ordinaires, rivaliser avec les autres ports de l'Atlantique.

Située à l'extrémité d'une chaîne immense de rivières et de mers intérieures qui la font communiquer à une si grande distance, et avec si peu de navigation artificielle, comparée à la distance totale; (place importante même avant qu'on n'eût entrepris les améliorations qui ont été faites le long du St. Laurent, et qui l'est beaucoup plus aujourd'hui que les travaux publics sont complétés de manière à offrir un passage sûr et facile à une classe considérable de vaisseaux des lacs qui bordent les vastes et fertiles territoires de l'Ouest;) la position de Québec aura toujours de grands avantages, quelque soient les autres routes qu'on ouvre à l'Atlantique.

Ici se rencontrent les plus grands vaisseaux transatlantiques et les grandes embarcations de nos rivières, venant échanger leurs cargaisons, reliant ainsi, sans déchargement, les deux limites extrêmes du commerce: Québec sous ce rapport possède des avantages qui n'existent nulle part ailleurs sur le continent.

Le commerce de bois seul est un trafic d'une grande importance pour Québec, et tant que le bois canadien sera en demande au-dehors, ce port continuera à en être le principal entrepôt.

Mais pour que cette ville obtienne la part libérale de trafic que sa position lui permet d'espérer, il faut prendre des mesures pour que le fret puisse être envoyé à sa destination sous le plus court délai, et avec le moins de frais possible, de manière que les avantages de cette voie de communication par eau ne soient pas nullifiés par les retards et les modes dispendieux d'effectuer les transbordements.

L'extrait ci-joint de l'*American Railroad Journal*, contient des renseignements si importants et si précieux à conserver sur l'étendue, la connexion et le commerce des lacs de l'Ouest, que j'ai cru devoir les annexer à mon rapport. Le montant des affaires faites sur ces eaux en 1847, et dans un pays si récemment ouvert à la civilisation et à la culture, doit exciter une surprise générale. La grande vallée des rivières de l'Ouest, et tout le territoire adjoignant, dont la fertilité ne saurait être surpassée, renferment des ressources dont le développement est à peine commencé. La population y est cependant clair-semée, et les canaux et chemins de fer pour le transport du surplus des produits ne sont nullement proportionnés aux besoins de cette population, toute limitée qu'elle soit.

L'accroissement des affaires durant les treize dernières années, qu'on a commencé à exporter de la farine de l'Ouest de l'Ohio, a surpassé l'attente et les prévisions de tous ceux qui avaient étudié et observé la perspective que ce territoire offrait pour le commerce. A mesure qu'il se peuplera et qu'on établira des moyens de transport plus amples et plus économiques, il y aura dans les affaires de transport par les grandes voies de communication à l'Océan et aux ports de l'Atlantique, une augmentation telle qu'on ne peut maintenant s'en faire une idée.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

ALFRED BARRETT,

Ingénieur civil.

T. A. BEGLY, écuyer,  
Secrétaire, département  
des travaux publics.

ESTIMÉ DU COUT de certaines améliorations à l'embouchure de la rivière St. Charles en vue de l'établissement d'un havre.

| Ouvrages.  | Montant. |    |    | Total. |    |    |
|--|----------|----|----|--------|----|----|
|  | £        | s. | d. | £      | s. | d. |
| Brise-lame.....  | 34991    | 12 | 11 |        |    |    |
| Jetée parallèle.....   | 17732    | 10 | 0  |        |    |    |
| Jetée le long de la rivière St. Charles.....   | 5641     | 5  | 0  |        |    |    |
| Jetée du côté de Beauport.....   | 13637    | 9  | 2  |        |    |    |
| Curage.—Cet item est très-incertain. Il pourra être au-<br>dessous ou au-dessus du montant fixe..... | 10000    | 0  | 0  |        |    |    |
|  | 81102    | 17 | 1  |        |    |    |
| Contingents, 15 par cent.....  | 12165    | 8  | 7  |        |    |    |
|  |          |    |    | 93268  | 5  | 8  |

Il y aura 26,437 toises de pierre dans le brise-lame et la jetée parallèle; le coût pourra en être réduit par la pierre de lest qui sera déchargée dans ces jetées par les vaisseaux étrangers venant à Québec, parce qu'il est entendu que les capitaines de vaisseaux seront tenus de décharger aux endroits indiqués par la maison de la trinité ou le capitaine du port.

TRAVAUX PUBLICS, MONTRÉAL,  
23 octobre 1847.

MONSIEUR,—Je suis chargé par les commissaires de vous informer qu'ils désirent que vous continuiez l'examen et le relevé de l'embouchure de la rivière St. Charles, que vous aviez commencés l'année dernière.

Comme vous êtes parfaitement au fait de l'objet de cette inspection, il serait inutile d'entrer dans des détails sur le sujet.

Vous ne manquerez pas de vous mettre immédiatement en communication avec les membres de la maison de la trinité de Québec, dont l'expérience, les suggestions et les conseils vous seront d'un grand service. F. J. Rubidge, écr., ingénieur de ce département, a reçu ordre de vous assister dans les opérations qu'il y aura à faire. Dans les plans et projets que vous aurez à soumettre à ce département, vous vous rappellerez qu'il est essentiel et indispensable de procurer un accès facile et un refuge pour les nombreuses embarcations côtières, spécialement celles de la partie inférieure du district de Québec, qui fréquentent la rivière St. Charles.

Les commissaires prennent la liberté d'appeler votre attention sur un rapport de M. Rubidge, au sujet de certaines améliorations proposées à la rivière du Cap Rouge—dont copie est ci-incluse.

Vous voudrez bien inspecter et visiter l'entrée de cette rivière, assisté de M. Rubidge, et voir s'il y aurait moyen de faire des changements, déviations ou ajoutés aux améliorations ou travaux recommandés dans son rapport, et quelle serait la nature de ces modifications, si toutefois vous en aviez à suggérer. Le

coût de ces améliorations aussi bien que de celles de la rivière St. Charles, devra aussi être indiqué.

Je demeure, Monsieur,  
Votre obéissant serviteur,

(Signé,)

THOMAS A BEGLY,  
Secrétaire.

A. BARRETT, écuyer,  
Ingénieur civil, etc., etc.

#### EXTRAIT DE L'AMERICAN RAILROAD JOURNAL.

Le commerce de ces mers intérieures excède déjà celui de la Méditerranée—que sera-ce donc dans cinquante ans d'ici?

Les grands lacs de notre contrée, qu'on peut appeler avec raison des mers intérieures, et qui donnent lieu au trafic mentionné dans ce rapport, sont les lacs Champlain, Ontario, Erié, St. Clair, Huron, Michigan et Supérieur.

Ces lacs sont d'une grande profondeur et d'une étendue immense. La ligne entière de côtes qu'ils forment est d'une longueur de 5,000 milles—dont 2,000 milles constituent la côte de la province du Canada.

|  |                      | La plus grande largeur. | Largeur moyenne. |
|--|----------------------|-------------------------|------------------|
| Le lac Champlain   | à 105 milles de long | x 12 milles             | ou 8 milles.     |
| " Ontario  | à 180 "              | x 52 "                  | ou 40 "          |
| " Erié   | à 240 "              | x 57 "                  | ou 38 "          |
| " St. Clair  | à 18 "               | x 25 "                  | ou 12 "          |
| " Huron  | à 270 "              | x 105 "                 | ou 70 "          |
| non compris la Baie Georgienne de 120 milles de long x 45 milles de large. |                      |                         |                  |
| " Michigan   | à 340 milles de long | x 83 "                  | ou 53 "          |
| " Supérieur  | à 420 "              | x 135 "                 | ou 100 "         |

Ces lacs peuvent être considérés comme communiquant entre eux, d'un bout à l'autre de leur immense étendue. Le lac Champlain communique avec le lac Ontario au moyen du canal Chambly et de la rivière Richelieu, du St. Laurent et de ses canaux, de la rivière des Outaouais, du canal du Rideau, par le Canada et le canal Champlain et de l'Erié dans l'état de New-York. Le lac Ontario communique avec l'Erié au moyen du canal Welland par le Canada, et des canaux d'Oswego et d'Erié dans l'état de New-York. Le lac Erié communique avec le lac St. Clair par les détroits profonds et navigables de Détroit, de 25 milles de long. Le lac St. Clair communique avec le lac Huron par les détroits profonds et navigables de St. Clair, de 32 milles de long.

Le lac Huron communique avec le lac Michigan par le large et profond Détroit de Mackinaw et avec le lac Supérieur par le Détroit Ste. Marie, de 46 milles de long. Ce Détroit est navigable d'un bout à l'autre, excepté la longueur d'un mille immédiatement contigu au lac Supérieur ou en conséquence de roches et de la grande rapidité du courant, la navigation cesse. Ces difficultés cependant seraient facilement surmontées par un canal de pas plus d'un mille de long avec des écluses pour permettre de passer une chute d'environ 21 pieds. Le seul autre obstacle à cette immense étendue de navigation intérieure se trouve dans le lac St. Clair, en approchant du détroit de St. Clair. Cet obstacle consiste en une batture très longue, mais qui n'est pas d'une grande largeur, sur laquelle durant la saison des basses eaux, il n'y a pas plus de sept pieds d'eau. En examinant cette batture, on a trouvé qu'elle se composait de marne durcie, ce qui laisse peu de doute que l'amélioration ne fût durable, dans le cas où on creuserait un chenal pour passer à travers.

Le lac Champlain se trouve exclusivement, (à l'exception du détroit près de Rouse's Point) dans les états de Vermont et de New-York, le premier occupant le côté est et le dernier le côté ouest. On ne le regarde pas comme dangereux pour la navigation, et la principale amélioration que requiert le trafic qui s'y fait consiste en jetées ou brise-lames pour protéger ses havres.

Le commerce de ces lacs en 1847 a été estimé à £30,000,000.... que sera-ce dans un demi-siècle ?

Vraie copie de l'original.

W. R. Scott,  
Greffier C. L.

Je joins ici les notes suivantes sur les taux imposés actuellement sur les vaisseaux qui chargent ou déchargent à quelqu'un des quais de Québec.

Sur toute marchandise débarquée, par tonneau 6d. et

Sur do do par tonneau suivant registre 7s. 6d.

Sur tous vaisseaux au-dessous de 300 tonneaux de registre, et sur tous vaisseaux au-dessus de 300 tonneaux 10s.

Taux payé par les vaisseaux qui chargent du bois aux quais de la ville, pour les vaisseaux de

|                          |              |
|--------------------------|--------------|
| 200 tonneaux .....       | £5 0 0       |
| 300 tonneaux .....       | 7 0 0        |
| 400 à 700 tonneaux ..... | £8 à £12 0 0 |

(Signé,) A. BARRETT.

P387.714  
Q 3 *ms*

# DIVISION DE LA CARTE

**B-4**

**B-5**

**B-6**

**B-7**

**C-1**

**C-2**

**C-3**

**C-4**

**C-5**

*PLAN,*

---

*Exhibiting the Beach, Wharves, Piers, and the Line established  
for limiting the Grants of the Crown in deep water of the River  
Saint Lawrence in the Harbour of Quebec.*

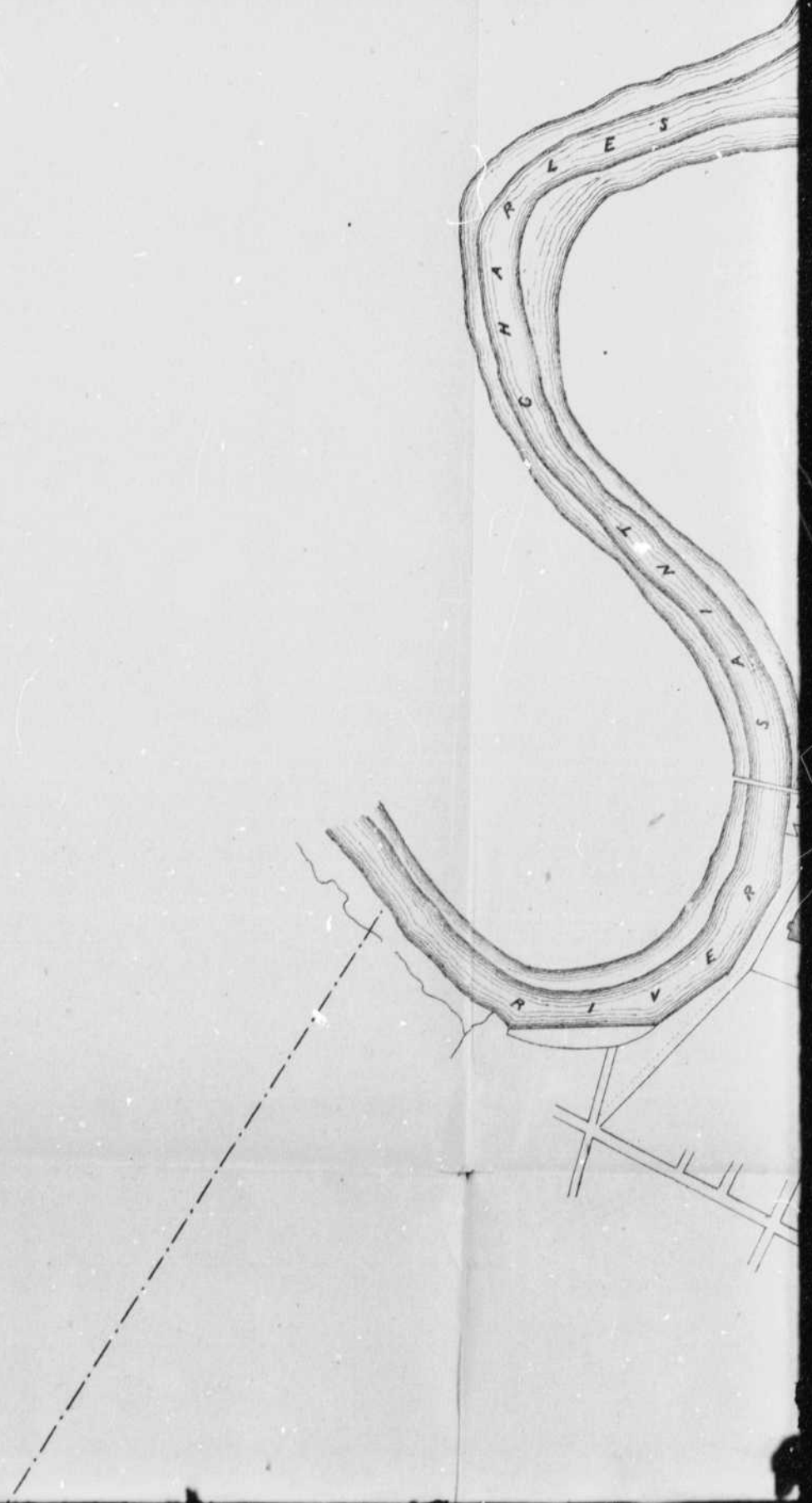
---

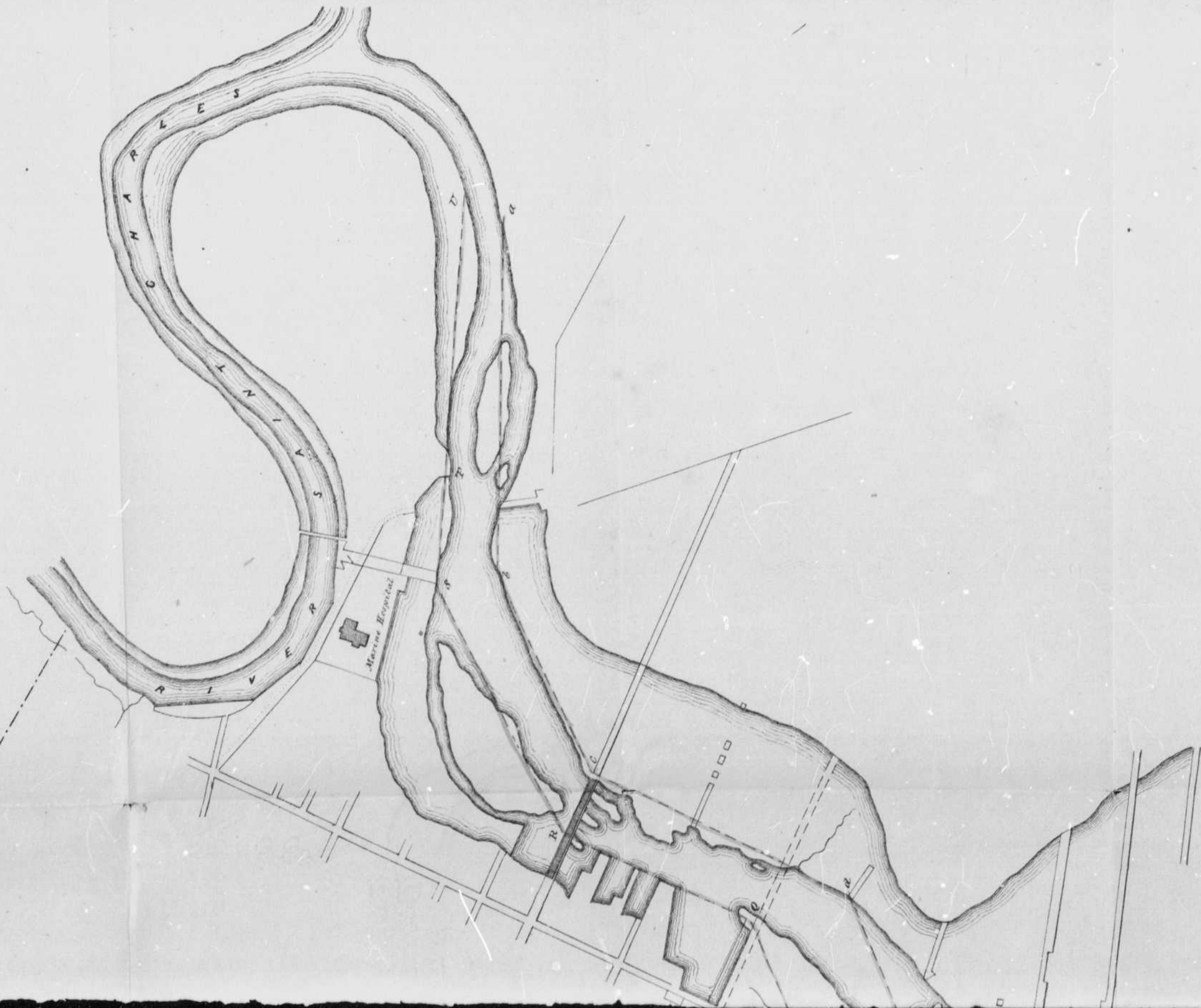
*Copied from M<sup>r</sup> War's Plan, dated April 13<sup>th</sup> 1843*

*G. Mathew Lith. Montreal.*

*Edison, Van. in. West.*

Van. Van. 10. West.





# PLAN,

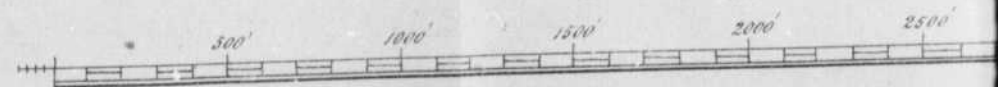
*Exhibiting the Beach, Wharves, Piers, and the Line established  
for limiting the Grants of the Crown in deep water of the River  
Saint Lawrence in the Harbour of Quebec.*

*Copied from M<sup>r</sup> Ware's Plan, dated April 13<sup>th</sup> 1843*

*G. Mathew Lith. Montreal.*

*Magnetic meridian, Var. 16° West.*

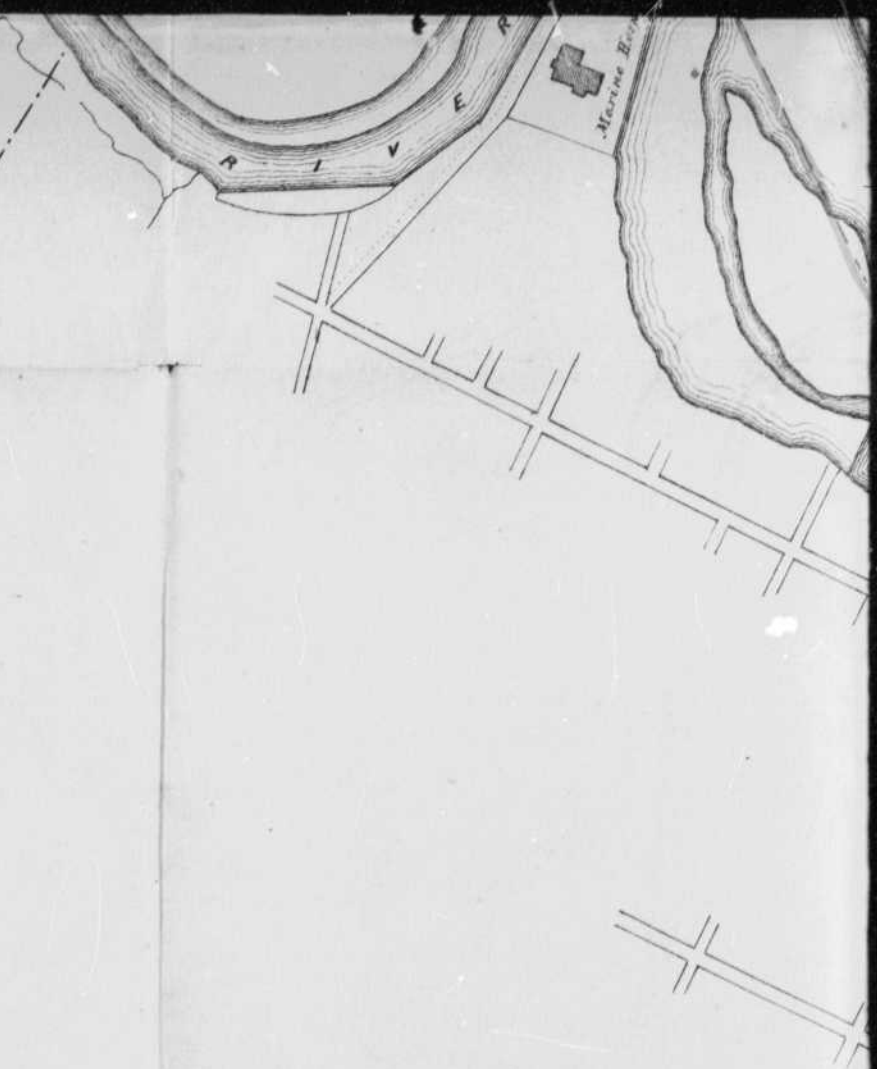
*Scale of 533 English Feet to an Inch*

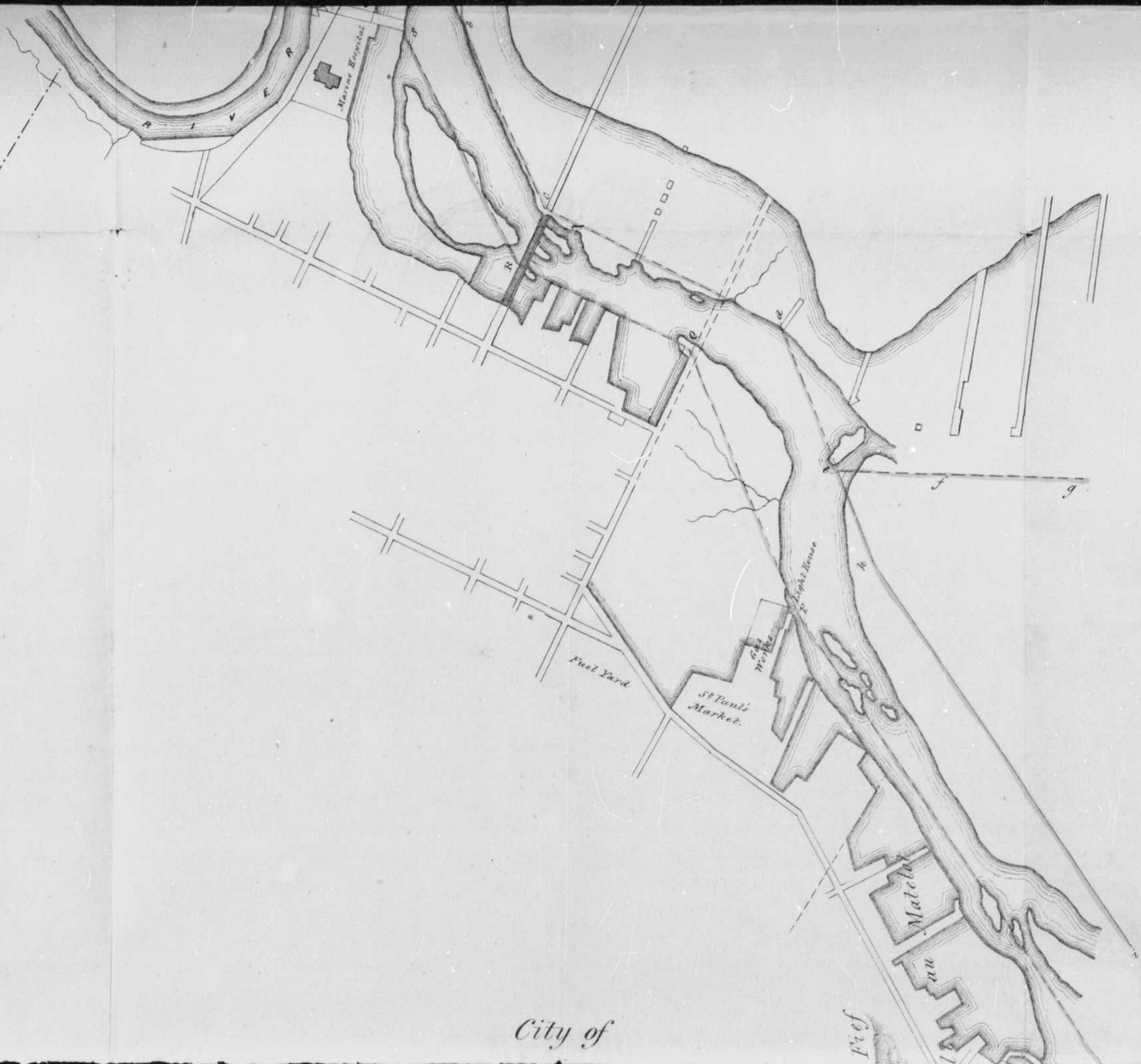


Scale of 533 English Feet to an Inch.



*City Boundary.*

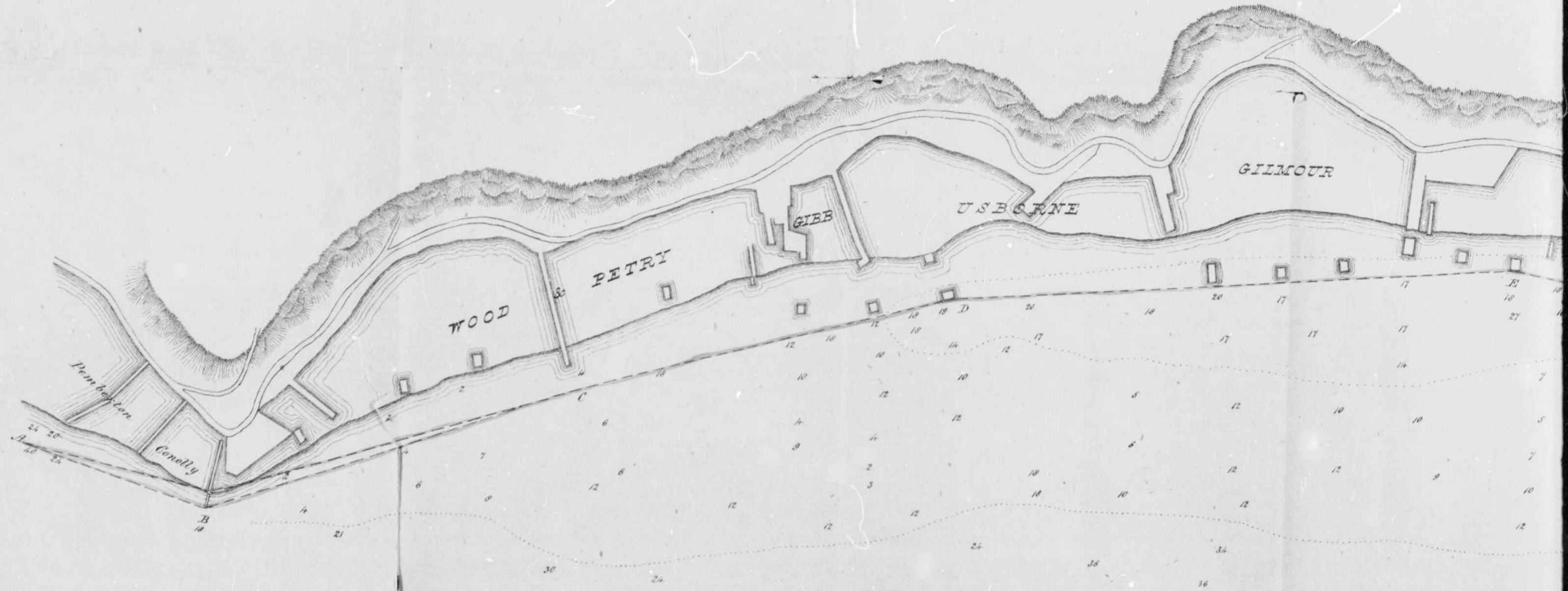
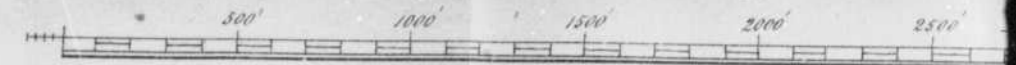




City of

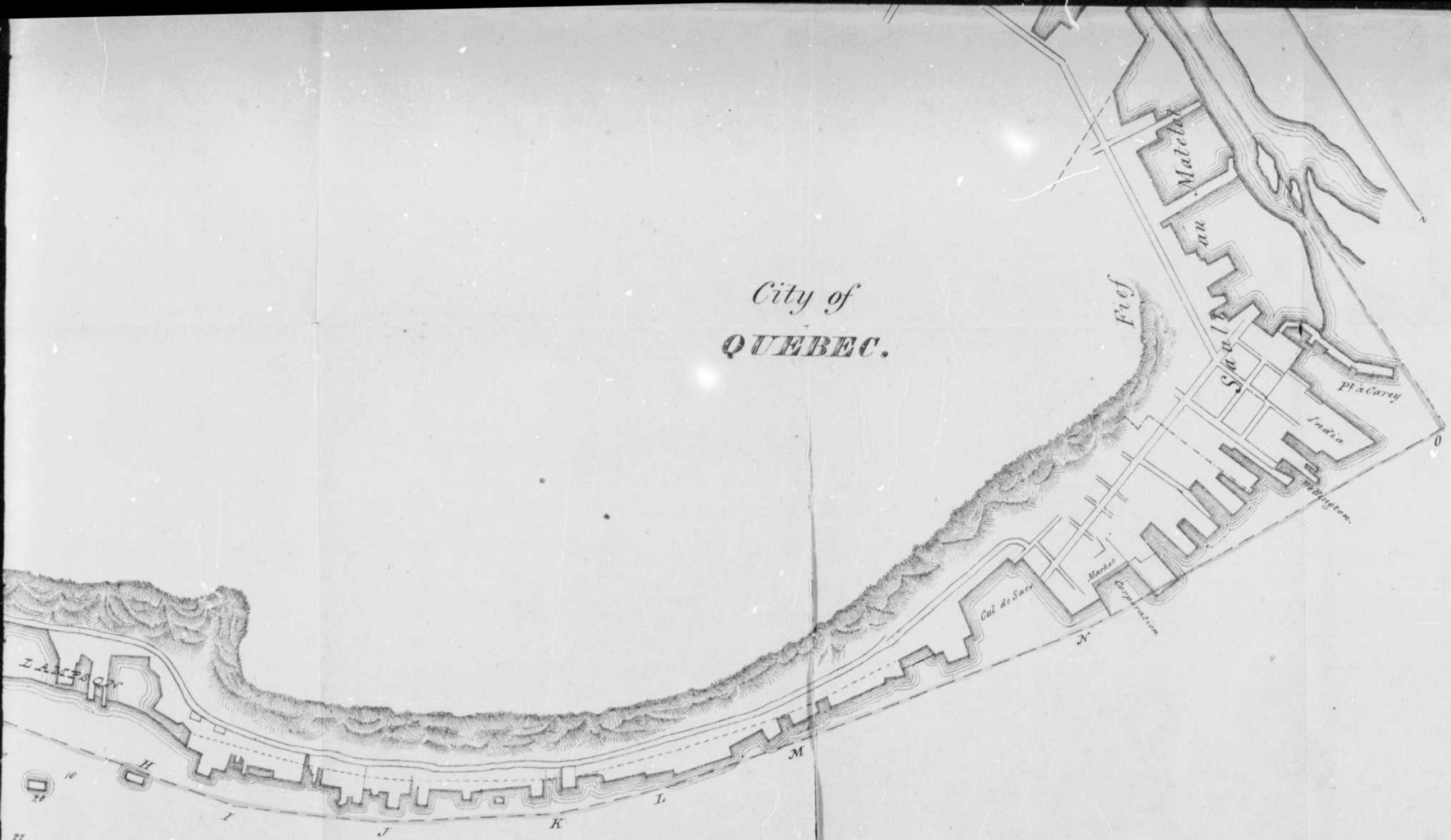
Pier

Scale of 533 English Feet to an





*City of*  
**QUEBEC.**



A W R E N C E .

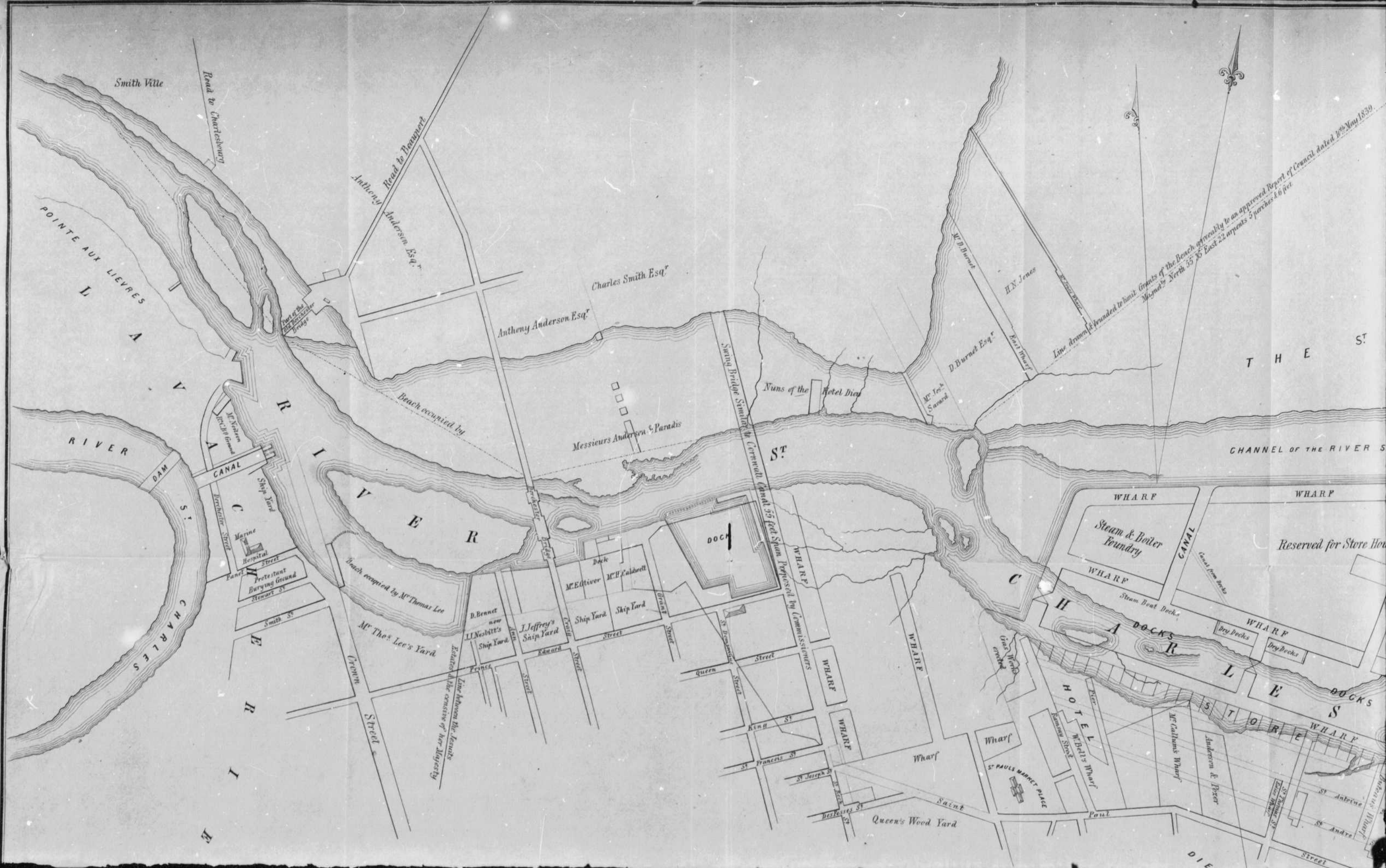
*Crown Land Depart. Nov. 9<sup>th</sup> 1852.*

*John Rolph*

*Commissioner of Crown Lands.*

# DIVISION DE LA CARTE

|            |            |
|------------|------------|
| <b>C-7</b> | <b>D-1</b> |
| <b>D-2</b> | <b>D-3</b> |



Smith Ville

Road to Charlestown

Road to Beaumont  
Anthony Anderson Esq<sup>r</sup>

Charles Smith Esq<sup>r</sup>

Anthony Anderson Esq<sup>r</sup>

M.P. Burnet

H.N. Jones

D. Burnet Esq<sup>r</sup>

Grants of the Beach, agreeably to an approved Report of Council dated 1st May 1839.  
Merid. North 55 36 East 22 arpents 5 perches & 6 pie.

POINTE AUX LIEVRES

RIVER

DAM

CANAL

Ship Yard

Marine

Hospital

Protestant Burying Ground

Stewart St

Smith St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Paul St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

Beach occupied by M<sup>r</sup> Thomas Lee

M<sup>r</sup> Thee Lee's Yard

D. Bennet new Ship Yard

J. Jeffrey's Ship Yard

M<sup>r</sup> E. O'iver

M<sup>r</sup> H. Caldwell

Ship Yard

Ship Yard

Street

Street

Street

Street

Street

Street

Spring Bridge Smith & Cornwell Canal 55 feet Span Proposed by Commissioners

Nuns of the Hotel Dieu

M<sup>r</sup> T<sup>r</sup> S<sup>r</sup> Samuel

WHARF

Steam & Boiler Foundry

WHARF

Steam Boat Docks

Dry Docks

Dry Docks

WHARF

WHARF

WHARF

WHARF

WHARF

WHARF

CHANNEL OF THE RIVER S

Reserved for Store House

HOTEL

W. Bell's Wharf

St. Pauls Market Place

Queen's Wood Yard

Paul

Street

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St

St. John St

St. Joseph St

St. Francis St

St. Anne St

St. Louis St

St. Charles St







# DIVISION DE LA CARTE

**D-5**

**D-6**





*PLAN*  
 ——— of the ———  
**HARBOUR & BASIN**  
 ——— of ———  
**QUEBEC.**

*Surveyed by Capt. Bayfield, R.N.*

*References.*

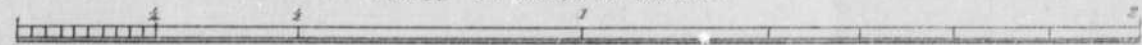
- 1 | *Commissioners Line, thus* ———
- 2 | *Line of the average depth*  
*of 22 feet deep water, thus* ———

*John Rolph*

*Commissioner of Crown Lands.*

*Crown Land Dep<sup>t</sup> 9<sup>th</sup> Nov<sup>r</sup> 1852.*

SCALE OF NAUTIC MILES.



*G. Matthews Lithography Montreal.*

