Document généré le 14 juin 2025 03:43

Histoire Québec

Le Québec : un fleuve et des rivières

Gilles Boileau

Volume 4, numéro 2 bis, janvier 1999

Villages et rivières du Québec

URI : https://id.erudit.org/iderudit/11320ac

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)
1923-2101 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Boileau, G. (1999). Le Québec : un fleuve et des rivières. *Histoire Québec*, *4*(2 bis), 8–10.

Tous droits réservés © La Fédération des sociétés d'histoire du Québec, 1999

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

DES GRANDS LACS À L'ATLANTIQUE

Le Québec : un fleuve et des rivières

PAR GILLES BOILEAU

Première ressource du Canada, l'eau a joué un rôle de premier plan dans la mise en valeur du pays. De Terre-Neuve à la Colombie-Britannique, du lac Érié au delta du Mackenzie, les provinces et les territoires canadiens sont marqués du sceau indélébile de l'eau. Sans la présence des grands fleuves et des puissantes rivières qui sillonnent le territoire, jamais les explorateurs et les missionnaires, les coureurs de bois et les trafiquants de fourrures, pas plus d'ailleurs que les militaires et les colonisateurs, n'auraient pu faire ce «pays».

En 1534, Jacques Cartier avait été l'un des premiers découvreurs à utiliser la grande route du Saint-Laurent. Au fur et à mesure que le Roi de France distribuait ses seigneuries le long du Saint-Laurent, le pays se peuplait. Mais le Saint-Laurent est aussi devenu le couloir des alumineries: Beauharnois, Bécancour, Deschambault, Baie-Comeau...

La route des voyageurs

Longtemps avant la mise en place de ce long ruban d'acier, les «*voyageurs*» de la Compagnie de la Baie d'Hudson et ceux de la Compagnie du Nord-Ouest avaient tracé une première route transcanadienne en empruntant la longue succession de lacs et de rivières –sans compter les portages– qui émaillent les quelques milliers de kilomètres séparant Lachine de Fort Chipewyan, là où la rivière de la Paix se jette dans le lac Athabasca. C'était la route empruntée par les marchands de fourrures de Montréal. D'autres routes existaient mais elles étaient loin de revêtir l'importance de cette dernière. Étroitement reliées entre elles, les rivières de ce territoire tissaient un véritable réseau de communications qu'utilisèrent avec profit les voyageurs et les commerçants de fourrures.

Entre Lachine, en amont des rapides du même nom, et le Grand Portage (sur la rive ouest du lac Supérieur, au sud de Thunder Bay), cette première partie de la longue route des fourrures ne présentait guère de difficultés insurmontables. Par le lac Saint-Louis, le lac des Deux-Montagnes, la rivière des Outaouais, la rivière Matawa, le lac Nipissing, la rivière des Français, la baie Géorgienne, le chenal nord du lac Huron et le lac Supérieur, les voyageurs atteignaient finalement le Grand Portage.

Du Grand Portage à Fort Chipewyan, le trajet demandait plus d'efforts, notamment dans la première partie de son parcours alors qu'il fallait franchir la hauteur des terres ou plus précisément la ligne de partage des eaux entre le bassin hydrographique de la baie d'Hudson et celui du Saint-Laurent. Les principaux segments de cette seconde demie du parcours étaient la rivière Pigeon, les lacs dits «frontaliers», la rivière Savane, le lac à la Pluie, le lac à la Croix, le lac des Bois, la rivière et le lac Winnipeg, la rivière Saskatchewan, la rivière à l'Esturgeon, la rivière Churchill, la rivière Clearwater, la rivière Athabasca. Enfin les voyageurs arrivaient au Fort Chipewyan par la rivière des Embarras.

Les plus grandes villes du Canada et du Québec, si différentes soient-elles, partagent une même caractéristique: un site d'origine. Toutes ces villes se sont développées dans un milieu ou un paysage où l'eau tenait une place de premier plan. Dans la plupart des cas c'est la présence ou la proximité de l'eau qui a été la raison d'être de la création de la ville. Peut-on imaginer plus bel exemple que Montréal, en position de carrefour, à mi-chemin entre l'Atlantique et les Grands Lacs, au point de ren-

La rivière Saint-Maurice (Photo : Gilles Boileau)

contre entre le Saint-Laurent «naturel» et le Saint-Laurent transformé par les hommes en Voie maritime.

C'est la présence d'un obstacle incontournable à l'époque, les rapides de Lachine –jadis connus comme le Sault Saint-Louis– qui explique le site de Montréal. La navigation vers l'intérieur du continent étant bloquée, il fallait établir un point de transbordement. C'est donc à cet endroit, juste en aval du Sault Saint-Louis, à l'endroit connu aujourd'hui comme la Pointe-à-Callières, sur la rive la plus accueillante du fleuve, que Montréal est née. La proximité de la grande rivière des Outaouais et du Richelieu ajoutait encore à sa position stratégique, ces deux couloirs menant le premier vers l'ouest du continent et le second vers les États-Unis.

C'est peut-être au Québec que l'on trouve les plus beaux exemples de villes de confluence. À l'embouchure de la rivière Richelieu, Sorel –aujourd'hui ville industrielle– a grandi sur le site du vieux Fort Richelieu qui exerçait une véritable fonction de sentinelle en contrôlant l'accès à la principale voie de passage venant du lac Champlain et des États-Unis. Par ailleurs, sur la rive droite du Saguenay, Chicoutimi est née de l'industrie du bois quand le métis montagnais Peter McLeod installa, en 1842, une scierie à la rivière du Moulin. Cette vocation fut renforcée en 1844 quand le même McLeod construisit une seconde scierie à la rivière Chicoutimi, au lieu dit du Bassin. Dans les deux cas, que ce soit à la rivière du Moulin ou à la rivière Chicoutimi, le site avait été retenu en raison de la situation particulière des deux postes aux abords immédiats du Saguenay.

Le Québec : Une terre marquée par les eaux

L'exemple québécois est particulièrement éloquent. Montréal, Trois-Rivières, Québec, Rivière-du-Loup, Rimouski, Gaspé, Sept-Îles... Charlevoix et la Côte-du-Sud, l'Île d'Orléans et Anticosti... l'estuaire et le golfe... Depuis Cartier et Champlain comment a-t-on utilisé cette immense ressource ? Peut-on imaginer le Québec sans ce grand cours d'eau ? C'est parce qu'il est là que la Nouvelle-France est devenue le Québec. Axé lui aussi sur le Saint-Laurent supérieur et les Grands Lacs, le Haut-Canada est devenu l'Ontario dynamique et industriel.

Le fleuve à Trois-Pistoles (Photo : Gilles Boileau)

Sur les rives du Saint-Laurent, de Saint-Anicet à Blanc Sablon, de la Montérégie à la Côte-Nord, ce sont les trois quarts de la population du Québec qui vivent et travaillent. Entre les seigneuries de jadis et les municipalités régionales de comté d'aujourd'hui, dix ou douze générations ont tiré de la terre des pionniers les ressources premières et surtout le souffle nécessaire dont elles avaient besoin pour survivre et grandir.

La vallée du Saint-Laurent correspond au Québec utile. Tout au long de son parcours, le grand fleuve touche au passage une dizaine de régions administratives qui en tirent des effets bénéfiques. Sans le fleuve, que serait la Gaspésie ? Que serait la Côte-Nord ? Que serait devenue l'économie de Montréal ? Voie de pénétration, axe de peuplement, grande artère commerciale, site de nombreux foyers industriels, point d'ancrage de centaines d'établissements humains, c'est le Saint-Laurent qui a surtout donné au Québec sa dimension et son visage.

Si le fleuve explique et justifie la naissance de plusieurs régions périphériques, il a aussi permis l'épanouissement de la moitié de l'Amérique du Nord. Grande porte ouverte jusqu'au coeur du continent, c'est la voie la plus directe pour l'Europe. À ce titre il a constitué un rouage incontournable dans la mise en valeur des ressources et de la croissance du nord-est du continent américain.

C'est grâce à Champlain que la France s'est fixée le long du Saint-Laurent. Il expose les raisons de son choix dans un Mémoire qu'il adressait au Roi en 1618. À ses yeux, la vallée du Saint-Laurent, éventuelle Nouvelle-France, offrait, par l'intermédiaire du grand fleuve, des garanties de sécurité que n'offraient pas les nombreux autres comptoirs du littoral. Le potentiel énorme que présentait cette terre nouvelle et inconnue, avec tout son arrière-pays, pour la traite des fourrures devait peser lourd dans la décision finale. Mais ce sont aussi les eaux du Saint-Laurent qui ont amené aux pieds des plaines d'Abraham le général Britannique Wolfe et ses troupes. C'est par le fleuve que s'est faite la prise de

possession du pays, mais c'est aussi par le fleuve que sont venus les conquérants.

Le Saint-Laurent d'aujourd'hui a plus d'une fonction, c'est pour plusieurs une énorme réserve d'énergie; c'est aussi le site de quelques grands ports, un fleuve frontière sur une partie de son parcours, le couloir d'ancrage de centaines de grandes industries, enfin c'est le fondement d'un vaste réseau hydrographique. Mais le Saint-Laurent demeure aussi le point d'appui du paysage agraire, le lieu des plus anciens peuplements. Objet de contemplation et de détente, mais plus qu'un long paysage de qualité, il donne accès à de bien grandes ressources. S'Il est depuis longtemps la voie du bois, du fer et du blé, il devient de plus en plus un lieu de pollution.

Entre le Chemin du Roy et la foire de Tadoussac d'une part, et l'aménagement de la voie maritime, le Saint-Laurent est demeuré avant tout un fleuve de vie. Long fleuve tranquille, au débit régulier et sans sautes d'humeur trop violentes, il s'est laissé apprivoiser sans faire obstacle. À la condition de ne pas en abuser, ce grand «chemin qui marche» sera sans doute pendant de longues générations encore cette généreuse source de vie à laquelle les Canadiens puisent depuis un temps immémorial. Le Saint-Laurent a permis l'éclosion de l'économie du Québec et de l'Ontario. Il faut s'en souvenir. Quel aurait été le sort de l'industrie forestière québécoise sans la présence du fleuve et de ses affluents ? Quel rôle a joué le Saint-Laurent dans la croissance du secteur industriel des Grands Lacs? Le Saint-Laurent, c'est aussi la voie par laquelle sont venus de France d'abord, d'Europe ensuite et enfin des quatre coins du monde ces pionniers et immigrants qui ont donné le pays que l'on connaît. Jacques Cartier et Samuel de Champlain avaient fait du Saint-Laurent le chemin de l'avenir. Ils avaient vu juste. ■

DES TAILLANDIERS, DES SAVETIERS ET DES CORDIERS

Les métiers des premiers arrivants

Les Archives nationales du Québec ont publié dans leur rapport de 1970 une importante étude du Père Archange Godbout consacrée aux familles venues de La Rochelle au Canada. Cette étude est d'autant plus importante que c'est de La Rochelle que sont partis la plupart des bateaux qui appareillaient pour la Nouvelle-France à compter de 1650.

Plusieurs de ceux et celles qui partaient de La Rochelle pour venir en terre d'Amérique étaient des engagés qui très souvent venaient sur les bords du Saint-Laurent pour une durée de trois ans. La plupart étaient engagés par la Compagnie des Cent-Associés par des directeurs d'embarquement.

Quelques centaines de colons et d'engagés, peut-être même quelques milliers, sont originaires de Saintonge et d'Aunis. Compte tenu de sa population plutôt réduite pour l'époque, la ville portuaire de La Rochelle est sans doute, de toutes les cités et villes de France, celle qui a fourni le plus fort contingent d'hommes et de femmes.

Mais il semblerait qu'une bonne partie de ceux qui ont été recrutés et dirigés vers l'Amérique n'y ont fait que passer. C'est ainsi, par exemple, que sur 147 engagés qui se sont embarqués à La Rochelle entre 1642 et 1644, 22 seulement se sont établis en Nouvelle-France. De ce nombre, 15 auraient laissé des descendants.

De bien beaux métiers

Mais que faisaient donc, dans leur vie de chaque jour, ces engagés en partance pour la Nouvelle-France? L'examen des archives nous permet de le savoir. Bien entendu, les professions ou métiers exercés avant le départ de France, en Aunis et Saintonge, dans la région de La Rochelle en particulier, ne le sont plus toujours une fois que les engagés ont mis les pieds en terre d'Amérique. Que voulez-vous que fassent sur les bords du Saint-Laurent, en 1660, un compteur de poissons ou un couvreur d'ardoises?

Beaucoup de ceux qui sont venus étaient laboureurs ou tonneliers. Ce sont les deux occupations dont on fait mention le plus souvent. Ces laboureurs étaient sans doute des paysans ou des ouvriers agricoles, ce que nous appelions encore dans un passé récent des «hommes engagés». Aujourd'hui on parlerait de saisonniers ou de travailleurs agricoles. Mais ils n'étaient certainement pas propriétaires des domaines sur lesquels ils travaillaient car si tel avait été le cas ils n'auraient sans doute pas laissé leur terre pour s'exiler en Nouvelle-France pour trois ans avec des salaires de crève-faim. Tout au plus étaient-ils des fermiers, qui exploitaient une ou quelques parcelles en fermage, ou des hommes à-tout-faire.

Parmi ces laboureurs, il y en a qui se définissaient comme des «laboureurs à bœufs» et d'autres comme des «laboureurs à bras». Il pouvait donc y avoir deux types d'engagés agricoles, selon que le travail se faisait avec des animaux ou à la seule force de leurs bras. Il y avait aussi des «laboureurs-journaliers» qui louaient leurs services au jour le jour, quand ils le pouvaient.

Beaucoup d'autres se présentaient comme tonneliers. Pas étonnant que dans un pays où la vigne abonde, il y ait eu de nombreux artisans et ouvriers qui s'adonnaient à la construction de tonneaux pour