

Le façonnement d'un paysage

Jean-René Breton

Number 35, Spring 1987

La Beauce : 250 ans

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/18875ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Breton, J.-R. (1987). Le façonnement d'un paysage. *Continuité*, (35), 23–27.

Vue de Sainte-Marie de Beauce, vers 1830-1840, à partir du site du manoir seigneurial et de la chapelle Sainte-Anne. Lavis à l'encre d'A. Russell. (photo: Société du patrimoine des Beaucerons, Fonds H. Provost)



LE FAÇONNEMENT D'UN PAYSAGE

par Jean-René Breton

Entre coteaux et vallée, l'histoire de la Beauce: de l'époque seigneuriale à l'ère industrielle.

Les Beaucerons commémorent, en 1986-1987, 250 ans d'occupation et d'aménagement d'un territoire qu'ils ont façonné à leur image. Située au sud de la ville de Québec, la Beauce est avant tout le pays de la Chaudière, l'épine dorsale de la région qui épouse les limites de son réseau hydrographique. Dès le XVII^e siècle, la rivière Chaudière, alors appelée Méchatigan, est reconnue comme l'un des principaux axes de communication entre la vallée du Saint-Laurent et l'Atlantique. Avant que ne débute l'occupation définitive de la Beauce, son territoire est traversé à de multiples reprises par les Amérindiens, les missionnaires, les militaires, les messagers et les négociants de fourrures.

L'OUVERTURE DU TERRITOIRE

Déjà bien connue, la vallée de la Chaudière, attire l'attention des autorités gouvernementales, des négociants et des colons à la recherche de terres nouvelles à défricher. La période de paix de trente ans qui suit le traité d'Utrecht,

en 1713, favorise le développement de la Nouvelle-France. Les productions agricoles, l'exploitation des ressources naturelles deviennent rentables. La population de la colonie s'accroît rapidement: elle passe de 18 000 âmes en 1713 à 43 000 en 1739. Dans les environs immédiats de la ville de Québec, les anciennes seigneuries ne peuvent plus absorber les générations nouvelles. En outre, toutes les bonnes terres riveraines du Saint-Laurent sont concédées à des censitaires. Le gouvernement de la Nouvelle-France doit ouvrir de nouvelles seigneuries à l'intérieur des vallées des grands tributaires du Saint-Laurent.

Par ailleurs, après le traité d'Utrecht, qui cède l'Acadie à l'Angleterre, il subsiste des imprécisions quant aux frontières de cette colonie. Les Anglais revendiquent tout le territoire situé au sud du Saint-Laurent. Pour contrer leurs prétentions, c'est du moins ce qu'avancent certains historiens, le gouvernement colonial de la Nouvelle-France procède à la concession de plusieurs seigneuries le long de la Chaudière.

La conjoncture économique généralement bonne aurait également favorisé l'ouverture du territoire de la Chaudière. Ainsi un groupe de notables appartenant au monde militaire, judiciaire, administratif et commercial, souvent unis entre eux par des liens de parenté ou associés dans des entreprises commerciales, est à l'origine du développement de la Beauce. Joseph-Fleury de la Gorgendière, marchand, agent de la Compagnie des Indes, ses deux gendres, Thomas-Jacques Taschereau, Commissaire de la Marine et François-Pierre Rigaud de Vaudreuil, officier dans les troupes de la Marine et François-Etienne Cugnet, directeur du Domaine d'Occident, joueront un rôle prépondérant dans le développement de la Beauce.

Lorsque le gouverneur Beauharnois et l'intendant Gilles Hocquart concèdent les trois premières seigneuries de la Beauce, le 23 septembre 1736, nous voyons se conjuguer les intérêts de riches particuliers et ceux de Québec, ville marchande, qui peut ainsi étendre sa zone d'influence économique. Le territoire de la Beauce devient en quelque sorte une colonie régie et administrée à partir de la ville de Québec. C'est là une des premières constantes de notre histoire.

Construction de la route Lévis-Jackman au «Trou de la Bisson» entre Vallée-Jonction et Sainte-Marie, entre 1911 et 1913. (photo: Société du patrimoine des Beaucerons, Fonds G. Mercier)

Parallèlement au développement des seigneuries, après la Conquête, les autorités gouvernementales ouvrent de nouveaux territoires à la colonisation dans la région de la Chaudière. Les cantons de Broughton en 1800, de Tring en 1804, de Frampton en 1808, de Shenley en 1810, et plusieurs autres qui seront créés plus tard viennent entourer le territoire seigneurial de la Beauce. Soumis au même processus de peuplement que le reste du territoire, ce sont les cantons situés plus au nord et plus près de Québec qui progressent le plus rapidement. D'abord peuplés d'une faible proportion d'anglophones, des Irlandais surtout, auxquels viennent se joindre très tôt des francophones, les cantons deviennent des prolongements des seigneuries qui y déversent les surplus de leur population. Dès cette époque, l'accroissement de la population des vieilles paroisses de la seigneurie de Lauzon gagne aussi de proche en proche les terres nouvellement ouvertes dans les cantons. Ainsi se complètent la structuration et l'occupation du territoire beauceron.



Les risques d'inondation ont tôt fait d'obliger les riverains de la Chaudière à déménager leur maison loin des rives. Vue ancienne d'un de ces déménagements dans le premier rang de Saint-Georges. (photo: Société du patrimoine des Beaucerons, Fonds Mary Gagné)



LES VOIES DE COMMUNICATION

Une première route unit la Beauce au fleuve dès 1737. Ce chemin de charrette, dont l'ouverture est imposée aux trois seigneurs de la Beauce comme condition à la concession des seigneuries, est remplacé par la route Justinienne en 1758. Cette route, qui traverse le bois marécageux de Sartigan entre la Beauce et Saint-Henri, réduit la distance jusqu'à Québec. Les Beaucerons y attraperont leur surnom de «jarrets noirs».

Le réseau routier intérieur de la Beauce se greffe naturellement au tracé de la rivière Chaudière et de ses affluents. Il progresse vers le sud au rythme de l'occupation du territoire. Entre 1815 et 1830, s'appuyant sur le réseau routier qui se prolonge alors jusqu'aux limites de Saint-Georges, le gouvernement de Québec fait entreprendre la construction d'une route internationale, le *Kennebec road*, qui rejoindra le réseau routier du Maine. Ainsi se trouvent facilités les échanges qui ont toujours existé entre la Beauce et la Nouvelle-Angleterre.

Plus tard, le réseau ferroviaire que Louis-Napoléon Larochelle et Charles Armstrong Scott planifient, veut doubler le réseau routier existant et joindre le réseau ferroviaire américain du Maine. Les travaux de construction sont entrepris en 1870. La Chaudière est reliée au fleuve en 1875, alors que le tronçon du Lévis et Kennebec atteint Scott-Jonction. Par la suite, les travaux progressent plus lentement et s'arrêtent à la rivière Doyon de Saint-Joseph en 1876.

Le Lévis et Kennebec déclare faillite et ses actifs sont vendus à la *Quebec Central Railway* en 1881.

Parallèlement aux travaux du Lévis et Kennebec, la *Quebec Central* construit une voie de chemin de fer qui reliera Sherbrooke à Québec, en joignant la ligne du Lévis et Kennebec à Vallée-Jonction. Mais avec l'achat du Lévis et Kennebec, la *Quebec Central* peut se permettre d'avoir des objectifs différents, ce qui va priver la vallée de la Chaudière de son lien direct avec le Maine. Cette compagnie privilégiée en effet la jonction avec le réseau ferroviaire américain, via le lac Mégantic, et fait entreprendre de 1891 à 1895, la construction d'un embranchement entre Tring-Jonction et le lac, sur le territoire de la Haute-Beauce.

Poussée par le fort potentiel forestier de la Beauce et la possibilité d'exporter des produits laitiers de la région, la *Quebec Central* prolonge lentement son réseau dans la vallée. La ligne atteint Saint-Georges en 1907, puis le lac Frontière en 1915, pour desservir l'arrière-pays forestier de Dorchester et Belle-chasse jusqu'en 1965.

À partir des années quarante, la route reprend une importance considérable et de nombreuses entreprises fonderont leur prospérité sur son ouverture à longueur d'année. Le réseau est modernisé et prend dès lors le nom de Lévis Jackman⁵. Doublé récemment en partie par l'autoroute Robert-Cliche, le réseau routier beauceron attend avec impatience son rajeunissement.

Le site de Vallée-Jonction témoigne encore aujourd'hui de l'intense activité ferroviaire de la fin du XIX^e siècle. Le secteur de la gare conserve de nombreux éléments évocateurs de la grande époque du transport par rail. (photo: P. Bernard)

NAISSANCE DES VILLES

Mais que sont devenues entre temps ces premières agglomérations qui ponctuaient le territoire beauceron, à environ tous les dix kilomètres? Dans la vallée, leur origine date de la fixation de l'emplacement des églises: Sainte-Marie en 1746, Saint-Joseph en 1762, Saint-François en 1782 et Saint-Georges en 1830. Peu à peu se construisent autour de ces pôles primitifs les résidences des rentiers et professionnels, les ateliers et boutiques d'artisans, les établissements commerciaux et les maisons d'éducation. Dès 1820, Sainte-Marie est devenue un gros village agricole et institutionnel, alors que Saint-Joseph, chef-lieu du comté, voit sa population augmenter après 1850. Beauceville, à cause de la ruée vers l'or (1860-1910), connaît une croissance rapide après 1860. À Saint-Georges, le développement des noyaux urbains débute vers 1870 avec une activité centrée sur l'exploitation forestière et agricole. Peu à peu, les quatre paroisses-mères de la Beauce se fragmentent pour donner naissance à de nouvelles paroisses.

À la fin du XIX^e siècle, le passage du chemin de fer contribue à la naissance de nouveaux villages. Scott-Jonction, Vallée-Jonction, Tring-Jonction et La Guadeloupe se développent ainsi autour des gares ou des jonctions ferroviaires. À de nombreux endroits, les gares ont favorisé l'émergence de quartiers typiques, avec des commerces, des minoteries et de petites manufactures, comme on peut encore en voir à Saint-Georges et à East-Broughton-Station. De la fin du XIX^e siècle jusqu'aux années quarante, la Beauce voit ainsi naître environ quarante villages.

Vers les années 1920-1930, l'industrie du textile (la Dionne Spinning Mills à Saint-Georges, par exemple), de la chaussure, de la transformation du bois et le secteur de l'alimentation (Vachon Culinar à Sainte-Marie, par exemple), modifient la configuration des villages de la vallée qui éclatent de leurs limites traditionnelles pour déborder sur le territoire rural. Déjà, à la fin des années soixante, les villes de Saint-Georges Est et Ouest sont reconnues comme capitales industrielles de la Beauce avec des entreprises comme Ca-



nam-Manac et de nombreuses PME. Les paroisses périphériques se dépeuplent au profit de Sainte-Marie, Saint-Joseph, Beauceville et du grand Saint-Georges. Ainsi, lorsqu'on parcourt en voiture la route 73, depuis Scott-Jonction jusqu'aux limites de Saint-Georges, on semble traverser un long village qui s'étire en suivant la vallée de la Chaudière. Les contraintes physiques ont en effet délimité l'emplacement des villes, qui se sont naturellement implantées le long de l'étroite bande entre la zone inondable et le pied des coteaux.

LA BEUCE, UNE CONTINUITÉ

La grande région beauceronne compte aujourd'hui près de 100 000 habitants. Sa population se concentre dans quatre villes de la vallée: Saint-Georges, Sainte-Marie, Beauceville et Saint-Joseph, qui ont respectivement 20 255, 8 940, 6 430 et 4 770 habitants. Les schémas d'aménagement des trois MRC de la Beauce mettent en lumière le rôle prépondérant de ces centres de services qui s'appuient sur une forte activité commerciale et industrielle. Ces schémas démontrent aussi que les municipalités environnantes sont en quelque sorte satellisées par ces pôles de développement. La vieille structure du territoire beauceron joue et confirme l'importance de la vallée. Dans un avenir rapproché, il est permis de croire que la croissance tentaculaire des villes de la vallée va se poursuivre. Parallèlement à ce processus, la revitalisation des coeurs urbains, délaissés et vieillissants, va s'amorcer. Déjà, Sainte-Marie, avec le programme Rues

principales de la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine, enclenche un mouvement qui est envié par les autres villes.

Cependant, l'avenir des villes beauceronnes repose sur la prospérité économique de la région. Cette prospérité qui en fait la renommée, doit permettre dès maintenant la création de nouvelles entreprises de pointe, à haut niveau technologique, qui remplaceront les industries du secteur mou. Cette prospérité doit aussi favoriser la mise en place d'équipements collectifs dans les domaines touristique, culturel, éducationnel et récréatif, afin d'améliorer la qualité de vie et de conserver et attirer, en région, les forces vives qui lui assureront sa régénération.

- 1) Beauregard, Yves et al. *Famille, parenté et colonisation en Nouvelle-France. Revue d'histoire d'Amérique Française*, vol. 39, n° 3, hiver 1986, pp. 319-405.
- 2) Larouche, Jeannette. *Joseph-Fleury de la Gorgendière, 1676-1755, négociant de Québec*. Chicoutimi (thèse de maîtrise ès arts) U.Q.A.C., janvier 1983, pp. 106-111.
- 3) Baby, François. *Dénombrement de la Province de Québec, 1784*. British Library Add Mss 21885ff. 259R-264R.
- 4) Vézina, R. et P. Angers. *Histoire de Saint-Georges-de-Beauce*. s.l., s.n., (1935), pp. 24-25.
- 5) Provost, H. *Chaudière-Kennebec grand chemin séculaire*. Québec, Éditions Garneau, (1974), pp. 371-396.

Jean-René Breton est historien de l'art. Il a coordonné la rédaction de la monographie d'histoire de la Beauce publiée par la Société du patrimoine des Beauce-rons.