

La trame seigneuriale

Ludger Beauregard

Numéro 44, été 1989

Manoirs et seigneuries

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/672ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Beauregard, L. (1989). La trame seigneuriale. *Continuité*, (44), 19–23.

LA TRAME SEIGNEURIALE



Vu des airs, le paysage du Québec apparaît systématiquement découpé dans une géométrie rigoureuse où triomphent les formes rectangulaires. (photo: ministère des Affaires culturelles)

De seigneuries en arrière-fiefs, de censives en « côtes », de hameaux en villages, le territoire du Québec s'est découpé suivant une rigueur géométrique dont il porte encore aujourd'hui les traces.

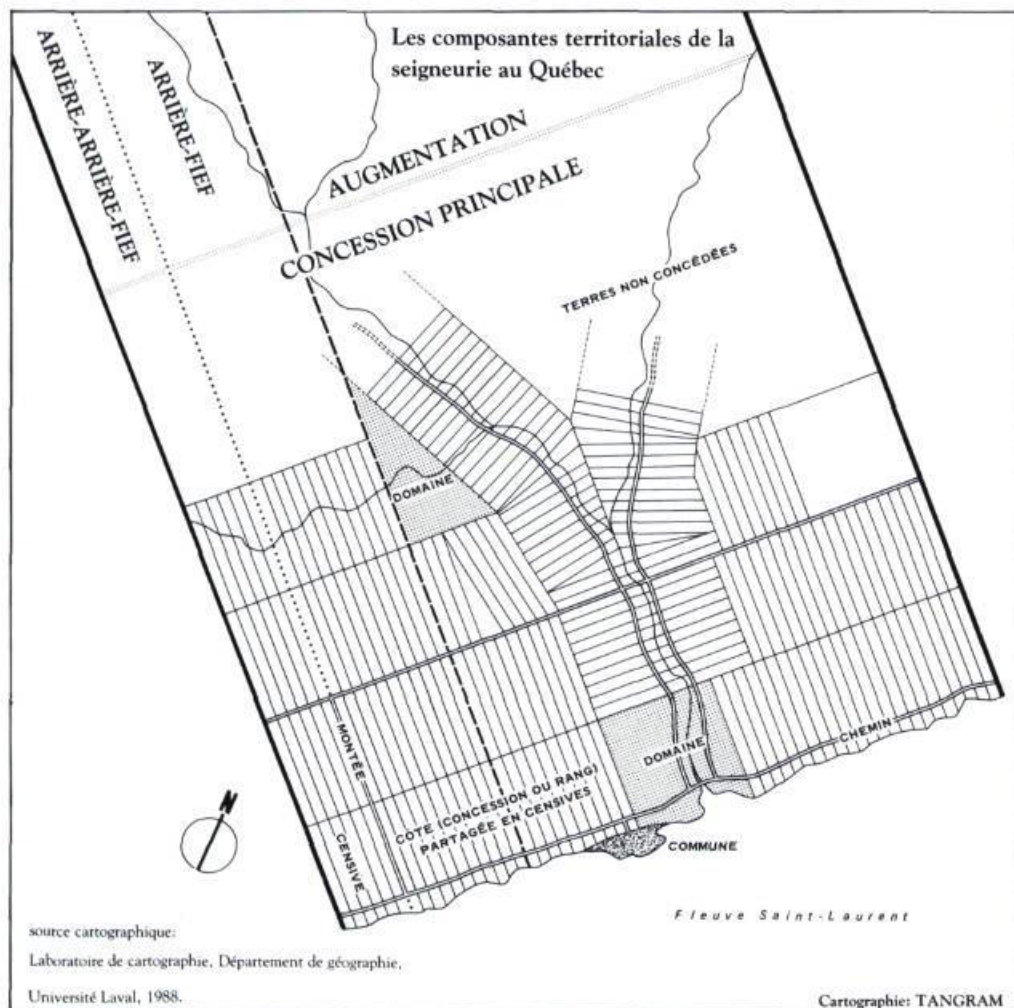
par Ludger Beauregard

De tous les paysages ruraux du Québec, ceux de la vallée du Saint-Laurent paraissent les plus intéressants, non seulement parce qu'ils sont les plus anciens et les plus humanisés, mais aussi et surtout parce qu'ils s'avèrent fortement structurés. Le paysage laurentien porte la marque d'une logique géographique remarquable, visant au départ l'appropriation rapide des côtes et la maîtrise du grand fleuve. Du haut des airs, il apparaît systématiquement découpé et organisé dans une géométrie rigoureuse, où triomphent les formes rectangulaires. Toute la vallée témoigne d'une organisation géographique qu'il faut connaître et reconnaître pour pouvoir en préserver les traits essentiels au moment où l'on élabore de nouveaux schémas d'aménagement régional.

L'ORIGINE SEIGNEURIALE

L'histoire foncière du Québec commence avec la concession des premières seigneuries dans la vallée du Saint-Laurent. Avant la création de la Compagnie de la Nouvelle-France, dite aussi des Cent-Associés, par le cardinal Richelieu en 1627, quelques fiefs avaient été concédés dans la région de Québec, au cap Tourmente (1624), au cap aux Diamants et dans la vallée de la rivière Saint-Charles (1626). De 1627 à 1663, la Compagnie, mandataire exclusive du peuplement de la Nouvelle-France, concédera plus de soixante-dix seigneuries situées pour la plupart entre la baie Saint-Paul et le lac des Deux Montagnes. C'est vraiment elle qui effectue le premier découpage de la vallée laurentienne.

Les seigneuries que cette société accorde sont de taille et de forme différentes. Les unes paraissent démesurément vastes comme celle de la Cité attribuée à l'intendant des Cent-Associés en 1635: elle s'étendait du Saint-Laurent jusqu'à l'Atlantique! D'autres grandes seigneuries vont aussi aux membres de la Société, dont celles de Beupré et de la Madeleine, entre autres. Elles seront subséquemment subdivisées en fiefs et en censives comme les concessions de moyenne grandeur.



1. Les principales composantes territoriales à l'époque seigneuriale: le domaine du seigneur, les fiefs, les censives et la commune.

étant donné l'importance de la longueur de la côte, à cette époque, par rapport à la profondeur de la concession, sujette à des augmentations. Avec le temps, grâce à l'excellent travail des arpenteurs Samuel Holland (1764-1801) et Joseph Bouchette (1801-1841), la cartographie seigneuriale s'est précisée. Celui-ci a même décrit les seigneuries dans deux gros ouvrages, publiés en 1815 et 1831.

La seigneurie a été le cadre territorial du peuplement. Elle a été divisée en arrières-fiefs et surtout en censives. En 1663 par exemple, les soixante-dix seigneuries concédées comptaient une trentaine d'arrières-fiefs, dont le titulaire possédait les mêmes avantages et les mêmes obligations que le seigneur concédant, et 660 censives. Les seigneurs avaient l'obligation d'habiter leur seigneurie, d'y créer des censives, de l'aménager et de l'équiper. La figure 1 présente les composantes territoriales de la seigneurie telles que le domaine seigneurial, les fiefs, les censives et la commune. L'organisation spatiale de ces éléments fait ressortir quelques faits fondamentaux. Le domaine du seigneur et son manoir occupent ordinairement le meilleur site sur le fleuve, à une confluence quand il y en a une, comme c'est le cas à Beauport (1634). La rive fluviale est d'abord partagée perpendiculairement en censives plus ou moins égales, contiguës et oblongues. L'ensemble constitue la «côte», une unité linéaire de peuplement, qui se reproduit à l'intérieur sous forme de rang simple ou double. Un chemin suit le bord de l'eau et assure l'unité de la côte.

La côte identifie le premier sentiment d'appartenance des censitaires. Les premiers habitants des seigneuries de Beauport et de Beaupré, près de Québec, ont constitué la côte de Beauport et la côte de Beaupré, signifiant la rangée des censives riveraines à laquelle ils appartenaient. La côte se substitue ici à la seigneurie comme référence territoriale,

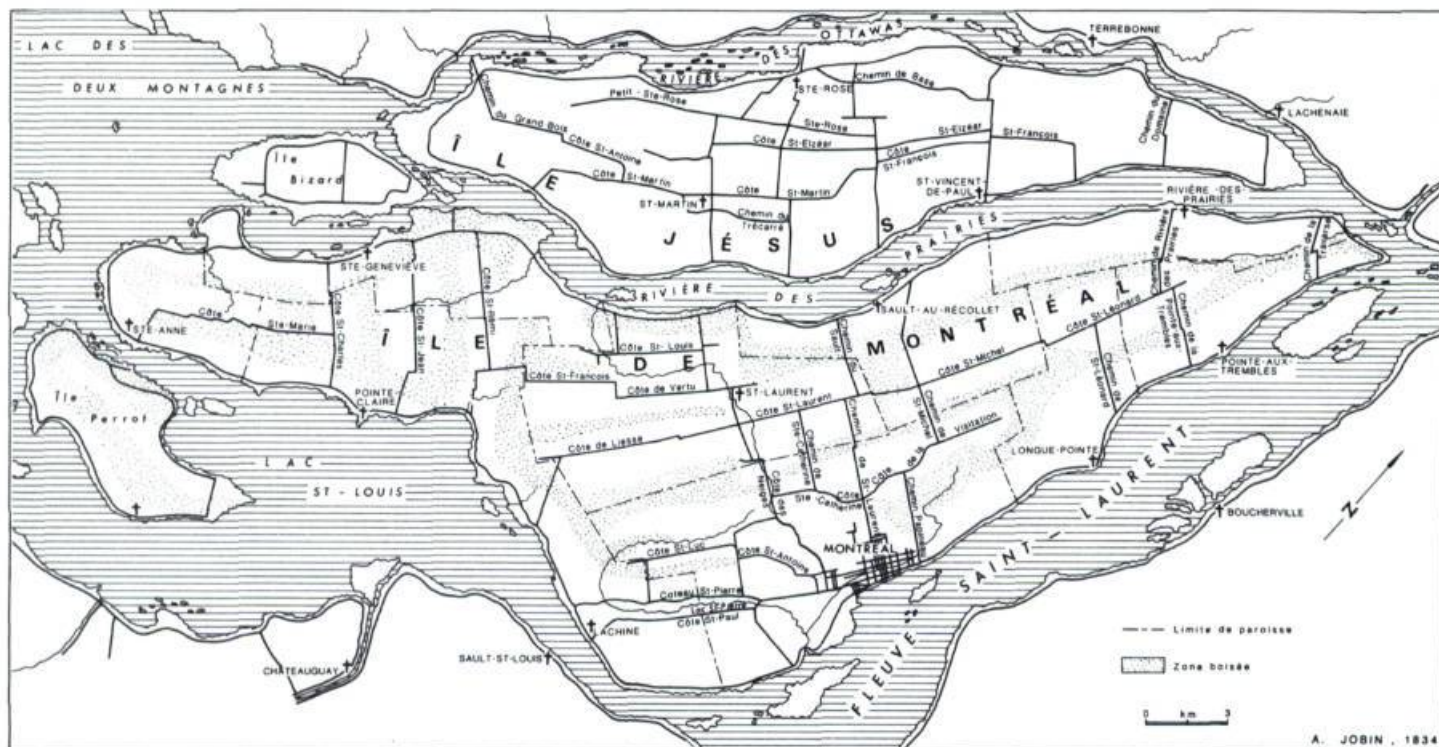
Il semble que la seigneurie de Notre-Dame-des-Anges, octroyée aux jésuites en 1626 et confirmée par les Cent-Associés en 1637, ait servi de modèle à la distribution des terres. Située au nord de la rivière Saint-Charles, elle mesure une lieue de front (5 km) sur la rivière et le fleuve avec une profondeur de quatre lieues. En 1663, les jésuites déclarent que leur seigneurie contient un arrière-fief, deux métairies et vingt-quatre censives, où vivent 140 personnes. Toutes les censives sont orientées au nord-ouest et épousent la forme d'une lanière. Elles sont perpendiculaires à la rive et mesurent souvent deux arpents de front (117 m) sur 30 ou 40 de profondeur. Dans la seigneurie de Beaupré (1636), les fiefs et les censives s'avèrent encore plus profonds, atteignant jusqu'à 126 arpents. Bref, si les premières seigneuries ne présentent pas toutes une forme rectangulaire, les fiefs et les censives qui y sont concédés adoptent en général cette configuration.

S'agit-il d'une règle? Il ne semble pas que les Cent-Associés l'aient imposée d'autorité à leurs concessionnaires, mais presque tous les seigneurs l'ont suivie, jugeant probablement que la cession d'une terre en forme de rectangle allongé et perpendiculaire à la rive répondait le mieux aux fins de la colonisation et aux conditions du milieu. Le modèle est appliqué aussi bien dans l'île d'Orléans que sur les rives du haut estuaire. Il faut dire qu'il était logique et rentable, permettant au plus grand nombre de censitaires d'exploiter à la fois la terre et l'eau dans un espace donné.

L'UNITÉ SEIGNEURIALE

Si l'on comptait soixante-dix seigneuries en 1663, à la fin du règne des Cent-Associés, on en dénombrera 250 un siècle plus tard. Elles enserraient le fleuve et débordaient sur la plaine du Saint-Laurent, occupant entièrement les deux côtés du Richelieu. Elles se prolongeaient le long de la Chaudière et, notamment, sur la rive sud de l'estuaire.

La première cartographie générale des seigneuries est réalisée en 1709 et n'en montre que les limites latérales,



dans le langage populaire. L'occupation de l'île de Montréal s'est réalisée par l'implantation successive de côtes, établies sur les rives comme à l'intérieur. L'odonymie le rappelle encore, grâce au chemin de la Côte-des-Neiges, au chemin de la Côte-Sainte-Catherine et au chemin de la Côte-Vertu. Vers 1830, l'île était couverte par un réseau de côtes imbriquées, bien reliées par un système de chemins de côtes et de montées ou descentes (figure 2).

La figure 1 illustre aussi l'influence déterminante des affluents du Saint-Laurent sur l'orientation des censives et des chemins. La Chaudière a mieux réussi que le Richelieu à cet effet, les seigneuries y enjambant la rivière. Beaucoup plus tôt, la rivière Saint-Charles à Québec avait, dès 1626, orienté la seigneurie Saint-Joseph, attribuée à Louis Hébert, à l'encontre du fleuve. Quant aux arrières-fiefs, les seigneurs ont commencé à en concéder très tôt. La seigneurie de Beauport, cédée à Robert Giffard en 1634, en comptait cinq en 1663. À l'abolition du régime seigneurial en 1854, la seigneurie de Boucherville en avait une bonne vingtaine.

LE LEGS SEIGNEURIAL

Le modelage du paysage rural de la vallée du Saint-Laurent et, à une autre échelle, de la vallée du Richelieu reflète toujours, dans son organisation spatiale et dans sa toponymie, l'influence structurale des vieilles seigneuries françaises. Le cadre seigneurial, son réseau de côtes et de rangs avec leurs chemins, le hameau initial devenu village autour de l'église et de son cimetière, le manoir seigneurial se retrouvent encore malgré la superposition des paroisses après 1720 et des municipalités après 1845. À un siècle d'intervalle, le chemin de fer et l'autoroute ont cependant renié la trame seigneuriale. L'urbanisation, qui a envahi l'espace rural depuis les années 1950, a généralement respecté les vieilles structures, tout en effaçant beaucoup de vestiges de l'ancien peuplement.

L'époque actuelle vise l'aménagement régional, qui sera en fait un réaménagement du territoire. Celui-ci tiendra-t-il compte de l'apport seigneurial ou se branchera-t-il sur de nouvelles valeurs? Concrètement parlant, un schéma d'aménagement régional pourrait, par exemple, s'axer sur le Richelieu ou sur

2. L'occupation de l'île de Montréal s'est réalisée par l'implantation successive de côtes, établies sur les rives comme à l'intérieur. (Le système des côtes dans l'île de Montréal en 1834, d'après André Jobin, tiré de «Géographie historique des côtes de l'île de Montréal» par Ludger Beauregard, dans Cahiers de géographie du Québec, avril-septembre 1984, p. 59)

l'autoroute 30. Selon l'option retenue, on peut imaginer des projets bien différents. Dans le premier cas, le réaménagement serait prisonnier du passé, dans le second, il pourrait faire fi du passé et créer du neuf. Pourtant entre le Saint-Laurent et le Richelieu, il y a un triangle patrimonial chargé de trois siècles d'histoire et modelé par une dizaine de générations d'habitants.

À l'heure des choix, à un point tournant du développement de notre territoire, il est à espérer qu'une meilleure connaissance de l'héritage seigneurial favorisera la conciliation avec le passé. Géographes, urbanistes et architectes du paysage y sont fortement conviés.

3. Vue aérienne de Varennes. Le chemin de fer, la route 132 puis l'autoroute 30 en ont rompu la trame seigneuriale. L'urbanisation a même franchi la voie ferrée et la route 132 pour s'étendre, selon un pattern moderne, jusqu'à la rivière Saint-Charles. (photo: ministère de l'Énergie et des Ressources, Service de la cartographie)



LE CAS DE VARENNES

La municipalité de Varennes présente à l'heure actuelle un cas potentiel de réaménagement, dans lequel la dimension patrimoniale paraît importante. Il s'agit du déplacement du chemin de fer qui coupe la ville en deux, mais qui a permis un intéressant développement industriel juste au nord du centre urbain, comme le montre la figure 3.

Concéder une première fois à René Gaultier de Varennes en 1667 par Pierre Boucher, gouverneur de Trois-Rivières et seigneur de Boucherville, le fief de Varennes sera reconcéder à son titulaire par l'intendant Jean Talon en 1672. Le sieur de Varennes avait alors succédé à son beau-père comme gouverneur de Trois-Rivières. La seigneurie mesurait 28 arpents (1,6 km) sur une lieue de profondeur (5 km), y compris le fief Tremblay ainsi que des îles dans le Saint-Laurent. Le peuplement y progresse lentement de la côte jusqu'au rang du Pérou, ouvert au début du XIX^e siècle. La population atteindra son premier sommet vers 1830, à l'apogée de l'économie agricole traditionnelle, avec plus de 3 000 habitants dans le périmètre de la paroisse, qui englobait quatre seigneuries contiguës. L'occupation du territoire a dû s'adapter au milieu physique, notamment à la rive irrégulière du Saint-Laurent et aux ruisseaux qui sillonnaient le pays.

La rive pousse des pointes dans le fleuve, d'où le nom des seigneuries successives du cap de Varennes, du cap de la Trinité et du cap Saint-Michel, les caps étant probablement issus de glissements de terrain ou y étant sujets. Un glissement a réduit de moitié le cap de Varennes en 1916. La Saline, source d'eau salée, rend aussi la côte peu accueillante un peu plus au nord du cap. Elle a fait dévier le chemin de la côte d'en bas vers l'intérieur. En fait, la «grande côte» s'écarte de la rive, sauf à l'emplacement de l'ancien bourg (rue Sainte-Anne). La ri-

vière Saint-Charles et le ruisseau Sainte-Marie ont par ailleurs localisé le rang de la Picardie et celui de la Petite Patrie. Autrement, l'appropriation spatiale s'est réalisée selon le modèle seigneurial.

Si les frontières seigneuriales, paroissiales et municipales demeurent invisibles dans le paysage, le chemin de fer en 1882, la route Marie-Victorin (132) en 1939 et l'autoroute de l'acier (30) en 1972-1976 ont brisé l'ordonnance foncière. L'urbanisation a même franchi le chemin de fer et la route 132 pour s'étendre, selon un pattern moderne, jusqu'à la rivière Saint-Charles, masquant ainsi la trame originale.

Il est maintenant question de déplacer le chemin de fer plus que centenaire. On songe naturellement à le dévier vers l'autoroute 30, mais sans pour autant abandonner la desserte de la zone industrielle au nord de la ville. On pourrait être tenté de prévoir un bon espace-ment entre l'autoroute et le chemin de fer de façon à y loger un parc industriel: on combinerait ainsi deux axes structurants aux effets néfastes pour l'agriculture. La solution la moins dommageable serait de coller le chemin de fer à l'autoroute. D'une façon ou d'une autre, à

l'instar de Boucherville, Varennes est soumise aux pressions de l'urbanisation et on peut anticiper les conséquences d'un tel projet.

Dans les études d'impact de projets semblables, on prend en considération les résistances environnementales telles que le zonage agricole et la préservation du patrimoine, entre autres. Le tracé préférentiel devient celui de la moindre résistance. Varennes a jusqu'ici conservé ses vieux bâtiments et son ancienne toponymie. Il serait regrettable qu'elle oblitère davantage le fond même de son passé, ses structures seigneuriales et son agriculture. Varennes est à l'heure des choix!

Ludger Beauregard est géographe et professeur à la retraite du Département de géographie de l'Université de Montréal.