

PORTRAIT



CONSEIL DU SAINT-LAURENT
TCR SUD DE L'ESTUAIRE MOYEN

MISE EN CONTEXTE :

Cette fiche a été produite dans le cadre du processus d'élaboration du Plan de gestion intégrée régional (PGIR) touchant le territoire de la Table de Concertation Régionale (TCR) du Sud de l'estuaire moyen. Elle fait partie du portrait du territoire.

Pour en apprendre davantage sur l'ensemble de la démarche, visitez notre site internet : tcrsudestuairemoyen.org. Un résumé est également disponible en introduction de la [version conviviale du Plan d'action 2018-2023](#) (pages 6 à 11).

REMERCIEMENTS :

L'équipe de coordination du Conseil du Saint-Laurent tient à remercier tous les membres, partenaires et collaborateurs de la Table de concertation du Sud de l'estuaire moyen qui ont participé à l'élaboration et à la vérification des fiches du portrait du territoire.

CITATION RECOMMANDÉE :

Conseil du Saint-Laurent. (Année). Titre de la fiche. Fiche du portrait | Plan de Gestion Intégrée Régional du Conseil du Saint-Laurent.

Historique de l'occupation du territoire

RÉSUMÉ

L'occupation actuelle du territoire côtier du sud de l'estuaire moyen découle des différentes phases d'occupation qu'il a connu au fil des siècles. Alors que la colonisation initiale menée par les Français explique la division encore bien visible du territoire, les usages en zone côtière ont évolué avec les époques. D'abord d'une importance capitale pour la survie des premiers colons, le littoral s'est transformé pour devenir le point central d'une économie étroitement liée au transport maritime. À la faveur de l'évolution d'un réseau routier plus efficace, de la venue du chemin de fer, de la modernisation et de la diversification des activités économiques régionales, le fleuve et ses berges ont graduellement perdu leur importance centrale dans l'économie globale de la région au profit du tourisme et du loisir.

L'occupation amérindienne et l'exploration européenne

La présence des Amérindiens, premiers occupants du territoire, remonte à plusieurs millénaires. Des artefacts découverts sur de hautes terrasses dans la région de Bic (Rimouski), suggèrent que le Bas-Saint-Laurent était occupé à l'époque du Paléoindien récent (10 000 – 8 000 ans AA¹) (Dumais, 1988). Des vestiges découverts près du ruisseau des Caps et de la pointe Saint-André, au Kamouraska, font remonter la présence autochtone à cet endroit à la période archaïque, soit de 7000 à 3000 ans AA (Ruralys, 2004). Le territoire était alors un lieu de passage entre la vallée du Saint-Laurent et les maritimes, notamment via le sentier du portage qui liait le fleuve Saint-Laurent au lac Témiscouata avant d'atteindre un circuit canotable qui se rendait jusqu'en Acadie (Baie de Fundy) en passant par la rivière Madawaska (Landry, 2006). Les différents peuples autochtones (Iroquoiens, Montagnais, Malécites et Micmacs), effectuaient des expéditions saisonnières le long des rivages de l'estuaire pour y pratiquer la cueillette, la pêche et la chasse, et ce, jusqu'au moment du peuplement européen au XVII^e siècle. Les îles qui parsèment l'estuaire



Illustration d'un établissement côtier pour la fonte de graisse de baleine – Basques

© Duhamel du Monceau, Traité général des pesches, Paris, 1769-1777

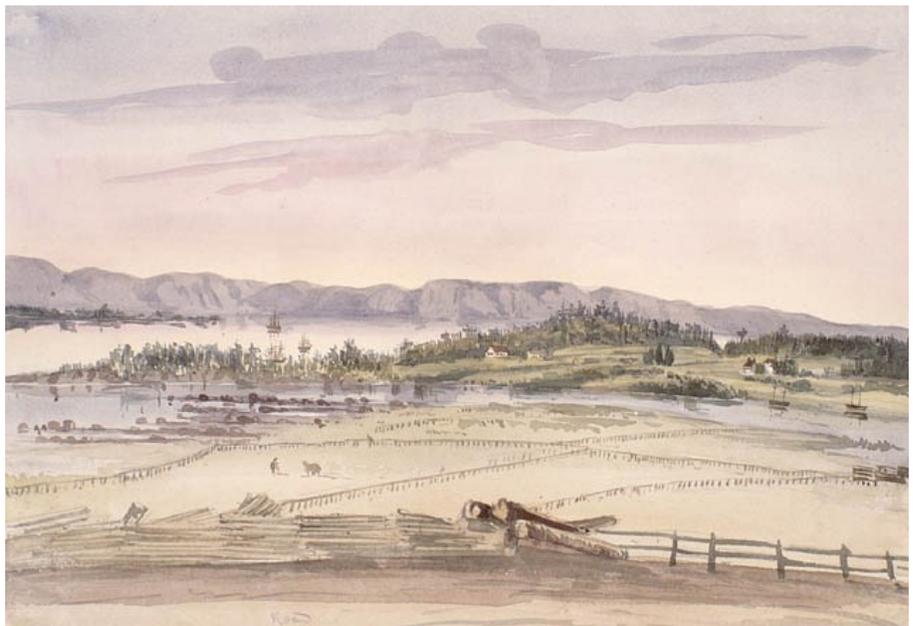
¹ AA : avant aujourd'hui

servaient également de halte aux Amérindiens qui descendaient le fleuve (Fortin et Lechasseur, 1999; Saint-Pierre, 2000; Ruralys, 2004 et 2015). Pendant cette longue période, qui correspond à la déglaciation, les Amérindiens devaient s'adapter à un milieu naturel en transformation constante (Ruralys, 2014)

Jacques Cartier est l'un des premiers européens à découvrir l'estuaire du Saint-Laurent. Les plus anciennes références aux côtes du Bas-Saint-Laurent datent de son 2^e voyage en 1535. La cartographie qu'il en fait ouvrira la route à ceux qui fréquenteront l'endroit après lui, dont les pêcheurs basques (Fortin et Lechasseur, 1999; Ruralys, 2007). Ces derniers exploitaient déjà les ressources marines sur les Grands bancs de Terre-Neuve et dans le golfe du Saint-Laurent en 1500. Au milieu du XVI^e siècle, ils auraient disposé d'une flotte d'une centaine de morutiers et d'une trentaine de baleiniers. À partir de 1570, la raréfaction de la ressource pousse les Basques à se diriger vers de nouveaux territoires de pêche à l'intérieur de l'estuaire. Les Basques organiseront des installations saisonnières à L'Isle-Verte (pointe à la Loupe) et Cacouna pour pratiquer la pêche à la baleine et au loup-marin, mais également pour faire du troc avec les Amérindiens (Fortin et Lechasseur, 1999; Ruralys, 2007). Ils ouvrent ainsi la porte à l'important commerce des fourrures établi par les Français tout le long du littoral entre Montréal et Matane au courant du XVII^e siècle. Au même moment, les missionnaires s'installent chez les peuples autochtones dans le but de les évangéliser. Dès 1615, les pères Récollets visitent le site de la rivière du Loup et le père jésuite Paul Lejeune hivernera en compagnie de Montagnais dans la région du Kamouraska en 1633-1634 (Saint-Pierre, 2000; Ruralys, 2004 et 2007).

La colonisation

Au Régime français, la colonisation de la Nouvelle-France par les Euroquébécois s'amorce au cours du XVII^e siècle, mais la région se développe lentement pendant près de deux siècles. Au départ, l'occupation du territoire est principalement motivée par l'exploitation des richesses naturelles au détriment du peuplement et de la mise en valeur des terres. La région est convoitée pour le potentiel qu'elle offre, principalement pour le commerce de la traite des



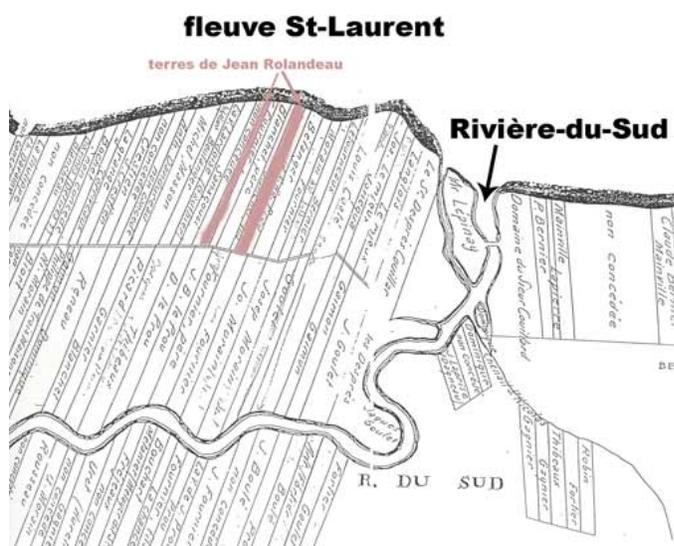
Vue de l'anse de la Rivière-du-Loup, entre les années 1838 et 1840

© Bibliothèque et Archives Canada, Aquarelle par Henry Hugh Manvers Percy, C-013617

fourrures et des pêcheries en zone littorale (Ruralys 2007). Les contraintes physiques et l'absence de voies de communication limitent aussi l'expansion de la zone habitée (Fortin et Lechasseur, 1999; Saint-Pierre, 2000; Ruralys, 2004 et 2007). Dans la portion ouest du territoire, l'insécurité due aux guerres iroquoises est un autre facteur limitatif au peuplement. Les communautés se développent tout de même plus

rapidement à l'ouest du fait de la proximité avec le centre de la colonie (Saint-Pierre, 2000). Privé de tout lien terrestre, le Bas-Saint-Laurent reste isolé et la démographie augmente lentement (Fortin et Lechasseur, 1999).

Les pionniers arriveront par le fleuve, qui restera l'unique voie de communication jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Les premiers peuplements sédentaires se forment donc tout naturellement le long de la côte. La plaine littorale, qui comprend les terres les plus riches et fertiles du territoire, sera défrichée pour permettre l'agriculture jusque dans les grands marais. Les premiers colons s'installent donc très près de la grève jusqu'à ce que l'érosion les force à reculer leurs bâtiments. À cette époque, la chasse et la pêche constituent des activités économiques d'appoint, mais demeurent néanmoins essentielles à la survie des premiers habitants. La pêche au marsouin blanc (béluga) et à l'anguille marquera tout de même le paysage du territoire par la présence de nombreuses fascines ponctuant le littoral du Kamouraska et de Rivière-du-Loup (Fortin et Lechasseur, 1999; Saint-Pierre, 2000; Ruralys, 2004 et 2007).



Division des concessions de la seigneurie de la Rivière du sud – 1709

© Jean Laurendeau 2005

Dès ses débuts au XVII^e siècle, la concession des terres se fait d'abord le long du fleuve et selon le mode seigneurial. La division des terres s'effectue d'abord en seigneuries, qui sont ensuite subdivisées en lots étroits, mais profonds, reliés par des rangs parallèles au fleuve. Les traces de cette organisation du territoire sont encore bien visibles dans paysage actuel (Ruralys, 2007 et 2004).

Les années 1800 marquent le début d'une période d'intensification du développement provoqué par une pression démographique importante. On observe l'étalement des établissements, la diversification et l'intensification de l'exploitation agricole, la mise en valeur des ressources forestières,

ainsi que l'amélioration des réseaux de communication à travers le territoire (Saint-Pierre, 2000; Ruralys 2007). Au tournant du XIX^e siècle, toutes les terres de la bande littorale sont occupées, obligeant les nouveaux occupants à coloniser l'intérieur des terres. Cette expansion de la zone habitée vers l'intérieur génère toutefois certains conflits entre les habitants du littoral qui jouissent de privilèges, notamment l'accès au foin de grève pour le bétail, la chasse aux oiseaux migrateurs sur le littoral et la pêche. Les habitants le long du fleuve se mobilisent pour protéger les avantages dont ils disposent de la convoitise des habitants des rangs intérieurs. Les premiers règlements limitant l'accès aux berges datent donc du XIX^e siècle (Saint-Pierre, 2000). C'est aussi à cette période que des propriétaires terriens du littoral, désireux d'agrandir la superficie des terres cultivables, amorcent la construction d'aboteaux permettant d'endiguer les marais côtiers et terres littorales inondables (Ruralys, 2007).

Diversification

Le XIX^e siècle marque la fin de l'isolement de la région avec l'amélioration des infrastructures de transport maritime et terrestre. Pour des raisons stratégiques (politiques et militaires) et économiques (commerce avec l'Europe), la région deviendra peu à peu un véritable carrefour entre Québec, les maritimes et l'Europe (Fortin et Lechasseur, 1999; Saint-Pierre, 2000).

C'est le réseau routier qui sera développé en premier puisqu'il accompagne la progression du peuplement. Il sert essentiellement de lien entre les localités limitrophes ou à relier les rangs du haut-pays vers le chemin royal et le fleuve (Ruralys 2007). À la fin 1700, le chemin du Roy longeant l'estuaire n'est encore qu'un chemin rudimentaire. Interrompu à la hauteur des principales rivières et se terminant à Trois-Pistoles, son entretien demeure à la charge de ceux qui le bordent (Saint-Pierre, 2000). Au fil du temps, l'état du chemin royal s'améliore. Le parcours est corrigé pour éviter les inondations à marée haute et les terres meubles du littoral (Ruralys 2007). Le réseau s'étoffe également grâce aux modifications apportées au chemin du Grand-Portage (nouveau tracé – le Chemin-Neuf) et à la création de nouvelles routes (chemin Kempt, chemin de Matapédiac) qui améliorent la liaison avec les Maritimes (Fortin et Lechasseur, 1999; Ruralys, 2007). Ce développement du réseau routier régional améliore le lien entre les différentes seigneuries de la côte, mais ne favorise toujours pas la communication sur l'ensemble du territoire (Ruralys, 2007).



Le plus vieux chantier naval, celui de la Davie de Lévis. Sur le territoire de la TCR, de nombreux chantiers navals plus modestes sont éparpillés le long de la côte.

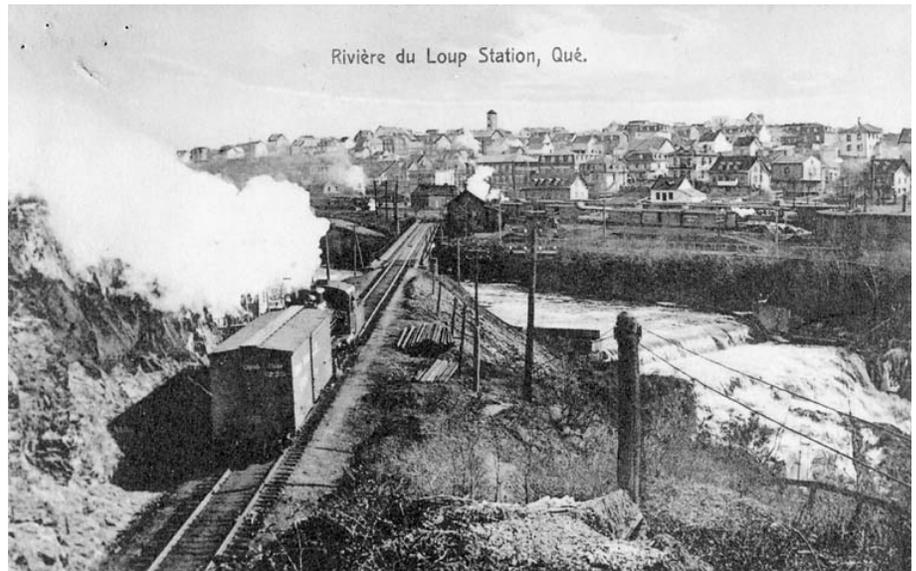
© G. Garneau, 1885, Archives nationales du Québec à Québec, P90, D1, P77.
(Tiré de Franck, 2000)

C'est la voie maritime qui demeure la route privilégiée pour le transport de personnes et de marchandises sur de longues distances avant l'arrivée du train au milieu du XIX^e siècle. À cette époque, le Saint-Laurent est d'ailleurs l'une des plus importantes voies de navigation internationale (Fortin et Lechasseur, 1999). Presque toutes les localités côtières possèdent leur quai et de nombreux chantiers navals voient le jour dans les anses ou sur les grèves, dont celui de Pointe-Sèche à Saint-

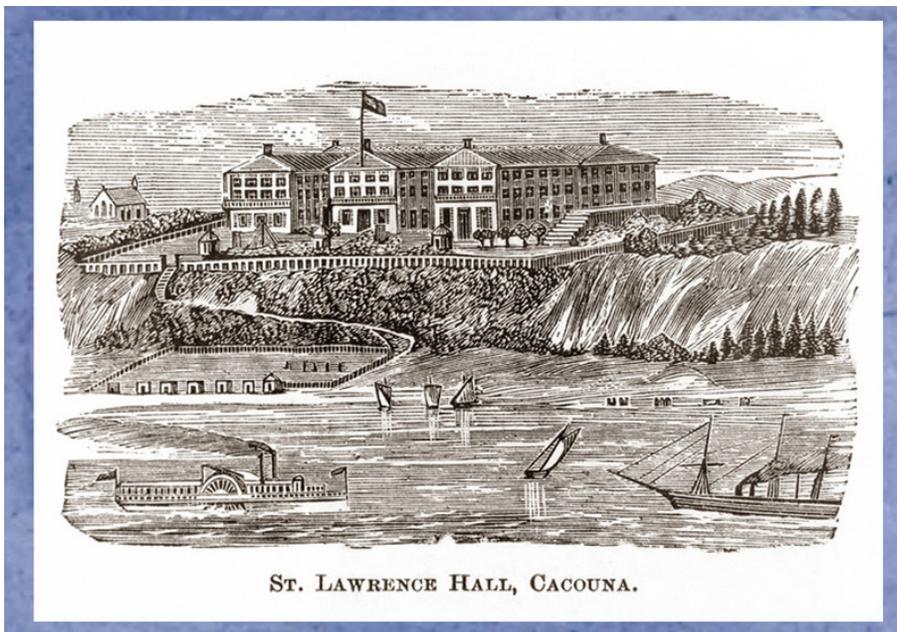
Germain (MRC de Kamouraska). Ce sont les beaux jours des goélettes et du cabotage. Pour répondre aux besoins grandissants de la navigation et faciliter la circulation fluviale, de nombreuses infrastructures seront instaurées au courant du siècle. Un service de pilotage est mis en place et le balisage de l'estuaire s'effectue graduellement avec l'installation de bouées et d'autres aides à la navigation. C'est en 1809 que le premier phare au Québec est construit sur l'île Verte. Malgré toutes ces améliorations, la navigation sur le Saint-Laurent reste périlleuse (avec les fréquents brouillards, les hauts fonds et les récifs) et restreinte à

la période libre de glace, ce qui limite limite, à l'époque, l'essor économique (Fortin et Lechasseur, 1999; Franck, 2000; Ruralys 2007).

La construction des principaux axes ferroviaires nationaux (le Grand Tronc et l'Intercolonial) et le développement d'un réseau de chemin de fer secondaire (dont le Témiscouata Railway) à partir des années 1850 engendrent d'importants changements dans le développement économique et géographique du territoire. Cette innovation technologique permet au commerce de s'affranchir de l'hiver au détriment du transport maritime qui perd graduellement de son importance (Fortin et Lechasseur, 1999; Saint-Pierre, 2000; Ruralys, 2015). C'est également à partir de cette époque que le phénomène d'urbanisation prend de l'ampleur et que les villages se multiplient (Ruralys 2007).



Rivière-du-Loup Station en 1912 © J.-E. Mercier, BANC



Croquis du St Lawrence Hall vu du fleuve

© Artiste inconnu, 1879, dessin tiré du dépliant publicitaire du St Lawrence Hall, 1901, coll. Musée du Château Ramezay (Carte #25, Cacouna Illustré, 2001)

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, la principale économie du territoire était liée à l'agriculture, plus spécifiquement à la culture de grains. Par la suite, l'exploitation du sol et des ressources forestières et fauniques s'intensifie, alors qu'on observe des transformations importantes des pratiques agricoles (comme l'essor de la production laitière). Stimulées par le développement récent du réseau de transport terrestre, des entreprises industrielles et

manufacturières s'établissent sur le territoire et favorisent la diversification de l'économie. Les activités liées à la transformation du bois, le tannage du cuir et les produits de fonderie s'ajoutent alors aux

activités économiques de la région (Fortin et Lechasseur, 1999; Saint-Pierre, 2000). Le phénomène de villégiature, déjà présent au début du siècle, s'accélère aussi avec l'arrivée du train. Les paysages et les grands espaces de la région attirent la bourgeoisie urbaine de Montréal, Québec et de l'Ontario (Ruralys, 2007). Le mouvement entraîne la construction de nombreuses villas luxueuses et d'établissements hôteliers d'envergure, comme le St Lawrence Hall de Cacouna construit en 1863 et qui comportait 600 chambres (MRC de Rivière-du-Loup, 2009). On assiste à une nouvelle forme d'occupation du territoire, soit une appropriation saisonnière du littoral par l'industrie touristique.

Le 19^e siècle, particulièrement la seconde moitié marque donc le début de l'industrialisation sur le territoire. L'agriculture demeure tout de même l'épine dorsale de l'économie locale, aidée elle aussi par le développement du réseau de transport qui encourage l'exportation de certains produits agricoles.

L'occupation contemporaine



Occupation intensive du territoire côtier dans un secteur touristique – Notre-Dame-du-Portage

La division des terres selon le mode seigneurial, l'occupation et le développement rapide du front riverain et des basses terres, la prédominance de l'agriculture dans l'économie locale et l'essor hâtif d'une industrie tournée vers le tourisme ont contribué à façonner le territoire côtier d'aujourd'hui. Si les traces de la colonisation et de

l'occupation passée sont encore bien visibles dans le paysage actuel, l'industrialisation, la modernisation et l'urbanisation provoquent de grands bouleversements au courant du XX^e siècle. Les activités traditionnelles, comme la transformation et l'utilisation des marais pour l'agriculture, la pêche et la construction navale, ont évolué, changé ou carrément été abandonnées pour faire place à de nouvelles façons d'utiliser le territoire côtier. Avec la révolution du transport routier (camionnage), la



Marina de Saint-Jean-Port-Joli

© Alain Raby, <http://www.saintjeanportjoli.com>

transformation profonde de la structure économique régionale (diminution de l'économie agricole au profit de l'industrie et de services) et la modernisation, la population s'est tranquillement détournée du fleuve qui devient l'apanage d'une industrie touristique forte et du développement résidentiel. L'intensification de l'appropriation et de la privatisation du front riverain à des fins domiciliaires ou de villégiature (phénomène de chaletisation) provoque la spéculation des terrains côtiers, ce qui limite plus que jamais l'accessibilité au fleuve pour la plupart des citoyens. Récemment, une volonté populaire grandissante pour la réappropriation communautaire du littoral se fait sentir. Alors qu'historiquement on se rendait au bord de l'eau pour y travailler, le littoral est maintenant davantage associé aux loisirs et aux vacances.

Références

Dumais, P. 1988. Le Bic : images de neuf mille ans d'occupation amérindienne. Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine

Fortin, J-C et A. et Lechasseur. 1999. Le Bas-Saint-Laurent. Coll. Les régions du Québec, histoire en bref. Éditions de l'IQRC. 190 p.

Franck, A. 2000. Naviguer sur le fleuve au temps passé (1860-1960), Les publications du Québec. 195 p.

Landry, P. 2006. Une histoire de Notre-Dame-du-Portage. Éditions Trois-Pistoles et Pierre Landry. 330 p.

Laurendeau, J. 2005. Chronologie de l'histoire du Québec, de l'Acadie et du Canada-français. En ligne. http://www.jean-laurendeau.com/034_3histoires.html (Page consultée le 26 juillet 2017).

MRC de Kamouraska. Le Kamouraska, d'hier à aujourd'hui. En ligne. <http://www.mrckamouraska.com/hieraujourd'hui.php>

MRC de Rivière-du-Loup. 2009. Histoire de l'occupation du territoire de la MRC de Rivière-du-Loup. En ligne. http://riviereduloup.ca/presentation_de_la_region/?id=histoire_de_loccupation_du_territoire&a=2009

Ruralys. 2004. Les paysages du Kamouraska : Connaissance, évaluation et Valorisation. 158 p.

Ruralys. 2007. La conservation intégrée du patrimoine archéologique euroquébécois dans le développement régional : le territoire du Bas-Saint-Laurent. 140 p.

Ruralys. 2014. Étude de l'aire patrimoniale de la Pointe-aux-Orignaux, Rivière-Ouelle. Patrimoine bâti, paysages et archéologie. Rapport remis à la municipalité de Rivière-Ouelle, janvier 2014.

Ruralys. 2015. Identification et appropriation des paysages culturels patrimoniaux kamouraskois. Volet 5 du Fonds du patrimoine culturel du Québec - Rapport final. 420 p.

Saint-Pierre, J. 2000. La Côte-du-sud. Coll. Les régions du Québec, histoire en bref. Éditions de IQRC, 180 p.