ATLAS ENVIRONNEMENTAL DU SAINT-LAURENT

MILIEU HUMAIN

LE SAINT-LAURENT : UNE ARTÈRE DE VIE

l'urbanisation et l'industrialisation
(19e et 20e siècles)

LE SAINT-LAURENT : UNE ARTÈRE DE VIE

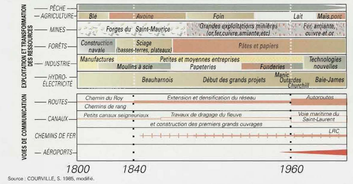
l'urbanisation et l'industrialisation (19e et 20e siècles)

«Jeunes immigrantes à Grosse-Île». Collection privée. Grosse-Île est situé près de Montmagny à quelque 48 kilomètres en aval de Québec.

1 UNE ÈRE DE PROFONDES MUTATIONS

La vallée du Saint-Laurent compte environ 335 000 habitants en 1815, soit cinq fois plus qu'au moment de la Conquête (1759-1760). L'expansion démographique se poursuit tout au long du 19e siècle, bien que plus lentement, et elle entraîne l'extension de l'écoumène, une partie de la population se déplaçant vers les plateaux appalachien et laurentidien. On assiste simultanément à une densification du peuplement sur les rives du Saint-Laurent et à une migration massive vers les villes et vers les États-Unis, si bien que la population rurale tend à se stabiliser.

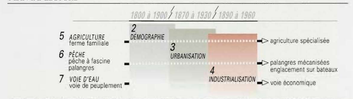
LE DÉVELOPPEMENT DU QUÉBEC, 1800-1960



Source : COURVILLE, S. 1990, modifié.

Québec, qui profite du démarrage de l'exploitation forestière à des fins commerciales, demeure la ville la plus importante jusqu'aux années 1820-1830. Puis, l'avènement de la navigation à vapeur, l'aménagement du canal de Lachine, le dragage du fleuve et l'établissement du réseau ferroviaire vont rendre Montréal plus attrayante avec l'industrialisation. Au 20e siècle, le secteur industriel prospère et se diversifie. À l'exploitation des ressources forestières s'ajoutent l'extraction minière, la transformation des produits agricoles, l'industrie textile et surtout la mise en valeur du potentiel hydro-électrique, qui devient le moteur du développement industriel québécois.

PLAN DE LECTURE



Les phénomènes marquants de la période 1800 à 1960 sont la croissance démographique (bloc 2), l'urbanisation (bloc 3) et l'industrialisation (bloc 4). Les activités traditionnelles, telles l'agriculture (bloc 5) et la pêche (bloc 6), évoluent à travers cinq ex. : Le Saint-Laurent (bloc 7) continue à jouer un rôle de premier plan au cours de cette évolution. Mais la pression croissante de l'urbanisation et de l'industrialisation sur l'environnement va faire naître d'importants problèmes de pollution auxquels il faut encore remédier aujourd'hui.

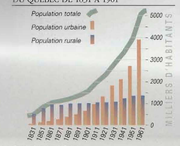
2 LA POUSSÉE DÉMOGRAPHIQUE

Au tout début du 19e siècle, la croissance démographique du Québec se confond encore avec celle de la vallée du Saint-Laurent. Puis la population de la province va connaître une forte poussée jusqu'en 1960. De quelque 335 000 en 1815, elle passe à 690 000 en 1850, à près d'un million et demi en 1900 pour dépasser les cinq millions en 1960. L'immigration, de pair avec l'accroissement naturel de la population, permettront de compenser le départ de près d'un million de Canadiens français vers les États-Unis.

Au 19e siècle, la population est majoritairement rurale, mais au tournant du 20e siècle, l'urbanisation s'accélère en raison de l'exode de la population des campagnes vers les villes. Dès 1915, on dénombre déjà plus d'habitants vivant dans les villes qu'à la campagne. Cette situation ne va pas sans poser de difficultés, particulièrement en matière d'approvisionnement en eau potable et d'élimination des déchets.

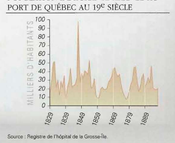
Le fleuve Saint-Laurent garde sa vocation de voie de peuplement grâce à une forte immigration. Le flot continu de nouveaux arrivants contribue à l'augmentation substantielle de la population québécoise. Entre 1815 et 1941, quatre millions d'immigrants venus d'Europe par bateau passent par Québec. Au 19e siècle, la plupart proviennent des îles britanniques. Ainsi, en 1847, les Irlandais, chassés par la famine et le typhus, constituent l'essentiel du contingent de 98 106 immigrants recensés à Grosse-Île, qui sert alors de lieu de transit. Suite à la propagation des maladies infectieuses, notamment le choléra, Grosse-Île est aménagée en station de quarantaine.

LES COMPOSANTES DE LA POPULATION DU QUÉBEC DE 1831 À 1961



Source : Annuaires du Québec.

POPULATION IMMIGRANTE ARRIVÉE AU PORT DE QUÉBEC AU 19e SIÈCLE



Source : Registre de l'hôpital de la Grosse-Île.

3 DU MONDE RURAL AU MONDE URBAIN

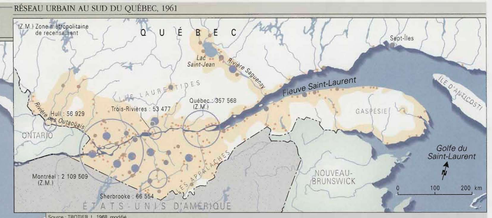
RÉSEAU URBAIN AU SUD DU QUÉBEC, 1851

Source : LETARTE, J. et J. HAMELIN, 1971; COURVILLE, S. 1984, modifiés.

RÉSEAUX URBAIN ET FERROVIAIRE AU SUD DU QUÉBEC, 1901

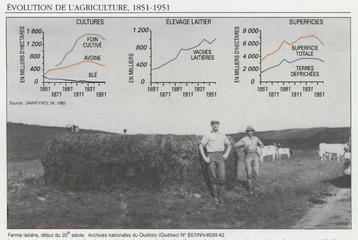
Source : LETARTE, J. et J. HAMELIN, 1971, modifié.

RÉSEAU URBAIN AU SUD DU QUÉBEC, 1961



Source : TROTIER, L. 1968, modifié.

ÉVOLUTION DE L'AGRICULTURE, 1851-1951



Source : SAINT-YVES, M. 1982.

Ferme laitière, début du 20e siècle. Archives nationales du Québec (Québec) N° E6704-N-8539-42
La récolte aux engrais et pesticides, la mécanisation, la concentration des élevages bovins et porcins dans certaines régions vont considérablement modifier les pratiques agricoles. Ces changements contribuèrent à détériorer la qualité de l'environnement, notamment celle des cours d'eau.

POPULATION DES VILLES ET PRINCIPAUX VILLAGES

Dès le début du 19e siècle, un réseau de noyaux villageois se constitue peu à peu. Le phénomène est visible tant dans la vallée laurentienne que sur les plateaux, là où progressent les défrichements. L'écoumène (espace habité) s'étend vers les plateaux des Laurentides et des Appalaches, et le long des affluents du Saint-Laurent. À mesure que le peuplement se densifie, le paysage est profondément transformé.

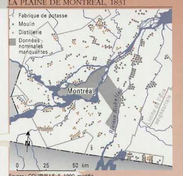
L'urbanisation et l'industrialisation favorisent l'extension des réseaux de transport et de communication. L'avènement du chemin de fer contribue fortement à raffermir le réseau villageois autour des pôles urbains de Québec et de Montréal, en plus de permettre l'éclosion d'entreprises associées au chemin de fer. L'essor du réseau ferroviaire est rapide : en moins de 50 ans, l'ensemble du Québec méridional est desservi par le rail, qui transforme complètement le mode de vie dans les campagnes.

Après 1915-1920, les villes attirent de plus en plus de personnes et au début des années 1960 les citadins constituent près de 75 p. 100 de la population. Les villes existantes profitent du mouvement d'urbanisation, en particulier celles qui sont dotées d'une fonction industrielle diversifiée. De nouvelles villes surgissent (p. ex., Sept-Îles) notamment dans les régions périphériques dont le développement est centré sur l'exploitation des ressources naturelles. La croissance et l'étalement des villes en bordure du Saint-Laurent et de ses affluents sont la cause d'empiétements sur les rives et de l'augmentation des besoins en eau potable. Les eaux d'égout sont rejetées directement dans le fleuve et ses affluents sans subir le moindre traitement.

Ville de Valleyfield, fin du 19e siècle. Archives nationales du Québec (Québec) N° P547CP7-704(3).

4 DE L'ARTISANAT À L'INDUSTRIE

PRINCIPALES INDUSTRIES RURALES DANS LA PLAINE DE MONTRÉAL, 1831



Source : COURVILLE, S. 1990, modifié.

Durant la première moitié du 19e siècle, on voit apparaître en milieu rural de petites entreprises qui transforment les produits de la forêt et de la ferme dans des établissements installés sur les cours d'eau (moulins, ateliers, fabriques de toutes sortes).

«Trois-Rivières, vers 1930». Collection privée de Pierre Lapointe.
Les usines de pâtes et papiers sont installées au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Saint-Maurice.

Avec le temps, cette première industrialisation prend de l'ampleur, favorisée par la venue de plus grandes entreprises attirées par l'abondante main-d'oeuvre rurale et par les premiers aménagements hydroélectriques sur le Saint-Laurent (p. ex., Beauharnois) et ses affluents.

À partir du début du 20e siècle se développe toute une gamme de grandes entreprises fondées sur l'exploitation des ressources naturelles. Des usines de pâtes et papiers s'installent près des centrales hydroélectriques érigées sur plusieurs affluents du Saint-Laurent.

La disponibilité d'une énergie abondante à bon marché, de même que la possibilité d'importer la bauxite par le Saint-Laurent et le Saguenay, favorisent l'implantation d'alumineries durant le premier tiers du 20e siècle.

Dans les années 1950, une conjoncture économique favorable suscite l'exploitation du minerai de fer de la fosse du Labrador. Le minerai non transformé est transporté par rail jusqu'à la côte à Sept-Îles et de là, par bateau, sur le Saint-Laurent, vers les aciéries des Grands Lacs.

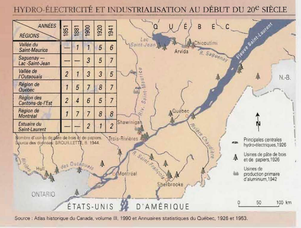
Toutes ces activités industrielles auront des impacts importants sur l'environnement. Les effets dévastateurs de certaines sont d'ailleurs à la source des graves problèmes de pollution de l'air et de l'eau affectant aujourd'hui le Saint-Laurent.

«Construction du quai de Pointe-aux-Basques et les installations de la compagnie Minerio I.O.C. (septembre 1951)». Port de Sept-Îles.

HYDRO-ÉLECTRICITÉ ET INDUSTRIALISATION AU DÉBUT DU 20e SIÈCLE

ANNÉES / RÉGIONS	1900	1910	1920	1930
Vallée du Saint-Maurice	—	1	1	5
Saguenay — Lac-Saint-Jean	—	—	3	5
Vallée de l'Outaouais	2	1	3	3
Région de Québec	1	5	7	8
Région des Cantons-de-l'Est	2	4	6	5
Vallée du Richelieu — Montréal	1	7	7	8
Estuaire du Saint-Laurent	—	—	2	1

Nombre d'usines de pâtes et de papiers, scieries des régions, 1900-1930. GROULX, L.-A. 1984.



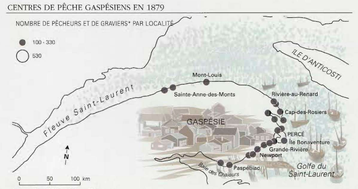
Source : Atlas historique du Canada, volume III, 1990 et Annuaires statistiques du Québec, 1926 et 1953.

5 L'EXPANSION DE L'AGRICULTURE

L'agriculture subit des changements importants entre le milieu du 19e siècle et le milieu du 20e siècle. De la culture du blé, on passe à celle du foin puis à une agriculture mixte axée sur les grandes cultures et l'élevage laitier. Après la Deuxième Guerre mondiale, la pasteurisation de même que des nouvelles techniques de réfrigération, favorisent l'expansion de l'industrie laitière et la multiplication, dans tout le territoire, de beurreries et de fromageries. La superficie des terres agricoles ne cesse de croître au 19e siècle. De 1900 à 1960, en raison de la désertion progressive de la population rurale vers les villes et d'une agriculture de plus en plus spécialisée, le nombre de fermes diminue, mais en contrepartie, leur superficie moyenne augmente.

6 LA PÊCHE

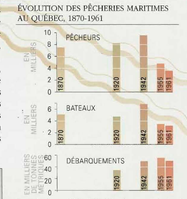
CENTRES DE PÊCHE GASPÉSIENS EN 1879



Source : BÉLANGER, J. 1981, modifié.
*Graviers : personnes travaillant sur la terre ferme. Elles s'occupent de la préparation, du salage et du séchage de la morue ramenée par les pêcheurs.

En Gaspésie, les centres de pêche fondés aux 17e et 18e siècles continuent à se développer. Le nombre de pêcheurs et de bateaux de pêche atteint un sommet vers 1942, mais est en baisse constante depuis. La modernisation des équipements, une meilleure productivité, une diversification des espèces pêchées contribuent à maintenir le niveau des débarquements. L'apparition des cales et entrepôts réfrigérés permet, en outre, d'améliorer la qualité des produits de la pêche.

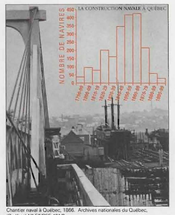
ÉVOLUTION DES PÊCHERIES MARITIMES AU QUÉBEC, 1870-1961



Source des données : DANEAU, M. 1991 et Annuaires statistiques du Québec.

«Goélette Marie-Anne de Gaspé, Pointe-au-Pic, début du 20e siècle». Collection privée de Roland Gagné, Musée maritime Bernier.

7 LA VOIE D'EAU AU COEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE



Chantier naval à Québec, 1896. Archives nationales du Québec, (Québec) N° E6P56-4310.
Source des données : HARE, J.et al. 1987.

De 1800 à 1960, le rôle du Saint-Laurent dans le développement économique du Québec et du Canada est marqué par différentes phases. Entre 1810 et 1850, l'exploitation forestière et la construction navale contribuent à la prospérité de la ville de Québec. Le bois, destiné à la construction des navires où à la Grande-Bretagne, y est acheminé par le fleuve et ses tributaires.

Au 19e siècle, le fleuve joue un rôle essentiel dans les échanges entre les rives. En hiver, en amont de Québec, celles-ci sont reliées par un pont de glace. Durant la belle saison, les «voitures d'eau» (goélettes) transportant marchandises variées et passagers, assurent le cabotage entre les localités riveraines, dont plusieurs sont pourvues d'un quai. À cette époque, le cabotage est à bien des égards plus efficace que le transport routier. Il relie la plupart des localités situées sur les rives du Saint-Laurent.

L'apparition des bateaux à coque d'acier et de la navigation à vapeur, ainsi que le dragage du chenal qui permet aux océaniques de remonter le fleuve jusqu'à Montréal, font de cette ville la métropole économique du Canada. La voie d'eau se prolonge vers l'Ontario et les Grands Lacs grâce à une série de canaux dont le premier est le canal de Lachine, ouvert dès 1825. Il faudra toutefois attendre la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, inaugurée en 1959, pour que les océaniques puissent remonter jusqu'aux Grands Lacs.

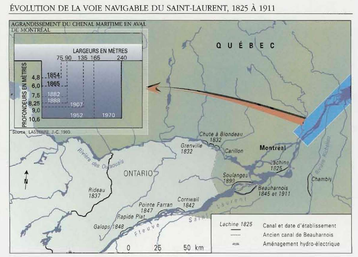
LES INDUSTRIES À MONTRÉAL EN 1871

Source des données : BRCOUILLETTE, B. 1967.

LE COMMERCE INTERNATIONAL DANS LES PORTS DE QUÉBEC ET DE MONTRÉAL, 1850-1900

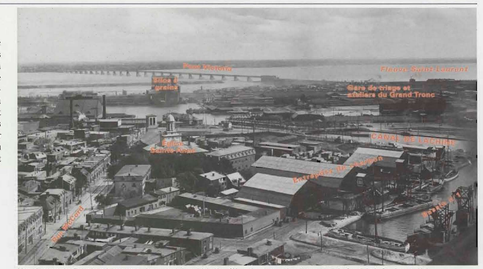
Source des données : HAMELIN, J. et Y. ROBY 1971.

ÉVOLUTION DE LA VOIE NAVIGABLE DU SAINT-LAURENT, 1825 À 1911



Source : SAINT-YVES, M. et al. 1982, modifié.

Située au carrefour de la voie fluviale et des réseaux routiers et ferroviaires qui la traversent, Montréal devient la plaque tournante de l'économie canadienne. C'est le point de transbordement des marchandises à destination de l'Ontario, de l'Ouest canadien et des États-Unis. Les premières industries s'établissent autour du canal de Lachine et à proximité du port. Plus tard, elles s'étendront à tout l'est de la ville.



Montréal, concentration d'industries et de logements ouvriers aux abords du canal de Lachine, 1896. Archives photographiques Notman, Musée McCord d'Histoire Canadienne, N° 2942.

RÉFÉRENCES

BISSON, L. 1978. *La Grosse-Île*. Québec, Université Laval, Département de géographie, mémoire de baccalauréat, 100 p.

BÉLANGER, J. 1981. *Histoire de la Gaspésie*. Montréal, Boréal Express, Institut québécois de recherche sur la culture, 797 p.

BROUILLETTE, B. 1944. *L'industrie des pâtes et du papier*, collection «Études sur notre milieu, tome 4, *La forêt*», Montréal, Fides, p. 171-231.

BROUILLETTE, B. 1967. «Le port de Montréal, hier et aujourd'hui». *Revue de géographie de Montréal*, vol. XXI, n° 2, p. 195-233.

COURVILLE, S. 1990. *Entre ville et campagne. L'essor du village dans les seigneuries du Bas-Canada*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, 323 p.

COURVILLE, S. 1985. «Le développement québécois de l'ère pionnière aux conquêtes post-industrielles». *Le Québec statistique*, Québec, Les Publications du Québec, p 37-55.

DANEAU, M. 1991. *Les pêches maritimes au Québec*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, 213 p.

FRANCK, A. 1984. *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent : pratiques et coutumes du cabotage*. L'Islet-sur-Mer, Musée maritime Bernier, 166 p.

HAMELIN, J. et Y. ROBY. 1971. *Histoire économique du Québec, 1851-1896*. Montréal, Fides, 436 p. (Histoire économique et sociale du Canada français).

HARE, J. *et al.* 1987. *Histoire de la ville de Québec, 1600-1871*. Montréal, Boréal/Musée canadien des civilisations, 339 p.

KERR, D. et D.W. HOLDSWORTH. 1990. *Atlas historique du Canada. Jusqu'au coeur du XXe siècle, 1891-1961*. Volume III, traduit de l'anglais par Marcel Paré, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 199 p.

LASSERRE, J.-C. 1980. *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*. Montréal, Hurtubise HMH, 735 p. (Cahiers du Québec, 59, Collection Géographie).

LETARTE, J. et J. HAMELIN. 1971. *Atlas d'histoire économique et sociale du Québec, 1851-1901*. Montréal, Fides, 44 planches. (Histoire économique et sociale du Canada français).

MINVILLE, E. 1946. *Pêche et chasse*, collection «Études sur notre milieu». Montréal, Fides, 580 p.

SAINT-YVES, M. et M. VALLIÈRES. 1982. *Atlas de géographie historique du Canada*. Boucherville, Les Éditions françaises, 96 p.

TROTIER, L. 1968. «La genèse du réseau urbain du Québec». *Recherches sociographiques*, vol. IX, n° 1, p. 24-32.

RÉALISATION

L'Atlas environnemental du Saint-Laurent est réalisé par le Département de géographie de l'Université Laval pour le Centre Saint-Laurent, Environnement Canada.

Les personnes suivantes ont contribué à la réalisation de cette planche. Au DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE : Directeur du projet : Germain Tremblay; Conception et recherche : **Serge Courville**, avec la collaboration de Jean Lahaie et la participation de Michel Boisvert, Patrick Colette, Bruno Dion, Jean-Pierre Duval, Lara Langlois, Sophie Laroche, Yves Martin et Caroline Plante; Responsable de la réalisation : **Thérèse Desnoyers**, avec la collaboration de Richard Bouchard et Odette Mercier; Infographie : **Élise Saint-Pierre**, avec la collaboration de Serge Duchesneau et Yves Marchand; Conseiller à la conception et à l'édition : **Jean Raveneau**; Conseiller à l'édition : Benoît Robitaille; Conseillers à l'informatique : Étienne Girard et Marc Miller. Au CENTRE SAINT-LAURENT : Conseillère à la recherche : **Nicole Lavigne** avec la collaboration de Marie-José Auclair; Révision du texte : **Monique Simond**.

Comité scientifique central de l'Atlas : Pierre Brunel, André Delisle, Jean-Baptiste Sérodes, Germain Tremblay, Jean Raveneau, Odette Mercier, Nicole Lavigne; **Comité scientifique consultatif de la planche** : Serge Courville, Jacques Letarte, Léonce Naud.

Les organismes suivants, ont aussi collaboré de diverses façons à la réalisation de cette planche : *Université Laval* : Vice-Rectorat à la recherche, Faculté des Lettres; *Commission de toponymie du Québec; ministère des Affaires culturelles* : Archives nationales du Québec, Québec; *Musée McCord d'Histoire Canadienne* : Archives photographiques Notman; *Port de Sept-Îles* : Service des archives; *Université du Québec à Trois-Rivières* : Centre d'études québécoises; *Environnement Canada* : Direction des communications (Pierre Normandi; Service canadien des parcs.

Imprimé sur papier recyclé avec encres non toxiques.

Publié avec l'autorisation du ministre de l'Environnement
© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1991

N° de catalogue : En 40-38/9-1991F
ISBN 0-662-96968-5
Imprimé au Canada
Dépôt légal -Troisième trimestre 1991

This publication is also available in English.

BILAN *Saint-Laurent*

L'Atlas environnemental du Saint-Laurent fait partie d'une série d'ouvrages visant à faire le point sur l'état du fleuve. L'Atlas est un outil de vulgarisation qui les objectifs sont la sensibilisation, l'information et l'éducation du public en général. Préparé dans le cadre du *Plan d'action Saint-Laurent* d'Environnement Canada, l'Atlas illustre les principales ressources du fleuve et leurs interactions avec les activités humaines.

L'Atlas environnemental du Saint-Laurent est une publication en série, étalée sur plusieurs années. Il regroupe cinq thèmes :

- milieu naturel
- milieu humain
- usages
- dégradations
- conservation

La planche intitulée «**LE SAINT-LAURENT : UNE ARTÈRE DE VIE**, l'urbanisation et l'industrialisation (19e et 20e siècles)» fait partie du thème du *milieu humain*. On peut se procurer cette planche ainsi que la liste des autres planches en s'adressant à :

Direction Connaissance de l'état de l'environnement
CENTRE SAINT-LAURENT
Conservation et Protection
Environnement Canada
105, rue McGill, 4e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2E7 Canada
Tél. : (514) 283-7000

Environnement Canada — Environment Canada — Plan d'action Saint-Laurent — Université Laval — Canada

CENTRE SAINT-LAURENT