

La Côte-de-Beaupré : sa trame événementielle

Lise Buteau

Volume 11, Number 3, 2006

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/11114ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)

1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Buteau, L. (2006). La Côte-de-Beaupré : sa trame événementielle. *Histoire Québec*, 11(3), 5–9.

LA CÔTE-DE-BEAUPRÉ : SA TRAME ÉVÉNEMENTIELLE

par Lise Buteau,
agente culturelle, Côte-de-Beaupré

Détentriche d'une maîtrise en anthropologie de l'Université Laval et d'un diplôme de 2^e cycle en animation et développement du patrimoine, Lise Buteau œuvre dans le milieu culturel et touristique depuis plus de 15 ans. Co-fondatrice de la Société du patrimoine et d'histoire de la Côte-de-Beaupré et de la Traversée du pont de glace, elle a aussi été membre d'organisations variées telles que le Festival arts et reflets, les Rallyes patrimoniaux et le Centre paroissial de Château-Richer. Lise Buteau est l'auteure d'ouvrages et articles reliés à l'histoire et au patrimoine de la Côte-de-Beaupré, dont le dernier ouvrage de plus de 500 pages lancé le 12 août 2005 retrace l'histoire de la municipalité de Château-Richer du début du XVII^e siècle à nos jours : Château-Richer : Terre de nos ancêtres en Nouvelle-France. Membre du réseau Villes et villages d'art et de patrimoine depuis 1998, son emploi d'agente culturelle au Centre local de développement (CLD) de la Municipalité régionale de comté (MRC) de la Côte-de-Beaupré l'amène à développer et promouvoir, en concertation avec le milieu, des projets, des circuits, des activités à caractère culturel ou patrimonial. L'une de ses plus importantes réalisations est certainement La Route de la Nouvelle-France.

Description du territoire

Le territoire de la Côte-de-Beaupré se situe au nord-est de la ville de Québec, à 15 minutes du Vieux Québec. Il débute avec la chute Montmorency, longe le Saint-Laurent et s'étend jusqu'au plateau du cap Tourmente. Il comprend neuf municipalités : Boischatel, L'Ange-Gardien, Château-Richer, Sainte-Anne-de-Beaupré, Beaupré, Saint-Joachim, Saint-Ferréol-Les-Neiges, Saint-Tite-des-Caps et Saint-Louis-de-Gonzague

du cap Tourmente. Sa population s'élevait à 21 758 habitants au 1^{er} janvier 2005.

La Côte-de-Beaupré présente une géographie bien particulière. Elle aligne une série de bandes de terres, parallèles au Saint-Laurent. Au premier plan se trouve la batture, zone privilégiée de la faune ailée; viennent ensuite la plaine littorale, riche de sédiments alluviaux propices à l'agriculture, la fracture morphologique au pied ou au sommet de laquelle on bâtit les

maisons, et, enfin, le plateau qui s'enfonce dans la forêt laurentienne. De la batture jusqu'à la forêt, des lanières de terres, disposées perpendiculairement au fleuve, offrent aux habitants un accès au fleuve, principale voie de circulation jusqu'à la construction du chemin du Roy.

C'est en raison de cette morphologie bien particulière que la Côte-de-Beaupré est si riche en chutes d'eau et en paysages d'une grande beauté qui viennent s'ajouter à sa richesse patrimoniale et historique.

La construction des voies de transport a marqué profondément la physiologie de la Côte-de-Beaupré. D'une part, une route historique considérée comme un milieu de vie qui comprend un riche patrimoine bâti et, d'autre part, un chemin de fer et un boulevard rapide qui consacrent l'appartenance de la Côte-de-Beaupré aux dynamiques de l'étalement urbain et du transport rapide des marchandises.

Une histoire d'une immense richesse

Dans les faits, l'histoire de notre territoire est étroitement liée à la fondation de la ville de Québec car, depuis le début de la colonie, notre région se présente comme son complément naturel. Quatre ans après le premier établissement en Acadie, c'est la Côte-de-Beaupré et la ville de Québec qui ont donné réellement vie à l'implantation française permanente en Amérique. Il faut préciser qu'il s'agit bien de l'implantation française, car cette terre était déjà habitée par les Iroquoiens qui appréciaient les embouchures des nombreux cours



*Bâtiment principal de la Grande Ferme à Saint-Joachim.
Collection CLD de la Côte-de-Beaupré.*

d'eau de la Côte-de-Beaupré pour y établir leurs campements d'été. Notre région regorgeait de gibier et de poisson mais, aussi, elle offrait des plaines naturelles, complètement déboisées, le long des battures du fleuve que l'on surnommait les beaux prés.

Déjà en 1535, lors de son deuxième voyage, Jacques Cartier avait noté dans ses récits de voyage les avantages naturels de la côte de Beaupré. Le père Le Jeune, en 1637, décrivait ces lieux ainsi : « les prairies y sont belles et grandes et bien unies ». Samuel de Champlain fit de même, à partir de 1608, en incluant ces « beaux prés » dans son plan de colonisation de Québec. Les battures du cap Tourmente et de la Côte-de-Beaupré fournissaient tout le foin nécessaire à la nourriture des animaux importés de France. Champlain décida même d'y implanter, dès 1626, une ferme comprenant une étable et deux corps de logis. Cette ferme devint rapidement le garde-manger de la colonie naissante. Ce n'est donc pas d'hier que la Côte-de-Beaupré et Québec vivent un destin commun. Preuve en est que, lorsque les frères Kirke ont voulu assiéger Québec en 1628, ils ont commencé par détruire l'installation du cap Tourmente, destruction qui a entraîné la capitulation de Québec l'année suivante. La colonie passe alors aux mains des Anglais et Champlain prend la route de la mère patrie en faisant halte en Angleterre.

Cependant, l'exil ne dura pas longtemps, car le traité de Saint-Germain-en-Laye rétrocède la colonie à la France. Le peuplement peut donc reprendre sur la Côte-de-Beaupré, favorisé par une nouvelle administration seigneuriale. En effet, le 15 janvier 1636, la Compagnie de la Nouvelle-France, sous la gouverne du roi de France, concède la seigneurie de Beaupré à Antoine

Cheffault de la Renardière. La seigneurie s'étend, à l'époque, de la chute Montmorency jusqu'à la rivière du Gouffre, à Baie-Saint-Paul. C'est alors que les premiers réels efforts de colonisation se déploient. Dès le 29 février 1636, Cheffault et sept autres associés fondent la Compagnie de Beaupré qui se voit confier la mission d'administrer et de coloniser la nouvelle seigneurie. Les résultats ne se font pas attendre. Six mois après sa création, on remarque une forte augmentation de la population sur la Côte-de-Beaupré qui compte alors une population aussi nombreuse que celle des villes de Québec ou de Montréal. On y trouve une quantité innombrable de familles-souches qui s'établissent d'abord sur la Côte-de-Beaupré avant d'essaimer partout en Amérique du Nord. Dès 1641, comme en témoigne une carte de l'arpenteur Jean Bourdon, la presque totalité du territoire de la seigneurie de Beaupré est déjà concédée en vertu du régime seigneurial français.

Pour la première fois sur cette carte, on remarque une façon bien particulière d'attribuer les sols : les terres fertiles ont été découpées sur une longue bande étroite, perpendiculaire au fleuve, afin d'assurer aux colons un accès à cette première voie de communication. On offre ainsi aux

colons la possibilité de s'établir les uns près des autres pour se protéger contre les attaques amérindiennes et communiquer plus facilement entre eux. Grâce à ses multiples atouts, notre région devient rapidement l'une des pierres angulaires du développement économique de la colonie naissante.

L'apport de M^r de Laval et l'érection canonique des premières paroisses

C'est cependant à partir du début de la décennie 1660 que la Côte-de-Beaupré connaît son véritable essor. Entre 1662 et 1668, M^r François de Montmorency Laval acquiert la totalité des parts de l'ancienne compagnie de Beaupré. Il crée, aux pieds du cap Tourmente, la Petite Ferme en 1664 et la Grande Ferme en 1667 pour subvenir aux besoins des écoliers et des prêtres du Séminaire de Québec qu'il venait de fonder, le 26 mars 1663. Les habitants deviennent donc les censitaires du Séminaire de Québec et notre région connaît un développement rapide au niveau de sa population et de son organisation économique et religieuse. Plus tard, en 1695, M^r de Laval et le Séminaire font construire le premier moulin industriel du territoire, le moulin de Petit Pré, pour



*Côte-de-Beaupré : la Petite Ferme de Saint-Joachim.
Collection CLD de la Côte-de-Beaupré.*

assurer un débouché au blé produit par les habitants et garantir la rentabilité de la seigneurie.

En 1678, à la suite de l'ordonnance de Versailles d'établir le plus de cures possibles, M^{re} de Laval partage la colonie en 25 districts et procède à l'érection de 12 cures fixes dont celles de Château-Richer, de L'Ange-Gardien et de Sainte-Anne du Petit Cap qu'il unit au Séminaire de Québec. Déjà, en 1658, on avait édifié des lieux de culte à Château-Richer et à Sainte-Anne, dont la chapelle était rebaptisée « Chapelle des matelots » en souvenir d'un sauvetage miraculeux sur le fleuve. Sainte-Anne devient ainsi le premier lieu de pèlerinage en Amérique du Nord et, petit à petit, s'imposera comme un pôle religieux reconnu mondialement.

L'avenue Royale

Une œuvre importante de M^{re} de Laval aura été la construction, à partir de 1683, d'une voie terrestre pour relier la Côte-de-Beaupré à Québec. C'est l'avenue Royale, l'une des plus anciennes routes rurales d'Amérique, voire la première. Davantage utilisée durant la saison hivernale, cette route est plutôt mauvaise en automne et au printemps. C'est pourquoi, durant le

reste de l'année, les habitants poursuivent le cabotage en barque ou en goélette. Véritable musée habité, cette route témoigne aujourd'hui de l'évolution de l'architecture de la maison ancestrale québécoise et du riche patrimoine hérité de la Nouvelle-France : outre les maisons, les moulins, les chapelles, les caveaux à légumes, les croix de chemin, les fours à pain, les sites historiques s'y succèdent en grand nombre.

Le gouvernement du Québec reconnaît d'ailleurs depuis longtemps la valeur éducative du Chemin du Roy. Plusieurs grands de ce monde ont pris contact avec la richesse historique et patrimoniale de notre territoire en circulant sur cette artère. Rappelons, entre autres, la visite du prince de Galles, en 1908, et celle, plus récente, du général de Gaulle, en 1967. Lors de sa visite, le général avait emprunté l'avenue Royale sur toute sa longueur pour se rendre au Château Bellevue, situé sur le coteau Fortin, au pied du cap Tourmente. Propriété privée du Séminaire de Québec, ce bâtiment et ses dépendances, qui sont d'une grande beauté et qu'on a commencé à édifier à partir de 1777, comptent parmi les plus riches témoins du patrimoine.

La création de nouvelles paroisses et/ou municipalités

Érigées canoniquement en 1678, les paroisses de L'Ange-Gardien, Château-Richer et Sainte-Anne-de-Beaupré voient apparaître celle de Saint-Joachim en 1721, celle de Saint-Ferréol-Les-Neiges en 1801 et celle de Saint-Tite-des-Caps en 1876. Toutes ces paroisses deviennent municipalités en 1855. La municipalité de Saint-Louis-de-Gonzague-du-Cap-Tourmente verra le jour en 1917, celle de Saint-Jean-de-Boischatel en 1920 et celle de Beaupré en 1928.

Le développement économique

Durant les XVII^e, XVIII^e et XIX^e siècles, les habitants de la Côte-de-Beaupré ont majoritairement vécu de l'agriculture, de la forêt, de la chasse et de la pêche. Avec l'amélioration du réseau routier et des communications fluviales, l'économie commence à se diversifier : d'un mode de vie rural et traditionnel, l'économie entre dans la modernité vers la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e. L'une des causes de cette modernisation est attribuable aux modes de transport et, en particulier, à la navigation maritime et à l'arrivée du chemin de fer. Dès l'implantation de la colonie, on a commencé à construire des navires sur la Côte-de-Beaupré et l'usage s'est poursuivi jusqu'au début du XX^e siècle.

Château-Richer, que l'archiviste maritime Armand Therrien qualifie de capitale maritime, ne comptait pas moins de huit quais de transbordement et de construction de goélettes de cabotage. Cette industrie employait 150 navigateurs entre les années 1840 et même jusqu'en 1900. L'effervescence de l'industrie maritime s'est essoufflée à partir des années 1930 et il ne restait qu'une ou deux goélettes en opération dans les années 1950.



Avenue Royale.

Inventaire des biens culturels du ministère de la Culture
et des Communications du Québec (IBC).

Durant toute cette période, il s'est construit près de soixante goélettes mesurant jusqu'à 95 pieds et ayant une capacité pouvant atteindre 130 tonnes. C'est aussi à la même époque que l'on assiste à l'augmentation rapide du tonnage des navires de transport de marchandises et à l'augmentation du tourisme, phénomène qui conduit ces gros navires à emprunter la voie maritime qui passe au sud de l'île d'Orléans et qui entraîne une diminution progressive de l'importance de l'industrie maritime sur la Côte-de-Beaupré.

relève l'installation de la Cotton Mill (1890) près des Chutes Montmorency (qui deviendra plus tard la Dominion Textile), et la construction de la manufacture de fibre et de carton à L'Ange-Gardien (1898). La même année, en 1898, Toussaint et cie commença à fabriquer du vin à Château-Richer, dans le secteur de Rivière-aux-Chiens. Pendant ses belles années, la fabrique produisait une quinzaine de variétés de vin, principalement du vin de messe. C'est la campagne de tempérance du début des années 1920 ainsi que la création,

qualité? Dans l'intervalle, en 1943, une distillerie s'installe à Beaupré pour y fabriquer d'abord un alcool de guerre puis du rye whisky jusqu'en 1977.

En 1912, la compagnie Brique Citadelle Ltée s'installe sur la rive est de la rivière Montmorency et bénéficie de l'énergie se trouvant à proximité. Au plus fort de ses activités, dans les années 1950, elle emploie 85 personnes. Elle ferme ses portes en mai 1989.

Quelques années auparavant, c'était la Sainte-Anne Power Company qui s'installait sur la Côte-de-Beaupré. Elle signe, avec le Séminaire de Québec, un contrat d'approvisionnement en bois pour une période de 50 ans. En plus de faire du bois de sciage, la compagnie érige, en 1914, un barrage sur la rivière Sainte-Anne et y construit un moulin écorceur. Aujourd'hui propriété d'Abitibi-Price (devenue Abitibi-Consolidated en 1997), la compagnie emploie plus de 400 travailleurs. Propriétaire d'une immense étendue boisée au nord du territoire de la MRC, le Séminaire de Québec exploitait un moulin à scie en bordure de la rivière Montmorency, mais l'entreprise fut fermée durant les années 1880.

Du côté des produits de la terre, rappelons que la Côte-de-Beaupré a permis l'exploitation de deux mines, l'une de mica, à L'Ange-Gardien, dans les années 1920, et l'autre, de kaolin, à Château-Richer, dans les années 1960. Mais c'est le sol de Château-Richer qui a connu et connaît encore la plus grande renommée avec ses carrières de pierre qui ont servi, depuis le Régime français, – et servent toujours – à des fins de construction résidentielle et commerciale aussi bien que pour le pavage des routes. Entre 1914 et 1935, huit carrières y employaient environ 150 hommes.



Cette photo illustre toute l'effervescence du village de Château-Richer au début du xx^e siècle avec l'industrie des carrières de pierre et des forêts. Les marchandises (pierre et bois) partaient vers Québec et ailleurs sur les trains ou par goélettes de l'un ou l'autre des nombreux quais du village. Collection Rodrigue Mercier.

L'autre facteur favorisant cette modernisation de l'économie aura été la construction d'un chemin de fer reliant Québec à Sainte-Anne-de-Beaupré en 1889. Le « Petit train de Sainte-Anne » ainsi que les ressources naturelles abondantes de la région amènent de plus en plus d'entreprises de transformation sur la Côte-de-Beaupré. Parmi celles-ci, on

en 1921, de la Commission des liqueurs qui sont venues sonner le glas de la production de vin. Mais qu'à cela ne tienne, en 1938, l'entreprise change de vocation et produit du cidre en s'approvisionnant sur le marché local. Qui aurait cru que, 50 ans plus tard, on trouverait sur la Côte-de-Beaupré des vignobles de

Le développement du tourisme

Devenu aujourd'hui une industrie florissante sur la Côte-de-Beaupré, le tourisme de masse fait son apparition avec l'invention du bateau à vapeur au ^{xx} siècle. Le premier pèlerinage organisé a lieu en 1844 avec l'arrivée du *Charles-Édouard* et de ses 220 voyageurs. En 1870, on a compté jusqu'à huit bateaux à l'entrée de Sainte-Anne.

Pour répondre aux besoins grandissants, on décide de construire un débarcadère et, quatre ans plus tard, en 1874, on lui ajoute un quai de plusieurs centaines de pieds de longueur qui sera acheté en 1891 par le gouvernement provincial et qui deviendra la propriété du gouvernement fédéral en 1914; depuis quelques années, c'est une propriété privée.

C'est cependant à partir de 1889 que les différentes formes de tourisme (de villégiature, religieux et sportif) connaissent un second élan grâce à la construction du chemin de fer reliant Québec à Sainte-Anne-de-Beaupré. Pour loger les pèlerins, les maisons se convertissent peu à peu en auberges. En 1895, on dénombre une quinzaine d'habitations dédiées à l'hôtellerie et quelques commerces et kiosques de souvenirs. On compte aussi des hôtels de grande classe comme le Saint-Laurent et surtout le prestigieux Régina qui accueille des dignitaires et voyageurs de la haute société. À l'entrée du territoire de la Côte-de-Beaupré, en haut de la chute Montmorency, se trouvait, au début du siècle, un des hôtels les plus prestigieux du Québec, l'hôtel Bureau. On le disait un proche concurrent du Château Frontenac, c'est tout dire.

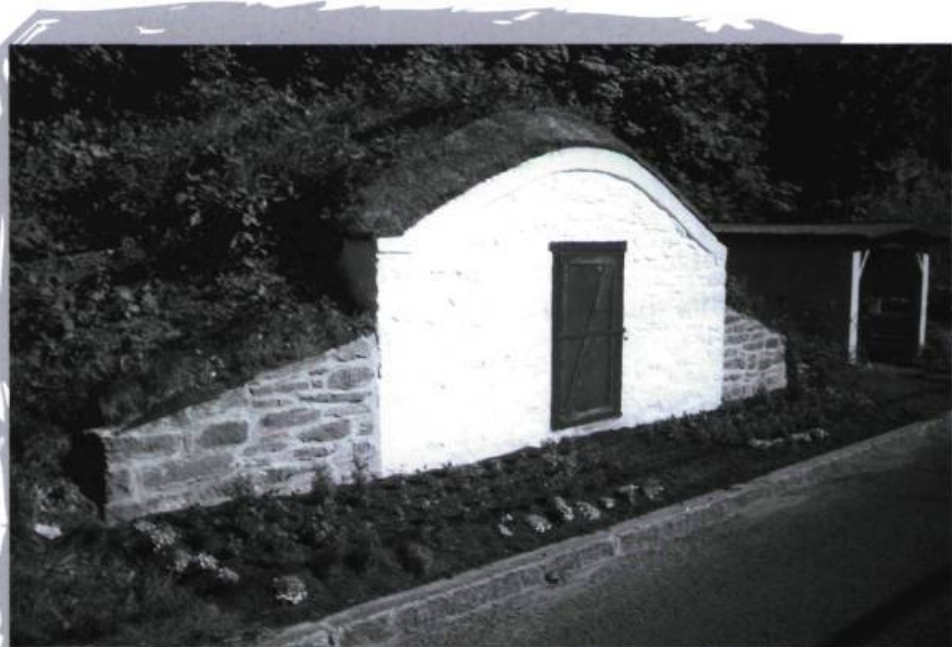
L'urbanisation du ^{xx} siècle et le « P'tit train de Sainte-Anne »

L'arrivée de l'automobile bouleverse les modes de vie des habitants de la

côte. Le nombre de véhicules qui empruntent l'avenue Royale ne cesse d'augmenter. C'est pourquoi, à partir des années 1950, on construit le boulevard Sainte-Anne sur les bords du fleuve, ce qui porte un coup fatal au « P'tit train de Sainte-Anne ». Cette nouvelle voie routière entraîne une circulation plus dense et la région se transforme en lieu de passage entre Québec et Charlevoix. En 1959, on dénombre jusqu'à 700 véhicules par jour qui traversent Sainte-Anne-de-Beaupré et le double le dimanche. Conséquence de la construction de cette nouvelle voie plus rapide, le nombre de visiteurs qui empruntent l'avenue Royale diminue de façon significative. L'implantation d'entre-

habitants le long de l'avenue Royale. Un nouveau style d'occupation du territoire se dessine sur la Côte-de-Beaupré qui verra de plus en plus la mixité de nouveaux banlieusards avec des résidants qui conservent les caractéristiques du mode de vie rural et traditionnel.

Au cours des trente dernières années, l'industrie touristique et récréo-forestière a pris de plus en plus de place dans l'économie de la région. Les meilleurs exemples en sont sûrement le Parc du mont Sainte-Anne, la Réserve nationale de la faune du cap Tourmente et la Basilique Sainte-Anne qui, à elle seule, attire plus de 1,5 million de fidèles annuellement. En outre, le Parc de la chute



Caveau de M. Bruno Letarte de Château-Richer.

Photo : Jean-Louis Tirman.

prises industrielles et commerciales sur le boulevard, et surtout des concessionnaires automobiles, cause le déclin du commerce sur l'avenue Royale. Autres conséquences de la construction de ce boulevard, on réduit considérablement l'accès au fleuve en plus de modifier les relations qu'entretenaient entre eux les

Montmorency, le site d'interprétation et de plein air Les Sept-Chutes et le canyon de la chute Sainte-Anne deviennent des destinations de plus en plus prisées. Les sentiers pédestres du Sault-au-Cochon, à Saint-Tite-des-Caps, avec leur vue imprenable sur le fleuve Saint-Laurent et les vestiges préhistoriques et historiques valent, à eux seul, un détour.