

Université du Québec à Montréal

Rives et dérives :
les rapports dialogiques entre la communauté de La Prairie
et le fleuve Saint-Laurent
1667-1900

Rapport de recherche
présenté
comme exigence partielle
de la maîtrise en histoire

par
Johanne Béliveau

Février 2011

Avant-propos

De mes étés d'enfance, je garde l'image précieuse d'un fleuve immense baigné de soleil et de vie. Je n'ai qu'à fermer les yeux pour raviver le souvenir de ces heures d'insouciance et de plaisir passées dans l'eau du Saint-Laurent ou sur la grève de cette île en face de Varennes, l'île Sainte-Thérèse. Tous les ans, notre petite famille, comme des milliers d'autres familles ouvrières de l'est de Montréal, s'engageait dans cette fuite vers la campagne.

Le « bout de l'île » comme mon père l'appelait, c'était le bout du monde. Sur le fleuve défilaient des bateaux venus de partout, de somptueux paquebots en partance vers l'ailleurs. Leurs grandes vagues de côté laissaient sur la plage de tout petits poissons, des écrevisses et des coquillages; tout un butin aquatique qu'on examinait avec émerveillement. L'île, c'était aussi de grands champs dominés par des ormes géants, des plages secrètes ou des étendues de joncs gardiens de zones infranchissables. Partout où nous allions, le chant des grillons, des carouges ou des canards sauvages était là pour nous rassurer. Mes refuges intérieurs étreignent toujours la couleur de ces heures heureuses, de la douceur de cette eau.

Si différente de celle des quartiers de la ville qui nous voyait grandir, cette nature était pourtant bien humanisée. Car l'île c'était aussi de grandes plages où s'entassaient, chaque fin de semaine, des milliers de vacanciers d'un jour recherchant les plaisirs de l'eau et toutes les promesses de la saison chaude. Traversiers, restaurants, cabines, chalets à louer à la saison, pompes à eau; toute une infrastructure avait été mise en place pour les recevoir. Il y avait même une salle de danse qui se métamorphosait en église le dimanche matin afin sans doute de nous permettre d'expié les péchés de la veille. Vers la fin des années 1960 et le début des années 1970, de grandes portions de l'île ont été vendues, les plages ont disparu et les vacanciers sont repartis. Les quelques dizaines de familles, qui comme nous étaié propriétaires de leurs terrains, ont été les rares témoins de la détérioration rapide de cet environnement. L'eau du fleuve est devenue un égout à ciel ouvert. Devant nous disparaissait un milieu de vie pour des humains, mais aussi pour une faune, une flore formidable. Cette île qui avait

été pendant quelques décennies le terrain de jeux de milliers de Montréalais s'est engloutie dans l'oubli collectif comme tant d'autres îles de l'archipel de Montréal.

J'ai longtemps porté le goût de ce paradis perdu et l'amère question du pourquoi. Au choc initial s'est substituée peu à peu une « engourdisante » résignation. Nul doute que la disparition de cette Atlantide personnelle a grandement contribué à éveiller ma sensibilité à l'environnement comme milieu de vie. Debout face au fleuve, des questions me hantent toujours : comment en sommes-nous arrivés à accepter cette perte, cette dégradation? Comment en sommes-nous venus à accepter l'inacceptable? Au printemps de 2008, je participais à un projet de recherche sur le patrimoine bâti de l'arrondissement historique de La Prairie¹ en bordure du fleuve Saint-Laurent, dans le cadre d'un stage comme exigence du programme de maîtrise en histoire appliquée. J'ai aussi été troublée de découvrir que ce village, dont le passé avait été si intimement lié au fleuve, était désormais si loin du cours d'eau, séparé par une digue, une autoroute, un parc et la voie maritime. Comment cette communauté en était-elle venue à accepter la perte d'accès au fleuve² et de la vue rassurante de l'eau. Des voix s'étaient-elles élevées pour questionner cette transformation du paysage? Ainsi s'amorçait ce projet de recherche sur l'évolution de La Prairie comme milieu de vie.

J'aimerais remercier mon père, Gilles Béliveau, qui a tant aimé le fleuve; ma mère, Jacqueline Paré, et ma sœur, Sylvie Béliveau, pour leur soutien; toutes mes amies et amis qui m'ont attendue; Kim Cornelissen et Hélène Girard pour leur relecture; et bien sûr, la patiente, minutieuse, rigoureuse et engagée Joanne Burgess pour une direction de maîtrise exceptionnelle et inspirante.

¹ Le nom soudé de « Laprairie » aurait désigné le bureau de poste en 1821. La circonscription électorale remplace ce toponyme par « La Prairie » en 1972 : La Commission de Toponymie du Québec, *Banque de noms de lieux du Québec*. Disponible [en ligne] : http://www.toponymie.gouv.qc.ca/CT/toposweb/fiche.aspx?no_seq=34269 (consulté le 9 janvier 2010) ; Société d'histoire de La Prairie-de-la-Magdeleine, *Au jour le jour*, volume XXI, numéro 1, janvier 2009. Sauf pour respecter la graphie d'un document, nous adoptons l'usage actuel de « La Prairie ».

² De nos jours, les automobilistes doivent passer par l'autoroute pour accéder au parc qui a été aménagé entre cette voie et le fleuve. Pour s'y rendre, piétons et cyclistes doivent emprunter un passage qui surplombe l'autoroute.

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|----|
| AVANT-PROPOS | ii |
| LISTE DES FIGURES | vi |
| LISTE DES TABLEAUX | ix |
| RÉSUMÉ | x |
| INTRODUCTION..... | 1 |
| | |
| CHAPITRE 1 | |
| CADRE D'ANALYSE..... | 4 |
| 1.1 HISTORIOGRAPHIE..... | 4 |
| 1.1.1 L'histoire du fleuve Saint-Laurent et des milieux riverains..... | 4 |
| 1.1.2 L'approche d'histoire environnementale pour étudier les interrelations entre les humains et un milieu de vie..... | 9 |
| 1.2 TERRAIN D'ENQUÊTE PROPICE | 13 |
| 1.3 PROBLÉMATIQUE | 16 |
| 1.3.1 L'étude de cas d'une communauté : La Prairie, une seigneurie, un village, un milieu de vie | 18 |
| 1.3.2 Les rapports entre les riverains, le fleuve et les rives | 21 |
| 1.3.3 Des questions | 23 |
| 1.4 STRATÉGIE, SOURCES ET MÉTHODOLOGIE..... | 26 |
| | |
| CHAPITRE 2 | |
| VIVRE EN BORDURE DU SAINT-LAURENT — LE VILLAGE DE LA PRAIRIE ET SES ENVIRONS, DE 1667 À 1860..... | 32 |
| 2.1 GRANDIR SUR LA RIVE DU FLEUVE : LA PETITE COMMUNAUTÉ DE LA PRAIRIE-DE-LA MAGDELEINE ET SES ENVIRONS, 1667-1800 | 32 |
| 2.1.1 Lieu de passage avant l'établissement français | 32 |
| 2.1.2 S'établir sur les rives du fleuve, 1667-1760 | 39 |
| 2.1.3 Un gros village sur le bord du fleuve, 1760-1800 | 49 |

| | | |
|---|--|------------|
| 2.2 | LA RICHESSE VENANT DES EAUX : LA PRAIRIE DE 1800 À 1830 | 53 |
| 2.2.1 | Un village et ses environs | 53 |
| 2.2.2 | À toutes voiles et à toutes vapeurs | 59 |
| 2.3 | UN VENT DE CHANGEMENTS ET DES EAUX TROUBLES, 1830-1860..... | 69 |
| 2.3.1 | Un village dans le sillage du changement..... | 69 |
| 2.3.2 | Un chemin de lisses entre deux eaux..... | 73 |
| 2.3.3 | Le regard sur les rives..... | 80 |
| 2.4 | CONCLUSION..... | 87 |
| | | |
| CHAPITRE 3 | | |
| FRANCHIR LE FLEUVE ET S'EN PROTÉGER : | | |
| DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT —1860 À 1900 | | 90 |
| 3.1 | SURVIVRE EN AMONT DU GRAND PONT — L'IMPACT DU PONT VICTORIA (1860) POUR LES LAPRAIRIENS | 90 |
| 3.1.1 | Un « pont au-dessus du Saint-Laurent » ou le génie des glaces | 90 |
| 3.1.2 | Vu de La Prairie : des impacts réels et symboliques | 98 |
| 3.2 | UN FLEUVE UTILE ET MENAÇANT (1860-1900) | 104 |
| 3.2.1 | La Prairie : un village toujours arrimé au fleuve | 104 |
| 3.2.2 | Modifier le fleuve et les rives pour la navigation | 109 |
| 3.2.3 | Des eaux montées aux eaux basses | 113 |
| 3.2.4 | Un mur pour se protéger des glaces | 125 |
| 3.2.5 | Le pouvoir de transformer l'environnement | 132 |
| | | |
| CONCLUSION | | 134 |

| | |
|---|-----|
| APPENDICE A | |
| Usages du fleuve et des rives pour les besoins primaires et secondaires — Inventaire préliminaire des usages potentiels à La Prairie du XVII ^e siècle à nos jours | 146 |
| APPENDICE B | |
| Usages du fleuve et des rives pour les activités économiques ou sociales — Inventaire préliminaire des usages potentiels à La Prairie du XVII ^e siècle à nos jours | 147 |
| APPENDICE C | |
| Événements environnementaux ou activités humaines susceptibles de modifier le fleuve et les rives | 149 |
| APPENDICE D | |
| Liste des bateaux à vapeur bâtis depuis 1810 et en activité sur le Saint-Laurent | 150 |
| BIBLIOGRAPHIE | 151 |

LISTE DES FIGURES

| Figure | Page |
|--|------|
| 2.1 Les bassins de La Prairie | 33 |
| 2.2 Le réseau hydrographique | 35 |
| 2.3 Les environs du Sault-Saint-Louis au début du XVIII ^e siècle | 38 |
| 2.4 Plan de La Prairie de la Magdeleine en 1704 | 46 |
| 2.5 Carte de La Prairie en 1776 | 50 |
| 2.6 La Prairie en 1815 | 55 |
| 2.7 Carte de Joseph Bouchette (1815) | 56 |
| 2.8 Plan du quai du Roi (King's Warf) de La Prairie (1822) ... | 64 |
| 2.9 Emplacement du quai de la compagnie du <i>Champlain et Saint-Laurent</i> (1851) | 76 |
| 2.10 Nouvelles configurations ferroviaires en 1851 | 77 |
| 2.11 Trois emplacements riverains de La Prairie | 82 |
| 2.12 Plan du village de La Prairie en 1861 | 83 |
| 2.13 Regard vers La Prairie à partir du Mont Saint-Hilaire | 87 |

| | | |
|-----|--|-----|
| 3.1 | Vue des piliers du pont Victoria | 98 |
| 3.2 | « La débâcle - Le pont Victoria » | 100 |
| 3.3 | La digue de La Prairie | 130 |
| 3.4 | La rive de La Prairie durant la première moitié du XXe siècle. | 132 |

LISTE DES TABLEAUX

| Tableau | Page |
|---|------|
| 2.1 Croissance de la seigneurie et du noyau villageois de La Prairie de 1697 à 1752 | 45 |
| 2.2 Croissance de La Prairie (seigneurie et village) de 1752 à 1787 | 49 |
| 2.3 Évolution de la population de La Prairie (village et paroisse) 1787-1871 | 57 |
| 3.1 Évolution de la population de La Prairie (village et paroisse) 1831-1901 | 105 |
| 3.2 Description et coûts des travaux à La Prairie entre 1886 et 1906 | 126 |

RÉSUMÉ

Ce rapport de recherche propose une approche d'histoire environnementale pour comprendre l'évolution d'une communauté humaine et de son cadre de vie biophysique. Cette perspective reflète des préoccupations contemporaines concernant la préservation des milieux de vie. Elle nous amène à étudier les impacts des activités anthropiques à court et à long terme sur l'environnement riverain et à examiner le processus décisionnel qui a conduit à des transformations majeures de ces espaces. L'évolution des rapports dialogiques de la communauté riveraine de La Prairie avec le fleuve Saint-Laurent et ses rives, entre 1667 et 1900, se révèle indissociable de son histoire économique, politique et sociale.

Après avoir situé l'étude dans la tradition historiographique et défini son cadre théorique, le rapport se penche sur l'histoire de La Prairie entre 1667 et 1860. L'objectif est de mieux saisir les différentes facettes des relations des Laprairiens avec leur cadre de vie fluvial. Un intérêt particulier est accordé aux aménagements sur les rives et dans le fleuve. Dans cette section, les impacts des activités anthropiques ainsi que l'influence du milieu sur le développement social et économique de la communauté sont documentés principalement à partir de travaux ou de documents d'archives facilement accessibles. Dans un deuxième temps, l'histoire de la communauté riveraine entre 1860 et 1900 est présentée à travers deux projets d'intervention qui ont contribué à transformer l'environnement de La Prairie. Une grande partie des documents d'archives sur lesquels s'appuie l'étude de ces interventions provient de la collection Élisée Choquet. Inauguré en 1860 et érigé à quelques kilomètres en aval du village, le pont Victoria retient d'abord l'attention. Ce projet gigantesque marque le passage symbolique vers une nouvelle ère dans le domaine du transport, mais il menace d'amplifier les problèmes d'inondations à La Prairie. La construction d'une digue débutée dans les années 1880 constitue le second objet d'étude. Cette initiative locale vise à protéger la communauté contre les inondations. Afin de mieux cerner les intérêts sociaux, économiques et politiques, tant locaux que régionaux, qui motivent ces interventions, elles sont présentées dans le contexte global du développement socio-économique de La Prairie.

L'angle environnemental qui est privilégié pour étudier l'histoire d'un village riverain confère à cette monographie son originalité et sa pertinence. Ce rapport contribue à une meilleure connaissance de l'histoire générale du village et de plusieurs événements environnementaux. En examinant les raisons et les mécanismes qui amènent les communautés à accepter des projets modifiant de manière importante leur milieu de vie, il devient évident que plusieurs conditions favorisent ce type de décision. Une tradition d'intervention, une « priorisation » des activités économiques par rapport aux autres usages, la privatisation des rives, une fragmentation des pouvoirs à l'échelle locale et régionale ainsi qu'une représentation utilitariste de la ressource sont parmi les principaux facteurs qui expliquent ou facilitent les choix observés dans le cas de La Prairie.

Mots clés : Environnement, fleuve Saint-Laurent, rives, La Prairie, navigation, inondations, pont Victoria, digue, relations public-privé.

INTRODUCTION

Chaque jour, nous devons, comme société, faire des choix qui affecteront notre environnement, nos milieux de vie. Il semble important, et de plus en plus urgent, de bien comprendre les mécanismes de ces prises de décisions, d'en saisir les enjeux et les conséquences à court et à long terme. L'histoire de tels processus apparaît comme un outil essentiel pour nous éclairer dans cette réflexion. De là l'intérêt de se pencher sur l'histoire d'une communauté comme celle de La Prairie et d'examiner les rapports qu'elle entretient avec son environnement, particulièrement avec le Saint-Laurent et ses rives. Ces interrelations s'expriment à travers des actions du milieu, par exemple des inondations, et à travers des activités humaines s'actualisant souvent par des aménagements en rive ou en eau. Les représentations sociales de cet environnement sont une autre expression de ces relations.

Si, de nos jours, les riverains de La Prairie sont physiquement coupés du fleuve par un mur de béton, une autoroute, un parc et la voie maritime, il n'en a pas toujours été ainsi. Rappelons que la localisation et les premiers développements du village de La Prairie sont liés au choix d'un site géographique avantageux pour lequel la présence du fleuve est un élément majeur. Au confluent de voies importantes de communications et d'échanges, à proximité de Montréal –un centre dominant sur les plans économique et social–, le village de La Prairie connaît, au début du XIX^e siècle, une croissance spectaculaire. À l'époque où la petite communauté riveraine devient la tête de ligne du premier chemin de fer au Canada (1836), elle exhibe une prospérité enviable. Durant cet âge d'or, les Laprairiens donnent l'impression de vivre en symbiose avec le grand fleuve. La Prairie était en 1844, selon une lettre du père Rémi Joseph Tellier, l'« une des paroisses les plus belles et les plus peuplées du diocèse de Montréal. ». Le jésuite nous indique que des bords du fleuve « majestueux », « du village de la Prairie situé sur les rives délicieuses de ce petit golfe », on entend « le sublime murmure » des rapides du Sault que « les steamers et les *cazeux*, ces demeures flottantes du Canadien commerçant, (...) sautent avec audace et sortent

victorieux des gouffres qui auraient englouti nos *ayeux*. »¹ Dans cet endroit privilégié, mis à part les inondations fréquentes, les humains semblent tirer grand avantage du fleuve et vivre en contact quotidien avec ce cours d'eau en se questionnant très peu sur l'impact de leurs activités sur ce milieu de vie.

À partir surtout de la deuxième moitié du XIX^e siècle, des transformations économiques à une échelle plus globale, notamment le développement de nouveaux réseaux de transport ferroviaires et maritimes, viennent bouleverser l'économie de cette communauté et les rapports des Laprairiens avec le Saint-Laurent et ses rives se modifient. Ces interventions expriment-elles une dépossession grandissante du village riverain de sa capacité de participer aux décisions concernant son environnement? Ces décisions marquent-elles une rupture avec les interventions antérieures sur le milieu? Devrait-on plutôt conclure qu'elles s'inscrivent dans une continuité en cohérence avec les rapports que les riverains de la Prairie avaient connus jusqu'alors avec leur milieu de vie? Quelle influence ces transformations ont-elles sur les représentations des Laprairiens vis-à-vis leur environnement fluvial? L'ambition de ce travail est de répondre à quelques-unes de ces questions.

Ce rapport retrace sur une longue période, soit de 1667 à 1900, l'évolution des rapports de Laprairiens avec le fleuve et les berges à travers l'histoire de La Prairie. Le premier chapitre propose un bilan de l'historiographie pertinente concernant le fleuve Saint-Laurent et de l'histoire environnementale qui témoigne de la pertinence d'une telle étude. Le cadre d'analyse fait état de la richesse mais aussi des limites du terrain d'enquête. Une clarification des concepts d'environnement, de communauté, de paysages permet ensuite d'aborder les questions qui sont au cœur de cette réflexion. Le chapitre d'entrée se termine sur les aspects stratégiques et méthodologiques de cette quête de réponses.

L'histoire économique et sociale de La Prairie et particulièrement celle des rapports entre les riverains de La Prairie et leur milieu fluvial entre 1667 et 1860

¹ Rem[i] Jos[eph] Tellier, « Le père Tellier, missionnaire de la compagnie de Jésus au Canada (...), Laprairie, le 30 janvier 1844 », Lorenzo Cadieux (éd.), *Lettres des nouvelles missions du Canada 1843-1852*, Montréal-Paris, Editions Bellarmin, 1973, p. 130-131.

est étudié dans le chapitre deux. Nous visons à identifier ces rapports à travers les événements environnementaux (inondations, crues, etc.) et les activités humaines (agriculture, navigation, utilisation des berges) en mettant l'accent sur les aménagements qui en découlent. Nous vérifierons l'existence possible d'une tradition d'interventions sur l'environnement à La Prairie avant 1860. Ces objets seront documentés principalement à partir des ouvrages recensés.

Deux grands projets d'intervention de la deuxième moitié du XIX^e siècle retiennent notre attention dans le dernier chapitre. Le pont Victoria, ouvert officiellement en 1860, et la digue de béton de 1890 semblent deux réalisations particulièrement significatives dans l'histoire de La Prairie. Projet grandiose de l'époque, le pont Victoria, un pont ferroviaire situé en aval de La Prairie, est un projet d'importance sur le plan symbolique. L'ouvrage incarne une nouvelle ère dans les grands réseaux de communication dans laquelle le chemin de fer jouera un rôle central. Nous vérifierons si cette décision externe prise à un autre niveau a vraiment eu pour conséquence de détourner une grande partie des transports qui transitaient auparavant par La Prairie. Nous chercherons à identifier, au cours de cette période charnière, les répercussions d'une telle intervention sur l'économie locale ainsi que sur les relations des riverains avec le fleuve et ses rives. Le mur de digue de La Prairie, commencé dans les années 1880, est une structure imposante sur le plan local dont on peut encore de nos jours apercevoir la partie supérieure. Réclamé par l'élite laprairienne, le « mur de crue » avait pour but de protéger la population des inondations chargées de glace dont elle était fréquemment victime. Pour saisir le sens de cette intervention et son influence sur les relations des Laprairiens avec le fleuve et les berges, nous documenterons l'histoire de cet ouvrage. L'impact physique et symbolique à court et à long terme de cet immense mur de béton sur le paysage en font un objet d'étude fascinant pour qui veut comprendre comment des communautés en viennent à faire de tels choix en ce qui concerne leur milieu de vie.

À travers cette étude nous espérons apprendre à mieux comprendre les processus décisionnels qui régissent les interventions d'une population sur son milieu de vie. Mais, examinons d'abord ce que l'historiographie nous enseigne sur les relations des riverains avec le grand fleuve laurentien.

CHAPITRE 1

CADRE D'ANALYSE

Ce chapitre est consacré à l'historiographie concernant le Saint-Laurent et l'histoire environnementale; à l'intérêt de La Prairie comme terrain d'enquête; à la problématique de l'étude proposée ainsi qu'aux sources, stratégies et méthodologie qui serviront à structurer nos recherches et notre analyse.

1.1 HISTORIOGRAPHIE

Riche et diversifiée, l'historiographie consacrée au Saint-Laurent est impressionnante et inspirante. Vu l'ampleur de la tâche, le bilan présenté a retenu les grandes synthèses classiques ainsi que les monographies ou articles qui touchent les relations des humains avec le fleuve.

1.1.1 L'histoire du fleuve Saint-Laurent et des milieux riverains

Le fleuve Saint-Laurent occupe une place privilégiée dans le récit historique québécois et canadien. En effet, un grand nombre d'auteurs font de ce cours d'eau un élément clé de la trame historique du pays. Ainsi, l'historien Donald Creighton avec *The Commercial Empire of the Saint-Lawrence, 1760-1850*¹ publié en 1937, place le fleuve au cœur de l'histoire politique et économique du Canada, imposant à son développement un axe est-ouest et conférant, à sa société, un caractère distinct des États-Unis². Pour Gérald Tulchinsky,³ le fleuve

¹ Donald Creighton explique les circonstances de cette première publication dans la préface de la réédition de 1956 : Donald Creighton, *The Empire of the Saint-Lawrence*, publié à l'origine en 1937 sous le titre: *The Commercial Empire of the St. Lawrence, 1760-1850*, Toronto, The Macmillan Company of Canada Limited, 1956, p. iii.

² Jean-Claude Robert présente l'historiographie sur le Saint-Laurent en introduction d'un article sur le Saint-Laurent comme facteur de structuration de Montréal. Jean-Claude Robert, « Le Saint-Laurent et la structuration de l'espace montréalais, XVII-XXe siècle », *Études Canadiennes/Canadian Studies*, no 50, 2001, p.19-31.

est un espace de développement pour les entrepreneurs de Montréal entre 1760 et 1850. Dans leur *Histoire économique du Québec 1851-1896*, les historiens Jean Hamelin et Yves Roby⁴ se penchent sur l'histoire de la « voie laurentienne » en tant que lieu du développement des transports par eau entre 1851 et 1896. L'histoire du fleuve est abordée dans ces ouvrages à une échelle très large, surtout en termes économiques, et en accordant très peu d'attention aux impacts de ces transformations à l'échelle locale.

De grands travaux de géographie historique ont marqué l'histoire des relations des riverains avec le fleuve. À ce titre, Raoul Blanchard fait figure de pionnier au milieu du XX^e siècle en étudiant la socioéconomie du Canada français et son évolution à travers le cadre géophysique.⁵ Il considère le fleuve comme un axe de développement déterminant dans l'histoire du Canada français, pour l'ensemble du territoire québécois, mais aussi sur le plan régional. Il se montre sensible aux changements structurels et à leurs impacts sur les populations régionales et locales. À un autre géographe, Jean-Claude Lasserre, on doit un volumineux travail de synthèse publié en 1980 présentant le Saint-Laurent comme la « grande porte de l'Amérique ». Il voit le cours d'eau comme voie de transit fondamentale, une voie d'accès et un axe de développement déterminant. Sa perspective englobe l'ensemble du fleuve, mais il consacre une partie de son ouvrage à l'impact local ou régional des transformations structurelles sur la vie riveraine. Considérant le fleuve comme source d'énergie, mais aussi comme « axe de vie », il examine son influence sur les activités des riverains, sur les transformations du paysage fluvial et finalement sur l'environnement.⁶ La vie des

³ Gerald Tulchinsky, *The River Barons. Montréal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation, 1837-53*, Toronto et Buffalo, University of Toronto Press, 1977.

⁴ Jean Hamelin, et Yves Roby, *Histoire économique du Québec 1851-1896*, Montréal, Éditions Fides, 1971.

⁵ Raoul Blanchard, *Le Canada français, province de Québec. Étude géographique*, Paris, Montréal, Librairie Arthème Fayard, 1960; Raoul Blanchard, *L'ouest du Canada français, « Montréal et sa région »*, Montréal, Librairie Beauchemin Limitée, 1953.

⁶ Jean-Claude Lasserre, *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, Cahiers du Québec, Ville LaSalle (Montréal), Hurtubise HMH, 1980, p. 617-671.

riverains du Saint-Laurent tient aussi une place importante dans l'article de Jacques Rousseau écrit en 1967⁷.

Comme le remarque l'historienne Joanne Burgess,⁸ certains thèmes ont été privilégiés dans l'histoire des cours d'eau au Québec. Ainsi pour le Saint-Laurent, les transports, les communications, la canalisation, la navigation, les activités portuaires, la construction navale, les métiers maritimes, l'exploitation forestière et l'exploitation de l'énergie hydraulique ont été fréquemment abordés. La canalisation du Saint-Laurent, surtout au XX^e siècle, a fait l'objet d'une quantité très importante d'ouvrages, de rapports et d'articles commentant ou décrivant les divers aspects de ces travaux d'envergure.⁹ La plupart de ces écrits abordent ces phénomènes à une grande échelle et semblent peu se préoccuper de leur impact sur les humains vivant près de ces installations.

La navigation fluviale est donc une importante thématique.¹⁰ L'évolution des transports par eau au temps de la voile (1608 et 1850)¹¹ et au temps des vapeurs

⁷ Jacques Rousseau, « Pour une esquisse biogéographique du Saint-Laurent », *Cahiers de géographie du Québec*, septembre, 1967, p. 187-241.

⁸ Joanne Burgess, *L'histoire de la rivière Bayonne : état de la question*, texte inédit de présentation du projet de recherche sur l'histoire de la rivière Bayonne, 2009.

⁹ On rappelle, en autres, les écrits suivants : Lionel Chevrier, *La voie maritime du Saint-Laurent*, Ottawa, Le cercle du livre de France, Ltée, 1959 ; John P. Heisler, *Les canaux du Canada, Lieux historiques canadiens*, Ottawa, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, 1980 ; Normand Lafrenière, *La canalisation du Saint-Laurent, deux siècles de travaux, 1779-1959*, Parcs Canada, Ottawa, 1983 ; Robert F. Legget, *La voie maritime. En commémoration du vingtième anniversaire de la Voie maritime et du cent-cinquantième anniversaire du premier canal de Welland*, Ministre Approvisionnement et Services Canada, 1979 ; Gennifer Sussman, *Le Québec et la Voie maritime du Saint-Laurent*, Montréal, L'institut de recherche C.D. Howe, 1979. Voir aussi l'éloquente bibliographie de Robert Leblond, « Le Saint-Laurent : orientation bibliographique », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 11, no 23, 1967, p. 419-464.

¹⁰ On pourrait citer, par exemple : France Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle, une étude de la batellerie du port de Québec*, Sainte-Foy, Presses de l'Université de Laval, 1997 ; Michel Payette, *Le fleuve Saint-Laurent. 300 ans... en bref*, [Longueuil], Société historique du Marigot, Cahier 22, décembre 1989, Publications en ligne, Société historique du Marigot. Disponible [en ligne], format PDF. Disponible [en ligne] : <http://marigot.ca/html/setintro.htm> (consulté le 9 janvier 2010); Alfred Dubuc, « Montréal et les débuts de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 45, no 1, 1967, p. 105-117 ; et sur les aménagements de canalisation pour faciliter la navigation, on lira de Nora Corley, « The Montreal ship channel 1805-1865 », *Cahiers de géographie de Québec*, 23 septembre 1967, p. 277-306.

¹¹ Pierre Camu, *Le Saint-Laurent et les grands lacs au temps de la voile 1608-1850*, Montréal, Hurtubise HMH, 1996.

(1850-1950)¹² est étudiée par le géographe Pierre Camu qui aborde ces questions à une échelle qui englobe l'ensemble du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Il documente abondamment les aménagements de la voie navigable tels que les quais, les dragages, les travaux de canalisation et même les inondations mais offre peu de détails sur leurs impacts sur le milieu de vie des riverains.

Depuis plusieurs années, des travaux de géographie historique ont exploré la relation entre les humains et les cours d'eau. Les rapports des communautés humaines avec le fleuve, comme univers de relations sociales, économiques et culturelles,¹³ tiennent une grande place dans les travaux de Serge Courville, qui a souvent travaillé en collaboration avec les historiens Jean-Claude Robert et Normand Séguin. Ils insistent sur les effets « structurants et dynamisants du fleuve et du grand axe laurentien » et affirment dans *Le pays laurentien au XIX^e siècle*, que ces « relations complexes qu'entretiennent les individus et les groupes humains dans un milieu donné et les productions territoriales qui en découlent sont une dimension essentielle de l'histoire des sociétés. »¹⁴

À une échelle plus locale, le géographe Rodolphe De Koninck étudie l'histoire d'un milieu de vie fluvial et les enjeux que posent les transformations d'un environnement pour les communautés riveraines des îles du lac Saint-Pierre. Son étude est un modèle d'analyse de ces interrelations entre les humains et un milieu de vie où la composante historique est présentée comme une partie intégrante de la démonstration.¹⁵ Cette région a aussi inspiré l'historien Jocelyn Morneau qui, dans *Petits pays et grands ensembles : les articulations du monde*

¹² Pierre Camu, *Le Saint-Laurent et les grands lacs au temps de la vapeur, 1850-1950*, Montréal, Hurtubise HMH, 2005.

¹³ Jean-Claude Robert, « Le Saint-Laurent et la structuration de l'espace montréalais, XVII-XXe siècle », *Études Canadiennes/ Canadian Studies*, no 50, 2001, p. 19-32; voir aussi sur cette perspective : Jean Hamelin et Jean Provencher, « La vie de relations sur le Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, au milieu du XVIII^e siècle », *Cahiers de géographie de Québec*, septembre 1967, p. 243-252.

¹⁴ Serge Courville, Normand Séguin et Jean-Claude Robert, *Le pays laurentien au XIXe siècle : les morphologies de base*, Ste-Foy, Presses de l'Université Laval, 1995.

¹⁵ Rodolphe De Koninck, *Les Cent-îles du Lac Saint-Pierre : retour aux sources et nouveaux enjeux*, Presses de l'Université Laval, 2000.

rural au XIXe siècle, l'exemple du lac St-Pierre, cherche à cerner cet univers de relations en transformation.¹⁶

Dans son mémoire de maîtrise, *Relations riveraines avec le lac Saint-Pierre, 1825-1871*¹⁷, l'historienne Christine Larose s'intéresse aux rapports d'interaction qu'entretiennent les habitants avec le fleuve et ses rives. Pour mieux cerner ces interrelations, elle choisit d'étudier certains aspects de ces rapports comme les métiers de la navigation, les compagnies de navigation, la pêche, les loisirs. Elle identifie certains types d'aménagement des berges et du fleuve qui facilitent la navigation, le flottage du bois, les transports sur glace ou qui visent à prévenir les dommages liés aux débâcles ou aux inondations. Prenant pour cadre géographique le pourtour du lac, elle documente la vie des riverains et leurs rapports avec le fleuve surtout à travers diverses activités. Le choix d'un espace temporel relativement court limite cependant la capacité d'apprécier les transformations que connaissent ces rapports dans le temps.

Semblant présenter le fleuve et l'environnement fluvial comme un fond de scène à l'histoire humaine,¹⁸ l'approche traditionnelle s'est surtout intéressée à une large échelle aux transformations d'un cours d'eau en fonction de leurs impacts sur le développement économique et sur les réseaux d'échanges de biens. Se concentrant sur les infrastructures qui favorisent le commerce et les transports, on examinait surtout les améliorations du transport naval, l'aménagement de canaux, les arrimages intermodaux entre la navigation et le chemin de fer et le commerce qui y est lié. Depuis quelques années des études classiques se démarquent en se penchant sur les interactions entre les communautés humaines et le fleuve et ses rives, à une échelle plus locale ou régionale. Ces aspects sont au cœur de la réflexion en histoire environnementale.

¹⁶ Jocelyn Morneau, *Petits pays et grands ensembles : les articulations du monde rural au XIXe siècle, l'exemple du lac St-Pierre*, Ste-Foy, Presses de l'Université Laval, 1999.

¹⁷ Christine Larose, *Relations des riverains avec le lac Saint-Pierre, 1825-1871*, mémoire de maîtrise en histoire, Montréal, Université du Québec à Montréal, 1994.

¹⁸ Jean-Claude Robert, « Postface », dans « *Penser l'histoire environnementale du Québec. Société, territoire et écologie* », *Globe Revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1, 2006, p. 237-255, p. 205.

1.1.2 L'approche d'histoire environnementale pour étudier les interrelations entre les humains et un milieu de vie

L'histoire environnementale qui nous intéresse se penche sur les interactions entre les humains et leur environnement. Retenant la définition proposée par la chercheuse Lucie Sauvé, l'environnement sera ici considéré comme « (...) l'ensemble des éléments biophysiques du milieu de vie, en interrelations avec les éléments socio-culturels des collectivités humaines, et qui interagissent avec les êtres vivants de ce milieu. »¹⁹ Bien que la perspective adoptée soit explicitement « anthropocentriste », la communauté humaine est ici considérée comme une composante d'une communauté biophysique plus large. On se questionne donc, entre autres, sur les transformations biophysiques que les humains ont imposées à leur environnement et sur les impacts de ces transformations sur les communautés humaines. Pour l'historien Donald Hughes, en plaçant l'humain dans l'écosystème, l'histoire environnementale se distancie de l'histoire plus traditionnelle (old history) qui a eu tendance à traiter la nature comme une toile de fond.²⁰ Pour l'historien québécois Stéphane Castonguay, ce champ vise non seulement à mieux comprendre les « transformations des rapports entre l'environnement et la société, mais aussi à approfondir les débats sur les enjeux environnementaux contemporains. » Il précise que ce questionnement porte sur les aspects matériel, organisationnel et symbolique de « *la dynamique des interactions entre la société et son milieu* ». ²¹

Sur le plan international et canadien, de plus en plus d'universités consacrent des programmes d'étude et de recherche à ce champ d'investigation, surtout dans les départements d'histoire et de géographie. Colloques et publications se multiplient.²² Au Québec, des revues scientifiques ont consacré des éditions

¹⁹ Lucie Sauvé, *Pour une éducation relative à l'environnement*, Coll. « Le défi éducatif », 2^e édition, Montréal, Guérin, 1997, p. 261.

²⁰ Donald Hughes, *An Environmental History of the World: Humankind's Changing Role in the Community of Life*, London, Routledge, 2001, p. 5

²¹ Gouvernement du Canada, « Stéphane Castonguay, Titulaires de Chaire, Chaire de recherches du Canada en histoire environnementale du Québec », *Chaires de recherche du Canada*. Disponible [en ligne] : <http://www.chairs-chaire.gc.ca/chairholders-titulaires/profile-fra.aspx?profileid=985> (consulté le 10 septembre 2009).

²² Voir le bilan proposé par *Environmental History*, vol. 12, no 4, octobre 2007.

spéciales à l'apport global de ce champ de recherche au savoir historique au Québec et aux avenues de réflexion qui se dessinent dans cette perspective.²³ Depuis quelques années, plusieurs historiens et historiennes du Québec affirment leur appartenance au courant d'histoire environnementale, ou intègrent une dimension environnementale à leur réflexion.²⁴

Des spécialités émergent en reflétant des préoccupations actuelles et régionales. L'objet de l'histoire des liens multiples entre les sociétés et leurs milieux de vie pourrait être une forêt, une rivière, un désert ou un marais, etc.²⁵ Au Québec, l'eau et les cours d'eau ont si grandement marqué la trame historique québécoise qu'elles tiennent nécessairement une place prépondérante dans le territoire réflexif de l'histoire environnementale. Dans des cadres urbains ou ruraux,²⁶ ce vecteur a inspiré des réflexions historiques sur la gouvernance de

²³ Stéphane Castonguay (dir.), « L'histoire environnementale », *Revue d'histoire d'Amérique Française (RHAF)*, Volume 60, numéros 1-2 été-automne 2006 ; « Penser l'histoire environnementale du Québec. Société, territoire et écologie », *Globe Revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1, 2006.

²⁴ Citons par exemple, Michèle Dagenais, « Fuir la ville: villégiature et villégiateurs dans la région de Montréal, 1890-1940 », *Revue d'histoire de l'Amérique française (RHAF)*, vol. 58, no 3, hiver 2005; voir aussi, Paul-Louis Martin dans *La chasse au Québec*, Montréal, Éditions du Boréal, 1990, p. 366; John Willis « Landscape and Hinterland : a Recipe for pre-industrial space on the Montréal Plain in the early 19th Century », sous la direction de Yves Frenette, Martin Pâquet et Jean Lamarre, *Les parcours de l'histoire. Hommage à Yves Roby*, [Sainte-Foy], Les Presses de l'Université de Laval, 2002, p. 133-173. Les préoccupations environnementales sont explicites dans le travail de synthèse de Mario Filion, Jean-Charles Fortin, Robert Lagassé, Richard Lagrange, *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-Sud*, Institut québécois de recherche sur la culture, Collection "Les Régions du Québec", Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval, 2001, p. 38-40. Pour connaître les plus récentes contributions de Michèle Dagenais, voir [en ligne]: <http://www.crilcq.org/membres/reguliers/dagenais-michele.asp> (consulté le 10 septembre 2009).

²⁵ Stéphane Castonguay, « Faire du Québec un objet de l'histoire environnementale », dans Stéphane Castonguay (dir.), « Penser l'histoire environnementale du Québec. Société, territoire et écologie », *Globe Revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1, 2006, p. 17-49, p. 18-20. Donald Hughes fait un éloquent étalage de la diversité des angles d'approche en histoire environnementale en réexaminant l'histoire du monde en se penchant sur différentes périodes, en variant l'échelle géographique ou en choisissant des cadres urbains ou ruraux pour ses réflexions : Donald Hughes, *An Environmental History of the World: Humankind's Changing Role in the Community of Life*, Routledge, 2001. La recherche dans ce champ se décline à travers une grande variété de thématiques pouvant inclure l'agriculture, la foresterie, l'aménagement du territoire, etc. comme le démontre la *Base de données intégrées en histoire environnementale du Canada*. Chaire de recherche du Canada en Histoire environnementale du Québec (UQTR). Disponible, [en ligne]. Disponible [en ligne]: http://www.cieq.ca/fmi/xsl/fci_hec/fci_hec_biblio/base_biblio.xsl (consulté le 16 septembre 2009).

²⁶ Sur l'histoire environnementale en milieu urbain, voir : Claire Poitras (INRS- Urbanisation, Culture et Société), « L'histoire urbaine environnementale au Québec. Un domaine de recherche en émergence. », « Penser l'histoire environnementale du Québec. Société, territoire et écologie », *Globe Revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1, 2006, p.93-111. On note aussi une

l'eau, sur le contrôle de l'eau comme source de pouvoir, sur la mise en place d'infrastructures et sur les plans d'eau comme lieux de villégiatures.²⁷ Dans le cadre rural, l'étude de Matthew Hatvany sur les marais²⁸ ou les articles d'Alain Laberge et de Marcel Moussette²⁹ nous amènent à étudier des milieux de vie fluviaux comme interfaces entre une population et la nature à une échelle locale.

Les aspects culturels du rapport à la nature et la thématique de l'eau sont des axes de réflexion particulièrement stimulants. En effet, l'histoire des représentations de la nature et du paysage comme constructions culturelles³⁰ enrichissent notre compréhension de ces relations comme le démontrent les études de Michèle Dagenais sur le phénomène de la villégiature³¹ ou de Colin Coates sur l'évolution d'un paysage seigneurial à travers le temps.³² On soulignera aussi les travaux de Lynda Villeneuve sur les relations entre la population et le territoire de Charlevoix au XIX^e siècle ainsi que sur les

recherche en cours sur un cadre principalement rural (2009) dirigée par Joanne Burgess sur la rivière Bayonne et son bassin versant (Lanaudière).

²⁷ Voici quelques exemples : Stéphane Castonguay et Dany Fougères, « Les rapports riverains de la ville: Sherbrooke et ses usages des rivières Magog et Saint-François au 19e-20e siècle », *Revue d'histoire urbaine*, vol. 36, no 1, 2007, p. 3-15; Michèle Dagenais, "Cleansing, Draining and Sanitizing the City: Conceptions and Uses of Water in the Montreal Region", *Canadian Historical Review*, vol. 87, no 4 (décembre 2006) : 621-651; Denys Delâge, « Microbes, animaux et eau en Nouvelle-France », dans « Penser l'histoire environnementale du Québec. Société, territoire et écologie », *Globe Revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1, 2006, p. 112-139; Dany Fougères, *L'approvisionnement en eau à Montréal: du privé au public, 1796-1865*, Sillery, Septentrion, 2004; Robert Gagnon, *Questions d'égouts: santé publique, infrastructures et urbanisation à Montréal au XIXe siècle*, Montréal, Boréal, 2006.

²⁸ Matthew Hatvany, *Marshlands: Four Centuries of Environmental Change on the Shores of the St. Lawrence*, Ste-Foy, Presses de l'Université Laval, 2003.

²⁹ Alain Laberge, « La gestion de l'eau au Canada sous le régime seigneurial XVIIe et XVIIIe siècle », Ella Hermon (dir.), *L'eau comme patrimoine. De la Méditerranée à l'Amérique du Nord*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2008, p. 185-192; Marcel Moussette, « Entre la terre et l'eau : les colons de l'Île-aux-Oies au XVIIe siècle », Ella Hermon (dir.), *L'eau comme patrimoine. De la Méditerranée à l'Amérique du Nord*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2008, p. 285-300.

³⁰ Peter Ackroyd, *Thames: Sacred River*, London, Chatto & Windus, 2007; Simon Schama, *Le paysage et la mémoire*, Paris, Éditions du Seuil, 1999.

³¹ Michèle Dagenais, « Fuir la ville: villégiature et villégiateurs dans la région de Montréal, 1890-1940 », *Revue d'histoire de l'Amérique française* (RHAF), vol. 58, no 3, hiver 2005, p. 315-345.

³² Colin M. Coates, *Les transformations du paysage et de la société au Québec sous le régime seigneurial*, Sillery, Septentrion, 2003.

représentations de ce paysage.³³ Yves Hébert se penche plus particulièrement sur l'évolution des idées et des représentations de la nature dans son ouvrage sur l'histoire de l'écologie au Québec.³⁴ Il souligne l'importance d'une représentation de la nature qui apparaîtrait déjà dans les écrits des explorateurs français et qui vante l'abondance des richesses naturelles de la Nouvelle-France, renforçant la croyance au caractère inépuisable des ressources. L'idée de la nature comme un réservoir de ressources à exploiter circulerait déjà sous le régime français.³⁵ Selon Henri Brun, à partir du milieu du XVII^e siècle, des textes juridiques expriment « la volonté claire d'user de cet élément ou (...) d'en abuser ».³⁶ Ces aspects apparaissent très pertinents dans une démarche qui vise à mieux comprendre les choix que font les communautés concernant leur milieu de vie.

Ce bilan historiographique semble indiquer que la question de l'évolution des rapports d'une population riveraine avec le fleuve et les rives sur une longue période, dans un contexte villageois, a été encore peu abordée. Pour se pencher sur ces questions, il faut au préalable pouvoir s'appuyer sur une solide connaissance de l'histoire sociale, économique et politique d'une communauté. Il faut aussi que l'histoire d'un milieu de vie et d'une communauté comporte des événements « marqueurs » qui sont suffisamment bien documentés pour que nous puissions étudier ces changements dans les relations des humains avec leur environnement. L'évaluation de l'état des connaissances et de l'historiographie relative à La Prairie est donc une étape essentielle dans le choix de ce village comme cas à étudier et dans la délimitation du terrain d'enquête. C'est donc en présentant ce dernier que nous traiterons de l'historiographie portant sur La Prairie.

³³ Lynda Villeneuve, *Paysages, mythes et territorialité : Charlevoix au XIX^e siècle. Pour une nouvelle approche du paysage*, Ste-Foy, Presses de l'Université Laval, 1999.

³⁴ Yves Hébert, *Une histoire de l'écologie au Québec : les regards sur la nature des origines à nos jours*, Québec, Éditions GID, 2006.

³⁵ *Ibid.*, p. 460-461.

³⁶ Henri Brun, *Histoire du droit québécois de l'eau (1663-1969)*, Québec, Commission d'étude des problèmes juridiques de l'eau, Gouvernement du Québec, 1969, p. 9-10.

1.2 TERRAIN D'ENQUÊTE PROPICE

L'histoire du village de La Prairie est particulièrement riche sur le plan des interrelations entre la communauté et son milieu de vie riverain. Elle comporte aussi plusieurs de ces « événements charnières » qui modifient ces interrelations. De plus, nous disposons d'assises historiographiques suffisamment solides pour nous permettre de replacer ces événements dans leur contexte historique et aussi de suivre, sur un temps long, l'évolution des rapports des Laprairiens avec le fleuve.

La Prairie était, rappelons-le, une localité particulièrement florissante dans la première moitié du XIX^e siècle. Sa prospérité reposait en grande partie sur sa localisation exceptionnelle en bordure du Saint-Laurent, au confluent de routes terrestres et maritimes, ce qui en faisait un lieu privilégié de transit entre les Grands Lacs, Montréal et les États-Unis. Cette position lui avait assuré, depuis son établissement par les Français au XVII^e siècle, un rôle stratégique indéniable sur les plans militaire et commercial. À partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, l'économie québécoise et canadienne se transforme et le développement de nouveaux réseaux de transport ferroviaires et maritimes semble déstabiliser l'économie du village de La Prairie. À la fin du XIX^e et au XX^e siècles, on assiste à des transformations physiques majeures du cadre de vie comme la construction d'une digue, d'une voie maritime ou d'une autoroute qui sont autant d'obstacles physiques ou visuels entre le fleuve et les riverains de La Prairie. La proximité au fleuve, l'importance de la navigation ainsi que ces nombreuses transformations dans la relation entre la population et un cours d'eau, font de cet établissement un terrain fertile pour notre étude. Nous pourrions ainsi suivre dans le temps les rapports évolutifs des riverains avec ce milieu de vie que constituent le fleuve et les rives, mais aussi comprendre les répercussions de ces changements.

Bien qu'elle s'intéresse peu de manière spécifique aux rapports des Laprairiens avec leur environnement fluvial, l'historiographie relative à La Prairie est suffisamment riche pour nous permettre de reconstituer la trame contextuelle

dans laquelle s'inscrivent ces relations et leurs mutations. Synthèse régionale ou monographies, différents types d'ouvrages contiennent des renseignements pertinents à l'histoire de La Prairie comme seigneurie, comme village ou comme arrondissement historique. Nous avons trouvé plusieurs mentions de La Prairie et de son environnement dans la synthèse historique sur la Montérégie : *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-Sud*,³⁷ produite dans le cadre du Chantier des histoires régionales de l'Institut québécois de recherche sur la culture (INRS-culture). Soutenant l'importance de l'arrondissement historique de La Prairie, l'« *Étude de caractérisation de l'arrondissement historique de La Prairie*, publiée en 2004,³⁸ fournit un survol efficace des connaissances historiques et architecturales du lieu incluant des éléments du milieu physique et de son évolution.

Deux solides monographies documentent l'histoire de seigneurie de La Prairie sous le régime français. Celle d'Yves Lacroix, publiée en 1981,³⁹ est consacrée aux trente premières années de l'établissement français à La Prairie (1667-1697). Pour sa part, Louis Lavallée propose en 1992⁴⁰ une étude sociale de la seigneurie de La Prairie pendant l'ensemble du régime (1647 à 1760). Dans son mémoire, Marie-Josée D'Amour⁴¹ aborde une période plus longue pour documenter l'essor du village de La Prairie-de-la-Magdeleine, du régime français au XIX^e siècle sur les plans démographiques, fonciers et socio-économiques. Dans cette « Contribution à l'étude du développement villageois », elle attribue le dynamisme du village de La Prairie à son rôle comme lieu de transit régional et extra régional, lequel est particulièrement marqué de la fin du XVIII^e siècle aux premières décennies du XIX^e siècle.

³⁷ Mario Fillion, Jean-Charles Fortin, Robert Lagassé, Richard Lagrange, *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-Sud*, Institut québécois de recherche sur la culture, Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval, 2001.

³⁸ Mario Brodeur, *Étude de caractérisation de l'arrondissement historique de La Prairie*, Commission des biens culturels du Québec, Québec, 2004.

³⁹ Yvon Lacroix, *Les origines de La Prairie (1667-1697)*, Cahiers d'histoire des Jésuites, Montréal, Les Éditions Bellarmin, 1981.

⁴⁰ Louis Lavallée, *La Prairie en Nouvelle-France 1647-1760 : étude d'histoire sociale*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1992.

⁴¹ Marie-Josée D'Amour, *Contribution à l'étude du développement villageois: La Prairie-de-la-Magdeleine, du régime français au XIX^e siècle*, Mémoire de M.A. (histoire), Université du Québec à Montréal, 2001.

D'autres ouvrages privilégient des aspects plus spécifiques du passé laprainien. À cet égard, nous citerons le livre pionnier d'Élisée Choquet sur *Les communes de Laprairie* (1935)⁴² et la plaquette du curé de La Prairie, Joseph Chevalier (1941)⁴³ qui portent surtout sur les institutions religieuses de la paroisse. Plus récemment, il faut souligner les contributions richement documentées de François Cinq-Mars⁴⁴ sur les débuts du chemin de fer, établi en 1836, et celle de Michel Guénette sur l'apport socio-économique des notaires de La Prairie.⁴⁵ Écrit en 2001, un court article d'Amélie Dubois-Richir se penche sur les rapports des Laprainiens avec le fleuve. Elle y explore la question des métiers d'eau au XIX^e siècle dans des localités riveraines de la Loire et du Saint-Laurent, choisissant la localité de « Laprairie Village » (La Prairie) à titre d'exemple pour le fleuve laurentien. Cette localisation en bordure d'un fleuve semble avoir surtout favorisé les métiers s'exerçant sur les rives.⁴⁶ Pour les chercheurs locaux, l'intérêt pour la thématique du rapport à l'eau et au fleuve est particulièrement évident dans la publication de la Société d'histoire de La Prairie-de-la-Magdeleine intitulé *La Prairie, images d'hier*.⁴⁷

⁴² Élisée Choquet, *Les communes de Laprairie*, Laprairie, Imprimerie du Sacré-Cœur, 1935. À travers l'histoire de la commune, on découvre d'intéressants détails sur l'histoire de La Prairie, surtout jusqu'en 1888. Cette communication se veut un long plaidoyer pour préserver la commune menacée en 1935 par « un projet destiné à lui porter le coup de mort. » : p. 125.

⁴³ Joseph Chevalier, *Laprairie : notes historiques à l'occasion du centenaire de la consécration de l'église*, [lettre-préface de Anastase, évêque de Saint-Jean], Saint-Jean 1941.

⁴⁴ François Cinq-Mars, *L'avènement du premier chemin de fer au Canada, Saint-Jean-Laprairie 1836*, Saint-Jean, Éditions Mille Roches, 1986.

⁴⁵ Michel Guénette, *Les notaires de Laprairie 1760-1850. Étude socio-économique*, Mémoire de M. A. (histoire), Université de Montréal, 1992.

⁴⁶ Amélie Dubois-Richir, « Loire et Saint-Laurent : Repérage des métiers d'eau dans des communes riveraines, au XIX^e siècle », *Études Canadiennes/ Canadian Studies*, no 50, 2001, p. 45-62.

⁴⁷ Gaétan Bourdages, Jean-Pierre Yelle et Nathalie Battershill, *La Prairie, images d'hier*, La Prairie, [Fête du 325^e anniversaire, Ville de La Prairie], 1992. Les auteurs signent des textes accompagnant une riche iconographie qui documente, entre autres, la navigation, les ponts de glace, la pêche, les auberges et les inondations. Destinées au grand public, ces publications contiennent souvent peu de référence. Une grande partie des renseignements viennent probablement des archives de la société d'histoire. On retrouvera aussi plusieurs articles sur l'eau et le fleuve dans les publications périodiques de la Société d'histoire de La Prairie-de-la-Magdeleine, *Le Bastion*, 1982-1984; Société d'histoire de La Prairie-de-la-Magdeleine, *Au jour le jour*, 1993-2009.

La Prairie a aussi été l'objet de plusieurs fouilles archéologiques et d'études de type environnemental. Les rapports documentaires qui accompagnent les travaux archéologiques confirment et précisent certaines de nos connaissances sur l'évolution de ce milieu de vie, sur des aménagements en bordure du fleuve, sur les remblaiements de la rive ou les rehaussements de terrain de l'ancienne berge.⁴⁸ Les études de type environnemental sur la situation récente dans le petit et le grand bassin de La Prairie, fournissent un portrait de « l'après » La Prairie suite aux interventions humaines dont nous désirons documenter quelques exemples. En introduction, ces travaux reconnaissent souvent la nécessité d'une perspective diachronique. Ils contribuent grandement à recenser le spectre des activités humaines en lien avec le fleuve et les impacts anthropiques perceptibles encore de nos jours dans cet écosystème.⁴⁹

L'état des connaissances sur La Prairie rencontre donc les conditions nécessaires à notre étude. Cependant, les limites de ce terrain d'enquête restent à préciser. L'exposé de la problématique, des concepts qui s'y rattachent et des grandes questions qui sont au cœur de notre démarche, va nous amener à définir ces paramètres.

1.3 PROBLÉMATIQUE

Le cas de La Prairie, non seulement nous fournit un terrain d'enquête prometteur, mais il met en scène, de manière particulièrement évidente, la question de la transformation des rapports d'une population vis-à-vis l'environnement à travers le temps. Ainsi, de nos jours, les transformations majeures et successives du fleuve et des berges à La Prairie, dont plusieurs sont

⁴⁸ Arkéos inc., *Site BIFI-16, La Prairie, Inventaire archéologique des lots 14 et 15, Intervention ponctuelle au lot 13*, Ville de La Prairie/ Ministère de la Culture et des Communications, Montréal, septembre 1999 ; Hélène Coté, « L'archéologie historique à La Prairie : les fouilles menées par l'Université Laval », *Association des archéologues du Québec*, [s.d.]. Disponible [en ligne] : http://www.archeologie.qc.ca/passee_laprairie_fr.php?menu=3 (consulté le 16 septembre 2009).

⁴⁹ Voir la bibliographie; à titre d'exemple, il faut citer : Jean Robitaille, *Bilan Régional. Bassins de La Prairie (rapides de Lachine, grand et petit bassin de La Prairie). Zones d'intervention prioritaire 7 et 8*, Environnement Canada, Région du Québec, Conservation de l'environnement, Centre Saint-Laurent, 1997.

encore visibles, apparaissent difficiles à justifier car elles semblent conduire à une aliénation de plus en plus grande d'une population vis-à-vis la ressource « eau » dont elle dépendait à l'origine. Depuis les années 1970, on remarque dans la société québécoise une sensibilité grandissante vis-à-vis les enjeux environnementaux, mais aussi une valorisation des berges et des plans d'eau dans une visée de développement économique de type récréotouristique. Cette apparente difficulté à comprendre les motivations qui ont justifié des décisions prises dans un passé plus ou moins lointain, suggère que les perceptions de l'environnement peuvent varier non seulement d'un groupe social à un autre, mais aussi qu'elles évoluent dans le temps. Pour comprendre comment les populations, ou leurs décideurs, en viennent à faire des choix qui semblent de nos jours grandement discutables, nous devons pouvoir reconstituer le contexte historique dans lequel ces décisions ont été prises. Compte tenu des enjeux actuels en environnement, il nous apparaît aussi socialement pertinent de chercher à mieux saisir comment les rapports à l'environnement se transforment.

Pour comprendre l'évolution des relations entre une population et son environnement, l'historiographie traditionnelle apporte certains éléments de réponse. Elle contribue à reconstituer les contextes historiques comme celui de l'âge d'or de La Prairie au début du XIX^e siècle ou à documenter la navigation sur le fleuve ou de grands projets comme celui du Pont Victoria. Selon Stéphane Castonguay l'histoire environnementale pourrait nous aider à « (...) cerner les enjeux contemporains entourant les modifications du territoire, pour comprendre les conflits récurrents sur l'allocation et la protection des ressources, et pour saisir la complexité et l'historicité des représentations et des usages sociaux de l'environnement ».⁵⁰ Avec la géographie historique, cette approche semble particulièrement pertinente pour nous aider à définir ces rapports évolutifs de l'humain à l'environnement. Car ces rapports entre des individus ou des groupes d'humains avec un environnement se modifient, s'adaptent ou perdurent à travers les époques dans des contextes sociaux, économiques, politiques et

⁵⁰ Gouvernement du Canada, « Stéphane Castonguay, Titulaires de Chaire, Chaire de recherches du Canada en histoire environnementale du Québec », *Chaires de recherche du Canada*. Disponible [en ligne] : <http://www.chairs-chaire.gc.ca/chairholders-titulaires/profile-fra.aspx?profileId=985> (consulté le 10 septembre 2009).

culturels et environnementaux en évolution. Il s'agit d'étudier ces rapports afin d'en capter toute la complexité et la réciprocité. Un dialogue s'établit entre une communauté qui modifie son environnement et un environnement, soit le fleuve et les rives, qui influence l'évolution d'une communauté. La perception joue aussi un rôle dans ces rapports.

Nous retenons trois aspects de ces relations entre les humains et leur milieu de vie fluvial : les activités humaines comme la navigation; les événements ou conditions environnementales du milieu de vie comme, par exemple, les inondations; et les représentations du fleuve et des rives, comme la perception du fleuve comme un « danger ». Ces trois dimensions des rapports interagissent les unes sur les autres. Ainsi, si les riverains doivent faire face à d'importantes crues chaque année, leur perception du fleuve en sera altérée. Si le fleuve est un lieu d'activités économiques florissantes, on pourra plus facilement adopter une représentation du fleuve comme réservoir de richesse et accepter des travaux qui reflètent cette vocation. Nous chercherons donc à identifier ces relations, à les situer dans le contexte historique, à suivre leur évolution et à en comprendre les répercussions dans l'histoire d'une communauté, celle de La Prairie et de son milieu de vie fluvial. Notre cadre géographique doit être ici précisé, de même que les notions de milieu de vie et de communauté car elles sont au cœur de notre approche.

1.3.1 L'étude de cas d'une communauté : La Prairie, une seigneurie, un village et un milieu de vie

Précisons d'abord la notion de « communauté » qui est ici utilisée. Pour une « communauté biotique », l'*Office québécois de la langue française* avance la formule suivante : « Ensemble des êtres vivants entre lesquels existent des liens nombreux notamment d'interdépendance, de compétition ou de symbiose.»⁵¹ Dans une perspective sociologique, l'Office propose un énoncé qui implicitement

⁵¹ Office Québécois de la langue française, Québec, Grand dictionnaire terminologique. Communauté (sociologie). Disponible [en ligne] : http://www.granddictionnaire.com/BTML/FRA/r_Motclef/index800_1.asp (consulté le 9 septembre 2009.)

définit la communauté humaine: « Ensemble d'individus vivant à proximité, et possédant en commun des intérêts, des tendances, des pensées, ce qui entraîne une certaine solidarité. » Il pourrait s'agir d'une « communauté familiale, villageoise, provinciale, nationale, continentale, jusqu'à la grande communauté humaine. »⁵² L'organisatrice communautaire et écologiste de l'Ouest du Canada, Marcia Nozick,⁵³ considère que les aspects sociaux, économiques, culturels et environnementaux d'une communauté sont indissociables. Parmi les communautés qui partagent l'écosystème de La Prairie, ses berges et le fleuve, c'est la communauté humaine qui nous intéresse comme groupe d'êtres vivants en proximité physique. Nous assumons que ce partage d'un espace géographique étroit confère au groupe un certain nombre d'intérêts communs, par exemple l'accès à l'eau potable en quantité et en qualité suffisante. On s'entendra que l'accès à cette ressource n'est pas nécessairement la même pour tous. Cette appartenance géographique n'exclut pas l'appartenance à d'autres communautés d'intérêts pouvant se superposer tels que la famille, la profession, la classe sociale ou l'appartenance à des groupes d'intérêts en liens avec des ensembles géographiques différents. Ainsi, certains hommes d'affaires de La Prairie ont pu non seulement avoir des intérêts dans le développement local, mais aussi régional. Dans le cadre de cette étude, par communauté laprairie, on parlera donc d'un groupe d'humains qui vivent en proximité physique et qui partagent certains intérêts communs qui découlent de cette appartenance géographique et environnementale. Évidemment, cette communauté va connaître d'importantes transformations entre 1667 et 1900.

Par ailleurs, le problème d'échelle en histoire environnementale se pose d'emblée, car les écosystèmes échappent souvent à la logique des limites territoriales que nous utilisons quotidiennement et les étudier implique une reconfiguration de notre carte mentale du territoire et l'oubli des frontières établies.⁵⁴ Pourtant, le choix d'un petit village sur le bord d'un fleuve transnational

⁵² *Ibid.*

⁵³ Marcia Nozick, *Entre nous Rebâtir nos communautés* (1995) trad. de l'anglais par Françoise Forest, Ed. Écosociété, 1995 (1952).

⁵⁴ Stéphane Castonguay, « Faire du Québec un objet de l'histoire environnementale », dans

semble nous engager dans une direction contraire. En fait, ce sont les impacts de phénomènes souvent bien plus larges, comme celui du déboisement des berges par exemple, que nous désirons observer à une échelle locale, à une échelle humaine. Dans cette étude de cas historique, nous ferons ressortir des traits spécifiques de l'expérience des Laprairiens et de leur milieu fluvial, mais ce portrait pourrait sans doute aussi refléter le vécu d'autres communautés riveraines. Si l'étude de cas peut enfouir les thèmes majeurs sous une masse de détails, elle peut aussi illustrer de manière plus concrète des phénomènes qui demeurent très abstraits à une échelle plus globale.⁵⁵

En cherchant à définir notre cadre géographique, nous constatons que la difficulté de juxtaposer un cadre juridique sur un cadre écosystémique demeure entière. D'autant plus que les limites de ces entités juridiques peuvent fluctuer dans le temps. Sur les bords du fleuve, là où les Jésuites s'installent en 1667, un noyau initial se distingue très tôt de la côte car les premières habitations de La Prairie sont regroupées à l'intérieur des palissades du fort ou aux abords de cette fortification. Ce n'est probablement qu'au début du XIX^e siècle que la densité de population permettrait de qualifier La Prairie de « village », une appellation que Serge Courville définit comme « une forme d'habitat plus ou moins densément construite » qui se distingue de la côte et se différencie dans le paysage.⁵⁶ Notons cependant que déjà, en 1776, une carte montre clairement une zone bâtie qui commence à se distinguer du reste de la seigneurie (figure 2.5). Puisque nous ne cherchons pas à quantifier un phénomène mais plutôt à faire le portrait d'une expérience humaine et de son évolution, nous proposons de documenter dans un premier temps, jusqu'en 1800, cette expérience dans le

« *Penser l'histoire environnementale du Québec. Société, territoire et écologie* », *Globe Revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1, 2006, p. 17-49, p. 47-48.; Jean-Claude Robert, « Postface », dans « *Penser l'histoire environnementale du Québec. Société, territoire et écologie* », *Globe Revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1, 2006, p. 237-255, p. 239, 253-254.

⁵⁵ Dans son ouvrage, J. Donald Hugues discute le problème d'échelle auquel il a été confronté en sélectionnant les cas qu'il examine. Il constate que l'exemple local, au-delà de son intérêt intrinsèque et de ses aspects très spécifiques, fait écho à des changements locaux et régionaux. Donald J. Hughes, *An Environmental History of the World: Humankind's Changing Role in the Community of Life*, [LIEU], Routledge, 2001, p. 3.

⁵⁶ Serge Courville, *Entre ville et campagne. L'essor du village dans les seigneuries du Bas-Canada*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1990, p.6.

cadre de ce noyau primitif et celui plus étendu de la seigneurie de La Prairie-de-la-Magdeleine ce qui nous donnera accès à un éventail plus large de témoignages. Au XIX^e siècle, le cadre villageois est mieux défini.⁵⁷ Grâce au témoignage textuel et cartographique de Joseph Bouchette en 1815, les connaissances sur le village et ses limites géographiques se précisent. À partir de 1860, le « Village de Laprairie » est délimité avec précision par le cadastre (figure 2.1). Notons que l'espace physique que nous associons à un « espace physique de relations » concerne surtout les propriétés riveraines, les passages vers le fleuve, le rivage et les eaux du bassin de La Prairie. C'est ce lieu d'activités humaines qui retient en priorité notre attention.

1.3.2 Les rapports entre les riverains, le fleuve et les rives

Afin de pouvoir repérer plus efficacement les manifestations de ces rapports entre les riverains, le fleuve et les berges, nous avons procédé à un inventaire préliminaire de l'ensemble des usages potentiels pouvant être associés au fleuve ou aux rives à La Prairie, du XVII^e siècle à nos jours. Ces résultats sont présentés sous forme de tableaux en annexe. Un premier tableau présente les usages concernant des éléments essentiels à la vie humaine, végétale et animale, comme la consommation d'eau ou l'eau pour l'hygiène (annexe 1). Un deuxième tableau propose des usages associés à des activités économiques ou sociales comportant des prélèvements ou des rejets comme la pêche commerciale ou l'aménagement de quais pour la navigation ou le prélèvement d'eau pour l'utilisation dans un processus artisanal ou industriel, etc. (annexe 2). Un dernier tableau porte sur les événements environnementaux (comme les inondations) et les activités humaines (comme la navigation commerciale pouvant apporter des espèces exotiques envahissantes) susceptibles de modifier le fleuve et les rives (annexe 3).

⁵⁷ Des mises en garde accompagneront l'utilisation d'informations pertinentes qu'on ne peut situer précisément ou qui seraient localisées en dehors de ce cadre.

Pour cet exercice, nous avons mis à contribution des études de type environnemental⁵⁸ comme celles de Jean-François Bibeault *et al.* sur les bassins de La Prairie.⁵⁹ Nous avons aussi puisé dans l'étude de Christine Larose sur les relations des riverains avec le lac Saint-Pierre (1825-1871).⁶⁰ Elle identifie certains rôles du fleuve : transport et communications, fournisseur de ressources, lieu de loisirs et lieu d'aménagements faits dans ou en bordure du fleuve. Pour étudier ces aspects, elle se penche sur les métiers de la navigation, les compagnies de navigation, la pêche, les loisirs et les aménagements des berges et du fleuve. En associant ces données à celles récoltées au fil de nos lectures préparatoires, nous avons obtenu un inventaire qui, bien qu'il devra être bonifié en cours de recherche, nous offre déjà un large spectre des interactions potentielles entre les riverains et le milieu fluvial.

Dans le premier tableau (Annexe 1), nous avons introduit dans les besoins primaires une perspective animale et végétale souvent négligée dans ce type d'exercice. À cette étape d'inventaire, nous n'avons imposé aucune différenciation relativement à la période historique d'une activité. Des activités se modifient à travers le temps, d'autres disparaissent et de nouvelles les remplacent. Mais, on perçoit rapidement qu'avec le temps, les activités en lien avec le fleuve ont augmenté et que leur coexistence entraîne une complexification de la situation. Ces inventaires révèlent aussi que les rapports que les humains entretiennent avec le fleuve s'actualisent à travers des activités *sur les rives*, mais aussi *sur* et *dans* le fleuve. De ces activités découlent souvent des aménagements plus ou moins imposants dans le fleuve ou sur les rives. Ces espaces sont multifonctionnels. La complexité de la cohabitation et les conflits

⁵⁸ Bloc Québécois, « Un fleuve accessible pour les Québécois », *Vues sur le Saint-Laurent, Document de consultation sur l'avenir du Saint-Laurent*, avril 2005.

⁵⁹ Jean-François Bibeault, N. Gratton et A. Jourdain, *Synthèse des connaissances sur les aspects socio-économiques du secteur Bassins de La Prairie (rapides de Lachine, grand et petit bassins de La Prairie). Zones d'intervention prioritaire 7 et 8*. Conservation de l'environnement, Centre Saint-Laurent, Environnement Canada, Saint-Laurent Vision 2000, 1997. Jean-François Bibeault *et al.*, *Suivi des usages et perceptions du Saint-Laurent par la population riveraine 2003*, [s. l.], Saint-Laurent Vision 2000, Domaine d'intervention Santé humaine, 2004.

⁶⁰ Christine Larose, *Relations des riverains avec le lac Saint-Pierre, 1825-1871*, mémoire de maîtrise en histoire, Montréal, Université du Québec à Montréal, 1994, p. 15-18.

potentiels d'usage en lien avec l'eau, le fleuve et les rives pour les différents et nombreux habitants de ce milieu de vie transparaissent à travers ces listes.

Le dernier tableau (Annexe 3) faisant état des événements environnementaux et des activités anthropiques qui peuvent affecter le fleuve ou les rives, nous suggère des questions supplémentaires pour notre recherche. Ainsi, il faudra se demander si les activités humaines peuvent amplifier ou diminuer les événements ou conditions environnementales comme les débâcles, les inondations ou l'érosion. Nous vérifierons aussi si les événements environnementaux modifient ou perturbent le fleuve ou les rives. Concernant l'eau, il faudra autant que possible relever les effets qualitatifs (pureté, turbidité, température, contamination, etc.) ou quantitatifs (niveau, débit, etc.) que peuvent avoir des activités ou des événements. Ces perturbations peuvent prendre plusieurs formes : aménagement des rives ou terrains en bordure du fleuve (« artificialisation des berges », aménagements routiers en rive, agrandissements, déforestation des terres ou bandes riveraines, aménagement de passages conduisant au fleuve); contamination de l'eau ou des rives (rejets ou déversements de déchets liquides ou solides dans l'eau, refoulements d'égouts, accumulations de déchets en bordure du fleuve, dépotoirs); altération des milieux (assèchements des milieux humides, des battures, drainage de berges vers le fleuve, prolifération d'espèces exotiques envahissantes, etc). L'importance des activités économiques comme moteurs de transformation du milieu fluvial est évidente.

D'abord conçus comme des outils de travail, ces inventaires enrichissent notre compréhension du fleuve et des berges comme cadre de vie. Elles posent déjà plusieurs des questions auxquelles nous tenterons de répondre.

1.3.3 Des questions

Dans cette étude, nous émettons l'hypothèse que la communauté de La Prairie arrive à accepter de nombreux et imposants aménagements affectant son milieu de vie après 1850 parce que ces actions s'insèrent dans une longue tradition d'interventions. Ces grands projets modifiant les rives ou le fleuve tels que la

construction du Pont Victoria, le dragage du fleuve, l'érection d'une grande digue, le remblayage des rives, pour n'en nommer que quelques-uns, auraient été précédés par d'autres interventions sur le milieu. Dans leur contexte historique, ces actions apparaîtraient comme des solutions normales dans le cadre d'activités humaines jugées nécessaires ou souhaitables, s'inscrivant dans une vision utilitariste du fleuve et des berges. Pour vérifier cette proposition, il nous faudra étudier certains de ces projets, mais aussi retracer, sur une longue période, l'histoire des relations des Laprairiens avec leur milieu fluvial.

Cette évolution des rapports entre la communauté de La Prairie, le fleuve et les berges, nous proposons de la suivre à partir des premiers temps de l'établissement français sur les rives du Saint-Laurent, soit vers 1667 jusqu'en 1860. Considérant que les activités anthropiques, les événements environnementaux et les représentations sociales définissent les relations qu'entretient un groupe humain avec son environnement, ce sont ces éléments que nous tenterons de repérer dans l'histoire de La Prairie. Nous allons surtout nous préoccuper des activités humaines en lien avec l'environnement fluvial et leurs corollaires, les aménagements de ces milieux. Nous porterons aussi une attention particulière aux événements de l'environnement et à l'influence du milieu sur le développement de la communauté humaine. La démarche servira à identifier et à mieux définir ces interrelations entre des riverains, le fleuve et les rives, mais aussi à démontrer que les interventions sur le milieu apparaissent très tôt et se continuent tout au long de cette trame historique. Nous serons aussi sensible au processus d'évolution de ces rapports qui s'adaptent à de nouvelles conditions dans un cadre social et économique en mutation. Nous chercherons aussi à travers ce récit historique, les impacts sur le milieu qu'ont probablement eu les activités anthropiques. Nous chercherons à démontrer l'ampleur des actions sur l'environnement et le paysage de La Prairie durant cette période. Certaines actions sur le milieu comme le drainage des terres et le déboisement sont apparentes dès le XVIII^e siècle. Dès le début du XIX^e siècle, les remblaiements des berges, l'aménagement des quais, l'installation d'entrepôts et autres travaux qui affectent le fleuve et les berges sont fréquents et témoignent de la croissance des activités économiques surtout en lien avec la navigation, un secteur clé associé depuis longtemps à la prospérité de La Prairie. Nous voulons

comprendre comment ces décisions s'imbriquent les unes dans les autres et comment concrètement les rapports des individus et du groupe avec le cours d'eau et ses rivages sont modifiés par ces actions. Une fois la démonstration d'une filiation d'intervention établie, nous pourrions nous pencher sur deux projets signifiants de l'histoire de la communauté de La Prairie afin d'en faire ressortir les rouages et la réception auprès de la population.

C'est à travers deux projets qui marquent encore le paysage laprairien, celui du pont Victoria ouvert en 1860 et celui de la digue érigée vers 1890, que nous suggérons d'aborder les questions plus spécifiques concernant les grands travaux d'aménagement. Il s'agit d'abord de rappeler le contexte historique dans lequel ces projets prennent place. En faisant ressortir leurs origines, leurs justifications, nous chercherons à mieux saisir comment ces grands ouvrages s'insèrent dans la suite de projets que nous tentons de mettre en évidence. Puisque nous suggérons que ces grands travaux d'aménagement ont possiblement modifié la relation des Laprairiens avec l'eau, le fleuve, les rives, il sera important de dégager leurs impacts physiques et symboliques, à court et à long terme. L'ampleur et les caractéristiques des perturbations sur le milieu fluvial qu'ont pu engendrer ces grands ouvrages devront être évaluées. Il nous semble aussi particulièrement pertinent de faire ressortir si ces travaux ont suscité des débats et si la population a pu s'exprimer sur la pertinence et l'intérêt des nouveaux projets concernant son environnement de proximité ou régional. Qui s'en est fait le porte-parole? Pouvons-nous, comme nous le suggérons, affirmer que la communauté a accepté ces modifications de leur milieu de vie? Nous voulons donc savoir comment les Laprairiens ont vécu ces changements de leur environnement.

Pour chacun de ces projets, ces questions prendront des formes plus spécifiques. Rappelons-le, l'érection du pont Victoria et son inauguration en 1860 semblent symboliser le passage d'un réseau de transport dominé par les voies maritimes vers un réseau dominé par les voies terrestres, à commencer par le chemin de fer. Déjà, en 1851, le chemin de fer de Saint-Lambert, serait, selon l'étude de caractérisation, « le premier facteur qui réduit le dynamisme

économique du village». ⁶¹ Comment ce premier pont qui relie Montréal à la rive sud a-t-il transformé le trafic maritime dont bénéficiait La Prairie et, en même temps, modifié le rapport que les Laprairiens entretenaient avec le fleuve ? Ce projet, en aval du village, a-t-il eu des impacts directs et physiques sur l'environnement de La Prairie. Des acteurs locaux ont-ils été impliqués dans ce projet et comment ont-ils réagi ? Il faudra aussi vérifier si le village connaît véritablement un déclin dans ses activités économiques et dans quelle mesure celui-ci pourrait être attribuable à l'érection du pont. Nous pensons que dans ces projets, certaines activités sont privilégiées au détriment d'autres et que ces transformations mettent souvent en évidence des conflits d'usage. Est-ce le cas ici ? À partir de ces exemples peut-on considérer l'environnement comme un lieu d'exercice du pouvoir ?

Nous reprendrons un questionnement similaire pour aborder la mise en place d'une digue en 1890 qui apparaît comme une première barrière entre le fleuve et les riverains. Nous identifierons les acteurs locaux qui ont initié le projet visant à contrôler le fleuve et les crues qui affectent le village chaque année. Nous verrons quels ont été les motifs invoqués pour justifier ce projet.

Les problèmes que nous tentons de résoudre, et les sources dont nous disposons pour le faire, vont grandement influencer notre cheminement d'enquête et nos approches méthodologiques.

1.4 STRATÉGIE, SOURCES ET MÉTHODOLOGIE

Pour ce rapport de recherche, nous avons élaboré une stratégie de recherche qui tient compte des questions auxquelles nous désirons répondre et des sources disponibles. La méthodologie a elle aussi été choisie en fonction des données disponibles et des résultats escomptés.

⁶¹ Mario Brodeur, *Étude de caractérisation de l'arrondissement historique de La Prairie*, Commission des biens culturels du Québec, Québec, 2004.

Pour vérifier si deux grands projets d'aménagement du XIX^e siècle s'inscrivent dans une tradition d'intervention sur l'environnement fluvial à La Prairie et pour comprendre comment les Laprairiens ont vécu ces changements, nous devons constituer trois grands ensembles de connaissances. Nous devons d'abord pouvoir reconstituer l'histoire sociale et économique de La Prairie, entre 1667 et 1900, surtout pour le village. Pour la même période, il nous faut aussi documenter l'évolution de l'environnement. En priorisant le village, une attention particulière doit être portée au fleuve et à ses rives, ainsi qu'à toute intervention susceptible de les modifier. Finalement, pour étudier le projet du pont Victoria, en rapport avec La Prairie, et celui du mur de digue, nous devons conjuguer des connaissances historiques de type environnemental, mais aussi de type social, économique et politique, sur La Prairie pour la seconde moitié du XIX^e siècle.

Pour élaborer un portrait social et économique de La Prairie entre 1667 et 1860, nous pourrions puiser, par exemple, dans les travaux d'Yvon Lacroix, de Louis Lavallée, de Michel Guénette et de Marie-Josée D'Amour. Les travaux de Raoul Blanchard ou de Serge Courville seront utiles pour dégager les caractéristiques spécifiques de la localisation de La Prairie, celles qui lui ont conféré une situation si avantageuse sur le plan des communications. Dans plusieurs cas, les monographies nous fournissent des exemples signifiants des activités humaines associés au fleuve et ses rives ainsi que des indices de modifications de ce milieu de vie. Les sources secondaires vont aussi nous fournir les éléments pour saisir le contexte économique et social et quelquefois politique de l'histoire de La Prairie après 1850. Nous pourrions aussi, grâce à certains auteurs, commencer à identifier les acteurs locaux et accumuler des indices sur les impacts physiques de ces projets sur le milieu. D'intéressantes pistes concernant les aménagements du fleuve et des rives provenant des études environnementales ou des rapports archéologiques pourront aussi être mises à profit.

Qu'elles soient imprimées ou manuscrites, ce sont avec des sources primaires — iconographiques, cartographiques ou textuelles — que nous documenterons l'évolution de l'environnement de La Prairie. Nous les retrouvons dans les collections de Bibliothèque et Archives Canada (BAC), de Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BANQ), du Musée McCord d'histoire

canadienne, de la Société d'histoire de La Prairie-de-la-Magdeleine, ainsi que dans les archives de l'administration municipale de La Prairie.

Sur le plan iconographique, plus d'une douzaine de documents iconographiques ont été retenus, datant la plupart du XIX^e siècle. De plus, une trentaine de cartes ou plans ont été sélectionnés parce qu'ils apportent des informations spécifiques sur La Prairie, comme village ou seigneurie. Il existe même une carte de Champlain datant de 1613 qui nous donne une bonne idée de l'environnement du Sault Saint-Louis et du bassin de La Prairie avant l'établissement des Français. Dans les documents imprimés, les témoignages des voyageurs ou d'observateurs tels que Perh Kalm en 1749⁶² ou les descriptions de l'arpenteur Joseph Bouchette en 1815 et en 1832⁶³ seront mis à contribution. Des rapports sur le fleuve, les inondations, la navigation hivernale ou le pont Victoria seront aussi d'importants outils dans la description du fleuve au XIX^e siècle.⁶⁴ Bien qu'il n'ait existé que pendant quelque mois, le journal *L'Impartial (1834-1835)* de La Prairie sera une précieuse source de renseignements. Plusieurs de ces documents sont désormais disponibles en ligne. On soulignera finalement la collection de coupures de journaux concernant principalement La Prairie que l'on retrouve dans le fonds Élisée Choquet (BANQ) et qui sont regroupés dans des dossiers thématiques sur le fleuve, la navigation, les inondations, la digue, le pont Victoria et l'hygiène publique (etc.).⁶⁵

⁶² Pehr Kalm *Voyage de Kalm en Amérique*, analysé et traduit par L. W. Marchand, Montréal, Mémoires de la Société historique de Montréal, 1880.

⁶³ Joseph Bouchette, *A topographical dictionary of the province of Lower Canada*, Londres, Longman, Rees, Orme, Brown, Green and Longman, 1832 ; Joseph Bouchette, *Description topographique de la province du Bas-Canada avec des remarques sur le Haut Canada et sur les relations des deux provinces avec Les Etats Unis de l'Amérique*, Londres, W. Faden, 1815 Montréal, Éditions Élysée, 1978.

⁶⁴ Thomas C. Keefer, *Ice floods and winter navigation of the lower St. Lawrence*, Transactions of the Royal Society of Canada, deuxième série-1898-99, volume IV, section III, 1898 ; Thomas C. Keefer, *Report on a survey for the railway bridge over the St. Lawrence at Montreal [microform] : surveyed in 1851-52, by order of the committee of the Montreal and Kingston Railway, Hon. John Young, chairman*, Montréal, John Lovell, 1853 ; John Kennedy, *Report on the St. Lawrence bridge & manufacturing scheme*, Montréal, 1882 ; John Kennedy et Percival W. St. George, *Report on proposed harbour improvement and flood protection for the central portion of Montreal*, Montréal, 1889.

⁶⁵ Fonds Élisée Choquet, Centre d'archives de Montréal de Bibliothèque et Archives nationales du Québec, (BANQ).

Plusieurs documents manuscrits que nous utiliserons proviendront du fonds Élisée Choquet (BAnQ) qui avait d'abord été constitué par Thomas-Auguste Brisson (1852-1937), médecin, maire de La Prairie et membre de la *Société Littéraire de Laprairie*. La collection a été ensuite enrichie et organisée par le prêtre Élisée Choquet (1900-1972). En plus des coupures de presse, on trouvera dans les dossiers des journaux personnels, des cartes, la correspondance du docteur Brisson. Par ailleurs, les archives municipales de La Prairie recèlent d'intéressants registres comportant les procès-verbaux du conseil municipal, à partir de 1846. Nous mettrons aussi à contribution quelques contrats notariés analysés dans le cadre du stage en histoire appliquée concernant certaines propriétés riveraines de La Prairie, ainsi que plusieurs descriptions de documents notariés trouvés dans la banque de données de Pistard de Bibliothèque et Archives nationales du Québec. Nous compléterons avec certains documents imprimés, plusieurs disponibles en ligne, sur la construction du pont Victoria ou les rapports des ingénieurs sur les inondations ou autres projets concernant le fleuve dans la deuxième moitié du XIX^e siècle.

Une première exploration de la documentation disponible révèle que le corpus est potentiellement riche, mais qu'il comporte certaines faiblesses. Pour notre portrait d'ensemble de l'histoire de La Prairie, les périodes entre 1760 et 1815 et celle entre 1860 et 1900 sont moins bien connues. Les connaissances sur cette dernière période qui nous intéressent particulièrement sont éparpillées à travers un ensemble de productions locales et régionales, d'articles ou d'ouvrages abordant souvent des ensembles temporels plus larges ou géographiquement plus étendus. Par ailleurs, les témoignages et les documents recueillis par Thomas-Auguste Brisson (1852-1937) dans le fonds Élisée Choquet sont moins généreux en ce qui concerne le pont Victoria à l'étape de la planification et de la construction. Les témoignages et la documentation récoltés à propos de l'érection d'une digue à La Prairie, dont Thomas-Auguste Brisson est l'un des instigateurs, risquent de refléter un engouement pour le projet et de négliger les points de vue moins favorables. Parce que le maire Brisson fait partie de l'élite laprairienne, on peut questionner sa représentativité pour l'ensemble de la population. C'est donc avec vigilance et rigueur qu'il faudra aborder tout discours concernant ces grands projets. Par ailleurs, il semble manquer un registre des

procès-verbaux de l'administration municipale portant notamment sur les années 1870. Pour les documents iconographiques, il faudra relever leur caractère souvent fragmentaire et une représentativité parfois discutable.

Pourtant, en réunissant ces données diversifiées, un portrait potentiellement riche commence à émerger. Notre étude cherche à comprendre l'évolution d'un milieu de vie et de la communauté humaine qui l'habite sur un temps relativement long, de 1667 à 1900. Ce portrait évolutif ne peut prétendre être en profondeur. Pour la période de 1667 à 1860, la stratégie de base est de greffer, à un portrait d'ensemble tissé à partir d'ouvrages documentaires, des informations provenant de sources premières, de cartes, de plans et de documents iconographiques. Ainsi, nous rassemblerons des informations sur l'environnement et sur les activités humaines qui autrement resteraient éparpillées. Les données sont réunies sur un tableau chronologique, associées à des activités humaines comme la navigation, à des aménagements comme les quais ou à des événements environnementaux comme les inondations. Des nouveaux liens s'établissent. Ainsi, du remblayage mentionné dans une monographie paroissiale peut être associé à l'augmentation de certaines propriétés riveraines apparaissant dans des actes notariés.

Les documents cartographiques seront aussi soumis à ce traitement. Ils compléteront nos informations sur la position stratégique de La Prairie comme plaque tournante des voies de communication fluviales, ferroviaires et routières. Les cartes viendront aussi appuyer ou confirmer des informations provenant d'autres documents à propos d'une date ou de l'emplacement d'un lieu repère, tel une route ou un quai. Nous porterons une attention spéciale aux indices d'activités humaines associées aux rives ou au fleuve, comme le trajet des traversiers, les aménagements portuaires ou la profondeur du Saint-Laurent. Certains plans ou cartes pourront faire ressortir l'évolution du noyau villageois ou l'avancement de la mise en culture et du déboisement.

La relecture de l'histoire de La Prairie à partir d'une perspective environnementale nous amènera d'abord, dans le chapitre deux, à examiner l'histoire sociale, économique et environnementale du noyau villageois de La

Prairie et de ses environs, pour les périodes de 1667 à 1800. De 1800 à 1860, notre étude sera plutôt concentrée sur le territoire du village tel qu'il sera défini en 1860 par le cadastre. Le chapitre trois portera sur les deux grands projets d'intervention sur le milieu de vie : l'érection du pont Victoria inauguré en 1860 et la mise en place d'une digue en béton vers 1890. Nous tenterons de vérifier si ces grands travaux s'insèrent en rupture ou en continuité dans une longue tradition d'intervention. Nous analyserons les impacts symboliques et physiques de ces ouvrages sur les interrelations des riverains de La Prairie avec le fleuve et les berges. Nous chercherons à documenter les répercussions de ces projets sur le plan social et économique, à comprendre comment les Laprairiens ont vécu ces transformations et s'ils ont bien accepté ces projets. Nous espérons que l'étude nous éclairera sur les processus de décision des communautés en ce qui concerne leur cadre de vie.

CHAPITRE 2

VIVRE EN BORDURE DU SAINT-LAURENT — LE VILLAGE DE LA PRAIRIE ET SES ENVIRONS, DE 1667 À 1860

2.1 GRANDIR SUR LA RIVE DU FLEUVE : LA PETITE COMMUNAUTÉ DE LA PRAIRIE-DE-LA MAGDELEINE ET SES ENVIRONS, 1667-1800

Trois phases de l'histoire de La Prairie sont étudiées dans cette section : la période avant l'établissement européen permanent; la croissance d'une communauté sur le bord du Saint-Laurent (1667-1760); et les débuts d'un « gros village » (1760-1800).

2.1.1 Lieu de passage et milieu de vie avant l'établissement français

La géomorphologie de la plaine de Montréal¹ nous apprend l'histoire du Saint-Laurent primitif qui, il y a 8 500 ans, entraîne l'eau des Grands Lacs primitifs en se frayant un chemin au cœur de la vallée laurentienne, entre le Bouclier canadien et les Appalaches. Creusant son lit à travers les dépôts meubles et l'argile, le cours d'eau forme des terrasses et s'attaque aux seuils rocheux pour en faire des rapides. L'érosion dessine peu à peu le cours actuel du fleuve.² Marécages, tourbières ou terres noires organiques se forment alors à partir des débris organiques séquestrés ou de surfaces mal drainées.³ Les collines montérégiennes se démarquent à travers la plaine et, avec les retraits hésitants

¹ Les trois ouvrages suivants traitent de la géomorphologie du lieu : Mario Filion, Jean-Charles Fortin, Robert Lagassé, Richard Lagrange, *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-Sud*, Institut québécois de recherche sur la culture, Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval, 2001, p. 25-27; Serge Courville, *Le Québec, genèses et mutations du territoire, Synthèse de géographie historique*, Saint-Nicolas (Québec), Les Presses de l'Université Laval, 2001 (2000), p.30; Jean Robitaille, *Bilan Régional. Bassins de La Prairie (rapides de Lachine, grand et petit bassin de La Prairie). Zones d'intervention prioritaire 7 et 8*, Environnement Canada, Région du Québec, Conservation de l'environnement, Centre Saint-Laurent, 1997, p. 6.

² Filion et al., *op. cit.*, p. 26-27.

³ *Ibid.*

de la mer de Champlain,⁴ des terrasses comme celle de La Prairie-Chambly se forment, il y a 7 500 ans.⁵



Figure 2.1 Les bassins de La Prairie
(Tiré de : Robitaille, *Bilan régional (...)*, 1997.)

Après avoir dévalé en eaux vives les rapides de Lachine, le fleuve forme le large bassin de La Prairie,⁶ « une manière de lac » dira Champlain,⁷ au fond duquel

⁴ Les autres terrasses sont celles de Sainte-Julie, Saint-Bruno et de Saint-Hilaire. Selon Raoul Blanchard, le retrait de la mer de Champlain après son extension maximale explique la présence d'« une série de plages ou terrasses de sables ou de gravier ». Mais, à l'exception de ces terrasses et des Montérégiennes, les étendues d'argile, la plaine de Montréal et celle du pourtour du Lac Saint-Pierre « sont les plus désespérément plates de la Province (...) » : Raoul Blanchard, *Le Canada français, province de Québec. Étude géographique*, Paris, Montréal, Librairie Arthème Fayard, 1960, p. 29; Raoul Blanchard, *L'ouest du Canada français, « Montréal et sa région »*, Montréal, Librairie Beauchemin Limitée, 1953, p. 14, 34.

⁵ Filon et al., *op. cit.*, p. 26.

⁶ Jean Robitaille explique que, de nos jours, on désigne par « Bassins de La Prairie », la partie du fleuve qui coule « de LaSalle à l'arrondissement Sud-Ouest de Montréal, sur la rive nord, et de Sainte-Catherine à Saint-Lambert, sur la rive sud ». L'appellation « petit bassin de La Prairie » s'applique à la partie du fleuve créée par l'aménagement de la voie maritime dans les années 1950. Les eaux du canal sont désormais isolées du reste du fleuve et leur niveau est contrôlé: Jean Robitaille, *Bilan Régional. Bassins de La Prairie (rapides de Lachine, grand et petit bassin de La*

s'installe, en 1667, l'établissement français qui deviendra le village de La Prairie. La présence des eaux du Saint-Laurent est déterminante dans le développement de la communauté.⁸ À cette hauteur, le fleuve est nourri principalement par l'eau des Grands Lacs à laquelle s'ajoutent les eaux brunes de la rivière des Outaouais, au niveau du lac Saint-Louis. La carte ci-dessus (figure 2.1), datant de 1997, situe le bassin de La Prairie par rapport à Montréal, aux rapides et au canal de Lachine, aux îles du fleuve, à Saint-Lambert et au pont Victoria.

Par le Sault Saint-Louis, appellation ancienne des rapides de Lachine, le fleuve passe d'une altitude de 21 mètres à 8 mètres.⁹ Cet obstacle majeur fait de Montréal l'ultime étape d'une navigation sans portage¹⁰ et place cet établissement au cœur des voies de communication de la région.¹¹

La Prairie jouit non seulement d'un accès au fleuve mais aussi de la proximité de Montréal et d'une position privilégiée au carrefour d'un réseau de voies d'eau vers Albany via la rivière Richelieu.¹² La seigneurie est bornée en profondeur par la rivière Montréal — ou l'Acadie,¹³ et traversée par les rivières Saint-Pierre, La Tortue et Saint-Jacques qui se jettent dans le bassin La Prairie.¹⁴ Le village se

Prairie). *Zones d'intervention prioritaire 7 et 8*. Environnement Canada, Région du Québec, Conservation de l'environnement, Centre Saint-Laurent, 1997, p. xi, 6.

⁷ Samuel de Champlain, *Des Sauvages*, Texte établi, présenté et annoté par Alain Beaulieu et Réal Ouellet, Montréal, Éditions TYPO, 1993, p. 146.

⁸ L'eau constitue un des « agents majeurs de développement » pour la seigneurie : Louis Lavallée, *La Prairie en Nouvelle-France 1647-1760 : étude d'histoire sociale*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1992, p.13.

⁹ Mario Filion, Jean-Charles Fortin, Robert Lagassé, Richard Lagrange, *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-Sud*, Institut québécois de recherche sur la culture, Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval, 2001, p. 30.

¹⁰ Maisonneuve privilégie le côté nord du fleuve et l'île montréalaise parce que le portage y est plus court que du côté de La Prairie. De plus, à cette époque, sur la rive sud, la présence d'un « mouille-pied » à Saint-Lambert compliquait l'accostage: Filion et al., *op. cit.*, p. 30.

¹¹ Raoul Blanchard, *op. cit.*, p. 61.

¹² L'historien Louis Lavallée considère cette localisation avantageuse comme la première ligne de force dans l'histoire de la seigneurie: Lavallée, *op. cit.*, p.17.

¹³ Lavallée, *op. cit.*, p.13.

¹⁴ Filion et al., *op. cit.*, p. 32.

Parmi les plus basses de la Montérégie,¹⁸ les terres de La Prairie sont nourries par les eaux envahissantes et offrent des sols riches et fertiles. La seigneurie tire son nom des prairies naturelles qu'on y trouve et qu'évoque le nom autochtone du lieu : « Kantaké » (prairie).¹⁹ Le bassin La Prairie est l'un de ces élargissements du fleuve qui « agissent comme bassins absorbants de crues ».²⁰ Les milieux humides qui s'y trouvent, constitués de marais, marécages et battures, constituent un filtre pour les eaux qui s'écoulent.²¹ Ils agissent aussi comme zone tampon parce qu'ils « atténuent l'impact des vagues, ralentissent et dévient les courants, protégeant ainsi les rives de l'érosion. » De plus, ils régularisent « les débits, modèrent les changements du niveau de l'eau et alimentent les nappes aquifères » en « emmagasinent l'eau qu'ils évacuent graduellement ». ²² Il s'agit d'un milieu riche sur le plan de la biodiversité ; un lieu de chasse et de pêche bien connu. Cet écosystème va favoriser une multiplicité de rapports avec le fleuve pour les Laprairiens.

Bien qu'elles ne puissent confirmer une occupation permanente, les fouilles archéologiques montrent que La Prairie a été un site de campement et de « grand passage »²³ pour les Autochtones depuis plus de 1500 ans avant

¹⁸ Une carte permet de bien comprendre la répartition des basses terres de la Montérégie : Mario Filion, Jean-Charles Fortin, Robert Lagassé, Richard Lagrange, *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive-Sud*, 2001, p. 29.

¹⁹ Mario Brodeur, *Étude de caractérisation de l'arrondissement historique de La Prairie*, Commission des biens culturels du Québec, Québec, 2004, p. 12.

²⁰ Pierre Camu, *Le Saint-Laurent et les grands lacs au temps de la voile 1608-1850*, Cahiers du Québec, Coll. « Géographie », Montréal, Hurtubise HMH, 1996, p. 32.

²¹ Canards Illimités Canada, *Les milieux humides — Des filtres naturels*. Disponible [en ligne] : <http://www.ducks.ca/fr/ressources/general/milieuxhumides/milieauh.html> (consulté le 9 septembre 2010).

²² Environnement Canada, *Les milieux humides riverains du Saint-Laurent : des écosystèmes au contact de la terre et de l'eau*. Disponible [en ligne] : <http://www.ec.gc.ca/stl/default.asp?lang=Fr&n=4710F858-1&printerversion=true> (consulté le 9 septembre 2010).

²³ Pour les Autochtones, « la Prairie de la Madeleine est un lieu de « grand passage » (...) » déclare l'un des missionnaires jésuites, vers 1673 : « Mission des Iroquois de St-François-Xavier à La Prairie de la Madeleine pendant les années 1673-1674 », Reuben Gold (éd.), *The Jesuit relations and allied documents (...)*, Cleveland, The Burrows Brothers Company, 1896-1901, (73 volumes), 58, p. 248-250; cité par Yvon Lacroix, *Les origines de La Prairie (1667-1697)*, Cahiers d'histoire des Jésuites, Montréal, Les Éditions Bellarmin, 1981, p. 19.

l'arrivée des Européens.²⁴ Champlain avait d'ailleurs remarqué, en 1613, une rivière — probablement la Saint-Jacques — « qui va au premier lac de la rivière des Iroquois [la rivière Richelieu], par où quelquefois les Algonquins leur vont faire la guerre ».²⁵

Dans un récit de voyage et une carte (figure 2.3), Samuel de Champlain décrit le milieu physique des environs de La Prairie vers 1613²⁶ et ses richesses à exploiter.²⁷ Dans les eaux et les terres des environs de Montréal, l'explorateur remarque l'abondance de poissons, du petit et du gros gibier,²⁸ et des forêts offrant « toutes les sortes de bois » et de petits fruits.²⁹ La rivière [Saint-Jacques]³⁰ présentait alors « (...) plus de trois lieues de circuit de prairies, et force terres, qui peuvent se labourer (...) ».³¹ La carte montre un territoire largement recouvert de forêts où se démarquent quelques prairies (Y). Des eaux basses,

²⁴ Hélène Coté, « L'archéologie historique à La Prairie : les fouilles menées par l'Université Laval », *Association des archéologues du Québec*, [s.d.], p. 1. Disponible [en ligne] : http://www.archeologie.qc.ca/passee_laprairie_fr.php?menu=3 (consulté le 16 septembre 2009).

²⁵ Champlain, *op. cit.*, p. 146, 152.

²⁶ Samuel de Champlain, *Les voyages du Sieur de Champlain Xaintongeois, capitaine ordinaire pour le Roy, (...) des observations faites (...) de la Nouvelle France (...)*, Paris, Chez Jean Berjon, 1613, p. 288-293.

²⁷ Alain Beaulieu et Réal Ouellet rappellent qu'en 1613, Champlain cherche moins à trouver le chemin de la Chine qu'à démontrer la viabilité d'un éventuel établissement. L'explorateur relève donc « les signes d'une richesse pouvant fournir l'approvisionnement et financer l'entreprise » sans dépenses du roi nous expliquent-ils. « Champlain évalue la nature en fonction de son utilisation éventuelle » : Samuel de Champlain, *Des Sauvages*, p. 46, 48; Yves Hébert voit dans ce discours une représentation de la nature comme « ressource à exploiter » et remarque que Champlain inventorie ces richesses naturelles : Hébert, *op. cit.*, p. 58; Il nous semble en effet que ces déclarations laissent transparaître une représentation de type « utilitariste » ou « ressourciste ». Sur les représentations utilitaristes, voir Stéphanie Chaffrey, « Corps et paysages à travers les images et les viatiques en Nouvelle-France (1701-1756) », *RHAF*, vol. 59, no. 1-2, été-automne 2005, p. 51; Yves Luginbuhl, « Nature, paysage, environnement, obscurs objets du désir de la totalité », Marie-Claire Robic (dir.), *Du milieu à l'environnement. Pratiques et représentations du rapport homme/nature depuis la Renaissance*, Paris, Économica, 1992, p. 11-56.

²⁸ Champlain, en 1613, relate un accident concernant trois de ses acolytes revenant d'une chasse sur « une isle où il y avoit si grande quantité d'hérons, que l'air en estoit tout couvert ». Leur canot étant trop chargé d'oiseaux, ils se noyèrent dans les rapides: Samuel de Champlain, *Les voyages du Sieur de Champlain (...)*, *op. cit.*, p. 289-290.

²⁹ *Ibid.*, p. 16

³⁰ Arkéos inc., *Site BIFI-16, La Prairie, Inventaire archéologique des lots 14 et 15, Intervention ponctuelle au lot 13*, Ville de La Prairie, Ministère de la Culture et des Communications, Montréal, septembre 1999, p. 35.

³¹ Champlain, *Les voyages du Sieur de Champlain (...)*, *op. cit.*, p. 288.

des rapides, des prairies inondables, des terres basses et des marécages y sont clairement indiqués.³² Comme nous le verrons, au fil du temps, les activités anthropiques vont grandement transformer cet écosystème.

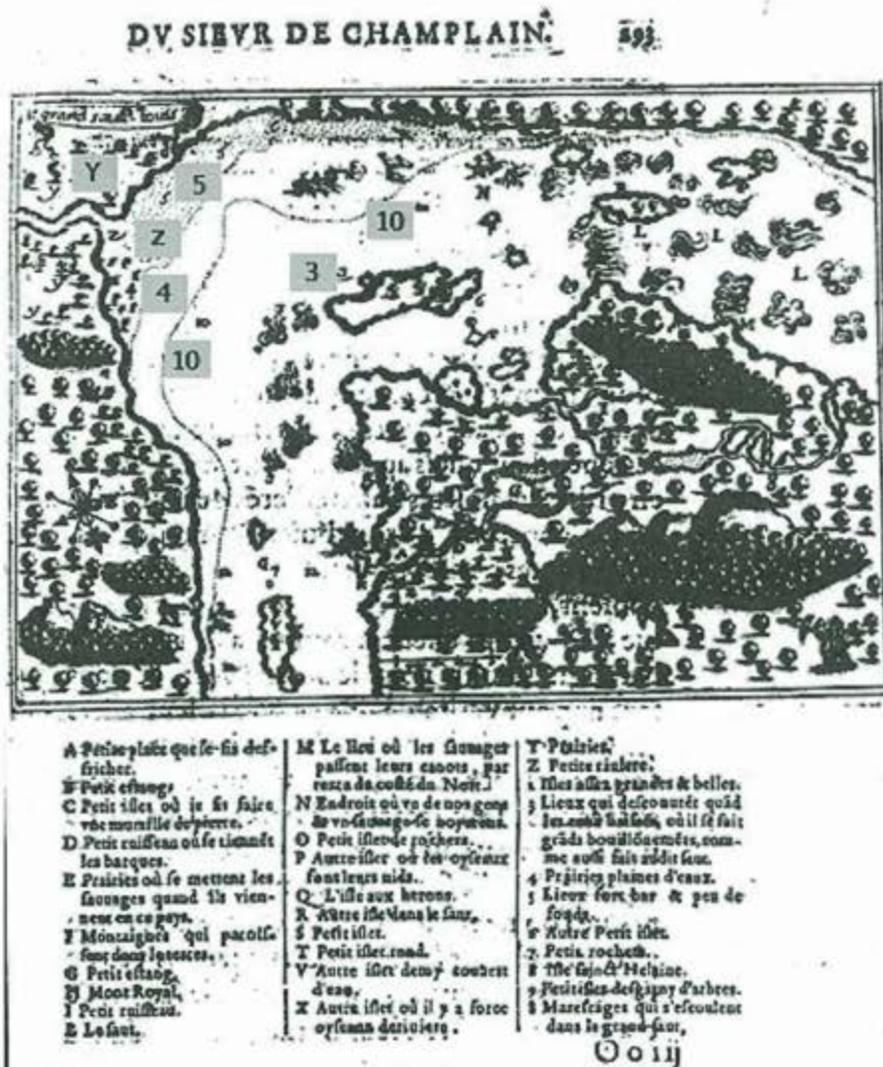


Figure 2.3 Les environs du Sault-Saint-Louis au début du XVIII^e siècle. Légende : Y : prairies; Z : *Petite rivière* [Saint-Jacques]; 3 : « Lieux qui descouurent quand les eaux baissent »; 4 : « Prairies plaines d'eau »; 5 : « Lieux fort bas & peu de fonds »; 0 [10?] : « Marescages qui s'escoulent dans le grand saut ».

(Tiré de : Champlain, *Les voyages du Sievr de Champlain* (...), 1613.)

³² Nous utilisons la transcription de la légende proposée dans : Jean-René Mongeau, Jean Leclerc et Jocelyne Brisebois, *La répartition géographique des poissons, les ensemencements, la pêche sportive et commerciale, les frayères et la bathymétrie du fleuve Saint-Laurent dans le bassin de La Prairie et les rapides de Lachine*, Région administrative de Montréal, Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune, Ministère du loisir de la chasse et de la pêche, 1980, p. 17. Notons que le chiffre 0 dans la légende fait sans doute référence aux chiffres « 10 » que l'on trouve au milieu du fleuve.

2.1.2 S'établir sur les rives du fleuve, 1667-1760

À la suite des Autochtones, les Français vont rapidement reconnaître les avantages stratégiques, sur les plans militaire et commercial, de La Prairie comme localisation, mais aussi comme cadre de vie. Pour les premiers colons européens, le fleuve et ses rives constituent d'abord un milieu de vie où coexistent les humains, la faune et la flore. Dans cet habitat partagé, ils s'installent de manière permanente et trouvent les éléments essentiels à la vie humaine (voir Annexe 1). Ils y puisent l'eau potable pour boire et préparer les aliments et celle nécessaire aux divers usages domestiques et à l'hygiène comme le lavage, la baignade, etc. Par la chasse, la pêche ou la cueillette, les colons prélèvent de ce riche milieu divers types de nourriture (poissons, sauvagine, rat musqué, algues, petits fruits, etc.). La récolte de la glace les aide à préserver ces aliments. Le chaume pour les toits et le bois des maisons, la boue pour les murs, tous ces éléments se trouvent dans les environs. Se prolongeant dans les portages, les cours d'eau sont longtemps les seules voies de communication. Ils influencent l'aménagement du territoire et le rythme de vie de ses habitants. Dès la première moitié du XVIII^e siècle, les Laprairiens commencent à modifier cet environnement surtout à travers la mise en culture des terres et le déboisement.

Le Saint-Laurent est primordial pour la seigneurie de La Prairie qui est concédée aux Jésuites dès 1647. Ce n'est cependant qu'en 1667 que les Jésuites ouvrent la mission pour les Amérindiens et que s'amorce l'établissement de colons français.³³ Cette coexistence sera de courte durée puisque les Jésuites déménagent la mission dès 1676.³⁴ L'importance du fleuve et des eaux est explicite dans les documents décrivant la concession seigneuriale. Celle-ci s'étend sur « deux lieues de terre le long de la dite rivière Saint-Laurent du côté

³³ Le manque de colons ainsi que la menace anglaise et iroquoise retardent l'établissement jusqu'en 1667, au lendemain de l'intervention de Tracy: Lavallée, *op. cit.*, p.18; la mission porte alors le nom de Saint-François-Xavier-des-Prés. Selon Jacques Viger, il s'agissait de « la plus ancienne » de la campagne montréalaise : Jacques Viger *Souvenirs historiques sur la seigneurie de La Prairie*, « Archeologie canadienne », Montréal, Senecal et Daniel, imprimeurs, 1857, p. 9.

³⁴ La traite des fourrures et de l'eau de vie amène les Jésuites à considérer que la cohabitation avec les colons français est incompatible avec leur œuvre. L'établissement missionnaire s'établit éventuellement au Sault-Saint-Louis : Lacroix, *op. cit.*, p. 32-34.

sud, à commencer depuis l'île Sainte-Hélène jusques à un quart de lieue au delà d'une prairie dite de La Magdeleine vis-à-vis des îles qui sont proches du saut de l'île de Montréal (...) »; y sont inclus « les bois, prairies, lacs, rivières, étangs et carrières». ³⁵ Un document de 1676 précise que la concession comporte le « droit de pêche dans le fleuve Saint-Laurent, les îles Boquet et Foquet, îles de jonc, battures et carrières qui sont audevant des dites deux lieux de front pour en jouir (...)». ³⁶ Comme il est d'usage dans la vallée du Saint-Laurent, c'est en bordure du fleuve que s'établissent les premiers concessionnaires et c'est perpendiculairement au fleuve et aux rivières que les terres seigneuriales s'alignent. ³⁷

Vers 1680, pour faire face à une nouvelle vague de raids iroquois et anglais, on érige, directement en bordure du Saint-Laurent, une palissade, puis une fortification en pieux qui sera complétée en 1689. ³⁸ Ce fort est alors situé à la « frontière des Anglois et Iroquois », ³⁹ car la voie du Richelieu et de l'Hudson constitue un corridor d'invasion en provenance ou en direction des territoires contrôlés par ces forces opposées. La Prairie est un poste clé pour la défense de Montréal jusqu'à la paix de 1701. ⁴⁰ Il s'inscrit dans la lignée des forts établis tout autour de et sur la rive sud afin de protéger la « ville naissante », dont plusieurs viendront à assumer le rôle de tête de pont tant sur le plan militaire que commercial. ⁴¹ Séparées du fleuve par une étroite bande riveraine, les fortifications viennent encadrer certains bâtiments existants car La Prairie comptait dès 1670, « une chapelle de bois bâtie à même le manoir des

³⁵ « Concession par François de Lauzon du fief de La Prairie de la Madeleine », 1^{er} avril 1647, fonds « Biens des Jésuites », ANQQ, cité par Lavallée, *op. cit.*, p. 50.

³⁶ Concession à titre de fief et seigneurie de La Prairie de la Madeleine et acte d'explication de l'intendant Duchesneau, 1676 : cité par Lavallée, *op. cit.*, p. 51.

³⁷ Lavallée, *op. cit.*, p. 13.

³⁸ Lavallée, *op. cit.*, p. 19.

³⁹ Ordonnances du gouverneur De La Barre, 1683, cité par : Viger, *op. cit.*, p. 9.

⁴⁰ Entre 1690 et 1697, La Prairie, à l'instar de la région de Montréal, subit de nombreuses attaques de la part des Anglais et des Iroquois: Lavallée, *op. cit.*, p. 20-21.

⁴¹ Raoul Blanchard, *L'ouest du Canada français(...)*, *op. cit.*, p. 61.

Jésuites ». La seigneurie comptait aussi un moulin à vent et un moulin à eau.⁴² Le noyau villageois, voisin de la grande commune, constitue le cœur de la seigneurie.⁴³ C'est là que s'établissent des marchands, des artisans et des ouvriers spécialisés,⁴⁴ dont un « maître de barque », qui se fait connaître par la vente d'une « gamarre » [gabarre], en 1682.⁴⁵ La paix, signée avec les Iroquois en 1701, renforce le rôle de La Prairie comme « lieu de passage » entre Montréal et la vallée du Richelieu et son importance sur les plans militaire et commercial. Elle permettra aussi à l'agriculture de s'étendre dans la seigneurie.

L'agriculture et le déboisement sont sans doute les deux activités anthropiques qui marquent le plus rapidement et le plus profondément le territoire dans les premiers siècles de l'histoire européenne de La Prairie. Ces interventions ont un impact direct sur l'aménagement des berges, mais elles influencent aussi le réseau hydrologique. Des travaux⁴⁶ sur l'histoire du bassin versant d'une rivière de l'est de l'Ontario montrent que le défrichement et la conversion de milieux humides influencent le débit des rivières⁴⁷ en favorisant l'écoulement vers les cours d'eau et une augmentation du pic de crue.⁴⁸ Le drainage des terres est une autre forme d'intervention en lien avec la mise en culture qui peut influencer la rapidité avec laquelle les eaux s'écoulent vers les cours d'eau et donc leur débit. En 1712, Gédéon de Catalogne note à ce propos que « la plupart des terres qui sont en culture estoient des prairies que les habitants ont desséchées par des

⁴² Arkéos inc., *Site BIFI-16 (...)*, *op. cit.*, p. 11.

⁴³ La seigneurie se divise en trois parties : une du côté du *Mouillepiéd* et de Saint-Lambert; une autre du côté de la rivière de la Tortue; et la partie centrale située entre la rivière Saint-Jacques et la Tortue. Dans ce dernier espace se concentre le village fortifié, l'église le presbytère, le cimetière, le domaine des seigneurs, le moulin à vent et la commune : Lavallée, *op. cit.*, p. 14-16; voir aussi Lacroix, *op. cit.*, p. 74.

⁴⁴ Lacroix, *op. cit.*, p. 74.

⁴⁵ Vente d'une gamarre par Jean Caillaut, maître de barque de La Prairie à Nicolas Marion, 29 octobre 1682 ; mentionné dans : Pierre-Jacques Ratio, Chantal Côté et Aurore Rubi, *La navigation à Longueuil. De la préhistoire à nos jours*, Longueuil, Société d'histoire de Longueuil, 1996, p. 17.

⁴⁶ Anne Watelet, « Portée hydrologique des changements d'occupation agricole du sol dans l'est ontarien, 1826-2001 », Ella Hermon (dir.), *L'eau comme patrimoine. De la Méditerranée à l'Amérique du Nord*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2008, p. 339-351.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 346.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 340, 341, 347.

fossés, ce qui les a rendues fertiles en toutes sortes de grains et légumes ».⁴⁹ Une ordonnance de l'intendant Bégon, concernant « un canal qui égoutte » des terres, oblige en 1721 un habitant à continuer un fossé qui devra « déboucher sur le ruisseau qui se jette dans le lieux dit Laprairie ».⁵⁰ Quittant le village de La Prairie en direction de Saint-Jean, Louis Franquet note la présence « de 15 à 20 autres petits ponceaux, établis sur des fosses d'écoulement (...) ».⁵¹ Elisée Choquet, mentionne aussi l'existence [en 1705] d'un grand ruisseau qu'on aurait très tôt redressé et canalisé dans une grande décharge.⁵²

Sauf dans le cas des prairies, le déboisement est la première étape de la mise en valeur des terres par l'agriculture. Le bois récolté sert de combustible et de matériau de construction, ou constitue une source de revenus pour les colons.⁵³ Yvon Lacroix mentionne qu'au XVII^e siècle « abattre la forêt environnante diminue les risques d'embuscade » et semble perçu comme une démonstration de solidarité envers ses voisins.⁵⁴ En effet, la révocation d'une concession de la côte de Mouillepieds en 1689 semble indiquer que les colons auraient, dans certains cas, associé le déboisement à une sécurité accrue contre les raids ennemis. Cette terre abandonnée par son propriétaire était « couverte de bois et de fredoches » ce qui pouvait, affirme-t-on, faciliter des embuscades par les Iroquois « pour surprendre et deffaire les français ».⁵⁵ La ressource forestière semble

⁴⁹ Rapport sur les seigneuries et établissements (1712) » dans Munro, Documents, 109: cité dans Louis Lavallée, *op. cit.*, p. 14.

⁵⁰ Ordonnance de l'intendant Bégon entre François Thibault et Jean Gagné, 21 juin 1721. Pièce provenant du Cahier 7½: Ordonnances de Justice rendues à Québec par Monsieur Begon intendant de Justice, Police, et Finances de la Nouvelle France (16 août 1720-17 décembre 1721), f. 98-99v., BANQ, Centre de Québec, Fonds Intendants : E1, S1, P1285.

⁵¹ Franquet, *op. cit.*, p. 127.

⁵² On le retrouvait à la ligne sud de la seigneurie à la côte de la Tortue touchant la concession de Louis Baritaut dit Lamarche : Elisée Choquet, *Les communes de Laprairie*, Laprairie, Imprimerie du Sacré-Cœur, 1935, p 51, 53.

⁵³ Lacroix, *op. cit.*, p. 122.

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ Lavallée, *op. cit.*, p. 23; Lacroix, *op. cit.*, p. 121; vers 1850, Jacques Viger associe à plusieurs reprises le danger d'embuscade de la part des Iroquois avec la forêt « dont chaque arbre pouvait abriter un de ces féroces ennemis » et valorise l'activité de déboisement: Viger, *op. cit.*, p. 4-6, 10-11.

avoir aussi fait l'objet d'une exploitation par au moins une scierie. Ainsi, en 1713, deux entrepreneurs obtiennent des Jésuites la permission d'établir une scierie et de prélever du bois de la commune pour faire des planches et des madriers. Les censitaires s'opposent aux coupes importantes qui s'en suivent, soit 400 et 500 arbres qui sont coupés au cours du premier hiver.⁵⁶

En 1749, alors qu'il voyage du fort Saint-Jean à La Prairie, Perh Kalm traverse une région boisée et remarque le sol « qui sera sans doute très fertile lorsque les arbres auront été abattus, et qu'il sera livré à l'agriculture. » Il arrive ensuite dans un territoire « tout cultivé » où les fermes sont « entourées de ses champs et de ses prairies », où « (...) je ne vois que des terres en pleine culture (...). Les forêts sont passablement éclaircies, et il est à craindre, qu'avant longtemps, le bois ne devienne très rare. Tel est l'aspect du pays jusqu'à Laprairie et jusqu'à la rivière Saint-Laurent (...) ».⁵⁷

L'occupation du territoire engendre d'autres types d'interventions, comme les prélèvements et les rejets, qui ont pu affecter l'environnement fluvial. Ces actions sont insuffisamment documentées et leurs traces sont plutôt anecdotiques. Ainsi, nous trouvons quelques ententes signées entre les seigneurs et des habitants au sujet de la chasse et de la pêche, mais elles concernent surtout la rivière Saint-Jacques.⁵⁸ À propos des usages de l'ancienne rive, les archéologues suggèrent la possibilité que, pour les premiers colons, cette zone ait été utilisée pour le pâturage, pour des quais ou autres activités secondaires.⁵⁹ En étudiant le bâti riverain, on constate l'existence d'un passage entre la rue Saint-Ignace et le fleuve qui, en longeant le lot n° 14, permet d'accéder au fleuve. Officialisé par le cadastre et mentionné dans un acte de 1782, son usage daterait des premières

⁵⁶ Filion et al., *op. cit.*, p. 126.; Lavallée *op. cit.*, p.174-175.

⁵⁷ Kalm, *op. cit.*, p. 39-40 .

⁵⁸ Lavallée, *op. cit.*, p. 87-88; Les quelques autres pistes que nous avons trouvées datent de la fin du XIXe siècle. À titre d'exemple, ce document notarié datant de 1878, dont l'un des acteurs est Jean Baptiste Racine, fils présenté comme « pêcheur, ayant domicile au Village de Laprairie » : 28 octobre 1878, A. J. A. Roberge, Bureau de la publicité des droits, no 4925.

⁵⁹ Arkéos, *Site BIFI-16 (...)*, *op. cit.*, p. 11, 103.

années d'occupation et aurait survécu à la disparition des murs de fortification.⁶⁰ Il a sans doute permis aux villageois, ne résidant pas directement sur les rives, de se rendre au fleuve et à ses abords pour y accomplir diverses tâches comme le prélèvement d'eau pour la consommation et autres besoins comme l'hygiène. La présence d'une « glacière » sur un lot riverain en 1748 laisse croire qu'on recueillait probablement aussi l'eau sous forme de glace pour la préservation des aliments.⁶¹ Comme il s'agit d'une pratique que l'on retrouve ailleurs dans la colonie,⁶² on peut aussi soupçonner que les bords du fleuve aient servi de lieu de rejet ou comme dépotoir «qui marche» où les immondices disparaissent, surtout avec le départ des glaces.⁶³ En 1714, les habitants de La-Prairie-de-la-Madeleine sont avertis par l'intendant Bégon de ne pas « embarrasser la petite rivière qui donne de l'eau au moulin à scie ».⁶⁴ On peut cependant se demander si la préoccupation n'est pas plus la viabilité de l'entreprise que la salubrité du cours d'eau. En effet, tout porte à croire que, compte tenu de la faible densité de la population par rapport au territoire et l'immensité du réservoir que constitue le fleuve, ce n'est que beaucoup plus tard qu'on commencera à mesurer l'impact des activités humaines sur ce milieu de vie.

Au XVIII^e siècle, la seigneurie et le village connaissent une croissance démographique remarquable que le tableau ci-dessous nous permet de mesurer.

⁶⁰ Arkéos, *Site BIFI-16(...)*, op. cit., p. 11.

⁶¹ N° 12 du cadastre du Village de Laprairie (238, rue Saint-Ignace) : Gervais Hodiesne, n° 29, 24 janvier 1748; T. Pinsonnaut, n° 1941, le 21 octobre 1806; voir aussi concernant la même propriété, les actes suivants : T. Pinsonnaut, n° 2083, 19 mars 1807; T. Pinsonnaut, no 2721, 11 octobre 1809.

⁶² Céline Cloutier, dir. William Moss, *Les battures du Saint-Laurent au XVII^e et XVIII^e : un dépotoir à ciel ouvert? Le cas du site archéologique de l'îlot Hunt*, Cahiers d'archéologie du CELAT, no. 19, édition spéciale, 2005.

⁶³ Selon Henri Brun, le fleuve est sous le régime français un lieu où on peut se débarrasser de tout ce que l'on veut éliminer. Cette « vision » serait « la version officielle, plusieurs fois consacrée par des textes ayant force législative dans la colonie » : Henri Brun, *Histoire du droit québécois de l'eau (1663-1969)*, Québec, Commission d'étude des problèmes juridiques de l'eau, Gouvernement du Québec, 1969, p. 10.

⁶⁴ « Ordonnance de l'intendant Bégon s'adressant aux habitants de La-Prairie-de-la-Madeleine, 20 mai 1714 », *Ordonnances de Justice et police rendues par Monsieur Bégon intendant de la Nouvelle-France, 29 janvier 1713-11 juin 1720*, BAnQ, Centre de Québec, Fonds Intendants : E1,S1P893.

Le taux d'augmentation de la population de la seigneurie, entre 1721 et 1751, serait supérieur à celui de l'ensemble de la population du Canada.⁶⁵

Tableau 2.1

Croissance de la seigneurie et du noyau villageois de La Prairie de 1697 à 1752

| | | 1697 | 1733 | 1752 |
|-------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| Seigneurie | Individus | 321 ⁶⁶ | | 1650 ⁶⁷ |
| | Maisons (ou feux) | | | 300 ⁶⁸ |
| Noyau villageois | Individus | | | |
| | Emplacements | 23 ⁶⁹ | [14] ⁷⁰ | |

La vitalité de La Prairie se mesure aussi en considérant l'équipement socio-économique dont se dotent la seigneurie et le village. Dès 1705, l'église de bois est remplacée par une église en pierre, qui sera agrandie en 1725.⁷¹ Le noyau villageois connaît une première « augmentation » en 1725, et ce, à même les terres de la commune.⁷² Lors de son passage en 1749, Perh Kalm décrit « un

⁶⁵ Lavallée, *op. cit.*, p. 42.

⁶⁶ Lavallée, *op. cit.*, p. 35-37; Yvon Lacroix fait une estimation à partir de l'étude des registres paroissiaux et des minutes des notaires. Selon toute apparence, ces chiffres n'incluent pas la population autochtone : Lacroix, *op. cit.*, p. 53-55.

⁶⁷ *Ibid.*

⁶⁸ Lors de son passage en 1752, Louis Franquet, officier et ingénieur militaire, affirme que, selon le curé, le village de La Prairie avec ses « 300 feux » serait « l'un des plus considérables de la colonie » : Louis Franquet, *Voyages et mémoires sur le Canada*, Institut canadien de Québec, Montréal, Editions Elysée, 1974, p. 59, 124 ; F. J. Thorpe, « Franquet, Louis », Dictionnaire biographique du Canada, Disponible [en ligne] : http://www.biographi.ca/009004-119.01-f.php?id_nbr=1353&interval=25&&PHPSESSID=m46m4qca0f7qci99r80r46vt22 (consulté le 9 septembre 2009) ; comme le suggère Louis Lavallée, Louis Franquet aurait confondu « seigneurie » et « village » et ces « 300 feux » réfèrent plus vraisemblablement à la seigneurie : Lavallée, *op. cit.*, p. 40-41.

⁶⁹ On trouve 23 emplacements dans le village en 1697 : Lacroix, *op. cit.*, p. 74-75.

⁷⁰ Serge Courville cite un aveu et dénombrement de 1733 faisant état d'un fort et de 14 emplacements à proximité du domaine, sans mention d'un village : Serge Courville, *Entre ville et campagne. L'essor du village dans les seigneuries du Bas-Canada*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1990, p. 21 ; Ce chiffre s'harmonise difficilement aux chiffres connus de la période concernant le village, comme les chiffres de Lacroix en 1697 ; Lacroix, *op. cit.*, p. 74-75.

⁷¹ Lavallée, *op. cit.*, p. 44.

⁷² *Ibid.*, p. 45.

« plus que toutes les autres seigneuries de la rive sud du Saint-Laurent ». ⁷⁸ Cette activité économique aurait constitué l'« (...) une des relations les plus durables » unissant Montréal et La Prairie. ⁷⁹

En saison de navigation, divers types d'embarcations ou de bateaux transportent les passagers et les marchandises entre La Prairie et Montréal. La présence d'une première traverse entre l'agglomération montréalaise et Longueuil vers 1740 ⁸⁰ suggère que des traversiers effectuaient probablement la liaison avec l'établissement laprainien dès le XVIII^e siècle. En hiver, la circulation des voyageurs et des marchandises se faisait par le pont de glace. D'avril à novembre, ⁸¹ les conditions des traversées entre Montréal et La Prairie devaient varier grandement. Soumises à « un régime nival de plaine », les eaux du fleuve se gonflent au printemps avec la fonte des neiges, pour se réduire en eaux basses à la fin de l'été. ⁸² À cet égard, le 24 juillet 1749, le voyageur suédois Perh Kalm note que, près de La Prairie, le fleuve est très rapide mais peu profond « tellement que les yachts ne peuvent remonter plus haut que Montréal, excepté en printemps, à la crue des eaux, époque à laquelle ils peuvent aller jusqu'à Laprairie, mais pas au-delà. » ⁸³ Quelques années plus tard (1752), en franchissant le fleuve, Louis Franquet constate la présence d'un plateau de sable au milieu du fleuve et d'un chenal qu'il faut suivre entre l'île aux Hérons et l'île Saint-Paul. ⁸⁴ La traversée se faisant en « batteaux plats » qu'on doit diriger avec soins pour ne pas échouer sur ce « platier dans le milieu du fleuve ». ⁸⁵

⁷⁸ Louis Lavallée, *op. cit.*, p. 17.

⁷⁹ *Ibid.*, p. 219.

⁸⁰ Pierre Wilson, Annick Poussart, Francine Lelièvre (dir.), *Montréal, par ponts et traverses*, Montréal, Éditions Nota Bene, 1999, p. 18.

⁸¹ Pierre Camu, *Le Saint-Laurent et les grands lacs au temps de la voile 1608-1850*, Cahiers du Québec, Coll. « Géographie », Montréal, Hurtubise HMH, 1996, p. 30.

⁸² Camu, *op. cit.*, p. 32.

⁸³ Kalm, *op. cit.*, p. 42.

⁸⁴ Franquet, *op. cit.*, p. 58.

⁸⁵ Franquet, *op. cit.*, p. 124-125.

Dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, les aménagements de La Prairie auraient facilité les transbordements avec « *ses quais où les bateaux du roi accostent avec leurs marchandises, des charrettes qui les voitures (sic) sur la nouvelle route (...)* ». ⁸⁶ Des hangars et des entrepôts complétaient probablement les infrastructures mises en place pour accommoder les activités commerciales et portuaires en constante évolution. ⁸⁷ À partir de 1748, les voyageurs et les marchandises peuvent transiter entre le fleuve et le Richelieu par le chemin Saint-Jean, ⁸⁸ pour se rendre aux forts Saint-Jean et Saint-Frédéric. Les habitants de La Prairie de la Magdeleine auraient offert, en 1744, de « fournir des vivres pour ce fort [Saint-Frédéric] aux mêmes prix qu'à Montréal ». ⁸⁹ Louis Franquet, en 1752, constate que des « effets en tous genres (...) » provenant des magasins de Montréal, sont amenés par « batteaux » jusqu'à La Prairie, débarqués, puis ensuite envoyés par charrettes. ⁹⁰ Ici encore, le chemin permettait d'éviter plus facilement le long détour par Sorel. ⁹¹

Un ensemble d'activités économiques connexes viennent se greffer et contribuer à l'avantage stratégique de La Prairie. La présence de cabarets et le commerce d'eau de vie sont connus à travers plusieurs documents dès le XVII^e siècle, nous dit Louis Lavallée. Les auberges y prospèrent aussi. ⁹² La Prairie est de plus un centre d'échanges de produits et de services pour la seigneurie en lien avec

⁸⁶ D'Amour, *op. cit.*, p. 54; la mention fait fort probablement référence à la route entre La Prairie et Saint-Jean.

⁸⁷ On peut aussi soupçonner que des activités ont aussi lieu directement sur la grève, mais nous n'en n'avons pas trouvé d'indices.

⁸⁸ En 1744, Chaussegros de Léry discute des avantages de son projet de route visant à relier Montréal au Richelieu. Il considère que le chemin va diminuer le coût du transport des vivres et munitions de Montréal « jusqu'au dessus du rapide Saint-Jean où mouille la barque du lac Champlain » ; qu'il va améliorer la communication avec les habitants du lac Champlain et faciliter l'envoi de secours au fort Saint-Frédéric : Lavallée, *op. cit.*, p. 23 ; voir aussi les détails sur la construction du chemin que Perh Kalm emprunte en 1749 : Perh Kalm, *op. cit.*, p. 38-39.

⁸⁹ Correspondance de Chaussegros de Léry, 7 novembre 1744, fol. 306-307v sur microfilm, p. 74-76 : transcription, Bibliothèque et Archives Canada (BAC). Disponible [en ligne] : <http://collectionscanada.gc.ca> (consulté le 9 janvier 2010).

⁹⁰ Franquet, *op. cit.*, p.124.

⁹¹ Franquet explique qu'avant le chemin, on devait se rendre par « batteaux » jusqu'à Sorel, naviguer sur la rivière Richelieu jusqu'à Chambly, puis décharger pour traverser trois rapides puis recharger les embarcations : Franquet, *op. cit.*, p.128.

⁹² Lavallée, *op. cit.*, p. 26-30.

certaines activités artisanales et agricoles.⁹³ Il apparaît important de suivre l'évolution de l'activité économique de La Prairie car elle va justifier la majeure partie des interventions sur l'environnement du village.

2.1.3 Un gros village sur le bord du fleuve, 1760-1800.

Entre 1760 et 1800, la seigneurie semble continuer sa croissance et les activités identifiées dans la période précédente.⁹⁴ Notons d'abord qu'en 1760, il s'agit d'une des rares seigneuries à abriter trois paroisses,⁹⁵ et qu'à la fin du XVIIIe, La Prairie serait « le plus gros village du Bas-Canada ». ⁹⁶ Bien que fragmentaires, les données du tableau ci-dessous donnent une indication de cette progression.

Tableau 2.2
Croissance de La Prairie (seigneurie et village) de 1752 à 1787

| | | 1752 | 1781 ⁹⁷ | 1787 |
|-------------------|-------------------|------|--------------------|-------------------|
| Seigneurie | Individus | 1650 | 2977 | |
| | Maisons (ou feux) | 300 | 460 | |
| Village | Individus | | 260 ⁹⁸ | 273 ⁹⁹ |
| | Emplacements | | 54 ¹⁰⁰ | 61 ¹⁰¹ |

⁹³ D'Amour, *op. cit.*, p. 48.

⁹⁴ Notons qu'il s'agit d'une période insuffisamment étudiée de l'historiographie de La Prairie.

⁹⁵ Ce qui exclut le territoire du « Mouillepieds » rattaché à la cure de Longueuil, nous dit Louis Lavallée. St-Constant est érigé en paroisse en 1752 et St-Phillipe en 1753: *Ibid.*, p. 14-15, 44.

⁹⁶ Citant un tableau de Serge Courville, *op. cit.*, p. 25; D'Amour, *op. cit.*, p. 20.

⁹⁷ Selon l'aveu et dénombrement de 1781, la population de la seigneurie s'élèverait à 2977 personnes, 460 maisons et 469 granges (barns). Notons qu'on ne relève au village ou dans la seigneurie que quelques noms à consonance anglaise et donc que l'émigration britannique ou américaine est encore peu perceptible à cette date : Centre d'archives de Québec, *Registre avec index contenant l'État général des biens des Jésuites* dans la province de Québec, comprenant l'aveu et dénombrement de 1781 . - vers 1789, BAnQ : cote E21,S64,SS5,SSS1,D284, p. 102-147.

⁹⁸ Il s'agit d'une évaluation au seuil minimal faite en utilisant un ratio de 5,25 personnes par ménage tel que suggéré par Marie-Josée D'Amour. Les résultats pour la seigneurie donnent une occupation de 6,47 personnes par habitation : D'Amour. *op. cit.*, p. 57.

⁹⁹ Marie-Josée D'Amour estime à 273 les individus du village en 1787: D'Amour. *op. cit.*, p. 57.

¹⁰⁰ L'aveu et dénombrement de 1781 indique clairement l'existence de 54 maisons au village: *Registre avec (...) comprenant l'aveu et dénombrement de 1781. - vers 1789, op. cit.*, p. 146-147.

Sur le plan de l'équipement socio-économique, une carte de La Prairie datant de 1776 (figure 2.5)¹⁰² mentionne un hôpital et une église que l'on retrouve dans l'aveu et le dénombrement de 1781.¹⁰³ Ces derniers documents indiquent aussi la présence de deux moulins, d'une maison pour le maître d'école et de la communauté des Sœurs de la Congrégation¹⁰⁴ toujours en activité en 1794 selon la liste des censitaires.¹⁰⁵

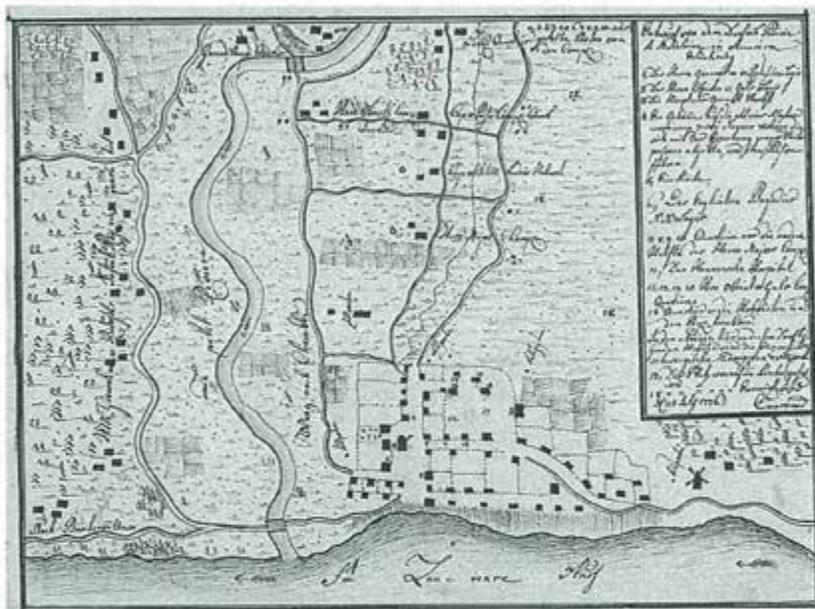


Figure 2.5 Carte de La Prairie en 1776¹⁰⁶
(Tiré de [Cancrinus], Archives digitales de Marburg, 1776.)

¹⁰¹ D'Amour, *op. cit.*, p. 68.

¹⁰² [Cancrinus ?], *Karte von dem Dorf La Prairie Ste. Madelaine bei Montreal, 1776*, Archives digitales de Marburg, Allemagne, Document 42; Société d'histoire de La Prairie-de-la-Magdeleine, *Au jour le jour*, novembre 2007. Nous remercions Marie-Ève Lacaille pour sa traduction des données textuelles (mars 2010).

¹⁰³ L'aveu et dénombrement désigne le bâtiment comme un « hôpital des pauvres » sur la côte Saint-Jean: *Registre (...) comprenant l'aveu et dénombrement de 1781*, *op. cit.*, p. 146.

¹⁰⁴ *Ibid*

¹⁰⁵ D'Amour, *op. cit.*, p. 76.

¹⁰⁶ Nous savons peu de choses sur cette carte repérée grâce à un article de la Société d'histoire de La Prairie-de-la-Magdeleine, dans lequel, elle est attribuée à Cancrinus : *Au jour le jour*, novembre 2007. Disponible [en ligne] : <http://www.laprairie-shlm.com/archives/ajlj/2007/Novembre2007.pdf> (consulté le 9 juillet 2010).

Le village de La Prairie semble aussi confirmé dans un rôle de relais pour les voyageurs et de transit pour les marchandises en route entre le fleuve et la rivière Richelieu, un rôle que lui confèrent la vitesse des transports et la nécessité de transbordement entre les transports fluviaux et terrestres. En lien avec cette fonction intermodale, on continue de trouver à La Prairie des entreprises de services tel que des aubergistes ou un service de diligence postale ou une brasserie établie à l'extérieur du village.¹⁰⁷ Par ailleurs, le village continue de profiter d'une présence militaire et d'assumer la fonction de centre d'approvisionnement en vivres et en hommes pour les forts de Chambly ou Saint-Jean.¹⁰⁸

Sur le plan environnemental, certains indices semblent indiquer que les rives connaissent déjà des modifications substantielles. Ainsi, Maurice Blondeau, agent de la seigneurie,¹⁰⁹ tente à plusieurs reprises, notamment en 1797, d'empêcher l'utilisation de la terre communale. Celle-ci aurait servi à relever le niveau de certains emplacements vulnérables aux inondations,¹¹⁰ vraisemblablement près des rives. Du côté de la commune, les arpenteurs

¹⁰⁷En 1781, on signale "Que personne ne veut entreprendre le service des malles de Laprairie à Longueuil, Chambly et Saint-Jean, sauf les trois aubergistes, qui s'en chargeraient à condition qu'il ne sera pas donné d'autres licences que les leurs pour la vente des spiritueux à La Prairie." : *Correspondance avec le directeur général des postes Finlay, 1778-1784*, Vol. 2, bobine de microfilm H-1741, National Library (London, Great Britain), vol. 21860. Disponible [en ligne] : http://collectionsCanada.gc.ca/our/res.php?url_ver=Z39.88-2004&url_tim=2010-01-05T16%3A15%3A02Z&url_ctx_fmt=info%3Aofi%2Ffmt%3Akev%3Ambx%3Actx&rft_dat=3172006&rft_id=info%3Asid%2FcollectionsCanada.gc.ca%3Apam (consulté le 9 août 2010); Le service de diligence postale est en place en 1793 : Fillion et al., *op. cit.*, p. 202-203; Un jeune brasseur d'origine écossaise, Thomas Dunn, aussi connu comme meunier, aurait tenu une brasserie à l'extérieur du village de La Prairie, vraisemblablement sur le bord du Saint-Laurent entre 1790 et 1808. Dunn aurait déménagé la brasserie à Montréal en 1808. William Dow se joindra à l'entreprise en 1818: « Centennial Issue », *Industrial Canada, Business and History*, Dow Brewery Limited, Western Libraries, Mai 1967. Disponible [en ligne] : <http://www.lib.uwo.ca/programs/companyinformationCanada/ccd-dow.htm> (consulté le 15 juillet 2010).

¹⁰⁸Louis Lavallée, *op. cit.*, p. 23-24; On note aussi que, durant la guerre de Conquête, on y installe les quartiers d'hiver des troupes : Lavallée, *op. cit.*, p. 25; Lors de l'invasion américaine, une lettre de Guy Carleton datée du 4 septembre 1776 mentionne aussi que des troupes allemandes devaient marcher et camper à la « Savanne » entre La Prairie et Saint-Jean: « Edward Foy, D.A.G., to General Riedesel (in French). The German troops to march to, and encamp at Savanne, between La Prairie and St. John's. » dans Bibliothèque et Archives Canada (BAC), « Register of Letters from Sir Guy Carleton, 1776-1777 », *Haldimand papers*, (transcription), Montréal, 4 septembre 1776, p. 133.

¹⁰⁹ Choquet, *op. cit.*, p. 97.

¹¹⁰ Choquet, *op. cit.*, p. 103.

constatent en 1794 que le fleuve avait « rongé plus de quatre perches ».¹¹¹ La carte allemande de 1776 (figure 2.5) confirme, comme l'avait remarqué Perh Kalm en 1749, qu'une grande partie du territoire a été mise en culture. Comme nous le verrons, la rive va se transformer pour accueillir des activités de navigation et de commerce qui occuperont une place grandissante dans l'économie de La Prairie.

¹¹¹ Choquet, *op. cit.*, p. 59.

2.2 LA RICHESSE VENANT DES EAUX : LA PRAIRIE DE 1800 À 1830

Au cours des trois premières décennies du XIX^e siècle, les pressions sur l'environnement fluvial de La Prairie se font plus nombreuses et sa transformation devient plus marquée. Dans cette période où les transports maritimes dominant, la nouvelle technologie des bateaux à vapeur émerge et se répand. La Prairie connaît une période de développement exceptionnel. Pour accueillir le passage d'un grand nombre de voyageurs et de marchandises qui transitent entre Montréal et les États-Unis, de nouvelles infrastructures sont mises en place en milieu fluvial et sur les berges. Le village, qui agit aussi comme centre de services et d'échanges de biens pour la région immédiate dont l'activité principale est l'agriculture, continue d'attirer marchands et artisans. Amorcée au XVIII^e siècle, La Prairie connaît, jusqu'en 1831, une croissance démographique supérieure à celle de l'ensemble des autres villages du Bas-Canada.¹¹² La population croissante, la complexification et la prolifération des activités sur les rives et dans le fleuve, l'agriculture et le déboisement dans la campagne environnante sont tous des facteurs contributifs à la transformation du cadre de vie fluvial et du paysage riverain. Dans notre quête pour identifier les mécanismes et les agents de ces transformations, nous constaterons que les membres de l'élite locale ont joué, sur ce plan, un rôle déterminant.

2.2.1 Un village et ses environs

Aux limites du village, l'empreinte de l'agriculture et du déboisement marque le paysage et les espaces riverains. Ainsi, vers 1813, le voyageur George Heriot décrit à « la Prairie de la Madelene » une rive « bien cultivée et densément habitée » (traduction libre).¹¹³ L'arpenteur général Joseph Bouchette note, en 1815, qu'on retrouve dans la seigneurie de La Prairie de la Magdeleine, environ 300 lots « presque entièrement dépourvus de bois, ou d'aucune espèce d'arbres

¹¹² D'Amour, *op. cit.*, p. XIII.

¹¹³ « The eastern coast of the river, on which is Longueuil, Saint Lambert, and la Prairie de la Madelene, is well cultivated and thickly inhabited. » : George Heriot, *Travels through the Canadas*, 1813, Philadelphia, M. Carey, p. 126.

propres à la construction, n'y restant sur pied à présent que très-peu d'une bonne dimension. »¹¹⁴. Il commente aussi la richesse du sol, son caractère « uni, gras et excellent ». Il ajoute que ces prairies « fournissent toujours des récoltes très abondantes de bon foin. »¹¹⁵ Commentant les savanes de Longueuil, Joseph Bouchette explique qu'en utilisant « un bon système de dessèchement », on pouvait « convertir en bonne terre fertile », ces « « places marécageuses ».¹¹⁶ Les travaux de drainage des terres du siècle précédent se sont donc poursuivis au XIX^e siècle. On ne peut cependant préciser s'il y a eu, au cours de cette période, des travaux d'assèchement des marais, des étangs et des marécages près de la rivière Saint-Jacques qui sont mentionnés dans les écrits.¹¹⁷

¹¹⁴ Bouchette, *Description topographique (...)*, 1815, *op. cit.*, p. 130-131; Ce déboisement important semble caractéristique de la région comme en témoigne le voyageur Francis Hall, en 1816. Du mont Saint-Hilaire, il note en aout 1816, que le paysage est obscurci par les innombrables fumées d'abattis : Filion et al., *op. cit.*, p. 34, 36.

¹¹⁵ Joseph Bouchette, *Description topographique de la province du Bas-Canada avec des remarques sur le Haut Canada et sur les relations des deux provinces avec Les Etats Unis de l'Amérique*, Londres, W. Faden, 1815 Montréal, Éditions Élysée, 1978, p. 130.

¹¹⁶ Il est question de la *grande* « Savanne » et de la *petite* « Savanne » de Longueuil: Bouchette, 1815, cité par Jodoin et al., *op. cit.*, p. 293.

¹¹⁷ Fonds Elysée Choquet, BANQ; L'étude de caractérisation de l'arrondissement historique de La Prairie rapporte l'existence d'anciens marécages près de la rivière Saint-Jacques. De nos jours, ils auraient été « artificialisés » en un lac artificiel servant de bassin de rétention des eaux pluviales sur le site actuel d'un domaine résidentiel nommé *La Cité* : Mario Brodeur, *Étude de caractérisation de l'arrondissement historique de La Prairie*, Commission des biens culturels du Québec, Québec, 2004, p. 10-11.

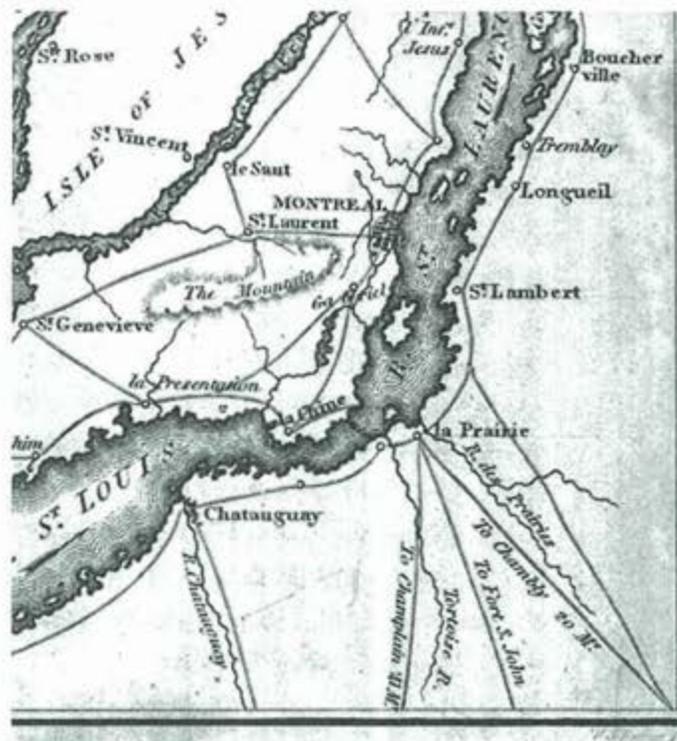


Figure 2.6 La Prairie en 1815.

Le village est au cœur d'un réseau de communication le reliant à « La Chine », au [lac] Champlain, au Fort Saint-Jean et à Chambly, et autres destinations. (Tiré de: Melish, *Plan of Montreal with a map of the Islands (...)*, 1815.)

Joseph Bouchette, en 1815, trouve un grand intérêt à ces « routes nombreuses » qui sillonnent la seigneurie et ce « passage d'eau qui de Montréal communique avec la grande route qui conduit à St.Jean et de là par le Lac Champlain aux États Américains, ce qui est la route générale pour les voyageurs depuis la capitale du Bas-Canada jusqu'à la ville de New York. »¹¹⁸ Clairement indiqué sur la carte de 1815 ci-dessous (figure 2.7), ce trajet fluvial, de « 6 milles » entre Montréal et La Prairie, était « le plus long », mais aussi « le plus fréquenté » des passages pour sortir de l'île affirme Joseph Bouchette.¹¹⁹

¹¹⁸ Joseph Bouchette, *Description topographique (...)*, 1815, *op. cit.*, p. 132-133.

¹¹⁹ Joseph Bouchette, *Description topographique (...)*, 1815, p.165.



Figure 2.7 Carte de Joseph Bouchette (1815)

(Tiré de : Bouchette, *To his Royal Highness's (...) topographical map of the province of Lower Canada*, 1815.)

De La Prairie, l'arpenteur général dira qu'il s'agit d'« un beau village florissant, de 100 maisons bien bâties ». Plusieurs des institutions d'importance qui s'y trouvent offrent des services qui dépassent les besoins du village, comme le couvent des sœurs de Notre-Dame offrant « l'éducation des femmes ».¹²⁰ En 1815, derrière les bourgs urbains de Sorel et Terrebonne, La Prairie était le plus volumineux des villages et le seul auquel on puisse attribuer la désignation de « gros bourg », selon Serge Courville.¹²¹ Les gros bourgs se caractérisent par une concentration de services comme des institutions spécialisées (hôpitaux, couvents, etc.), avec la présence de représentants des professions libérales. On y retrouve un commerce dynamique entre la ville et d'autres bourgs; une

¹²⁰ Bouchette, *Description topographique (...)*, 1815, *op. cit.*, p. 131-132

¹²¹ Serge Courville, *Entre ville et campagne. L'essor du village dans les seigneuries du Bas-Canada*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1990, p. 190-191.

localisation favorable à la circulation et aux échanges; un rôle signifiant sur le plan de la fabrication; et une population de 800 à 1 000 habitants.¹²² Pour Serge Courville, le village laprairien satisfait tous ces critères. L'auteur hésite cependant à le considérer comme un chef-lieu à cause de sa proximité de Montréal, ce qui en fait « un lieu obligé de transition ». Le tableau ci-dessous nous permet de constater la croissance démographique que connaissent la paroisse et le village entre 1787 et 1871. Ce dernier s'agrandit en 1822 avec la création du *Fort-Neuf*, une zone qui accueillera plusieurs artisans.¹²³

Tableau 2.3
Évolution de la population de La Prairie (village et paroisse) 1787-1871

| | 1787 | 1825 | 1831 | 1851 ¹²⁴ | 1861 ¹²⁵ | 1871 ¹²⁶ |
|-----------------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Village | 273 ¹²⁷ | 1160 ¹²⁸ | 1302 ¹²⁹ | 1758 ¹³⁰ | 1523 | 1259 |
| Paroisse | - | - | | 2152 | 2234 | 1697 |

Au début du XIXe siècle, pour la population croissante de La Prairie, le Saint-Laurent était probablement la principale source d'approvisionnement en eau

¹²² Pour 1815, Serge Courville abaisse de 800 à 700 habitants le seuil d'évaluation afin de prendre en considération ce qu'il désigne comme « le contexte démographique de l'époque », ce qui l'amène à considérer La Prairie comme « gros bourg »: Courville, *op. cit.*, p. 191.

¹²³ Jules Sawyer, *Bastion*, SHLM, Vol. 2, no 1, Juin 1983, p. 10-11.

¹²⁴ Amélie Dubois-Richir, « Loire et Saint-Laurent: Repérage des métiers d'eau dans des communes riveraines, au XIX^e siècle », *Études Canadiennes/ Canadian Studies*, no 50, 2001, p. 61; Stanislas Drapeau parle d'un « beau et magnifique village de 1,523 âmes. » et dans la paroisse d'un couvent des Sœurs de la Congrégation et d'une société de secours: Stanislas Drapeau, *Études sur les développements de la colonisation du Bas-Canada: depuis dix ans (1851 à 1861)*, L. Brousseau, 1863, p. 302-303.

¹²⁵ Dubois-Richir, *op. cit.*, p. 61.

¹²⁶ *Ibid.*

¹²⁷ Estimé de Marie-Josée D'Amour: D'Amour, *op. cit.*, p. 57.

¹²⁸ Marie-Josée D'Amour suggère qu'un plafonnement est peut-être apparu dans les années 1830 et 1840: *Ibid.*, p. 58.

¹²⁹ *Ibid.*

¹³⁰ Courville, *op. cit.*, p. 283

potable, comme c'était le cas pour les Montréalais.¹³¹ Si certaines familles ou entreprises ont pu avoir accès à des puits,¹³² la présence de deux « charroyeurs d'eau » inscrits au recensement du village en 1831 rappelle l'importance d'un accès quotidien à l'eau potable puisée dans le fleuve. L'accès à la bande riveraine permettait aussi de faire d'autres types de prélèvements, comme la chasse, la pêche, la cueillette d'herbes ou de foin de mer, etc. Bien que l'on connaisse quelques accès publics comme celui du quai principal et le passage entre la maison et la boulangerie dans le prolongement de la rue Saint-Joseph (le long du lot 14),¹³³ la réglementation relative à ces accès est malheureusement insuffisamment documentée. Les contrats d'aliénation des emplacements riverains révèlent d'autres passages, mais dont l'usage semble strictement privé. L'utilisation de ces passages exclusifs, « menant au fleuve » entre les bâtiments, fait typiquement l'objet d'ententes notariées entre les titulaires de propriétés contiguës.¹³⁴ Cela témoigne de l'importance et de l'intérêt qu'on attribue à l'accès privilégié à l'eau, aux rives et au fleuve qu'assure la possession d'un emplacement sur le bord du fleuve. Alors que le village s'étend vers l'intérieur des terres en s'éloignant du fleuve, on peut se demander si ce mouvement ne rend pas l'accès à l'eau plus difficile pour une partie de la population laprairienne.

Plusieurs riverains vont chercher à agrandir leur terrain, ce qui a évidemment pour conséquence de perturber grandement le milieu riverain. Déjà vers 1801, la liste des tenanciers de Maurice Blondeau mentionne « un agrandissement fait par

¹³¹ Fougères, *op. cit.*, p. 219.

¹³² Fougères, *op. cit.*, p. 233 ; [Claudette Houde ?], « De Magtogoek au XX^e siècle. L'eau potable à La Prairie », *Au jour le jour*, avril 1996, p. 2-4.

¹³³ Les archéologues, reprenant l'explication de la Société d'histoire de La Prairie-de-la-Magdeleine, signalent un passage, toujours existant, qui serait possiblement un vestige de l'occupation du territoire et de l'organisation du bâti encadré par les murs du fort: Arkéos inc., *Site BIFI-16, La Prairie, Inventaire archéologique des lots 14 et 15, Intervention ponctuelle au lot 13, Ville de La Prairie/ Ministère de la Culture et des Communications, Montréal, septembre 1999*, p. 11.

¹³⁴ Suite à la division d'une propriété riveraine, Louis [Hypolithe] Denaut et Joseph Hébert deviennent voisins et s'entendent pour laisser entre les deux terrains, un passage commun de dix pieds de largeur, sur trente pieds de longueur : 23 mai 1816, N. F. Dandurand, n° 1779; voir aussi, le contrat notarié par lequel le marchand Léon Benoit Alfred Charlebois achète une lisière de 2 pieds menant jusqu'au fleuve : 2 juin 1885, A. J. A. Roberge, Bureau de la Publicité des Droits, Laprairie, n° 8118.

la main des hommes » à la propriété riveraine de Joseph Hébert.¹³⁵ Les chaînes de titres d'emplacements de la rue Saint-Ignace comportent plusieurs exemples de ces terres « gagnées » sur le fleuve. Le lot 12 augmente d'une quarantaine de pieds entre 1809 et 1843; passant d'une soixantaine de pieds à une centaine de pieds de profondeur.¹³⁶ Quelques 37 pieds sont ajoutés au lot 11 entre 1834 et 1863.¹³⁷ Ces données sont corroborées par les fouilles archéologiques qui relèvent plusieurs phases de remblaiement sur l'ancienne berge, effectuées avant 1846.¹³⁸ Ces changements importants viennent s'additionner à ceux apportés par les activités portuaires et commerciales.

2.2.2 À toutes voiles et à toutes vapeurs

Dans cette première moitié du XIXe siècle, les transformations des rives du village de La Prairie et du fleuve sont en grande partie attribuables à des activités en lien avec la navigation ou au commerce qui y est rattaché. Les aménagements doivent s'adapter aux nouvelles exigences, notamment à la présence croissante des bateaux à vapeur. On remarque de plus que le pouvoir de décision concernant la gestion du territoire, tant dans le fleuve que sur les rives, apparaît en grande partie concentré dans les mains d'un groupe relativement restreint d'individus.

Nous ne savons pas précisément quand les premiers creusages ou dragages du lit du fleuve pour améliorer la navigation entre La Prairie et l'île de Montréal ont été effectués.¹³⁹ Mais, à partir de 1780, dans les affluents du fleuve en amont de

¹³⁵ « Joseph Hébert sur la rue Saint-Ignace [,] 80 pieds et de profondeur [,] 80 pieds y compris un agrandissement fait par la main des hommes » (vers 1801), Lot : 93, 11, 12. *Liste des tenanciers par Maurice Blondeau*, Capt. Joseph Hébert 195T 195 : Société d'histoire de La Prairie-de-la-Magdeleine, Fonds Marcel Lamarche : entrée 1585-593.

¹³⁶ 11 octobre 1809, T. Pinsonneault, no 2721; 4 novembre 1843, Médard Hébert, no 978; entre ces deux transactions, les aliénations ne précisent pas les dimensions du terrain.

¹³⁷ Le lot 11 passe de 65 pieds à environ à 102 pieds de profondeur entre 1834 et 1863: 9 mai 1848, J. B. Varin.

¹³⁸ Arkéos, Site BIFI-16 (...), *op. cit.*, p. 102.

¹³⁹ Plusieurs types d'ouvrage permettent de contrôler les fluctuations du débit du fleuve Saint-Laurent et à faciliter la navigation comme la construction de barrages ou le dragage des hauts fonds: Camu, *op. cit.*, p. 32.

Montréal, on pouvait recourir à des canaux et à des barrages ou à l'établissement d'un « chenal approfondi à travers les battures » pour contrôler l'intensité et le débit des cours d'eau ou pour éliminer les rapides et les courants.¹⁴⁰ Il semble cependant vraisemblable que ce type d'ouvrage n'apparaisse qu'après 1800 dans le fleuve.¹⁴¹ En 1805, une carte de Louis Charland¹⁴² laisse entrevoir des interventions dans le Saint-Laurent, légèrement en amont de La Prairie. La légende indique que le canal du sud qui longe des bancs de sable de l'île aux Hérons et l'île au Diable a été déblayé au-dessus des « trois roches ». On spécifie que les « trois roches » ont été extraites (« mined ») et que des amas de roches et autres débris ont été déplacés. Le document révèle l'existence à cette époque de battures, de hauts fonds, de bancs de sable et d'une batture de terre près de l'île « Boket » [Boquet].

La navigation entraîne aussi la construction de quais, le creusage près de ceux-ci, l'aménagement des berges et la construction d'entrepôts. Ces actions et les transbordements ou l'entreposage des divers produits sur les quais ou sur les rives, sont tous des facteurs qui contribuent à bouleverser l'environnement fluvial. Bien qu'il n'y ait pas d'études sur de telles perturbations à La Prairie, l'étude de l'îlot Hunt à Québec montre que cette circulation et ce type d'infrastructure affecte la végétation locale et introduit des plantes étrangères. Dans ce cas précis, « dès le XVIIe siècle, les activités anthropiques, comme les activités portuaires avaient modifié irréversiblement l'écosystème et la flore de la batture fluviale du Saint-Laurent dans la portion riveraine de la Basse-Ville de Québec.»¹⁴³ Un telle situation peut contribuer à la fragilisation d'un milieu riverain

¹⁴⁰ Camu, *op. cit.*, p. 34.

¹⁴¹ « In 1800 the problem of the level of the water was also crucial. But this was before the days of dredging, and fluctuation of the water was wholly due to the change of seasons. » : Nora Corley, « The Montreal Ship Channel 1805-1865 », *Cahier de géographie de Québec*, 23 septembre 1967, p. 283.

¹⁴² Louis Charland, *A plan of that part of St. Lewis Falls and Rapids situate between the Isle au Diable and Isle Boket drawn by order of the Gentles Commissioners appointed under the authority of an act in title: An act for applying the sum of one thousand pounds, towards the improvment [sic] of the Inland navigation of this Province*, [1805], BANQ, Archives de Québec, Fonds Ministère Terres et Forêts : E 21,S555, ss1, sss18 p01 ½ E.

¹⁴³ C'est ce qu'indiquent des recherches archéologiques à l'îlot Hunt, qui ont permis d'établir que cette fragilisation du milieu riverain et le remblayage ont éventuellement fait disparaître la flore indigène de la batture : Céline Cloutier, dir. William Moss, *Les battures du Saint-Laurent au XVIIe et*

et, potentiellement, à sa plus grande vulnérabilité aux crues printanières et au ravage des glaces¹⁴⁴ — des événements fréquents à La Prairie. L'étude des infrastructures portuaires nous aide à saisir l'étendue des transformations que la berge connaît.

L'examen des aménagements portuaires au village de La Prairie dans les trois premières décennies du XIX^e siècle révèle des quais et des entrepôts bâtis pour faciliter les activités de transport, par un groupe de marchands et de notables locaux. Ainsi, en 1808, plusieurs tenanciers s'adressent à l'agent responsable des biens des Jésuites afin de construire des quais près du fort de La Prairie. Jean-Baptiste Raymond précise qu'il souhaite en ériger un à côté de celui de monsieur Jean-Baptiste Perras.¹⁴⁵ Élu député de Huntingdon en 1800 et en 1804, Jean-Baptiste Raymond (1757-1825) fait partie de ce que Michel Guénette appelle « la grande nobilité de Laprairie ». ¹⁴⁶ Avec son fils, Jean-Moïse Raymond,¹⁴⁷ il va d'ailleurs démarrer la *Jean-Baptiste Raymond et Fils*, une compagnie active dans le commerce des marchandises sèches, l'exploitation de scieries et la fabrication de la potasse.¹⁴⁸

XVIII : un dépotoir à ciel ouvert? Le cas du site archéologique de l'îlot Hunt, Cahiers d'archéologie du CELAT, no. 19, 2006, p. 139.

¹⁴⁴ Les bandes riveraines aident, en autres, à protéger les berges contre « le mouvement des glaces lors des crues hivernales et printanières », Développement durable, Environnement et Parcs, Gouvernement Québécois. Disponible [en ligne] : http://www.mddep.gouv.qc.ca/eau/eco_aqua/IQBR/fonctions.htm (consulté le 9 août 2010).

¹⁴⁵ BANQ, Pistard, selon la description des documents : « Lettre de Maurice [Régis] Blondeau, agent responsable des biens des Jésuites [pour le District de Montréal], adressée à George Pyke. » « Au sujet des emplacements aux environs du fort de Laprairie et de plusieurs demandes de tenanciers, dont la demande de monsieur Jean-Baptiste Raymond qui désire y ériger un quai à côté de celui de monsieur Jean-Baptiste Perras ». – 8 septembre 1808.

¹⁴⁶ Michel Guénette, *op. cit.*, p. 28, 43, 153.

¹⁴⁷ *Jean-Moïse Raymond (1787-1843)*, Assemblée nationale du Québec, Disponible [en ligne] : <http://www.assnat.qc.ca/fr/deputes/raymond-jean-moise-5041/biographie.html> (consulté le 9 janvier 2010); Alan Dever, « Raymond, Jean-Moïse (Jean-Moyse) » *Dictionnaire biographique du Canada en ligne*. Disponible [en ligne] : http://www.biographi.ca/009004-119.01-f.php?id_nbr=3629&&PHPSESSID=81nb9sn3tu1mtdhs2bt89f2uc3 (consulté le 9 janvier 2010).

¹⁴⁸ Jean-Baptiste Raymond s'installe à La Prairie en 1801. Il occupe les fonctions de juge de paix et de capitaine de milice. Outre sa participation dans le vapeur Montréal, il est reconnu comme l'un des plus importants propriétaires terriens de La Prairie : Jean-Baptiste Raymond (1757-1825), Assemblée nationale du Québec. <http://www.assnat.qc.ca/fr/deputes/raymond-jean-baptiste-5039/biographie.html> (consulté le 9 janvier 2010); Alan Dever, « Raymond, Jean-Baptiste », *Dictionnaire biographique du Canada en ligne*.

D'autres bâtiments d'entreposage sur les rives ou à proximité sont aussi mentionnés dans les documents comme ce « hangar en pierre à deux étages de 30 X 50 pieds » décrit dans un contrat notarié daté du 6 juillet 1810.¹⁴⁹ Pour sa part, le riche marchand de La Prairie Hypolite Denaut¹⁵⁰ présente, en 1811, une requête pour obtenir la permission de construire un entrepôt près de l'eau « sur un lot le long du chemin du Roy »¹⁵¹ Ce commerçant, présenté dès 1816, comme « batelier »¹⁵² réside rue Saint-Ignace sur un lot riverain doté d'un quai, avec son épouse, Marie-Louise Hébert, fille du marchand Joseph Ignace Hébert.¹⁵³ Sa demande de 1811 indique que de grandes quantités de marchandises arrivent quotidiennement à La Prairie («That large quantities of Goods, daily Arrive, and are deposited in the Village of Laprairie (...)»). Il insiste que la construction d'entrepôts (Store Houses) près de l'eau et des « Batteaux », sauverait du temps, faciliterait le commerce et ferait la promotion de l'intérêt de sa Majesté.¹⁵⁴

Un plan exécuté par Joël Ackley en 1822 (figure 2.8), présente l'aménagement de la rive juste en face du village de La Prairie avec le quai du Roi, les quais temporaires et les entrepôts érigés sur ces quais. Les quais, qui sont remarquablement longs, ont sans doute été conçus afin d'accommoder

Disponible [en ligne]

http://www.biographi.ca/009004-119.01-f.php?id_nbr=3093&&PHPSESSID=81nb9sn3tu1mtdhs2bt89f2uc3 (consulté le 9 janvier 2010).

¹⁴⁹ Un plan de La Prairie permet de situer le bâtiment : Bourdages et al., *Images d'hier*, p. 72, 89, 102-103

¹⁵⁰ Centre d'archives de Québec, BAnQ, *Requête d'Hypolithe Denaut (Deneau) adressée à Son Excellence sir James Henry Craig, chevalier du très honorable Ordre du Bain, capitaine général et gouverneur en chef des provinces du Bas-Canada (...).Le requérant demande la permission de construire un entrepôt sur une terre appartenant à Sa Majesté, pour y accueillir des marchandises sur un lot [près de l'eau] situé le long du chemin du Roi [se rendant à Saint-Jean] entre la terre de Basile Boudreaux (Boudreau) et François Denaut (Deneau) dans le village de Laprairie (La Prairie) . - 8 février 1811, Fonds Ministère des Terres et Forêts : E21,S64,SS5,SSS2,D1738.*

¹⁵¹ *Ibid.*

¹⁵² 23 mai 1816, R.F. Dandurand, no 1779.

¹⁵³ L'inventaire de la communauté, en 1842, révèle que le marchand possède plusieurs immeubles à La Prairie : «Inventaire de la communauté entre Marie-Louise Hébert et son défunt époux, Louis Hippolyte Denaut», 14 février 1842, devant le notaire Jean-Baptiste Varin, no 2390.

¹⁵⁴ Centre d'archives de Québec, BAnQ, « *Requête d'Hypolithe Denaut (Deneau) adressée à Son Excellence sir James Henry Craig, (...), op. cit.*

l'accostage des bateaux à vapeur qui sont de plus en plus populaires. La profondeur de l'eau est précisée à plusieurs endroits le long du quai. Certaines roches qui pourraient nuire à la navigation sont aussi indiquées.¹⁵⁵ Les coûts du plan sont défrayés¹⁵⁶ par le notaire Edme Henry (1760-1841) qui détient la position d'agent de seigneurie à La Prairie depuis 1821. Homme d'affaires important de la région, le notaire Henry avait aussi exercé les fonctions de député d'Huntingdon (1810-1814).¹⁵⁷ Par ailleurs, il existe un autre plan daté de 1825 qui lui fait état d'un quai projeté sur l'« Isle Bouquet. The property of Mr Henry ». ¹⁵⁸ Les infrastructures illustrées témoignent de l'évolution de la navigation et de sa vitalité à La Prairie dans les années 1820.

¹⁵⁵ Centre d'archives de Québec, BAnQ, Joël Ackley, *Plan of the wharf at LaPrairie in front of the Village of Laprairie La Magdeleine*, 15 août 1822, Fonds Ministère des Terres et Forêts : E21, S55, SS2, P26.

¹⁵⁶ Une note signée par Joël Ackley indique qu'il a reçu quatre dollars de M. E. Henry pour le plan en date du 19 juin 1822: Ackley, *op. cit.*

¹⁵⁷ Françoise Noël, « Henry, Edme », *Dictionnaire biographique du Canada (DBC)*, University of Toronto/Université Laval, 2000. Disponible [en ligne] <http://www.biographi.ca/009004-119.01-f.php?Bioid=37557&query=Kilkenny> (consulté le 9 janvier 2010).

¹⁵⁸ Alex Gibbs, *A plan representing the River St. Pierre and adjacent Island situated on the South side of the River St. Lawrence, Surveyed and Drawn by Alex Gibbs, January 1825*, BAnQ, 182 : NMC1187.

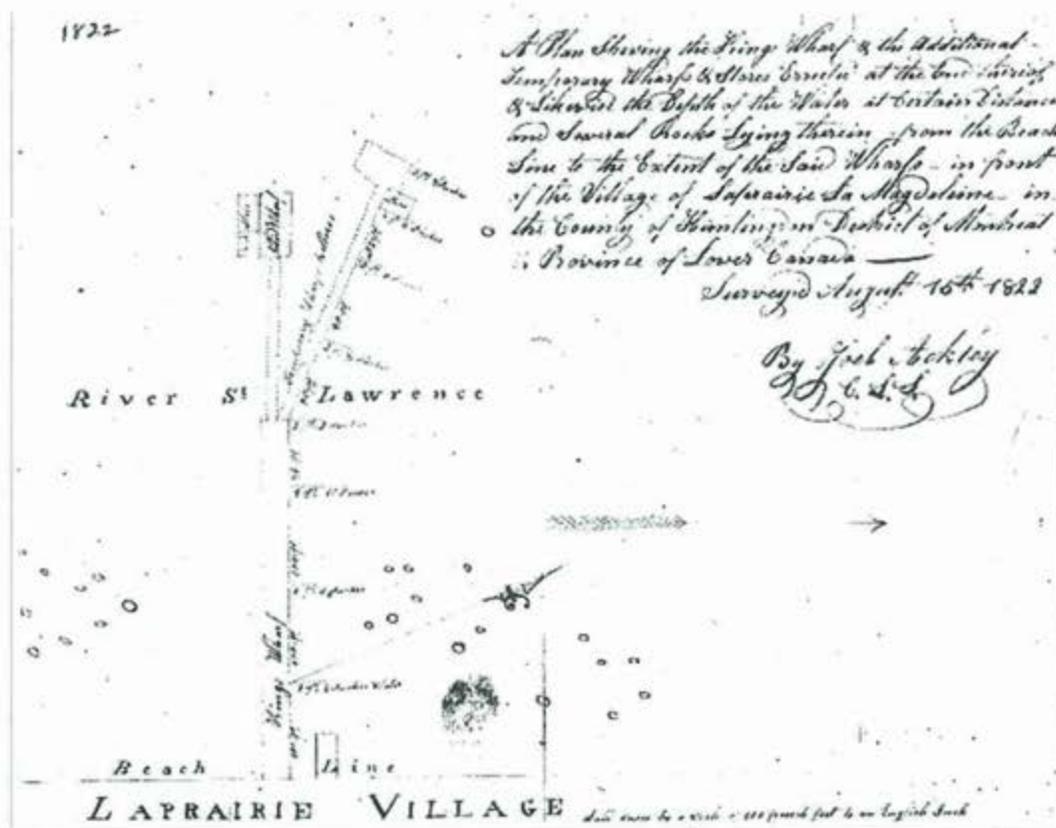


Figure 2.8 Plan du quai du Roi (King's Warf) de La Prairie en 1822

Des quais temporaires comportant des entrepôts sont représentés. Des niveaux de profondeur sont indiqués le long du quai principal et des roches près des rives sont localisées.

(Tiré de : Ackley, *Plan of the wharf at LaPrairie in front of the Village of Laprairie La Magdeleine*, 15 août 1822.)

En effet, entre 1800 et 1830, la navigation sur le fleuve connaît d'importants changements avec, notamment, l'apparition des bateaux à vapeur. Plus rapide et moins tributaire des vents, un premier bateau à vapeur s'engage sur le fleuve à Montréal dès 1809.¹⁵⁹ Pour sa part, le Laprairien, François Denaut dit Jérémey, s'intéresse à une autre innovation technologique, en devenant le propriétaire du premier « horse-boat », le *Edmond*.¹⁶⁰ En 1819, les cultivateurs se rendant au

¹⁵⁹ Alfred Dubuc, « Montréal et les débuts de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 45, n° 1, 1967, p. 105-117, p. 110.

¹⁶⁰ François Denaut dit Jérémey, sera aussi propriétaire du *Jérémie*, qui fait la traversée entre Longueuil et le Pied-du-Courant. Pierre Wilson, Annick Poussart, Francine Lévièvre (dir.), *Montréal, par ponts et traverses*, Montréal, Éditions Nota Bene, 1999, p. 19 ; Michel Pratt, « Longueuil et la Rive-Sud avant le pont Jacques-Cartier », *Histoire Québec*, Mars 2003, volume 8, no 3. Disponible [en ligne] http://www.histoirequebec.qc.ca/publicat/vol8num3/v8n3_5lo.htm ; En 1827-1828, François Denaut dit Jérémey fait la navette entre Montréal et Longueuil sur le bateau vapeur *Montréal*: Pratt, *op. cit.*

marché de Montréal empruntent toujours des bateaux à voile, comme l'indique le bilan de l'accident du bateau de Joseph Brosseau.¹⁶¹ Mais, aux quais de La Prairie où sont accostés des bateaux à voile, la présence de bateaux à vapeur se fera de plus en plus familière. En effet, l'année 1819 marque la première traversée de la barque à vapeur *Le Montréal*— dont quatre des actionnaires sont de La Prairie.¹⁶² L'année suivante, le *Montreal Herald* annonce au début de la saison de navigation que le vapeur *Montréal* navigue « deux fois par jour entre Montréal et Laprairie ».¹⁶³ Pour la période entre 1820 et 1861, sept bateaux à vapeur auraient assuré la traversée de La Prairie à Montréal: *Princess Victoria*, *Prince Albert*, *Iron Duke*, *La Prairie*, *Patriote canadien*, *Edmond* [Edmund?] *Henry* et *l'Aigle*.¹⁶⁴ Un ouvrage datant de 1857, dont on connaît mal la fiabilité, mentionne le « Waterloo » dans une liste de bateaux à vapeur en usage près de Montréal. Celui-ci aurait été bâti à La Prairie, en 1822 avant d'être perdu dans les glaces.¹⁶⁵

Des notables de La Prairie, dont plusieurs notaires, investissent dans ces nouveaux types de bateaux.¹⁶⁶ Une convention entre les propriétaires du bateau *Laprairie* et les propriétaires du bateau *Montréal*, datant du 8 mars 1823 et du 9 juin 1823, met en vedette « la petite bourgeoisie locale de La Prairie ».¹⁶⁷ Parmi les propriétaires du vapeur *Laprairie*, on remarque la présence des notaires Edme Henry, Louis Barbeau et Pierre Lanctôt; des marchands Basile Jourdain

¹⁶¹ Le récit du naufrage du bateau de Joseph Brosseau, le 14 mai 1819, parti le matin de La Prairie, avec à son bord plusieurs cultivateurs de La Tortue, témoigne de ces voyages vers le marché de Montréal et des dangers que peut représenter le fleuve. Rapporté par les journaux de l'époque, le triste incident, qui entraîne dans la mort plusieurs agriculteurs, frappe l'imaginaire et inspire même une chanson, « La Complainte des naufragés de Laprairie », dont le texte est reproduit dans « Ponts et traverses »: Wilson, et al., *op. cit.*, p. 18, 20, 22.

¹⁶² D'Amour, *op. cit.*, p. 52.

¹⁶³ « Steam Boat Notice », *Montreal Herald*, 20 mai 1820, p. 2.

¹⁶⁴ *Ibid.*

¹⁶⁵ C'est la seule mention que nous ayons trouvée de ce bateau à vapeur: « List of British Steamers built and running on the St. Lawrence River, below Montreal since 1810. », John Disturnell, *A trip through the lakes of North America: embracing (...)*, New York, J. Disturnell, 1857, p. 253.

¹⁶⁶ Michel Guénette, *Les notaires de Laprairie 1760-1850. Étude socio-économique*, Mémoire de M. A. (histoire), Université de Montréal, 1992, p. 152.

¹⁶⁷ L'expression est de Michel Guénette qui cite le document suivant: ANQM, minute de Pierre Gamelin, 8 mars 1823: Guénette, *op. cit.*, p.153.

Labrosse, Jean-Baptiste Eric Dupré, de l'aubergiste Amable Mousette, de Laurence Kidd, Duncan Campbell, Thomas McVey, Daniel William Eager, et autres.¹⁶⁸ Des copropriétaires du bateau à vapeur *Montréal*, en 1823, sont identifiés comme : Jean-Baptiste Raymond (marchand), Jos. Warwick, Jean-Moïse Raymond (marchand).¹⁶⁹ Dans les années 1830, on verra aussi Hypolite Denault se placer à la tête d'un groupe d'hommes d'affaires canadiens-français pour acquérir des Torrance le bateau à vapeur *Britannia* voyageant entre Montréal et Chambly.¹⁷⁰ Ces individus, ou ces groupes ont des intérêts particuliers dans la gestion des rives, le commerce et la navigation. Ils possèdent les moyens financiers et politiques de mettre en place des changements sur le littoral.¹⁷¹

On retrouve donc, dans le milieu de la navigation fluviale, des individus ayant souvent des intérêts à la fois dans le commerce et dans les transports, des individus fréquemment unis par des liens d'affaires et des liens familiaux et qui peuvent cumuler des fonctions officielles ou politiques. L'historien Michel Guénette a documenté ce phénomène chez les notaires de La Prairie. Il constate que plusieurs de ces notables proviennent de familles de négociants, exercent eux-mêmes des activités commerciales, ou sont liés, par alliance ou par association, à ce milieu d'affaires et sont souvent impliqués dans la politique.¹⁷² Ainsi, Jean-Baptiste Raymond, qui avait été député, est le beau-frère de

¹⁶⁸ Edme Henry (notaire), Louis Barbeau (notaire), Basile Jourdain Labrosse (marchand), Pierre Lanctôt (notaire), Joseph Tremblé (bourgeois), Amable Mousette (aubergiste), Jean-Baptiste Éric Dupré (marchand), Laurence Kidd, Duncan Campbell, Thomas McVey, Daniel William Eager et autres, « tous co-proprétaires du bateau à vapeur « Laprairie » : Anqm, minute de Pierre Gamelin, 9 juin 1823, Protet d'Edme Henry et al. Vs Laurence Kidd et al. : Guénette, *op. cit.*, p. 153.

¹⁶⁹ *Ibid.*; Jean-Moyse Raymond et son père, Jean-Baptiste Raymond, achètent 2/11 de ce vapeur *Montréal* en 1823 : D'Amour, *op. cit.*, p. 52.

¹⁷⁰ Tulchinsky, *op. cit.*, p. 51-52,

¹⁷¹ Ces données viennent nuancer les propositions sur la navigation en générale en Montérégie. Il est suggérer que la navigation à vapeur est dominée par de grandes compagnies dont les actionnaires sont en majorité anglophones; que les francophones seraient surtout cantonnés dans les embarcations à voile et les courtes liaisons entre les villages du fleuve ou du Richelieu; bien que cette situation tende à changer dans les années 1830 : Fillion et al, *op. cit.*, p. 206 ; Gerald Tulchinsky, *The River Barons. Montréal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation 1837-53*, Toronto et Buffalo, University of Toronto Press, 1977, p. 559.

¹⁷² L'auteur note de plus que les marchands, notaires, médecins et autres notables partagent « les mêmes valeurs, privilèges et intérêts. » : Guénette, *op. cit.*, p. iv.

l'important homme d'affaires dans la région montréalaise, Joseph Masson, qu'on retrouvera comme investisseur dans le chemin de lisses de La Prairie.¹⁷³ Il est le beau-père du distillateur Tancrède Sauvageau, du notaire Paul T. Pinsonaut et de Jean-Baptiste Varin, notaire et premier maire de La Prairie.¹⁷⁴ Pour sa part, l'agent de la seigneurie, le député et notaire Edme Henry (1760-1841),¹⁷⁵ avait pour associé son neveu le notaire Louis Barbeau. Marie-Clotilde Girardin, la veuve du riche marchand Jean-Baptiste Raymond, devient sa deuxième épouse en 1828.¹⁷⁶ Le notaire Henry investit dans le vapeur *Montréal*¹⁷⁷ et puis dans le *Edmund Henry* avec son beau-fils, Joseph Masson.¹⁷⁸ Cet homme d'affaires exerce une influence qui dépasse largement les limites de La Prairie comme l'indique le soutien qu'il apporte au projet du chemin entre Saint-Jean et Laprairie en 1829 et celui du canal de Chambly.¹⁷⁹

Il faut aussi souligner que ces familles ou individus influents choisissent souvent de s'établir sur des emplacements donnant directement sur le Saint-Laurent. À titre d'exemple, le couple Félicité Barbeau et François Denaut dit Jérémy est

¹⁷³ Joseph Masson, aurait eu « des rapports commerciaux étroits » avec des villages des rives du Saint-Laurent et du Richelieu : Tulchinsky, *op. cit.*, p. 563.

¹⁷⁴ Assemblée nationale du Québec, *Jean-Baptiste Raymond (1757-1825)*. Disponible [en ligne] : <http://www.assnat.qc.ca/fr/deputes/raymond-jean-baptiste-5039/biographie.html> (consulté le 9 septembre 2010); Alan Dever, « Raymond, Jean-Baptiste », *Dictionnaire biographique du Canada (DBC)*, University of Toronto/Université Laval, 2000. Disponible [en ligne] : http://www.biographi.ca/009004-119.01-f.php?id_nbr=3093&&PHPSESSID=81nb9sn3tu1mtdhs2bt89f2uc3 (consulté le 9 septembre 2010); Michel Guénette, *op. cit.*, p. 28, 43, 153.

¹⁷⁵ Françoise Noël, « Henry, Edme », *Dictionnaire biographique du Canada (DBC)*, University of Toronto/Université Laval, 2000. Disponible [en ligne] : <http://www.biographi.ca/009004-119.01-f.php?Biold=37557&query=Kilkenny> (consulté le 9 septembre 2010).

¹⁷⁶ Guénette, *op. cit.*, p. 30, 43.

¹⁷⁷ Sawyer, Jules, « Edme Henry », *Le Bastion*, SHLM, Vol. 2, no 1, Juin 1983, p. 10-11.

¹⁷⁸ Cherchant à diversifier ses investissements, Joseph Masson achète en 1836 une part dans le vapeur Edmund Henry : Fernand Ouellet, « Joseph Masson », *Dictionnaire biographique du Canada (DBC)*, University of Toronto/Université Laval, 2000. Disponible [en ligne] : <http://www.biographi.ca/009004-119.01-f.php?Biold=37657&query> (consulté le 9 septembre 2010).

¹⁷⁹ Un autre exemple de cette influence régionale est le rôle d'agent foncier pour le compte de Napier Christie Burton qu'il assume en 1815 : Françoise Noël, *op. cit.*

propriétaire du lot riverain numéro 10, de la rue Saint-Ignace.¹⁸⁰ À quelques emplacements de là, la maison du 238 Saint-Ignace (lot 12) a abrité le marchand Joseph Ignace Hébert, titulaire d'un grand nombre de propriétés de La Prairie.¹⁸¹ Sa fille Louise Hébert, épouse du marchand Hypolite Denault, en devient propriétaire le 23 mai 1816.¹⁸²

Nous sommes donc en présence d'un groupe influent dont les membres bénéficient souvent d'un accès direct aux rives et au fleuve et qui ont aussi des intérêts particuliers à faire des aménagements dans le milieu fluvial, particulièrement pour faciliter les activités de navigation et de commerce. Cette élite locale possède les moyens physiques et politiques d'agir sur l'environnement fluvial et de le modifier de manière substantielle. Si l'influence d'un tel groupe continue dans la prochaine période, nous verrons que bien des facteurs vont venir changer la situation dans le village de La Prairie entre 1830 et 1860 et que ces changements vont avoir des impacts sur le fleuve, les rives et la relation des Laprairiens avec ce milieu de vie.

¹⁸⁰ Le lot 10 du cadastre du Village de Laprairie, (226, 228 rue Saint-Ignace, Cadastre du Québec : 2 235 492) : J. B. Varin, Bureau de la publicité des droits, Laprairie, no 319, 12 mai 1834.

¹⁸¹ Compte-rendu des droits d'héritage dans la succession de Feue Josephte Beauzette (Beauzet) par Joseph Ignace Hébert marchand à Laprairie aux héritiers et partage volontaire des biens de la communauté, T. Pinsonnaut, 21 octobre 1806.

¹⁸² R.F. Dandurand, 23 mai 1816.

2.3 UN VENT DE CHANGEMENTS ET DES EAUX TROUBLES, 1830-1860.

Durant cette période, non seulement l'avantage de La Prairie comme nœud de communication s'effrite, mais des signes de désordre font leur apparition dans l'environnement fluvial. La période est marquée par une effervescence dans les transports. Des canaux se creusent pour franchir des rapides; des réseaux de chemins de fer se créent, se déploient, enjambent les rivières pendant que leur technologie se raffine. À travers ce maillage, de nouvelles configurations prennent forme — plus efficaces, plus rapides — et les chemins d'hier tombent dans l'oubli. Ne voulant pas rester en rade, les Laprairiens devront s'adapter à ces nouvelles réalités. En 1836, le lien terrestre entre la rivière Richelieu et le fleuve se renforce par une ligne ferroviaire dont le village sera le terminus jusqu'en 1851. L'élite locale s'active dans des travaux privés et s'implique dans la nouvelle administration municipale, mise en place en 1846,¹⁸³ afin d'aménager le fleuve et les rives pour maintenir les activités de navigation, mais aussi pour légiférer certains usages de l'eau. Tous ces changements entraînent une complexification et une augmentation des activités riveraines. Avec l'augmentation de la population qui exerce une pression supplémentaire sur l'environnement et sur l'eau, le contexte est propice à l'émergence de conflits d'usage particulièrement évidents dans les rejets et prélèvements en lien avec l'eau du fleuve.

2.3.1 Un village dans le sillage du changement

En 1831, l'arpenteur général Joseph Bouchette semble encore plus impressionné qu'en 1815 par la prospérité du village de La Prairie avec ses « 200 maisons bien construites » (traduction libre).¹⁸⁴ Il note la présence de 30

¹⁸³ *Procès-verbaux des réunions du Conseil municipal*, Village de La Prairie, du 01-06-1846 au 08-01-1869, Archives de la Ville de La Prairie, D-0038-001, [s. p.].

¹⁸⁴ Joseph Bouchette, *A topographical dictionary of the province of Lower Canada*, Londres, Longman, Rees, Orme, Brown, Green and Longman, 1832, [s. p.].

artisans, 2 notaires, 4 marchands et 4 juges de paix.¹⁸⁵ Il fait cette séduisante description :

The village of La Prairie (...) has the advantage of any other village of the province, as regards the extent of its trade and population. (...). The streets are more defined, the buildings more contiguous, and not infrequently two stories high, and many of them covered in tin ; tradesmen of every order, mechanics and shopkeepers, are to be seen in every direction, and much activity appears to prevail every where. The constant arrival and departure of steam boats and stages, contribute to enliven the place and produce an almost ceaseless bustle and novelty of scene, occasioned by the coming and going of strangers, from the States, or from Canada.¹⁸⁶

Jusqu'en 1831, le rythme de croissance de La Prairie dépasse celui de l'ensemble des villages du Bas-Canada.¹⁸⁷ Au cours des années 1830, une nouvelle église est construite¹⁸⁸ Cette prospérité liée au trafic des biens et des personnes semble s'étendre à la paroisse¹⁸⁹ et à la seigneurie. En 1831, la seigneurie compte 48 aubergistes, ce qui illustre bien pour Louis Lavallée, le rôle que joue alors La Prairie comme « lieu de transit et de séjour obligé pour les voyageurs en route vers Albany et New York. »¹⁹⁰ Durant ces années, la présence de brasseurs¹⁹¹ à La Prairie aurait même influencé le choix des

¹⁸⁵ Joseph Bouchette, *A topographical dictionary (...) 1832, op. cit.*, [s. p.].

¹⁸⁶ Joseph Bouchette, *The British dominions in North America, or, A topographical and statistical description of the provinces of Lower and Upper Canada (...)*, London, Henry Colburn and Richard Bentley, Vol. 1, p. 303-304.

¹⁸⁷ D'Amour, *op. cit.*, p. xiii.

¹⁸⁸ On note la construction d'une église épiscopale en brique vers 1830: Gaétan Bourdages, Jean-Pierre Yelle, Nathalie Battershill, *La Prairie, images d'hier*, La Prairie, [Fête du 325^e anniversaire, Ville de La Prairie], 1992, p. 98.

¹⁸⁹ Dans un tableau publié en 1831, Joseph Bouchette indique que la paroisse compte alors 3 800 personnes, 2 moulins à farine (corn-mills), 1 moulin à carder, 1 moulin à fouler, 1 scierie, 1 tannerie, 1 manufacture de chapeaux, 1 potier (poterie), 2 potasseries, 2 perlasseries, 1 brasserie, 1 médecin, 8 marchands (shopkeepers), 9 tavernes, 35 artisans, 2 bateaux à quille (keal boats) : Bouchette, *The British Dominion (...)*, *op. cit.*, [s. p.].

¹⁹⁰ Lavallée, *op. cit.*, p. 30.

¹⁹¹ John Willis, « Landscape and Hinterland : a Recipe for Pre-Industrial Space on the Montréal Plain in the early 19th Century », sous la direction de Yves Frenette, Martin Pâquet et Jean Lamarre, *Les parcours de l'histoire. Hommage à Yves Roby*, [Sainte-Foy], Les Presses de l'Université de Laval, 2002, p. 157.

productions de cultures dans les environs en favorisant la culture de l'orge et du seigle.¹⁹²

L'établissement du chemin de lisse en 1836 semble s'inscrire dans cet élan de prospérité pour le village et la région. *L'Impartial* (1834-1835), un journal libéral publié pendant quelques mois sous la direction de Jean-Moïse Raymond et N.D.J. Jaumenne¹⁹³ ne manque pas de faire valoir, en décembre 1834, l'« état florissant » du village.¹⁹⁴ On y lit aussi, en janvier 1835, que le village a crû considérablement depuis trois ou quatre ans « par les nouvelles Batisses qui ont été faites pour agrandir l'ancien Village ».¹⁹⁵ L'imprimé soutient que La Prairie, grâce à ses « communications » bien établies avec Montréal, détient tous les avantages pour devenir un terminus du premier chemin de lisses canadien.¹⁹⁶ Le premier départ du train, en 1836, donne lieu à une grande fête que plusieurs auteurs et journaux ont relatée. L'événement va devenir l'image que la mémoire collective choisit de cristalliser, en associant la mise en place du chemin de lisse à l'âge d'or de La Prairie.¹⁹⁷

Entre 1836 et 1851, une série d'évènements semblent éroder les avancées du village et contribuer possiblement à la décroissance de La Prairie qu'on commence à mesurer entre 1851 et 1861. Comme l'indique le tableau 2.1, sur le plan démographique, la paroisse, alors considérée comme l'« *une des plus peuplées du Diocèse de Montréal* », ¹⁹⁸ maintient sa progression entre 1851 et

¹⁹² Serge Courville, « Le marché des subsistances ». L'exemple de la plaine de Montréal au début des années 1830 : une perspective géographique », *Revue d'histoire de l'Amérique française (RHAF)*, vol. 42, n° 2, 1988, p. 193-239, p. 223.

¹⁹³ Le journal était au départ bilingue: Filion et al., *op. cit.*, p. 285.

¹⁹⁴ *L'Impartial*, Laprairie, 4 décembre 1834.

¹⁹⁵ *L'Impartial*, Laprairie, 8 janvier 1835.

¹⁹⁶ *L'Impartial*, Laprairie, 4 décembre 1834.

¹⁹⁷ Bourdages et al, *op. cit.*, p. 35.

¹⁹⁸ Jacques Viger, *Souvenirs historiques sur la seigneurie de La Prairie*, « Archeologie canadienne », Montréal, Senecal et Daniel, imprimeurs, 1857, p. 9.

1861. Durant cette décennie, le village amorce toutefois une décroissance.¹⁹⁹ Il passe de 1758 habitants en 1851²⁰⁰ à 1523 habitants, en 1861.²⁰¹ Notons aussi qu'au cours de cette période, le prix des emplacements du *Vieux-Fort* et du *Fort-Neuf*, subit une baisse.²⁰²

Le Père Rémi Joseph Tellier offre d'ailleurs, en 1844, un témoignage ambivalent quant à la situation à La Prairie. D'une part, il affirme avec enthousiasme que « Laprairie est un gros bourg, et (...) elle aura le titre de Ville quand elle le voudra. ».²⁰³ Il décrit le village avec « de larges rues pavées, ornées de trottoirs en bois, garnies de maisons élégantes et de riches magasins, où résident une garnison, une cour de justice, plusieurs notaires, une population de 2,000 âmes et qui est un lieu fréquenté pour le commerce et les affaires. »²⁰⁴ *En revanche*, il s'inquiète de la perte d'influence de La Prairie, depuis que Saint-Jean est devenu « un port pour le Lac Champlain et le lieu des relais et des entrepôts (...) ».²⁰⁵ Fait-il référence à l'ouverture du canal Chambly qui, depuis l'année précédente (1843), permet aux bateaux de circuler entre le Lac Champlain et le bassin Chambly²⁰⁶ ou à une possible conséquence du chemin de lisses? De plus, l'incendie de 1846 est un événement dévastateur pour le village, détruisant « 112 maisons habitées et un nombre plus considérable de granges, des hangards »,²⁰⁷

¹⁹⁹ D'Amour, *op. cit.*, p. 59 ; Cette tendance se confirme entre 1861 et 1871 : Courville, *op. cit.*, p. xiii.

²⁰⁰ Courville, *op. cit.*, p. 191, 283.

²⁰¹ Dubois-Richir, *op. cit.*, p. 61.

²⁰² D'Amour, *op. cit.*, p. 74.

²⁰³ Rem[i] Jos[eph] Tellier, « Le père Tellier, missionnaire de la compagnie de Jésus au Canada (...), Laprairie, le 30 janvier 1844 », Lorenzo Cadieux (éd.), *Lettres des nouvelles missions du Canada 1843-1852*, Montréal-Paris, Editions Bellarmin, 1973, p. 143.

²⁰⁴ *Ibid.*

²⁰⁵ Tellier, *op. cit.*, p. 133.

²⁰⁶ Filion et al *op. cit.*, p. 209.

²⁰⁷ Pratiquement tout le bourg est en ruine : « Le Père Luiset, Missionnaire de la compagnie de Jésus dans le Bas-Canada, à un père de la même Compagnie. Montréal, 1er octobre 1846, », Lorenzo Cadieux (éd.), *Lettres des nouvelles missions du Canada 1843-1852*, Montréal-Paris, Editions Bellarmin, 1973, p. 344-348, 347; « Le dernier incendie », *La Minerve*, 10 août 1846.

le moulin à vent²⁰⁸ et le presbytère.²⁰⁹ Toutefois, l'un des événements les plus signifiants pour expliquer ce revirement est sans doute le transfert du terminus de la compagnie du *Champlain et St-Laurent*, en 1851, vers Saint-Lambert.²¹⁰

Les transports sont au cœur du développement de La Prairie et on peut leur attribuer une grande partie des interventions sur le milieu fluvial à cette époque. Se pencher sur la question nous permettra aussi de mieux comprendre qui sont les agents de ces modifications et quels sont leurs impacts sur ce cadre de vie. D'ailleurs, la structure administrative municipale, mise en place pour le village La Prairie en 1846²¹¹ est dorénavant un acteur important dans plusieurs des décisions concernant l'environnement du Saint-Laurent et de ses rives.

2.3.2 Un chemin de lisses entre deux eaux

La première ligne de train des colonies britanniques d'Amérique du Nord, établie à La Prairie en 1836,²¹² agit comme chaînon terrestre entre deux voies navigables, le Saint-Laurent et la Richelieu, reliant le Bas-Canada au territoire étasunien.²¹³ Ce chemin de lisses perpétue donc le rôle de portage²¹⁴ qu'avaient

²⁰⁸ Pour le remplacer, les Jésuites entreprennent la construction d'un nouveau moulin : Elaine Sirois, *Moulin à vent et meuniers à La Prairie (1670-1760)*, La Prairie, Société historique de La Prairie, 1996, p. 48.

²⁰⁹ Chevalier parle de la destruction du presbytère et de 300 ou « plus de 350 édifices » : J. Chevalier [chanoine], *Laprairie : notes historiques à l'occasion du centenaire de la consécration de l'église*, [lettre-préface de Anastase, évêque de Saint-Jean], [Québec (Province)], [1941?], p. 86, 148.

²¹⁰ Alex Jodoin et J. L. Vincent, *Histoire de Longueuil et de la famille de Longueuil avec gravures et plans*, Montréal, Imprimerie Gebhart-Berthiaume, 1889, p. 599-600.

²¹¹ Archives de la Ville de La Prairie, *Procès-verbaux des réunions du Conseil municipal*, Village de La Prairie, du 01-06-1846 au 08-01-1869, D-0038-001.

²¹² Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain, Tome I, De la Confédération à la crise (1867-1929)*, Nouvelle édition refondue et mise à jour, Montréal, Boréal, p. 105.

²¹³ Fillion et al., *op. cit.*, p. 363.

²¹⁴ Tuchinsky, *op. cit.*, p. 113.

assumé les chemins entre les deux cours d'eau pour éviter le détour par Sorel²¹⁵ et les rapides entre Chambly et Saint-Jean.²¹⁶

C'est le milieu d'affaires montréalais et de Saint-Jean²¹⁷ qui soutient le projet à la Chambre d'Assemblée en 1831 et 1832. Parmi les hommes d'affaires impliqués, on retrouve les deux John Molson, (l'aîné et l'ancien), Peter McGill, John et David Torrance ainsi que Joseph Masson.²¹⁸ La mise en place de ce chemin de lisse vise l'amélioration du commerce montréalais, notamment celui du bois avec les États-Unis. François Cinq-Mars conclut que le réflexe des hommes d'affaires de la métropole, cherchant à faciliter l'accès à un port de mer, faute de moyens financiers et techniques, a été « d'améliorer ce portage »; une solution qui rendait le transport des marchandises entre Saint-Jean et Montréal plus rapide et moins coûteux.²¹⁹

Si l'initiative vient d'abord de Montréal, elle compte aussi des appuis locaux. Ainsi, au nom des « Habitants de la seigneurie de Laprairie », le député Jean Moïse Raymond, beau-frère de Joseph Masson, dépose une demande en insistant sur le choix de La Prairie comme terminus.²²⁰ C'est sans surprise qu'on apprendra, en décembre 1834, que le journal *L'Impartial* se réjouit de ce projet « si utile et si profitable » qui va aboutir à La Prairie. Selon « l'Ingénieur » ce trajet permet de sauver cinq milles, d'éviter des terrains « plein de foudrières » et, de plus, l'existence d'un quai à La Prairie déjà en place pour les bateaux à

²¹⁵ Raoul Blanchard considère ces lignes ferroviaires primitives comme de « simples auxiliaires de la navigation ». Ainsi la ligne du *Champlain and St Lawrence Railroad* ravivait le « « chemin de Saint-Jean » ouvert par les troupes en 1665 et refait en 1748 », nous dit l'auteur : Blanchard, *L'Ouest (...)*, op. cit., p. 158.

²¹⁶ François Cinq-Mars, *L'avènement du premier chemin de fer au Canada, Saint-Jean-Laprairie 1836*, Saint-Jean, Éditions Mille Roches, 1986, p. 209.

²¹⁷ Jason Chamberlain Pierce, un marchand de Saint-Jean aurait joué un important rôle dans la mise sur pied du groupe d'investisseurs qui s'impliquent dans le projet du chemin de lisses : Cinq-Mars, op. cit., p. 90-96.

²¹⁸ Cinq-Mars, op. cit., p. 79-83 ; Fernand Ouellet, op. cit.; Alfred Dubuc et Robert Tremblay, « John Molson » (1787-1860), *Dictionnaire biographique du Canada en ligne (DBC)*, University of Toronto/Université Laval, 2000, Disponible [en ligne] : http://www.biographi.ca/009004-119.01-f.php?&id_nbr=4091&interval=25&&PHPSESSID=i2er1h9afcvf6f8cj8ih5p3c13 (consulté le 9 janvier 2010).

²¹⁹ Cinq-Mars, op. cit., p. 209.

²²⁰ *Ibid.*, p. 82-83.

vapeur est perçu comme un avantage.²²¹ L'édition du 19 février 1835 fait de nouveau la promotion du projet. : « Les moyens faciles de communication sont une source de prospérité pour le pays qui les possède, car comme les artères et les veines (...), les canaux et les routes en fer font pénétrer le commerce et l'industrie dans les coins les plus reculés du pays qui les établit. »²²²

D'importants travaux sont initiés par des hommes d'affaires de l'extérieur afin d'arrimer le train à la navigation, un aspect essentiel du projet. On assiste à la mise en chantier du bateau à vapeur *Princess Victoria* et à la construction d'un quai à La Prairie en 1835 par Jason et Hiram Pierce, de Saint-Jean.²²³ Comme l'explique François Cinq-Mars, l'acte du 25 février 1832, donne à la compagnie du *Champlain et St-Laurent* le droit de s'approprier :

(...) autant de terre couverte par les eaux de la Rivière Richelieu, ou de terre couverte par les eaux du fleuve Saint-Laurent, et de leurs lits respectifs qu'il en faudra pour la construction et confection, ou l'usage plus facile d'icelui, et d'y construire des quais, jetées, plans inclinés, grues et autres ouvrages (...).²²⁴

Un autre projet suscite, un mois plus tôt, le 20 janvier 1832, de vives oppositions de la part des habitants. Ils dénoncent dans un réquisitoire l'utilisation d'un bien qu'ils considèrent comme un bien collectif à l'avantage d'un particulier, en l'occurrence John Torrance. :

(...) Les Habitans de Laprairie, ont, depuis un tems immémorial, travaillé et fait travailler à leurs propres frais, à l'entretien du chemin de la Côte qui conduisent au dit Quai, et qu'il serait injuste de convertir à l'avantage de quelques particuliers le fruit des sueurs et des sacrifices, et contributions pécunières du Public : Que ce serait en outre gêner et entraver la liberté du Commerce, paralyser l'industrie et abattre tout esprit de rivalité et d'opposition, la source et l'âme du commerce (...).²²⁵

²²¹ *L'Impartial*, La Prairie, 11 décembre 1834.

²²² *L'Impartial*, La Prairie, 19 février 1835.

²²³ *Ibid.*, p. 120.

²²⁴ « S.P.BC, C-58, BNQ », 25 février 1832 : Cinq-Mars, *op. cit.*, p. 120-121.

²²⁵ « Extrait de JCABC », vol 41, BNQ, 20 janvier 1832, p. 286 : Cinq-Mars, *op. cit.*, p. 121-122.

Vers la même époque, une jetée et un entrepôt près du chemin de lisses auraient été érigés par les Molson afin de profiter des retombées possibles du projet du chemin de lisses dans lequel ils ont déjà des intérêts.²²⁶



Figure 2.9 Emplacement du quai de la compagnie du Champlain et Saint-Laurent (1851).

(Smith, *Environs of Montreal shewing The Railway Communication with the City* (extrait), 1851.)

Si d'autres bateaux à vapeur fréquentaient sans doute La Prairie, les arrivées et les départs quotidiens du bateau à vapeur Victoria et des chars du chemin à lisses sont minutieusement coordonnés.²²⁷ Tous deux cessent leurs activités pour l'hiver, à la fin de la saison de navigation.²²⁸ Le Père Rémi-Joseph Tellier (1844) explique qu'en été, les wagons provenant de Saint-Jean amènent « les nombreux voyageurs des États-Unis et de l'Europe. Ils les déposent sur une levée jetée dans le Saint-Laurent, où un Steamboat à service régulier les reçoit

²²⁶ Dubuc et al., *op. cit.*

²²⁷ *La Minerve*, 1 septembre 1838, p. 3; Cinq-Mars, Cinq-Mars, *op. cit.*, p. 156.

²²⁸ En 1836, le « Locomoteur du chemin St. Jean » et le *Princess Victoria* interrompent leurs services à la fin novembre pour l'hiver : *La Minerve*, 28 novembre 1836, p. 3.

(...) ». ²²⁹ Au-delà de ces transbordements qui coûtent temps et argent, la technologie même du chemin de lisses laisse beaucoup à désirer. Malgré cela, entre 1836 et le milieu des années 1840, la ligne *Champlain* connaît un réel succès ²³⁰ et s'avère rentable. ²³¹ Mais, cet avantage dont bénéficie La Prairie sera de courte durée.

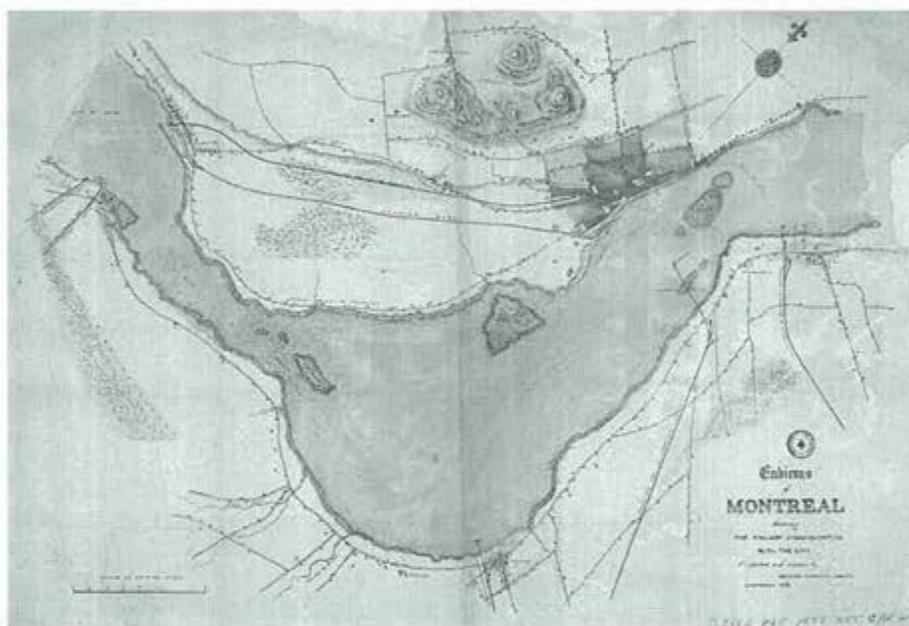


Figure 2.10 Nouvelles configurations ferroviaires en 1851.
(Smith, *Environs of Montreal shewing The Railway Communication with the City* (extrait), 1851.)

L'achèvement du canal Chambly, en 1843, qui permet de « naviguer sans rompre charge entre les deux métropoles », Montréal et New York ²³² et la création de nouvelles lignes ferroviaires concurrentes ²³³ modifient la donne du

²²⁹ Tellier, *op. cit.*, p.144.

²³⁰ Tulchinsky, *op. cit.*, p. 111.

²³¹ Cinq-Mars, *op. cit.*, p. 169-171.

²³² Alfred Dubuc, « Montréal et les débuts de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 45, n° 1, 1967, p. 113.

²³³ Le tronçon Longueuil Saint-Hyacinthe de la St. Lawrence and Atlantic Railroad est mise en service en 1847. En juillet 1853, cette ligne est réunie au Grand Trunk Railway Company of Canada et la ligne Montréal-Portland est ouverte en 1853 : Cinq Mars, *op. cit.*, p. 183 ; le service de Caughnawaga (Kahnawake) vers l'État de New York est établi en 1847 : Blanchard, *L'ouest* (...), p. 158.

réseau de transports. En janvier 1852, la ligne de La Prairie est prolongée jusqu'à Saint-Lambert,²³⁴ là où la compagnie de *Chemin de fer Champlain et du St. Laurent* a aménagé de « beaux et solides quais auxquels accostent ses bateaux traversiers et qui servent de terminus à ses chars. »²³⁵ La Prairie n'est, dès lors, plus le pivot intermodal central de la Rive-Sud entre le train et le fleuve. Après 1852, il n'y reste qu'un chemin et une station dans la côte dite *Les Prairies*.²³⁶ Pour Gaétan Bourdages, La Prairie est alors « définitivement écarté des liaisons commerciales majeures avec nos voisins du sud », ce que l'ouverture du pont Victoria viendra confirmer.²³⁷ Visant des réseaux de plus en plus rapides et efficaces, les entrepreneurs cherchent à résoudre le problème de la traversée du fleuve avec ses transbordements²³⁸ et celui d'une saison navigable trop courte. Ils se mettent déjà à rêver « sérieusement » à un pont.

Plusieurs ouvrages considèrent que le chemin de lisses vient consolider l'avantage de La Prairie comme nœud de communication et que cette amélioration est synonyme de prospérité pour le village. La question mérite d'être explorée. Serge Courville²³⁹ suggère que l'absence de pont entraîne des délais dans le transport des voyageurs et des marchandises et qu'un bourg localisé sur la rive opposée d'une ville devient naturellement une halte, un lieu de transbordement. Il note que le contexte technologique doit aussi être considéré. L'efficacité des vapeurs et l'introduction de cette nouvelle technologie du chemin de lisses permettent aux voyageurs et aux marchandises de parcourir en une

²³⁴ Cinq-mars, *op. cit.*, p.170.

²³⁵ Viger, *op. cit.*, p. 4.

²³⁶ Fonds Élisée Choquet, Société d'histoire de La Prairie-de-la-Magdeleine, dossier n° 3.56.

²³⁷ Bourdages et al, *op. cit.*, p. 35.

²³⁸ En 1853, la Compagnie de chemin de fer de *Montréal et New York* aurait, pour la première fois, transporté sur un bateau, une locomotive et trois wagons; certains bateaux à vapeurs auraient été conçus pour accueillir des wagons de marchandises et même des trains entiers : Katy Tari et al., et Nicole Vallières (dir.), *Le pont Victoria « la 8^e merveille du monde moderne »*, Exposition virtuelle, Montréal, Musée McCord d'histoire canadienne, 2002, p. 6 (PDF). Disponible [en ligne] : <http://www.mccord-museum.qc.ca/fr/clefs/expositionsvirtuelles/pontvictoria/> (consulté le 10 mai 2010).

²³⁹ Serge Courville, *Entre ville et campagne. L'essor du village dans les seigneuries du Bas-Canada*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1990, p. 179.

journée de bien plus grandes distances. Il est possible que la réduction de l'espace-temps de voyage²⁴⁰ ait amenuisé la fonction de relais qu'exerçait le village auparavant. À La Prairie, des 23 auberges que l'on compte en 1831, il n'en reste plus que la moitié en 1851 « en raison des campagnes de tempérance, de l'amélioration des transports et de l'apparition du navire à vapeur qui assure de meilleures liaisons. », nous dit Serge Courville.²⁴¹ L'exemple de James Smilie en 1829 qui voyage entre Québec et New York illustre bien la situation.²⁴² Parti de Montréal après le petit déjeuner, il traverse le fleuve sur le vapeur Edmund Henry; il ne s'arrête à La Prairie que pour dîner avant de poursuivre avec la diligence en direction de Saint-Jean. Il est possible qu'à partir de 1836, l'arrimage des horaires entre le train et le bateau à vapeur ait rendu la halte de La Prairie encore moins nécessaire. Si c'est le cas, l'ouverture du canal de Chambly en 1843 et le déplacement du terminus du chemin de fer vers Saint-Lambert vers 1851 ne font que poursuivre l'érosion des avantages dont jouissait le village auparavant. Le déclin des activités de fabrication à La Prairie durant cette période renforce cette hypothèse. Ainsi, en 1831, parmi les bourgs se démarquant par leurs activités de fabrication, « le plus industrialisé » est La Prairie car au-delà de 3% de sa main d'œuvre s'y consacre. Mais, en 1851, le village n'est même plus dans le peloton de tête.²⁴³ Sous cet éclairage, les mots du père Tellier datant de 1844, que nous avons déjà évoqués, prennent tout leur sens:

Depuis que Saint-Jean de Dorchester, situé à 6 lieues d'ici sur les frontières des États-Unis, est un port pour le lac Champlain et le lieu des relais et des entrepôts, Laprairie n'a plus aucune importance ni commerciale ni politique. Il paraît donc évident que cette paroisse sera toujours condamnée à n'occuper qu'un rang très secondaire, et qu'elle

²⁴⁰ Linteau et al., *op. cit.*, p. 104.

²⁴¹ Courville, *op. cit.*, p. 179-180.

²⁴² Stanley Triggs, Brian Young, Conrad Graham et Gilles Lauzon, « Le pont Victoria de Montréal, au 19^e siècle » (résumé), *Le pont Victoria. Un lien vital*, textes de l'exposition, Musée McCord, 1992, p. [16]. Disponible [en ligne] : http://www.mccordmuseum.qc.ca/scripts/explore.php?Lang=2&tableid=11&tablename=theme&elementid=54__true&contentlong (consulté le 9 janvier 2010).

²⁴³ Courville, *op. cit.*, p. 173.

doit renoncer aux espérances flatteuses qu'a pu lui faire concevoir la considération dont elle a joui aux premiers temps de la colonie.²⁴⁴

Pour le moins, cette question mériterait d'être approfondie pour mieux comprendre l'importance spécifique de chacun des facteurs contributifs à cette décroissance. La Prairie continue cependant d'exercer le rôle de centre de services et d'échanges de biens sur le plan régional et de maintenir un lien fluvial avec Montréal. Les Laprairiens devront s'adapter à ces changements importants dans l'économie locale et aux transformations que connaît leur milieu de vie.

2.3.3 Le regard sur les rives

Comme nous l'avions remarqué dans la période précédente, entre 1830 et 1860, plusieurs hommes d'affaires et notables souvent impliqués dans le commerce et la navigation détiennent un pouvoir de décision concernant l'aménagement des rives à travers la propriété privée et le gouvernement municipal. Plusieurs établissent des résidences sur des emplacements riverains et choisissent d'y ériger ou d'y maintenir certains équipements, souvent liés aux activités de navigation ou de commerce.²⁴⁵ L'annuaire *MacKay*²⁴⁶ révèle d'ailleurs qu'en 1842-1843, un bon nombre de commerces sont établis sur la rue Saint-Ignace dont les emplacements donnent directement sur le Saint-Laurent. Sur les lots riverains, se trouvent des entrepôts et des hangars. Ainsi, à proximité du quai du vapeur l'*Aigle*, l'ancien quai du chemin de lisse, le moulin à vent aurait servi d'entrepôt à Julien Brosseau, capitaine du bateau l'*Aigle* vers 1854.²⁴⁷

²⁴⁴ Rem[j] Jos[eph] Tellier, « Le père Tellier, missionnaire de la compagnie de Jésus au Canada (...), Laprairie, le 30 janvier 1844 », Lorenzo Cadieux (éd.), *Lettres des nouvelles missions du Canada 1843-1852*, Montréal-Paris, Editions Bellarmin, 1973, p. 133-134.

²⁴⁵ Parmi les propriétaires du 238 Saint-Ignace (lot 12), on compte Hiram Duclos, un agent, employé par la *Compagnie de chemin de fer de Champlain au Saint-Laurent*, qui a été associé avec Hébert; il occupe cet emplacement de 1843 à 1857 : 4 novembre 1843, Médard Hébert ; L'emplacement est vendu à Julien Brosseau, père, commerçant, aubergiste et bourgeois : 6 juin 1857, J.B. Varin ; celui en fait donation quelques mois plus tard à son fils mineur, Julien Brosseau, alors capitaine du vapeur l'*Aigle* : 6 octobre 1857, H. Lanctôt.

²⁴⁶ Robert Walter Stuart MacKay, *The Montreal directory for 1842-3: containing (...) and a supplementary directory of professional and business men in Chambly, La Prairie and St. Johns*, Montréal, Lovell & Gibson & MacKay, p. 264-266.

²⁴⁷ Sirois, *op. cit.*, p. 48-49.

L'annonce de *La Minerve* du 12 février 1835²⁴⁸ reproduite ci-dessous, témoigne de l'ampleur des aménagements sur ces terrains en bordure du fleuve et des avantages d'un tel site. Le riche marchand, Jean Moïse Raymond, propose la vente ou la location de trois emplacements au Village de La Prairie. Sur le premier emplacement riverain se situe une maison en pierre à deux étages et toit de fer blanc, avec cour, écurie, remise, glacière, etc, ainsi qu'« un Hangar et Magasin de 40 pieds quarrés à trois étages, aussi à l'épreuve du feu, et pouvant contenir 20,000 minots de Grains. ». « Agréablement situé, ayant en front la vue du fleuve », décrit-on. Sur le second terrain, on trouve un hangar en pierre, et une écurie, etc. ainsi qu'« une des plus belles vues du pays ». Enfin, le lot de grève aussi offert mesure 80 pieds de front sur environ 1006 pieds de profondeur sur lequel est érigé un quai de 80 pieds de front par 120 de profondeur, avec droit de « Guaguage ». Les propriétés sont présentées comme site potentiel d'« un grand commerce de grains ou de marchandises ». On mentionne de plus, que le quai conviendrait à un bateau à vapeur à faible tirant d'eau, et qu'il se trouve « en front du Chemin St. Jean ». Avec les écuries, cette dernière remarque illustre cet arrimage entre les voies d'eau et de terre qui bientôt — l'année suivante — subiront la concurrence du chemin de lisses ou en bénéficieront. On souligne même la valeur esthétique de ces propriétés riveraines, un argument de vente auquel pourraient être sensibles des marchands qui sont susceptibles d'en faire non seulement un lieu d'affaires, mais aussi un lieu de résidence.²⁴⁹ La possession d'un emplacement riverain semble donc offrir des avantages certains pour des familles ou des individus impliqués dans les activités navales ou commerciales. Il est vraisemblable que cette localisation dans un secteur déjà occupé par d'autres membres de l'élite confère même un certain prestige.

²⁴⁸ *La Minerve*, 12 février 1835.

²⁴⁹ Bien que cela soit hors du cadre de notre étude, il serait intéressant de voir si ces avantages se reflètent dans la valeur marchande de ces propriétés. À titre d'indice, entre 1787 et 1861, les emplacements du Vieux Fort — au cœur du village et à proximité de fleuve — semblent s'être vendus à des prix plus élevés que ceux du Fort-Neuf. De plus, il faudrait aussi être sensible à l'évolution que subit cette valeur qui a possiblement été attribuée aux propriétés du littoral, à travers le temps, aux usages diversifiés qui y prennent place et aux transformations qui s'en suivent. Certains de ces changements ont un impact négatif sur la qualité de l'eau du fleuve.

FERRAINS À VENDRE ou à LOUER
 et possession donnée le 1^{er} de Mai
 prochain. — Le Propriétaire sous son offre en
 vente ou à louer les Propriétés ci-dessous spé-
 cifiées : —

Un **EMPLACEMENT** situé au Village de
 La Prairie, de 100 pieds de front sur 80 pieds de
 profondeur, sur lequel est érigé une **MAISON**
 en pierre à deux étages, de 60 pieds sur 40,
 couvert en fer-blanc, avec contrevents de tôle ;
 avec Cour, Remises, Écurie, Glacière, &c. —
 Agréablement situé, ayant en front la vue du
 fleuve, de plus un Hangar et magasin de 40
 pieds carrés à trois étages, aussi à l'épreuve du
 feu, et pouvant contenir 20,000 minots de Grains.

Un autre **EMPLACEMENT** vis-à-vis, de
 l'autre côté de la rue, de 80 pieds de front sur
 120 pieds de profondeur, en gagnant le fleuve,
 sur lequel est bâti un Hangar en pierre, couvert
 en fer-blanc avec contrevents en tôle, et pou-
 vant contenir 7000 minots de grains : de plus
 une Cour spacieuse et Remise, &c. de plus,
 un **JARDIN** planté d'Arbres fruitiers, et
 commandant une des plus belles vues du pays.

Un **LOT** de **GRUYE**, de 50 pieds de front sur
 environ 1000 pieds, sur lequel est construit un
 Quai de 80 pieds de front sur 120 de profondeur,
 avec droit de Quayage et tous les privilèges at-
 tachés à la tenure de « Franc et Commun Soc-
 cagé » le tout en bon ordre.

Ces propriétés conviendraient à une personne
 ou une Société qui veut faire un grand com-
 merce de Grains ou de Marchandises. Un *Scow*
Boat tirant peu d'eau pourrait venir au Quai qui
 est tiré en front de la Maison et en front du
 Chemin de St. Jean, et le Propriétaire du Quai
 aurait droit de Quayage en vertu de son titre.

Tout pourrait être vu en s'adressant à Mr.
 J. BR. VARI, résidant au Village de La Prairie,
 et pour les conditions au Propriétaire au Village
 de l'Assomption.

J. M. RAYMOND.

L'Assomption, le 10 Février 1835. — 11.

Figure 2.11 Trois emplacements riverains de La Prairie
 (Tiré de : *La Minerve*, 12 février 1835.)

Le pouvoir décisionnel sur les berges s'exerce aussi à travers le gouvernement municipal qui va tenter d'encadrer certaines pratiques concernant les prélèvements d'eau et les rejets dans le fleuve ou sur les rives.

En 1842, W. E. Logan décrit les eaux du Lac Saint-Louis comme claires et transparentes.²⁵⁰ Étaient-elles aussi limpides devant La Prairie? Une chose est

²⁵⁰ « Geological Society of London, on the 15th June, 1842 », Provincial Geologist, W. E. Logan. Ce dernier décrit les eaux au niveau du lac Saint-Louis, « The waters of the St. Lawrence, which are beautifully clear and transparent » : cité par Thomas C. Keefer, *Report on a survey for the railway bridge over the St. Lawrence at Montreal: surveyed in 1851-52, by order of (...) the Montreal and Kingston Railway, Hon. John Young, chairman*, Montréal, John Lovell, 1853, p. 10-11.