

Par-delà les monts (2^e partie)

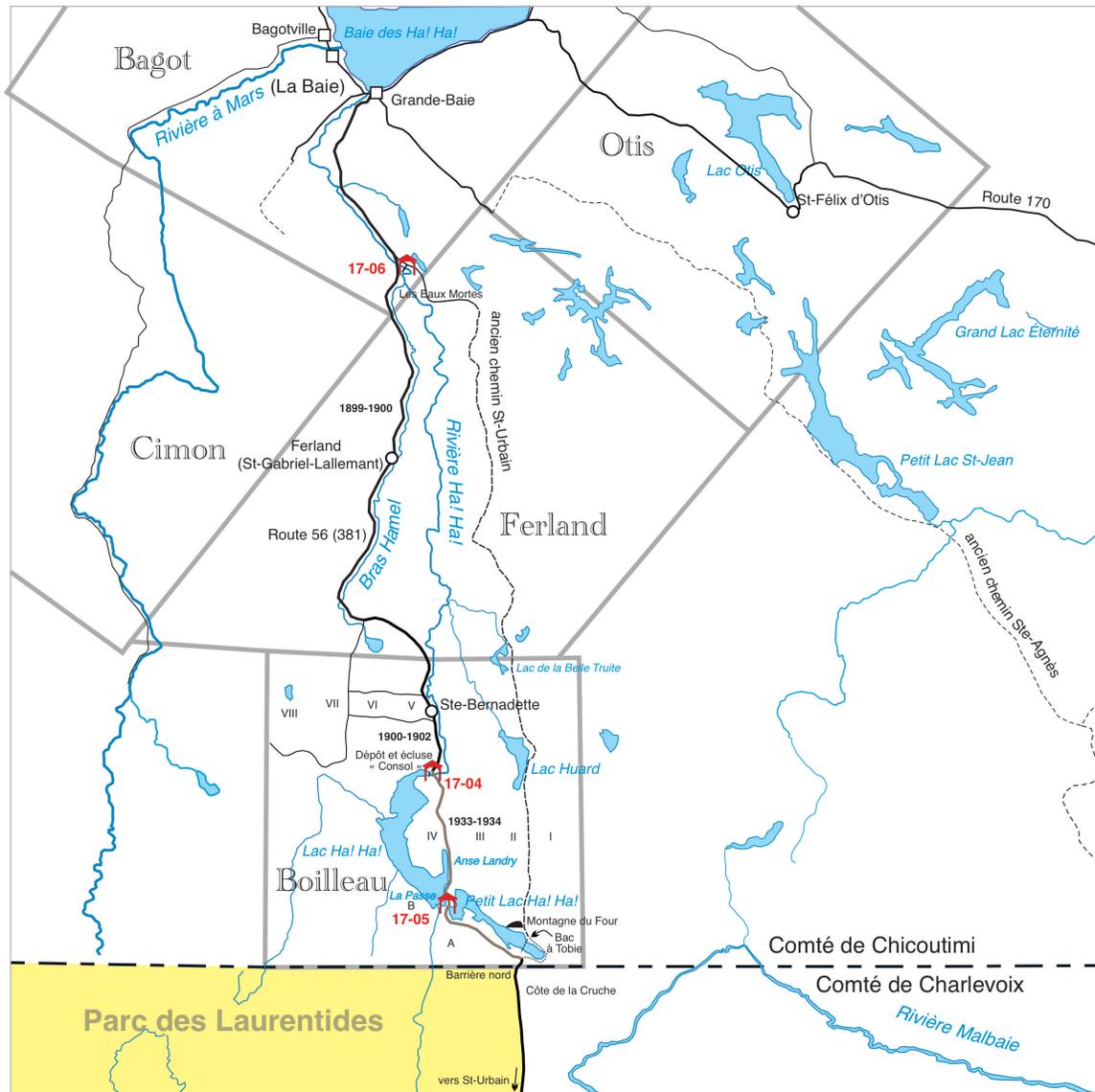
Le chemin de St-Urbain à Grande Baie (d'abord la route 56, puis l'actuelle 381) avait été grandement amélioré de 1931 à 1934, du village de Saint-Urbain à la limite nord du parc des Laurentides dans le comté de Charlevoix (voir *Par-delà les monts*, 1^{ère} partie). Il y avait une autre section à parfaire dans les cantons Ferland et Boilleau, comté de Chicoutimi. Cette fois il s'agissait de travaux majeurs qui nécessitaient une relocalisation de la route sur une distance considérable.

Le vieux chemin tel que tracé par Duberger en 1843 et complété en 1850 traversait une zone marécageuse sur un pontage en bois à la tête du Petit lac Ha! Ha!. De là il longeait la rive nord du lac avant de s'engager dans la passe au pied du mont du Four pour se diriger dans l'axe du rang 1 du canton Boilleau et passer à l'est des lacs Huard et de la Belle Truite avant de traverser le canton Ferland du sud au nord et d'en sortir au lieu-dit *Les Eaux-Mortes*. Durant les années 1920-25, le pontage au bout du Petit lac Ha! Ha! n'était presque plus praticable et plutôt que de le reconstruire, le gouvernement préféra abandonner ce détour du chemin. Tobie Gagnon reçut le mandat d'offrir un service de bac sur le détroit du lac entre une pointe sur la rive sud et la passe au pied de la montagne du Four sur la rive nord. Le *bac à Tobie* était mu à force de bras au moyen d'un câble. ¹ La traversée du détroit n'était pas de tout repos par grands vents. L'imposante falaise rocheuse de la montagne du Four rappelait aux passagers du bac leur humiliante fragilité face aux éléments. Mais le passeur, guide de chasse et pêche à ses heures, qui habitait l'ancien dépôt à la tête du lac depuis des années et qui connaissait bien les sautes d'humeur du vaste plan d'eau, dirigeait son bac avec assurance.



L'ancien chemin de St-Urbain passait dans cette vallée en auge étroite débouchant sur le Petit lac Ha! Ha!, au pied de la montagne du Four. Le bac du passeur Tobie Gagnon assurait la

continuité de cette voie de communication. Photo : Herménégilde Lavoie, 1941. BANQ E6,S7,SS1,P4230.



Un nouveau tracé de route proposé

Le bac à Tobie fut en service pendant une dizaine d'années. Durant la crise économique des années trente, les gouvernements provincial et fédéral distribuaient des subventions pour des projets afin d'atténuer le chômage en régions. Le député libéral provincial Gustave Delisle consacra un budget substantiel à des travaux de voirie dans le but de rénover le chemin de Saint-Urbain à la Grande-Baie. Il proposa un nouveau tracé d'une longueur de 16 kilomètres dans le secteur du lac Ha! Ha!, mais le député libéral fédéral Julien-Édouard-Alfred Dubuc s'y opposa fermement, préférant conserver l'ancien tracé pour des raisons économiques. Le député fédéral n'obtint toutefois pas gain de cause, des rumeurs de conflits d'intérêts ayant circulé à son sujet. Il sera donné à Léonce Gagnon

de marquer sur le terrain le tracé du nouveau chemin qui allait entraîner la mise au rancart du bac de son père, Tobie. ²

Le nouveau tracé proposé débutait au pied de la côte du Petit lac Ha! Ha!, près du site du bac à Tobie, et rejoignait l'écluse au dépôt de la compagnie forestière *Consolidated Paper*, à la décharge du lac Ha! Ha!. À partir là, il emprunterait le parcours d'un chemin de colonisation existant ayant été rénové vers 1930 et qui remplaçait une piste forestière vieille de plus de trente ans. Cette ancienne voie de communication avait été commencée dans le canton Bagot en 1898 et avait été achevée jusqu'à la décharge du lac Ha! Ha! en 1900. Les pionniers Alfred Potvin et Bénétié Lavoie, de la *Société des Trente*, en avaient été les promoteurs. Lavoie était propriétaire de plusieurs lots de colonisation et d'un moulin à scie dans le canton Ferland. Un octroi de 150\$ du Département de la Colonisation et des Mines en 1897 lui avait permis d'effectuer des réparations à un pont de bois primitif sur la rivière du Ha! Ha! dans le canton Bagot. Le canton Ferland fut ainsi colonisé à la fin du dix-neuvième siècle. ³ Le canton Boilleau, quant à lui, était encore une terre à conquérir. En 1902, le syndicat Nordin planifiait d'y établir une colonie agricole composée d'immigrants Finlandais et Norvégiens. Une superficie de quelque 2500 acres, soit une quarantaine de lots, avait été octroyée au syndicat. On avait dressé des « *campes* immenses » et commencé l'exploitation de la forêt autour du lac Ha! Ha! et le long de la rivière du même nom. On prévoyait l'installation de 500 familles dans le canton, mais seulement 110 hommes dont 15 chefs de famille arrivèrent par le train du *Québec et Lac-Saint-Jean* au printemps 1902. Ces nouveaux arrivants trimèrent dur pour abattre la forêt tout l'été. Le bois de construction, de pulpe et de chauffage était acheminé par flottage sur la rivière Ha! Ha! pour être chargé sur des navires à l'anse à Benjamin, dans la Grande-Baie, et expédié en Europe. Mais le projet qui avait fait couler beaucoup d'encre coupa court après seulement une année et les immigrants se sont dispersés ou sont retournés dans leur pays. ⁴

Le chemin rénové par le département de la Voirie au début de 1930 longeait la rive ouest de la rivière Ha! Ha! dans le rang 5, canton Boilleau, passait par le village de Ferland en suivant le cours du Bras Hamel vers l'aval jusqu'à son embouchure dans la rivière Ha! Ha!, dans les limites du canton Bagot. Près de là, se trouvait un pont couvert qui permettait de rejoindre le rang Chemin Bagot (vieux chemin St-Urbain) aux *Eaux-Mortes*. Ce pont de colonisation mesurait 97 pieds en une seule travée et ses lambris comptaient une seule ouverture latérale située sous les larmiers. La construction du pont couvert avait coûté au gouvernement la somme de 1315\$ en 1911 (pont Gagnon, 61-17-06). ⁵



Pont Gagnon (61-17-06), au lieu-dit *Les Eaux-Mortes*, sur la rivière du Ha! Ha!, canton Bagot, construit en 1911. Photo : Raymond Brainerd, 14 septembre 1972.



Le pont Gagnon permettait de relier le rang du Bras Hamel au vieux chemin St-Urbain, qui se rendait à Grande-Baie (La Baie). Photo : Raymond Brainerd, 14 septembre 1972.

Un chantier en effervescence

Le ministère de la Voirie, dirigé par le ministre Joseph-Édouard Perrault, fut le maître d'œuvre du projet de construction du nouveau chemin Saint-Urbain-Grande Baie. Tel que prévu, le nouveau tracé marqué par Léonce Gagnon passerait plus à l'ouest et aboutirait à la passe entre le Petit lac Ha! Ha! et le lac Ha! Ha!. La construction d'un pont serait nécessaire à cet endroit ainsi qu'un autre à la décharge du grand lac. Trois camps pourvus chacun d'une *cookerie* ont été utilisés pour la durée des travaux : le camp de *La Cruche*, situé entre les deux lacs, le camp Landry établi à l'anse du même nom et celui du dépôt de la compagnie *Consolidated Paper* près de l'écluse du lac Ha! Ha!. Les travaux débutèrent en novembre 1931. Une quarantaine d'hommes y trouvèrent de l'emploi. Le surintendant André-Anne Fortin, de Grande-Baie, dirigea la construction du chemin et des ponts pendant trois ans et demi, sous la supervision de l'ingénieur civil Georges Proulx, de Chicoutimi. ⁶

Au nord du lac Ha! Ha!, la route de colonisation tracée deux ans plus tôt entre le village de Saint-Gabriel-de-Ferland (Lallemant) et le dépôt de la Consol fut d'abord améliorée. Puis l'emprise d'un nouveau chemin fut percée à travers la forêt entre le pied de la côte du Petit lac Ha! Ha! et l'écluse de la Consol. ⁷



La côte du Petit lac Ha! Ha!, un dernier passage difficile au nord de la barrière nord après la périlleuse traversée du parc des Laurentides. À cet endroit, la vue est stupéfiante ! Photos : Herménégilde Lavoie, 1942. BANQ E6,S7,SS1,P5808 et P5810.



À la fin du mois d'octobre 1933, les hommes s'installèrent dans le camp situé à l'anse de la Cruche, au sud du lac Ha! Ha!. Le surintendant Fortin fit aussitôt commencer les travaux d'abattage du bois pour les ponts. Le bois provenait de l'anse à Landry, du bout sud du lac et des flancs de la montagne du Four. Les billots d'épinette rouge de diverses longueurs, certains de 36 pieds, étaient transportés à l'aide de plusieurs attelages de chevaux, puis empilés sur la rive de la grande anse où fut installé un moulin portatif afin de les scier en madriers et en planches de dimensions variées servant à édifier la charpente du pont de la Passe (61-17-05). Par la suite, le moulin a été transporté au pied du lac pour y préparer les matériaux pour la construction du pont de l'Écluse (61-17-04). Une forge était également en usage, produisant diverses pièces métalliques utiles au chantier, allant des *carvelles* aux *barres à mines*, sans oublier les fers des chevaux. ⁸

Pour construire le pont de la Passe et celui de l'Écluse, l'ingénieur civil Georges Proulx fit appel à l'expertise du réputé charpentier-menuisier Laurent Bouchard, de l'Anse Saint-Jean, qui avait déjà à son actif la construction d'une bonne dizaine de ponts couverts, en majorité situés au Saguenay. Selon la rumeur, Bouchard regardait à peine les plans fournis par le ministère pendant les travaux car il connaissait par cœur le modèle Town québécois hautement standardisé. ⁹

Les ouvriers étaient payés en coupons. Ils étaient remplacés au bout de quinze jours par une nouvelle équipe afin de donner la chance à plus de gens d'avoir du travail en ces temps de crise. ¹⁰

À l'écho des marteaux au chantier du pont de la Passe, répondaient les déflagrations du dynamitage effectué pour couper les crans rocheux tombant à pic dans le lac afin d'y faire passer le chemin entre les ponts. On percevait également le bruit assourdi par la distance d'autres explosions provenant du secteur de l'Écluse.



Du dynamitage a été nécessaire pour tronquer les crans rocheux afin de faire passer le nouveau chemin St-Urbain le long des rives du lac Ha! Ha! entre les deux ponts. Photo : Rapport du ministère de la Voirie, 1934.

De la pierre provenant du dynamitage du cran fut utilisée pour remplir les cages des ponts. Une fois la charpente du dernier pont élevée sur les culées, la plupart des hommes ont quitté le chantier. Quelques-uns sont cependant restés pour aider les charpentiers dans leur travail de finition. Les deux ponts ont été recouverts de tôle à couverture, tant les lambris latéraux que le toit, et seulement les portiques furent lambrissés de planches, une façon de faire plutôt rare dans la province. Un manque de financement a toutefois retardé l'achèvement des deux structures jusqu'à la fin de l'été 1934. Il n'y aurait pas eu d'inauguration officielle pour leur ouverture à la circulation. ¹¹

Le pont de la Passe (61-17-05) était supporté par une charpente de type Town élaboré, d'une longueur de 65 pieds, enjambant le détroit en une seule travée. On accédait au tablier au moyen de passerelles en bois et d'un remblai de pierres et de terre de chaque côté. Le platelage du pont fut remplacé en 1951. Le faible dégagement des charpentes gênait le passage des camions de sorte que le ministère de la Voirie décida de démolir la structure en 1965 et de la remplacer par une structure ouverte de type acier-bois déposée sur les anciennes culées de bois.



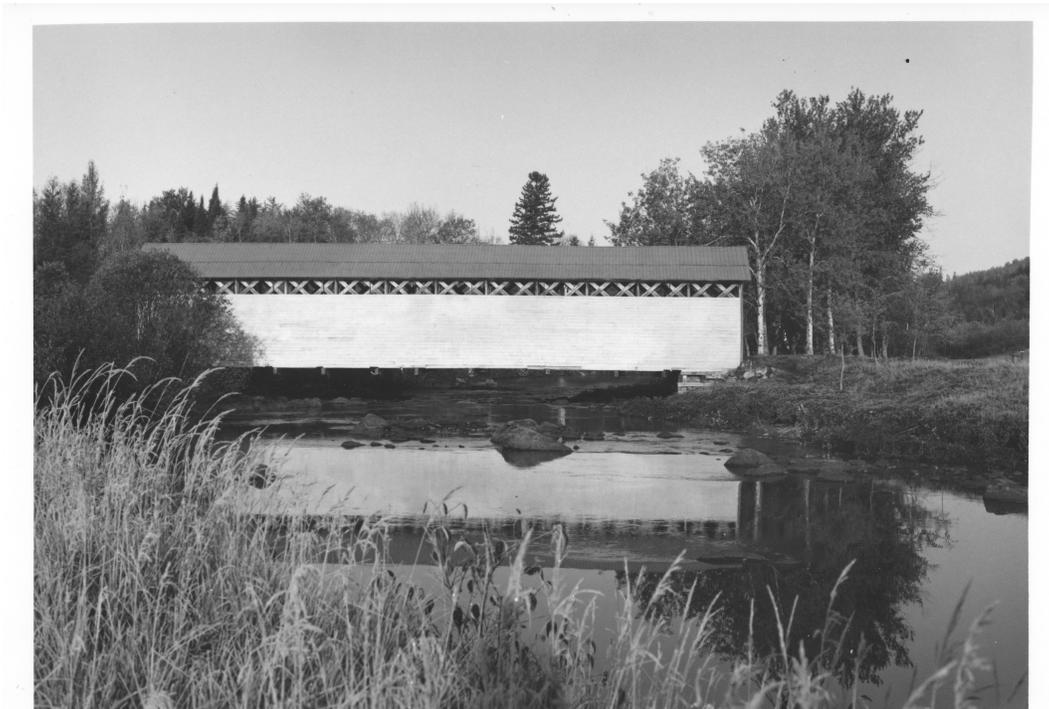
Pont de la Passe (61-17-05) sur la décharge du Petit lac Ha! Ha!, canton Boilleau. Photo : Paul M. Bégin, vers 1948.

Le pont de l'Écluse (61-17-04) est du même type et mesure 122 pieds de longueur. Son pilier décentré semble être un ajout ultérieur compte tenu que la cambrure accentuée de la poutre triangulée donne à penser qu'aucun support additionnel n'était nécessaire au moment de sa construction. Ce pont est toujours en place, bien que retiré de la circulation et intégré à une halte routière depuis 1973. Il était toutefois contourné par un nouveau pont en béton en aval depuis quatre ans.¹²

La construction de la nouvelle route 56 facilita l'émergence d'une nouvelle colonie dans le canton Boilleau, favorisée par le plan de colonisation Vautrin (1934). Une chapelle en bois érigée en 1939 sur son parcours fut bénie en octobre 1941. La nouvelle mission, une desserte de Saint-Gabriel-de-Ferland (St-Gabriel-Lallemant), portait alors le vocable de Sainte-Bernadette-de-Boilleau. L'élégante petite église en bois fut malheureusement démolie en 2012.¹³



Pont de l'Écluse (61-17-04), rivière du Ha! Ha!. Une structure entièrement lambrissée de tôle.
Photo : Gaétan Forest, octobre 1983.



Le pont des Peupliers (61-17-06) était un bel exemple du style de structure à ouverture latérale unique. Photo : Gaétan Forest, octobre 1983.

La triste fin du pont des Peupliers à 85 ans

Le pont couvert des Peupliers (61-17-06) a supporté la route 56 pendant une courte période. Une voie de contournement plus directe a été construite en 1937 et un nouveau pont à tablier en bois d'une longueur de 122 pieds a été construit en aval en 1939.¹⁴ Le pont couvert et l'ancien bout de route ont été cédés à un propriétaire riverain qui a maintenu ces infrastructures pour l'accès à des chalets. Le pont de bois porta successivement le nom *Des Eaux-Mortes*, *Gagnon* et finalement *Des Peupliers*. Le funeste Déluge de juillet 1996 l'a emporté, ainsi que des dizaines de maisons sur cette section de l'ancien chemin St-Urbain. L'un des nombreux sinistrés des Eaux-Mortes qui faillit perdre la vie durant le désastre a raconté que le niveau de la rivière avait commencé à monter vers les 10h00, le vendredi soir 19 juillet 1996. Vers 2h00 du matin le pont couvert a quitté ses culées pour aller heurter le pont de la route 381, à 500 mètres en aval, s'est retourné et il est resté bloqué contre la structure de béton, l'obstruction faisant monter encore plus le niveau de la crue. Dans l'après-midi des hélicoptères évacuaient des dizaines de réfugiés provenant du secteur des Eaux-Mortes, et heureusement à temps car un second coup d'eau encore plus dévastateur était sur le point de se produire. Avec la hausse hors-norme du niveau du réservoir du lac Ha! Ha!, la digue de la *Stone-Consolidated* s'était effritée progressivement et elle céda vers 17h00, le samedi 20 juillet. Le réservoir s'est vidé presque complètement, provoquant une crue encore plus catastrophique qui a emporté des centaines de maisons tout le long de la rivière Ha! Ha!, de Ferland-Boilleau jusqu'à La Baie. Le pont des Peupliers s'est finalement disloqué sous la pression des tonnes de débris provenant de l'amont.¹⁵



Le pont des Peupliers était un des plus photogénique dans la région. Sa perte survenue lors du Déluge de 1996 est inestimable. Photo : Gaétan Forest, octobre 1983.

L'énorme masse d'eau s'étant échappée du réservoir par la digue fautive, le pont couvert (61-17-04) situé à l'Écluse, au pied du lac Ha! Ha!, a heureusement survécu au désastre. Il est le dernier survivant de l'axe routier interrégional construit durant la Grande Dépression.

En 1934 une quarantaine de travailleurs ont mis l'épaule à la roue dans un effort collectif remarquable pour édifier cet ouvrage de bois et de tôle, ce qui leur a permis de nourrir leurs familles en temps de crise et de contribuer à l'amélioration d'une voie interrégionale de communication très importante. Il faut se faire un devoir de préserver ce monument en leur honneur.

Gaétan Forest, mai 2021

RÉFÉRENCES :

- 1- *Les ponts couverts du lac Hahas! « Comté Chicoutimi : Boileau »*, Yolande-Lynda Gagné. p.1, 2 et 6.
- 2- Idem, p.1 et 6.
- 3- Idem, p. 2 ; *Rapport du Commissaire de la Colonisation et des Mines de la Province de Québec*, 1898, p.26 ; *La Défense*, 13 octobre, 10 novembre et 1^{er} décembre 1898 ; *Le Progrès du Saguenay*, 20 octobre 1898, 4 janvier 1900 ; *L'Écho de Charlevoix*, 26 octobre 1899.
- 4- *La Défense*, 13 février 1902 ; *Le Progrès du Saguenay*, 20 février, 13 et 20 mars 1902.
- 5- *Le Canada*, 8 mai 1912.
- 6- *Rapport du ministère de la Voirie*, 1933 ; *Les ponts couverts du lac Hahas! « Comté Chicoutimi : Boileau »*, Yolande-Lynda Gagné. p.2, 8, 13 et 24.
- 7- *Rapport du ministère de la Voirie*, 1933 ; Gérald Arbour, *Le retour*, dans revue *Le Pont'âge*, SQPC inc, Vol. 6. No. 3, printemps 1987, p.4.
- 8- *Les ponts couverts du lac Hahas! « Comté Chicoutimi : Boileau »*, Yolande-Lynda Gagné. p. 8, 9, 18 et 24; le charpentier-menuisier Laurent Bouchard aurait construit 14 ponts couverts : Petit-Saguenay en 1925 (17-07), L'Anse-St-Jean en 1929 (14-01), St-Urbain (soit 14-05, 1925, 14-01, 1930 ou 14-07, 1936). Il pourrait avoir construit celui des « Eaux-Mortes », situé en amont du pont de Petit-Saguenay (Patrice-Fortin #2, 17-02, un site homonyme à 17-06 ; les *barres à mines* étaient utilisées pour le dynamitage de rochers.
- 9- Gérald Arbour, *Le retour du pont* dans *Histoire Québec*, juin 1999, p.27, FSHQ ; *Les ponts couverts du lac Hahas! « Comté Chicoutimi : Boileau »*, Yolande-Lynda Gagné, p.16.
- 10- Idem, p. 11.
- 11- Idem, p. 19-20, 24 et 27.
- 12- Idem, p. 29, 31 à 33 ; appel d'offres pour la construction d'un pont de contournement en béton, dans *Le Soleil* 4 septembre 1968.
- 13- *Le Progrès du Saguenay*, 14 août et 23 octobre 1941 ; *Le Soleil*, 18 octobre 1941.
- 14- *Rapport du ministère de la Voirie*, 1939.
- 15- *Progrès-Dimanche*, 4 août 1996; *Le Soleil*, 31 août 1996.