

Par-delà les monts (1^{ère} partie)

Le Royaume du Saguenay était jusqu'alors réservé exclusivement au monopole de la Compagnie de la Baie d'Hudson pour la traite des fourrures. Un permis de coupe accordé à la compagnie par le gouvernement du Bas-Canada en 1836 favorisa la diversification des activités par l'exploitation des riches pinières du Saguenay et l'ouverture du territoire à la colonisation. L'industriel William Price se joignit à la partie et joua ses cartes. Une goélette affrétée à La Malbaie par la *Société du Saguenay* remonta la rivière Saguenay en mai 1838. Après avoir laissé quelques hommes et du matériel pour construire deux scieries, l'une à l'anse des Petites-Îles (canton Saguenay), l'autre à l'anse au Cheval (canton Dumas), la goélette jeta l'ancre à l'anse Saint-Jean où elle laissa du matériel et quelques hommes qui se joignirent à ceux qui étaient déjà arrivés par voie de terre et qui préparaient le terrain pour construire une troisième scierie. Pendant que le capitaine de la goélette faisait hisser les voiles et retournait chercher de nouvelles recrues à la Malbaie, quatorze hommes poursuivirent leur voyage vers l'amont à bord de deux embarcations pour finalement accoster sur les battures de la baie des Ha! Ha!, le 11 juin 1838. Les colons choisirent un terrain à l'embouchure de la rivière des Ha! Ha! pour y construire un quatrième moulin à scie. Ces pionniers formèrent le premier noyau de peuplement du secteur de la Grande-Baie (La Baie).¹

Les communications des nouveaux arrivants avec leur paroisse d'origine se firent d'abord tout naturellement par la rivière Saguenay et le fleuve Saint-Laurent, avec les contraintes saisonnières que cette façon de voyager pouvait occasionner. Les premières voies terrestres entre le Saguenay et Charlevoix furent des pistes amérindiennes longeant les principaux cours d'eau. Durant la dernière décennie du régime français, un sentier traversait l'arrière-pays montagneux de Charlevoix, allant de l'anse Saint-Jean au lac Saint-Charles, près de Stoneham, où il se rattachait au sentier mythique des Jésuites reliant Québec à Métabetchouan. Le transport des marchandises légères pour la traite des fourrures se faisait à dos d'homme ou au moyen de bêtes de somme en été et en raquettes, l'hiver venu, en tirant les traditionnelles *tabaganes* (traîneaux amérindiens).²

Vers 1840, pour aller de la Grande-Baie à la Malbaie en hiver, il fallait d'abord se rendre à l'anse Saint-Jean sur la glace du Saguenay, puis emprunter le *sentier des Marais*, une piste amérindienne qui remontait le cours de la rivière Saint-Jean jusqu'à sa source et qui rejoignait le bassin de la rivière Malbaie. Les *Innus* (Montagnais) du Saguenay utilisaient ce sentier depuis fort longtemps, ainsi que d'autres pistes le long de la rivière du Gouffre qui leur permettaient de passer de la baie des Ha! Ha! à la baie Saint-Paul.³

Vers le milieu du dix-neuvième siècle, outre la flotte de goélettes à voiles de William Price, des grands navires à vapeur comme le *Rowland Hill*, le *Saguenay*, l'*Alliance* et le *Lady Colborne* assuraient les communications entre Québec, Charlevoix et le Haut-Saguenay durant la saison de navigation.⁴



Le palace flottant *Saguenay* en route pour le Haut-Saguenay après une escale à Tadoussac. Carte postale BAnQ.

Des projets de chemins interrégionaux

Toutefois, les petites communautés nichées au fond des baies du Saguenay demeuraient isolées durant l'hiver. À l'instigation du député patriote du comté de Saguenay, Auguste-Norbert Morin, l'arpenteur-général du Canada confia à Joseph Bouchette en décembre 1842 le mandat d'explorer le territoire compris entre l'arrière-pays de Charlevoix et le Haut-Saguenay afin d'étudier les possibilités d'y construire un chemin.⁵

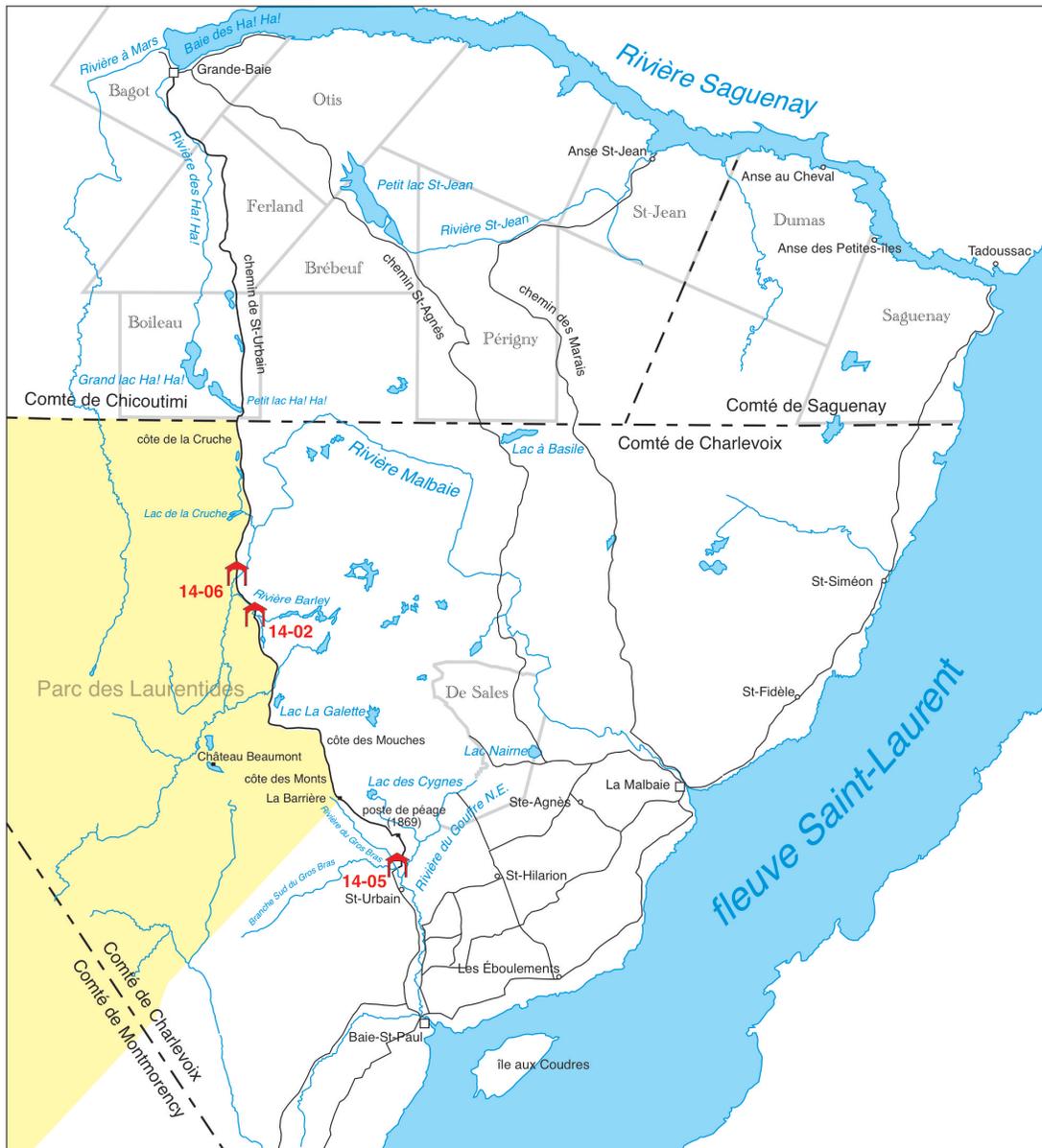
Plus tôt durant l'année, les Montagnais avaient laissé entendre aux Charlevoisiens qu'il était possible de faire un chemin entre la Baie Saint-Paul et la Grande-Baie. Encouragés par cette nouvelle, un groupe de citoyens de Saint-Urbain et de Baie-Saint-Paul, guidés par quelques Montagnais, et ayant à leur tête Boniface Cimon, réalisèrent leur propre exploration, laquelle confirma les dires des autochtones ainsi que les observations de l'arpenteur Bouchette. Cet engouement suscita l'intérêt du gouvernement qui confia à l'arpenteur Jean-Baptiste Duberger, fils, le mandat de trouver le meilleur chemin entre ces régions. Entre le 29 mai et le 23 décembre 1843, Duberger et son équipe posèrent les jalons du *chemin Bagot*, entre Saint-Urbain et Grande-Baie, ainsi que d'un embranchement reliant ce tracé à la colonie du lac Nairne, au nord de Sainte-Agnès. La longueur du chemin projeté était estimée à 60 milles (97 kilomètres). Mais Duberger était d'avis que les coûts du projet seraient très élevés en raison du relief très accidenté à traverser. De plus, l'arpenteur qualifia le territoire exploré d'impropre à la colonisation et par conséquent le gouvernement a mis le projet en veilleuse.⁶

Toutefois, une vive compétition émergea aussitôt entre les paroisses de Charlevoix pour obtenir une voie plus directe avec le Saguenay. En mars 1847, les explorateurs J. Audet, B. Villeneuve et E. Côté, de la Malbaie, firent le relevé sommaire d'une voie alternative située plus près de leur communauté, une option qui allait s'avérer plus praticable au-delà de leurs espérances. La *piste Audet* avait pour point de départ la colonie du lac Nairne, paroisse de Sainte-Agnès, et se rendait à la baie des Ha! Ha! à travers les cantons Périgny, Brébeuf et Otis. En juillet 1847, l'ingénieur James Stewart (Stuart) et l'arpenteur L.-G. Fortin en marquèrent le tracé définitif. Les gens de la Malbaie, appuyés par l'industriel William Price, entreprirent à leur frais le défrichement du chemin d'hiver, d'une longueur de 65 milles (104 kilomètres), qui empruntait la passe de la rivière Malbaie. Cette voie prendra le vocable *chemin Stewart* ou de *Sainte-Agnès* et servira pour l'acheminement de la poste à partir de janvier 1850.⁷ Le chemin franchissait la rivière Malbaie au moyen d'un pont qui fut construit cette année-là au nord du canton De Sales. Le gouvernement a investi des sommes dans l'amélioration du chemin pour la circulation estivale au début des années 1860. Les voitures pouvaient le traverser sur toute sa longueur en 1861 malgré les fortes pentes de la passe des Monts, dans le secteur du lac Basile. Cette voie d'accès au Saguenay finira dans l'abandon durant les années 1930.⁸

Les gens de la Baie Saint-Paul, qui ne voulaient pas en rester là, firent des représentations auprès du gouvernement pour que la construction du chemin Bagot tracé par Duberger se concrétise aussi. Mais le défrichement du chemin d'hiver n'aurait été entrepris qu'en 1849 pour se terminer en 1854.⁹ C'est par cette voie rudimentaire d'une longueur d'environ 112 kilomètres en territoire montagneux que l'on nomma *chemin de Saint-Urbain* que les habitants de la Grande-Baie pouvait enfin communiquer avec leurs paroisses d'origine au sud.¹⁰

En 1865, il fallait faire des réparations majeures au chemin de Saint-Urbain car les voitures ne pouvaient déjà plus y circuler. On prépara le bois pour construire un pont sur la rivière Malbaie à 45 kilomètres au nord de Saint-Urbain. L'année suivante, un incendie détruisit tous les matériaux qui avaient été empilés sur les rives. Entre 1867 et 1869, le département de l'Agriculture et des Travaux publics consacra la somme de 8000\$ pour améliorer le chemin et le rendre praticable en toutes saisons. Trente ponts « mesurant ensemble 1000 pieds de lambourdes » ainsi que trois cent ponceaux ont été jetés sur les cours d'eau. Le Département prépara en 1869 les plans d'un pont de « 180 pieds de lambourdes » pour remplacer le bac sur la rivière Malbaie. Mais la fiabilité du passeur fera en sorte d'en retarder la construction et ce n'est qu'en 1874 que le pont fut achevé et ouvert à la circulation. Trois camps construits à intervalles de 32 kilomètres le long de la route offraient abri et repos aux voyageurs. Pour aider au financement de tous ces travaux, une barrière de péage avait été établie en décembre 1869 aux contreforts des monts, à la limite nord de la paroisse Saint-Urbain. Le taux de passage exigé était de trente sous par voiture. Durant l'hiver 1869-70, les péages ont rapporté la somme de 188\$. Mais la construction du chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean en 1893 fera diminuer considérablement l'affluence sur le chemin entre Saint-Urbain et Grande-Baie et, par manque d'entretien, cet axe de communication tomba rapidement en désuétude. Le pont

de bois sur la rivière Malbaie s'écroula en partie en 1895. Le chemin de Saint-Urbain a été fermé à la circulation à la fin du siècle. ¹¹



Carte illustrant le chemin de St-Urbain et les ponts couverts mentionnés dans le texte.

Amélioration des routes existantes

Le besoin de meilleures voies de communication vers le Saguenay et le Lac-Saint-Jean s'avérait de plus en plus criant au début du vingtième siècle. La route de Québec jusqu'à Saint-Siméon ayant été grandement améliorée de 1924 à 1927, il était prévisible que la circulation routière afflue du côté de Charlevoix et du Bas-Saguenay. Une bonne route de gravier d'une longueur de 129 kilomètres à partir de Grande-Baie jusqu'à Saint-Siméon fut complétée en 1927. Des travaux étaient aussi en cours dans le parc des Laurentides pour refaire l'ancienne route de Québec à Hébertville. ¹²

Au début des années 1930, les gouvernements provincial et fédéral s'entendirent pour allouer des fonds pour remédier au chômage engendré par la crise financière qui sévissait au pays. Durant l'hiver 1931-32 le département de la Voirie a entrepris des travaux de réfection du chemin entre Saint-Urbain et Grande-Baie. Les travaux débutèrent en novembre 1931 et furent poursuivis sans relâche jusqu'au 30 avril 1932. On pourrait croire que le goût marqué des ministres provinciaux de l'époque pour la chasse et la pêche, en particulier Joseph-Édouard Perrault, influença certaines prises de décisions dans la réfection de cette route qui favorisait l'accès aux lieux de villégiature privilégiés des membres du Parlement, comme le chalet du club La Roche, construit en 1907, qui devint le chic *Château Beaumont*.¹³

Le chemin entre St-Urbain et Grande-Baie empruntait sur une distance d'environ huit kilomètres une bonne route de colonisation construite sur les propriétés du Séminaire de Québec dans la seigneurie de la Côte-de-Beaupré. La section entre le village de Saint-Urbain et l'entrée du parc des Laurentides n'avait besoin que de peu d'améliorations. Le pont couvert sur la rivière du Gros Bras, sur la côte *Saint-Urbain* (rang Saint-François), d'une longueur de 177 pieds, était en excellente condition. Achevé en 1925, il avait remplacé un pont primitif qui avait été emporté par un coup d'eau en septembre 1924. L'ingénieur Émile Normandeau avait été mandaté pour faire exécuter les correctifs, mais la structure temporaire fut à nouveau emportée en fin de novembre, les fortes pluies n'ayant cessé pendant deux mois. Le pont couvert Saint-François (61-14-05) avait encore fière allure lorsqu'il fut démolì en 1960 pour faire place à une structure en béton.¹⁴



Le pont Saint-François (61-14-05), construit en 1925. Photo Traugott F. Keller, 1959.



Le pont Saint-François était supporté par deux poutres triangulées de type Town élaboré. Photo Traugott F. Keller, 1959.



Lieu-dit *La Barrière*, à 12 kilomètres au nord du pont couvert Saint-François. Cette route en gravier qui porta le numéro 56 de 1934 à 1971 se faufila entre des massifs très impressionnants au lieu-dit le Pied-des-Monts, de nos jours la route 381 à l'entrée du parc des Grands Jardins. Photo : C. Faessler, 1944. BANQ E6,S7,SS1,P20215.

De *La Barrière*, au pied des Monts, à la rivière Barley, en passant par l'établissement de pêche *La Galette*, le chemin de Grande-Baie, étroit et sinueux, longeait la limite est du

parc national des Laurentides au cœur d'un territoire forestier dense et au relief très accidenté. Le projet impliquait une reconstruction quasi complète de cette section longue de 27 kilomètres avec défrichage, mise en forme, construction de ponceaux, etc. La côte *des Monts* ainsi que la côte *des Mouches*, qu'il fallait abaisser et redresser, ont présenté un défi de taille. On raconte que cette dernière côte était une succession de pentes si raides que « les chevaux avaient peine à les gravir ». On n'a pas à chercher bien loin l'origine de son appellation : le cours d'eau qui coule dans ce secteur se nomme rivière des Mouches. En juillet 1843 l'arpenteur Duberger et ses collègues avaient été confrontés aux attaques incessantes de ces bestioles assoiffées de sang, tant et si bien qu'ils furent contraints d'abandonner leur travail pour revenir le terminer plus tard en saison. ¹⁵

Le vieux pont branlant qui avait été construit vers 1874 sur la rivière Barley à 11 kilomètres au nord de *La Galette* a été remplacé en 1932 par un pont couvert mesurant 65 pieds de longueur, 18 pieds de hauteur et 20 pieds de largeur (61-14-02). Ce pont cèdera à son tour la place à une nouvelle structure en 1968. ¹⁶

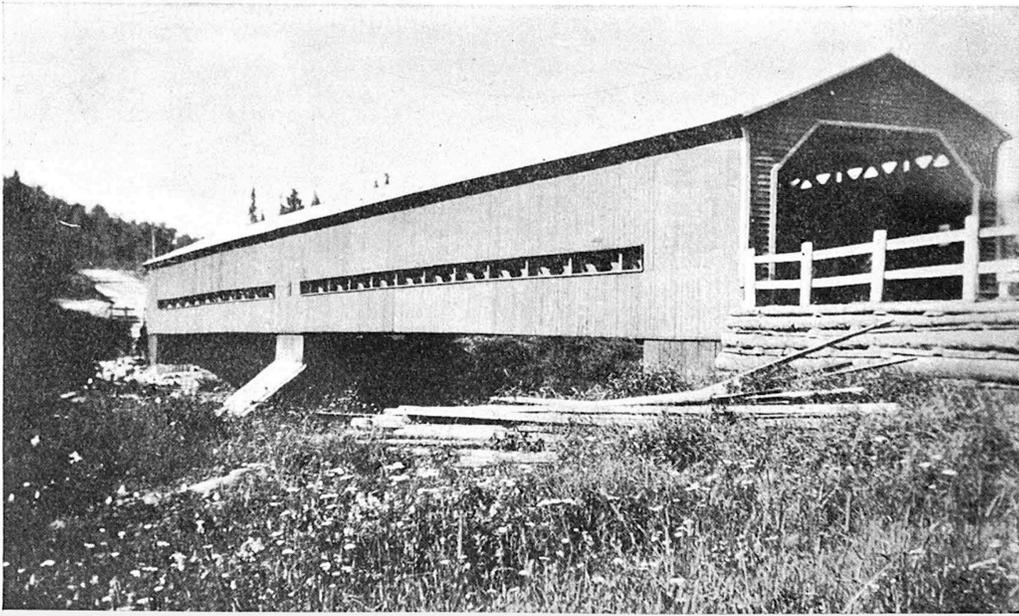


Pont de la rivière Barley (61-14-02), construit en 1931 sur la route St-Urbain-Grande-Baie.

Photo : collection Todd R. Clark.

La section de route suivante à refaire, longue de 8 kilomètres, se prolongeait jusqu'au lac de la Cruche. Le vieux pont de bois d'une longueur de 207 pieds et d'une largeur de 20 pieds qui avait été jeté en 1874 sur la rivière Malbaie fut remplacé en 1932 par un pont

couvert d'une longueur de 208 pieds, d'une hauteur de 20 pieds et d'une largeur de 20 pieds (61-14-06). Ce pont sera démolé en 1959. ¹⁷



Pont sur la rivière Malbaie (61-14-06), dans le parc des Laurentides en 1933. Photo : *Rapport du ministère de la Voirie*, 1933 p. 72, MTQ.



Pont de la rivière Malbaie (61-14-06), route entre Saint-Urbain et Grande Baie. Photo : Paul M. Bégin, collection Richard Sanders Allen.



Pont sur la rivière Malbaie en 1948. Photo : Jérôme Cournoyer, BAnQ E6,S7,SS1,P66081.

Il ne restait alors qu'une section de 19 kilomètres à améliorer entre le lac La Cruche et la limite séparant les comtés de Charlevoix et Chicoutimi. Le ministère de la Voirie faisait face à un autre défi sur ce parcours : la côte de *La Cruche*, un passage dangereux à corriger. La nouvelle route fut ouverte à la circulation durant l'été 1934. ¹⁸



L'interminable côte de la Cruche, près de la barrière Nord du parc des Laurentides. Au loin, le mont du Four, près du Petit lac Ha! Ha! Photo : Laval Couet, 1945. BAnQ E6,S7,SS1,P28312.

La route de Saint-Urbain à Grande-Baie, entièrement rénovée, fut jalonnée de panneaux portant le numéro 56 en 1934. La voie avait une emprise de 24 à 30 pieds, gravelée sur une largeur de 16 à 20 pieds. Elle atteignait par endroits une altitude de 3000 pieds. Cette route était spectaculaire en son temps et elle l'est demeurée après de nombreux travaux de réfection au cours des années. On la connaît maintenant sous le numéro 381. ¹⁹

Pendant que les travaux de la route St-Urbain-Grande Baie progressaient à l'intérieur des limites du comté de Charlevoix en 1931 et 1932, d'importants travaux de réfection d'une section de cette route étaient aussi en cours au nord de la barrière nord du parc des Laurentides, dans le comté de Chicoutimi.

À suivre

Gaétan Forest, avril 2021

RÉFÉRENCES :

- 1- La *Société du Saguenay*, créée le 9 octobre 1837, était mieux connue sous le nom populaire de *Société des Vingt-et-Un*; *L'ouverture du Saguenay à la colonisation (1821-1842)*, Mémoire de maîtrise en études et interventions régionales, Éric Tremblay, UQC, juillet 2015, p. 107 à 111; *Un Pays neuf, le Saguenay-Lac-Saint-Jean en évolution*. Gaston Gagnon, Les Éditions du Royaume, 1988, p. 70 à 76.
- 2- *Le sentier des Jésuites*, Louis Lefebvre, Québec, plus de 400 ans d'histoire. Vol. 14, no. 1, 2008; carte par Jacques-Nicolas Bellin, ingénieur de la Marine, 1744, BAnQ; *Histoire de Charlevoix*, Normand Perron et Serge Gauthier, IQRC, p. 79.
- 3- « *Emparons-nous du sol* », *le Saguenay et la Vallée du Lac St-Jean*, Arthur Buies, 1880 p. 111; article *La Voirie il y a 90 ans*, rétrospective historique par l'abbé Ivanhoë Caron, dans *Le Progrès du Saguenay*, 4 janvier 1934.
- 4- Le *Rowland Hill*, un superbe navire à aubes de 115 tonneaux, avait été lancé aux chantiers navals de la firme *John Munn & Son* de Québec en mai 1845. Il a appartenu à la compagnie *People's Line of Steamers* jusqu'à la faillite de cette dernière quatre ans plus tard. Le navire a alors été repris par l'armateur; biographie de John Munn, dans *Dictionnaire biographique du Canada, Vol. 8 (1851-1860)*.
- 5- Joseph (Francis) Bouchette (1800-1881), fils de l'arpenteur Joseph Bouchette (1774-1841); *Le Journal de Québec*, 3 janvier 1843.
- 6- « *Emparons-nous du sol* », *le Saguenay et la Vallée du Lac St-Jean*, Arthur Buies, 1880 p. 111; carnet d'arpentage B19, Bagot Road Line, J. B. Duberger, 1843; le chemin Bagot a été nommé ainsi en raison de sa destination, soit *Bagot Town*, aussi appelée *Village des Mars*; Grande Baie fut d'abord appelée Bagot Town, par association au canton du même nom qui honore Sir Charles Bagot, gouverneur général du Canada de 1841 à 1843 (décédé 19 mai 1843); *Report of the Commissioners of Public Works laid before the Legislative Assembly, 12th July 1847*.
- 7- Lettre de J. B. Duberger à C.-E. Casgrain, 25 mars 1847, *appendix to Report of the Commissioners of Public Works laid before the Legislative Assembly, 12th July 1847*; *Histoire de Charlevoix*, Normand Perron et Serge Gauthier, IQRC, pp. 168-170.
- 8- *Appendix Journals of Legislative Assembly of Canada, 1848, Vol 7*; carnet d'arpentage des rivières Malbaie, Barley, etc, Gédéon Gagnon, 1873.
- 9- *Histoire de Charlevoix*, Normand Perron et Serge Gauthier, IQRC, pp. 168-170; la première « malle » serait arrivée au Saguenay le 9 janvier 1850.
- 10- *Le Progrès du Saguenay*, 4 janvier 1934; *Le Journal de Québec*, 9 avril 1850; sites Web wikipedia.org / memoireduquebec.com.
- 11- *Rapport du Commissaire de l'Agriculture et des Travaux publics de la Province de Québec*, 1868 p. 218; idem, 1869 p. 6 à 10, 69-70, 172; idem, 1873 p. 268; *Le Courrier du Canada*, 5 mars 1869; *Le Progrès du Saguenay*, 30 mai 1895.
- 12- *Rapport du ministère de la Voirie*, 1928, p. 38.
- 13- Carte du parc des Laurentides, 1930.
- 14- *Rapport du ministère de la Voirie*, 1932, p. 68; *Le Devoir* 17 septembre 1924; *Le Progrès du Saguenay*, 11 décembre 1924; site Web sainturbain.qc.ca; photos Traugott F. Keller, 1959.
- 15- Carnet d'arpentage *Bagot Road Line*, J. B. Duberger, 1843.
- 16- *Rapport du ministère de la Voirie*, 1932, p. 68-161.
- 17- Idem, 1932, p. 68-161; le vieux pont remplacé par le pont couvert de 1932 était possiblement couvert.
- 18- *Rapport du ministère de la Voirie*, 1933, p. 20.; à l'époque, le Ministère a refait une partie de la numérotation des routes principales au Québec.
- 19- *Rapport du ministère de la Voirie*, 1928, p. 14; idem, 1933, p. 56; idem, 1934, p. 19.