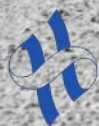
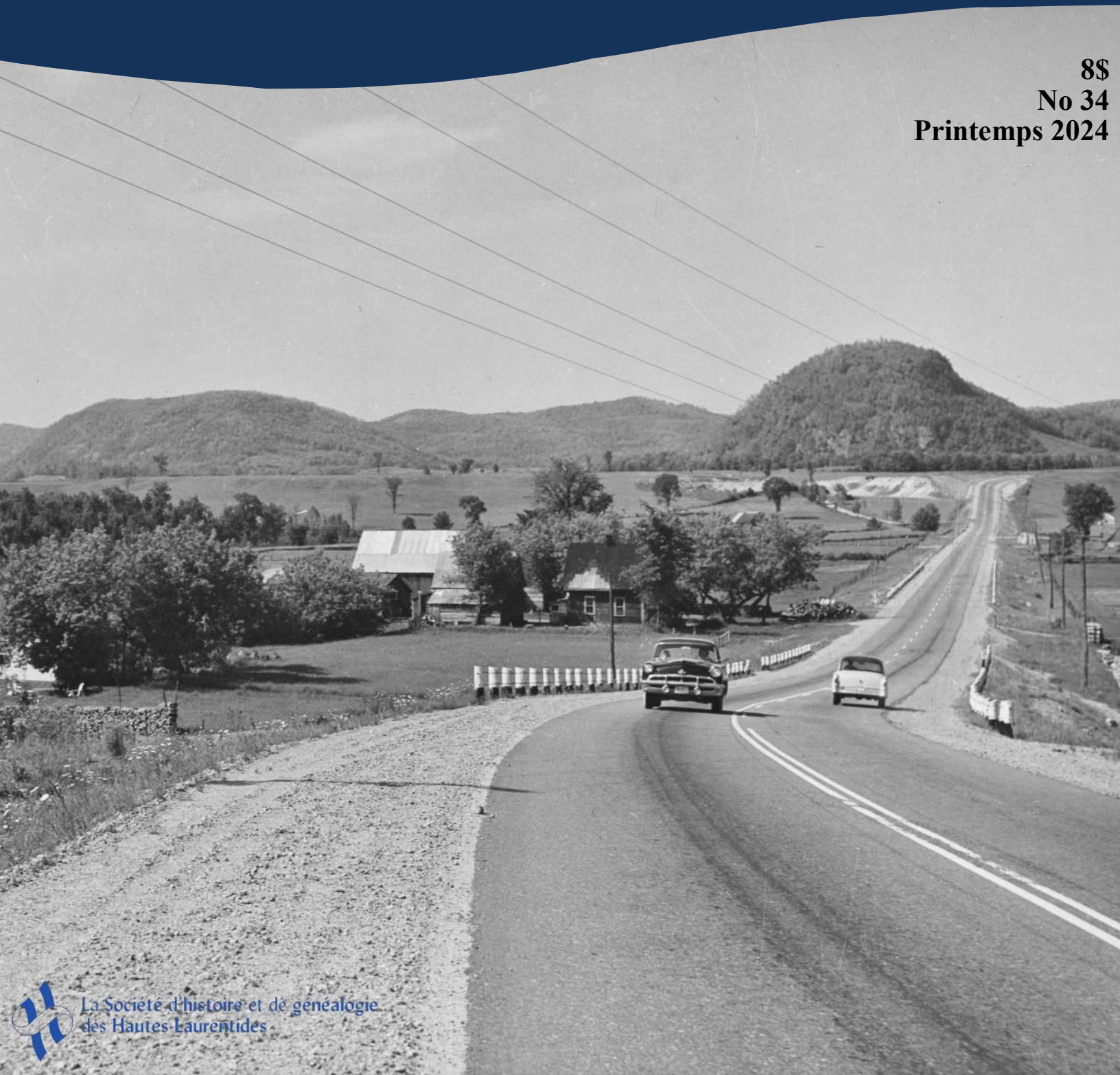


La Laurentie

Voies de communication

8\$
No 34
Printemps 2024



La Société d'histoire et de généalogie
des Hautes-Laurentides

Encourageons nos publicitaires!

VICKY LAROCQUE
TP 18289

BÂTIMENT ET PAYSAGE

art.chitecture.vlarocque@gmail.com
819-660-1638
435-3 de la Madone, Mont-Laurier, QC
J9L 1S1

Art' chitecture
Technologue professionnelle

Ben BAGEL

819-623-1023
benbagel@hotmail.com
516 rue du Pont, Mont-Laurier, J9L 2S1

f i

La Chaumière

- DEPUIS 1967 -

- Frites Maison - Smoked Meat -
- Poutines - Burgers - Hot Dogs -
- Club Sandwichs - Fish 'N' Chips -
- Menu Santé - Menu Végé - Autres -

623-3432

353, boul. A. Paquette
Mont-Laurier, Québec
J9L 1K5

Bar laitier en saison estivale!

QUEUES DE CASTOR
PÂTISSERIES

Hamster

Jaclo inc.

500, rue de la Madone, Mont-Laurier, Qc, J9L
Tél. : 819 623-5440 infoburoplusjaclo.com

CENTRE du CAMION
MONT-LAURIER 2009 Inc.

Serge Beauchamp
Directeur général

630 boul. Desruisseaux
Mont-Laurier (Qc) J9L 0H6

Tél. : 819 623-3433
Cell. : 819 441-9691
Télec. : 819 623-3433
serge@ccml.qc.ca
www.ccml.qc.ca

Bruno Lavoie
Propriétaire

T: 819.623.7414
F: 819.623.7452
bruno@glcaudiovideo.ca

stereo+
stereoplus.com

STEREO+ MONT-LAURIER
Franchise opérée par GLC Audio Vidéo
249 rue de la Madone
Mont-Laurier (Qc)
J9L 1R3

La Laurentie est publiée par La Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides.

Coordonnées :

300, Boul. Albiny-Paquette, C.P. 153, Mont-Laurier (Qc) J9L 1J9

Téléphone : 819-623-1900

Courriel : info@shghl.ca

Site internet : www.shghl.ca



La Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides

Heures d'ouverture :

Du **mardi au vendredi** de 9h à 12h et de 13h à 16h

Équipe de publication :

Danielle Ouimet, Françoise-Romaine Ouellette, Michelle Meilleur, Suzanne Guénette et Yohan Desmarais

Collaborateur-trices :

Brigitte Ouellette, Danielle Ouimet, Françoise-Romaine Ouellette, Jean-Pierre St-Amour, Marc Valois, Nicole Meilleur, Philippe Aubry, Richard Lagrange, Suzanne Guénette, Sylvie Constantin, Sylvain Généreux et Yohan Desmarais

Correction : Françoise-Romaine Ouellette, Shirley Duffy et Suzanne Guénette

Impression : Imprimerie L'Artographe

Nos responsables :

Directeur / Historien : Yohan Desmarais

Archiviste : Vacant

Archiviste temps partiel : Marc Valois

Cotisation annuelle :

La cotisation annuelle des membres (35\$) comprend l'abonnement à La Laurentie.

SOMMAIRE

Ils ont marché le chemin Chapleau	P. 5
Les chemins de colonisation : Une histoire de voirie vue sous l'angle juridique	P. 10
Le chemin Gouin et sa réserve de colonisation	P. 16
Le chemin de colonisation Devlin	P. 21
De Nomingue à Oka : chronique d'une voie de circulation ancestrale	P. 23
Les moyens de transport et de communication de la vallée de la Rouge	P. 26
Lignée matrilineaire : Nicole Meilleur	P. 29
Au temps de la Route nationale 11 : De Montréal à Mont-Laurier	P. 30
Albiny Paquette, un homme de conviction	P. 32
Chronique de l'historien	P. 36
Chronique de l'archiviste	P. 37
Des nouvelles de votre Société d'histoire et de généalogie	P. 38

Page couverture : La route 309, route 35 à cette époque. Au loin, sur la droite, on aperçoit le Mont Daniel situé à Saint-Aimé-du-Lac-des-Îles.

Distribution

Le dernier numéro de La Laurentie est distribué dans les points de vente suivants : Mont-Laurier : Bureau d'accueil touristique (300, boul. Albiny-Paquette) - Librairie Jaclo (500, rue de la Madone) - Papeterie des Hautes-Rivières (532, rue de la Madone) - Tabagie Calumet (Plaza Paquette). Rivière-Rouge : Tabagie Raymond (436, rue L'Annonciation).

Mot de la présidente

Bonjour chers.es membres.

Comme vous le savez sûrement, les bureaux de la Société sont maintenant au 300, boulevard Albiny-Paquette. Nous sommes au-dessus du Centre d'exposition à l'arrière de l'Hôtel de ville de Mont-Laurier. Pour accéder à nos locaux vous n'avez qu'à prendre l'entrée du Centre d'exposition et monter au deuxième étage.

Nos bureaux sont ouverts du mardi au vendredi, de 9h à 12h et de 13h à 16h. Le numéro de téléphone reste le même, soit le 819-623-1900.

Nous travaillons très fort pour monter une demande de subvention auprès du ministère de la Culture et des Communications afin de nous loger définitivement au sous-sol de l'Hôtel de ville. Nous devrions avoir des nouvelles au début de l'automne.

Cette année, nous avons choisi Shirley Duffy comme bénévole de l'année. Shirley est impliquée auprès de la Société depuis 2008, elle a aussi été présidente.



Dans cette revue, la lignée d'ascendance matrilinéaire est celle de Nicole Meilleur. Nicole est très impliquée en tant que bénévole en donnant du soutien à des membres qui font des recherches en généalogie et elle écrit régulièrement des articles très intéressants dans cette revue. Merci Nicole !

Si vous avez le goût de vous impliquer auprès de votre Société, vous pouvez envoyer un courriel à Yohan, le directeur, au info@shghl.ca. Nous vous contacterons pour connaître vos intérêts.

Merci de faire partie de nos membres, merci aussi de parler des services que la Société offre à tous.

Vous pouvez visiter le site web de la Société, shghl.ca. Vous y verrez plusieurs publications, nos activités, notre balado découverte, etc.

Je vous souhaite un très bel été !

Conseil d'administration 2023-2024

Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides



Danielle Ouimet, présidente

Benoit N. Legault, vice-président



Michelle Meilleur, trésorière

Françoise-Romaine Ouellette, secrétaire



Jean-Pierre Miljours, administrateur

Yvon Allen, administrateur



Suzanne Guénette, administratrice

Shirley Duffy, administratrice



Caroline Huot, administratrice

Année 2023-2024

Ils ont marché le chemin Chapleau

par Nicole Meilleur

Depuis plus d'une quinzaine d'années, l'auteure fouille les archives historiques et généalogiques au quotidien. À la Société d'histoire et de généalogie, elle donne des sessions d'initiation à la recherche en généalogie et des formations sur des sujets variés en plus d'offrir de l'entraide pour les personnes qui ont de la difficulté à retrouver un ancêtre.



Afin de freiner l'exode de nos jeunes gens vers les États-Unis, le curé Labelle incita de nombreux colons à venir s'établir dans le Nord. Mais il faut des chemins.

Dans son livre « *Histoire des Laurentides* » Serge Laurin mentionne qu'au début des années 1880, il n'y avait aucun chemin carrossable au-delà de la Chute-aux-Iroquois (Labelle). Il écrit que :

« Seul un chemin de chantier préparé par les soins du gouvernement assure une liaison entre la Chute-aux-Iroquois et l'Ascension. Le peuplement se fait avec tant de célérité à la fin des années 1870 et au début des années 1880 qu'arpenteurs et constructeurs de routes ne parviennent pas à suivre son rythme. Ce n'est qu'en 1884 que le célèbre Chapleau joindra le nord de la Chute-Aux-Iroquois à Kiamika, puis au Rapide-de-L'Orignal en passant par l'Annonciation et Nominungue. »¹.

Presque tous ceux qui viendront s'établir dans la région à cette époque passeront donc par le chemin Chapleau. L'un des premiers, Joseph Guérin, colon de Kiamika, en a laissé un témoignage unique.

De Labelle à Kiamika : le récit de Joseph Guérin²

Le 24 septembre 1884, le curé Labelle, son fidèle serviteur Isidore Martin, Frédor Gauthier, Joseph Daignault, Frs Robert, X. Cadieux et Joseph Guérin viennent visiter les lots dans le canton Kiamika. L'unique route pour s'y rendre est de passer par Buckingham et la ri-

vière du Lièvre.

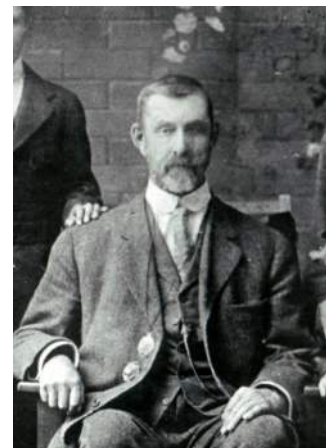
Quelques mois plus tard, lors de son deuxième voyage à Kiamika, Joseph Guérin fait le voyage par St-Jérôme. De la Chute-aux-Iroquois (Labelle) à Rapide-de-l'Orignal, il n'y avait pas de voies carrossables seulement de vieux chemins de chantiers.

Joseph Guérin attendit qu'il neige pour partir de Chambly. C'était préférable de voyager sur un chemin enneigé et durci que sur un chemin boueux. À l'automne 1884, la première neige arrive en décembre. Enfin !

Le 10 décembre, accompagné de son fils Sam, 16 ans, Ambroise Faille charretier qui montait une charge au Kiamika, S. Surprenant et A. Simard qui travailleraient quelque temps pour lui, il entreprend ce long et périlleux voyage. Les tempêtes de neige n'étaient pas prévues.

Partis le 10 décembre de Chambly, Joseph Guérin et ses hommes arrivent le 16 à 10 heures le soir au Nominungue, dernier relais avant d'arriver au Kiamika. Ils étaient très fatigués, ils ont dû presque toujours tracer le chemin et marcher derrière leurs voitures pour ménager les chevaux.

Le lendemain à 6 heures du matin, ils se mettent en route avec l'espoir de traverser le bois dans la journée. Mais le célèbre Chapleau est



Joseph Guérin, 1910.
Source : Collection de la SHGHL

en fait une petite route à peine défrichée comme l'a écrit Joseph Guérin dans « *Histoire de Kiamika, Notes historiques et véridiques* ».

*« Pour nous rendre à destination, -
- il nous restait encore vingt-sept
milles à faire en pleine forêt, --
nous devions passer par une toute
petite route à peine défrichée, que
le gouvernement avait fait faire
l'automne précédent pour per-
mettre aux membres de notre so-
ciété de se transporter, par cette
voie, du Nominique au Kiamika.
» (p.48)*

Comme il y a beaucoup de neige, les hommes sont obligés de marcher devant les chevaux en rangeant la neige avec leurs pieds. Dans les côtes trop raides et trop longues, ils mettent deux chevaux pour tirer la première traîne et ensuite l'autre. Assez souvent, ils sont obligés de les aider.

À 3 heures, c'est-à-dire après 9 heures de marche, ils avaient à peine parcouru tout au plus 10 à 12 milles. Eux qui pensaient traverser le grand Chapleau dans la journée, ils ont vite compris que la chose n'était pas possible. Pour alléger leurs charges et aller un peu plus vite, ils ont commencé à jeter sur le côté du sentier une partie de leurs effets et un peu plus loin une autre.

*«... les chevaux n'en pouvaient
plus de fatigue.(...) Pour comble
de malheur, avec la noirceur,
s'éleva un fort vent de Nord qui
nous gèle tout grands. (...) Les
arbres (...) se brisent ou s'arra-
chent et tombent avec grand bruit
sur le sol, entraînant avec eux tout
ce qu'ils rencontrent dans leur
chute.
À cette cause de frayeur, s'en
ajoute une autre encore beaucoup
plus alarmante : les loups qui sont
nombreux dans cette région, sur-
pris, sans doute, et effrayés, eux-
mêmes, du bruit infernal qu'ils en-
tendent, hurlent comme des dé-
mons déchainés tout près de nous.
» (p. 49-50)*

Le soir à 11 heures, Simard et Surprenant vont

voir Joseph Guérin et l'avisent que depuis le temps qu'ils sont partis, ils auraient dû être arrivés au Kiamika. Ils lui disent qu'ils se sont sûrement trompés de chemin et qu'ils retournent au Nominique. Joseph leur dit que la peur leur fait perdre la tête et qu'il leur faudra 17 heures pour retourner sur leurs pas etc... Ses remarques eurent un bon effet, les deux hommes suivirent.

À minuit, Faille, le charretier vint à son tour trouver monsieur Guérin en pleurant :

*« M. Guérin, je me gèle les pieds
malgré les efforts que je fais pour
les empêcher de geler. » - «
Marche, lui dis-je tâche de te ré-
chauffer, garde-toi de te laisser
prendre par le froid. » Conseils
inutiles, il était trop tard, mon
homme était trop engourdi et para-
lysé par le froid pour faire des
mouvements qui auraient pu réta-
blir la circulation du sang et nous
ne pouvions rien faire pour l'aider.
M. Faille faisait entendre des la-
mentations déchirantes, nous
prianst de ne pas le laisser geler.
» (p. 53)*

Après avoir amassé des branches, ils allument un feu pour réchauffer le charretier et le déchausser.

*« Nous ne pûmes lui dégager les
pieds qu'après avoir fait brûler ses
bottes ce qui n'est presque pas
croyable; je n'exagère pas pour-
tant (...) Après cette scène tra-
gique, nous nous essayons autour
du feu sur des branches de sapins
pour nous reposer et prendre des
aliments (...) Au chant de "Deux
Gendarmes par un beau di-
manche..." nous reprenons la
marche. » (p. 53-55)*

Ils furent très surpris, une heure après leur départ, de découvrir un très beau chemin aussi dur que la glace. À quatre heures du matin, à un détour du chemin Chapleau, ils aperçoivent un tout petit chantier avec de la fumée qui sort de la cheminée. Le père Onésime Grenier, que Joseph Guérin connaissait pour l'avoir rencontré dans son premier voyage, sort tout étonné de son chantier. Des rôdeurs près du chantier ?

«... d'une voix peu rassurée, nous dit : 'Qué là ? que cherchez-vous par icite à c'teure de la nuit ? - En entendant sa voix, je le reconnus. - Tiens! tiens, dis-je, c'est vous, père Grenier - Ben oui, c'est moi, vous me connaissez mais moé j'veus connais pas - Vous ne vous rappelez de moi! - Non, Mesieu, j'veus connais pas. - Interrogez vos souvenirs. - Mais êtes-vous Mons. Guérin, note chantre de l'automne dernier!... - Précisément! - La ousque vous d'venez? - De Chambly - Par le chemin Chapleau. -- Il dut se rendre à l'évidence en voyant nos voitures et nos chevaux. » (p. 55-56)

« Le père Grenier était un jobber que la Cie Ross Bros avait placé à cet endroit, le même automne, pour enlever le pin avant l'arrivée des colons.

Le matin, M. Grenier me dit ; 'le seul moyen qu'il y a pour vous rendre sur vos lots, comme ils sont de ce côté-ci de la Kiamika, c'est de vous couper un chemin à travers le bois.' (...) Après nous avoir montré où passer, nous nous mettons à l'œuvre. et au coucher du soleil, nous arrivons à mon petit chantier, que le même homme, M. Grenier, avait bâti quelques mois précédemment pour se loger et enlever les quelques pins oubliés sur mon terrain. » (p. 56-57)

Les compagnies forestières étaient déjà arrivées avant la colonisation et elles avaient beaucoup de droits concédés par le gouvernement. Dans l'introduction de son livre « *Histoire de Mont-Laurier, tome I, 1855-1940* » Luc Coursol nous rapporte que :

« Attirés par la beauté et la richesse forestière des cantons du Nord et la Grande Rivière, des marchands de bois anglo-saxon : Hamilton, Bowman, Ross, Macclaren et autres, se font concéder d'immenses domaines avec droit de coupe pour des décennies. »³.

Jusqu'au Rapide de l'Original et jusqu'à Ferme-Neuve

Plusieurs colons emprunteront le chemin Chapleau, qui sera achevé par Pierre-Casimir Bohémier de Sainte-Agathe-des-Monts au cours de l'hiver 1884-1885. Il reste que c'est un sentier. Il est bien difficilement carrossable en certains endroits.

Maurice Lalonde dans son livre *Notes historiques sur Mont-Laurier Nominique et Kiamika 1822 - 1937*⁴ mentionne que vers le 5 juin 1885 Louis Norbert Fortier et son frère Wilfrid décident de faire une exploration à la chute de l'Original.

« Ils montent donc en voiture par le 'petit Chapleau' jusqu'aux barrières à Bellevue. De là, à pieds et à cheval, à travers le 'grand Chapleau', ils parviennent à l'embouchure de la Kiamika. Ils remontent la Lièvre en canot d'écorce jusqu'à la chute à l'Original. » (p. 105)

Les frères Fortier prendront des lots à cet endroit, qui deviendra Rapide-de-l'Original (Mont-Laurier), à peu près en même temps que les colons Solim Alix et Adolphe Bail. Pendant longtemps encore, le chemin Chapleau sera le seul chemin pour s'y rendre.

«Un des survivants de l'époque nous a confié qu'il n'était pas rare qu'un colon perdit son cheval ou son bœuf dans les marais sans fonds qu'il devait traverser dans le 'grand Chapleau' qui conduisait de Nominique au Kiamika. Durant l'hiver il fallait quatre jours et quatre nuits de travail ardu pour faire ce trajet. Plus tard vers 1895, le gouvernement provincial installa, au milieu du 'grand Chapleau' un poste de secours sous les soins de M. Hyacinthe Maillé. Les voyageurs y trouvaient un logement et une nourriture convenables. » (p. 19)

En 1898, l'évêque M^{gr} Duhamel est passé par le chemin Chapleau pour venir rencontrer ses ouailles.

« En 1898, M^{gr} Duhamel revient en

visite pastorale dans la vallée supérieure de la Lièvre. Il n'emprunte pas le chemin de la rivière mais arrive plutôt par le Chemin Chapleau qui vient de Nominique. Le curé Desjardins vient accueillir l'évêque au poste de relais Maillé à mi-chemin dans le chemin Chapleau. »⁵.

Suivant la colonisation rapide des cantons Robertson, Pope, Gravel et Moreau dans ces mêmes années, le chemin Chapleau a été prolongé sur la rive ouest de la Lièvre. Voici le rapport que fit l'arpenteur J.A. Lacoursière le 24 janvier 1905 à l'honorable ministre des Terres, Mines et Pêcheries concernant le chemin Chapleau qui se rend jusqu'à Ferme-Neuve⁶ :

*Monsieur,
« Suivant les instructions reçues de votre Département en date du 20 juin dernier, ayant trait au levé d'une partie du Chemin Chapleau, dans le comté d'Ottawa, j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant :*

Le départ de mes opérations commence à l'endroit où, en 1898 Monsieur l'arpenteur P.A. Landry a fini son travail au Rapide de l'Orignal, au 56^e poteau milliaire. De ce poteau, j'ai continué le levé de ce chemin en partant des poteaux milliaires conformément à mes instructions jusqu'à Ferme-Neuve. Soit une distance de 11 milles et 46 chaînes. Cette partie du chemin Chapleau traverse l'extrémité nord du canton Robertson et le canton Pope entier, longe la rivière du Lièvre depuis le Rapide de l'Orignal jusqu'à Ferme-neuve. On remarque ça et là quelques colons, échelonnés le long de la côte. Ce terrain est accidenté, la montagne qui borde la rivière, s'en éloigne parfois pour former de magnifiques plateaux tout à fait colonisables. La qualité du sol en général est assez bonne.

Le tout humblement soumis j'ai l'honneur d'être, Monsieur le Ministre avec un profond respect votre tout dévoué serviteur. »⁵

J.A. Lacoursière A.G.

À peine deux ans plus tard, il n'est toutefois plus vraiment question d'investir dans le chemin Chapleau pour aider la colonisation. Le 15 février 1907, dans un article du journal L'Ami du Colon, il est écrit :

« Nous avons en mains la preuve que le ministère de la colonisation refuse de dépenser quelques piastres pour entretenir dans un état simplement passable une grande artère de communication qui lui a coûté aussi cher, qui est si nécessaire au libre développement de nos cantons, que le chemin Chapleau. »⁷.

Le train sera la voie de communication privilégiée, dès qu'il arrivera à Mont-Laurier en 1909. Et ce n'est que bien plus tard, le 6 juillet 1926, qu'une route carrossable reliant Montréal à Mont-Laurier sera inaugurée. Après 140 ans, en été, nous pouvons toujours emprunter le chemin Chapleau pour se rendre à Nominique en auto et en VTT ou en motoneige l'hiver.

Notes

1. Laurin, Serge, 1989., *Histoire des Laurentides*, Québec : IQRC, p. 293.
2. Guérin, Joseph, circa 1915, « Notes historiques et véridiques par Joseph Guérin, ancien instituteur de Chambly Canton, sur la fondation du Canton Kiamika, dans le haut de la Rivière du Lièvre, sur les premiers pionniers et leurs difficultés à s'y établir », texte reproduit dans Maurice Lalonde, 1937, *Notes historiques sur Mont-Laurier, Nominique et Kiamika 1822-1937*, chapitre 2, Histoire de Kiamika, pp. 25-101. Accès en ligne à l'adresse suivante : <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2754524>
3. Coursol, Luc, *Histoire de Mont-Laurier, tome 1, 1855-1940*, Mont-Laurier : L'Artographe, p. 1.
4. Lalonde, Maurice, 1937, *Notes historiques sur Mont-Laurier, Nominique et Kiamika 1822-1937*.
5. Coursol, L. *op. cit.*, p. 82.
6. Lacoursière, J. A., 1905, *Chemin 98, Chemin Chapleau* (Carnet de levé d'une partie du Chemin Chapleau), Département des Terres, mines et pêcheries. Accès en ligne à l'adresse suivante : <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/3145697>
7. L'Ami du Colon, 15 février 1907, p. 1

Levi du Chemin Chapleau, Comté d'Ottawa

Depuis le 56^e poteau milliaire, au Rapide de l'Original

No. Distance. Az. mag.

Chemin Ferme Neuve: 1316'0.

Les azimuts sont comptés

de 0° à 360° en passant

Riv. du lac à l'Est, le sud puis l'Ouest

à 2.50, coupe large 0.0524

17-20 14-82 25°30'

18-19 3-25 40°45'

17-18 6-84 57°55'

16-17 4-10 48°55'

15-16 11-86 40°51'

14-15 9-97 47°19'

13-14 13-97 55°12'

12-13 4-10 47°55'

11-12 8-66 36°49'

10-11 2-50 45°55'

9-10 9-40 67°00'

8-9 6-85 46°00'

7-8 7-96 359°42'

6-7 9-15 40°15'

5-6 8-44 70°10'

4-5 3-42 356°46'

3-4 4-84 17°20'

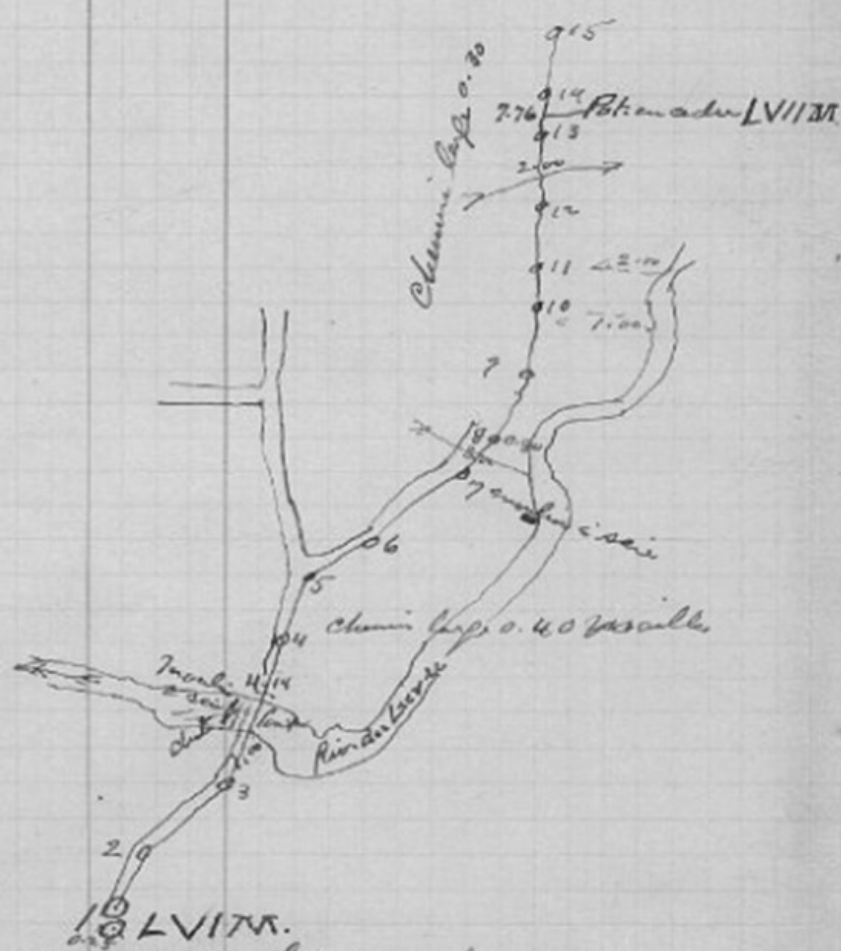
2-3 3-18 46°35'

1-2 3-70 14°00'

Eglise

1316'0. LVITR.

Rapide de l'Original



Voici la première page du carnet de l'arpenteur J.A. Lacoursière concernant le levé du chemin Chapleau à partir du Rapide-de-L'Original jusqu'à Ferme-Neuve.

Les chemins de colonisation : Une histoire de voirie vue sous l'angle juridique

par Jean-Pierre St-Amour

L'auteur a une formation en géographie, en aménagement du territoire et en droit. Il fut coordonnateur de l'expérience pilote en aménagement de l'ancienne Corporation de comté de Labelle, au début des années 1980.

L'histoire du Québec rural a été profondément marquée par l'évolution du réseau routier. Depuis la construction de la première route qui a relié Québec à Montréal sur la rive nord du Saint-Laurent dans les années 1730 jusqu'à la mise en service des autoroutes les plus récentes, le développement des infrastructures de voirie a continuellement nourri les engagements politiques des gouvernements québécois qui se sont succédés. Et pour témoigner de son emprise sur le milieu, le langage commun s'est inspiré de la manière dont les décisions étaient prises et les interventions effectuées pour consacrer l'expression de « politique de bout de chemin ».

Il n'est pas étonnant que dans une terre de peuplement aux dimensions colossales, de harnachement de forêts à l'origine réputées inépuisables et de promotion d'une mission providentielle agricole, les administrations publiques aient pris une certaine conscience de l'importance à la fois de désenclaver le territoire et d'accéder à ses diverses régions en misant sur l'existence de routes carrossables. Certes, jusqu'à l'apparition de l'automobile, la priorité fut accordée aux chemins de fer¹ alors que la fièvre du rail s'était emparée des élites qui ne juraient que par le train pour suppléer aux lenteurs et aux difficultés de la circulation hippomobile. L'obsession ferroviaire marqua les contreforts montagneux tout autant que les basses terres de la vallée laurentienne pendant toute la dernière moitié du dix-neuvième et la première moitié du vingtième siècle. Elle eut même ses apôtres dont les noms forgeront l'héritage et l'identité du patrimoine régional.

Des origines à l'abolition

Les premières idées de réalisation de chemins

de colonisation² remontent au milieu du dix-neuvième siècle alors que le gouvernement colonial voulait favoriser certains axes d'ouverture des Bois-Francs et de l'Estrie. On peut ainsi notamment penser dans cette région au chemin Craig et à la popularité de la diligence³. Des fonds publics étaient accordés dès 1854, sous le régime du Canada-Uni (Province du Canada) pour la construction de chemins dits de colonisation⁴.

Il faudra cependant attendre l'arrivée d'un gouvernement québécois en 1868 pour que soit adoptée une première loi d'application générale au Québec en la matière : l'*Acte concernant les chemins de colonisation* (S.Q. 31 Vict., c. 19). L'année suivante, en 1869, l'*Acte concernant le Département de l'agriculture et des travaux publics* (S.Q. 32 Vict., c. 15), instaure le régime des travaux de colonisation.

Les principes de ces deux lois de 1868 et 1869 sont fusionnés lors de la refonte législative de 1888 pour produire l'essence de ce qui constituera ultérieurement la *Loi des chemins de colonisation*, puis la *Loi sur les chemins de colonisation*, laquelle survivra pendant près d'un siècle, avec quelques modifications en cours de route.

En 1870 cependant, le législateur québécois avait repris le principe général énoncé dans l'*Acte des municipalités et des chemins du Bas Canada* (S.P.C. 18 Vict., c. 100) adopté en 1855, sous l'ancien régime du Canada-Uni, pour maintenir la compétence primordiale des municipalités en matière de voirie comme l'indiquait d'ailleurs le titre de la loi. Ses principes avaient ainsi été intégrés dans le *Code municipal* (S.Q. 34 Vict., c. 68) adopté en 1870, alors applicable aux municipalités ru-

rales. Ils allaient, avec quelques ajustements effectués en 1916 et en 1984, régir l'essentiel de la compétence municipale sur les chemins publics locaux en fonction d'une circulation... hippomobile jusqu'en 2005, avec l'adoption de la *Loi sur les compétences municipales* (RLRQ, c. C-47.1). Il ne faut pas s'y tromper, le mot « voiture » jusqu'à cette date, ne visait pas les automobiles, mais bien les voitures à chevaux.

En fait, jusqu'au début des années 1910, la presque totalité des fonds gouvernementaux consacrés à la voirie était destinée aux chemins de colonisation de première, deuxième et troisième classe selon la classification qui était alors prévue pour en déterminer l'importance relative, mais les budgets étaient faméliques.

En 1912, par la loi S.Q. 3 Geo. V, c. 21, connue sous le nom de *Loi des bons chemins*, le législateur québécois établit les bases d'un régime de gestion de la voirie publique. Cette loi, en plus de prévoir une contribution financière gouvernementale aux chemins municipaux, autorise le ministère de la Colonisation, alors responsable de la voirie, à construire des routes reliant entre eux les centres importants. C'est d'ailleurs entre 1912 et 1918 que sont construites les deux premières grandes routes en macadam pour la circulation automobile soit le boulevard Edouard VII entre Montréal et Rouses Point via La Prairie et Napierville, ainsi que la route Montréal-Québec (chemin du Roy).

En 1914, le ministère de la Voirie est créé (S.Q. 4 Geo. V, c. 18) et l'ensemble des lois de voirie, sauf les chemins de colonisation, est regroupé en 1922 dans la *Loi concernant le département de la voirie* (S.Q. 13 Geo. V, c. 34) dont le titre abrégé est la *Loi de la voirie*. Alors qu'auparavant le rôle du gouvernement se limitait à subventionner les municipalités, cette loi établit définitivement l'autorité ministérielle dans la construction mais également dans l'amélioration et l'entretien d'été du réseau routier, la municipalité devant se charger de l'entretien d'hiver. Cette loi ne remet cependant pas en question le régime des chemins de colonisation, les deux régimes coexistant et offrant la possibilité d'accorder des subventions discrétionnaires au gré des besoins et ... des objectifs politiques.

Au fil des ans, les législations se succèdent afin d'augmenter l'effort gouvernemental. Ainsi, en 1917, la *Loi des bons chemins* est modifiée pour accroître l'autorité du gouvernement sur la construction de routes provinciales (S.Q. 7 Geo. V, c. 10). En 1918, par les lois S.Q. 8 Geo. V, c. 11 et c. 59, le gouvernement peut intervenir par la construction de chemins de grande communication. En 1921, par la loi S.Q. 11 Geo. V, c. 11, il se donne une autorité sur les routes régionales dont l'entretien doit être à frais conjoints entre le gouvernement et les municipalités⁵. En 1927, le ministère peut désormais assumer la construction et l'entretien des chemins améliorés, ce qui permet une intervention directe du ministère sur des chemins municipaux (S.Q. 17 Geo. V, c. 31). Cette tâche sera assumée sous l'autorité locale des inspecteurs municipaux et des cantonniers.

Entre-temps, demeure dans le paysage juridique la loi de 1868, renommée entre-temps la *Loi des chemins de colonisation*. Son application relevait alors distinctement du ministère de la Colonisation, éventuellement intégré dans un ministère de l'Agriculture et de la Colonisation, pour ultimement constituer ce qui est aujourd'hui le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec.

En 1959, coup de théâtre, on s'aperçoit qu'une quantité phénoménale de chemins dits de colonisation, même s'ils n'ont reçu que des octrois gouvernementaux au fil des ans pour des bouts de chemins dans les cantons, n'ont jamais fait officiellement l'objet d'un décret. C'est d'ailleurs pour régulariser la situation de nombreux chemins de colonisation que le gouvernement adopte le célèbre Arrêté en conseil non publié numéro 900 du 16 septembre 1959 qui comporte une centaine de pages. Ce dernier a pour effet de reconnaître comme chemins de colonisation de nombreux chemins ouverts depuis plusieurs années dans la presque totalité des comtés ruraux. Dans les Laurentides, ce sont plusieurs centaines de chemins qui ont ainsi été identifiés.

Intervient enfin en 1972 une réforme administrative : le ministère de la Voirie disparaît pour être remplacé par le ministère des Transports (L.Q. 1972, c. 54), lequel devient aussi responsable des questions relatives aux chemins de colonisation qui sont rapatriés du ministère de l'Agriculture.



Plan du chemin Chapleau, comté d'Ottawa, P.A. Landry, a.g., 18 juin 1898 à l'échelle de 40 chaînes au pouce.

Source : Arpenteur général du Québec, [file:///C:/Users/jpsta/Downloads/PL2331_D%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/jpsta/Downloads/PL2331_D%20(1).pdf)

Le dernier épisode législatif de l'histoire des chemins de colonisation aboutit dans la « réforme Ryan » de 1992. À l'occasion d'un délestage financier d'obligations que les ministères, dont ultimement le ministère des Transports, avaient progressivement pris la charge depuis le début du siècle, l'Assemblée nationale du Québec adopte une nouvelle *Loi sur la voirie*. Elle remplace la loi de 1922, maintes fois modifiée, abroge la *Loi sur les chemins de colonisation* et préside à la liquidation de leur héritage juridique⁶.

Principes et contenu de la *Loi sur les chemins de colonisation*

La *Loi sur les chemins de colonisation*, avant son abrogation en 1992, permettait au gouvernement, c'est-à-dire par décret (anciennement nommé « ordre en conseil » et ensuite « arrêté en conseil »), d'« indiquer comme chemins de colonisation, les lignes de chemin ou de chemins projetés qu'il est jugé opportun d'ouvrir ou d'améliorer, en tout ou en partie, aux frais du Québec. » Il pouvait aussi déclarer chemins de colonisation tous chemins existants qui avaient été ouverts ou améliorés, en tout ou en partie, aux frais du Québec⁷. À la suite de cette décision, le ministère pouvait y autoriser l'exécution « de tous travaux de construction, réparation, amélioration ou entretien. » Il pouvait aussi, par simple décret « déclarer qu'un chemin ou partie de chemin n'est plus un chemin de colonisation. ». Aussi, la prise en charge accordait toute l'autorité pour y interdire ou restreindre la circulation des véhicules, notamment pendant la période du dégel.

L'ancienne loi indiquait au surplus que « Toutefois, à moins que le ministère ait décidé d'en assurer l'entretien, les chemins et ponts construits en vertu de subventions du gouvernement [demeuraient] à la charge des municipalités comme les autres chemins publics. »

Ces dernières pouvaient donc les « verbaliser », c'est-à-dire les réglementer, mais elles ne pouvaient pas en décréter la fermeture sans une ordonnance du ministère à cet effet.

Le premier alinéa de l'un des principaux articles de cette loi se lisait comme suit avant son abrogation :

12. Les terrains sur lesquels ces chemins de colonisation ont été tracés et construits deviennent la propriété de la couronne, et, lorsque ces terrains sont situés dans un canton, il n'est dû aucune indemnité pour le fonds.

Cette prise de possession ne constituait pas une expropriation sans compensation puisqu'il faut rappeler qu'en vertu des principes de concession des terres dans les cantons apparaissant dans les anciens billets de location et les lettres patentes, ces derniers accordaient habituellement un droit de propriété sur 100 acres alors que les terrains comportaient en réalité une superficie pouvant atteindre 105 acres. C'est la célèbre réserve de cinq pour cent pour fin de voirie établie dans des instructions officielles du gouvernement anglais de 1791, et que mentionnent la plupart des lettres patentes de concession des terres depuis cette date.

Toutefois, autre avantage en faveur du ministère, il obtenait le droit « d'enlever des lots de terre situés dans le voisinage de ces ponts ou chemins de colonisation, le bois, la pierre, la terre, le gravier et le sable nécessaires à leur construction, et d'abattre tous les arbres à une distance de 9 mètres des deux côtés de ces ponts ou chemins, sans être tenus de payer aucune indemnité, excepté pour les défrichements, lorsqu'il s'en rencontre sur le tracé. » De plus, « les propriétaires des terrains contigus au chemin [n'avaient] droit d'exiger de lui,

ni du gouvernement, aucune servitude de voisinage, tels que clôtures, fossés et autres. »

Enfin, la simple déclassification d'un chemin de colonisation n'avait pas pour effet de fermer un chemin mais plutôt d'emporter la juridiction entière des municipalités s'il avait été réglementé par cette dernière, et ce, sans obligation de publication d'un titre au registre foncier.

Les effets de la réforme de 1993

En 1992, l'Assemblée nationale du Québec procédait à une vaste réforme dite de modernisation (mais lire aussi de redistribution fiscale) en matière de voirie. La nouvelle *Loi sur la voirie* abrogeait la *Loi sur les chemins de colonisation* et édictait des mesures transitoires applicables aux chemins de colonisation alors existants. Les articles 51 et 52 aujourd'hui en vigueur se lisent comme suit, avec les ajustements apportés ultérieurement :

51. À compter du 1^{er} avril 1993, les chemins de colonisation entretenus par le ministre des Transports et ceux entretenus par les municipalités à cette date cessent d'être des chemins de colonisation et deviennent la propriété des municipalités locales sur le territoire desquelles ils sont situés, sauf ceux situés sur une terre du domaine de l'État qui demeurent propriété de l'État, sous l'autorité du ministre des Transports.

52. À compter du 1^{er} avril 1993, les chemins de colonisation qui ne sont entretenus ni par le ministre ni par une municipalité ne sont plus des chemins de colonisation. S'ils ne sont que tracés ou projetés ou s'ils ne sont pas utilisés, le terrain prévu pour un tel chemin revient de droit au terrain duquel il a été détaché et il est à la charge du propriétaire de ce terrain. S'ils sont utilisés, ces chemins demeurent propriété de l'État sous l'autorité du ministre des Transports et les dispositions de la *Loi sur les terres du domaine de l'État* (chapitre T-8.1) relatives aux chemins du domaine de l'État leur sont applicables jus-

qu'à ce que le ministre en ordonne la fermeture.

Ces articles n'exigent pas de commentaire autre que celui de laisser aux municipalités et aux propriétaires de prendre les mesures qui s'appliquent dans les circonstances de chaque chemin concerné. Et, le cas échéant, il appartient aux tribunaux de trancher les litiges qui sont susceptibles de se présenter. Les annales judiciaires en comptent d'ailleurs plus d'une dizaine.

Note particulière pour le territoire de la MRC d'Antoine-Labelle

C'est sous le régime des lois de 1868 et de 1869 que l'auteur Claude Lambert⁸, citant un texte biographique publié en 1909⁹, souligne :

Pour la région de Labelle, (l'explorateur) Bureau entreprend en 1878 une exploration dans les comtés d'Argenteuil et d'Ottawa. Il explore le canton Wolfe (St-Faustin), le canton Salaberry (St-Jovite), le canton Clyde (La Conception). Il remonte la rivière Rouge jusqu'à la Chute-aux-Iroquois, de là il se rendra au canton Marchand (L'Annonciation). À la demande du curé Labelle, il est amené à participer à l'établissement des Jésuites à Saint-Ignace de Nominigüe dans le canton Loranget. Les révérends P. Hudon et Renel font partie de cette expédition. Cette même année, il sera chargé de faire le tracé du chemin de colonisation Chapleau en traversant les cantons Joly, Marchand et Loranget. Il fixa l'emplacement du village de Nominigüe.

L'année suivante, il poursuit le tracé du chemin Chapleau. De Saint-Ignace de Nominigüe, il parcourt les cantons Loranget, De Montigny, Kiamika jusqu'à la rivière Du Lièvre qu'il explore jusqu'à sa source.

Sous le gouvernement Mercier, Bureau ouvre en 1887 un chemin

de colonisation à partir de la paroisse d'Hartwell dans le comté d'Ottawa, traversant les cantons Hartwell, Preston, Gagnon, Lesage et Loranger jusqu'à Nominuingue. » (p. 60-61)

Le travail de l'explorateur Joseph Bureau sera complété par les levés d'arpentage sur le terrain¹⁰. À ce titre, il faut signaler le plan du chemin Chapleau (Chemin 97), comté d'Ottawa (dans les cantons de Campbell, Kiamika, Montigny, Loranger, Marchand, La Minerve et Joly) établi par l'arpenteur-géomètre P.A. Landry en date du 18 juin 1898 à l'échelle de 40 chaînes au pouce (PL 2331-D). Ce plan accompagne son carnet d'arpentage manuscrit de 120 pages (CA097).

Cette ouverture provenant de l'est avait été précédée par l'arpentage de John H. Sullivan d'un tracé entre le canton Gagnon (Municipalité de Duhamel, dans la MRC de Papineau), et le village de Nominuingue selon un plan daté du 21 juillet 1891. Le *Plan of Colonization road from Township Gagnon to Village of Nominuingue, County of Ottawa* (PL90L082) part de la limite nord du canton Gagnon, puis traverse le canton Lesage avant d'aboutir dans le canton Loranger et atteindre Nominuingue. Un petit tronçon du chemin entre la paroisse d'Hartwell (Municipalité de Lac-Simon, dans la MRC de Papineau) apparaît sous le nom de « Chemin du Nominuingue » sur le plan d'arpentage d'une partie du canton de Preston daté du 12 août 1899 de l'arpenteur J.H. Leclair (Plan PL01P019). Ce chemin fut aussi appelé Chemin Mercier, présageant de la colonisation des terres des cantons centraux de Lesage, Rivard, Rocheblave, Gagnon, mais qui se solda plutôt, trois quarts de siècle plus tard dans l'institution de la réserve faunique Papineau-Labelle, la colonisation montant vers le nord s'étant arrêtée au lac Gagnon (aujourd'hui dans la municipalité de Duhamel).

Quant au plan du chemin Gouin (Chemin 99) préparé par l'arpenteur-géomètre J.O. Lacoursière (PL 2331-F), à la même échelle, il est daté du 20 janvier 1905 et est dressé selon les notes de son carnet de 36 pages (CA099) en fonction des instructions reçues par le département des Terres, Mines et Pêcheries en date du 20 juin 1904. Il établit le parcours du chemin depuis le chemin Chapleau à Nominuingue vers Ferme-Neuve, via Lac-Saguay, Lac-Saint-Paul et

Chute-Saint-Philippe, en traversant successivement les cantons de Loranger, Boyer, Moreau et Wurtele.

Ainsi, le territoire entre Labelle (Chute-aux-Iroquois) et Ferme-Neuve fut marqué au tournant du vingtième siècle par le déploiement de trois grands chemins de colonisation, les chemins Chapleau (de Labelle à Mont-Laurier, via Nominuingue et Kiamika), Gouin (de Nominuingue à Ferme-Neuve) et Mercier (de Lac-Simon/Chénéville à Nominuingue) auxquels se greffèrent de nombreux chemins de front et routes (aussi appelés rangs et montées).

Enfin, sur le plan statistique, il est intéressant de souligner que selon les données du ministère des Transports avant la mise en application de la réforme de 1992-1993, le territoire de la MRC d'Antoine-Labelle était sillonné par quelque 800 kilomètres de chemins de colonisation, ce qui correspondait à environ 70% de la longueur des chemins publics municipaux.

Conclusion

À l'origine, en 1868, la législation québécoise sur les chemins de colonisation a été adoptée dans un contexte très restreint d'intervention gouvernementale en matière de voirie. Cette responsabilité incombait alors essentiellement aux autorités municipales régies par la loi de 1855 qui avait institué le régime municipal à la base de l'administration locale. Cette loi de 1868, éventuellement supplantée par une loi sur la voirie, est demeurée dans le paysage juridique jusqu'en 1993. Elle a entraîné dans son sillage l'octroi de subventions pour plusieurs dizaines de milliers de kilomètres de chemins dont l'entretien était officiellement laissé à l'autorité et à la charge des municipalités.

Évidemment, s'agissant d'une législation imposant des contraintes sur la propriété, mais pouvant également créer des problématiques de responsabilité civile, elle a été au cœur de divers litiges judiciaires. L'étude de la jurisprudence en cette matière, que ce soit lors de son application pendant le siècle de son existence ou dans la suite de la liquidation de son emprise après 1993, est laissée au soin des juristes.

La *Loi sur les chemins de colonisation* a permis au gouvernement de subventionner et de construire des chemins donnant accès à des régions de peuplement et de colonisation, mais également d'aider des municipalités moins fortunées

et situées principalement à l'extérieur de la vallée du Saint-Laurent, où se trouvaient les régions de colonisation, à développer des réseaux locaux. Si dans les basses terres de la vallée du Saint-Laurent ce statut juridique était plus rare, il était cependant très commun dans les régions périphériques, comme c'est le cas

des Laurentides.

En somme, il s'agit d'une dimension juridique d'un patrimoine à la fois matériel et immatériel, dont les effets ont marqué de manière très concrète le caractère du paysage régional.

Notes

1. Il est intéressant de souligner que c'est sous le nom de « chemin de fer à lisses de colonisation » que commença officiellement en 1869 l'aventure de ce qui deviendra le Petit Train du Nord : *Acte pour incorporer la Compagnie du chemin à lisses de colonisation du Nord de Montréal*, S.Q. 32 Vict., c. 55. Les lisses de bois furent remplacées quelques années plus tard pour un matériau plus résistant et plus durable.

Note : Abréviations des références législatives : Vict. : Victoria; Geo. V : George V; S.P.C. : Statuts de la Province du Canada (lois annuelles de 1841 à 1867); S.Q. : Statuts du Québec (lois annuelles de 1867 à 1969) ; L.Q. : Lois du Québec (lois annuelles du Québec depuis 1969); RLRQ : Règlements et lois refondus du Québec (codification de l'ensemble des lois et règlements québécois); c. : chapitre; a. : article.

2. Peu d'auteurs ont traité des chemins de colonisation. Notons par exemple les pages de Jean-Pierre St-Amour, « Le régime juridique de la voirie », dans *Congrès annuel du Barreau du Québec (1991)*, Service de la formation permanente, Barreau du Québec, 1991, p. 437-556; Bernard Tremblay, *Le statut des chemins au Québec*, Québec, Publications, du Québec, 1995, 207p.; Pierre Labrecque, *Le domaine public foncier au Québec*, Cowansville, Éditions Yvon Blais Inc., 1997, p. 205-210.

3. Voir à cet effet l'ouvrage de Pierre Lambert, *Les anciennes diligences du Québec. Le transport en voiture publique au XIXe siècle*, Sillery, Éditions du Septentrion, 1998, 196p.

4. Voir aussi, par exemple, le texte de Pierre Boucher de la Bruère, *Rapport sur les chemins de colonisation dans le Bas-Canada pour l'année 1861*, Québec, Hunter, Rose et Lemieux, 1862, 59p. La plupart des travaux ont été exécutés dans les Basses-Laurentides, et plus particulièrement dans le comté d'Argenteuil. Le rapport indique sans plus de précision que des sommes ont été versées entre 1854 et 1860 pour la construction du chemin conduisant de Hull à Notre-Dame-du-Désert (aujourd'hui Maniwaki). Une carte des chemins de colonisation existants et proposés des comtés d'Ottawa et de Pontiac, préparée en 1862 pour accompagner un rapport d'Andrew Russell, peut être consultée en ligne .

5. C'est sous l'autorité de ces lois que sera construite la route 11 qui atteindra Mont-Laurier dans les années 1920.

6. L.Q. 1992, c. 54. Cette loi, aujourd'hui désignée « RLRQ, c. V-9 », peut être facilement consultée en ligne sur le site Internet de LegisQuebec.

7. Cette dualité d'origine des chemins de colonisation fut définitivement consacrée en 1920 par la loi S.Q. 1920, 10 Geo. V, c. 28, dont l'article 1, déclarait, avec effet rétroactif, que les chemins et ponts construits en tout ou en partie ou subventionnés par le gouvernement dans une municipalité étaient des chemins de colonisation aux termes de la loi. De plus, le législateur avait spécifiquement indiqué dans la *Loi modifiant la Loi des chemins de colonisation* (S.Q. 1942, c. 32, a. 9) que le Lieutenant-gouverneur en conseil [c'est-à-dire le conseil des ministres] pouvait déclarer « chemin de colonisation » des chemins existants qui avaient été ouverts ou améliorés, en tout ou en partie, aux frais de la province. Cet article a été incorporé à la *Loi sur les chemins de colonisation* et constituait jusqu'à son abrogation en 1992 le deuxième alinéa de l'article 2 de cette loi. Il en résultait donc qu'un chemin de colonisation pouvait exister en vertu d'un décret, qu'il ait été construit ou non, ou à la suite de travaux de colonisation, mais il fallait dans ce dernier cas qu'il ait été décrété chemin de colonisation, ce qui explique le décret général de 1959.

8. Claude Lambert, *Les explorateurs-arpenteurs au XIXe siècle dans la région Lanaudière et les voisins Suivant les cours d'eau dans les cantons au nord des seigneuries de la rivière St-Maurice à la rivière du Lièvre*, Joliette, Société de généalogie de Lanaudière, 1990, 231p.

9. N. Le Vasseur, « Joseph Bureau, explorateur. Notes biographiques », dans *Bulletin de la Société de Géographie de Québec*, septembre 1909, Vol. 3, no 5, p. 22-37. Voir aussi l'ouvrage de Robert Fleury, *Joseph Bureau. Explorateur officiel. La colonisation au temps du curé Labelle*, Québec, Les Éditions GID, 2019, 267p., qui consacre le chapitre 4 à la colonisation des Laurentides.

10. Ces plans et carnets peuvent être consultés en ligne sur le site Internet de l'Arpenteur général du Québec.

Le chemin Gouin et sa réserve de colonisation

par Françoise-Romaine Ouellette avec la collaboration de Brigitte Ouellette

L'auteure est détentrice d'un doctorat en anthropologie de l'Université de Montréal et a fait sa carrière en tant que professeure-chercheure au Centre Urbanisation Culture Société de l'INRS. Elle occupe le poste d'administratrice au CA de la SHGHL.



L'ancien chemin Gouin est aujourd'hui plus ou moins effacé et presque absent de l'imaginaire collectif. Pourtant, les plus anciens s'en souviennent comme d'un marqueur important du territoire régional. En décidant d'entreprendre sa construction, à l'automne 1901, le ministère de la Colonisation et des Travaux publics voulait en faire la deuxième plus grande route de colonisation vers les cantons de la Lièvre. Celle-ci allait relier en ligne presque directe Nominigüe à Ferme-Neuve, en évitant le long détour par le chemin Chapleau jusqu'à l'embouchure de la Kiamika et la remontée de la Lièvre passant par Rapide-de-l'Original.

À l'époque, la direction à donner au mouvement de colonisation est le sujet d'intenses discussions dans la province. Tous s'accordent pour ouvrir de nouvelles régions à l'agriculture, au commerce et à l'industrie afin de mieux y affirmer la présence canadienne-française et freiner l'exode vers les États-Unis ou l'Ouest canadien. Cependant, l'expansion des colonies agricoles dérange forcément les compagnies qui détiennent une licence pour couper le bois de commerce là où des colons vont s'installer en ordre très dispersé et en réclamant de nouveaux chemins dans de multiples directions. Les avis divergent quant aux meilleurs moyens d'apaiser les tensions. Dans ce débat, le nouveau ministre de la Colonisation, Lomer Gouin, est d'avis qu'il faut autant que possible grouper les colons pour bien rentabiliser les travaux de voirie qu'ils réclament, tout en limitant ainsi leurs incursions dans le domaine forestier sous licence. Dès son arrivée en poste, en 1901, la situation dans la région de la Lièvre va lui fournir l'occasion de mettre cette idée en application. C'est dans ce contexte qu'est né le chemin Gouin.

Pourquoi une nouvelle route de colonisation?

Le prolongement du chemin de fer jusqu'à Labelle, en 1894, a favorisé une forte poussée de la colonisation jusque dans les cantons de la Lièvre¹. Arrivés par le chemin Chapleau, des colons s'établissent dans les environs de Rapide-de-l'Original et de Ferme-Neuve, le long de la Lièvre, le long du ruisseau Villemare et de la Kiamika, et près du lac des Écorces. Ils approvisionnent les marchands de bois en viande, légumes, céréales et foin et, pendant l'hiver, vont travailler dans les chantiers forestiers. Les moulins à scie se multiplient dans la région et plusieurs sont plus pressés de vendre le bois de leur lot que d'en cultiver la terre. Ils vivent dispersés et cet isolement compromet leurs chances de réussite.

Du 23 au 29 juillet 1901, le ministre Gouin visite les colonies de la Rouge et de la Lièvre en compagnie de plusieurs personnalités influentes et de quelques journalistes qui rapporteront au grand public la teneur de leurs échanges avec les habitants de la région². Ces derniers disent avoir besoin avant tout de chemins carrossables, d'un accès au chemin de fer, d'écoles et d'une protection contre les marchands de bois³. En ce qui concerne les chemins, le ministre décide au retour de sa tournée d'entreprendre la construction d'une nouvelle route de colonisation entre Nominigüe et Ferme-Neuve⁴. Il profitera de ce projet pour mettre en place une stratégie visant à concentrer les colons.

La création d'une réserve de colonisation

Le tracé de la nouvelle route sera défini dès l'automne 1901. Il dessine le troisième côté d'un triangle formé au sud-ouest par le chemin

Chapleau, à l'ouest par la route de la Lièvre jusqu'à Ferme-Neuve et à l'est par cette route qui sera appelée désormais 'chemin Gouin'. La carte *Région des chemins Chapleau et Gouin, comté d'Ottawa* ci-jointe (voir page 20) montre la vaste région circonscrite par ce triangle routier⁵. À l'intérieur de ce périmètre et dans l'axe du chemin Gouin, la bande de terres encadrée d'un trait vert regroupe des lots dont la vente est contrôlée par le département de la Colonisation. Il s'agit d'une réserve de colonisation – la première – créée à la demande du ministre Gouin.

Le 24 janvier 1902, Gouin demande au premier ministre, S. N. Parent, de donner des instructions pour que soient mis en réserve, pour son ministère, un certain nombre de lots propres à l'agriculture auxquels le nouveau chemin donnera accès. Il entend les mettre à la disposition de colons de bonne foi⁶ dans le but stratégique de les grouper, mais aussi d'éviter de construire encore un nouveau chemin qui comptera trop peu de colons résidents pour être convenablement entretenu. Le succès de l'entreprise est incertain mais, dit-il, «*la chose peut se faire sans agitation, et du reste, si cela ne réussissait pas, je ne vois pas que nous en serions pires* »⁷.

Le 5 février suivant, le ministre des Terres, Mines et Pêcheries consent à la mise en réserve de 419 lots dans les cantons Montigny, Boyer, Campbell, Rochon, Moreau et Wurtèle⁸. Ils ne seront vendus qu'aux colons recommandés par le ministère de la Colonisation, mais il est précisé que cette vente se fera «*aux conditions ordinaires* ». Autrement dit, les lots de la réserve n'échapperont pas à l'interdiction faite aux colons de couper et de vendre eux-mêmes le bois marchand de leur terre avant d'avoir obtenu leurs lettres patentes. Le détenteur de la licence dans le domaine forestier du canton conservera ce droit. Il faudra donc convaincre des colons de s'installer dans la réserve en faisant valoir la qualité des terres disponibles et la volonté du ministère de guider les colons dans leur choix des meilleurs lots. Et, pour écarter les faux colons ou les spéculateurs, il s'agira

d'aviser chacun que ses travaux de défrichage et de construction devront être commencés dans les six mois suivant l'acquisition du lot, sans quoi le ministère se chargera sans attendre de faire annuler le billet de location ou la vente. Ce projet de concentration de la colonisation mènera dans les années subséquentes à la création de quatre autres réserves, notamment en Gaspésie⁹.

La construction du chemin – 1902 à 1905

La construction du chemin Gouin est lancée au printemps 1902 et se poursuivra jusqu'en 1905. Son parcours s'étire sur environ 38 miles (61 kilomètres) dont la majeure partie se situe en milieu forestier encore inhabité. Il débute près de Nominigüe, dans les cantons Loranger et Montigny. Il suit alors le cours de la rivière Saguay et traverse les rangs I à IV du canton Boyer près du futur village de Lac-Saguay. Il effleure ensuite le rang A de Campbell puis, dans le canton Rochon, contourne le lac David du côté est par les rangs VII, VI, V et sud-est jusqu'à la rivière Kiamika près du futur village de Chute-Saint-Philippe. Sur l'autre rive, il traverse les rangs nord-ouest et VII de Moreau pour atteindre la ligne de séparation entre les cantons Moreau et Wurtèle qu'il suit, grosso modo, jusqu'au village de Ferme-Neuve sur la rivière du Lièvre.



Le pont Armand-Lachaine de Chute-Saint-Philippe, construit en 1906, se trouve sur le tracé original du chemin Gouin
Source : Collection de la SHGHL

Des équipes sont à l'œuvre aux deux extrémités et au milieu du trajet à défricher. Le ministère engage sur place les conducteurs de travaux. Il fait aussi appel à une main-d'œuvre locale pour qui ces emplois journaliers constituent une importante source de revenus. Un certain nombre de travailleurs de l'extérieur viennent aussi travailler au chemin Gouin, comme Félix Tisserand, arrivé de France qui s'installera à Chute Victoria (Chute-Saint-Philippe). La période de travaux la plus intense est celle de l'été 1903. *La Presse* rapporte alors qu'environ 75 hommes sont à pied d'œuvre sur le chemin et que l'un des conducteurs de travaux, Ferdinand Charbonneau a eu

« l'idée originale de construire une maison roulante de 16 X 20 (...) suivant la marche des travaux, s'arrêtant, le soir, au bord d'un lac, d'une rivière ou d'une crique pour donner asile aux travailleurs »¹⁰.

À l'été 1904, alors que le train arrive enfin à Nominique, des pluies constantes ralentissent considérablement les opérations sur le chemin Gouin. Il n'est finalement ouvert en entier à la circulation des voitures de roulage qu'à la fin d'octobre, mais alors déjà endommagé dans sa partie sud par les lourds convois des marchands de bois. En février 1905, le surintendant des chemins, avec M. de Carufel du ministère de la Colonisation et l'agent des terres, T.A. Christin, font le voyage de Ferme-Neuve à Nominique en dix heures. Avec des charges de 2 000 à 2 500 livres, les entrepreneurs forestiers peuvent faire ce même voyage en deux jours¹¹. À l'été 1905, le chemin Gouin fait encore l'objet de réparations et d'entretien et on procède à la construction d'un pont sur la rivière Kiamika pour relier les deux tronçons du chemin¹². On réalise aussi des ouvrages préparatoires pour le pont projeté sur la Lièvre en arrivant à Ferme-Neuve.

En juillet 1907, le chemin Gouin peut être facilement parcouru sur toute sa distance. Pourtant, *Le Pionnier* affirme qu'il est à peu près impraticable sur plusieurs miles en quittant la Kiamika pour gagner Ferme-Neuve¹³. Or, en ce même mois de juillet 1907, les travaux de prolongement du chemin de fer jusqu'à Rapide-de-l'Original débutent. Dès septembre 1909, cette ligne de chemin de fer tant attendue deviendra le principal axe de communication de la région.

Les retombées

La construction du chemin Gouin aura coûté au trésor public la somme de 55 110,81\$¹⁴. Pour l'époque, c'était un investissement majeur. Par contre, son impact n'aura certainement pas été spectaculaire. La situation dans la région a évolué très rapidement pendant et après sa construction de sorte qu'il n'a finalement pas constitué l'axe de communication structurant qui avait été imaginé.

Lorsque le train arrive enfin à Nominique, en juin 1904¹⁵, la construction du chemin Gouin est toujours en cours. Sur les 419 lots de la réserve de colonisation, seulement 68 sont déjà pris en janvier 1905. Les nouvelles acquisitions restent peu nombreuses jusqu'après l'annonce, en juillet 1907, des travaux de prolongement du chemin de fer jusqu'à Rapide-de-l'Original. Les ventes de lots augmentent alors rapidement, mais le mécontentement des amis de la colonisation aussi¹⁶. Les dénonciations se multiplient contre des marchands de bois locaux et des spéculateurs qui ont réussi à se faire concéder des dizaines de lots réservés grâce à des stratagèmes de prête-noms ou en profitant de la trop grande complaisance du ministère. Ces dénonciations portées jusqu'à l'Assemblée législative entraînent l'annulation de plus d'une centaine de ventes entre février et avril 1908 pour défaut d'accomplissement des conditions d'établissement et de résidence¹⁷.

Le bilan de la réserve en 1909 est de seulement 115 lots¹⁸. Cela ne signifie pourtant pas que la région est en perte de vitesse au cours de ces années. Au contraire, dès 1904, les communications entre la Lièvre, la vallée de la Rouge, les Basses-Laurentides et Montréal s'intensifient. De plus, les liens routiers intrarégionaux avec Rapide-de-l'Original se multiplient : sur les rives est et ouest de la Lièvre, le long du ruisseau Villemare, vers Lac-des-Écorces et jusqu'au chemin Gouin dans Boyer, le long de la Kiamika jusqu'au chemin Gouin dans Rochon et jusqu'à Chute-Victoria dans Moreau. Et, grâce au train qui rejoint Mont-Laurier en septembre 1909, tous les développements dans la région de la Lièvre s'accroissent, mais à l'écart du chemin Gouin. Celui-ci ne sera plus utilisé – surtout l'hiver – que pour des transports de bois ou de marchandises et pour les déplacements de ses riverains.

Faute d'informations sur sa fréquentation et sur son entretien au cours des années 1910 et 1920, on ignore quand le chemin Gouin a été tout à fait abandonné. On sait par contre qu'à partir de 1909, il est vite devenu plus facile pour tout le monde, y compris pour les habitants de Ferme-Neuve, du lac David et du futur Chute-Saint-Philippe de se diriger vers les gares de Mont-



Tournée du ministre de la Colonisation
Lomer Gouin en 1901, Lac-des-Iles.
Source : Collection de la SHGHL

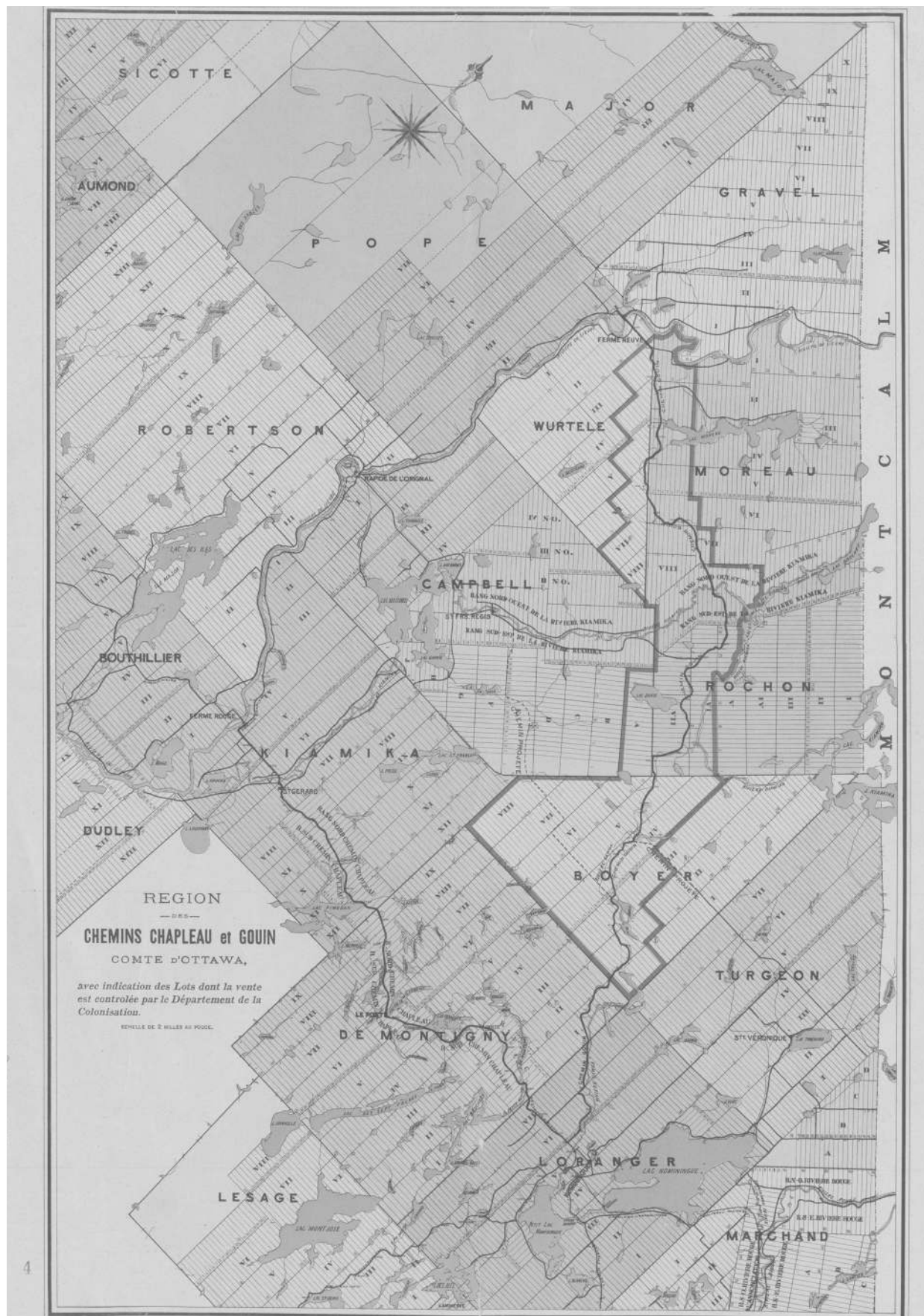
Laurier ou de Val-Barrette, plutôt que de voyager vers Nominique par le chemin Gouin. On sait aussi que le Père Mallet, curé desservant des missions de Bédard, Hébert et Terre-Haute (futur Lac-Saguay) le décrit en 1914 comme quasi impraticable : « *ce chemin (...) est un véritable casse-cou durant le printemps, l'été et l'automne. On ne passe raisonnablement en voiture que l'hiver et encore faut-il que la neige soit abondante.* »¹⁹. Sur la carte de 1934, il n'est pas représenté sauf sur de courts segments; à plusieurs endroits son ancien tracé est intégré à de nouvelles routes (au Chemin du barrage, par exemple); à d'autres, il ne subsiste qu'un chemin d'hiver ou un chemin peu fréquenté ne portant pas de nom. Dans le livre *L'histoire des Laurentides*, le chemin Gouin n'est même pas mentionné.

Quand les colonies du lac David (dans Rochon) et de Chute-Saint-Philippe (dans Rochon et Moreau) se sont développées, dans les années 1930, elles l'ont fait à proximité d'un chemin Gouin utilisé surtout comme chemin forestier ou à des fins récréatives (chasse, pêche, villégiature). Il n'en n'a pas moins joué pour leurs habitants le rôle d'un repère historique et géographique important. Et en allant vers Ferme-Neuve à partir de Chute-Saint-Philippe, sa trace est encore bien lisible à travers la Montée Gouin, mais aussi sur une longue section du sentier de motoneige qui traverse le canton Moreau.

Quant à la réserve de colonisation du chemin Gouin, son impact bien faible serait à examiner en regard de la longue histoire des débats gouvernementaux sur la gestion des terres publiques depuis le 19^e siècle. En effet, sa création amorçait une dynamique de partage des responsabilités entre le ministère de la Colonisation et celui des Terres et forêts. En 1904, une classification des terres publiques distinguant les terres propres à la culture et les terres d'exploitation forestière ira dans le même sens. La gestion de ces terres propres à la culture sera transférée au ministère de la Colonisation en 1921. À l'époque, il était cependant devenu très clair que la dynamique agro-forestière des Hautes-Laurentides et la disponibilité limitée de bonnes terres agricoles ne pourrait jamais correspondre avec une vision de la colonisation privilégiant les seuls « vrais » colons entièrement dédiés à l'agriculture.

Notes

1. Laurin, Serge. 1985. L'histoire des Laurentides, Québec : IQRC, p. 283 et suivantes.
2. Coursol, Luc. 1985. *Histoire de Mont-Laurier Tome 1 1885-1940*, Mont-Laurier : L'Artographe, p. 114.
3. Voir, par exemple : « Dans le Nord. L'expédition de la Société de colonisation », *Le Journal*, mercredi 31 juillet 1901, p. 5.
4. Cela ne fera pas que des heureux car le tracé évite Rapide-de-l'Original (Coursol, L. *op. cit.* p. 117).
5. Cette carte non-datée serait de 1904.
6. L'opposition entre « vrai colon » (colon de bonne foi) et « faux colon » (colon de mauvaise foi) revient souvent dans les documents de l'époque. Le colon de bonne foi correspond au modèle idéal de l'agriculteur traditionnel, à l'inverse de tous les faux colons (les bûcherons, les spéculateurs, ceux qui s'enfoncent trop loin en forêt ...). On en trouve des exemples dans : Québec. 1904. *Rapport de la Commission de colonisation de la province de Québec*, 125 p.
7. Correspondance reproduite dans : Québec. 1903. *Rapport général du Ministre de la Colonisation et des Travaux publics de la province de Québec pour l'année finissant le 30 juin 1902*, page viii.
8. *Op. cit.*, p. x.
9. Il s'agit des réserves du canton Dalmas, du chemin de Sayabec, du chemin Mercier et des lacs Squatteck. Voir Québec. 1907. *Rapport général du ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries de la province de Québec pour l'année finissant le 30 juin 1906*, Québec, p. viii.
10. La Presse, samedi 4 juillet 1903, p. 21.
11. La Presse, mardi 7 février 1905, p. 7.
12. Québec. 1907. *Rapport général du Ministre de la Colonisation et des travaux publics de la province de Québec pour l'année finissant le 30 juin 1906*, p. 84.
13. Le Pionnier, 9 juillet 1907, p. 1.
14. Journal des débats, 12^e législature, 1^{ère} session, Séance de l'Assemblée législative, Fascicule no 8, 11 mars 1909, p.166-167.
15. Le ministère de la Colonisation versera dès lors des subsides de 8 000\$ par année pendant 12 ans à la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Nord.
16. Par exemple, « Politique de colonisation. Un appel à M. Gouin », *Le Pionnier*, 13 août 1907, p. 1. Lomer Gouin est devenu premier ministre en 1905.
17. Journal des débats, 11^e législature, 4^e session, Séance de l'Assemblée législative, Fascicule no 28, 9 avril 1908, p. 370-371.
18. Journal des débats, 12^e législature, 1^{ère} session, Séance de l'Assemblée législative, Fascicule no 8, 11 mars 1909, p.166-167.
19. Mallet, J. F., R.P., 14 janvier 1914, Calepin manuscrit reproduit dans : Chatigny, Robert et Luc Bélisle, 1986, *75^e anniversaire de Lac-Saguay. Hébert – Bédard – Terre Haute, 3 missions... et bientôt un village*, Lac Saguy, pp. 5-28.



Carte des chemins Chapleau et Gouin.
Source : BAnQ P117-S2-P8.13

Le chemin de colonisation Devlin

par Yohan Desmarais

L'auteur est détenteur d'un baccalauréat et d'une maîtrise en histoire de l'Université de Montréal. Originaire de la région, il occupe le poste de directeur et d'historien pour la Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides.



Depuis 1885¹, la vallée de la Lièvre était accessible depuis Montréal grâce au chemin Chapleau, terminé cette même année. Ce dernier, reliant Nominigüe à Ferme-Rouge (Kiamika), est un véritable baume pour la colonisation sur la Lièvre et on assiste dès l'année de sa finition à un véritable essor de nouveaux colons venant prendre possession de leurs nouvelles terres de colonisation². Mais Mont-Laurier est alors essentiellement le terminus et les terres plus à l'ouest restent difficilement accessibles.

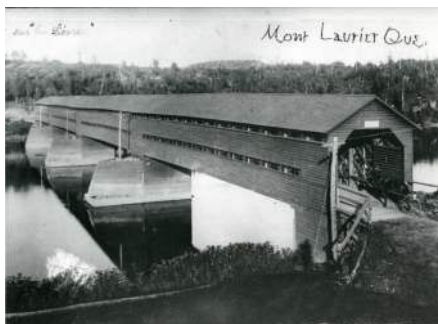
Malgré cette absence de chemin à l'ouest de la Lièvre, quelques colons tenteront l'aventure. Aussi tôt que 1885, quelques colons commencent à s'établir à l'ouest de la rivière et déjà en 1887 on rapporte que des colons sont installés au Lac Brochet (aujourd'hui le lac des Sources au cœur de Saint-Jean-sur-le-Lac)³. Mais l'absence de chemin pour s'y rendre pèse lourd sur la colonisation du secteur et seuls les plus courageux osent aller s'y installer.

Cette situation dure encore pendant une vingtaine d'années durant lesquelles la colonisation à l'ouest de la Lièvre continuera à battre de l'aile. En 1911, le ministre de la Colonisation de l'époque, Charles Devlin, est de passage dans la Lièvre. Les colons installés à l'ouest de la Lièvre en profitent pour l'aborder et lui faire part de leurs problèmes⁴ : difficultés d'approvisionnement, d'écoulement des produits agricoles, isolation des services professionnels, faible taux de nouveaux colons, etc. Quelques mois plus tard, en 1912, il annonce la construction d'un nouveau chemin de colonisation qui partira de Mont-Laurier pour aller rejoindre la vallée de la Gatineau⁵.

Les travaux commencent la même année avec la construction d'un nouveau pont couvert traversant la Lièvre. On l'érige environ 1 kilomètre au sud du pont de l'hôpital actuel. Le nouveau pont couvert, nommé Devlin en l'honneur du ministre, permettra de traverser sur la rive ouest sans faire le détour par le pont Reid (pont de la centrale électrique), construit en 1910⁶.

Sur la rive ouest, le chemin partait vers le nord, dépassait le tracé actuel du boulevard Albiny-Paquette pour finalement tourner vers l'ouest au niveau du chemin « de la scie ronde »⁷. On rejoignait ainsi le chemin du 5^e rang, on repartait vers le nord (alors que le tracé de la 117 actuelle est plus au sud) avant de continuer vers l'ouest en traversant le lot 55 du rang V du Canton Robertson pour finalement déboucher dans l'actuel chemin de l'église nord à Saint-Jean-sur-le-Lac. Ce dernier continue par la suite sa route vers l'ouest, passant au sud de la future colonie de Val-Limoges et rejoignant la vallée de la Gatineau en passant par Aumond⁸.

Le chemin est achevé en 1913. Le moment est excellent puisque le premier évêque du diocèse de Mont-Laurier, François-Xavier Brunet vient d'entrer en poste et la cause de la colonisation lui tient à cœur. Ce dernier met immédiatement la main à la pâte. Il écrit aux agents des terres de Montréal et de Maniwaki pour essayer de motiver la colonisation à l'ouest de la Lièvre. Il fonde la nouvelle mission de Saint-Jean-sur-le-Lac qu'il confie à l'abbé Harold Monty. Ce dernier nomme la colonie « Saint-Charles-de-Devlin » et la mission « Saint-Charles-du-lac-Gatineau » en l'honneur du ministre de la Colonisation⁹.



Le pont Devlin au-dessus de la rivière du Lièvre.

Source : Collection de la SHGHL

La colonisation de Saint-Jean-sur-le-Lac et du canton Robertson prend alors de l'ampleur. L'accès depuis Montréal est dès lors relativement aisé. On prend le train de Montréal à Mont-Laurier et le reste du trajet est réalisable grâce au nouveau chemin. De nouvelles familles s'y établissent et celles déjà présentes sont rejointes par les cousins, oncles et frères qui attendaient la construction du chemin pour se lancer dans l'aventure. Seulement 6 ans après la construction, 34 ans après l'arrivée des premiers colons, la mission est finalement érigée en paroisse, renommée pour l'occasion « Saint-Jean-L'Évangéliste » alors que le village prend le nom de « Saint-Jean-sur-le-Lac »¹⁰.

Dans les années 1940, le chemin Devlin sera la voie d'accès principale pour la colonisation de Val-Limoges lancée par Monseigneur Joseph-Eugène Limoges. Dernier village à être colonisé dans la région, l'entreprise est facilitée par la présence du chemin. D'autant plus que la nouvelle route Montréal-Abitibi est inaugurée cette année-là¹¹. Cette dernière reprend une partie de l'itinéraire du chemin Devlin, mais sur un tracé plus rectiligne qui évite tous les détours empruntés par ce dernier. En somme, l'accès facile à Val-Limoges contribuera à son développement rapide. Seulement un an après l'arrivée des premiers colons, les enfants du village sont déjà suffisamment nombreux pour justifier la construction d'une école¹².

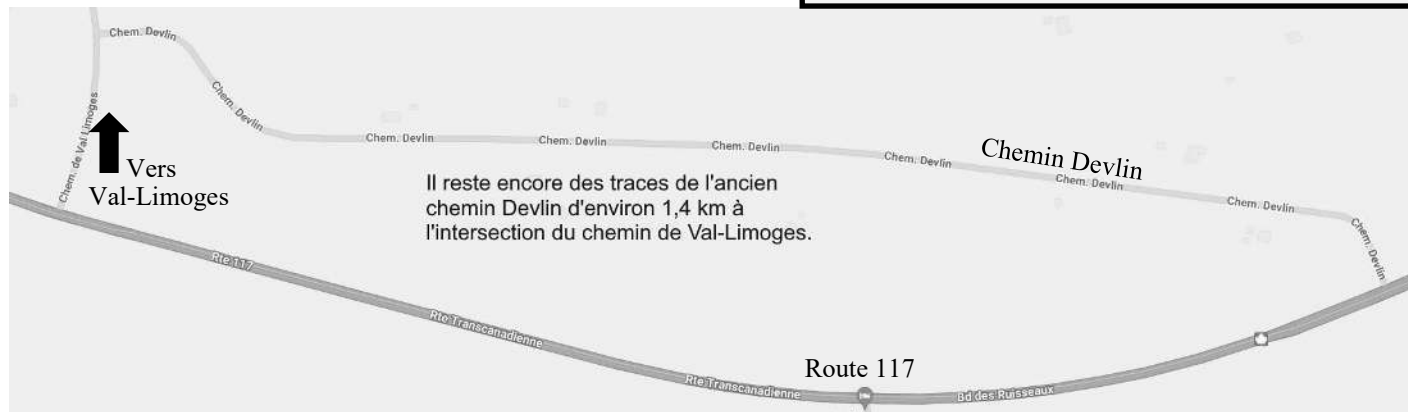
Le chemin Devlin aura ainsi été essentiel au développement du secteur à l'ouest de Mont-Laurier, le secteur Des Ruisseaux comprenant Saint-Jean-sur-le-Lac et Val-Limoges. Il aura également été la première voie d'accès aménagée vers la vallée de la Gatineau. Aujourd'hui, une section du chemin Devlin existe toujours sous ce nom, près de la fourche pour tourner vers Val-Limoges sur la route 117.



Souvenir du vieux chemin Devlin au printemps 1926. Talsy Dunning et Adolphe David (13 ans) sur sa jument Topsy. Le *buggy* en arrière embarque Messieurs Lambert Fleurant, « Snoddy » et Luc Vaillancourt de Maniwaki. Ils sont en route pour le bureau de poste du lac Gatineau.
Source : Collection de la SHGHL

Notes

1. Luc Coursol, 1985, Mont-Laurier 1885-1940, p. 35
2. Idem
3. <https://fenetresurlepasse.com/municipalites/desruisseaux-saint-jean-sur-le-lac-et-val-limoges/>
4. Luc Coursol, 1996, Si Des Ruisseaux m'était conté..., p. 72
5. Idem
6. <https://baladodecouverte.com/circuits/1107/circuit-historique-du-centre-ville-de-mont-laurier>
7. Quoique, selon une carte de 1934, le chemin Devlin et le pont du même nom n'étaient pas reliés ensemble. Pour emprunter le chemin, il aurait vraisemblablement été nécessaire de passer par le pont Reid au cœur du village.
8. Luc Coursol, 1996, Si Des Ruisseaux m'était conté..., p. 72
9. Ibid. 73-74
10. https://originis.ca/paroisses/p_alpha/p_m/paroisse_mont_laurier_saint_jean_levangeliste/
11. Luc Coursol, 1991, Mont-Laurier 1940-1990, p.5
12. Luc Coursol, 1996, Si Des Ruisseaux m'était conté..., p. 82



De Nomingue à Oka : chronique d'une voie de circulation ancestrale

Par **Sylvie Constantin**, présidente et coordonnatrice des opérations, et **Sylvain Généreux**, vice-président, des Gardiens du Patrimoine Archéologique des Hautes-Laurentides. Tous deux des professeurs retraités qui ont enseigné la géographie et l'histoire. Ils ont pour mission la mise en valeur des sites préhistoriques et historiques. Le CIRPAL, une de leur réalisation, a ouvert ses portes en 2022.



Les Gardiens du Patrimoine Archéologique des Hautes-Laurentides se sont donné pour mission de revivre la route millénaire de la rivière Petite Nation, empruntée par les Premières Nations, métis et colons. C'est joindre l'Histoire avec la science de l'archéologie. L'expédition est une ouverture sur la compréhension de ces routes fluviales de notre territoire des Hautes-Laurentides qui rejoint celui de l'Outaouais. Elle s'inscrit dans le partage des connaissances auprès des Anishinabeg et des découvertes d'artefacts sur des sites inventoriés et fouillés ou à reconnaître.

Plus de 15 portages et 230 km sont à réaliser en 10 jours, du 13 mai au 22 mai 2023. L'expédition des 14 canoteurs ne se fera pas sans heurts mais remplie d'expériences humaines extraordinaires et face à cette nature parfois impitoyable et sauvage mais d'une beauté exceptionnelle sur le parcours, dans plusieurs endroits heureusement encore protégés.

Un grand voyage au pays de Nika s'amorce. (Nika en langue anishinaabemowin signifie « bernache »). Le rendez-vous de départ se fait à la Pointe-aux-sœurs, la Pointe Monseigneur ou la Pointe aux Iroquois nommée ainsi par l'arpenteur Sinclair accompagné de son guide anishinabe



Le groupe de l'expédition lors de la séquence de départ.
Source : Les Gardiens du Patrimoine Archéologique des Hautes-Laurentides.

(Simon Commandant), (lieu présumé du massacre des Weskarinis dans les années 1651). Un grand ballet s'installe : chacun est

fébrile transportant son canot, les bagages pour le voyage, les équipements nécessaires vers la plage. Nous sommes interrompus par des sourires, des amis, des étrangers qui viennent assister et souligner notre départ. Un vent du Nord commence à souffler sur le lac nous avertissant que les éléments de la nature sont souvent imprévisibles. Nous sommes à sa merci. La mairesse, Francine Létourneau, nous fait un discours, un p'tit mot pour nous encourager et soutenir l'expédition. Douglas Odjick, membre du conseil de bande de Kitigan Zibi raconte avec fierté le retour sur les traces de ses ancêtres, jusqu'à Oka ; un retour sur le territoire Anishinabeg. Sylvain Généreux fait un rappel du site archéologique sur lequel nous nous trouvons et raconte l'histoire de Peter Van Wagner, l'origine des Gardiens, ici même, son rêve de faire cette expédition, de Louis Tanascon, des Bernard, des gens qui ont occupé le territoire de Nomingue. On fixe la plume de Nika sur la pince du canot en guise de protection ; Roland, notre cher ami et archéologue, remettra un champignon polypore et un morceau de bois de tilleul comme « ami fidèle de frère de feu ».

« À vos canots vous autres » sera le mot d'envoi. On s'engage vers la Baie Larivière avec le vent qui souffle dans notre direction. On doit donc se diriger vers l'ouest, en longeant le Camp Nomingue et bifurquer droit vers la Baie. Le « Vagabond », Daniel Poulin et sa conjointe, Louise Éthier, et deux amis à eux, nous accompagnent chacun dans leur embarcation. Déjà, notre instinct nous pousse à la vigilance, le cœur heureux et les sens en effervescence, nous arrivons à la baie après 50 minutes de pagayage.

Sylvain raconte qu'ils sont bel et bien sur un lieu de portage ; d'abord, une pointe de lance

déjà trouvée à l'époque de monsieur Philippe Larivière sur le plateau d'en haut. Puis, nous y avons mené un inventaire en 2020 et avons trouvé des preuves : de la matière lithique de Kichisipi rattachée à l'Outaouais, un morceau d'éclat du Mistassini dans le premier sondage, une pointe de flèche, des éclats de taille et des nucléus.

Pendant très longtemps, Peter Van Wagner, propriétaire du Camp Nominique, appelait ce passage « *Louis Tanascon* » entre la Baie Larivière et le lac Lesage, ce qu'on nomme aussi « *La route des Weskarinis* » ; passage qui accède à la rivière de la Petite Nation. Il sera d'ailleurs décrit dans le livre de Jean-Guy Paquin... (« *Il est resté quelque chose de la mer* », récits, par Jean-Guy Paquin, collection « Outaouais », p. 109 à 117). Sur les cartes anciennes, on le nommera « *portage de la Nation* ».

De là, s'enchainent deux autres portages jusqu'aux chutes du Lac St-Denis. On recherche un endroit bien plat pour y installer nos tentes. Première nuit au son tonitruant de l'eau qui s'exclame avec fracas.

Après un déjeuner plutôt substantif fait de gruau d'avoine et de fruits séchés, l'expédition repart en direction du lac Serpent ; un long portage de près de 750 mètres est à faire. Mais un spectacle des plus saisissants par la beauté sauvage nous y attend. À la robe vert pâle, remplie de lumière qui nous éblouit, la forêt nous séduit. La rencontre de la cascade qui provient du lac Ouananiche ajoute à l'émerveillement.



L'expédition au niveau des chutes St-Denis.

Source : Les Gardiens du Patrimoine Archéologique des Hautes-Laurentides

Après quelques petits méandres, portage au lac Chénier. Puis, on s'engage dans ce lieu autrefois nommé le lac *Kojakokanak* devenu le lac Long puis Gagnon. Il fait plus de 12 km ! Heu-

reusement, le vent soufflera dans notre dos. On se couchera tôt ; le corps fatigué de tous ces coups de pagaies et portages.

Après le cri de la bernache, nous embarquons pour une troisième journée qui s'annonce assez ardue : 28 km. Le portage de « la montagne » est plutôt compliqué mais nous y parvenons. Après 3 heures de route, il nous reste 6 km pour atteindre le lac Simon. Au moment où on arrive au lac, un vent puissant nous retient. La houle, les vagues nous forcent à y rester. Nous ne traverserons donc pas le lac cette journée-là. Quatrième journée, déjà 5 heures du matin, tous au déjeuner. Un chagrin tombe à petites gouttelettes. En direction de l'Île au Canard Blanc, nous ferons un arrêt au rocher Manitou, là où des peintures rupestres y sont encore marquées de traces à l'ocre rouge. Après un portage en camion, nous irons coucher à Ripon.

17 mai. Après la nuit glaciale, nous repartons pour un premier portage « *les Racines* ». Un gros seuil au printemps ! Puis, en arrivant aux chutes Marcotte, on comprend fort bien la dangerosité et on s'engage dans

cet incroyable portage et arrêtons pour prendre des photos de ces cataclysmes, au cœur du vibrant circuit de la Petite Nation. On s'installe à nouveau dans nos canots et le courant nous

mène vers le dernier portage de 300 mètres aux chutes Fournel. Après la petite baie, nous accosterons et coucherons chez madame Hade, une amie de Serge qui nous accompagne.



Le groupe, suite au portage de la chute Marcotte.

Source : Les Gardiens du Patrimoine Archéologique des Hautes-Laurentides

Si la nuit précédente était glaciale, cette sixième nuit a été « polaire » ! Il nous faut attendre jusqu'à 9 h 30 pour que dégèlent nos *wet suits*. Après le déjeuner, on s'embarque sur une belle route, beaucoup d'oiseaux, des loutres, des aigles royaux, pygargues, bernaches ; sur notre parcours, nous passerons devant l'embouchure de la rivière la Petite Rouge qui à cet endroit, forme une pointe à la rencontre de la Petite Nation. Des artefacts auraient été trouvés à cet endroit. Nous y ramassons aussi de l'argile

qui servira au projet de l'université Laval afin de fabriquer des poteries de manières ancestrales autochtones. Nous nous dirigeons vers « Portage-de-la-Nation ». De là, nous serons conduits en camion jusqu'au site « *Patrimoine et chutes de Plaisance* », ancien village de la North Nation Mills. On croyait avoir fini nos portages !!! Eh bien non ! Impossible pour nous de descendre avec le camion. On devra donc encore une fois porter sur près de 500 mètres...

Mise à l'eau à 15 heures en direction du *Parc de Plaisance de la SÉPAQ*. Lorsqu'on regarde en arrière, ces paysages des chutes à couper le souffle nous bouleversent encore et encore... Le courant nous transporte facilement et avironnant dans un cadre des plus naturels en direction du petit canal qui nous mène sur l'aire de camping « *Desjardins* ». Nous sommes dans un lieu où les Weskarinis ont occupé ces espaces à l'arrivée de Champlain. Magnifique coucher de soleil ; on prend une bonne douche, on mange du chili, on fait un feu. Olivier et Adrien, en arpentant la plage, ont trouvé un morceau de chert avec des traces d'enlèvement. Indices importants d'une occupation ancienne. Nous sommes rendus sur la *Kichisipi*, la Grande Rivière, la rivière Outaouais.

Le 19 mai, 7^e jour, nous partons du parc de Plaisance vers l'embouchure de la rivière La Rouge. Nous y ferons halte au camping « Notre-Dame-de-la-Rouge ». Près de 28 km dans un tumulte de vent et de grandes vagues qui nous ont demandé beaucoup d'énergie. La journée a été très longue et mise à l'épreuve. Heureusement, un bon souper chaud nous reconforte.

Le lendemain, le vent s'est calmé et le courant nous amène jusqu'au Camping de « Brownsburg Chatham » après 22 km. La route d'eau est beaucoup plus achalandée que ne l'était la Petite Nation. Traversiers, plaisanciers en bateau et le territoire est grandement occupé par de grosses habitations.

Puis, 9^e journée, nous arrivons au barrage Carillon où nous serons transportés en camion jusqu'au débarcadère. Nous prendrons le

temps, en cette veille de la journée des Patriotes, d'aller faire un tour au monument « Hommage aux héros du Long-Sault ». (Il se compose de 18 monolithes géants élevés aux morts de la bataille du Long-Sault livrée par Adam Dollard des Ormeaux, ses 16 compagnons et une cinquantaine d'alliés des Premières Nations contre 600 à 800 Iroquois, en mai 1660.) De là, nous filerons jusqu'à l'Île de Carillon où nous camperons en pleine autonomie. La dernière nuit...

Enfin, le 22 mai, nous accosterons après 20 km, à notre destination finale : OKA ! Mission accomplie et réussie ; tous sains et saufs, réunis dans cette joie commune d'avoir réalisé ce périple. Comme nos ancêtres, nous avons parcouru ces rivières dans l'espoir de les faire revivre.

Voir aussi le site web de l'organisme : lesgardiensarcheo.com



L'expédition passant devant le Château Montebello sur la rivière des Outaouais.

Source : Les Gardiens du Patrimoine Archéologique des Hautes-Laurentides

Les moyens de transport et de communication de la vallée de la Rouge des premiers habitants à nos jours

par Richard Lagrange

Richard Lagrange est historien et professeur d'histoire. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages, dont deux sur la région de la Rouge et un, tout récent, sur l'œuvre du curé Labelle. Après une carrière au cégep Édouard-Montpetit à Longueuil, il est maintenant à sa retraite.



Les sentiers des Weskarinis

La vallée de la rivière Rouge, tout comme celle de la Lièvre, faisait partie des cantons du Nord que le curé Antoine Labelle de Saint-Jérôme voulait coloniser jusqu'au Manitoba¹. Jadis occupée par la nation anishinabe des Weskarinis² depuis plus de 6 000 ans, la vallée de la Rouge a d'abord été sillonnée par des kilomètres de sentiers essentiels à leurs activités de chasse et de pêche, et à la récolte des plantes thérapeutiques. Ces pistes terrestres étaient complétées par les lacs, les ruisseaux et la rivière qu'empruntaient les canots des Weskarinis. Leur territoire allait du bassin de la Rouge au bassin de la Petite-Nation. Les maladies, les guerres intertribales, la destruction de la forêt, de la faune et de la flore par la colonisation et par l'exploitation forestière les décimeront³.



Flottage des billots de bois à L'Annonciation, vers 1920. Source : Collection Richard Lagrange.

Les chemins forestiers

Au début du XIX^e siècle, le territoire devient un vaste chantier forestier. Les anciens sentiers amérindiens sont convertis en chemins forestiers où des centaines de bûcherons entaillent la forêt pour sortir tout le bois commercial. Les billots de bois descendent les lacs, les ruisseaux et la rivière Rouge en destination des moulins à scie à Hawkesbury. La puissante compagnie forestière *Hamilton Brothers* établit son monopole dans la vallée de la Rouge qui regorge alors de grands pins blancs et rouges⁴. Au cours des années 1860, elle met en place une série de fermes fores-

tières le long des cours d'eau qui permettent d'alimenter les différents chantiers.

Les chemins de colonisation

Arrivé en poste en 1868, le curé Labelle de Saint-Jérôme prend sur lui d'appuyer le mouvement de colonisation des cantons du Nord et le développement des ressources naturelles au bénéfice des Canadiens français en vue de contrer l'émigration vers les États-Unis. Pour parvenir à ses fins, il réclame la construction d'un chemin de fer entre Montréal et les Laurentides.

Un premier tronçon est réalisé en 1876 jusqu'à Saint-Jérôme. La campagne sera longue pour que les rails traversent les montagnes du Nord et atteignent Mont-Laurier en 1908. La patience des colons est mise à l'épreuve. Des centaines de familles de colons sont montées dans le Nord grâce à la promesse de l'arrivée d'un train qui allait les sortir de l'isolement et les connecter au marché de Montréal pour l'écoulement des produits agri-

coles, forestiers et miniers.

En 1880, alors que l'arpenteur William M. Crawford explore le canton Marchand, un premier colon, Émery Chartrand, originaire de Saint-Vincent-de-Paul (Laval), achète une part de la ferme du Milieu et vient s'y établir, et ce, en parcourant le chemin forestier de la *Hamilton Brothers*. Il est suivi de six autres familles, le premier noyau d'habitants du village de L'Annonciation. Malgré l'état déplorable des chemins, des contingents de voitures de colons gravissent les montagnes La Repousse et L'Épouvante en partance de Sainte-Agathe

pour s'aventurer sur des chemins forestiers afin de se rendre à leurs lots dans la Rouge. En 1884, L'Annonciation est formée de 34 familles soit 238 habitants. L'année suivante, un bureau de poste est établi chez Joseph Demers, marchand, qui a la responsabilité du transport du courrier entre le bureau de poste de la Chute-aux-Iroquois (Labelle) et L'Annonciation. Le contrat de malle mentionne qu'il doit parcourir une fois par semaine la distance de 15 milles (30 aller-retour) pour aller chercher le courrier à Labelle et le ramener au bureau de poste. Arthur Buies, secrétaire du curé Labelle, raconte que «la voiture qui portait la malle à la Chute aux Iroquois une fois par semaine y restait engloutie; alors il fallait aller la chercher à cheval, et si le cheval lui-même ne réussissait point à passer, on restait privé de la malle. Cela durait jusqu'à dix ou douze jours de suite, suivant le temps et les saisons⁵». Ou quand ce n'est pas le pont qui est emporté par les glaces du printemps.

Le Chemin Chapleau

Dans le but de s'emparer des sols de la vallée de l'Ottawa, le curé Labelle va faire construire un chemin de colonisation entre la Chute-aux-Iroquois, Nominigüe, Kiamika et le Rapide-de-l'Original (Mont-Laurier). Long de 89 kilomètres, ce chemin achevé en 1884 et appelé Chapleau, en l'honneur d'Adolphe Chapleau, premier ministre du Québec de 1879 à 1882, est considéré par les colonisateurs comme la colonne vertébrale du mouvement de colonisation des cantons du Nord. Ce chemin traverse une zone isolée, très inégale, en pleine forêt, quasi inhabitée, parfois marécageuse et rocheuse⁶. D'ailleurs, le prix des denrées au Nord est souvent le double ou le triple de celui de Saint-Jérôme, en raison des coûts associés aux transports et aux très mauvais états des routes, surtout au printemps et à l'hiver.

Le chemin de fer

L'arrivée du train à L'Annonciation, en 1904, redonne un second souffle à la colonisation du territoire, à l'exploitation forestière, au développement du tourisme et à l'amélioration des voies de communication. Elle va faire de la

gare un lieu communautaire dynamique. Léon Fortin, un Annonçois de 71 ans témoigne lors d'une entrevue en 1985, que «ce qui était formidable c'était le service postal par le train du



Arrivée du train à L'Annonciation en 1905. On aperçoit sur le côté de la gare la diligence de l'hôtelier Eugène Danis. Source : Collection Richard Lagrange.

samedi soir. C'était le rendez-vous, le quai de la gare se remplissait de monde. Un préposé amenait les sacs de malle au bureau de poste. Fait que là, monsieur [Côme] Robidoux [commerçant sur la rue principale du village] fermait le bureau de poste tant qu'y avait pas fini le dépouillement de la malle, après ça, il rouvrait le bureau de poste, pis il donnait la malle tant qu'il y avait quelqu'un là, même chose après la messe de 10 heures le dimanche matin⁷».

Avant le train, le courrier parvenait dans les villages par la diligence. Le postillon annonçait son entrée en sonnant du cor et arrêtait chez les maîtres de poste. Après 1904 s'amorce l'acheminement du courrier sur la nouvelle ligne de chemin de fer. Celle-ci permet d'augmenter la fréquence du courrier à six cueillettes par semaine à toutes les gares. Sur le parcours, des arrêts sont aménagés afin de laisser le courrier au moyen d'une happe-dépêches, mieux connue sous le terme anglais de *catchpost*, qui consiste en un crochet qui happe le sac de courrier au passage du train. Le ministère des Postes alloue un contrat de malle à un cultivateur ou à un entrepreneur forestier pour aller chercher le sac de courrier et l'emporter à sa résidence où se trouve le bureau de poste. Une petite gare est aménagée dans le hameau de Lacoste, situé à 8 kilomètres au nord de L'Annonciation. Compte tenu des nombreux chantiers forestiers se trouvant aux environs de Lacoste, la gare se métamorphose en un important centre de chargement de bois. Un petit drapeau vert et blanc est levé pour signaler au conducteur du train de s'arrêter pour prendre des passagers. Il y a aussi sur le quai de la gare une happe-dépêches⁸.

Ainsi, le paysage de colonisation de la Rouge ne ressemble en rien au temps du curé Labelle. Ce n'est pas que la pauvreté a disparu, loin de là, mais les conditions matérielles s'améliorent, l'économie se diversifie et la vallée

compte plusieurs chemins reliant tous les villages. Un vent de modernité emporte la région, par exemple, par l'installation des poteaux de téléphone de L'Annonciation à Mont-Laurier entre 1903 et 1909. Ou par l'introduction de la première automobile dans le village de L'Annonciation, en 1909, conduite par son propriétaire J.-Patrick Lee, marchand en ferronnerie, à la vitesse de 20 milles à l'heure.



Les trois voies de communication se côtoient au Rapide des Italiens à L'Annonciation/Canton Marchand, vers 1930. Source : Collection Richard Lagrange.

Air Canada et Porter Airlines.

En guise de conclusion

Lorsque je demeurais à L'Annonciation, de la fin des années 1970 à 2000, il m'arrivait souvent de marcher dans les anciens chemins de colonisation de la région, de canoter sur la rivière Rouge et de circuler à vélo sur l'ancienne voie ferroviaire devenue le parc linéaire Le P'tit Train du Nord. À

chaque occasion, l'historien en moi réfléchissait sur les traces de ce passé, et avec elles, les 6 000 ans d'histoire. C'est la raison pour laquelle je m'étais impliqué entre autres dans la fondation de la Société du patrimoine de la vallée de la Rouge, en 1980, pour préserver, mettre en valeur et diffuser l'identité culturelle et historique des Hautes-Laurentides.

La route 11

Construite en 1925, la nouvelle route 11 connaît un achalandage très important en devenant la grande route nationale entre Montréal et Mont-Laurier. Elle draine avec elle des centaines et des centaines de citadins et de touristes à la recherche de centres de villégiatures, de pensions et d'activités variées comme la pêche, la chasse, la baignade ou le camping. Après 1940, la route est déneigée et asphaltée, et donc, carrossable à l'année. Le chemin de fer va devenir marginal comme moyen de transport face à la montée de l'automobile et du camionnage. Au moment où la villégiature explose au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, l'activité agricole s'écroule et l'économie se tourne vers l'industrie forestière⁹.

L'aéroport de La Macaza

La fin de la Seconde Guerre mondiale fait place à la guerre froide opposant le bloc communiste au bloc occidental et à la crainte d'une guerre nucléaire. Dans ce contexte, le gouvernement fédéral érige une base militaire à la Macaza en 1960¹⁰. On y installe 28 rampes de lancement des missiles Bomarc. Dans le cadre d'une entente militaire de coopération entre les États-Unis et le Canada pour défendre l'Amérique du Nord, une piste militaire avait déjà été construite en 1952. L'aérogare de grande dimension permet l'atterrissage des gros porteurs américains. En 1972, la Défense nationale ordonne la fermeture de la base militaire et le retrait des missiles. Trente ans plus tard, l'ancien aéroport de la base militaire devient l'Aéroport international de Mont-Tremblant qui accueille des avions des compagnies aériennes comme

Notes

1. Richard Lagrange, *Le pays rêvé du curé Labelle. Em-parons-nous du sol, de la vallée de l'Ottawa jusqu'au Manitoba*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2001, 191p.
2. Jean-Guy Paquin, *Au pays des Weskarinis*, Chénéville, Jean-Guy Paquin éditeur, 160p.
3. Roland Viau, *Amerindia. Essais d'ethnohistoire autochtone*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 2015, 247p.
4. Richard Lagrange, *Le Nord, mon père, voilà notre avenir...une histoire de L'Annonciation et de Canton Marchand*, L'Annonciation, 1986, 324p.
5. *Ibid.*, p. 45.
6. Richard Lagrange, *Le pays rêvé du curé Labelle. Em-parons-nous du sol, de la vallée de l'Ottawa jusqu'au Manitoba*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2001, p.88-90.
7. Richard Lagrange, *Le Nord, mon père, voilà notre avenir...une histoire de L'Annonciation et de Canton Marchand*, L'Annonciation, 1986, p.126.
8. Claude Martel, «Les bureaux de poste du Canton Marchand», *Bulletin d'histoire postale et de marcophilie*, no. 143, septembre-décembre 2020, p. 5-28.
9. Serge Laurin, *Histoire des Laurentides*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1986, p. 540, 547-562.
10. Benoit Thibeault, Christine Macias, Micheline Charette, *Mission La Macaza. Recueil d'histoire*, Rivière-Rouge, Éditions Micheline Charette, 2023, 330p.



TITRE D'ASCENDANCE MATRILINÉAIRE DE

Nicole Meilleur

LEMEILLEUR Marie

La Ventrouze, Tourouze, Perche

Jacques LEHOUX

1^{ère} génération

LEHOUX, Françoise	20 octobre 1653 Notre-Dame, Québec	Robert PARÉ Mathieu Paré et Marie Joanet
-------------------	---------------------------------------	---

2^e génération

PARÉ, Marie-Madeleine	12 novembre 1678 Ste-Anne-de-Beaupré	Jean BOUCHER Quentin Boucher et Jeanne Denis
-----------------------	---	---

3^e génération

BOUCHER, Marie-Madeleine	16 novembre 1705 St-Joachim	Paschal MERCIER Pascal Mercier et Anne Cloutier
--------------------------	--------------------------------	--

4^e génération

MERCIER, Marie-Anne	17 août 1733 Berthier-sur-Mer	Louis BLAIS Pierre Blais et Françoise Beaudoin
---------------------	----------------------------------	---

5^e génération

BLAIS, Marie-Anne	10 juin 1765 Berthier	Basile BOUCHARD Ignace Bouchard et Jeanne Roy
-------------------	--------------------------	--

6^e génération

BOUCHARD, Françoise	05 août 1799 St-Hyacinthe	Pierre ZOSTE Christian Zaust et Marguerite Rinkin
---------------------	------------------------------	--

7^e génération

ZOSTE, Marcelline	09 octobre 1821 La Présentation	Louis DUFALT François Dufault et Mesanges Perras
-------------------	------------------------------------	---

8^e génération

DUFALT, Nérée	16 octobre 1849 St-Hugues	Charles BOUVIER Marie-Charles Bouvier et Marie Gatineau
---------------	------------------------------	--

9^e génération

BOUVIER, Alexandrina	13 août 1888 Ste-Hélène-de-Bagot	Stanislas BRODEUR Joseph Brodeur et Isabelle Delorme
----------------------	-------------------------------------	---

10^e génération

BRODEUR, Alexandrine	20 avril 1910 Ste-Hélène-de-Bagot	Guillaume (Willie) LACHAPELLE Irénee Lachapelle et Olivine Lonon
----------------------	--------------------------------------	---

11^e génération

LACHAPELLE, Simonne	25 août 1945 St-Joseph, Val-Barrette	Charles MEILLEUR Adrien Meilleur et Clara Prud'homme
---------------------	---	---

12^e génération

MEILLEUR, Nicole		
------------------	--	--

13^e génération

--	--	--

14^e génération

--	--	--

Recherches effectuées par :

Nicole Meilleur

Date : 2024-05-09

Formulaire réalisé par Nicole Meilleur



Au temps de la Route nationale 11 : De Montréal à Mont-Laurier

par Philippe Aubry

L'auteur est camionneur et historien. Amoureux des Laurentides, il consacre son étude à l'histoire de la région, notamment à l'histoire des transports. Son projet *Histoire d'un Nord*, une chaîne Youtube, a récemment été récompensé par la Fédération Histoire Québec via le prix *Paysages en mouvement*.



En 1926, on inaugurerait la célèbre route 11 qui relie Montréal à Mont-Laurier. Il s'agit de l'ancêtre de la route 117 que nous connaissons aujourd'hui. Par quel itinéraire cette route passait-elle? Qu'est-ce qui attendait les automobilistes dans ces années-là? Dans cet article, je vous conduis sur la route de l'histoire.

L'automobilisme au Québec

Pour comprendre ce qui amène le gouvernement québécois à créer un réseau de routes dites « nationales », quelques indications s'imposent. L'automobile est une invention de la fin du 19^e siècle. Dès le début des années 1900, on voit apparaître des voitures, communément appelées « machines » dans les grandes villes dont Montréal. Rappelons qu'à l'époque, c'est le cheval et la carriole qui servent de moyen de transport à la vaste majorité des Québécois. L'automobile, sous sa première forme, est considérée comme un engin de riches. Il faut dire

que les voitures sont très dispendieuses, particulièrement avant l'arrivée des Ford modèle T sur le marché en 1908. C'est une machine complexe qui nécessite beaucoup d'habiletés pour la maîtriser. Il faut savoir faire soi-même les réparations et les ajustements. Néanmoins, plusieurs aristocrates se portent acquéreurs de tels bolides, si bien que le gouvernement provincial promulgue la loi sur les véhicules moteurs en 1906. Cette loi comprend entre autres l'immatriculation des automobiles, ce qui nous permet d'avoir des statistiques sur le nombre de véhicules dans la province. De 167 voitures enregistrées en 1906, on atteint 51 000 véhicules en 1921 et au-delà de 100 000 automobiles en 1926. Dès les années 1910, les Laurentides sont sillonnées par les automobilistes. Mais les premières routes ne sont pas très adaptées : faites de terre battue, une petite pluie transforme les chemins en véritable bournier. Ne pensez pas utiliser votre véhicule à l'hiver, l'automobile est quelque chose de saisonnier, soit de mai à octobre environ. Il faut également pouvoir trouver du carburant, si précieux pour faire avancer les voitures. Des clubs automobiles se forment pour regrouper les propriétaires de voitures et améliorer leur expérience en général. Les clubs produisent des cartes et des circuits pour faciliter les déplacements en automobile. Ils font également pression sur le gouvernement provincial pour avoir de véritables infrastructures adaptées comme de meilleures routes, des ponts et une signalisation adéquate sur les chemins de la province. Les municipalités souhaitent également que le gouvernement, par l'entremise du ministère de la Voirie, s'occupe des routes entre les villes. Il s'agit d'un exercice dispendieux pour les corporations municipales que de maintenir en état les routes dans leurs centres-villes, alors imaginez prendre la charge de chemins sur de longues distances.



Défilé de la Saint-Jean-Baptiste au niveau de la pointe entre le boulevard et la rue Salaberry. La culture automobile bat son plein!

Source : Collection de la SHGHL

Les routes nationales et la célèbre route 11

Dans les années 1920, le gouvernement québécois décide de faire bouger les choses. Devant la croissance du parc automobile et du nombre de touristes américains qui utilisent leurs automobiles, on décide de doter le Québec de véritables routes. Le ministère de la Voirie a la responsabilité de la construction et de l'entretien de ces voies automobiles. On choisit donc de reprendre des routes existantes, comme les chemins de colonisation dans les Laurentides. On procède à l'amélioration de ceux-ci par le « gravelage » et l'élargissement des chemins. Des entrepreneurs locaux s'occupent des travaux, comme par exemple à Nominigüe où Sem Lacaille engage des hommes pour améliorer le chemin Boileau entre l'Annonciation et Bellerive.

La route 11 est ouverte de manière officielle en 1926. Elle part du centre-ville de Montréal et relie Mont-Laurier en passant dans toutes les villes et tous les villages sur son parcours. Elle suit la voie ferrée du Canadien Pacifique dans toute sa longueur, car la présence du train a fait en sorte qu'il y a déjà des infrastructures touristiques pour accommoder les voyageurs comme des hôtels. Il faut dire que la région des Laurentides est déjà connue et populaire auprès des touristes. Vous remarquerez qu'encore aujourd'hui, la partie la plus développée des Laurentides se situe dans l'axe du P'tit Train du Nord et de la route 117. La première version de la route 11 emprunte un itinéraire bien différent de la route actuelle. Elle longe la voie ferrée du Canadien Pacifique dans son intégralité. Un parcours long et sinueux qui a l'avantage de passer par une chaîne de villes et villages bien développés et prêts à accueillir les automobilistes. L'âge d'or du train achève déjà.



La route 11 à L'Annonciation (Rivière-Rouge), côtoyant les rails. Vers 1930.
Source : Collection de la SHGHL

Dans les années 1940, la voiture s'impose comme le moyen de transport numéro un en Amérique du Nord. Le Québec n'en fait pas exception.



Construction du pont Albiny-Paquette au même moment que l'asphaltage de la route.

Source : Collection de la SHGHL

À Mont-Laurier, on choisit de prolonger la route vers l'Abitibi plutôt que de prolonger le train du nord. La route 58 est ouverte en 1940. C'est plus ou moins le tracé de la route 117 actuelle dans le parc de La Vérendrye. On améliore la route 11 au sud de la capitale des Hautes-Laurentides. Le boulevard Champlain, maintenant nommé Albiny-Paquette, est réaménagé en vue d'accueillir la route nationale. On construit le pont sur la Lièvre près de l'hôpital pour relier la 11 et la route 58. À la fin des années 1940, la route 11 est asphaltée sur toute sa longueur, ce qui améliore l'expérience des automobilistes, permet son déneigement en plus de permettre de rouler à plus grande vitesse. Mont-Laurier devient un véritable relais routier, car elle se trouve à mi-chemin entre l'Abitibi et Montréal. L'hôtel Château Laurier, sur la rue de la Madone, connaît une popularité inégalée. On l'agrandit pour accommoder la clientèle. Lorsqu'un service d'autocar est mis en place en 1956 par la Compagnie de Transport Provincial l'hôtel devient le terminus.

En 1972, la route 11 devient officiellement la route 117. Dans la région des Hautes-Laurentides, elle est déjà connue dans sa forme actuelle. Plus au sud, il y aura beaucoup de changements dans les 50 dernières années. On va inaugurer des voies de contournement, dont celles de Saint-Jovite, la Conception et Rivière-Rouge. À partir de Sainte-Agathe-des-Monts, on commence à élargir la 117 à quatre voies. Dans les années 1980, on parle de se rendre à Mont-Laurier à quatre voies, mais cette promesse se fait encore attendre...

Si vous souhaitez en apprendre davantage sur la célèbre route 11, sachez que je suis l'auteur d'une série de capsules historiques sur la chaîne Youtube « Histoire d'un Nord ».

Albiny Paquette, un homme de convictions

par Suzanne Guénette

L'auteure a été responsable administrative pour la SHGHL de 2004 à 2015. En collaboration avec Mme Denise Théoret Besson, présidente à l'époque, elle crée en 2008 la revue La Laurentie. Depuis, elle est revenue à ses anciennes amours en devenant membre du conseil d'administration de la Société depuis 2023.



La toponymie sert à préserver la mémoire collective, puisqu'un nom recèle des informations sur le passé et sur ceux qui en ont marqué l'histoire. Découvrons ensemble celui qui œuvra au développement de la région et à qui on a fait l'honneur – parfaitement mérité – de donner son nom au tronçon de la route 117 qui traverse Mont-Laurier, le Dr Albiny Paquette.

Joseph Henri Albiny Paquette naît le 7 octobre 1888 à Marieville, fils de Wenceslas, instituteur, et de Marie Gareau. Il est le frère de 8 autres enfants dont trois meurent en bas âge et trois autres entreront en religion. Sa famille part vivre à Montréal en 1895, il a alors 7 ans. Tantôt serviteur de messe puis messenger pour une pharmacie, il distribue également des échantillons de thé Salada de porte en porte, dans son quartier.

En 1905, il gagne une bourse de trois ans d'études au Mont-Saint-Louis, ce qui lui permet de faire des études classiques. C'est là qu'il prend goût à la discipline militaire, faisant partie des Cadets. Discipline qui lui permettra de supporter les horreurs de la guerre qu'il vivra par la suite. En 1907, hélas, il contracte une maladie pulmonaire qui le pousse au repos pendant une longue année, mais qui lui permet de réfléchir à son avenir. C'est pendant cette période qu'il prend l'importante décision de devenir médecin. En 1909, il fait son inscription à la Faculté de médecine et obtient son doctorat en juin 1913. Il fait son internat à l'Hôpital Notre-Dame. En 1914, après celui-ci, il arrive dans



Le docteur Albiny Paquette
Source : Collection de la
SHGHL

notre région pour sa première année de pratique, à la demande d'un confrère, installé à Mont-Laurier, le Dr Henri Cartier. Il habite chez lui pendant quelques mois avant de décider de repartir à Montréal étudier la gynécologie, au Bellevue General Hospital. Mais le début de la Première guerre en décide autrement.

Il part avec d'autres médecins comme lui pour se rendre, en bateau, en Angleterre. Menace de torpillage du navire oblige, il doit porter une veste de sauvetage en tout temps. Il rejoint la Croix-Rouge qui recrute des médecins pour combattre une épidémie de typhus dans les Balkans. Après un service exemplaire auprès de la population, il doit fuir comme bien d'autres vers l'Italie, puis la France, pour sauver sa vie. Le récit qu'il fait, dans sa biographie, de leur parcours est bouleversant et témoigne des horreurs de la guerre.

C'est alors au tour de l'Armée canadienne de le recruter comme médecin, dans le 69^e régiment. C'est tantôt en Angleterre puis à Paris qu'il est envoyé, pour finalement être témoin de la fin de la guerre, en 1919, qu'il célèbre avec la population en liesse : enfin la fin des terribles bouleversements. La guerre aura fait, en France seulement, 1,300,000 morts et autant de blessés. C'est toujours, en 1919, qu'il épouse Marcelle Lévy-Génard, à Paris. Avant de quitter la France, il assiste à la signature du Traité de Versailles, au Château Versailles, le 28 juin 1919.

Démobilisé, il part de la France, avec son

épouse, et arrive au Canada, le 28 août, revenant d'un voyage en Europe qui aura duré quatre années. Il pleure de joie en revoyant enfin sa chère famille.

Désirant se consacrer enfin à la médecine en cabinet, il revient s'installer à Mont-Laurier, où il rejoint les médecins Oscar Godard, Henri Cartier, son ami, et Toussaint Lachapelle. La vie est dure à cette époque, et c'est en voiture à cheval, sur des routes non pavées, pleines d'ornières, presque impraticables parfois, qu'il fait ses visites aux colons, sans grande rémunération, devant même parfois payer de sa poche pour louer voiture et attelage. C'est également sur des lacs et rivières gelés qu'il doit parcourir des milles, au risque de sa vie lorsque la glace se rompt, à un certain moment, et doit sa survie à des paysans venus le secourir.

En 1920, il est nommé médecin de la prison de Mont-Laurier et devient rédacteur pour le *Courrier de Mont-Laurier*, propriété de l'imprimeur Demers.

En 1925, il devient le 4^e maire de Mont-Laurier et on voit alors la construction d'égouts municipaux, de trottoirs plus permanents, l'éclairage des rues et des ponts, la construction d'un premier bureau de poste. Il est réélu à la mairie, en 1928, 29, 32 et 34. En 1929, il devient également préfet du comté de Labelle, poste qu'il occupera jusqu'en 1935.

En 1933, son épouse bien-aimée décède, suivie par son père en séjour chez lui. Ces deux pertes l'affectent beaucoup et il décide de laisser la politique pour se consacrer à ses trois enfants, encore en bas âge, et à la médecine.

Mais en 1935, il fait à nouveau campagne, cette fois-ci c'est pour Henri Bourassa qui se présente aux élections fédérales, qu'il perd malheureusement. Est-ce que ça lui a redonné la pique de la politique ? Peut-être car quelques semaines plus tard, il est choisi comme candidat conservateur dans Labelle, (avec Maurice Duplessis comme chef de parti). Il est déclaré élu le 25 novembre par une imposante majorité, mais se retrouve dans l'opposition lorsque c'est le parti libéral, mené par Louis-Alexandre Taschereau, qui est élu. Mais de nombreux scandales obligent celui-ci à démissionner, le 11 juin 1936. Remplacé par



Hôpital militaire canadien près de Paris : Sir Robert Borden, premier ministre du Canada, le colonel de L. Hartwood, sir Clifford Sifton, capitaine Albiny Paquette, M.D., et Sir Charles Doherty et son épouse. 1919.

Source : Collection de la SHGHL

Adélard Godbout, celui-ci déclare la tenue de nouvelles élections. Sans surprise, c'est le parti de Duplessis qui remporte la victoire, avec 74 sièges et seulement 15 pour les libéraux. (En 1935, le parti conservateur avait fusionné avec l'Action libérale nationale pour former l'Union nationale).

Albiny Paquette, avec comme adversaire le Dr Désiré Hélie, médecin de Val-Barrette, gagne le siège de député de Labelle. Le 26 août 1936, Duplessis le nomme ministre du Secrétariat provincial. Son premier objectif est de faire placer des crucifix au-dessus des fauteuils du président de l'Assemblée Législative et du Conseil Législatif. Il déclare dans un discours à la Chambre qu'il voulait ainsi, par ce geste, donner aux valeurs spirituelles et religieuses l'importance qui leur revenait dans notre société chrétienne. Ils y resteront jusqu'en 2019 après que les députés québécois aient voté à l'unanimité pour le retrait de l'objet sacré, le jour du dépôt du projet de loi sur la laïcité de l'État. Albiny Paquette demeurera à son poste jusqu'en 1939.

Lorsqu'une loi est votée, le 12 novembre 1936, pour créer le nouveau ministère de la Santé publique de la Province de Québec, il en devient le premier titulaire. Il mentionne dans son autobiographie que la province de Québec est alors championne en termes de taux de mortalité due à la tuberculose, aux maladies infantiles et contagieuses. De plus, la province manque cruellement d'hôpitaux et rares sont les villes qui en possède un. À cette époque, au nord de Montréal, le seul hôpital est celui de Noranda, situé à 610 milles de la grande ville.

Le gouvernement de Duplessis, sous l'administration d'Albiny Paquette en tant que ministre de la Santé, fait construire des hôpitaux, orphelins, sanatoriums, maisons pour convalescents, hospices, maisons pour malades mentaux, handicapés et épileptiques, centres de réhabilitation, etc.; ce sont en tout, entre 1936-1939 et 1944-1958, 139 institutions qui sont construites ou agrandies. Albiny Paquette demeure à son poste pendant 17 années.

Autre réalisation de la part de son ministère de la Santé est celle de la fondation d'un institut de microbiologie et d'hygiène. C'est un rêve qu'il caresse depuis longtemps puisque pour se doter de vaccins et sérums, il doit s'approvisionner à Toronto et s'adresser à l'étranger quand vient le temps de former des spécialistes qui, trop souvent, décident, à la fin de leur formation, de demeurer hors Québec, vu le manque d'installations adéquates pour la poursuite de leur carrière. Ainsi, le 12 septembre 1938, est fondé l'Institut de microbiologie de la province, avec une subvention de 75,000. \$ par an. Dr Paquette y ajoute plus tard une École d'Hygiène Publique qui assure une indépendance envers les universités étrangères, et permet au personnel de la santé de recevoir une formation adaptée à notre réalité.

Un autre dossier tient à cœur au Dr Paquette : une route ou un chemin de fer vers l'Abitibi; il en parle dès le premier jour de son assermentation à son chef, Maurice Duplessis. Car pour atteindre ce territoire, il faut passer par l'Ontario et parcourir une distance de 610 milles. Une rencontre avec des ingénieurs du C.P.R. privilégie la solution d'une construction d'une route plutôt qu'une ligne ferroviaire. Le gouvernement Duplessis vote les fonds nécessaires et la route est presque terminée après 42 mois. Ainsi, entre Mont-Laurier et Val d'Or, seuls 185 milles représentent le trajet à effectuer, devant une des routes les plus fréquentées de la province.

Devenu veuf, en 1933, par le décès de sa 1^{ère} épouse, il lie sa destinée, le 4 mars 1939, à

Rose Daviault, de Mont-Laurier. Quelques mois plus tard, il fonde un hebdomadaire pour la région des Laurentides, appelé «Le Flambeau». Comme la main d'œuvre qualifiée pour toutes les tâches manque à Mont-Laurier, il s'allie à sa nouvelle épouse, qui possède une solide instruction et formation, pour entreprendre l'édition de ce nouveau journal. Tandis qu'à deux, ils rédigent les articles éditoriaux et tout ce qui touche les sujets d'intérêt régional, il se charge de l'orientation politique. Après avoir rédigé plus de 800 articles, il cède le journal à son fils Gilbert qui poursuit la publication du Flambeau jusqu'en 1971.

Toujours en 1939, devant l'imminence de la Deuxième guerre mondiale, les discours des libéraux se disant contre toute conscription et participation au conflit en Europe - et «devant la confusion de leur langage» et doutant de leur sincérité - Maurice Duplessis décide de laisser le peuple s'exprimer sur cette question et précipite des élections générales. Mal lui en prend car il perd le pouvoir, le 25 octobre 1939 aux mains des libéraux et Adélard Godbout devient premier ministre. Mais heureusement pour Albiny Paquette, les électeurs du comté de Labelle lui font toujours confiance et il bat le Dr Grignon en étant réélu député. Seuls 17 députés de l'Union nationale siègent alors à l'Assemblée nationale, de nouveau dans l'opposition. La route vers l'Abitibi n'étant pas terminée - il ne restait qu'une minime fraction pour que la population puisse l'emprunter - le Dr Paquette demande au nouveau gouvernement de voter une motion permettant aux travaux d'être terminés. Godbout refuse. Il faut l'intervention du Conseil municipal de Montréal, des Chambres de commerces de Montréal, de Saint-Jérôme et de Mont-Laurier pour le faire changer d'idée, après un an de protestations et pressions.

En 1944, nouvelles élections au Québec et Maurice Duplessis fait un retour en force le 24 août à l'Assemblée nationale. Albiny Paquette retrouve son poste de ministre de la Santé et du



Le docteur Albiny Paquette
Source : Collection de la SHGHL

Bien-être social. L'Union nationale vote une loi qui crée un Office de l'électrification rurale ayant pour but d'aider les municipalités à munir les fermes du service de l'électricité et ce sont 60,000 agriculteurs qui en profitent. C'est un grand pas en avant car on s'éclairait encore dans les fermes à la lampe à pétrole.

En 1946, le ministère de la Santé et du Bien-être social est fracturé en deux et ce dernier est ajouté à celui du nouveau ministère créé, celui de la Jeunesse. Albiny s'en dit soulagé car il peut alors se consacrer à sa cause chère à son cœur, la Santé, en particulier à la lutte contre la tuberculose qui continue de faire des ravages dans la population québécoise avec 60 000 décès depuis les années 1920. Il dépose, en ce sens, un projet de loi qui affecte 10 M \$ pour en intensifier le combat contre cette terrible maladie. Son projet est salué par tous.

Au cours de son service en tant que militaire et pendant sa vie professionnelle, le Dr Paquette a reçu de nombreuses distinctions : en voici quelques-unes : élu officier de l'Ordre de l'Éléphant Blanc (1919), croix d'honneur du gouvernement français (1919); médaille militaire du gouvernement britannique (1920); membre perpétuel de l'Œuvre de Terre Sainte (1937); doctorat *honoris causa* en sciences sociales de l'Université Laval (1946); commandeur de l'Ordre équestre du Saint-Sépulcre de Jérusalem (1946) puis chevalier grand-croix (1952) et de nombreuses autres.

En 1958, âgé de 70 ans, le Dr Albiny Paquette se retire de la vie politique, pour cause d'un état de santé plus fragile. Il aura été, pendant sa vie active, médecin, échevin, maire de Mont-Laurier, préfet et député du comté de Labelle, ministre de la Santé, du Bien-être social et Secrétaire de la province. Il publie ses mémoires en 1977, inspirant cet article qui a tenté de rendre hommage à un homme qui a consacré sa vie entière au bien-être de ses concitoyens. Il décède le 25 septembre 1978 à l'âge de 89 ans.

Source

Hon. Albiny Paquette Soldat – médecin – maire – député – ministre, 33 années à la Législature de Québec, publié à titre d'auteur. 1977.

Photo mystère

Une photo tirée du fonds de L'Écho de la Lièvre
P026-S01-D04-P014

Contactez-nous si vous êtes en mesure de l'identifier et aidez-nous à compléter notre base de données!



Saviez-vous que?



Les premiers entrepreneurs à utiliser la machinerie à essence étaient aussi souvent des « patenteux », les modèles commerciaux étant alors inexistantes ou inefficaces. Ici, un camion PELCO auto-chargeur qui a été inventé par Siméon Bélec, un homme de Mont-Laurier. Ce type de camion n'existe plus aujourd'hui.

Chronique de l'historien : Dollard des Ormeaux et les mythes fondateurs

par Yohan Desmarais

L'auteur est détenteur d'un baccalauréat et d'une maîtrise en histoire de l'Université de Montréal. Originaire de la région, il occupe le poste de directeur et d'historien pour la Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides.



Avec la fête de Dollard le 20 mai dernier (la journée nationale des Patriotes ou la fête de la Reine selon qui vous le dit), la question des mythes fondateurs est ressortie dans les médias, comme elle le fait sporadiquement depuis une cinquantaine d'années.

Le mythe fondateur est un récit sur le passé qui explique la naissance d'une nation, d'un peuple ou d'un lieu. L'un des mythes fondateurs les plus célèbres est celui de la fondation de la Rome antique, le mythe de Rémus et Romulus, voulant que ces derniers, fondateurs de Rome, aient été les descendants directs d'Énée, l'un des héros de la guerre de Troie. Par ce mythe, Rome légitimise sa puissance politique sur le bassin méditerranéen en se présentant comme l'héritière d'une puissance passée.

La légende de Dollard des Ormeaux s'inscrit dans cette lignée des mythes fondateurs. Le mythe raconte que Dollard des Ormeaux, accompagné de 16 Français, aurait intercepté au fort du Long-Sault (sur la rivière des Outaouais), en 1660, un contingent de plusieurs centaines d'autochtones iroquois venant attaquer Ville-Marie (Montréal). Grâce à leur sacrifice, l'attaque aurait finalement été repoussée et Ville-Marie épargnée.

L'effet inavoué de la légende est de cimenter une partie de la fondation du Québec dans cette opposition entre Français et Autochtones et de démontrer que les Français, et par extension le peuple canadien-français, sont sortis vainqueurs grâce à leur courage, leur force et leur supériorité martiale.

Évidemment, ce genre de récits a plusieurs utilités sociales. Au moment où la nation construit toujours son identité, ils permettent de constituer une identité commune, nationale. Ils permettent également de développer un sentiment de fierté envers son histoire et de développer un attachement à sa nation. Autrement

dit, ils servent à constituer des groupes nationaux cohérents.

Toutefois, le mythe fondateur porte bien son nom ; c'est un récit essentiellement fictif (à niveau varié, entendons-nous que le mythe de Dollard a plus de véracité historique que celui de Rémus et Romulus). Il devient donc dangereux d'oublier des éléments importants de notre histoire qui ne concordent pas avec le message qu'on veut véhiculer au travers du mythe. Ainsi, si au nom de la fierté nationale et du patriotisme le mythe a longtemps soutenu que 17 Français ont stoppé l'avancée des Iroquois, on sait aujourd'hui qu'une quarantaine de Wendat et quatre Anishinabeg faisaient partie des défenseurs avec les Français. On sait aussi aujourd'hui que les Iroquois n'ont pas rebroussé chemin apeurés par la vaillance des Français, mais parce que leur objectif avait été accompli, soit la capture des derniers Wendat.

Ces nuances changent complètement le sens du récit. Soudainement, on ne parle plus d'un groupe courageux de Français ayant victoire sur un ennemi national. On parle plutôt d'un conflit armé au sein d'une guerre plus vaste entre des tribus iroquoises et algonquiennes où les Français n'étaient qu'un élément secondaire et où ces derniers sont sortis vainqueurs en bonne partie grâce au soutien de leurs alliés autochtones. On ne parle plus de la fondation du Québec sous l'angle de l'opposition entre Européens et Autochtones, mais bien d'une histoire de coopération entre les deux peuples.

Chronique de l'archiviste : Que sont les SAPA?

par Marc Valois

L'auteur est détenteur de deux diplômes de 1^{er} cycle (majeure en histoire, certificat en archivistique) ainsi que d'une maîtrise en bibliothéconomie et sciences de l'information de l'Université de Montréal. Résident de Notre-Dame-du-Laus, il occupe le poste d'archiviste pour la Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides.



Il m'est apparu récemment que plusieurs acronymes, dont on ne connaît pas toujours la signification précise, occupent l'espace médiatique de façon importante lorsque ce n'est pas notre propre vocabulaire coutumier qui les emploie. Dans la chanson « Un bon gars » de Richard Desjardins, on entend ce dernier déclamer avec un certain humour « Ah, là tout le monde va s'mettre, tout le monde va s'mettre à parler BMW, CLSC, TP4, IBM, TPS, PME, OCQ, OLP, IGA¹, pis moé su' mon bord, m'as tomber dans l'fort ». Il y a fort à parier que certains de ces sigles sont plutôt opaques pour beaucoup d'entre nous.

Le monde des archives n'échappe évidemment pas à cette tendance : SAPA, RSAPAQ, BANQ, RDAQ sont autant de sigles occupant l'écosystème archivistique. Puisque la Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides (SHGHL!) constitue également un service d'archives privées agréé (SAPA), il serait intéressant d'investiguer quelle place elle occupe dans ce contexte. Examinons donc un peu la cartographie des services d'archives au Québec.

D'une part, tous les organismes publics dont les ministères, entreprises d'État et organismes gouvernementaux sont légalement responsables de gérer leurs documents administratifs selon certaines normes (Loi sur les archives). Une fois devenus inactifs, une certaine portion de ces documents est versée à Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BANQ) pour fin de conservation (valeur historique ou légale). En tant qu'organismes publics, les municipalités ont les mêmes obligations légales de gestion documentaire mais doivent assurer elles-mêmes la conservation de leurs archives ou déléguer leur gestion et leur conservation à des centres privés d'archives. BANQ, qui offre également à toute la population du Québec des édifices ouverts au public dans les 10 centres des Archives nationales, sou-

tient également la communauté archivistique, entres autres via l'agrément des centres d'archives privées selon certaines conditions précises.

La sphère privée organisationnelle regroupe tous les organismes à but non lucratif non gouvernementaux et l'entreprise privée en général. La Loi sur les archives ne les contraint pas à gérer leurs documents administratifs mais plusieurs incitatifs financiers et obligations légales les astreignent à une saine gestion de leurs documents. Ils peuvent eux aussi déléguer la gestion de leurs archives à des centres d'archives privées.

On compte plus de 200 services d'archives privées au Québec dont une large part est regroupée dans le Réseau de diffusion des archives du Québec (RDAQ). Il s'agit d'organisations réunissant universités et institutions d'enseignement, musées, centres d'histoire, institutions religieuses et municipalités. 42 d'entre eux sont agréés, et constituent donc des services d'archives privées agréés (SAPA), lesquels font eux-mêmes partie du Regroupement des services d'archives privées agréés du Québec (RSAPAQ) dont la SHGHL fait partie. Les SAPA comme tous les services d'archives ont bien sûr parmi leurs objectifs la sauvegarde et la diffusion du patrimoine historique et archivistique de leur communauté d'intérêt ou de leur région.

¹BMW : Bayerische Motoren Werke

CLSC : Centres locaux de services communautaires

TP4 : Désinfectants pour les surfaces en contact avec les denrées alimentaires et les aliments

IBM : International Business Machines

TPS : Taxe sur les produits et services

PME : Petites et moyennes entreprises

OCQ : Ordre des chimistes du Québec

OLP : Organisation de libération de la Palestine

IGA : Independant Grocers Alliance

Des nouvelles de votre Société d'histoire et de généalogie

Bonjour à nos membres et à nos chers lecteurs et lectrices !

Ça continue à bouger à la Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides! D'abord, littéralement, puisque nous avons déménagé au début du mois d'avril dernier! Nous sommes maintenant situés au sein du bâtiment de l'Hôtel de ville de Mont-Laurier, au-dessus du Centre d'exposition de Mont-Laurier. Passez-voir nos nouveaux locaux!

Vous l'aurez peut-être vu passer, depuis ce printemps nous avons commencé à publiciser l'une de nos dernières réalisations, le site web *Fenêtre sur le passé*. Ce dernier présente un court historique pour 20 villes et villages des Hautes-Laurentides. Allez y jeter un coup d'œil, vous apprendrez certainement de nouvelles choses sur votre localité!

Toujours au niveau des activités de diffusion, le lancement de l'activité *J'aime les mots* a eu lieu il y a quelques jours, le 12 juin dernier. Cette année encore, la Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides participe à cette activité organisée par *Culture pour tous* dans le cadre des *Journées de la culture*. L'activité invite les jeunes du Québec de niveau secondaire à utiliser les images d'archives fournies pour produire des mèmes, ces images à connotation humoristique si populaires sur internet. Gardez un œil sur la page Facebook de *J'aime les mots* pour voir ce que les étudiantes et étudiants en font, c'est toujours très amusant!

Le 4 avril dernier, certains d'entre vous ont peut-être assisté à la conférence de Philippe Aubry organisée par la Société d'histoire et de

généalogie des Hautes-Laurentides. Cette dernière portait sur l'histoire de la route nationale 11 de 1926, maintenant la route 117. M. Aubry nous a ainsi expliqué la genèse de la route, son contexte de création et le tracé original de 1926, bien différent de celui que nous connaissons actuellement. Une conférence très intéressante! Pour ceux et celles l'ayant manqué, on peut vous inviter à visiter le chaîne YouTube Histoire d'un nord où M. Aubry a une série de capsules sur le sujet, et plus encore!



L'un des mèmes produits durant *J'aime les mots* 2023!

J'aimerais aussi en profiter pour vous inviter à aller visiter le Centre d'interprétation et de recherche sur le patrimoine archéologique des Laurentides (CIRPAL) et la Société du Patrimoine de Nominique (SPN), tous deux situés dans le même local à Nominique, au 2169 chemin du Tour-du-Lac. Le CIRPAL y présente une foule d'artefacts archéologiques trouvés dans la région en plus d'en faire l'interprétation. La SPN y

tient pour sa part une exposition historique dont le thème change à chaque année. L'année passée, l'exposition portait sur l'un des colons les plus importants du village, le baron d'Halewyn. Encourageons-les, ces initiatives sont rares et difficiles à réaliser!

Au niveau de la gouvernance de la Société d'histoire et de généalogie des Hautes-Laurentides, nous avons adopté pour la première fois cette année un plan stratégique. Ce dernier aiguillera la SHGHL dans ses orientations pour les cinq prochaines années. Vous pouvez consulter le document en ligne sur notre site web, dans la section « Gouvernance ».

J'espère que cet exemplaire de La Laurentie vous a plu. De retour cet automne avec un nouveau numéro!

Encourageons nos publicitaires!



MÉCANIQUE 360

Martin Gauthier et Valérie Bondu
montlaurier@mmecanique360.com

1321 boul. Paquette
Mont-Laurier (Québec) J9L 1M8
Tél. : 819 623-2929

mmecanique360.com



**gabriel
chalifoux**
ÉVALUATION IMMOBILIÈRE

DAR - Designated Appraiser Residential
Téléphone : 514-880-0890
gabrielchalifoux@hotmail.com



**N. Cloutier, P. Sigouin
P. Pelletier**
Pharmaciens-propriétaires

321, boul. A.-Paquette
Mont-Laurier (QC)
J9L 1K4
T 819 623-3311
F 819 623-1211

Lun. à vend.
8h30 à 20h
Samedi
8h30 à 17h
Dimanche
Fermé

membre affilié à
Proxim



DISTRIBUTION SBC

1950, boul. A.-Paquette
Mont-Laurier (Québec)
J9L 3G5
TÉL. : 819-623-9050
TÉL. et FAX : 819-623-5556
info@distributionsbc.com

Électricité | Luminaires | Sécurité | Vêtements | Bottes

Pour nous joindre !

789, rue de la Madone
Mont-Laurier
(Québec) J9L 1T3
1 866 440-3091

26, rue Sainte-Agathe
Sainte-Agathe-des-Monts
(Québec) J8C 2J4
1 844 750-1650

mhgaudreau.quebec
mh.gaudreau@parl.gc.ca

Marie-Hélène Gaudreau
députée de Laurentides-Labelle



BLOC
Québécois



**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES QUÉBÉCOISES ET QUÉBÉCOIS
DES HAUTES-RIVIÈRES**

*Lorsque le deuil se veut distance, soyons celui qui sait
comprendre. Offrons un coeur compatissant.*

PRÉSENT
À CHAQUE
INSTANT



**COOPÉRATIVE
FUNÉRAIRE
BRUNET**

Ferme-Neuve • Mont-Laurier • Maniwaki • Rivière-Rouge



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

Chantale Jeannotte - Députée de Labelle

604, boulevard Albiny-Paquette | Bureau 202

Mont-Laurier (Québec) J9L 1L4

Tél. : 819 623-1277

Une exposition permanente dédiée aux Bénédictines de Mont-Laurier



Afin de rendre hommage à la mémoire et à l'œuvre des Moniales Bénédictines, la Ville de Mont-Laurier a créé un espace muséal leur étant dédié. Intitulée « À LA RECHERCHE DE DIEU », cette exposition permanente est située dans l'ancien monastère des Moniales, qui loge aujourd'hui l'hôtel de ville de Mont-Laurier. L'exposition, qui compte plusieurs objets ayant servi au quotidien des Moniales, retrace l'histoire de cette communauté qui a occupé une place spéciale dans la vie du diocèse et de sa population.

LIEU : Hôtel de ville de Mont-Laurier, 300, boul. Albiny-Paquette, Mont-Laurier, J9L 1J9.

Accès via le bureau d'information touristique.

HEURES D'OUVERTURE :

Durant la saison estivale : tous les jours, de 9h à 17h

De septembre à mai : du mardi au samedi, de 9h à 16h

(fermé les jours fériés et entre le 25 et le 31 décembre).



Crédit photos : Nicolas Aubry, Zoom Multimédia.