Faire son chemin

Les chemins et les ponts

Dans ces cantons du Nord où les colons allaient « faire de la terre neuve », ce n'étaient que montagnes et collines couvertes de forêts épaisses. Un pays de marécages, de lacs, de ruisseaux, sillonné par la rivière du Diable. Au temps de la colonisation, c'est-à-dire dans le dernier quart du XIXe siècle, construire des chemins et des ponts était, au propre comme au figuré, un parcours semé d'embûches.



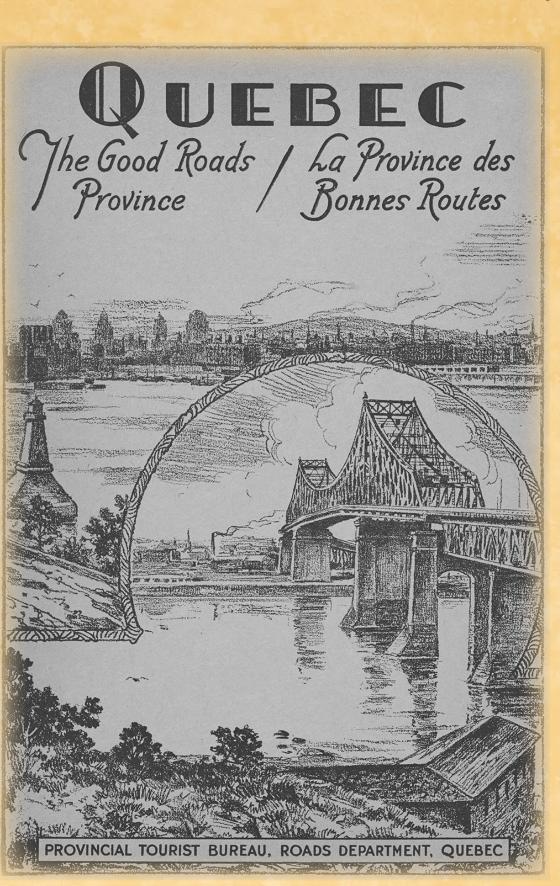
Champagne et bifurquait vers La Conception à la décharge du lac Mercier. Source : Ministère de la Voirie, Carte routière de la province de Québec et de l'Est d'Ontario, 1925, (extrait).



L'actuelle rue de Saint-Jovite, au coin de la rue Léonard, photographiée vers 1920. Le village a l'électricité, mais les rues ne sont pas encore asphaltées. Source: collection privée, photographe inconnu.

C'est à la municipalité que revenait la responsabilité de la création des voies publiques. Mais dans les faits, ce sont les colons eux-mêmes qui construisaient les chemins de leur secteur, après que leur requête avait été approuvée par un surintendant nommé par le conseil municipal, et ce sont eux qui les entretenaient.

l arrivait que ces corvées s'échelonnaient sur quelques années. Pour commencer, on défrichait le chemin selon la largeur prescrite et on installait les pontages de billots sur les décharges des lacs ou sur les ruisseaux. Puis on nivelait la chaussée de terre nue, on creusait les fossés, on installait les clôtures. Au fil des années apparurent sur le territoire des Cantons unis De Salaberry et Grandison (en gros, l'actuel Mont-Tremblant) des chemins de front, parallèles aux rangs, et des montées perpendiculaires qui convergeaient vers le village de Saint-Jovite. En hiver, après chaque chute de neige, on « battait le chemin » avec un bon cheval tirant une « traîne d'hiver ». Le printemps venu, ou après de fortes pluies en été, les chemins de terre se transformaient en canaux de boue...



En 1926, le tout nouveau Bureau provincial du tourisme publie ce fascicule pour promouvoir le tourisme automobile au Québec. Les Laurentides y sont présentées comme « la Suisse du Canada ». Quant à la route 11, il s'agit d'une « splendide route gravelée dont 30 milles est à surface de béton bitumineux ». Source: Bureau provincial du tourisme, Voyez Québec d'abord -See Quebec first, dessinateur inconnu, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Collection nationale.

On est en voiture!

L'apparition de l'automobile sur les routes du Québec, au début du XX^e siècle, changea la donne. Le gouvernement du Québec adopta en 1912 la Loi des bons chemins, par laquelle l'État s'engageait à améliorer le réseau de communication, notamment en aidant les municipalités à financer leurs travaux routiers. En 1923, pour attirer les touristes dans les Laurentides et favoriser le transport routier des marchandises, l'État attribua le statut de route régionale à la voie Montréal/Mont-Laurier: trois Joseph Guibord, 1951. ans plus tard, les travaux de gravelage de ce qui



Association et de Joseph Bondurant Ryan, propriétaire du Mont Tremblant Lodge, que l'on commença à déneiger la section de la route 11 menant jusqu'à Saint-Jovite (photo) et l'accès à la

Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, photo

deviendra la fameuse route 11 étaient terminés. Les « bons chemins » étaient alors synonymes de poussière. Il faudra attendre 1948 pour que la grande route des Laurentides soit asphaltée jusqu'à Saint-Jovite.

Recherche et rédaction : Danielle Soucy

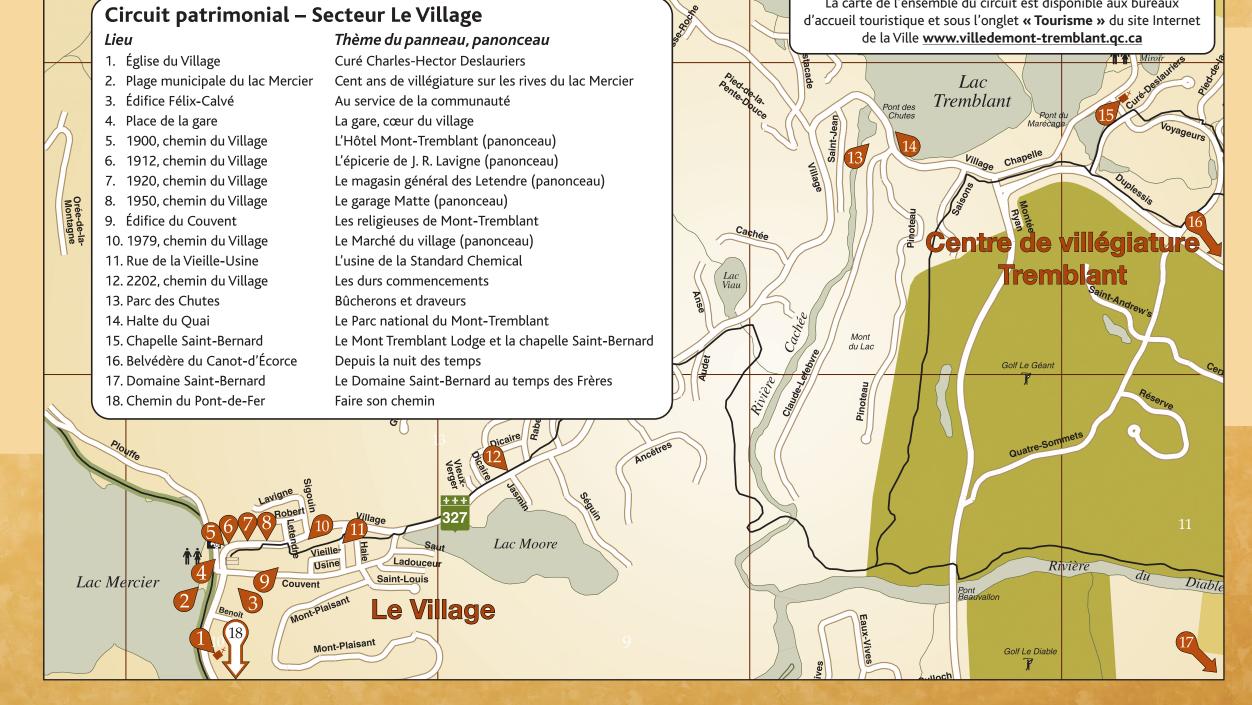


gouvernement du Québec avec le concours des municipalités. En 2006, le pont a été fermé à la circulation automobile et piétonne pour des raisons

Ponts couverts et pont de fer

À la fin du XIX^e siècle, les premiers ponts à enjamber la rivière du Diable étaient des ponts couverts. S'ils étaient plus coûteux, ces ouvrages de bois souvent peints en rouge avaient l'avantage de durer plus longtemps car la travée était protégée des ntempéries.

C'est pour remplacer un pont couvert situé à l'extrémité de l'actuel chemin Champagne que le gouvernement, avec la contribution financière de la municipalité, fit bâtir ici en 1927 un ouvrage en treillis métallique à tablier en acier appelé officiellement « le pont David ». À la fine pointe de la technologie à l'époque, il fut construit par la firme Dominion Bridge, qui érigea de nombreux autres ouvrages Source : Rapport général du ministre des Travaux d'art, dont le célèbre pont de l'île d'Orléans.



De plus amples informations sur les thèmes du circuit sont disponibles sous l'onglet « Tourisme » du site Internet de la Ville www.villedemont-tremblant.qc.ca.

An English version of this text is available on the Ville website at www.villedemont-tremblant.qc.ca, in the "Tourism" section.

Nous remercions le comité de quartier n°1 et la Société du Patrimoine du Bassin inférieur de la Rouge et de la Chaîne géologique du Mont-Tremblant inc. (SOPABIC) pour leur collaboration et leur initiative dans la réalisation de cette section du circuit patrimonial.





