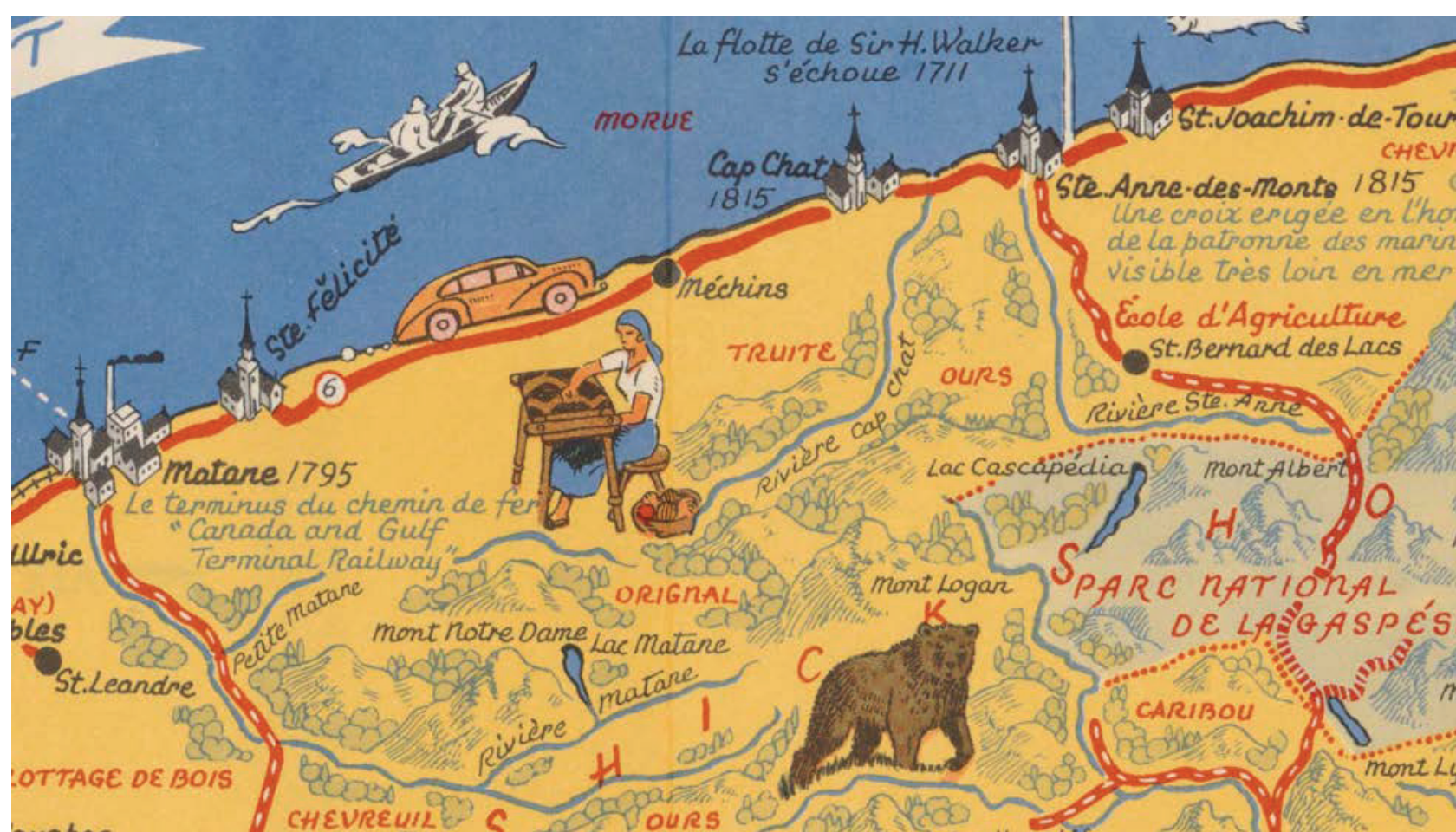


Trois grandes routes patrimoniales au Québec



Les routes 132, 138 et 117

Mise en page : Imprimerie CDN, Montréal

Illustration de couverture : détail de la *Carte de vacances Brading de la Gaspésie et de la Baie des Chaleurs*, Stanley F. Turner, Ottawa, Brading's Capital Brewery Ltd, cop. 1949.

ISBN numérique : 978-2-9818818-3-0

Dépôt légal, 2025

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Bibliothèque et Archives Canada

© YVES ARCHAMBAULT, 2025

Cette publication est accessible sans frais sur BAnQ numérique :

<https://numerique.banq.qc.ca>. Elle peut être imprimée pour usage privé.

Tous droits de publication, d'adaptation et de traduction réservés pour tous pays.

EN guise d'INTRODUCTION

DE GRANDES ROUTES PATRIMONIALES AU QUÉBEC... POURQUOI PAS?

Musées, maisons ancestrales, églises, chapelles, couvents, presbytères, moulins à farine, ponts couverts, manufactures... Le Québec regorge de sites patrimoniaux témoins de son passé, ainsi que de remarquables sites naturels. Pourquoi ne pas ajouter à cette liste les grandes routes qui ont rendu possible le peuplement et le développement du territoire québécois?

Il existe en Argentine une route qui parcourt le pays de l'extrême-nord à l'extrême-sud. Sur plus de 5 400 km, elle se déploie le long de la cordillère des Andes, au milieu de paysages remarquables. Des sites archéologiques préincaniques jalonnent son parcours. C'est la mythique **Ruta Cuarenta** (la Route 40). Elle figure, ni plus ni moins, parmi les richesses du patrimoine national argentin et fait l'objet de diverses publications : livres, dépliants, opuscules contenant de multiples photos. Ayant parcouru plusieurs sections de cette route spectaculaire lors de séjours en Argentine, je me suis demandé si, à l'instar d'autres pays, on ne pourrait pas également mettre en valeur et reconnaître le potentiel touristique et patrimonial de certaines routes importantes du territoire québécois.

Passons en revue d'autres routes outre-frontières, des routes devenues célèbres, voire mythiques, à l'échelle mondiale ou nationale. Commençons par la **Carretera Austral**, qui, sur 1 240 km, suit un parcours accidenté à travers la Patagonie

chilienne, parallèlement à la Ruta Cuarenta. Véritable colonne vertébrale des trois Amériques, la **Panaméricaine** court depuis l'Alaska jusqu'à la Terre de Feu : c'est sans nul doute la plus longue route sur notre planète. Aux antipodes du Québec, la **Sturt Highway** traverse les déserts de l'Australie du sud au nord, sur les traces des intrépides explorateurs du XIX^e siècle. En France, il existe une route, certes moins longue, mais d'un intérêt historique indéniable : la **Route Napoléon**. C'est le chemin qu'emprunta l'illustre empereur en 1815 à son retour d'exil de l'île d'Elbe, en route vers la reconquête politique de Paris. Cet itinéraire permet d'admirer les magnifiques paysages des Alpes du Sud.

Aux États-Unis, on ne peut passer sous silence la mythique **Route 66**. Sur près de 4 000 km, cette route parcourt l'Ouest américain depuis Chicago jusqu'à Los Angeles. C'est l'ancienne voie de pénétration à l'intérieur du continent nord-américain, axe important de peuplement et de colonisation. Bien que de nombreux tronçons soient désormais disparus, effacés au fil du temps, la Route 66 suscite un attachement sentimental chez nombre d'Américains et fait l'objet de publications et de reportages divers. En Californie, la **Pacific Coast Highway** jouit également d'une grande notoriété. Surnommée la Dream Road par les Américains, elle épouse la côte du Pacifique sur près de 900 km dans un décor enchanteur, tantôt en corniche, à flanc de montagne, tantôt collée au littoral. Divers sites historiques de l'époque coloniale espagnole jalonnent ce parcours. Aux confins du nord-ouest du continent nord-américain, la **Alaska Highway** déroule son ruban asphalté sur plus de 2 200 km depuis Dawson Creek en Colombie-Britannique jusqu'à Fairbanks en Alaska, en passant par le Yukon. Elle franchit les immensités sauvages du Grand Nord. Aménagée en toute hâte en 1942 par l'armée américaine, elle a permis l'acheminement de matériel militaire en Alaska pour contrer une éventuelle invasion japonaise durant la Seconde Guerre mondiale.

Complétée en 1962, la **Route Transcanadienne** traverse le Canada sur plus de 8 000 km d'est en ouest, depuis Terre-Neuve jusqu'en Colombie-Britannique. Elle fait écho, en quelque sorte, aux chemins de fer transcanadiens, le Canadien

National et le Canadien Pacifique, comme symbole d'unification territoriale du Canada. Les Québécois en parcourent de longues sections qui ont pour noms, successivement, les autoroutes 185, 20, 40 et 15 et la route 117¹. Pour les Montréalais, alors qu'elle devient l'Autoroute métropolitaine, la Transcanadienne évoque trop souvent les embarras de la circulation aux heures de pointe....

Au Québec même, il existe quelques circuits routiers qui font l'objet d'une promotion touristique particulière en raison du caractère patrimonial des régions qu'ils parcourent, qu'il s'agisse de paysages naturels remarquables, de lieux de mémoire historiques ou de certaines traditions typiques des populations locales, notamment en matière d'agro-tourisme. À cet égard, le **Chemin du Roy** jouit d'un statut particulier pour des raisons historiques. Inaugurée à l'époque de la Nouvelle-France, cette route qui relie Québec à Montréal en longeant le fleuve Saint-Laurent, était alors la plus longue voie terrestre interurbaine de l'Amérique du Nord. Le long de ses 280 km, s'échelonnent de vieux villages, parmi les plus anciens établissements d'origine européenne du Québec. En 1967, elle fut empruntée par le Général De Gaulle lors de sa visite historique au Québec. On y reviendra plus loin.

D'autres circuits à vocation touristique ont été créés au cours des dernières années dans certaines régions du Québec, dans une perspective de mise en valeur des productions artistiques, culinaires et artisanales locales et aussi d'accès à des paysages naturels d'une grande beauté. Mentionnons la **Route des Baleines**, qui côtoie le Saint Laurent sur plus de 1 270 km sur la Côte-Nord, la **Route des Navigateurs**, qui longe l'autre rive du fleuve sur 470 km en Chaudière-Appalaches et au Bas-Saint-Laurent, et la **Route des Phares**, qui en est le prolongement sur 225 km en Gaspésie. À une échelle plus locale, citons la **Route des Vins**, en Estrie, dans la principale zone viticole du Québec (Dunham), et la **Route des Sommets**, sur les plateaux appalachiens aux vastes horizons. Évoquons enfin le **Chemin du Terroir** dans les Basses-Laurentides, entre Saint-Eustache et Saint-André d'Argenteuil et le **circuit touristique de la MRC de Maskinongé**, en Lanaudière.

¹ La Transcanadienne parcourt le territoire québécois d'est en ouest. Elle se confond successivement avec les autoroutes A-85 et A-20, sur la rive sud du Saint-Laurent, jusqu'à l'île de Montréal, où elle se divise en deux sections : l'autoroute A-40 (l'autoroute Félix-Leclerc), qui dessert la région de Vaudreuil-Soulanges au sud-ouest de Montréal, et l'autoroute A-15 (l'autoroute des Laurentides), suivi de la route 117, qui filent vers le nord-ouest jusqu'en Abitibi

Dans la foulée de ces initiatives de mise en valeur qui stimulent le tourisme en région, notamment en période estivale, ne pourrait-on pas étendre cette approche au patrimoine géographique, historique et culturel d'axes routiers majeurs? Le territoire habité du Québec s'ordonne de part et d'autre d'un majestueux fleuve débouchant sur un immense estuaire: le Saint-Laurent. Cette longue artère maritime relie la région des Grands Lacs, au centre du continent nord-américain, à l'océan Atlantique. Elle arrose le cœur vibrant du territoire habité du Québec, sorte de cordon ombilical entre la mère-patrie, la France, et les premiers colons français venus s'établir ici. Sur ses deux rives, deux grandes routes parallèles, parmi les plus longues au monde, épousent les contours de cette artère fluviale : la **route 132** sur le littoral sud et la **route 138** sur le littoral nord. Un autre parcours routier mérite une attention spéciale : une voie transversale qui file vers l'intérieur des terres, depuis Montréal vers le nord-ouest, voie de pénétration plus récente que les deux routes précédentes : la **route 117**. Cette dernière constitue une section de la Transcanadienne. Ces trois grands axes routiers ont joué un rôle historique primordial dans le peuplement et la mise en valeur du territoire québécois aux 17^e et 18^e siècles pour les deux premières et au tournant du 20^e siècle pour la troisième. En outre, elles relient entre elles la plupart des régions habitées du Québec.

Pourquoi sont-elles désignées par ces numéros, qui, on en conviendra, n'ont rien de romantique? D'une part, les routes orientées est-ouest ont des numéros pairs (comme les 132 et 138) et celles dans le sens nord-sud, ont des numéros impairs (telle la 117). Cette numérotation du réseau routier s'appuie sur l'axe du fleuve Saint-Laurent, qui « officiellement » coule d'ouest en est – parallèlement aux routes 132 et 138. Officiellement, dis-je, car en réalité le fleuve coule du sud-ouest au nord-est, ce qui a pour effet de créer une distorsion de 45 degrés entre la direction officielle de ces routes et leur direction réelle d'un point de vue géographique. Il s'agit par ailleurs de trois routes nationales, comme l'indique leur numéro commençant par 1. Les routes régionales de la rive sud du Saint-Laurent ont un numéro débutant par 2 et celles de la rive nord par leur numéro commençant par 3. Les routes nationales et régionales portent toutes des numéros à trois chiffres, tandis que les autoroutes ont des numéros à deux chiffres. Inspiré du modèle en place aux États-Unis, ce type de numérotation routière date de 1973. Auparavant, les routes québécoises étaient toutes identifiées par des numéros à un ou deux chiffres.

Depuis plusieurs décennies, les Québécois sont nombreux à sillonner les routes de leur territoire national durant leurs vacances. Cette affluence s'est fortement accrue lors de la récente pandémie, alors que les déplacements à l'étranger devenaient plus limités. Nombreux sont ceux qui, dans un tel contexte, ont découvert ou redécouvert divers coins de leur territoire national depuis l'été 2020, au point d'engorger les infrastructures touristiques dans certaines régions. Les immigrants – plus particulièrement ceux de la région de Montréal – peuvent eux aussi parcourir les régions du Québec et ainsi consolider leur sentiment d'appartenance à leur nouvelle terre d'accueil. Quant aux visiteurs étrangers, dont l'affluence a été suspendue pendant la pandémie, ils seront heureux d'explorer le Québec. La mise en valeur du caractère patrimonial de ces grandes routes québécoises, accompagnée d'une campagne de promotion locale et internationale – en évitant une commercialisation abusive et racoleuse – mousserait l'intérêt du public. Français, Belges, Américains et Mexicains pourraient notamment faire partie des clientèles cibles.

Dans cet ouvrage, la description de ces trois itinéraires comprend leurs abords immédiats. Elle inclut quelques incursions dans des sites un peu à l'écart de ces grands axes routiers. Il s'agit notamment de quelques grands parcs nationaux, directement accessibles depuis ces routes, dont l'intérêt au niveau patrimonial est indéniable. En effet, ces parcs visent à préserver et à mettre en valeur des espaces naturels et des écosystèmes particuliers. En outre, les croisements des axes routiers transversaux importants, tels que les autoroutes, sont mentionnés.

La description de certaines sections de routes dans les zones métropolitaines de Montréal et de Québec semblera sans doute très familière pour les résidents de ces régions. Néanmoins, j'ai cru utile de faire ressortir divers sites le long de ces parcours dont l'intérêt patrimonial et historique est indéniable.

Explorons maintenant, étape par étape, ces trois itinéraires, en consultant les cartes routières qui figurent au début de chaque section.

ENTRE LE SAINT-LAURENT ET LES RELIEFS APPALACHIENS : LA ROUTE 132

Avec ses 1 600 km, la route 132 est l'axe routier le plus long du Québec. Elle part de la frontière américaine, longe la rive sud du fleuve et du golfe Saint-Laurent et se termine par une grande boucle enserrant la péninsule gaspésienne. Elle se nomme ainsi depuis le début des années 1970 à la suite de la fusion de plusieurs routes ayant porté diverses numérotations. Celles-ci datent des années 1920, époque où s'ébauchait un réseau de routes carrossables à travers le Québec et que se répandait l'usage de l'automobile. Ainsi, les premières cartes routières, au tournant des années 1930, indiquent que la portion actuelle de la 132 entre Longueuil et Lévis se nommait la route 3. La suite du tracé dans le Bas-Saint-Laurent et en Gaspésie a changé quelque fois de numéros au fil du temps : route 6, puis route 2 de Lévis à Rimouski; route 31 dans la vallée de la Matapédia et de Sainte-Flavie à la frontière du Nouveau-Brunswick; route 10 pour le pourtour de la Gaspésie. De nos jours, la route 132 se confond sur une grande partie de son parcours avec d'autres voies de circulation, notamment en milieu urbain : autoroute René-Lévesque, route Marie-Victorin, boulevard Perron, etc.



La route 132

1.1 DE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINE À CHATEAUGUAY : LE SUROÎT

Partons du point de départ de la route 132, c'est-à-dire du poste-frontière avec l'État de New York, à Dundee. Au kilomètre zéro, elle jouxte la réserve mohawk d'Akwesasne. Il s'agit d'un territoire transfrontalier enclavé entre les États-Unis et le Canada, entre l'État de New York, le Québec et l'Ontario voisin (sur la rive opposée du fleuve). Il n'est cependant pas accessible par la 132, ni par aucune autre route canadienne.

En dépit de sa relative proximité de l'agglomération montréalaise, le premier tronçon de la route 132, soit les 35 premiers kilomètres, est sans doute le moins connu des Québécois, le moins utilisé et le moins touristique, en quelque sorte, de tout son parcours. Cette faible utilisation a été plus marquée durant la pandémie en raison de la fermeture de la frontière avec les États-Unis (sauf pour les déplacements jugés essentiels) décrétée par le gouvernement fédéral. Jusqu'à Saint-Anicet, on n'y croise que de rares véhicules, même en plein jour! Cela dit, cette première section de la 132 parcourt une zone agricole fertile grâce aux dépôts argileux provenant du lac Saint-François, un élargissement du Saint-Laurent qu'elle longe sur sa gauche. C'est la région du Suroît, du nom d'un vent provenant du sud-ouest qui apporte du temps chaud au Québec. C'est d'ailleurs dans cette région que l'on a enregistré les températures hivernales les plus chaudes : +21 C la veille de Noël 2015 à Saint-Anicet! La 132 donne accès à la réserve nationale de la faune du Lac Saint-François, une aire de marécages et de marais qui recèle une flore et une faune aviaire très diversifiée.

L'héritage culturel des Mohawks est mis en valeur au site des **Droulers**. On y accède par un chemin transversal de 9 km depuis la 132. La vue des palissades de bois se dressant dans le ciel est saisissante. On y a reconstitué un village typique des peuples iroquoiens d'autrefois, avec des maisons longues qui abritaient des familles entières autour d'un foyer central. Des recherches archéologiques récentes ont révélé la présence dans cette région de plusieurs sites comprenant ce type d'habitat, entre 1300 et 1534, année de l'arrivée de Jacques Cartier en

Amérique du Nord. Ces sites étaient occupés par des ancêtres des Mohawks, ou Agniers, des communautés semi-nomades qui vivaient le long du Saint-Laurent à cette époque. Cette reconstitution permet aux visiteurs de se familiariser avec leur mode de vie ancestral.

Un peu plus loin, la 132 atteint **Saint-Anicet**, un joli patelin niché sur les rives du lac Saint-François. Ce village est dominé par une imposante église de style roman-byzantin surmontée d'un dôme, destinée à devenir la cathédrale du diocèse de Valleyfield lors de sa construction en 1887. Saint-Anicet est le lieu de naissance d'un ancien gouverneur général du Canada, représentant l'autorité royale britannique au Canada de 1974 à 1979: Jules Léger. C'est également la patrie de son frère, le **Cardinal Paul-Émile Léger**, archevêque du diocèse de Montréal de 1950 à 1967. Durant son long règne épiscopal, ce dernier se distingua par la remise en question d'un certain conservatisme, notamment par la défense du Concile Vatican II, du contrôle des naissances et de l'égalité entre hommes et femmes. Les Québécois francophones d'âge avancé se souviendront du *Chapelet en famille* qu'il animait à la radio hebdomadairement.

La route 132 enjambe ensuite le **canal de Beauharnois** par un pont métallique levant (dont la partie centrale se soulève pour laisser passer les bateaux). D'une longueur de 24,5 km et d'une largeur de 182 mètres, le canal de Beauharnois comprend deux écluses. Il a été inauguré en 1932 après trois années de travaux de creusage titanesques. Il remplace de précédents canaux devenus obsolètes, dont le canal de Soulanges sur la rive nord du fleuve². De nos jours, il constitue un tronçon de la Voie maritime du Saint-Laurent. Longue de 600 km, cette large autoroute fluviale relie les Grands Lacs à l'océan Atlantique. Elle permet notamment le transport de marchandises lourdes et de produits agricoles provenant de l'intérieur du continent vers les marchés internationaux. Sa construction a été complétée en 1959 après 5 années de travaux.

Sitôt après avoir franchi cette artère maritime, elle entre dans la première ville de son parcours : **Salaberry-de-Valleyfield**. Chef-lieu de la région du Suroît, cette ville

² C'est en 1780 que fut creusé sur la rive nord du fleuve le canal de Coteau-du-Lac, le plus ancien canal du Canada. Celui-ci fut tout à tour remplacé par le premier canal de Beauharnois, sur la rive sud, en 1899, puis par le canal de Soulanges, sur la rive nord, et enfin par l'actuel canal de Beauharnois.

de 42 000 habitants se situe à l'extrémité est du lac Saint-François. Elle est parfois surnommée la Venise du Québec, un titre un peu présomptueux qui découle de la présence sur son territoire de canaux partiellement comblés pour faire place à des édifices modernes. Cette ville a toujours eu une vocation industrielle. En 1875, s'y est implantée la Montreal Cotton (la MOCO), qui fut durant longtemps la plus importante usine de fabrication de coton du Canada. Construit en pierres de calcaire gris, cet imposant complexe industriel avait l'allure d'une forteresse du Moyen-Âge. Elle a définitivement cessé ses activités en 1992. Les industries chimiques (Zinc Electrolytic, Allied Chemical, etc...) et de production d'alcool (Schenley), ainsi que la fabrication de caoutchouc (Goodyear) ont également contribué à l'essor économique de la ville, de même que la fabrication de matériel militaire durant la Seconde Guerre mondiale. Salaberry-de-Valleyfield s'est également illustrée par une longue tradition de revendications ouvrières. Elle a autrefois été le théâtre de célèbres grèves, notamment à la MOCO en 1937 et en 1946. La militante syndicale Madeleine Parent s'y est distinguée afin d'appuyer les revendications des grévistes, en particulier des femmes, pour de meilleures conditions de travail.

La route 132 emprunte le Chemin Larocque, puis la rue Victoria, principale artère commerciale du centre-ville, qui longe sur la gauche le parc Delpha-Sauvé. Ce parc est bordé d'un côté par un canal fréquenté par des plaisanciers – qui est l'ancien canal de Beauharnois – et de l'autre par la baie Saint-François. Ce petit plan d'eau s'anime en juillet lors de la tenue des Régates de Valleyfield, une compétition internationale d'hydroplanes – des avions auxquels on aurait coupé les ailes – très bruyante et très polluante. Un peu en retrait, se dresse l'imposante **basilique-cathédrale Sainte-Cécile**, de style néo-gothique, dont la nef intérieure, avec son plafond en forme de coque de bateau renversée et ses magnifiques vitraux, est d'une grande majesté. Sur la petite place qui y fait face, un monument commémore l'engagement militaire d'un bataillon de 125 Zouaves pontificaux de Valleyfield partis en 1870 défendre la papauté contre les tentatives d'unification de l'Italie. Derrière la cathédrale, le Collège de Valleyfield, avec sa façade flanquée de tourelles, évoque vaguement un château médiéval.

À la sortie de Salaberry-de-Valleyfield, la route 132 est doublée sur sa droite par une autoroute : l'Autoroute de l'Acier (appelée aussi la A-30). Sur 140 km, celle-ci permet aux automobilistes et aux camionneurs de contourner l'agglomération montréalaise par la Rive Sud jusqu'à Sorel-Tracy. Quant à nous, nous poursuivons notre itinéraire par le chemin des écoliers, soit la route 132. Celle-ci est à deux travées en milieu rural et semi-rural et s'élargit pour devenir boulevard en zones urbanisées, où elle porte divers noms d'une municipalité à l'autre.

Devenue le boulevard Hébert, la 132 passe devant le Parc-régional-des-Iles-de-Saint-Timothée, face à Saint-Timothée – un ancien village maintenant annexé à Salaberry-de-Valleyfield. Ce parc a été aménagé sur des terrains asséchés à la suite de l'érection du barrage des Cèdres et de digues, dans une section du Saint-Laurent qui présente un fort dénivelé. La 132, qui épouse ensuite le rivage du fleuve, passe à proximité de la **Pointe-du-Buisson**. Cette pointe de terre boisée bordée de rapides abrite le **Musée québécois d'archéologie**. Elle occupe une position stratégique au confluent de la rivière des Outaouais, du Saint-Laurent et du lac Saint-Louis, comme halte importante dans les déplacements des Autochtones entre le golfe du Saint-Laurent et les Grands-Lacs. Elle revêt un intérêt exceptionnel en tant que haut lieu de la préhistoire du Québec. Elle fut occupée sans discontinuité entre 5 500 et 450 ans avant Jésus-Christ. Durant cette longue période, les Amérindiens pratiquaient la pêche dans ces eaux où abondait le poisson. Plus de 2 millions d'artéfacts provenant de diverses époques y ont été mis au jour.

Après Melocheville – une localité intégrée à Beauharnois – la route 138 franchit l'entrée du canal de **Beauharnois**, puis traverse le centre-ville de Beauharnois. Cette ville se signale par une impressionnante **centrale hydroélectrique**, un imposant monument de briques construit au fil de l'eau d'inspiration art déco. Érigée entre 1929 et 1961, elle est aménagée sur près d'un kilomètre de long à l'extrémité nord du canal de Beauharnois, la circulation maritime étant déviée sur une voie parallèle afin de contourner le barrage. Le canal débouche sur le lac Saint-Louis, un vaste plan d'eau qui fait face à l'île Perrot et à la partie ouest de l'île de Montréal.

Durant les Rébellions de 1837-1838, des Patriotes de Beauharnois s'emparèrent d'un bateau en route vers leur village et le firent couler, croyant, à tort, qu'il transportait des soldats loyalistes venus les mater. Formée de 1 200 hommes, l'armée loyaliste les emprisonna ensuite dans le moulin à farine appartenant au Seigneur de Beauharnois, Lord Ellice, puis incendia le village. Bien qu'en mauvais état, le moulin existe encore de nos jours; il se trouve sur la route 132.

Étape suivante sur la 132 après Beauharnois, **Châteauguay** se démarque des localités voisines par son patrimoine architectural ancien. L'**église Saint-Joachim**, avec sa remarquable façade néobaroque et son pignon chantourné, et la **Maison Le Pailleur**, exemple typique de l'architecture paysanne traditionnelle du Québec, datent de la fin du 18^e siècle. Dans cette maison patrimoniale, le Patriote Le Pailleur fut délogé par la milice anglaise en 1839, puis exilé en Australie à la suite des Rébellions. Accessibles depuis la 132 par le boulevard D'Anjou, ces monuments ancestraux se situent de part et d'autre de la rivière Châteauguay, immortalisée par une chanson du groupe de Beau Dommage et fredonnée par nombre de Québécois. À l'embouchure de ce cours d'eau, l'**île Saint-Bernard** abrite le refuge faunique de Marguerite d'Youville. On y accède par le boulevard de Léry, qui devient ensuite le Chemin Saint-Bernard. Cette ancienne propriété des Sœurs Grises comprend plusieurs bâtiments ancestraux, dont le Manoir d'Youville et un moulin datant de 1686, l'un des plus anciens encore existant au Québec. On y cultive un verger qui compte un millier de pommiers. Depuis cet îlot de verdure situé en bordure du lac Saint-Louis, on aperçoit le mont Royal qui semble flotter sur l'eau.

1.2 DE KAHNAWAKE À BOUCHERVILLE : LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL

Poursuivons notre itinéraire sur la rive sud du Saint-Laurent. Après Châteauguay, la route 132 traverse une autre réserve mohawk, Kahnawake. Elle longe ensuite la Voie maritime du Saint-Laurent, séparée du fleuve par une étroite bande de terre. Elle passe sous le pont Mercier qui mène à Montréal. Dès lors, nous pénétrons dans

la zone suburbaine de Montréal, dans la proche Rive-Sud. La 132 contourne le large bassin de La Prairie, un élargissement du fleuve. Dominée par le Mont-Royal, la silhouette du centre-ville de Montréal, avec ses gratte-ciels, se détache tel un mirage sur la rive opposée de ce vaste plan d'eau, constituant un magnifique panorama. À partir de Candiac, la 132 devient l'autoroute René-Lévesque³ et ce, jusqu'à Boucherville.

Cette voie rapide à plusieurs travées longe le centre historique de **La Prairie**. Fondée en 1667, cette ville fut un avant-poste militaire pour Ville-Marie au 17^e siècle en raison de sa position stratégique face aux incursions des Iroquois. Sur le site d'une forteresse édifée en 1687, le coeur historique du village originel est fort pittoresque. Les rues étroites au tracé irrégulier sont bordées de maisons villageoises en bois et de bâtisses de briques rouges, telles que le Vieux Marché. Au centre de ce noyau patrimonial, se dresse l'église de la Nativité-de-la-Sainte-Vierge, édifée en 1840. Par ailleurs, c'est dans cette ville que fut inauguré le premier chemin de fer au Canada, en 1836. Long d'une vingtaine de kilomètres, il reliait cette ville à Saint-Jean-sur-Richelieu, tel qu'évoqué au Musée ferroviaire canadien.

L'autoroute René-Lévesque traverse ensuite Brossard, une banlieue pavillonnaire récente de 90 000 habitants, principale zone d'implantation chinoise à l'extérieur de l'Île de Montréal. Inauguré en 2019, le majestueux pont Samuel-de-Champlain, long de 3,4 km, se profile sur le fleuve. Il constitue la voie d'accès de l'autoroute des Cantons de l'est à Montréal, soit l'autoroute 10. Côte-à-côte, l'autoroute et la Voie maritime du Saint-Laurent passent sous ce pont haut perché. Cet ouvrage d'art est remplace l'ancien pont Champlain. Construit en 1962, ce dernier pont, qui était devenu le plus achalandé du Canada, avait atteint la fin de sa vie utile. L'autoroute René-Lévesque traverse ensuite la plus importante ville de tout son parcours : **Longueuil**. Avec ses 435 000 habitants, Longueuil regroupe les anciennes municipalités de Saint-Lambert, un joli quartier résidentiel plutôt huppé, de Ville-Lemoyne et de Saint-Hubert. L'autoroute longe les écluses de Saint Lambert et le **pont Victoria** qui enjambent la Voie maritime. Ce dernier est le plus ancien pont ferroviaire du Canada. Lors de son inauguration par le prince de Galle

³ Premier ministre du Québec de 1976 à 1985, René Lévesque était également député d'une circonscription électorale de la Rive-Sud. Voilà pourquoi cette autoroute porte son nom.

en 1860, c'était le plus long pont ferroviaire au monde, avec 2 700 mètres. Avant sa construction, les voyageurs venus de la Rive sud gagnaient l'île de Montréal en bac. De nos jours, il est doublé par un pont routier. Ces deux ouvrages d'art franchissent les écluses de Saint-Lambert.

Un peu plus loin, apparaît le **pont Jacques-Cartier**, qui relie Montréal à Longueuil. Appelé à l'origine le pont du Havre, en 1930, cette imposante structure d'acier à poutres cantilever, d'une longueur de 3 400 mètres, domine le paysage fluvial de Montréal. Du haut de ses 104 mètres, il s'élance au-dessus de l'autoroute René-Lévesque et de la Voie maritime et des îles Notre-Dame et Sainte-Hélène. Ces îles ont été réaménagées durant les années 1960 pour y accueillir l'Exposition universelle de Montréal, l'Expo 67. La voie rapide contourne un grand complexe immobilier qui comprend une composante de l'Université de Sherbrooke et une gare multimodale où aboutit une ligne du réseau du métro de Montréal. Cette section de la route 132 est la plus urbanisée de tout son parcours.

Un long parc linéaire, le parc René-Lévesque, a été aménagé entre l'autoroute et le fleuve. Face à cette artère, se dresse la **cocathédrale Saint-Antoine-de-Padoue**, dont la vue est partiellement obstruée par une rangée d'immeubles à appartements sans charme. Cette monumentale cathédrale appartient au diocèse de Longueuil-Saint-Jean, l'un des plus anciens diocèses du Canada (1698) – dont la cathédrale Saint-Jean-l'Évangéliste de Saint-Jean-sur-Richelieu est le siège. Elle est de style néo-gothique et comprend un dôme d'inspiration byzantine. Elle est surmontée de deux clochers de hauteur inégale, le plus haut faisant plus de 81 mètres. L'imposante façade rappelle celles des grandes cathédrales gothiques de France. L'intérieur recèle des œuvres d'art remarquables, telles de magnifiques statues et des vitraux qui évoquent la vie de Saint Antoine de Padoue. La cathédrale possède un musée contenant de multiples artefacts religieux dont certains remontent à 1697, ainsi qu'une crypte qui abrite notamment un calvaire normand du début du 16^e siècle. Achèvement en 1887, c'est l'un des principaux monuments historiques du Vieux-Longueuil.

Le patrimoine religieux longueuillois compte également un magnifique ensemble architectural appartenant à la congrégation des Soeurs des Saints Noms de Jésus et de Marie. Ces bâtiments donnent sur la rue sur la principale artère du Vieux-Longueuil, la rue Saint-Charles, qui est parallèle à l'autoroute René-Lévesque. Il s'agit du couvent de la congrégation, un vaste bâtiment en pierre, de la **maison Eulalie-Durocher**, du nom de la fondatrice de la congrégation, et de la **maison Daniel-Boyer**. Cette dernière résidence, qui date de 1750, est l'un des rares vestiges longueuillois de l'époque de la Nouvelle-France à avoir conservé son aspect d'origine. À l'instar des autres localités riveraines du Saint-Laurent, Longueuil fut fondée sur le site de la seigneurie de Charles Lemoyne, à l'époque de la Nouvelle-France. Figure marquante de la colonisation française, ce seigneur était un militaire ennobli et un interprète des langues autochtones.

À la sortie de Longueuil, l'autoroute René-Lévesque croise l'autoroute Jean-Lesage – soit l'autoroute 20 qui relie Montréal et Québec par la Rive-Sud – à l'entrée du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Inauguré peu avant l'ouverture de l'Expo 67, cet ouvrage d'art d'une longueur de deux kilomètres comprend le seul tunnel sous-fluvial du Québec. L'autoroute René-Lévesque prend fin peu après ce croisement. La route 132 poursuit son parcours et contourne le centre-ville de **Boucherville**, la municipalité suivante. Cette ville occupe le site d'une ancienne seigneurie datant de 1667. Classé site patrimonial, le quartier historique se situe le long du boulevard Marie-Victorin, qui fait face au fleuve. Il a conservé la physionomie des villages québécois d'autrefois, avec ses coquettes maisons paysannes à pignons et ses rues étroites. Il est dominé par la ravissante **église Sainte-Famille**, érigée en 1802. Elle est entourée par l'ancien couvent des Dames de la Congrégation de Notre-Dame et l'ancien presbytère, élégants bâtiments de pierre grise aux toits mansardés. Face à Boucherville, au milieu du Saint-Laurent, le parc national des Îles-de-Boucherville a su garder son aspect rural. Il est accessible par le pont-tunnel.

1.3 DE VARENNES À SOREL : LA ROUTE MARIE-VICTORIN

Après s'en être éloigné un peu, la route 132 se rapproche à nouveau du fleuve à Varennes. Cette municipalité se signale de loin par la **basilique Sainte-Anne**, face au fleuve, dont l'architecture rappelle la co-cathédrale Saint-Antoine-de-Padoue. Varennes abrite, par ailleurs, un centre de recherches de calibre mondial en matière de transport d'électricité, fondé en 1970 par l'ingénieur Lionel Boulet: l'**Institut de recherche d'Hydro-Québec** (IREQ). À cet égard, le Québec est un leader mondial en cette matière grâce au réseau de lignes électriques à très haute tension, le 735 kilovolts, conçu au milieu des années 1960 par l'ingénieur Jean-Jacques Archambault. Cette invention est à l'origine des pylônes géants reliant des lignes électriques en crête qui dominent le paysage rural environnant. Ces lignes permettent d'acheminer instantanément vers les grands centres urbains d'énormes quantités d'électricité produites dans les barrages hydroélectriques des régions nordiques.

Après Varennes, la 132 quitte définitivement l'agglomération urbaine de la Rive-Sud de Montréal. À **Verchères**, la localité suivante, un monument de bronze rappelle le singulier fait d'armes de l'héroïne **Madeleine de Verchères**. Il trône au milieu du **parc des Pionniers**, qui fait face au fleuve. En 1692, cette jeune femme de 14 ans tint en respect des attaquants iroquois avec l'aide de ses frères depuis un fortin⁴. Nous voilà reportés dans un contexte historique bien différent de celui de l'IREQ. Tout près, un moulin à vent en pierre datant de 1730, en excellent état de conservation, semble veiller sur la jeune héroïne. Élément caractéristique du patrimoine de Verchères, on y fabrique un type particulier de chaloupes, précisément appelées « verchères ». Ces barques au fond plat et aux extrémités en pointe sont construites dans l'une des dernières chalouperies du village, également située à proximité du parc des Pionniers.

Toujours le long du fleuve, la 132 mène ensuite à **Contrecoeur**, une ville à vocation industrielle. On y trouve la plus importante aciérie du Québec, Arcelor Mittal (autrefois, l'entreprise d'État Sidbec). Tout comme l'IREQ de Varennes, elle est desservie par l'autoroute de l'Acier – précisément nommée pour desservir

⁴ Madeleine de Verchères employa une ruse pour faire croire à l'ennemi que le fort était bien gardé. Munie d'un chapeau, d'un uniforme et d'un fusil, elle se montra sur la muraille, faisant feu de différents endroits du fort, grossissant sa voix et feignant de commander une troupe nombreuse. Elle allait de guérite en guérite comme pour distribuer les postes d'attaque. Elle chargea un canon et y mit le feu elle-même! Ce coup jeta la terreur parmi les Iroquois et avertit en même temps les garnisons des forts voisins de se tenir sur la défensive. Madeleine de Verchères héroïne de Nouvelle-France. Nouveau dictionnaire historique des sièges et batailles mémorables, Volume 6, Histoire. <https://fr.m.wikipedia.org>

l'industrie sidérurgique locale – au parcours parallèle à la 132. Contrecoeur possède, par ailleurs, un très bel exemplaire des 18 moulins à vent répertoriés au Québec, un moulin destiné à la fabrication de la farine datant de la fin du régime français. Aux abords du fleuve, la 132 longe ensuite le parc régional des Grèves qui abrite sur 14 kilomètres des marais, des tourbières et une magnifique forêt de pins.

À 73 km de Longueuil, la route 132 atteint **Sorel-Tracy**. Issue de la fusion de Sorel et de Tracy, elle compte 35 000 habitants et se situe à l'embouchure de la rivière Richelieu. Fondée en 1672, c'est l'une des plus vieilles villes du Québec, qui occupe le site d'un premier établissement éphémère entre 1642 et 1647. À l'origine de la fondation de Sorel, le Fort Richelieu constituait la tête de pont d'une série de fortins érigés le long de la rivière Richelieu afin de protéger la jeune colonie française des attaques iroquoises. En 1781, la seigneurie de Sorel fut cédée au gouverneur anglais Frederick Haldimand afin de favoriser l'établissement de colons loyalistes venus des États-Unis. Il y fit construire une résidence, la Maison des Gouverneurs, qu'occupa le baron allemand Friedrich Adolf Riedesel, commandant des mercenaires allemands durant la guerre d'indépendance des États-Unis. Cette résidence, qui logea par la suite des militaires et la famille royale britannique, est désormais convertie en musée, sur le chemin des Patriotes qui longe la rivière Richelieu⁵. De 1787 à 1860, la ville porta le nom du souverain britannique William Henry. De nos jours, c'est un important centre industriel; les panaches de fumée des aciéries sont visibles de loin à la ronde. Cependant c'est surtout la construction navale qui aura marqué le passé industriel de Sorel, jusqu'en 1991. Les frères Simard, une riche famille d'entrepreneurs de la région, y ont fait fortune à la tête de l'entreprise Marine Industries (MIL). Durant la Seconde Guerre mondiale, un grand nombre de navires de guerre sortirent des chantiers navals sorelois, tandis que les usines de fabrication d'armements fonctionnaient à plein rendement.

Situé au débouché du fleuve dans le lac Saint-Pierre, l'**archipel du lac Saint-Pierre**, avec sa centaine d'îles boisées, constitue une oasis de verdure et un sanctuaire d'oiseaux, ce qui contraste avec le décor industriel de la ville. Des insulaires

⁵ C'est à Sorel-Tracy qu'on illumina le premier sapin de Noël au Canada, en 1781.

y habitent dans des maisons sur pilotis. Cette atmosphère des temps anciens a sans doute inspiré à l'écrivaine **Germaine Guèvremont** son célèbre roman *Le Survenant*, écrit en 1945, qui évoque le terroir du Canada français de l'époque. Plat traditionnel de cet archipel, la gibelotte version locale consiste en un ragoût de poissons (barbotte, perchaude, etc). Ce plat est mis en valeur dans un festival estival qui a lieu à Sorel, le festival de la Gibelotte, ou le Gibfest – une appellation d'inspiration commerciale d'un goût franchement douteux...

1.4 DE SOREL À BÉCANCOUR : LES BASSES-TERRES DU « CENTRE-DU-QUÉBEC »

Après Sorel, nous quittons la Montérégie pour pénétrer dans le « **Centre-du-Québec** ». Du moins telle est l'appellation officielle de cette région administrative située à mi-chemin entre les deux grands pôles urbains que sont Montréal et Québec... mais qui ne correspond guère à la réalité géographique du Québec, il va sans dire. Le vrai centre du Québec, ce sont les territoires nordiques de Caniapiscau, l'arrière-pays de la Jamésie, royaume de la forêt boréale, bien différent du paysage rural de la région administrative qui porte ce nom!

La route 132 parcourt une région champêtre, à l'écart des grands axes routiers. Elle franchit les rivières Yamaska, puis Saint-François, lesquelles se jettent dans le lac Saint-Pierre. De charmants villages se succèdent : Yamaska, Saint-François-du-Lac, Pierreville, Baie du Febvre. Contigu à Pierreville, le long de la rivière Saint-François, un site particulièrement intéressant attire notre attention : le village d'**Odanak**, une réserve amérindienne abénaquise. Originaires des États du Maine, du New Hampshire et du Vermont, les Abénakis, dont le nom originel, Waba Naki, signifie « Peuple du soleil levant », forment l'une des 11 nations autochtones du Québec. Odanak est l'une des deux communautés abénakises du Québec. Au centre du village, le **Musée des Abénakis**, fondé en 1965, est la plus ancienne institution muséale autochtone du Québec. Pour la qualité de ses expositions mettant en valeur la culture, les traditions et l'artisanat des Abénakis, il s'est mérité en 2014 le Prix d'excellence de la Société des musées québécois.

Au printemps et à l'automne, les usagers de ce secteur de la route 132 circulent dans un environnement spectaculaire : les champs disparaissent de la vue sous un couvert d'oies des neiges et d'autres espèces d'oiseaux migrateurs dans un concert de piailllements quasi assourdissant – on y a recensé plus de 288 espèces d'oiseaux. Leur envolée en un seul mouvement est un spectacle absolument saisissant. Nous sommes à **Baie-du-Febvre**. Ces volatiles s'y donnent rendez-vous après la fonte des neiges pour s'alimenter en grains de maïs et en racines de rhizomes de plantes. Elles refont le plein d'énergie dans leur longue migration vers le nord. Chaque printemps, plus d'un demi-million d'oies blanches parcourent 5 000 km depuis le sud des États-Unis jusqu'à la Terre de Baffin, où elles nidifient. Ce site de la Baie-du-Febvre fait partie de la Réserve mondiale de la biosphère du lac Saint-Pierre, qui comprend le lac Saint-Pierre et les terres riveraines, en partie inondables au printemps. C'est le lieu idéal pour observer la faune aviaire, notamment les hérons. Autre lieu d'observation de la nature sur la rive du lac Saint-Pierre, le Parc éco-maritime de l'Anse-au-Port, à l'embouchure de la rivière Nicolet, est doté d'un réseau de sentiers pédestres et d'un mirador d'où la vue sur le lac est magnifique.

Désormais la route 132 se confond avec l'emblématique route des Navigateurs, un magnifique parcours de 470 km, de Nicolet à Rimouski. Pour bien des Québécois d'un certain âge, elle se confond avec la Route 3, son ancien nom. Arrosée par la rivière éponyme, la ville de **Nicolet** est le siège d'un Évêché. Le long de la 132 – soit le boulevard Louis-Fréchette – se trouve la cathédrale Saint-Jean-Baptiste, un lieu de culte moderne datant de 1961, dotée d'un large vitrail. Elle remplace une ancienne cathédrale démolie à la suite d'un glissement de terre dévastateur survenu en 1955 : une partie du centre-ville disparut alors dans les eaux de la rivière Nicolet, faisant quelques morts. Également sur la même route, Nicolet abrite aussi le **Musée des cultures du monde**, anciennement le Musée des religions. On y fait revivre les grandes traditions religieuses du monde : le christianisme, l'islam, le judaïsme, le bouddhisme et l'hindouisme. Enfin, l'École nationale de police du Québec occupe les locaux de l'ancien Séminaire de Nicolet, un élégant bâtiment de pierre datant des années 1830.

Un peu plus loin, la 132 passe par **Saint-Grégoire-le-Grand**. Ce village héberge des descendants d'Acadiens qui y trouvèrent refuge à la suite de leur déportation par les conquérants britanniques en 1755. Érigée entre 1803 et 1806, l'église paroissiale est imposante avec sa large façade néoclassique à colonnades. On y trouve également un intéressant moulin à vent datant du régime français. L'autoroute 55 qui relie la Mauricie à l'Estrie croise la route 132 à la sortie de cette localité. Elle franchit le Saint-Laurent par le pont Laviolette à la hauteur de Trois-Rivières.

Saint-Grégoire-le-Grand fait partie de **Bécancour**, une municipalité très étendue d'une superficie de 500 km², qui résulte de la fusion de plusieurs villages en 1965. On attribue l'origine de ce nom à une légende selon laquelle une femme aurait beaucoup apprécié avoir été embrassée par son compagnon autochtone et en aurait redemandé encore: « bec encore »⁶ La route 132 – qui devient localement le boulevard Bécancour – traverse cette municipalité de part en part selon un tracé rectiligne, doublée par un tronçon de l'autoroute 30. Située en face de Trois-Rivières, Bécancour est un port fluvial et un centre industriel majeur axé sur l'industrie lourde. Elle est le siège de l'une des principales alumineries du Québec, ABI. Autre localité intégrée à Bécancour que dessert la 132, Gentilly a abrité de 1983 à 2012 la seule centrale nucléaire exploitée commercialement du Québec. Divers incidents techniques ont toutefois forcé sa fermeture en 2012.

1.5 DE BÉCANCOUR À LÉVIS : LES CAPS DE LOTBINIÈRE

Après Gentilly, voici la région de **Chaudière-Appalaches**. Désormais, la route 132 épouse de très près la rive du fleuve en se faufilant entre caps et baies. Elle franchit plusieurs embouchures de rivières par une succession de descentes et de montées abruptes. Prochaine localité après Gentilly, **Saint-Pierre-les-Becquets** se distingue par son site majestueux. Ce village est perché sur un promontoire qui domine le fleuve, lequel paraît très large à cette hauteur. De jolis points de vue sur le Saint-Laurent et sur les reliefs laurentiens de la Rive-Nord se succèdent. Navires marchands à la proue effilée, cargos minéraliers, vraquiers, navires-citernes et porte-conteneurs sillonnent le fleuve dans les deux directions.

⁶ Jean Gagné, *À la découverte du Saint-Laurent*, Éditions L'Homme, Montréal, 2005, p. 119.

Plus loin, **Lotbinière** est un village agricole typique de la région. Il s'ordonne autour d'une imposante église à la façade blanche que côtoient un presbytère, un couvent en pierres grises et un cimetière. Il possède également d'autres bâtiments patrimoniaux bordant la 132, tels que le moulin du Domaine, construit en 1799, une autre composante typique du paysage architectural régional. On y trouve aussi la **maison Chavigny de la Chevrotière**, un manoir en pierre à deux étages et demi d'allure monumentale, érigé en 1817.

La 132 contourne ensuite la Pointe-Platon, un cap qui s'avance au milieu du fleuve. Ce site constituait un repère important pour la navigation maritime à l'époque de Champlain. Ce cadre enchanteur inspira un entrepreneur français, Pierre-Gustave Joly – père d'un ancien premier ministre du Québec vers 1880 – qui y érigea en 1850 une résidence d'été : c'est le **Domaine Joly-de-Lotbinière**. Au milieu d'un boisé, entouré de jardins floraux et de potagers, se dresse un élégant manoir à deux étages bordé de galeries aux corniches festonnées. Une douzaine de dépendances complète cet ensemble, incluant un poulailler et un laboratoire. Joly se passionnait pour l'astronomie et les découvertes technologiques. L'architecture de ces bâtiments s'harmonise agréablement avec la végétation ambiante et les aménagements de plantes thématiques. Le site est ouvert au public depuis 1984.

Sur l'une des plus anciennes seigneuries de la Nouvelle-France, **Sainte-Croix-de-Lotbinière** s'enorgueillit d'un important patrimoine architectural. Visible de loin avec ses deux hauts clochers, l'**église Sainte-Croix** est imposante; l'intérieur, d'influence baroque, est richement décoré. Ce village possède également plusieurs vieilles maisons de pierre au toit en pente, dont quelques-uns en décrépitude risquent cependant la démolition. Tel est malheureusement le sort d'un grand nombre de maisons ancestrales au Québec.

La route 132 contourne le cœur de la localité suivante, **Saint-Antoine-de-Tilly**, qui possède sans doute le plus riche mobilier urbain ancestral de la région. Érigée en 1788, l'église Saint-Antoine, aux murs de crépi blanc, flanquée de chapelles latérales, est remarquable. L'intérieur au décor somptueux est l'œuvre de l'architecte Thomas Baillairgé, qui a laissé sa marque dans la décoration de nombreuses églises de la première moitié du 19^e siècle.

Saint-Antoine-de-Tilly abrite plusieurs autres bâtiments d'époque, notamment le Manoir de Tilly, contemporain de l'**église Saint-Antoine**, et le magasin général Normand. Lors du siège de Québec en 1759, un millier de soldats anglais s'emparèrent de l'église Saint-Antoine et forcèrent les villageois à déposer les armes et à prêter serment aux autorités britanniques.

La route 132 prend ensuite le nom pittoresque de Chemin Vire-Crêpe. Elle longe des fraisières et pénètre bientôt dans l'agglomération de **Lévis**. Les champs de fraisiers font place aux développements pavillonnaires de la banlieue. La route 132 passe à proximité du croisement de l'autoroute Jean-Lesage (l'autoroute A-20) et de l'autoroute Robert-Cliche (l'autoroute A-73) qui mène en Beauce. Elle se faufile sous l'entrée des deux ponts qui enjambent le Saint-Laurent à la hauteur de Québec, situés très proches l'un de l'autre : le pont autoroutier Pierre-Laporte et le vieux pont de Québec. Le pont Pierre-Laporte est ainsi nommé en souvenir d'un ancien ministre du gouvernement Bourassa tué lors de la Crise d'octobre de 1970. Quant au pont de Québec, c'est une structure de type cantilever. Achevée en 1917, sa construction a été marquée par deux tragédies provoquées par l'effondrement de la structure du pont, en 1907 et en 1916, causant la mort de dizaines de travailleurs. La 132 franchit successivement les embouchures encaissées des rivières Chaudière et Etchemin. Entre ces deux cours d'eau, la 132 traverse Saint-Romuald, un quartier de la ville de Lévis qui abrite la raffinerie Jean Gaulin, la plus importante raffinerie de produits pétroliers à l'est de Montréal.

En traversant le territoire lévisien, la route 132 prend le nom du boulevard Guillaume-Couture, ainsi nommé en souvenir du premier colon français établi sur ces terres en 1647 dans ce qui était alors la seigneurie de Lauzon. Elle passe à proximité du **Vieux-Lévis**, qui surplombe le fleuve du haut d'une falaise. De là, le coup d'œil sur le Vieux-Québec et le Château Frontenac est inoubliable. On y observe le va-et-vient incessant du traversier reliant les deux villes. Le projet controversé de creusement d'un long tunnel entre les deux rives du fleuve, comme un éventuel troisième lien inter-rives – en plus des deux ponts déjà mentionnés – fait débat. Le Vieux-Lévis regroupe plusieurs monuments historiques. L'église **Notre-Dame-**

de-la-Victoire est remarquable pour la richesse de sa décoration intérieure d'inspiration néo-classique, autre manifestation de l'influence de l'école de Baillairgé dans l'architecture religieuse de la région de Québec. En biais avec cette église, se trouve la **Maison Alphonse Desjardins**, une charmante demeure de style néo-gothique avec ses pignons élancés. C'est là qu'Alphonse Desjardins et son épouse Dorymène mirent sur pied la toute première institution financière coopérative d'Amérique du Nord. En 1900, ils créèrent la toute première caisse populaire, qui est à l'origine du Mouvement coopératif Desjardins. De nos jours, Lévis abrite le siège social de cette institution authentiquement québécoise, situé à l'extérieur du vieux quartier.

Le Vieux-Lévis comprend d'autres monuments patrimoniaux, dont l'église du Christ-Roi et une ancienne église de rite anglican convertie en une salle de spectacle, L'Anglicane. S'ajoutent à ce patrimoine la maison natale du poète et écrivain **Louis-Honoré Fréchette**, qui fait face au fleuve, et quelques sites militaires qui confirment la position stratégique de la ville face à Québec. Constituant en quelque sorte le pendant de la Citadelle de Québec sur la rive sud, le **Fort de la Pointe-Lévy**, avec ses 12 casemates, est un ouvrage défensif remarquable. Cette forteresse fut érigée durant la guerre de Sécession pour faire face au risque d'invasion militaire américaine. Auparavant en 1759, les troupes britanniques de Wolfe bombardèrent Québec durant 70 jours depuis Lévis, dont ils venaient de s'emparer, jusqu'à la reddition des Français. Créés en 1887, les chantiers maritimes Davie occupent un emplacement remarquable sur une pointe de terre s'avancant sur le fleuve, dans l'ancienne ville de Lauzon, maintenant annexée à Lévis. Ce complexe industriel comprend les deux plus grandes cales sèches du Canada.

1.6 DE BEAUMONT À SAINT-ROCH-DES-AULNAIES : LA CÔTE-DU-SUD

En quittant l'agglomération de Lévis, la route 132 – l'ancienne route 6 sur la section de Lévis à Rimouski – s'engage dans la **Côte-du-Sud**. Cette région borde le littoral sud du Saint-Laurent, de Beaumont au Kamouraska, et s'étend jusqu'à la frontière américaine. C'est l'une des plus anciennes aires de peuplement de la Nouvelle-France, depuis la création de la seigneurie de Bellechasse en 1637. Elle s'est développée avec l'implantation en 1859 de la voie ferrée de l'Intercolonial. On y vit surtout de l'agriculture, de l'élevage, de l'industrie forestière et du tourisme. On y découvre de magnifiques panoramas sur le fleuve, qui s'élargit ici considérablement, sur l'île d'Orléans et au-delà, sur les reliefs de Charlevoix. La 132 est doublée sur sa droite par l'autoroute Jean-Lesage, empruntée par les voyageurs pressés et les camionneurs au long cours, à destination ou en provenance du Bas-Saint-Laurent et des Provinces maritimes.

Première étape digne d'intérêt sur le parcours de la 132, le **moulin de Beaumont** surplombe le Saint-Laurent dans la municipalité du même nom. Construit en 1821 ce moulin à farine actionné par des roues à aubes sur le ruisseau Maillou est repérable depuis la route par sa toiture rouge à deux versants et sa mansarde. Reconstitué en 2006 à l'identique après avoir été détruit par un incendie, le moulin de Vincennes est un autre site digne d'intérêt. À l'instar des autres villages de la Côte-du-Sud, **Beaumont** s'enorgueillit également d'un remarquable patrimoine religieux. Construite entre 1726 et 1739, l'**église Saint-Étienne**, en maçonnerie de pierres de taille, est le plus ancien lieu de culte encore existant de la région. On raconte qu'en 1759 les villageois en colère auraient déchiré la Proclamation du général Wolfe annonçant la prise imminente de Québec. Le général en question aurait alors tenté de mettre le feu à l'église Saint-Étienne en guise de représailles. Cette église historique se situe sur la rue du Domaine, parallèle à la route 132, tout comme les deux antiques chapelles de procession revêtues de crépi blanc.

La route 132 traverse ensuite l'un des plus beaux villages du Québec : **Saint-Michel-de-Bellechasse**. Cette localité plus que tricentenaire est tout à fait représentative des villages traditionnels de la vallée du Saint-Laurent. Les rues étroites sont

bordées de maisons centenaires en bois, toutes peintes en blanc, aux toits en pente, avec des balcons à balustres ouvragés. Certaines demeures à deux étages comportent des porches en saillie sur la façade, évoquant la proue d'un bateau. Cet élément architectural rappelle la vocation maritime de ce village situé sur la rive du fleuve, en plus de sa vocation agropastorale. Le patrimoine religieux n'est pas en reste : il comprend l'église paroissiale, avec sa flèche très élancée, une élégante chapelle et le sanctuaire Notre-Dame-de-Lourdes, érigé sur un buton. Il compte en particulier le plus ancien **presbytère** encore existant en Amérique du Nord, datant de 1739, mais sans occupants depuis quelques temps. Il devrait cependant connaître une nouvelle vie, puisque des villageois se sont mobilisés pour éviter son abandon⁷. Ces bâtiments patrimoniaux s'ordonnent le long de la rue Principale, qui se détache de la route 132 à l'entrée du village. Le panorama depuis les coteaux de l'arrière-pays de Saint-Michel-de-Bellechasse est spectaculaire, ce qui mérite un petit détour : les prés au premier plan, en contrebas desquels surgit le clocher de l'église, puis en arrière-plan l'île d'Orléans et ses verts pâturages avec les montagnes boisées des Laurentides comme toile de fond.

La localité suivante, **Saint-Vallier**, est un autre ravissant village. Converti en auberge, l'ancien presbytère, avec sa longue galerie et sa toiture en pente percée de multiples lucarnes, est un chef d'oeuvre d'architecture traditionnelle. Saint-Vallier est le lieu natal d'un personnage historique à l'origine d'une célèbre légende : accusée du meurtre de son second époux, Marie-Joseph Corriveau, surnommée **La Corriveau**, fut pendue en 1763 à la suite du verdict d'une cour martiale britannique à Québec. L'exposition de son cadavre dans une cage de fer redécouverte un siècle plus tard a marqué l'imagination de bien des Québécois. Elle a inspiré nombre de légendes, chansons, contes et récits à connotation folklorique. À la sortie du village vers l'est, on accède au Domaine de Saint-Vallier par le chemin Lemieux. Situé près du fleuve, ce site naturel enchanteur comprend une magnifique résidence datant de 1767 qui accueillait des estivants de familles de notables aux 19^e et 20^e siècles.

⁷ Le ministère de la Culture et des Communications a annoncé son intention de classer le presbytère site patrimonial.

La route 132 longe maintenant un fleuve devenu beaucoup plus large, au milieu duquel l'île d'Orléans semble dériver. Vers l'aval, le Saint-Laurent s'étend à perte de vue, ce qui donne un avant-goût de la mer. L'eau salée se mêle davantage à l'eau douce; les marées sont plus fortes. Voici **Berthier-sur-Mer**, un village dont le nom évoque ce caractère maritime. Est-ce déjà la mer, ou bien encore le fleuve? Les perceptions varient selon les gens. En fait, il s'agit d'une longue zone de transition entre le fleuve et le golfe du Saint-Laurent : c'est l'estuaire le plus vaste estuaire au monde. Depuis Berthier-sur-Mer, une navette maritime dessert la **Grosse-Île**. Perdu au milieu du fleuve-estuaire, cet îlot – car il s'agit d'un îlot abrite une ancienne station de quarantaine pour les immigrants irlandais victimes d'épidémies entre 1832 et 1937⁸. Plus de 4 millions d'immigrants y séjournèrent, dont 90 000 la seule année de 1847. Une croix celtique y est érigée : c'est le Mémorial des Irlandais.

Nous atteignons bientôt **Montmagny**, où la route 132 prend le nom du boulevard Taché. Arrosé par la rivière du Sud, ce chef-lieu régional de 12 000 habitants est reconnu pour son **festival annuel de l'Oie Blanche**, qui se tient en octobre. C'est l'occasion d'admirer le spectacle des migrations biannuelles des oies blanches sur le rivage du fleuve. Montmagny est également l'hôte du **Carrefour international de l'accordéon**, qui a lieu début septembre. On y trouve le seul musée dédié à cet instrument de musique au Canada, le Musée de l'accordéon. Montmagny abrite aussi la maison où vécut un important personnage politique du Bas-Canada, **Étienne-Paschal Taché**. Construite en 1826, cette élégante demeure bourgeoise de style néo-classique est flanquée de deux tourelles à pignons. De Montmagny, on peut se rendre à l'île-aux-Grues, soit par bateau soit en avion - un court vol de seulement 4 minutes. Depuis le point de départ du vol, l'aéroport de Montmagny, on distingue clairement le point d'arrivée du vol, une distance d'à peine 9 km! C'est dans cette petite île à vocation agricole que se tient en mars-avril une fête costumée originale à l'occasion de la mi-carême, une manifestation rarissime de nos jours au Canada.

⁸ Durant la Seconde Guerre mondiale, cet établissement servit de lieu d'expérimentation d'armes bactériologiques sur les militaires canadiens afin de pouvoir les utiliser sur des prisonniers allemands. Les Alliés soupçonnaient alors que ceux-ci possédaient de telles armes, ce qui s'est avéré faux par la suite. Claude Legault, Série télévisée, 39-45 en sol canadien, Société Radio-Canada, 2021.

La localité suivante, L'**Islet-sur-Mer**, possède un musée qui fait revivre le riche patrimoine maritime de la Côte-du-Sud, le **Musée maritime**. Cet ensemble comprend un ancien couvent et une ancienne banque, convertis en complexe muséal, une annexe-chalouperie et une exposition de navires-musées. Une large place est accordée aux exploits du capitaine **Joseph-Elzéar Bernier**, un fils du pays qui proclama en 1909, lors de ses expéditions dans les territoires arctiques, la souveraineté du Canada sur les îles de l'Arctique.

La route 132 longe de très près le rivage de l'estuaire, d'où la vue sur la côte montagneuse de Charlevoix, sur la rive nord, est enchantée. De coquettes maisons paysannes à larmiers avec des balcons aux balustrades ouvragées, se succèdent, derrière lesquelles s'alignent les rangs cultivés. De nos jours il est difficile d'imaginer que toutes les habitations de cette région de la Côte-du-Sud furent incendiées par l'armée britannique durant sa marche vers Québec l'été 1759, sur ordre du général Wolfe.

L'arrivée à **Saint-Jean-Port-Joli**, l'étape suivante sur la route 132, se signale par la présence dans l'axe de la route de la magnifique église paroissiale, qui date de 1763. C'est la tradition de la sculpture sur bois qui a fait la renommée de Saint-Jean-Port-Joli, une réputation qui dépasse les frontières du Québec. Cette tradition est mise en valeur dans un ensemble muséal constitué par le **Musée des Anciens Canadiens** et le **Domaine Médard Bourgault**. Ces deux établissements contigus sont situés sur la rue de Gaspé, l'artère principale du village qu'emprunte la 132. Le Musée possède une vaste collection de sculptures sur divers types de bois qui évoque le mode de vie des paysans avant la Conquête britannique. Le Domaine Médard Bourgault porte sur l'œuvre du sculpteur éponyme, l'un des trois **frères Bourgault** qui sont à l'origine de cette tradition artistique au début du 20^e siècle. On y admire quantité de sculptures en bois de pin: voiliers, figurines représentant des grands-pères fumant la pipe, des grands-mères au tricot, etc. Cette tradition se perpétue à Saint-Jean-Port-Joli à travers diverses manifestations culturelles. Ainsi, la **Biennale de la sculpture** met en valeur les œuvres très imaginatives d'artistes visuels québécois et étrangers exposées au parc des Trois-Bérêts, ainsi nommé pour honorer les trois frères Bourgault. Ce parc accueille également la **Fête des chants de marins** chaque été. On y écoute des chants traditionnels de marins du Québec, de France et d'ailleurs.

Par ailleurs, le **Musée de la mémoire vivante**, un élégant bâtiment patrimonial au toit à forte pente, reproduit fidèlement l'ancien manoir de Philippe-Aubert-de-Gaspé, du nom de l'ancienne seigneurie qui couvrait autrefois cette région. Ce site remarquable comprend également des éléments typiques du mobilier rural traditionnel, soit un fournil et un caveau à légumes, des jardins thématiques et une tour d'observation. On y célèbre notamment le patrimoine maritime de la Côte-du-Sud.

À la sortie du village, sur la route 132, on repère une ancienne grange qui abrite un restaurant de cuisine traditionnelle québécoise, la Boustifaille, et un théâtre d'été, la Roche-à-Veillon. Phénomène courant au Québec, la conversion d'anciennes granges en théâtres d'été a favorisé un regain de vitalité dans les milieux ruraux.

Plus loin, à **Saint-Roch-des-Aulnaies**, l'estuaire se découvre dans toute sa majesté. La route 132 semble filer tout droit vers le large. Elle franchit la rivière Ferrée sur les berges de laquelle se trouve un charmant hameau au riche passé historique : le **Village des Aulnaies**. Ce bourg comprend un moulin banal harnachant la rivière – un moulin à eau servant à moudre la farine. Tout près, se trouve un joli petit manoir de style Regency qui évoque les châteaux français avec ses tourelles, œuvre de l'architecte Thomas Baillairgé : le **manoir Dionne**. Il appartenait à l'origine au seigneur Amable Dionne, un important député de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada à l'époque de la rébellion des Patriotes. Un agréable parterre fleuri et une pinède entourent ce site.

1.7 DE LA POCATIÈRE À NOTRE-DAME-DU-PORTAGE : LE KAMOURASKA

La route 132 pénètre ensuite dans la région du **Bas-Saint-Laurent**. Elle croise l'autoroute Jean-Lesage et s'éloigne momentanément du rivage de l'estuaire, puis traverse le centre de **La Pocatière**. Première agglomération bas-laurentienne sur notre parcours, cette petite ville de 6 000 habitants est juchée sur un éperon rocheux isolé appelé monadnock, ou dans le langage local, un cabouron.

C'est la première d'une série d'éminences rocheuses linéaires qui émergent ici et là sur la plaine agricole du Kamouraska. La Pocatière abrite un institut de technologie agroalimentaire fondé en 1859 par l'abbé François Pilote, la plus ancienne école de ce type au Canada. Elle héberge aussi le **Musée québécois de l'agriculture et de l'alimentation**, qui porte sur les traditions et les coutumes des régions rurales. Ces édifices cotoient le cégep de La Pocatière, anciennement le collège de Sainte-Anne, un bâtiment monumental de pierres grises surmonté d'un clocheton. Siège d'un évêché, La Pocatière possède également une cathédrale moderne. Elle a également une vocation industrielle, matérialisée par l'usine Alstom (autrefois Bombardier) qui se spécialise dans la fabrication de matériel ferroviaire.

À la sortie de La Pocatière, la route 132 croise à nouveau l'autoroute et se rapproche du rivage. La Pocatière commande l'entrée dans la plaine du Kamouraska. La 132 file vers Rivière-Ouelle, un joli village arrosé par la rivière éponyme. La localité suivante, **Saint-Denis-De-La-Bouteillerie** – pourquoi « La Bouteillerie »⁹ – possède quelques belles résidences bourgeoises, parmi lesquelles la Maison Chapais, située sur la route 132. C'est dans cette maison construite en 1834 que naquit **Thomas Chapais**, un politicien considéré comme l'un des Pères de la Confédération. La route se faufile ensuite le long de coteaux, puis déroule son long ruban de bitume au milieu de la plaine. On y contemple un paysage agricole fort pittoresque qui illustre bien le cadastre agraire typique du Canada français: disposés perpendiculairement à la route, les rangs cultivés, en étroites bandes parallèles, forment une vaste étendue ponctuée ici et là par les aspérités rocheuses des cabourons. Les bâtiments de ferme complètent ce décor : étables, silos à grains, granges en bois avec des plateformes inclinées donnant accès à un portail à deux battants. Les visiteurs qui circulent sur cette route peu achalandée ressentent un certain dépaysement dans cet environnement champêtre qui les plonge dans une époque révolue.

C'est dans ce cadre enchanteur que l'on atteint **Kamouraska**. Cet ancien chef-lieu de la région du même nom a gardé quelques monuments patrimoniaux.

⁹ Ce village, ainsi que la rivière qui coule à proximité, tire son nom du seigneur de la rivière Ouelle au 17^e siècle, Jean-Baptiste-François-de-la-Bouteillerie.

La beauté du paysage et la salubrité de l'air ambiant en ont fait un lieu de villégiature fréquenté par la bourgeoisie canadienne-française dès le tout début du 19^e siècle¹⁰. On venait y respirer un air iodé, loin de la pollution industrielle des villes, et y prendre des bains de mer. On aimait y fréquenter une population réputée pour ses bonnes moeurs.

Ce village chevauche un petit escarpement dominant l'estuaire. L'artère principale, la rue Morel, qui se confond localement avec la 132, est bordée d'élégantes résidences bourgeoises, telles que la villa Saint-Louis qui date de 1819. Elle est bordée de cafés et de galeries d'art. On y trouve également un palais de justice et le **Musée régional de Kamouraska**, sis dans un ancien couvent datant de 1851. Ce musée met en valeur le riche patrimoine culturel, ethnographique et historique du Kamouraska. Kamouraska est aussi le titre d'un roman d'Anne Hébert tiré d'une histoire sordide survenue sur place : l'assassinat en 1839 du « **Seigneur de Kamouraska** », le fils d'Étienne Pascal Taché – cette personnalité politique du 19^e siècle dont on a évoqué le nom ci-haut¹¹. Des scènes d'un téléroman populaire, Cormoran, y ont été tournées. En contrebas de la rue Morel, le rivage est bordé de part et d'autre du quai municipal par un pittoresque lotissement de maisonnettes entourées de clôtures de bois. De là, on se laisse envoûter par le panorama sur l'estuaire, avec les flux et reflux de la marée, les îlots au large et, plus loin, la côte découpée de Charlevoix. Au sortir de Kamouraska, sur la route 132, un kiosque indique le site du Berceau de Kamouraska, lieu de la première implantation du village au 18^e siècle. Nous sommes au pays de **Victor Lévy-Beaulieu**, écrivain et dramaturge natif de la région, également connu pour ses convictions indépendantistes.

Depuis quelques temps, cette région met en valeur ses produits du terroir en matière d'alimentation: saumons, truites et anguilles fumées dans des boucaneries, pain de Kamouraska, vin de framboise de Saint-Pacôme, prunes de Saint-André-de-Kamouraska... Dans cette dernière localité, on pratique la cueillette de prunes

¹⁰ Danielle Léger, Marc Choko et Michèle Lefebvre, « Destination Québec. Une histoire illustrée du tourisme », Les éditions de l'Homme, p 48; Michèle Lefebvre, « Les débuts du tourisme au Québec », À rayons ouverts, Le voyage, hiver 2022, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

¹¹ Il s'agit de l'assassinat de Louis-Pascal Taché par l'amant de son épouse Joséphine-Éléonore d'Estimauville survenu en 1839. Cette dernière subit un procès car elle était soupçonnée de complicité pour ce meurtre par empoisonnement. Le véritable auteur de ce méfait serait le docteur George Holmes – un ancien confère de classe de Louis-Pascal Taché – qui entretemps s'enfuit aux États-Unis afin d'échapper à la justice.

dans un « verger-musée »¹². À Kamouraska, se trouve aussi le **Centre d'interprétation de la pêche à l'anguille**, une activité traditionnelle typique des rivages du Saint-Laurent. On y décrit le processus de la pêche à la fascine, qui consiste à capturer les anguilles coincées dans un piège fait de branchages plantés à marée basse et formant entonnoir. Peu consommées chez nous, les anguilles du Québec sont principalement exportées à l'étranger, surtout au Japon. Toutefois, le volume de capture décline fortement depuis plusieurs années.

Après Saint-André-de-Kamouraska, les falaises rocheuses des caburons se rapprochent de la route 132. Sur un buton boisé en bordure de la route, des sentiers écologiques mènent à un belvédère d'où la vue sur le littoral de l'estuaire est remarquable. On y contemple les battures, c'est-à-dire la partie du rivage que la marée descendante laisse à découvert, une zone intertidale de transition entre la terre ferme et l'estuaire. Ce site est aménagé par la **Société écologique des battures de Kamouraska** (la **SEBKA**). Du côté opposé de la route, vers l'arrière-pays, le **sentier du Cabouron** de Saint-Germain-de-Kamouraska mène à un autre point de vue, le belvédère du Faucon – une structure en bois en forme de faucon. De là-haut, on embrasse une vue panoramique enchanteuse sur l'ensemble du Kamouraska, le Saint-Laurent et la côte charlevoisienne sur la rive nord.

Plus loin, la 132 traverse un site de villégiature d'un grand intérêt historique : **Notre-Dame-du-Portage**. Autrefois, ce site était le point de départ et d'arrivée du Chemin du Grand-Portage, principale voie de communication terrestre entre la vallée du Saint-Laurent et l'est de Canada, en passant par le lac Témiscouata et la vallée de la rivière Saint-Jean. Autochtones Micmacs et Malécites, coureurs de bois, missionnaires français, colons et militaires ont successivement parcouru cette voie à pied, en carriole ou en canot, avec forces portages sur les rivières de l'arrière-pays, d'où le nom de cette localité. Cette ancienne piste croise la 132 dans le village. En contrebas de la route, de charmants petits cottages s'alignent les uns après les autres sur la rue de l'Anse, une étroite rue sinueuse qui longe le

¹² Jean-Gagné, *À la découverte du Saint-Laurent*, Éditions de l'Homme, 2005, p. 252.

rivage. Quelques auberges et une piscine chauffée à l'eau salée accueillent les touristes durant l'été. Le cadre enchanteur de ce pittoresque patelin en a fait une destination fort prisée des villégiateurs depuis le 19^e siècle.

1.8 RIVIÈRE-DU-LOUP - CACOUNA : À LA CROISÉE DES CHEMINS

Après Notre-Dame-du-Portage, la 132 croise à nouveau l'autoroute Jean-Lesage. Nous voici maintenant arrivés à **Rivière-du-Loup**, l'un des deux principaux pôles urbains du Bas-Saint-Laurent avec près de 30 000 habitants. Autrefois appelée Fraserville, elle est un important carrefour de voies de communications routières – et autoroutière –, ferroviaire et maritime. C'est l'implantation du chemin de fer du Petit Témis, puis de l'Intercolonial, qui est à l'origine du développement de cette ville. À partir d'un échangeur situé à l'entrée ouest de la ville, l'autoroute 85 mène au Nouveau-Brunswick et suit en gros le tracé de l'ancienne piste débutant à Notre-Dame-du-Portage. En outre, la Société des traversiers du Québec assure un service toute l'année sur le Saint-Laurent entre Rivière-du-Loup et Saint-Siméon, en Charlevoix.

Rivière-du-Loup occupe un site accidenté. Elle est étagée sur plusieurs coteaux qui s'élèvent en escaliers vers l'intérieur des terres, jusqu'à 200 mètres d'altitude. De là-haut la vue sur l'estuaire, les îles au large et la côte charlevoisienne est spectaculaire. Certaines rues sont en forte pente. La ville est arrosée par la rivière éponyme qui dévale en cascades, dont une partie est harnachée par un barrage hydroélectrique. Un joli parc dominé par une grande croix métallique est aménagé autour des chutes. Visibles de loin, les clochers de trois églises dominent le paysage urbain. La route 132, qui devient localement la rue Fraser, croise la principale artère commerciale du centre-ville, la rue Lafontaine, toute en courbes et bordée de jolies boutiques. Cette artère relie les divers sites d'intérêt de la ville. Parmi ceux-ci, on remarque l'église Saint-Patrice, d'influence néogothique, érigée en 1855, autour de laquelle plusieurs institutions patrimoniales se sont établies, notamment la Maison curiale, d'aspect monumental, le presbytère et un ancien

couvent à toit mansardé qui abrite aujourd'hui la Maison de la culture et la bibliothèque municipale. Autre site patrimonial de Rivière-du-Loup qui a pignon sur rue sur la 132, le **Manoir Fraser** est une imposante résidence seigneuriale de style néo-Queen-Ann, dont l'intérieur richement décoré évoque l'ère victorienne. Construit en 1829, il a appartenu à Alexandre Fraser, une personnalité de premier plan dans le développement économique de la ville.

La route 132 franchit ensuite la rivière du Loup, croise à nouveau l'autoroute Jean-Lesage, puis atteint le secteur de La Pointe, un long promontoire boisé surplombant le Saint-Laurent. Un parc linéaire longe le rivage en contrebas. Dans ce parc, la figure d'un autochtone est peinte sur un rocher, la « Tête d'Indien », qui rappelle la présence amérindienne millénaire dans ce secteur et les légendes qui entourent ce rocher appelé le Rocher Malin.

En période estivale, une navette maritime amène des visiteurs à l'**île aux Lièvres**, à partir de l'embarcadere situé à l'extrémité de la Pointe. Cette île de 7 km de long située au large de Rivière-du-Loup est administrée par un organisme à but non lucratif, la Société Duvetnor, vouée à la protection de la faune insulaire. Elle gère également la cueillette du duvet d'un canard marin qui y trouve refuge, l'eider. Un autre îlot se trouve à proximité, l'île du Pot-à-l'Eau-de-Vie (aussi appelée le *Brandy Pot*)¹³.

Après Rivière-du-Loup, la route 132 file vers **Cacouna**, un charmant village en bord de mer. Tout au long de la rue du Patrimoine, qui se confond avec la 132 dans cette localité, on peut admirer de coquettes villas à pignons d'inspiration victorienne. L'une d'elles se distingue par son architecture néo-gothique et sa toiture « enveloppante » qui évoque un décor de contes de fée : c'est le **Pine Cottage**, construit vers 1870 pour la famille Molson. Ce sont les dernières résidences d'été que de riches estivants anglophones de Montréal et de Toronto avaient fait bâtir à la fin du 19^e siècle et au début du 20^e siècle. Ils étaient attirés par la beauté de ce site, aisément accessible par une extension locale de l'Intercolonial. C'était l'occasion de réjouissances et de bains de mer. De nos jours, Cacouna possède un

¹³ On raconte qu'à l'époque de la Prohibition des années 1920-1930 on y entreposait en contrebande des boissons alcooliques, tels que le Brandy (voir en # 2.8).

port en eau profonde sur l'estuaire, Gros-Cacouna, dont l'activité a sensiblement diminué depuis les années 2000. Un projet de construction d'un terminal méthanier – alimenté par l'importation de gaz naturel liquéfié de Russie – n'a pas eu de suites en raison de controverses suscitées par la présence d'une pouponnière de bélugas à proximité. Ce site jouxte le **parc côtier Kiskotuk**, aisément accessible par la 132. Ce parc comprend une grande diversité de paysages naturels. On y trouve des forêts mixtes sur les flancs des collines, une végétation subarctique coiffant les crêtes rocheuses, des tourbières ainsi qu'un marais salé où on observe une faune aviaire très diversifiée (plus de 260 espèces). Depuis le mirador installé sur les crêtes, la vue sur l'estuaire et la Côte-Nord est inoubliable.

Du côté sud de la 132, le relief s'élève jusqu'à la ligne de démarcation, toute proche, entre les bassins versants du Saint-Laurent et du lac Témiscouata. Ce lac se déverse au sud dans le fleuve Saint-Jean, qui coule au Nouveau-Brunswick avant de se jeter dans l'Atlantique. Par conséquent, la ligne de partage des eaux entre le Saint-Laurent et l'océan, pourtant distant de plusieurs centaines de kilomètres, se trouve tout près de la route 132.

1.9 DE L'ISLE-VERTE À SAINTE-LUCE-SUR-MER : LE BIC ET RIMOUSKI, UN AVANT-GOÛT DE LA GASPÉSIE

Étape suivante sur notre parcours, l'Isle Verte possède elle aussi une réserve faunique, la **réserve nationale de faune de la Baie-de-L'Isle-Verte**. C'est l'une des plus importantes zones de marais et d'étangs naturels du Bas-Saint-Laurent. Cette halte pour les oiseaux migrateurs abriterait la plus grande aire de nidification de canards noirs du continent. Depuis le village, on peut se rendre à l'île Verte, située à 2 km du rivage, en bac à marée haute, ou à pied à marée basse, chaussés de bottes de caoutchouc. Élément caractéristique de cette île – distincte du village du même nom – des fumoirs de harengs, petites structures à toitures à double versant très inclinées parsèment le paysage insulaire¹⁴. Sur la terre ferme, en bordure de la 132 à la sortie du village de l'Isle-Verte, subsiste un moulin à farine

¹⁴ Les boucaneries, Les fumoirs traditionnels de l'île Verte et les activités reliées au fumage du poisson. Charlotte Gingras. <http://www.notreileverte.org/pdf/Les-boucaneries-1ere-partie.pdf>

en pierres : le moulin du Petit-Sault. Construit en 1823, ce bâtiment à deux étages est en très mauvais état de conservation bien qu'il soit classé monument national. Un épisode tragique endeuilla L'Isle-Verte en 2014 lorsqu'un feu ravagea un foyer de personnes âgées par grand froid, causant la mort de 32 résidents.

La route 132 croise ensuite la route Drapeau par où est détournée la circulation de l'autoroute Jean-Lesage, dont le tracé actuel prend fin à ce niveau – elle doit être bientôt prolongée jusqu'à Rimouski. Là où elle est dédoublée par l'autoroute 20, en dehors des zones urbanisées, la route 132 connaît une nette diminution du trafic routier. Elle revêt un caractère champêtre et bucolique, comme dans le Kamouraska, ce qui plaît aux visiteurs en mal de dépaysement et en quête d'une certaine quiétude. En revanche, elle subit une diminution sensible de son activité commerciale, ce qui met en péril la vitalité des villages qu'elle dessert. C'est ce que craignent certains commerçants établis sur la 132 entre Cacouna et Trois-Pistoles une fois que sera complétée la prolongation de la 20. Quant aux sites touristiques et patrimoniaux localisés à proximité de la 132, leur présence pourrait être annoncée par une signalisation adéquate le long de l'autoroute.

Peu après avoir franchi la rivière **Trois-Pistoles**, la 132 contourne la localité du même nom. Fondée en 1713, elle est ainsi nommée en référence à un incident cocasse survenu dans les parages en Nouvelle-France, époque où le pistole était la monnaie en usage.

« Vers 1621, ..., alors que mm. de caen et de monts faisaient la chasse aux contrebandiers, un de leurs navires vint s'échouer en face d'une rivière aux eaux claires et limpides. comme on manquait d'eau potable à bord, deux marins se rendirent à la rivière pour en faire provision. Voulant boire, l'un d'eux sortit de sa poche un gobelet qu'il échappa à l'eau. « voilà trois pistoles de perdu », s'écria-t-il. Le fait fut rapporté et les matelots donnèrent à la rivière le nom de trois-pistoles. De là, il s'étendit à la seigneurie, puis à la paroisse et à la ville. » ¹⁵

¹⁵ Sur les routes du Québec. Guide du touriste, ministère de la Voirie, Province de Québec, 1929, p. 380. <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2873831?docref=r6RELOYaysChch4SPG2CYw>

Trois-Pistoles abrite un joyau architectural, l'**église Notre-Dame-des-Neiges**. Œuvre de l'architecte David Ouellet, la construction de cette église, repérable de loin par ses clochers, fut terminée en 1887. L'intérieur, d'influence néo-baroque, est monumental. « L'ensemble est constitué d'un grand nombre d'éléments sculptés, dorés ou peints de couleurs claires. L'aménagement du lieu comporte des éléments peu communs dans les églises paroissiales, dont une tribune ouverte sur le chœur et un baldaquin composé de colonnes cannelées d'ordre corinthien supportant un couronnement à six branches surmonté d'une croix »¹⁶. De Trois-Pistoles, un bac mène au **Parc naturel et historique de l'île aux Basques**. Située au large, cette île était fréquentée aux 16^e et 17^e siècles par des pêcheurs basques venus d'Europe pour y chasser la baleine. Ils recueillaient l'huile de ce cétacé dans des fours en pierre dont on peut voir les vestiges de nos jours. Jusqu'à tout récemment, l'héritage de la présence des Basques dans les îles du Saint-Laurent était mis en valeur dans le Parc de l'aventure basque en Amérique, une institution remarquable de Trois-Pistoles qui a fermé ses portes en 2016. De mai à octobre, un service de traversier assuré par la Compagnie de navigation des Basques relie Trois-Pistoles aux Escoumins, sur la Côte-Nord.

La route 132 file ensuite dans une vallée agricole bordée d'un côté par un long cordon montagneux boisé bordé de falaises abruptes, dont le versant opposé fait face au Saint-Laurent. Dominé par le pic Champlain, haut de 350 mètres, ce massif fait partie du **parc national du Bic**¹⁷. Ce sommet est ainsi nommé en commémoration du passage de Samuel de Champlain dans les parages en 1603.

« A l'époque de la création, Dieu, ayant fait les montagnes, chargea un ange d'aller les distribuer sur toute la surface de la terre. Arrivé au Bic, terme de son voyage, son manteau pesait encore lourdement. L'ange fit alors ce que nous aurions fait nous-mêmes en pareille circonstance: il tourna son manteau et le secoua vigoureusement; c'est pourquoi, dit-on, il y a tant de montagnes au Bic ». ¹⁸

¹⁶ Répertoire du patrimoine culturel du Québec. « L'église Notre-Dame-des-Neiges », ministère de la Culture et des communications du Québec. <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?>

¹⁷ Comme tous les parcs nationaux du Québec, le parc national du Bic est administré par la SÉPAQ (Société des établissements de plein air du Québec).

¹⁸ Parc national du Bic. Portrait du parc. Légende tirée du livre de l'abbé Michaud, « Les étapes d'une paroisse. 1925 ». <https://www.sepaq.com.decouvrir.pdf>

Un vaste réseau de sentiers de randonnées pédestres sillonne ce parc, au milieu des massifs de rosiers sauvages. Dans les petites baies et dans les îles qui parsèment le littoral, on peut apercevoir des phoques se prélasser sur les rochers, le long de la grève. L'entrée principale du parc se trouve sur la 132, après Saint-Fabien. C'est dans ce village que naquit en 1936 l'un des plus grands folkloristes et chansonniers du Québec, **Raoul Roy**. Durant les années 1960, celui-ci y tint une boîte à chansons¹⁹, Le Pirate, fréquentée par des artistes de la chanson québécoise parmi les plus connus à l'époque, tels Pauline Julien, Claude Gauthier et Georges Dor. Un belvédère portant son nom est aménagé dans le parc du Bic, d'où la vue sur l'estuaire élargi du Saint-Laurent, les îlots près du rivage et les falaises – Les Murailles – est spectaculaire. On peut y observer les oiseaux de proie en plein vol. Ce point de vue est accessible par un chemin depuis la 132, peu avant Saint Fabien. Ce chemin se rend sur la côte et dessert Saint-Fabien-sur-Mer, un pittoresque site de villégiature où sont alignés le long de la grève de charmants petits cottages. Fait unique dans le Québec méridional, la découverte dans ce patelin d'une sépulture malécite contenant une hache datant de 4 000 à 5 000 ans atteste de la présence plurimillénaire de cette nation amérindienne, également appelée Wolastoqiyik, dans cette région²⁰.

Après avoir négocié une longue descente vers la côte, la 132 traverse la localité du **Bic**, lovée au fond d'une anse profonde. Ce joli village, dont le nom est une déformation du mot pic – le pic Champlain –, possède des demeures fort coquettes typiques de l'habitat rural québécois. L'une de ces maisons abrite un restaurant gastronomique, le Mange-Grenouille. Bic possède également une ancienne grange transformée en théâtre d'été, le Théâtre du Bic.

À un croisement à la sortie du Bic, la route 132 bifurque vers la gauche en direction du centre-ville de Rimouski. L'autoroute Jean-Lesage (la A-20) réapparaît – après une interruption d'une soixantaine de kilomètres – et file ensuite sur 45 km dans l'arrière-pays jusqu'à Mont-Joli, parallèlement à la 132. Bic fait partie de **Rimouski**, la zone urbaine plus peuplée du Bas-Saint-Laurent, qui comprend

¹⁹ On évoquera plus loin ce que ces lieux de rencontres d'artistes ont représenté dans l'imaginaire québécois des années 1960.

²⁰ De nos jours, les Malécites forment une communauté amérindienne de 6 500 individus répartis entre le Nouveau-Brunswick, l'État du Maine et le Bas-Saint-Laurent (où ils sont 1 200). Cette sépulture se trouve sur une terre ayant appartenu à la famille de Raoul Roy à Saint-Fabien-sur-Mer.

50 000 habitants. Rimouski a incontestablement une vocation maritime, incarnée par diverses institutions: l'**Institut des sciences de la mer (ISMER)** spécialisé en recherches océanographiques et halieutiques, affilié à l'Université du Québec à Rimouski (UQAR), l'**Institut Maurice-Lamontagne** et l'**Institut maritime du Québec**, unique institut maritime de langue française en Amérique du Nord, axé sur la marine marchande.

Rimouski est étagée en amphithéâtre face au Saint-Laurent, très large à ce niveau. La route 132 devient le boulevard René-Lepage, du nom du fondateur de la ville en 1696. Elle franchit la rivière Rimouski à son embouchure. En amont, ce cours d'eau coule entre des parois hautes de 90 mètres dans le Canyon des Portes de l'Enfer, un nom très évocateur. Au centre-ville, le boulevard René-Lepage longe le rivage. Depuis l'agréable promenade qui le borde, la Transat, on contemple l'île Saint-Barnabé, une île boisée qui a gardé son caractère sauvage et, au-delà, l'estuaire. Un terrible incendie ravagea plus du tiers de la ville en mai 1950, effaçant les traces de la Rimouski d'antan. Fort heureusement, le feu a épargné la cathédrale Saint-Germain, érigée en 1854 mais fermée depuis 2014, et d'anciens édifices en pierres situés à proximité du boulevard René-Lepage, notamment le musée régional sis dans l'ancienne église Saint-Germain.

Après avoir franchi le centre-ville, la route 132 devient maintenant le boulevard Sainte-Anne. Elle passe devant une maison ancestrale, la plus ancienne de Rimouski, la **Maison Lamontagne**, qui date de 1744. Ses murs en colombages pierrotés évoquent les vieilles maisons normandes, une architecture rarissime en Amérique du Nord. La 132 s'écarte ensuite légèrement du rivage et croise l'avenue du Père-Nouvel qui mène au **site historique maritime de la Pointe-au-Père**. Situé sur une pointe de terre qui s'avance dans l'estuaire, cet ensemble remarquable inclut un sous-marin de la Marine royale canadienne transformé en 2009 en musée, l'Onondaga, qu'on peut visiter l'été et même réserver une nuitée! À proximité, est amarré le navire-laboratoire Coriolis II. Géré par l'ISMER, ce navire est spécialisé en recherches océanographiques dans l'estuaire du Saint-Laurent et dans le Saguenay. Ce site est dominé par le phare de Pointe-au-Père, flanqué de gracieux contreforts, qui serait le deuxième plus haut phare du Canada.

La pièce maîtresse de cet ensemble est sans nul doute le **musée de l'Empress of Ireland**. Ce bâtiment en forme de navire incliné évoque l'une des pires tragédies maritimes de l'histoire du Canada : le naufrage d'un paquebot, l'Empress of Ireland. Ce musée propose une expérience immersive sur le déroulement, minute par minute, de ce naufrage survenu la nuit du 29 mai 1914 par temps de brouillard, alors que ce navire entra en collision avec un cargo norvégien, faisant plus d'un millier de morts.

Reprenons la route 132, qui rejoint à nouveau le littoral. Collées au rivage, les résidences et les chalets de bois qui bordent la chaussée sont de plus en plus menacées par l'érosion des berges causée par l'assaut des tempêtes hivernales, que le couvert de glaces protège de moins en moins d'hiver en hiver, réchauffement climatique oblige. L'accotement de la chaussée est de plus en plus fragilisé par le va-et-vient incessant des vagues. Ce phénomène d'érosion est amplifié lorsque de telles intempéries se combinent avec celui des grandes marées. La route traverse **Sainte-Luce-sur-Mer**, un charmant village de villégiature. Juchée sur un petit promontoire dominant le Saint-Laurent, la ravissante église Sainte-Luce veille sur l'une des plus belles plages de sable du Bas-Saint-Laurent, en forme de demi-cercle. On y ressent vraiment l'atmosphère de bord de mer, face à un estuaire élargi. Sur cette plage invitante, l'été, on trouve de nombreux estivants, mais très peu de baigneurs car l'eau y est très froide.

1.10 DE SAINTE-FLAVIE À SAINTE-ANNE-DES-MONTS : LA MATANIE, PREMIÈRE ÉTAPE GASPÉSIENNE

À **Sainte-Flavie**, la route pénètre en **Gaspésie**. Ici, la 132 croise... la 132! C'est au centre de ce village que se referme la grande boucle de la route 132, de 885 km de long, qui ceinture la péninsule gaspésienne. Du fait de sa position de carrefour routier, Sainte-Flavie connaît une grande animation estivale, favorisée par l'affluence des touristes qui se rendent en Gaspésie et ceux qui en reviennent. Sur la grève, derrière un centre d'art, on peut apercevoir depuis la route une

curieuse procession de 80 statues aux figurines intrigantes émergeant de la mer. C'est le **Grand rassemblement**, oeuvre du sculpteur Marcel Gagnon qui pourrait évoquer le rassemblement des Acadiens sur une plage avant leur déportation en 1755.

Un peu plus loin, la route 132 passe devant l'un des fleurons de la Gaspésie : les **Jardins de Métis**. Dans un milieu nordique, au milieu d'une forêt d'épinettes, se cache un vaste jardin remarquable constitué d'une quinzaine de parterres aménagés à l'anglaise où poussent plus de 3000 plantes. Plusieurs de ces espèces végétales sont caractéristiques de zones climatiques tempérées que l'on retrouve généralement plus au sud, notamment des platanes. Ce chef d'oeuvre d'art horticole de renommée internationale est le fruit des travaux effectués par une hortultrice du nom d'**Elsie Reford** entre 1926 et 1958. Sur ce site, la **Villa Estevan** est une charmante résidence d'été datant de 1887 où se déroulent diverses manifestations artistiques l'été, telles que des concerts en plein air, des thés littéraires et des brunchs musicaux²¹. De la terrasse de la villa, la vue sur le golfe du Saint-Laurent est superbe. Chaque année, un festival international accueille nombre d'architectes du paysage et d'artistes de l'étranger qui viennent y créer des jardins contemporains.

Elsie Reford était la nièce de **George Stephen**, un aristocrate d'origine écossaise, fondateur et président de la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique. Celui-ci fréquentait la région en compagnie d'autres membres de la bourgeoisie anglophone de Montréal fin 19^e début 20^e siècle, qui séjournaient l'été dans le village de Métis-sur-Mer. Ce village était accessible par bateau et aussi par train à partir de Montréal, une époque révolue... De nos jours, c'est par la route 132 que l'on a accès à cette localité située quelques kilomètres après les Jardins de Métis. Bien qu'il ne reste presque aucun établissement de luxe de cette époque faste, **Métis-sur-Mer** a conservé un cachet bien particulier de site de villégiature, avec ses cottages à l'anglaise et ses résidences bourgeoises cachées sous les arbres. On y trouve deux jolies chapelles héritées de cette époque, l'une de l'Église Unie et l'autre, de rite presbytérien.

²¹ Données tirées de Wikipedia, « Les Jardins de Métis ». https://fr.wikipedia.org/wiki/Jardins_de_M%C3%A9tis.

Poursuivons notre route vers l'est, en longeant de très près la côte. L'hiver, la durée de l'enneigement en Gaspésie est très longue, soit de novembre à avril. La route est alors fréquemment balayée par de fortes bourrasques de neige, ce qui occasionne quelquefois sa fermeture. L'impressionnant ballet des chasse-neiges se met alors à l'œuvre, avec la procession de souffleuses et de camions remplis à ras-bord de neige. C'est le cas partout où la route franchit des espaces dégagés, notamment dans le Kamouraska. On observe des conditions semblables sur la route 138 sur la Côte-Nord, comme on le verra plus loin. L'hiver et lors du dégel printanier, le spectacle des glaces en mouvement sur le rivage du golfe, le long de la 132, est saisissant.

La localité suivante sur la 132, Baie-des-Sables, se signale par la présence en arrière-plan de plusieurs éoliennes géantes. Ce sont les premières éoliennes sur notre parcours gaspésien, alimentées par les vents vifs du golfe. Plus loin, à Saint-Ulric, une petite route, la route James, mène à l'unique vignoble de la Gaspésie, situé à 2 km dans l'arrière-pays. On se retrouve subitement plongé dans un paysage qui rappelle la Toscane, un décor franchement inusité dans cette contrée. Au pied de plantations de vignes à flancs de coteaux, deux vastes bâtiments à deux étages d'architecture plus ou moins florentine bordés d'arcades accueillent le visiteur : une somptueuse villa et un restaurant de luxe, d'un côté, et une cave à vins avec boutique de produits maison, de l'autre. Ils font face à une place dallée au centre de laquelle trône une vasque avec une fontaine. Un jardin fleuri orné de vases et d'amphores en marbre complète ce décor méditerranéen. C'est le **domaine du Vignoble Carpinteri**, dont le propriétaire d'origine italienne a voulu recréer ici l'ambiance de son pays natal. La présence à la sortie du vignoble d'un pont couvert, peint en rouge, nous rappelle que nous sommes toujours au Québec.

De retour sur la route 132, depuis Saint-Ulric on distingue devant nous les installations portuaires de Matane, d'où un traversier assure une liaison maritime, la dernière en aval, avec Baie Comeau et Godbout sur la Côte-Nord. À l'entrée dans **Matane**, la route contourne un parc industriel où on remarque des usines de

fabrication d'éoliennes. Chef-lieu de la région de la Matanie, cette ville d'environ 15 000 habitants possède un important parc éolien. Sur la route 132, qui devient le boulevard du Phare, un phare converti en musée maritime du haut duquel on jouit d'une vue panoramique sur le golfe et les montagnes de l'arrière-pays accueille les visiteurs à l'entrée de la ville. La route franchit l'embouchure de la rivière Matane au centre-ville. Tout près, dans une **passé migratoire**, on peut observer la montaison des saumons dans des bassins vitrés aménagés sur ce cours d'eau. Le saumon est abondant dans cette rivière, ce qui fait la joie des pêcheurs. Dans cette ville on peut admirer des fresques aux couleurs vives sur les murs de certains édifices publics, oeuvre du peintre matanais **Philippe Giroux**²². Matane possède également un jardin botanique, les **Jardins de Doris**. On y trouve notamment un cadran solaire de 5 mètres de diamètre, une volière de papillons et même une serre de cactus!

L'arrière-pays matanais est très montagneux et couvert de forêts de résineux. Une grande partie de ce territoire est occupée par la **réserve faunique de Matane**. Au cœur de cette nature sauvage, paradis des pêcheurs et de chasseurs de gros gibiers, on compte plus de 4 000 orignaux. La réserve est accessible depuis un embranchement de la route 195, qui relie Matane à la vallée de la Matapédia.

Après Matane, le paysage devient plus austère. Les prés font place à la forêt; la montagne se rapproche du littoral. À partir de Saint-Félicité, la route 132 entreprend une succession de montées et de descentes de façon quasi ininterrompue sur 250 km jusqu'à Gaspé. Dans les montées, l'ajout de travées latérales facilite les dépassements. Elle traverse **Les Méchins**, une localité côtière dont l'origine toponymique pittoresque serait une déformation du mot « méchant », possiblement en référence aux difficultés de navigation dans la région²³. Principale activité économique régionale avec l'exploitation forestière, les chantiers navals de la famille Verreault y sont visibles depuis la route.

²² Jusqu'à récemment, on pouvait admirer sur la façade de la caisse populaire Desjardins, un triptyque de Philippe Giroux qui évoquait divers événements historiques de la ville.

²³ Selon une interprétation de la Commission de toponymie du Québec, « les rochers dans la mer en face des Méchins qui rendaient la navigation difficile auraient été qualifiés de « méchants » qui aurait été transformé en « méchins » avec le temps. » https://fr.wikipedia.org/wiki/Les_M%C3%A9chins - cite_note-toponymie-3. Selon une autre interprétation, ce nom proviendrait d'une légende amérindienne selon laquelle « le génie du mal Outikou pourchassait les Amérindiens armé d'un bâton de la grosseur d'un arbre. Ce cyclope haut de 2,5 mètres et habitant les collines boisées des Méchins portait le nom micmac de Matsi qui signifie « méchant » et qui aurait été déformé par la suite en « méchin » » (tiré de *Trois légendes de mon pays*, œuvre de Joseph-Charles Taché publiée en 1861, dans Wikipedia. https://fr.wikipedia.org/wiki/Les_M%C3%A9chins).

L'arrière-pays montagneux est quasi dépeuplé depuis la fermeture en 1969 d'une dizaine de villages décrétée par le Bureau d'aménagement de l'Est du Québec (BAEQ). Cette décision gouvernementale avait alors suscité un vif mécontentement au sein de la population régionale, qui s'était mobilisée dans le cadre d'une organisation citoyenne appelée Opération Dignité. La fermeture de ces villages avait forcé leurs habitants à se relocaliser, à contrecœur, dans les localités du littoral, à Matane et à Rimouski. À l'origine, cette région forestière avait été défrichée durant la crise économique des années 1930 afin d'y pratiquer une agriculture de subsistance sur des sols pourtant peu fertiles mais dont les résidents s'étaient attachés à leur terroir. Cette colonisation agricole, qui s'inscrivait dans un vaste mouvement de retour à la terre, avait été encouragée par le clergé de l'époque.

Soudain, à un détour de la route, surgit sur un cap dominant le golfe une forêt d'éoliennes géantes: c'est le Projet **Éole de Cap-Chat**. Ce parc éolien est dominé par une éolienne à axe vertical qui, avec ses 110 mètres de haut, serait la plus haute de ce type au monde à ce jour. Ses deux immenses pales recourbées sont visibles de loin. Cette prouesse technologique a constitué une étape importante à l'époque de sa mise dans les années 1980 dans la recherche en matière d'énergie éolienne. L'été, elle est accessible aux visiteurs. Ce parc éolien surplombe la localité éponyme que dessert la route 132, **Cap-Chat**, un nom dont l'origine serait la présence sur le rivage d'un rocher d'allure vaguement féline.

De Cap-Chat, une route secondaire longeant la rivière du même nom pénètre dans l'arrière-pays dominé par les cimes altières des Monts Chic-Choc, visibles depuis la 132. Accessible seulement par minibus, une auberge de montagne perchée à flanc de montagne à 600 mètres d'altitude accueille les randonneurs dans un décor enchanteur.

Depuis Cap-Chat, le littoral ourlé d'une longue grève sablonneuse se déploie devant nous sur plusieurs kilomètres. Une enfilade de maisons borde ce rivage jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts, dont on aperçoit au loin les clochers de l'église.

Bien qu'elle ressemble plutôt à un gros village, **Sainte-Anne-des-Monts**, une ville de 7 000 habitants, est le centre administratif de la Haute-Gaspésie, un territoire qui couvre la côte nord de la péninsule gaspésienne. Construite en granit noir, l'imposante église Sainte-Anne d'aspect austère semble veiller sur la mer et sur la ville qui s'étire le long du littoral. Sur le quai municipal, une institution muséale remarquable, **Exploramer**, offre aux visiteurs la possibilité de se familiariser avec les écosystèmes marins grâce à la présence de plusieurs aquariums, une expérience fascinante. Des excursions en mer axées sur la découverte de la biodiversité marine sont proposées aux visiteurs de juin à octobre. Elles permettent d'assister aux activités des pêcheurs de homards et de crabes. L'été, la **Fête du bois flotté** est l'occasion d'admirer d'originales sculptures sur bois exposées en plein air. Les sculpteurs travaillent le bois récupéré dans les débris d'arbres charriés par la rivière Sainte-Anne, qui débouche dans la mer à Sainte-Anne-des-Monts. Une vedette de la chanson québécoise, Chloé Pelletier-Gagnon, connue sous le nom d'artiste de **Klô Pelgag**, est native de cette ville.

La route 132, qui devient le boulevard Sainte-Anne après avoir franchi la rivière Sainte-Anne, croise la Transcaspédienne, soit la route 299, au centre-ville. Cette route de 134 km de long coupe la péninsule gaspésienne en son centre et mène directement à la Baie des Chaleurs. Elle suit le cours tumultueux de la rivière Sainte-Anne, très encaissée au pied d'impressionnantes falaises. Elle donne accès au **parc national de la Gaspésie**. Ce parc regroupe les plus hauts sommets du Québec méridional: plus de 25 sommets dépassent les mille mètres, notamment le mont Jacques-Cartier, point culminant du Québec méridional à 1 270 mètres, et le mont Albert. Sur les surfaces dénudées et pierreuses de ces montagnes, accessibles par des sentiers de randonnée pédestre, on peut observer les rares caribous vivant à ces latitudes. Le complexe hôtelier du Gîte du Mont Albert, accessible par la Transcaspédienne, est le point de départ des sentiers de randonnées dans le parc.

1.11 DE SAINTE-ANNE-DES-MONTS À RIVIÈRE-AU-RENARD : LA HAUTE-GASPÉSIE

À partir de la localité de Tourelle, située à l'extrémité est de l'agglomération de Sainte-Anne-des-Monts, la route 132 amorce ce qui est sans nul doute la section la plus spectaculaire de son long parcours. Au large, la Côte-Nord disparaît du regard. Cette section routière fut aménagée en 1929 en portant le nom de boulevard Perron, en l'honneur du ministre de la Voirie de l'époque. Elle constituait alors un chef d'œuvre d'ingénierie d'avant-garde à cette époque en raison de la complexité du relief. Elle fut progressivement améliorée et élargie par la suite. Auparavant, c'est un étroit chemin de terre à peine carrossable, aux multiples ornières, à la merci des caprices de la météo, qui reliait les villages entre eux. Ce « Chemin maritime » était péniblement entretenu par les villageois. Avant 1925, la péninsule gaspésienne était isolée du reste du réseau routier du Québec. Les communications entre les villages se faisaient uniquement par voie maritime.

Sur une bonne partie de son parcours, la 132 se faufile péniblement entre le rivage et les hautes falaises. Elle épouse les contours des caps et des baies qui se succèdent, permettant aux usagers de la route de s'émerveiller à chaque virage devant la vue sur la montagne et la mer, un paysage unique au Québec. L'envers du décor, c'est le travail incessant de l'érosion marine qui mine peu à peu les fondations de la route le long du littoral. C'est pourquoi des travaux de renforcement des berges sont effectués ici et là afin de la protéger de l'assaut des vagues. À l'intérieur des terres, des rivières coulent au fond de canyons et débouchent dans les baies. De petits villages sont nichés au creux des anses qui semblent écrasés devant les impressionnantes falaises. Ils portent des noms pittoresques : Rivière-à-Claude, Anse Pleureuse, Marsoui, Ruisseau-à-Rebours, Manche-d'Épée, Gros-Morne, Pointe-à-la-Frégate, Anse-à-Valleau. Ils subissent toutefois un dépeuplement progressif en raison du déclin marqué des pêches. De nos jours, ce sont davantage l'exploitation des forêts de l'arrière-pays et le tourisme estival qui font vivre la population locale.

À un détour de la route surgit au fond d'une anse bordée de falaises spectaculaires **Mont-Saint-Pierre**, un village emblématique de la Haute-Gaspésie. Alignées en rangs d'oignons, les maisons occupent le pourtour de la baie. L'été, cet environnement attire les adeptes du parapente et du deltaplane du monde entier dans le cadre du **Festival du vol libre**. Les visiteurs font une pause dans ce village pour admirer ces prouesses aériennes. Des produits du terroir et des artisans locaux profitent de leur présence pour offrir leurs produits. Une agréable promenade en bois est aménagée le long de la grève.

La localité suivante sur la route 132, **Mont-Louis**, connut une existence éphémère, quoique tumultueuse, durant la première moitié du 18^e siècle. Des colons français y vécurent de pêche et d'agriculture. Elle fut conquise et incendiée en 1758 par les troupes britanniques sous les ordres du général Wolfe. Mont-Louis reprit vie dans les années 1850. De nos jours, c'est principalement l'industrie du traitement du poisson qui fait vivre ce village. Le bruissement des branches agitées par le vent évoquant des pleurs serait à l'origine du nom de L'Anse-Pleureuse, la localité suivante sur la route 132 (désormais annexée à Mont-Louis)²⁴. De là, une route pittoresque, la route 198, mène dans l'arrière-pays à Murdochville, une ancienne ville minière, et à la réserve faunique des Chic-Chocs. Cette route longe le magnifique lac de L'Anse-Pleureuse, encaissé entre de hautes falaises.

Un important parc éolien coiffe les hautes cîmes surplombant **Gros-Morne**, le village suivant (également annexé à Mont-Louis). Visibles de loin depuis la mer, le spectacle des 141 énormes éoliennes en enfilades altère sensiblement le paysage environnant. Sur les falaises bordant la route entre Gros-Morne et Manche-d'Épée, le patelin suivant, on peut observer de curieuses stratifications ainsi que des éboulis. Ces amas de roches détachées de la falaise menaçaient fréquemment d'obstruer l'ancienne route avant l'aménagement du tracé actuel, plus sécuritaire. **Manche-d'Épée** – un nom dont l'origine serait liée à la découverte d'une poignée d'épée par le premier colon français ayant habité des lieux – a été le théâtre de naufrages meurtriers de *bricks* durant la seconde moitié du 19^e siècle.

²⁴ Selon une autre interprétation de l'origine de ce toponyme, les premiers colons entendaient des pleurs et des plaintes provenant de la forêt, qu'ils croyaient provenir de revenants, ou de fantômes! Noms et lieux du Québec, Commission de toponymie, Les publications du Québec, p. 344.

Après Manche-d'Épée, la route 132 s'éloigne un peu du littoral jusqu'à **Rivière-la-Madeleine**²⁵, là où débouche la rivière du même nom. Ce village possède l'un des phares convertis en musée qui jalonnent les côtes gaspésiennes, le **phare de Cap-de-la-Madeleine**. Ceux-ci font partie du circuit de la route des Phares, qui couvre toute la section de la 132 en aval de Rivière-du-Loup, ainsi que la route 138 sur la Côte-Nord en aval de Tadoussac. De nos jours, près de la moitié des 43 phares du Québec connaissent une seconde vie comme centres d'interprétation, en auberges ou en restaurants. La Gaspésie en compte 14, parmi lesquels ceux de Pointe-au-Père et de Matane. Accessible depuis la 132, près du phare de Rivière-Madeleine, une pittoresque petite route, le Chemin du Grand-Saut, mène à une passe migratoire unique en son genre. Au fond d'une gorge, un long tunnel a été creusé afin de permettre la montaison des saumons en leur évitant une chute spectaculaire, le Grand-Saut. Ce site fut occupé entre 1917 et 1929 par une usine de pâtes et papiers reliée au littoral par une voie ferrée, dont l'actuel Chemin du Grand-Saut suit le tracé.

Les villages qui jalonnent la route 132 à partir de cette dernière localité diffèrent de ceux des autres régions du Québec par leur habitat dispersé. Les maisons, en bois peintes en blanc ou en bardeaux de cèdres, s'égrènent sans ordre apparent de part et d'autre de la rue principale, parfois distantes les unes des autres. Comme pour l'ensemble de la Haute-Gaspésie, ces villages se dépeuplent peu à peu et subissent un vieillissement de leur population en raison surtout de l'exode des jeunes²⁶.

Après Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine, la route 132 se lance à l'assaut de la montagne. Les virages se succèdent, avec des pentes raides dépassant 10 % d'inclinaison. À un détour de la route, surgit un joli point de vue sur Grande Vallée, dont l'église domine l'embouchure de la rivière éponyme. Plus loin, **Petite-Vallée** est l'hôte du **Festival en chanson de Petite-Vallée**. Chaque été, cette manifestation artistique reconnue comme événement d'envergure nationale par la Société de développement des entreprises culturelles (SODEC) vise à stimuler la création musicale chez les jeunes Gaspésiens. Malheureusement, sur le site dans

²⁵ Rivière-la-Madeleine fait partie de Sainte-Madeleine de la Rivière-Madeleine, une municipalité comprenant également Manche-d'Épée et Madeleine-Centre.

²⁶ Ainsi, la population de Mont-Louis est passée de 2 016 habitants en 1991 à 1 134 habitants en 2016. La population de Cloridorme est passée de 1 722 habitants en 1956 à 1 318 en 1986 puis à 671 habitants en 2016. Toutefois, pour la première fois en cinquante ans, on décèle depuis 2019 une très légère hausse de la population gaspésienne (0,3 % en un an). Un certain exode des citadins des grandes villes du Québec vers les régions, en lien avec la récente pandémie, a sans doute contribué à ce récent phénomène.

lequel se déroulaient ce festival, le théâtre de la Vieille Forge et le café contigu, situés sur une pointe de terre s'avancant dans la mer, ont été détruit par un feu en 2017. En attendant sa reconstruction, un chapiteau accueille artistes et visiteurs. Grâce à leur participation à ce festival, des chanteurs gaspésiens tels qu'Isabelle Boulay, Marie-Pierre Arthur, Klô Pelgag, Patrice Michaud, Nelson Minville ont été propulsés comme vedettes de la chanson au plan national. Ceci nous rappelle que la Gaspésie est une fourmilière de chansonniers.

Plus loin sur la 132, la localité de **Pointe-à-la-Frégate** est ainsi nommée en raison du naufrage en 1815 de la frégate anglaise Pénélope au cours duquel plus de 200 marins périrent. De nos jours, on peut apercevoir à marée basse des canons et d'autres débris de la frégate partiellement ensevelis dans le sable.

À **Saint-Yvon de Cloridorme**, un autre village que traverse la 132, un obus tiré d'un sous-marin allemand frappa par erreur la grève en 1942, causant tout un émoi parmi les villageois²⁷. Voici le témoignage de l'un d'eux à l'époque, Éphrem Poirier :

« le 8 septembre 1942, j'avais 4 ans, j'allais rejoindre mon père qui arrivait de la pêche. quand je suis arrivé au bord de la côte, près du rivage, j'ai été surpris de g) qui était chargé de bois de pulpe, klaxonnant pour signifier le danger aux villageois et, au même moment, j'ai aperçu, au bout de la pointe, une torpille fendant la vague, d'une vitesse vertigineuse et laissant s'échapper un bruit terrifiant.

Le capitaine du bateau, qui a vu de justesse la torpille, a changé sa trajectoire pour laisser passer celle-ci qui a frappé dans les rochers au cap saint-yvon... quel coup! C'est comme si le ciel m'était tombé sur la tête, je tremblais, je vivais un moment de terreur, cela m'a marqué pour la vie. La panique s'est installée au village, on croyait que c'était la fin du monde. Plusieurs fenêtres aux maisons du village ont éclaté, une épaisse fumée noire a recouvert le village, des maisons ont bougé sur leur fondation au point de faire tomber les cadres accrochés

²⁷ De nos jours, cet obus est exposé au Musée de la Gaspésie à Gaspé.

aux murs à l'intérieur. Les animaux dans les champs étaient en peur, madame marguerite (maggie) côté était en train de traire sa vache, assise sur son petit banc et la vache est partie en peur, renversant la chaudière de lait et madame est tombée en bas de son petit banc. Ce n'était pas drôle.²⁸ »

Cet incident nous rappelle tout un pan de l'histoire de la Deuxième Guerre mondiale qui a eu pour théâtre les eaux du golfe du Saint-Laurent. Les Allemands ont cherché à pénétrer à l'intérieur du continent nord-américain par le Saint-Laurent. À partir de l'été 1942, les sous-marins allemands (communément appelés les *u-boat*) attaquèrent les convois de navires des forces alliées qui ravitaillaient la Grande-Bretagne. Ces attaques, au cours desquelles 26 navires furent torpillés en 1942 et 1943, causèrent de nombreuses pertes humaines. Bizarrement, cet épisode majeur a toujours été ignoré dans nos manuels d'histoire nationale, bien après la fin de la Guerre (alors que s'exerçait la censure sur ces événements).

La route 132 remonte ensuite à l'assaut de la montagne avant de se rapprocher plus loin du littoral à **L'Anse-à-Valleau**. Cette petite localité abrite la première **station radio maritime** en Amérique du Nord, implantée en 1904. Ce site patrimonial est mis en valeur dans un musée, un petit bâtiment en bardeaux de bois attenant à un phare, qui surplombe le golfe dans un cadre enchanteur. Il est accessible par une petite route sinueuse qui rejoint la 132 peu avant le village.

À Saint-Maurice-de-L'Échouerie, on pénètre dans le territoire municipal de Gaspé, dont la ville centre est encore très loin. Les villages sont plus rapprochés les uns des autres, le paysage est moins âpre. Considéré comme étant le plus important port de pêche du Québec avec 116 embarcations recensées en 2019, **Rivière-au-Renard** occupe le pourtour d'une anse séparée de la mer par une langue de sable, appelée un barachois²⁹, et par une longue jetée. Déjà au 17^e siècle et même auparavant, ce site était un port de pêche saisonnier fréquenté notamment par des pêcheurs basques et bretons. De nos jours, l'activité qui se déploie dans les installations portuaires tranche avec le rythme de vie au ralenti des villages

²⁸ *Historique de la torpille de Saint-Yvon*, Éphrem Poirier, Saint-Yvon de Cloridorme. Journal Le Phare, Volume 20 no 8 – Août 2012. <https://canton-de-cloridorme.com/v2/village-de-st-yvon/>

²⁹ Le mot barachois serait une déformation du terme basque barratxoa, qui signifie « petite barre ».

précédents. Des bateaux de pêche aux couleurs vives sont accostés au quai, entrent au port ou en ressortent; les pêcheurs déchargent leurs prises du jour dans de grands bacs sur le quai ou réparent leurs filets de pêche endommagés. Cette animation confère à Rivière-au-Renard un caractère fort pittoresque. Ce village est toutefois sujet à des débordements de la rivière du même nom qui coule en son centre après un parcours dans une vallée encaissée. En 2007, une crue de la rivière inonda une centaine de bâtiments et causa la mort de deux personnes.

1.12 DE L'ANSE-AU-GRIFFON À LA BAIE DE GASPÉ : LA PÉNINSULE DE FORILLON

De Rivière-au-Renard, il est possible de joindre rapidement le centre de Gaspé par une route de 30 km qui file à l'intérieur des terres en longeant la rivière au Renard. Quant à la route 132, elle reste collée au rivage. Elle traverse d'autres villages qui vivent de la pêche. À L'**Anse-au-Griffon**, un élégante résidence peinte en orange, au toit à double versant et aux larmiers cintrés, de forme arrondie, accueille les visiteurs : le **Manoir Le Boutillier**. Construit au milieu du 19^e siècle, ce bâtiment appartenait à un important homme d'affaires, John Le Boutillier, qui fit fortune avec la transformation et la vente de la morue séchée et salée³⁰. Ce produit a constitué durant plusieurs siècles, même avant l'époque de la Nouvelle-France, la principale source de richesse gaspésienne, l'« or blanc » de la Gaspésie, avant l'effondrement des stocks au cours du 20^e siècle causé par la surpêche. On aura davantage l'occasion d'évoquer le rôle de ce personnage plus loin dans notre itinéraire. En plus de la résidence de John Le Boutillier, ce manoir servait de magasin général de logis pour les pêcheurs et de poste de pêche.

Plus loin, **Cap-des-Rosiers** se signale par son phare, le plus haut du Canada avec ses 37 mètres, qui surplombe une falaise. Ce village a été le théâtre d'une tragédie maritime – une autre... – survenue en 1847 alors que 130 immigrants irlandais périrent lors du naufrage du bateau le Carrick. Les descendants des survivants de ce naufrage peuplent la région. Par la suite, en 1942, des navires marchands ont été coulés par des u-boats allemands tout près de la côte, semant la frayeur

³⁰ C'est dans la seigneurie de L'Anse-au-Griffon que fut créée en 1636 la première usine de traitement de la morue séchée en Nouvelle-France.

parmi les villageois et les pêcheurs qui se trouvaient pris en étau entre les sous-marins et les navires ³¹.

Peu après Cap-des-Rosiers, la route 132 pénètre dans le **parc national Forillon**. Situé aux confins de la Gaspésie, ce parc de juridiction fédérale couvre une péninsule étroite bordée du côté sud par la baie de Gaspé et du côté nord par le golfe du Saint-Laurent – plus précisément le détroit de Honguedo séparant la Gaspésie de l'île d'Anticosti. C'est également l'extrémité est de la chaîne montagneuse des Appalaches, du moins de sa partie continentale (en exceptant Terre-Neuve), longue de plus de 2 000 km. La presque totalité de la superficie du parc est couverte de forêts denses. À son extrémité, une étroite péninsule en forme d'éperon bordée de falaises spectaculaires s'avance dans la mer: c'est le cap Gaspé, sorte de Finistère québécois, ou *gespeg*, en langue micmac, d'où l'origine du toponyme Gaspé. Fous de Bassan, cormorans, goélands et autres volatiles nichent en grand nombre dans les anfractuosités des falaises, au pied desquelles se prélassent des phoques. Il est possible de voir surgir au large des baleines et des dauphins. C'est là que prend fin la section québécoise du Sentier international des Appalaches, un long parcours pédestre en terrain montagneux depuis la Floride 3 500 km!

Créature du gouvernement fédéral, le parc Forillon a été créé en 1970 dans la controverse. En effet, les villages qui se trouvaient auparavant sur ce territoire furent rasés par les autorités fédérales pour faire place à l'aménagement du parc. Plus de 225 familles y furent expropriées, leurs maisons furent démolies et brûlées, souvent en présence de leurs propriétaires. De nos jours, on peut voir les fondations de ces maisons enfouies sous les arbres. Faisant partie du parc de Forillon, la presqu'île de Penouille s'avance dans la baie de Gaspé. Des fouilles archéologiques y ont révélé la présence de campements amérindiens antérieurs à 2 000 ans, d'établissements de pêche français aux 17^e et 18^e siècles et d'une station baleinière du début du 19^e siècle. Figure marquante de l'histoire de la baie de Gaspé, **William Hyman**, un entrepreneur d'origine russe, a joué un rôle prépondérant dans l'industrie de la pêche durant la seconde moitié du 19^e siècle, en concurrence avec la compagnie jerseyaise de Le Boutillier. C'est ce

³¹ En 2015, cinq épaves de navires torpillés par des sous-marins allemands durant la Guerre ont été découvertes au large de Cap-Gaspé et Cap-des-Rosiers.

qu'évoque le **magasin général Hyman**, un site patrimonial situé sur le boulevard de la Grande-Grève, dans le parc Forillon.

Durant la Seconde Guerre mondiale, un dispositif militaire fut mis en place autour de la baie de Gaspé, incluant une partie du territoire de Forillon, afin d'assurer la sécurité des convois de ravitaillement provenant du Saint-Laurent en cas d'attaques surprises de sous-marins allemands. Un filet métallique reliant les deux rives, entre les presqu'îles de Penouille et de Sandy Beach, fut dressé afin de bloquer l'accès au fond de la baie. Des batteries côtières furent aménagées de part et d'autre de la baie de Gaspé : le **Fort Péninsule**, sur la rive nord, et les forts Prével et Haldimand, sur la rive sud. De nos jours, le fort Péninsule, accessible par la route 132, est un site patrimonial où les visiteurs peuvent explorer les tunnels, les tranchées et les alcôves bétonnées où des canons sont pointés vers la baie. En raison de sa configuration particulière, la baie de Gaspé constituait durant la Guerre un site stratégique capable d'abriter en théorie toute la flotte militaire britannique – rien de moins! – et donc une cible militaire potentielle majeure pour les Allemands. Aucun sous-marin allemand n'a osé s'y aventurer ³².

1.13 DE GASPÉ À PERCÉ : LA FAÇADE EST DE LA GASPÉSIE

La route 132 traverse le parc Forillon, puis contourne la baie de Gaspé, profonde échancrure maritime dans les terres. Après avoir franchi l'embouchure de la rivière Dartmouth, elle atteint **Gaspé**, du moins la ville-centre. Bien que relativement peu peuplée, cette municipalité de 15 000 habitants couvre une superficie de plus 1343 km² qui englobe une vingtaine de localités, villages et hameaux, ainsi que la totalité du parc Forillon. Étagée en amphithéâtre au-dessus de la rive sud de la baie de Gaspé, Gaspé-centre jouit d'un cadre naturel enchanteur, avec pour toile de fond la péninsule montagneuse de Forillon. C'est depuis le site du centre de réadaptation – anciennement un sanatorium – qui domine le centre-ville qu'on embrasse du regard le point de vue le plus étendu sur la région. La ville se trouve à l'embouchure de la rivière York, renommée pour ses eaux couleur émeraude où abonde le saumon.

³² Au début de la Première guerre mondiale en 1914, une véritable armada transportant le corps expéditionnaire canadien (31 navires, 31 000 soldats, 7 700 chevaux, etc.) avait fait escale dans la baie de Gaspé. Partie de Québec, elle faisait route vers l'Angleterre afin de prêter main forte à l'armée britannique. Jean-Marie Fallu, *Une histoire d'appartenance. La Gaspésie*, p. 205-206).

Gaspé se targue, sans doute abusivement, du titre de « Berceau de l'Amérique française ». En effet, c'est précisément sur le site de l'actuelle ville-centre qu'en juillet 1534 Jacques Cartier, parti de Saint-Malo, en France, prit possession de ce qui allait devenir plus tard la Nouvelle-France au nom du Roi François-Premier. À cette fin, il y érigea une croix. À cette occasion, il rencontra des Amérindiens Iroquoiens de la vallée du Saint-Laurent en séjour de pêche dans la région³³. Ce n'était pas la première incursion des Européens dans les parages. En effet, depuis la fin du 15^e siècle, Basques, Bretons et Normands venaient y pêcher durant l'été et fréquentaient des Micmacs, avec lesquels ils faisaient du troc.

À partir de la fin du 17^e siècle, la région de Gaspé subit plusieurs attaques anglaises. En 1758, avec une flotte de quatorze navires, le général britannique Wolfe s'empara de la Baie de Gaspé, qui abritait un important poste de pêche français. Ensuite, sur son ordre, des détachements militaires saccagèrent tous les ports de pêche français du littoral gaspésien (dont Mont-Louis)³⁴. Ces opérations s'inscrivaient dans le plan de campagne de la conquête de la Nouvelle-France par les Britanniques, par la destruction des avant-postes de Québec, conquise l'année suivante. La ville actuelle de Gaspé fut officiellement fondée en 1780 par des Loyalistes qui avaient fui les États-Unis nouvellement indépendants. Cette présence anglophone des premiers temps explique la prédominance des toponymes anglais dans cette région.

De nos jours, surplombant la baie, le **Musée de la Gaspésie** accueille les visiteurs. Il s'agit d'un magnifique bâtiment d'architecture contemporaine, avec des murs extérieurs en bois dont une partie à claire-voie. Il porte sur la mise en valeur de l'héritage culturel et historique de la Gaspésie, incluant la culture micmaque, le mode vie basé sur la pêche et la période de la Deuxième Guerre mondiale telle que vécue par les Gaspésiens. Diverses œuvres d'art sont exposées sur le terrain du Musée qui évoquent la rencontre de Jacques Cartier avec les autochtones : des stèles en bronze érigées par les frères Bourgault³⁵ – dont on a évoqué la présence

³³ En fait, cette « prise de possession » territoriale par les Français aurait été l'objet d'un grave malentendu avec les autochtones présents, en particulier avec Donnacona, chef iroquoien. On raconte que « ... devant les protestations de Donnacona signifiant qu'il est chez lui, le navigateur réduit l'érection de sa croix à une balise pour des navires! » (Denys Delage, *Autochtones et histoire nationale*). Comme quoi, les autochtones présents auraient assisté impuissants et incrédules face à cette prise de possession de leur territoire apparemment sans leur accord.

³⁴ Mario Mimeault, *Le passage du général Wolfe en Gaspésie*, Encyclobec, Institut national de recherche scientifique, 2017. https://encyclobec.ca/region_projet.php?projetid=375

³⁵ Ces stèles évoquent notamment l'enlèvement de Donnacona et de ses deux fils par Jacques Cartier en 1536. Amenés en France, ils ne revinrent jamais chez eux.

à Saint-Jean-Port-Joli – et une réplique de la croix que planta le navigateur malouin sur ce site en 1534. L'héritage culturel des Micmacs est également mis en valeur au site d'interprétation Gespeg, situé à l'entrée de la ville-centre le long de la 132, à Pointe-Navarre. Gaspé connut son heure de gloire durant les années 1860 lorsqu'on y aménagea un port franc. L'activité commerciale y était intense, notamment avec les États-Unis et l'Europe, si bien qu'on y ouvrit plusieurs consulats étrangers ³⁶.

Autre monument remarquable à Gaspé pour son architecture moderne audacieuse, la **cathédrale du Christ-Roi** a été construite à la fin des années 1960. Ce serait la seule cathédrale en bois d'Amérique du Nord. Premier évêque de Gaspé, en poste de 1923 à 1945, **Monseigneur François-Xavier Ross** a joué un rôle fondamental dans le développement économique de la Gaspésie, un rôle qui rappelle celui du Curé Labelle dans les Laurentides. Convaincu que l'avenir de la Gaspésie reposait sur l'agriculture, il a contribué à la création de 11 colonies agricoles dans l'arrière-pays durant la décennie 1930, un modèle de développement très valorisé à cette époque, mais qui n'aura pas été toujours couronné de succès par la suite. Ardent défenseur du mouvement coopératif, il a également favorisé la mise sur pied de coopératives de pêcheurs.

La route 132 enjambe la rivière York par le pont éponyme, puis traverse le parc industriel de Gaspé qui se spécialise dans la fabrication d'éoliennes. Elle franchit ensuite l'embouchure de la rivière Saint-Jean, une autre rivière à saumon très prisée des pêcheurs, puis traverse Fort-Prével, dont il ne reste de la forteresse que des canons pointés vers la baie. Sur le rivage à **Saint-Georges-de-Malbaie**, la localité suivante sur le parcours de la 132, un rocher en forme de tête d'Indien dont le visage tourne le dos à la mer est associé à une légende sur la capture d'une

³⁶ « Entre 1860 et 1866, Gaspé est décrété port franc. Tous les navires provenant d'Europe et des États-Unis doivent s'enregistrer au port de Gaspé où se trouve un bureau de douane. Les navires s'y arrêtent pour s'approvisionner ou encore pour charger les cales de marchandises de toutes sortes en partance pour les marchés étrangers. Le port franc insufflé un dynamisme et une activité commerciale sans pareil dans la péninsule. Ce trafic maritime procure du travail à de nombreux Gaspésiens. Gaspé devient une plaque tournante incontournable, au point où nous assistons à l'ouverture de consulats étrangers destinés à veiller aux intérêts économiques des pays concernés. Apparaissent donc dans le paysage de Gaspé 11 consulats, dont ceux des États-Unis, de l'Italie, du Brésil, du Portugal, de l'Espagne, de la France et de la Norvège. » Vivre en Gaspésie. Découvrir. Quinze faits marquants de l'histoire gaspésienne ». <https://vivreengaspesie.com/15-faits-marquants-de-l-histoire-gaspesienne/>

jeune femme autochtone par des hommes blancs³⁷. La route 132 double ensuite la **Pointe Saint-Pierre**, où l'on découvre l'un des plus beaux panoramas de l'est de la Gaspésie : Vers le nord, la baie de Gaspé bordée par la péninsule montagneuse de Forillon et le cap Gaspé; vers le sud, la baie de Barachois avec en toile de fond la crête du Mont Sainte-Anne ainsi que le Rocher Percé et l'île Bonaventure. La 132 contourne la baie de Malbaie, qu'une longue et étroite langue de sable en forme de demi-lune isole d'une lagune intérieure, un barachois. Elle franchit plusieurs hameaux dont certains ont des noms fort pittoresques : Coin-du-banc, Cannes-de-Roches – ce dernier site nommé en référence aux falaises abruptes de la région, appelées dans le jargon local canes (avec un seul « n »), dans les anfractuosités desquels les cormorans nichent.

Sitôt après ce dernier hameau, la route serpente sur les flancs encaissés du Mont Sainte-Anne, puis débouche au sommet d'une côte sur le Pic de l'Aurore. Depuis cet escarpement qui prend différentes teintes selon l'heure du jour, on découvre l'un des paysages les plus célèbres du Québec : en contrebas, se dévoilent le village de **Percé**, le célèbre rocher, l'île Bonaventure, et vers la gauche, la Pointe Saint-Pierre et en arrière-plan la péninsule montagneuse de Forillon : « deux longs doigts pointés vers l'Europe qui semblent dire : « De là, sont venus les nouveaux occupants du pays.³⁸»

Tout comme Gaspé, la municipalité de Percé couvre un vaste territoire comprenant plusieurs villages environnants, dont Saint-Georges-de-Malbaie, en plus du village-centre. Évidemment c'est le rocher iconique qui a fait de ce coin de pays la destination touristique la plus importante de la Gaspésie : plus de 785 000 visiteurs en 2019 (juste avant la pandémie). Il fait partie du **parc national de l'Île-Bonaventure-et-du-Rocher-Percé**. Long de 433 mètres et haut de 88 mètres, le

³⁷ « Des hommes blancs venus d'Europe sur un grand voilier ont un jour jeté l'ancre dans une anse située non loin de l'île Plate qui fait face à la Pointe-Saint-Pierre. Alors qu'ils allaient sur le rivage, pour s'approvisionner en eau douce et en fruits sauvages, ils aperçurent une jeune princesse indienne occupée dans la forêt à divertir de jeunes enfants. Les hommes venus d'ailleurs la capturèrent et l'amènèrent dans leur lointain pays. Ce triste visage, dont le regard est rivé à la falaise, est celui de son amoureux qui attend inlassablement son retour, résolu dans son chagrin à tourner le dos à la mer tant que celle-ci ne lui ramènera pas sa bien-aimée ». <https://www.tourisme-gaspesie.com/fr/visiter/site-de-la-tete-d-indien-saint-georges-de-malbaie/7822933TI.html>

³⁸ Henri Dorion et Pierre Lahoud, *Le Québec à couper le souffle. 100 belvédères pour comprendre nos paysages*, p. 261.

rocher Percé était autrefois rattaché à la terre ferme et comprenait trois arches (à l'époque de Jacques-Cartier). Son aspect actuel, qui évoque un vaisseau fonçant vers le rivage tout proche – du moins c'est ce qu'il évoquait aux yeux du poète français André Breton lors d'une visite à Percé en 1944 – résulte de l'effondrement d'une partie du rocher en 1845, laissant une seule arche et un pilier isolé. À chaque année, le rocher perd plus de 300 tonnes de sa masse, un phénomène d'érosion qui s'accroît d'année en année en raison des changements climatiques. Depuis 2007 il n'est plus possible de marcher jusqu'au pied du rocher depuis la grève, toute proche, à cause du risque de chute de débris³⁹.

Des Français s'établirent vers 1670 sur le site actuel de Percé, alors fréquenté par les Micmacs, pour y pratiquer la pêche. Après avoir été délogés par l'Amiral britannique William Phips en 1690, ils revinrent au siècle suivant, puis furent rejoints successivement par des Acadiens, des Loyalistes américains, des immigrants des îles Anglo-normandes Jersey et Guernesey, puis par des colons venus du Bas-Saint-Laurent. La pêche au homard, à la morue et au saumon fit la fortune de l'endroit durant tout le 19^e siècle.

L'été, le village central de Percé est envahi par l'affluence de touristes. Le long de la route 132, l'artère principale, boutiques de souvenirs, cafés, restaurants, motels, chalets et kiosques d'information sur les croisières en bateau ont pignon sur rue. Dans les boutiques, les créations artistiques gaspésiennes, telles que maquettes de bateaux de pêche, figurines de paysans en bois, bijoux et instruments de musique de fabrication locale livrent une rude concurrence aux articles de créations internationales. Un large trottoir en bois longe la grève, restauré plus d'une fois après avoir été endommagé par les assauts furieux des tempêtes automnales. La beauté exceptionnelle du site de Percé et de l'île Bonaventure attire depuis longtemps un grand nombre d'artistes, peintres, graveurs, écrivains et photographes. Parmi ceux-ci, un peintre d'origine américaine, Frédérick James, s'est fait bâtir en 1887 une jolie villa sur le cap Canon, qui fait face au rocher. Cette villa qui abrite de nos jours une école d'art sera bientôt cédée au musée de la Civilisation de Québec pour héberger le futur site de l'Espace bleu pour la Gaspésie⁴⁰. Par son allure massive évoquant un château-fort médiéval, l'église

⁴⁰ Annoncés en 2021, les Espaces bleus devaient constituer un réseau de lieux culturels et patrimoniaux visant la promotion et la transmission de l'héritage culturel des Québécois. Ce projet a toutefois été abandonné en 2024.

³⁹ Sylvain Daignault, *Québec insolite, Quand le rocher Percé avait deux trous!*, p. 53-55.

Saint-Michel, avec ses murs de pierres grises, se distingue nettement des autres églises gaspésiennes, plus sobres.

Établissement créé par des militants du Front de libération du Québec, dont Paul Rose en 1969, la **Maison du Pêcheur** était à l'origine une auberge de jeunesse fréquentée par des jeunes globe-trotters parfois bruyants, dont les valeurs contestant un certain ordre établi heurtaient les résidents de Percé, habitués à une certaine quiétude. Des sympathisants du Front de libération du Québec (FLQ) y trouvèrent refuge peu avant la crise d'octobre 1970. De nos jours, ce bâtiment qui a pignon sur rue sur la 132 abrite un restaurant, sur les murs en bois desquels on peut discerner des inscriptions gravées par les anciens occupants partisans du FLQ. À proximité, la **Maison du Chafaud** est un vaste bâtiment de bois doté d'une imposante toiture à deux versants, datant de 1845, qui servait autrefois au traitement du poisson. Elle abrite un centre d'exposition d'œuvres d'art, un lieu de rencontre de la faune artistique gaspésienne. Ce centre illustre la vocation artistique de Percé depuis les années 1950, dont l'artiste Suzanne Guité fut une figure centrale jusqu'à son décès en 1981. Par son dynamisme, elle attirait à Percé les grands chansonniers québécois.

Situé légèrement en retrait de la 132, le **Géoparc**⁴¹ est un espace physique soutenu par l'UNESCO qui vise à protéger et à préserver l'intégrité de l'héritage géologique de la région de Percé. Il gère une plate-forme d'observation vitrée aménagée sur les flancs du mont Sainte-Anne, situé en arrière-plan du village. De ce site, accessible par un sentier escarpé, la vue sur Percé, son rocher et l'île Bonaventure est époustouflante.

Face au village, l'île **Bonaventure** abrite l'une des plus grandes réserves ornithologiques au monde : plus de 293 espèces d'oiseaux! Sur cette petite île d'à peine plus de 4 km², on dénombre plus de 200 000 oiseaux, dont 110 000 fous de Bassan, la plus grande colonie de fous de Bassan au monde avec l'île écossaise de Saint-Kilda. Le spectacle de ces volatiles agglutinés au-dessus des falaises, protégeant leurs nids, qui tapissent le sol de leurs plumages blancs et

⁴¹ Les géoparcs mondiaux UNESCO sont des espaces géographiques où les sites et paysages de portée géologique internationale sont gérés selon un concept global de protection, d'éducation et de développement durable. <https://www.geoparcdeperce.com/>

de becs jaunes, est saisissant. Leurs piailllements incessants ajoutent une trame sonore assourdissante. Les visiteurs peuvent s'en approcher à moins d'un mètre sans les déranger. On peut également observer quantité d'autres oiseaux tels que les goélands, les sternes, les guillemots à miroir, les cormorans et les macareux. Bon nombre d'entre eux nichent dans les anfractuosités des falaises de grès ocre. Pour se nourrir, ils plongent à toute vitesse tête première dans la mer pour attraper leur pitance. Toutefois, on constate depuis une douzaine d'années un certain déclin de leur taux de reproduction lié à la diminution des stocks de poisson avec lesquels ils se nourrissent. L'île Bonaventure possède également plusieurs bâtiments patrimoniaux, parmi lesquels la maison et l'atelier de l'artiste peintre **Kitty Bruneau**, décédée en 2021.

1.14 DE L'ANSE-À-BEAUFILS À PORT-DANIEL

En quittant Percé vers le sud par la route 132, on jette un dernier coup d'oeil dans le rétroviseur sur le rocher depuis la Côte Surprise. Désormais, le paysage s'aplanit. La forêt fait place à un environnement champêtre. Intégrée à la municipalité de Percé desservie par la 132, **L'Anse-à-Beaufils** – prononcer l'anse *a bôfi* – est un petit port de pêche et de plaisance très populaire, autour duquel deux sites d'intérêt engendrent une grande animation estivale. D'une part, une ancienne usine de traitement de la morue a été convertie en un complexe culturel comprenant une salle d'exposition d'œuvres d'art, une salle d'exposition, une galerie et un bistro. Ce complexe, la **Vieille Usine**, complète l'infrastructure culturelle de Percé. D'autre part, la **microbrasserie Pit Caribou** est la plus connue des huit brasseries artisanales que compte la Gaspésie. Elle dispose d'une agréable terrasse en bord de mer. Un peu à l'écart du port, un ancien magasin général construit en 1928 connaît une seconde vocation qui fait revivre le mode de vie traditionnel des Gaspésiens. Y sont exposées une grande diversité de marchandises d'autrefois, même des masques anti-gaz datant de la Deuxième Guerre mondiale - une certaine psychose s'était alors emparée des Gaspésiens face à la crainte d'attaques chimiques par des Allemands rôdant près des rivages!

La route 132 file maintenant vers le sud-ouest. Elle se colle de très près au rivage, de sorte qu'elle est exposée aux impacts de l'érosion marine. Cette région subit de fréquents assauts de la mer, source de légendes pittoresques. Ainsi Cap d'Espoir, la localité suivante sur la 132 repérable par son phare, serait hantée par un vaisseau-fantôme, qui « retourne là où il a coulé avec son équipage... »⁴². La route traverse ensuite **Sainte-Thérèse-de-Gaspé**. Dans ce village de pêcheurs, une poissonnerie comprend un centre d'interprétation de la pêche à la morue, qui fait partie du réseau des écomusées du Québec. À proximité, on peut observer au bord de la mer le séchage des filets de morue salée étalés sur des vigneaux, sortes de grillages maintenus par un cadre de bois à un mètre du sol. Cette tradition, qui tire profit de la présence de l'air salin de la mer et du vent, existe depuis deux siècles en Gaspésie. En plus de la morue, flétans, harengs, homards, capelans, sébastes et soles abondent sur les côtes gaspésiennes.

L'arrière-pays, dépeuplé depuis la Matanie sur notre parcours, reprend vie dans cette région avec la présence de quelques villages agricoles accessibles depuis la route 132. L'un d'eux Val d'Espoir, porte un nom qui évoque la ténacité des premiers défricheurs de ce terroir, exploité à partir de 1914.

Institution qui illustre la vocation halieutique de la Gaspésie, l'École des pêches et de l'aquaculture du Québec siège à Grande-Rivière, la localité suivante sur la route 132. Un peu plus loin, la petite ville de **Chandler** a longtemps vécu de l'exploitation des produits de la forêt, jusqu'à la faillite de l'usine de pâtes et papiers Gaspésia en 1999 – malgré les tentatives avortées de relance au début de ce siècle. Situé en bord de mer, le Château Dubuc, un édifice patrimonial menacé depuis longtemps par l'érosion marine, a été emporté par les flots lors de l'ouragan Fiona en septembre 2022. Érigée en 1916, c'était la résidence d'été gaspésienne de Julien-Édouard Alfred Dubuc, un important entrepreneur francophone dans l'industrie pâtes et papiers. Les navires de croisière de la CTMA – la Compagnie de transport maritime et aérien – font escale au port de Chandler dans la desserte des îles de la Madeleine l'été.

⁴² Pierre Lahoud, « Le paysage comme source de légendes », *Le Devoir*, 8 mars 2022.

La 132, devenue localement le boulevard René-Lévesque, traverse le centre-ville. Elle est parallèle à la rue commerciale dont le prolongement, soit la rue de la Plage, mène au **Bourg de Pabos**. Situé sur une presqu'île à l'embouchure de la rivière Grand Pabos, ce site historique occupé à l'origine par des Normands a connu une relative aisance comme centre administratif important au début du 18^e siècle grâce à l'industrie de la pêche. Après avoir été détruit par l'amiral britannique Wolfe en 1758, Pabos végéta jusqu'au 20^e siècle. De nos jours, cet héritage historique est mis en valeur dans un centre d'interprétation archéologique à l'aide de panneaux pivotants aménagés dans un espace ouvert. La vie des pêcheurs dans ce qui était alors la seule seigneurie de la Nouvelle-France qui exploitait le commerce de la pêche est illustrée notamment par la reconstitution d'une cabane de pêcheurs du 18^e siècle ⁴³.

Quelques kilomètres plus loin sur la route 132, **Newport** (anciennement Pointe-au-Genièvre), un village qui fait maintenant partie de la municipalité de Chandler, est le lieu de naissance d'une icône de la chanson traditionnelle québécoise, Mary Travers, mieux connue sous le nom de **La Bolduc**. Née en 1894 d'un père irlandais et d'une mère acadienne, cette artiste est considérée comme la première autrice-compositrice et interprète du Canada français. On s'émeut durant la visite de sa maison natale en y écoutant les enregistrements de ses airs les plus célèbres, qui évoquent notamment l'époque de la Crise économique des années 1930.

Un peu plus loin sur la route 132, qui s'éloigne momentanément du rivage, franchit un ravin au fond duquel des pêcheurs artisans s'activent tous les matins le long d'un quai en bois au moment de décharger leurs prises matinales, une scène pittoresque qui semble immuable à travers le temps. C'est **L'Anse-à-la-Barbe**.

La 132, qui se rapproche à nouveau du littoral, file maintenant davantage vers l'ouest. Elle passe à proximité de la cimenterie McInnis, dont le niveau très élevé d'émissions de gaz à effet de serre suscite une vive controverse. Peu après, elle franchit la localité de **Port-Daniel**, qui commande l'entrée dans la baie des Chaleurs. Lors de son premier séjour en Amérique-du-Nord au début de juillet 1534,

⁴³ Site historique de Pabos. <https://grandquebec.com/gaspesie/site-pabos/>

Jacques Cartier, à la recherche d'une voie vers la Chine, pénétra dans ce qui semblait être une mer intérieure, un jour de canicule, qu'il nomma la Baie des Chaleurs – *Mowebaktabaak*, en langue micmaque. Manifestement égaré faute de bonne cartes marines, il persista dans cette voie, suscitant la grogne parmi son équipage, mais il dut finalement se rendre à l'évidence. Pas de Chine en vue... Il dut rebrousser chemin. Il s'arrêta ensuite, un 12 juillet, sur la grève de l'actuel site de Port-Daniel, où il assista à la toute première messe célébrée en Amérique du Nord.

En 1838, Port-Daniel fut le théâtre d'un naufrage d'un navire britannique, le *Colborne* – une autre tragédie maritime qui frappa la Gaspésie – qui s'échoua sur les récifs de la côte, causant la mort de 25 personnes. Une riche cargaison comprenant divers objets de luxe tels que des bijoux, des services d'argenterie fut perdue à jamais, ainsi qu'une partie des soldes des troupes anglaises destinées à mater les Patriotes du Bas-Canada en rébellion.

Parallèlement à la route 132, une voie ferrée, le Chemin de fer de la Gaspésie, longe de près le littoral depuis Gaspé jusqu'à l'extrémité de la baie des Chaleurs. Construite entre 1888 et 1911, elle fut au cœur d'un scandale financier lors de sa construction qui amena à la démission en 1891 du Premier ministre Honoré Mercier, épisode connu sous le nom du scandale de la Baie des Chaleurs⁴⁴. Néanmoins, ce chemin de fer a joué un rôle primordial dans le peuplement et le développement économique de la Gaspésie. Il emprunte d'étroites langues de terre séparant les barachois de la mer, notamment à Port-Daniel où il passe sous un tunnel. Une longue section inutilisée depuis 2013 par Via Rail Canada en raison des dommages causés par l'érosion marine, entre Caplan et Gaspé, est désormais en cours de remise à neuf depuis que le gouvernement du Québec l'a

⁴⁴ Une part importante des subsides destinés à l'entrepreneur responsable de la relance de la construction du chemin de fer a servi au financement du parti politique au pouvoir... apparemment à l'insu du Premier ministre Honoré Mercier alors en tournée en Europe. Celui-ci fut évincé par le lieutenant-gouverneur Pierre Garneau. Gilles Gagné. *Le scandale de la baie des Chaleurs, Cap-aux-diamants*, no 83, automne 2005.

acquise en 2015. À Port-Daniel, une route secondaire mène à la réserve faunique de Port-Daniel, dans l'arrière-pays en longeant la rivière éponyme.

1.15 DE PASPÉBIAC À RISTIGOUCHE : LE LITTORAL DE LA BAIE DES CHALEURS

La route 132 débouche ensuite dans la seule plaine de la péninsule gaspésienne. Elle atteint bientôt un haut-lieu de l'histoire des pêcheries en Gaspésie : **Paspébiac**. En 1766, un entrepreneur originaire des îles Anglo-normandes, le Jerseyais **Charles Robin**, y implanta un comptoir de pêche. Ce sera l'émergence d'une grande entreprise de pêche morutière qui essaima sur tout le littoral gaspésien, à laquelle s'ajoutera vers 1840 une autre compagnie, dirigée par **John Le Boutillier**. C'est ainsi qu'un petit empire façonna l'économie gaspésienne durant deux siècles, une économie basée sur la pêche morutière. Une communauté jerseyaise formée des familles des entrepreneurs et des pêcheurs s'implanta dans la région. Quelques soubresauts vinrent perturber cet empire : la mise à sac des installations de Paspébiac par des corsaires américains durant la Guerre d'indépendance des États-Unis en 1778, puis, surtout, la faillite financière des deux compagnies en 1886, engendrant une révolte des pêcheurs appauvris. Ces derniers furent endettés par un système de crédit qui les confina dans un endettement sans fin, qui se transmet de générations en générations. Ainsi prit forme une société fonctionnant en circuit fermé, basée sur la dépendance économique de la population locale envers la classe marchande⁴⁵.

De nos jours, on peut visiter les installations de pêcheries de Robin et de Le Boutillier, le site patrimonial du **Banc-de-Pêche-de-Paspébiac**, le plus important du genre au Québec. Il s'agit d'un complexe d'une douzaine de bâtiments situés sur une langue de sable, érigés entre 1783 et 1900. Le bâtiment le plus imposant, avec sa large toiture en pente, fait 30 mètres de haut. Il abrite le chafaud, l'usine de transformation de la morue converti en centre d'interprétation. Les panneaux explicatifs y sont en français, en anglais, en micmac et en jerseyais. Ce dernier idiome était autrefois largement répandu sur la côte gaspésienne, entre Rivière-

⁴⁵ « Le marchand finance et approvisionne les pêcheurs - clients qui leur livrent en retour le produit de leur pêche. Ces avances consenties valent souvent davantage que les prises rapportées par le pêcheur qui ne peut s'acquitter de sa dette, créant par la même occasion une dépendance sur laquelle les marchands s'appuient pour obtenir une main-d'œuvre stable et bon marché. » Gabriel Cormier, *Petits armateurs gaspésiens. Solidarités locales et familiales (1871-1911)*, revue Cap-aux-Diamants, no 138, été 2019.

au-Renard et Paspébiac, à l'ère des Robin et Le Boutillier – en fait, le seul endroit au monde où il s'est imposé en dehors des Îles anglo-normandes!

Reprenons notre route, toujours en direction de l'ouest. La localité suivante, **New Carlisle**, a gardé son caractère anglophone, héritage des premiers colons loyalistes qui avaient fui la révolution américaine à la fin du 18^e siècle. Elle a longtemps été le centre administratif et judiciaire de la Gaspésie loyaliste, dont elle constitue le cœur historique. Les demeures spacieuses, cossues, d'influence victorienne, entourées de pelouses et la présence de plusieurs lieux de culte de rites anglican, presbytérienne et catholique, et aussi de l'Église Unie, rappellent les villages des Cantons de l'Est. L'évocation de cette région plus méridionale est renforcée par la nature plutôt souriante, plus champêtre, où abondent les érablières, contrastant avec la rudesse du littoral nord de la péninsule.

New Carlisle est également connue pour une autre raison : Fondateur du Parti Québécois et Premier ministre du Québec de 1976 à 1985, **René Lévesque** naquit dans ce bastion anglophone en 1922. Non loin de sa maison natale, un musée entouré d'un joli jardin thématique sur sa vie a été aménagé, avec vue sur la baie des Chaleurs. Il se trouve à l'entrée de la ville sur la route 132, qui porte curieusement le nom de Gérard D. Lévesque sur cette portion de son parcours. Natif de Port-Daniel, **Gérard D. Lévesque** occupa divers postes ministériels comme député du Parti Libéral du Québec – et vice-premier ministre durant cinq ans – durant plus de 37 ans. Ainsi New Carlisle honore ces deux personnalités gaspésiennes aux visions politiques opposées au plan constitutionnel. Cette localité fut, par ailleurs, le théâtre d'un épisode d'espionnage plutôt rocambolesque durant la Deuxième Guerre mondiale. Un matin de novembre 1942, un individu provenant d'un sous-marin allemand fit son apparition sur la plage avec pour mission de contacter le dirigeant des Fascistes du Canada, Adrien Arcand. Sa manœuvre fut toutefois déjouée plus tard par un policier canadien⁴⁶.

Après le berceau des Loyalistes anglophones de Gaspésie, New Carlisle, voici maintenant celui des Acadiens gaspésiens, **Bonaventure**, la localité suivante sur le

⁴⁶ Sylvain Daignault, *op. cit.*, p. 125-127.

parcours de la route 132. Fondée en 1760 par des Acadiens persécutés à la suite de la déportation de 1755 et de la capitulation de la forteresse de Louisbourg aux mains des Anglais en 1758, Bonaventure perpétue l'héritage acadien de ses habitants. Dans ce village, l'un des plus coquets de la Gaspésie, les rues sont pavées du drapeau tricolore acadien. La culture acadienne est mise en valeur au **Musée acadien du Québec**, un élégant bâtiment à deux étages, et par la reconstitution d'un ancien village acadien. Incidemment, l'un des Acadiens-gaspésiens les plus illustres, **Bona Arsenault**, est né à Bonaventure. Il a connu une longue carrière politique qui s'est échelonnée de 1945 à 1976 sur la scène fédérale, puis sur la scène provinciale comme ministre. Une autre personnalité politique gaspésienne qui s'ajoute aux deux Lévesque... La route 132 passe devant ce musée, après avoir contourné le barachois qui ferme l'embouchure de la rivière Bonaventure. Cette rivière réputée pour ses eaux très poissonneuses et pour le canotage prend sa source dans les monts Chic-Chocs, au cœur de la péninsule. La 132 débouche devant la ravissante église de pierres devant laquelle on découvre un magnifique point de vue sur la baie des Chaleurs et, en arrière-plan, le mont Saint-Joseph. C'est l'un des plus beaux panoramas gaspésiens. Vers le sud, apparaît au loin la côte du Nouveau-Brunswick sur la rive opposée de la baie qui se resserre peu à peu. La 132 se colle ensuite au littoral, qu'un remblai de pierres consolide.

La route franchit les localités de Saint Siméon et de Caplan, puis contourne **New Richmond**. Peuplée à l'origine par des colons écossais, puis par des Loyalistes, cette petite ville côtière, désormais massivement francophone, a mis en valeur son héritage historique britannique par la reconstitution d'un village gaspésien anglophone typique, le Centre Héritage britannique. À l'entrée de ce site se trouve l'ancien **magasin général J.A. Gendron**, dont l'imposant bâtiment en six sections a été déménagé en 1988 depuis son emplacement original à Caplan⁴⁷. Le Centre est localisé sur le boulevard Perron, artère commerciale de la ville⁴⁸.

À la sortie ouest de New Richmond, débute la route Transcaspédienne (la 199) qui permet de rejoindre directement Sainte-Anne-des-Monts. Sur la plus longue

⁴⁷ Les magasins généraux apparaissent souvent avec la création des villages du Québec. Ils regroupent plusieurs sections, à savoir : l'appentis, le magasin proprement dit, la cuisine, la maison, l'entre-deux et le hangar. Ils cumulent plusieurs fonctions sous un même toit : quincaillerie, épicerie, magasin de vêtements, pharmacie, etc. Les marchandises qui y sont exposées sont vendues, échangées ou créditées aux résidents de la région. Ministère de la Culture et des Communications, 2004.

⁴⁸ Exceptionnellement, le boulevard Perron se détache de la route 132 sur le territoire de New Richmond, la 132 contournant le centre-ville par l'est.

partie de son parcours, elle longe la **rivière Cascapédia**, dont le nom en langue micmaque, *Gesgapegiag*, signifie « rivière large ». L'abondance proverbiale en saumons de ce cours d'eau attire les adeptes de la pêche sportive depuis le 19^e siècle – on y pêcherait les plus gros saumons d'Amérique-du-Nord, dit-on. Les gouverneurs-généraux du Canada se sont vu attribuer l'exclusivité de la zone couvrant l'embouchure de cette rivière de 1878 à 1893, que la route 132 franchit de nos jours. De riches Américains s'approprièrent d'autres sections de la rivière en amont. Quant aux Gaspésiens, ils étaient engagés comme guides de pêche. Cette époque des clubs privés de pêche a perduré jusqu'en 1981. Depuis lors, la gestion des pêches dans la rivière Cascapédia est partagée entre les secteurs privé et public par le biais de la Société Cascapédia, avec droit d'accès pour la population micmaque locale. Ce patrimoine historique est mis en valeur au **musée de la rivière Cascapédia**, situé sur la route 199 à Saint-Jude (non loin du croisement avec la 132).

Deux lieux de culte méritent notre attention dans la suite du parcours de la route 132 : Tout d'abord, l'église Kateri-Tekakwitha à Gesgapegiag, une communauté micmac anglophone, a l'aspect d'un tipi amérindien et est flanquée d'un clocher en forme de biseau. Un peu plus loin, à Maria, l'église Sainte-Brigitte se remarque au plan architectural par sa structure massive et son revêtement en briques rouges. Dans cette localité, la 132 longe la grève, ce qui permet de contempler une dernière fois la baie des Chaleurs dans toute sa largeur.

La route pénètre ensuite à **Carleton-sur-Mer**, un joyau du tourisme gaspésien. Située sur une étroite bande de terre agricole au pied de l'imposant mont Saint-Joseph, cette localité fait face à un barachois fermé par une langue de sable, la **Pointe Tracadigash**, à l'extrémité de laquelle se dresse un phare. Depuis ce site en saillie vers le large, la vue sur la ville, dominée par l'église Saint-Joseph aux murs de briques polychromes, avec en avant-plan le bras de mer qui la sépare du rivage et en fond de scène le mont Saint-Joseph, est ravissante.

Appelée à l'origine Tracadigetch, Carleton-sur-Mer fut fondée en 1766 par des Acadiens. Elle subit le pillage de corsaires américains vers 1780, puis fut ravagée en 1870 par un feu gigantesque qui s'étendit dans la région immédiate. Au 19^e siècle, elle prospéra grâce aux échanges commerciaux avec les Antilles : l'importation de mélasse et de rhum antillais en échange de l'exportation de hareng et de morue séchée, l'une des principales productions locales à l'époque. Entre 1850 et 1900, des membres de la grande bourgeoisie anglophone affluaient à Carleton pour profiter de ce site enchanteur et des plages sablonneuses. De nos jours, il ne reste que quelques auberges de charme de cette période faste, tels que l'hôtel des Sables rouges, pour accueillir les villégiateurs, toujours nombreux. Le tourisme contemporain favorise la présence de diverses manifestations culturelles estivales qui ont lieu au Quai des Arts et au Parc des Horizons, sur la plage. Plusieurs restaurants de cuisine internationale accueillent les visiteurs.

À partir du boulevard Perron, soit la route 132, le chemin de la Montagne mène au sommet du **mont Saint-Joseph**, une ascension ardue en raison d'une pente très accentuée. Là-haut, à 555 mètres d'altitude, l'**oratoire de Notre-Dame-du-Mont-Saint-Joseph** veille sur Carleton-sur-Mer, en contrebas. Ce site comprend une chapelle dédiée à la vierge de la Guadeloupe – une divinité omniprésente au Mexique – dont la nef est parée d'un remarquable triptyque en mosaïques bleues ⁴⁹. D'une terrasse aménagée devant cette chapelle, on découvre une vue panoramique sur Carleton-sur-Mer, le barachois de forme triangulaire, l'étroite plaine littorale cultivée avec la courtepoinette des prés verdoyants, la baie des Chaleurs qui se resserre et, sur la rive opposée, la côte du Nouveau-Brunswick. Derrière l'oratoire, se dévoile l'arrière-pays montagneux, couvert de forêts profondes. C'est le parc régional du mont Saint-Joseph, que sillonnent de nombreux sentiers pédestres et de vélos tout-terrain. Note un peu discordante dans ce paysage bucolique, une rangée d'éoliennes se dresse sur les crêtes environnantes. C'est dans ce décor sauvage qu'un avion bimoteur s'écrasa le 4 avril 1989. Deux survivants marchèrent dix heures durant dans la neige épaisse avant d'atteindre une zone habitée et de donner l'alerte ⁵⁰.

⁴⁹ « La mosaïque se compose d'un triptyque illustrant trois représentations de la Vierge Marie. Au centre, Marie Reine du Monde, assise sur un globe terrestre, porte une couronne et tient un sceptre, symboles de sa royauté universelle. Elle est entourée, à sa droite, de Notre-Dame de la Guadeloupe, impératrice des Amériques, et, à sa gauche, de Notre-Dame du Cap, reine du Canada ». Carleton-sur-Mer. 1958 : La firme Barsetti-et-frères conçoit la mosaïque dans le chœur de l'oratoire Notre-Dame-du-Mont-Saint-Joseph. <https://carletonsurmer.com/portfolio-item/1958-la-firme-barsetti-et-freres-concoit-la-mosaïque-dans-le-choeur-de-l-oratoire-notre-dame-du-mont-saint-joseph/>

⁵⁰ Le parcours des survivants qui partirent donner l'alerte a été aménagé par la suite comme sentier de randonnée dans le parc régional, appelé à dessein le sentier des Rescapés.

Reprenons la route 132, toujours en direction de l'ouest. Au sortir de Carleton-sur-Mer, la plaine littorale disparaît pour faire place à un terrain accidenté et boisé. La baie des Chaleurs, que l'on perd maintenant de vue, se rétrécit pour former un vaste goulot. C'est parvenu à cet endroit qu'en 1534 Jacques Cartier en route vers l'Asie se rendit compte qu'il faisait fausse route et qu'il dut faire demi-tour....

C'est à Nouvelle, modeste bourgade le long de la 132, que naquit en 1911 l'homme d'affaires **Jean-Louis Lévesque**, important financier et philanthrope francophone, cofondateur de la firme de courtage Lévesque-Beaubien – une troisième personnalité gaspésienne qui porte ce nom de famille. À Nouvelle, une route secondaire franchit la rivière du même nom et mène au **parc national de Miguasha**, au cœur duquel se trouve le site fossilifère de Miguasha. Ces fossiles proviennent des falaises rougeâtres stratifiées qui bordent la baie des Chaleurs. C'est la découverte et la préservation de fossiles datant de 380 millions d'années qui a fait la renommée de Miguasha, site naturel du patrimoine mondial de l'UNESCO.

À partir de la 132, un réseau de routes secondaires mène dans l'arrière-pays à des villages créés durant la crise économique des années 1930 dans le cadre de campagnes de promotion de défrichement de nouveaux terroirs et de développement des ressources forestières menées par le ministère de la Colonisation de l'époque et par des membres du clergé. Plusieurs villages ont été abandonnés par la suite, mais d'autres existent encore de nos jours. L'un d'eux, désormais fusionné à Pointe-à-La-Croix, porte un nom original et... évocateur, qui témoigne bien de l'emprise religieuse d'autrefois : Les stigmates de Saint-François de L'Alverne!

Après s'en être éloigné, la route 132 se rapproche de la baie des Chaleurs à Escuminac. Un peu plus loin, un pont interprovincial, le pont Van Horne, relie Campbellton, au Nouveau-Brunswick, à Pointe-à-la-Croix, au Québec⁵¹.

⁵¹ Les automobilistes qui se rendent à Campbellton à partir du Québec doivent avancer leur montre d'une heure puisque le Nouveau-Brunswick fait partie d'un autre fuseau horaire, celui des Provinces maritimes. « Une heure plus tard dans les Maritimes ».

La 132 passe en périphérie de cette localité, une communauté d'origine loyaliste anglophone. Contigu à Pointe-à-la-Croix, se trouve la réserve autochtone de Listuguj, principale communauté micmaque gaspésienne⁵². Implantés en Gaspésie depuis trois millénaires, les Micmacs y comptent 4 000 individus, dont la moitié vivent à **Listuguj**. Plusieurs d'entre eux parlent encore leur langue maternelle. À l'époque de la Nouvelle-France, les rapports des Micmacs avec les Français étaient assez pacifiques, de même qu'avec les Acadiens venus s'établir dans leur territoire à partir de 1755. Plus récemment, en 1981, les Micmacs de Listuguj – alors appelé Ristigouche – s'opposèrent vivement au gouvernement du Québec lorsque celui-ci fit confisquer leurs filets de pêche au saumon et fit intervenir massivement la police sur leur territoire : c'est l'épisode de la Guerre du saumon. Considéré comme une espèce sacrée, le saumon constitue la principale ressource de Listuguj, dont le culte est célébré lors d'un important pow-wow⁵³ en août de chaque année.

Pointe-à-la-Croix se trouve à proximité de l'embouchure de la rivière Ristigouche, au fond de la baie des Chaleurs. C'est précisément à cet endroit que se déroula en juillet 1760 l'ultime bataille de la guerre de Sept Ans en Amérique du Nord, qui sonna le glas de la Nouvelle-France. Une bataille navale s'engagea entre une imposante flotte de guerre britannique – venue assiéger un établissement acadien dans ce secteur (La Petite Rochelle) – et des militaires français, avec les renforts d'Acadiens et de Micmacs, lesquels subirent la défaite. Cet événement marquant de notre histoire est évoqué au **Lieu historique national de la Bataille-de-la-Ristigouche**, devant lequel passe la route 132. Dans le musée d'architecture moderne audacieuse qui est au cœur de ce site, on conserve des artefacts découverts dans l'épave du *Machaud*, une frégate française sabordée par ses occupants. Une partie de la carène en bois du bateau y est exposée.

⁵² Située dans la réserve de Listuguj, la Maison Busteed, érigée en 1800, était le plus ancien bâtiment patrimonial de la Gaspésie avant sa destruction en 2020, victime d'un incendie criminel. C'était un exemplaire typique de l'architecture rurale britannique.

⁵³ Un pow-wow est un grand rassemblement festif d'autochtones, qui est l'occasion de rapprochement annuel du noyau communautaire et d'échange en famille et entre amis après des longues périodes d'absences ou lors de célébration d'exploits guerriers.

1.16 DE RISTIGOUCHE À MONT-JOLI : LA MATAPÉDIA

En pénétrant dans la vallée de la rivière Ristigouche, le paysage change du tout au tout. Les paysages maritimes et les petits ports de pêche font place à une vallée encaissée qui se faufile au milieu des montagnes couvertes de forêts denses. La route 132 épouse le cours sinueux et tumultueux de la Ristigouche, qui délimite la frontière avec le Nouveau-Brunswick. Au bout d'une trentaine de kilomètres, elle délaisse cette rivière frontalière pour suivre un affluent, la Matapédia – dont le nom d'origine micmaque signifie : jonction (*mata*) de rivières (*pegiag*). Un belvédère en forme de tunnel torsadé en bois surplombe la confluence de ces deux cours d'eau ainsi que le village de Matapédia, que traverse la 132 en contrebas. Sur les plateaux environnants, deux autres belvédères d'architecture tout aussi audacieuse font partie d'un circuit routier à partir de la 132 à **Matapédia**, le **réseau de Matapédia-et-les-Plateaux**. De là, on jouit d'une vue panoramique spectaculaire sur les environs.

La route 132 partage avec la voie ferrée l'étroit sillon creusé par la rivière Matapédia au milieu des plateaux boisés, filant tantôt à droite tantôt à gauche du cours d'eau. Son tracé a été redessiné plus d'une fois afin de réduire le nombre de courbes et ainsi de permettre une circulation plus rapide, au détriment du caractère pittoresque du paysage. À un détour de la route, surgit le pont couvert de Routhierville, qui enjambe la Matapédia. Construit en 1931, ce pont dont on a restitué la couleur originale rouge sang-de-bœuf constitue un élément du paysage rural traditionnel québécois ⁵⁴.

À partir de Sainte-Florence, un village agro-forestier, le paysage s'adoucit, la vallée s'élargit, laissant place à l'agriculture. C'est l'autre visage de la Matapédia. Première localité de la Matapédia d'une certaine importance, **Causapscal** se trouve au confluent de la rivière éponyme et de la Matapédia. À proximité de la confluence, se dresse l'imposante église Saint-Jacques-le-Majeur, l'un des rares monuments de style gothique de cette dimension en Gaspésie. L'abondance

⁵⁴ Concept architectural originaire de Nouvelle-Angleterre, le pont couvert a permis de désenclaver le territoire rural et forestier québécois par le franchissement des nombreux cours d'eau. Alors que l'on en comptait au-delà d'un millier durant la première moitié du 20^e siècle, on n'en répertorie de nos jours qu'un peu plus de 80 au Québec, la modernisation du réseau routier depuis les années 1950 ayant engendré la destruction de la plupart d'entre eux.

exceptionnelle en saumon dans la région y attira Lord Mount Stephen, l'entrepreneur en chef de plusieurs compagnies de chemin de fer, qui contribua au développement de cette localité. Cette ressource halieutique majeure est mise en valeur à la **Maison Matamajaw**, le musée municipal.

La route 132 suit partiellement le tracé de l'ancien Chemin Kempt. Ce chemin fut aménagé entre 1828 et 1832 à la demande du gouverneur du Bas-Canada de l'époque, James Kempt. Il s'agissait de relier cette région aux colonies britanniques de la région de l'Atlantique – les futures Provinces maritimes –, tout en restant à l'écart de la frontière des États-Unis, afin d'éviter les risques d'invasion américaine. Utilisée surtout pour l'acheminement du courrier postal, cette route, rebaptisée Chemin de la Matapédia, fut complétée en 1862 jusqu'à la rivière Restigouche.

La route 132 longe ensuite la rive est du lac au Saumon, qui fait face au village du même nom, avant d'atteindre Amqui. Avec une population de 6 000 habitants, **Amqui** est le chef-lieu de la vallée de la Matapédia. C'est l'arrivée en 1904 du chemin de fer de la Matapédia et du Golfe qui a permis à Amqui de croître rapidement au cours du 20^e siècle. Témoin du développement économique de la ville, la pittoresque gare municipale a une valeur patrimoniale indéniable avec sa toiture à croupes et ses larmiers. Par ces caractéristiques architecturales, elle est tout à fait représentative du modèle classique des compagnies ferroviaires d'époque. D'Amqui, la route 195 mène à Matane, distante de 64 km.

Surnommé le Joyau de la Vallée, le magnifique lac Matapédia, qui est à la tête de la rivière éponyme, fait 38 km de long. Peu après Amqui, la route 132 longe la rive ouest de ce plan d'eau. Elle dessert le village de **Val-Brillant** dont les clochers de l'imposante **église Saint-Pierre-du-Lac** sont visibles de loin. Ce temple de style gothique flamboyant devait être consacré comme cathédrale et siège d'un diocèse lors de son inauguration en 1916, un statut finalement dévolu à Rimouski. Vaste étendue forestière, la rive est du lac est occupée par le parc régional de la Seigneurie de Matapédia. À l'extrémité nord du lac, la localité de Sayabec (prononcer « Sébec »), que franchit la 132, abrite la plus importante usine de la Matapédia : la Panval, spécialisée dans la fabrication de panneaux-particules.

Paysage vallonné mi-agricole mi-forestier, la vallée de la Matapédia connaît un climat très rigoureux, de type continental, qui contraste avec celui du littoral, aux hivers moins froids. On a déjà enregistré à Amqui des records de froid hivernal de -40 C, et du gel en juin et en août.

Après Sainte-Angèle de Mérici, la route 132 franchit un col qui chevauche la ligne de partage des eaux entre le bassin versant de la rivière Matapédia, qui se rattache à celui de la Baie-des-Chaleurs, et celui du Saint-Laurent. Depuis le col, la vue sur l'estuaire du Saint-Laurent et, au loin par temps clair, la Côte-Nord, est époustouflante. La 132 amorce une forte descente qui mène à **Mont-Joli**.

Cette ville de 6 500 habitants se déploie en amphithéâtre au-dessus du Saint-Laurent. Depuis sa fondation en 1880 – avec l'érection de la gare de Sainte-Flavie Station – elle a constitué une plaque tournante de voies de communication. C'est d'abord le Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe, puis la construction de la route 132 et, plus récemment, de l'autoroute Jean-Lesage, et surtout la présence d'un aéroport régional qui ont favorisé la croissance de Mont-Joli au fil des ans. Construit durant la Seconde Guerre mondiale, l'aéroport de Mont-Joli était le deuxième plus important au Canada à cette époque. Son emplacement stratégique, un site surélevé au-dessus du Saint-Laurent, permettait à l'armée canadienne une surveillance des mouvements de navires de guerre et d'avions de chasse allemands, et aussi la livraison du courrier postal vers l'Europe. De nos jours, ce thème de l'aviation est omniprésent dans les peintures murales qui ornent les murs de la ville. De biais avec l'église Notre Dame-de-Lourdes, au centre-ville, le **Château Landry**, une résidence bourgeoise de style de style néo-Queen Ann abrite la maison de la culture municipale. À l'instar de celle d'Amqui, la gare ferroviaire de Mont-Joli est d'un réel intérêt patrimonial.

La route 132, qui se confond avec le boulevard Gaboury, franchit le carrefour giratoire où aboutit l'autoroute Jean-Lesage, et dessert l'aéroport. Quatre kilomètres plus loin, elle termine sa longue course de 1600 km à Sainte-Flavie, où elle rejoint une autre portion de la même route. Rappelons-nous l'intersection entre les deux tracés de la route dans cette localité, une configuration unique dans les infrastructures routières du Québec.

LA ROUTE 132 EN IMAGES

Site Droullers



Pont-levis sur le canal de Beauharnois

Église de Saint-Anicet



Église Saint-Joachim, à Châteauguay

Monument de Madeleine-de-Verchères, à Verchères



Cocathédrale Saint-Antoine-de-Padoue, à Longueuil



Oies sauvages, à Baie-du-Febvre

Maison Alphonse Desjardins, à Lévis



Église de Saint-Grégoire-le-Grand, à Bécancour



Cote-du-Sud, à Saint-Michel-de-Bellechasse. Au loin, l'île d'Orléans et la Côte-de-Beaupré

Caburons du Kamouraska



Route 132, près de Saint-André-de-Kamouraska



Le Saint-Laurent, vu depuis Rivière-du-Loup



Église Notre-Dame-des-Neiges, à Trois-Pistoles



Parc national du Bic



Boucle de la 132, à Sainte-Flavie



Musée de l'Empress of Irland et phare de Pointe-au-Père, à Rimouski

Parc des éoliennes, à Cap-Chat





Grande-Vallée



Rivière-à-Claude



Route 132 à Ruisseau-à-Rebours

Stèles au musée de la Gaspésie, à Gaspé



Percé et île Bonaventure, vus depuis le Pic de l'Aurore



Cormorans de l'île Bonaventure



Rocher Percé

Entrepôt Le Boutillier, site historique du Banc-de-Pêche-de-Paspébiac



Carleton-sur-Mer, vu depuis le Mont Saint-Joseph



Toutes les images ci-dessus sont d'Yves Archambault

2

ENTRE LE SAINT-LAURENT ET LES RELIEFS LAURENTIENS : LA ROUTE 138

La route 138 déroule son long ruban d'asphalte de 1 420 km sur la rive nord du fleuve et du golfe Saint-Laurent, un parcours presque aussi long que celui de la 132. Elle porte ce numéro depuis le début des années 1970. Entre Montréal et Québec, elle emprunte le tracé de l'ancien Chemin du Roy, aménagé en 1734. À partir des années 1920, cette voie historique devint une route carrossable appelée la route 2. De Québec à la Haute-Côte-Nord, elle arborait le numéro 15. Ce n'est que tardivement, vers le milieu du 20^e siècle, qu'elle fut prolongée au-delà sur la Côte-Nord. De nos jours, elle s'interrompt dans la Basse-Côte-Nord sur 400 kilomètres, puis réapparaît brièvement près de la frontière avec le Labrador. Elle constitue l'unique lien terrestre de la Côte-Nord.

En réalité, ce n'est pas sur la rive nord du fleuve que débute la 138, mais sur la rive sud, à la frontière avec l'État de New York, où elle suit un trajet parallèle à la route 132. Ce long itinéraire passe par les deux plus grands pôles urbains du Québec et est jalonné par de multiples sites patrimoniaux et historiques. Partons maintenant à la découverte de cette route emblématique.



La route 138

2.1 DE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINE AU PONT MERCIER : LES TERRES NOIRES DE CHÂTEAUGUAY

La route 138 s'amorce en **Montérégie**, à la frontière de l'État de New York, près de la localité de Rivière-Trout (Trout River). Elle suit d'abord le cours de la rivière du même nom jusqu'à sa confluence avec la rivière Châteauguay. Ces deux cours d'eau prennent leur source dans les Adirondacks, au nord de l'État de New-York. Située à la jonction de ces deux rivières, **Huntingdon** est un petit centre administratif régional qui possède un riche héritage anglo-saxon – elle fut fondée en 1825 par l'armée britannique –, bien qu'elle soit majoritairement francophone de nos jours. Cette région frontalière a été d'abord colonisée par des Écossais à la suite de la Conquête britannique de 1760 et par des Loyalistes durant la guerre d'indépendance des États-Unis. Les Canadiens-français sont venus s'y établir à partir du milieu du 19^e siècle. Autrefois palais de justice érigé en 1860, l'hôtel de ville de Huntingdon, d'influence néo-classique, se signale par son portail monumental.

Ce patrimoine architectural d'origine britannique est davantage mis en valeur à **Ormstown**, la localité suivante sur la 138. On y trouve de jolies résidences bourgeoises de style victorien, en briques rouges, aux toits en pignons et aux balcons de bois ouvragés. Construite en 1869, l'église Unie Saint-Paul a fière allure, avec sa flèche élancée et son toit à forte inclinaison. Site emblématique datant de 1910, le parc de l'exposition agricole, Expo Ormstown accueille des activités de tous genres, notamment des courses de chevaux.

Un peu plus loin, la 138 passe devant le **site de la bataille de la Châteauguay**. En octobre 1813, les Voltigeurs – une armée de 300 volontaires dirigée par Charles-Michel de Salaberry – mirent en déroute une force militaire américaine, pourtant douze fois plus nombreuse. Cette bataille mit un échec la tentative des Américains d'envahir Montréal. Elle entrava leur offensive de conquête des colonies nord-américaines de l'Empire Britannique en 1812-1814, soit le Bas-Canada (le Québec) et le Haut-Canada (l'Ontario).

La route 138 file le long de la rivière Châteauguay au milieu des vastes espaces champêtres de la région du Suroît, également appelée le Haut-Saint-Laurent. Les cultures maraîchères qu'on y pratique sont favorisées par la proximité d'un grand marché, celui de Montréal, et aussi par l'excellente qualité des sols, constitués de terres noires. Celles-ci tendent toutefois à se volatiliser au fil des ans en raison notamment de l'érosion éolienne. Au cœur de ce riche terroir agricole, la municipalité de **Sainte-Martine** possède plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial. Citons le château Bouchard, de style Second Empire, et la maison Pierre-Rousselle, érigée en 1823, exemple classique d'architecture rurale traditionnelle avec ses murs en pierres et sa toiture à deux versants.

À Ville-de-Mercier, la 138 pénètre dans la zone périphérique du Grand Montréal, plus précisément dans la Région métropolitaine de recensement de Montréal. Les rangées de maisons individuelles du genre bungalow envahissent les dernières terres agricoles du Suroît. Celles-ci sont de plus en plus « charcutées » par l'étalement urbain, en dépit de l'objectif de préserver le terroir agricole visé par la loi sur le zonage agricole instituée en 1978. Pourtant c'est dans la plaine de Montréal que l'agriculture jouit des conditions les plus favorables au Québec, en raison de la fertilité des sols – des sols argileux déposés à la suite du retrait des eaux de la Mer de Champlain il y a 10 000 ans – et d'un climat plus favorable – la période sans gel y étant la plus longue. Cette diminution des superficies agricoles de la rive sud a été aggravée par la construction de l'autoroute 30, dont la plus grande partie du tracé se trouve en zone champêtre. Inaugurée en 2012, cette voie rapide de contournement du Grand Montréal croise la route 138 entre Ville-de-Mercier et Châteauguay.

À Châteauguay, la route 138, qui devient le boulevard Saint-Jean-Baptiste, est rejointe par la route 132 (le boulevard D'Anjou). À partir de ce croisement, les deux grandes routes forment un seul axe routier sur une dizaine de kilomètres jusqu'à l'entrée du pont Mercier. C'est l'unique tronçon commun de ces routes sur l'ensemble de leurs parcours respectifs au Québec. Cette double voie routière franchit en ligne droite la réserve mohawk de **Kahnawake** jusqu'au pont Mercier.

Elle est bordée sur ce territoire de petits kiosques de vente de cigarettes hors-taxes. Peuplée d'un peu plus de 10 000 résidents, cette réserve autochtone est établie sur les rives du fleuve, plus précisément le long de la Voie maritime du Saint-Laurent. Kahnawake signifie en langue mohawk « Aux rapides », en référence aux rapides de Lachine situés à proximité.

Les Mohawks, ou Kanienkehakas, formaient autrefois l'une des six nations iroquoises – ou Haudenosaunee, le « Peuple des maisons longues », concentrées dans l'actuel État de New York. À l'origine de cette communauté, les Jésuites avaient acquis en 1680 un territoire sur la Rive-Sud de Montréal pour y implanter une mission d'évangélisation des Iroquois, la mission du Sault-Saint-Louis. Ces derniers sont venus s'y établir en masse à partir de 1716. Par la suite, la majeure partie de ce territoire a rétréci comme peau de chagrin face à l'expansion de l'urbanisation. Depuis lors, les Mohawks de Kahnawake tentent péniblement de récupérer une partie des terres « spoliées ». Entretemps, en 2010, les résidents non-Mohawks ont été expulsés de la réserve car ils « ne semblaient pas répondre aux critères de la loi d'appartenance de la réserve »⁵⁵. De nos jours, l'anglais a presque évincé l'usage de langue mohawk chez les habitants de Kahnawake. Cette dernière est toutefois désormais enseignée dans certaines écoles de la réserve; elle est même la langue d'enseignement dans au moins l'une d'elles au niveau primaire.

En 1990, ce que l'on a appelé la crise d'Oka s'est répercuté à Kahnawake et dans les environs. Durant plus de deux mois, les Warriors, un groupe militant radical des Mohawks, en appui avec leurs compatriotes de Kanesatake pris en étau par la police, bloquèrent l'accès au pont Mercier, un lien essentiel entre la Rive-Sud et l'Île de Montréal. Les automobilistes devaient effectuer un long détour par le pont Champlain, suscitant un vif mécontentement⁵⁶.

La route 138 se détache de la route 132 à l'échangeur situé à l'entrée sud du pont Mercier. Sur une longueur de 2 km, ce pont haut perché franchit la Voie maritime du Saint-Laurent, puis le fleuve. Les deux travées sont séparées par un muret au-dessus de la Voie maritime, puis s'écartent légèrement ensuite.

⁵⁵ Mathieu Sossoyan, « Les Indiens, les Mohawks et les Blancs. Mise en contexte historique et sociale de la question des Blancs à Kahnawake ». *Érudit. Recherches amérindiennes*, volume 139, numéro 1-2, 2009. <https://www.erudit.org/fr/revues/raq/2009-v39-n1-2-raq3971/045009ar/>

⁵⁶ On se souviendra d'attitudes disgracieuses et choquantes de certains Blancs de la région contre les Mohawks durant ce conflit, telles que la lapidation d'un convoi de Mohawks.

Alors que tous les ponts enjambant le Saint-Laurent sont de juridiction fédérale, une section du pont Honoré-Mercier, soit celle qui passe au-dessus du fleuve, relève du gouvernement du Québec. Elle fut inaugurée en 1934. Quant à la section fédérale, elle surplombe la Voie maritime et a été érigée plus récemment, en 1959. Des travaux de rénovation de cette section ont été confiés à un consortium mohawk⁵⁷. Du pont Honoré-Mercier, la vue vers le lac Saint-Louis, à l'ouest, est bloquée par un pont ferroviaire.

2.2 LA RUE SHERBROOKE D'OUEST EN EST : L'ÎLE DE MONTRÉAL

En franchissant le Saint-Laurent, la route 138 quitte la rive sud du fleuve et aborde la rive nord, qu'elle suivra jusqu'à la toute fin de son long parcours. Elle pénètre maintenant dans l'**île de Montréal**, soit la zone la plus peuplée de son tracé avec près de 2 millions d'habitants. Nous n'évoquerons évidemment pas les multiples aspects patrimoniaux que recèle ce territoire, dont plusieurs sont familiers aux Montréalais. Nous nous limiterons aux sites d'intérêt qui jalonnent la route 138 sur l'île, principalement la rue Sherbrooke.

À la sortie du pont Honoré-Mercier, la 138 a le gabarit d'une voie rapide. Elle traverse la partie ouest de l'arrondissement montréalais de La Salle. Elle franchit le **canal de Lachine**, l'un des plus anciens canaux du Québec, creusé entre 1821 et 1825. Long de 13,5 km, ce canal permettait d'éviter les rapides de Lachine sur le fleuve, premier obstacle de taille en aval pour la navigation fluviale aux 17^e et 18^e siècles. Il a servi au transport des marchandises entre les Grands Lacs et l'Atlantique jusqu'à la mise en service de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959. Durant plus d'un siècle, il a constitué un axe de développement industriel de première importance pour Montréal et le Canada. De nombreuses usines se sont établies de part et d'autre du canal. Cette fonction industrielle historique a fait place depuis le début des années 2000 à une vocation essentiellement ludique et touristique, voire sportive. Les anciens établissements industriels ont été démolis ou recyclés en logements de haut standing. Après avoir été élargi et modernisé

⁵⁷ Les Mohawks ont souvent été recrutés pour les constructions en hauteur, tels que les gratte-ciels et les ponts, car ils ne craignent pas le vertige.

en plusieurs étapes, le canal, qui compte cinq écluses, sert maintenant à la navigation de plaisance. Ses deux rives ont été réaménagées en un parc urbain parcouru par des pistes cyclables.

Après avoir franchi le canal de Lachine, la route 138 amorce un tracé discontinu sur une distance de quelques kilomètres. Elle se confond d'abord sur un bref parcours avec l'autoroute du Souvenir, soit l'autoroute 20, qui relie l'ouest de l'île de Montréal au centre-ville. Un peu plus loin, elle quitte cette voie rapide et grimpe sur l'escarpement d'Upper Lachine. Elle emprunte ensuite la rue Saint-Jacques, puis le boulevard Cavendish sur un très court tronçon, avant de s'engager sur la rue Sherbrooke. À partir de ce croisement, la 138 ne quitte plus ce qui est l'une des plus longues artères de l'île de Montréal, sur 31 km : la rue Sherbrooke – une artère qui a toutes les caractéristiques d'un véritable boulevard, plutôt qu'une simple rue. Ouverte en 1796, elle porte depuis 1817 le nom d'un ancien gouverneur de l'Amérique du Nord britannique qui régna de 1816 à 1818. Au début du 20^e siècle, c'était l'une des avenues les plus prestigieuses du Canada.

Véritable épine dorsale de plusieurs quartiers montréalais, cette avenue offre plusieurs visages de la ville au fil de son parcours, depuis le Montréal anglophone, concentré à l'ouest du centre-ville, au Montréal francophone, plus à l'est. Principale artère commerciale de Notre-Dame-de-Grâce, elle enjambe l'autoroute Décarie par un viaduc, non loin du Centre universitaire de Santé McGill (CUSM). Elle parcourt la ville de **Westmount** – fusionnée à la ville de Montréal durant un bref intermède, de 2002 à 2004 –, cœur historique de la grande bourgeoisie anglophone de Montréal. Des résidences cossues bordent les rues transversales qui grimpent à l'assaut du sommet ouest du mont Royal – d'où l'origine du nom de la municipalité.

Certains bâtiments patrimoniaux témoignent également de la présence d'institutions francophones. Ainsi, peu après avoir croisé la rue Atwater, on peut apercevoir depuis la rue Sherbrooke, derrière un mur de pierre, deux bastions circulaires. Ce sont les ultimes vestiges du **Fort de la Montagne**, érigé en 1685,

l'un des plus anciens monuments de l'île de Montréal. Ce domaine appartient depuis l'origine aux prêtres sulpiciens venus en Nouvelle-France pour convertir les Iroquois au catholicisme. Derrière ce site, on distingue l'élégante façade de pierres du **Collège de Montréal**. Fondée en 1767, cette institution est la plus ancienne école du niveau du secondaire de Montréal, dont le bâtiment actuel date de 1870. Plusieurs personnalités politiques y ont poursuivi leurs études, tels George-Étienne Cartier, co-fondateur de la Confédération canadienne, et Louis Riel, chef de la rébellion des Métis au Manitoba et en Saskatchewan. Partie intégrante du même bâtiment, l'ancien **Grand Séminaire** abrite une ravissante chapelle de style Beaux-Arts, à la charpente de bois, qui date de 1864. Ce centre de formation sacerdotale fondé par les Sulpiciens a été relocalisé en 2020 dans le quartier Rosemont.

Toujours le long de Sherbrooke, on repère, avant le croisement avec la rue Atwater, l'hôtel de ville de Westmount, dont le style néo-Tudor et la tour massive crénelée en pierre évoque les châteaux écossais. C'est surtout d'Écosse que provenaient les membres de l'élite marchande dès le début du 19^e siècle. Ils ont développé le commerce des fourrures, tels les McTavish et les McGill. D'autres personnalités, telles John Molson et John Redpath, ont fait fortune dans les transports ferroviaires et maritimes, dans la haute finance, dans l'immobilier et en politique. Ils se sont fait bâtir d'opulentes demeures dans ce que l'on appelle le **Mille Carré Doré** (le *Golden Square Mile*). Situé entre les flancs du Mont-Royal et le centre-ville actuel, ce quadrilatère d'environ un mille (1,6 km) de côté abritait à la fin du 19^e siècle plus de 70 % de toute la richesse du Canada. Des boutiques de luxe y ont pignon sur rue sur Sherbrooke, limite sud de ce quartier, de même que des restaurants huppés et des hôtels de *haut standing*, tels que le Ritz-Carlton, avec sa belle marquise en fer ouvragé.

Par la suite, plusieurs de ces maisons sont malheureusement tombées sous le pic des démolisseurs. Celles qui subsistent de nos jours ont été reconverties en bureaux ou à d'autres usages. Celles qui bordaient autrefois la rue Sherbrooke ont fait place à des conciergeries de luxe en hauteur. Il a fallu la destruction en 1973

de la maison Van Horne, une magnifique demeure victorienne datant de 1870⁵⁸, pour mobiliser les défenseurs du patrimoine architectural montréalais contre la démolition d'autres édifices patrimoniaux. Certains immeubles prestigieux ont subi une reconversion radicale : seuls les murs extérieurs ont été préservés, parfois seulement la façade principale, tandis que l'intérieur a été détruit. Derrière ces façades, des tours de vingt ou trente étages sont sorties de terre afin de répondre aux besoins grandissants d'espaces de bureaux. C'est l'approche du façadisme, critiquée par certains défenseurs du patrimoine montréalais. D'autres édifices jugés patrimoniaux ont connu un meilleur sort. Ainsi un ensemble de cinq immeubles de style victorien adjacents construits entre 1872 et 1928 et une ancienne église contigüe ont été recyclés pour constituer un complexe architectural désormais classé site patrimonial : c'est le Complexe-de-la-Maison-Alcan⁵⁹.

Chevauchant la rue Sherbrooke, le **Musée des beaux-arts de Montréal**, une institution fondée en 1860, a acquis une renommée mondiale en raison de la richesse de ses collections canadiennes et internationales, notamment en matière d'art décoratif. On y conserve plus de 43 000 œuvres d'art. L'entrée principale se trouve dans le pavillon du côté sud de la rue Sherbrooke, un édifice moderne repérable par son imposante arche vitrée. Un passage souterrain le relie au bâtiment original, de style Beaux-Arts, avec ses hautes colonnades, et aux trois autres pavillons muséaux, situés sur le côté nord. Dans l'ancienne église Erskine intégrée au complexe muséal, de style néo-byzantin, une magnifique salle de concert de forme circulaire a été aménagée : la salle Pierre-Bourgie, du nom d'un mécène voué à la promotion de la musique et des arts visuels.

Institution la plus emblématique du Montréal anglophone, créée en 1821, l'**Université McGill** occupe un vaste terrain entre la rue Sherbrooke et le mont Royal. Établissement de renommée internationale, elle compte plus de 40 000 étudiants, dont 13 % viennent de l'étranger⁶⁰. Elle bénéficie d'un financement considérable, largement supérieur aux autres institutions d'enseignement supérieur du Québec, grâce notamment à de généreuses donations privées. Le campus du centre-ville – un deuxième campus est situé à Sainte-Anne-de-Bellevue – comprend plusieurs

⁵⁸ Érigée en 1870, cette maison était la résidence de Cornelius Van Horne, un important homme d'affaires de la fin du 19^e siècle, d'origine américaine, responsable en chef de la construction du chemin de fer Canadien Pacifique qui relia la Colombie-Britannique à l'est du Canada.

⁵⁹ « Site patrimonial du Complexe-de-la-Maison-Alcan », Répertoire du patrimoine culturel du Québec. <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=204071&type=bien>

⁶⁰ Illustration du rayonnement international de l'Université McGill, plus de 35 % des étudiants sont de langue maternelle étrangère, tandis que moins de la moitié (46 %) sont anglophones et 18 %, francophones.

bâtiments, parmi lesquels le Musée Redpath, le plus ancien musée d'histoire naturelle du Canada. Aménagée dans l'ancien Collège Royal Victoria, la salle de concert Pollack, avec son élégante façade victorienne en pierre dotée de pignons, complète ce vaste ensemble institutionnel qui borde la rue Sherbrooke. Devant ce bâtiment patrimonial, la statue de la reine Victoria symbolise la période dorée que connut l'élite marchande anglo-montréalaise tout au long du 19^e siècle.

De biais avec le campus de l'Université McGill, le **Musée McCord** abrite de riches collections mettant en valeur l'histoire du Canada. Les cultures autochtones y sont bien représentées avec plus de 16 000 artefacts. Faisant face à l'université, l'avenue McGill College est une large allée animée qui mène à la Place Ville-Marie, dominée par les 42 étages du gratte-ciel cruciforme du même nom.

En poursuivant notre itinéraire vers l'est, nous croisons le boulevard Saint-Laurent. Cette longue avenue transversale qui coupe l'île de Montréal en son milieu est intimement liée à l'histoire de l'immigration montréalaise. Des générations successives d'immigrants juifs, italiens, grecs et portugais se sont établies le long de cet axe surnommé *La Main*. Elle marque également la frontière linguistique traditionnelle entre le Montréal anglophone, à l'ouest, et le Montréal francophone, à l'est, une configuration ethnolinguistique devenue plus floue au fil des ans. La rue Sherbrooke croise ensuite la rue Saint-Denis, axe central du **Quartier latin** de Montréal, une autre artère qui a toutes les allures d'un boulevard. Cœur historique de la vie culturelle francophone de Montréal depuis le 19^e siècle, ce quartier bénéficie de la présence d'institutions d'enseignement, telles que l'UQAM et le Cégep du Vieux-Montréal, de la Grande Bibliothèque⁶¹, de cinémas et de théâtres. Au nord de la rue Sherbrooke, le **Square Saint-Louis**, un joli parc boisé entouré de maisons victoriennes aux façades colorées, a longtemps été le lieu de convergence historique de l'élite bourgeoise et culturelle canadienne-française. Des artistes francophones nationalistes comme Gaston Miron, Pauline Julien et Gérald Godin y ont vécu. D'autres personnalités du monde littéraire y résidèrent aussi, tels le dramaturge Michel Tremblay et, au tournant du 20^e siècle, le poète Émile Nelligan.

⁶¹ La Grande Bibliothèque est l'une des trois composantes de Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ).

La rue Sherbrooke constitue la limite sud du **Plateau-Mont-Royal**, un quartier autrefois ouvrier devenu gentrifié popularisé par les œuvres de Michel Tremblay. Il est très agréable de déambuler dans les rues bordées de jolies maisons mitoyennes à trois étages aux balcons en colimaçon, typiques du Montréal francophone. On longe ensuite le parc Lafontaine, un vaste espace vert doté d'un long étang créé en 1874 sous le nom de parc Logan. Face au parc, du côté sud de la rue, trône l'**Édifice Gaston-Miron**, un imposant monument de style Beaux-Arts bordé d'une élégante colonnade. C'est l'ancienne Bibliothèque centrale de la ville, première bibliothèque publique gratuite de langue française à Montréal, inaugurée en 1917. Depuis la rue Papineau, à la limite est du parc, on peut rejoindre la Rive-Sud par le pont Jacques-Cartier.

Toujours en direction de l'est, la rue Sherbrooke débouche près du **Parc olympique**, cœur du pôle urbain de l'est montréalais. Ce site est dominé par le mat incliné du Stade olympique, visible de loin, qu'un ensemble de câbles métalliques relie à la toiture amovible du stade. De la plate-forme aménagée au sommet de cette tour, on jouit d'une vue panoramique très étendue sur la partie est de la ville et le fleuve. Avec son énorme mat, le stade évoque une gigantesque soucoupe volante déposée sur le sol. Ce monument quasi-pharaonique est l'œuvre de l'architecte français Roger Taillibert, objet de controverse lors de sa construction peu avant la tenue des Jeux olympiques de 1976 en raison des coûts jugés astronomiques à l'époque. Limité au nord par la rue Sherbrooke, ce complexe comprend, en plus du stade, d'autres structures à vocation sportive ainsi que le **Biodôme**. Créé en 1992, ce dernier monument unique en son genre, à l'origine un vélodrome, est un espace de vie où on a recréé l'habitat naturel d'animaux provenant des différents milieux bioclimatiques des Amériques : tropical, équatorial, laurentien et arctique.

Face au Parc olympique, du côté nord de la rue Sherbrooke, se trouve le **Jardin botanique de Montréal**. Comme le Biodôme, ce vaste parc botanique fait partie de l'**Espace pour la vie**, le plus grand complexe dédié aux sciences naturelles au Canada. Il doit sa fondation en 1931 au **frère Marie-Victorin** – Conrad Kirouac, de son vrai nom – célèbre prêtre botaniste d'avant-garde pour son époque et

grand connaisseur de la flore laurentienne. On y trouve une dizaine de serres chauffantes pour les plantes tropicales et de nombreux jardins thématiques parmi lesquels le Jardin japonais, le Jardin des Premières Nations et une roseraie. Le plus remarquable de ces jardins est certes le **Jardin de Chine**, le plus vaste du genre au monde hors de Chine. On y a recréé un aménagement paysager conforme aux principes de l'art chinois, avec ses pavillons aux toits de tuile, son étang et ses bonzaïs. En octobre, ce décor est illuminé par une centaine de lanternes de soie, créant une ambiance féérique : les Jardins des lumières. En plus du Biodôme, l'Espace pour la vie comprend l'Insectarium, le Planétarium Rio Tinto Alcan et la Biosphère⁶². L'**Insectarium** est un musée d'histoire naturelle dédié à la vie des insectes. Le **Planétarium Rio Tinto Alcan** est un lieu éducatif dédié à l'astronomie. Il se distingue par son design audacieux, dont la silhouette évoque deux télescopes géants couleur argentée. Logé dans l'ancien pavillon des États-Unis à l'Expo 67, la **Biosphère** est un musée consacré à l'environnement.

À l'entrée du Parc olympique, à l'intersection du boulevard Pie-IX, un élégant petit manoir attire le regard : c'est le château Dufresne, désormais appelé le **musée Dufresne-Nincheri**, un magnifique monument de style Beaux-Arts, avec une jolie colonnade, érigé en 1918. Une partie de la décoration intérieure est l'œuvre de l'artiste verrier **Guido Nincheri**. Ce musée symbolise la réussite des entrepreneurs canadiens-français dans l'Est de Montréal au début du 20^e siècle. Parmi ceux-ci, les frères Oscar et Marius Dufresne ont joué un rôle déterminant dans le développement de ce secteur de Montréal. Ils souhaitaient créer une ville modèle, la Cité de Maisonneuve, appelée à devenir le Westmount de l'Est. De nos jours, le riche patrimoine architectural du quartier Maisonneuve, situé au sud du Parc olympique, témoigne de cette volonté d'embellissement de ce quartier.

Après le Jardin botanique, la rue Sherbrooke longe un autre espace vert, le parc Maisonneuve. Devant nous, se profilent tels des paquebots échoués sur la terre ferme, deux imposantes pyramides blanches aux étages disposés en dégradé. Œuvre de l'architecte Roger D'Astous, c'est l'ancien **Village olympique** qui a hébergé les athlètes aux Jeux de 1976 et qui, de nos jours, abrite des bureaux administratifs.

⁶² Le Biodôme et le Planétarium sont situés dans le Parc olympique tandis que l'Insectarium est contigu au Jardin botanique.

Au-delà du site olympique, la rue Sherbrooke poursuit son chemin encore sur plusieurs kilomètres jusqu'à l'extrémité est de l'île de Montréal. Elle est doublée à l'ouest par l'autoroute Félix-Leclerc, soit la A-40. Celle-ci croise l'autoroute 20, qui franchit le pont-tunnel et qui file vers Québec. Elle longe successivement les raffineries de pétrole de Montréal-Est, le quartier de Pointe-aux-Trembles, et enfin le Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies. Arrivée au Bout-de-l'Île, soit l'extrémité est de l'île, elle rejoint la rue Notre-Dame, puis franchit la rivière des Prairies par le pont Le Gardeur. Ainsi se termine la traversée de l'île de Montréal.

2.3 DE REPENTIGNY À BERTHIERVILLE : LE CHEMIN DU ROY, EN LANAUDIÈRE

À la sortie du pont Le Gardeur, la route 138, soit la rue Notre-Dame, pénètre à **Repentigny**, dans la région de **Lanaudière**. Fondée en 1669 par Jean-Baptiste Le Gardeur, cette ville résidentielle de 87 000 habitants est située à la confluence de la Rivière-des-Prairies, du fleuve Saint-Laurent et de la rivière L'Assomption. Elle fait partie de la grande couronne de la Rive-Nord de Montréal. À l'instar des autres municipalités péri-urbaines de l'extérieur de l'île de Montréal, elle a connu une croissance démographique très rapide au cours des dernières décennies, contribuant ainsi au phénomène d'étalement urbain et à la diminution des superficies agricoles⁶³. Elle se trouve au croisement de deux autoroutes : la A-640 – qui longe la rive nord de la rivière des Mille-Îles –, et la A-40. Cette dernière suit un trajet parallèle à la route 138 et ce, jusqu'à Québec.

C'est dans la ville de Charlemagne, contigüe à Repentigny, sur la rive ouest de la rivière L'Assomption, que se trouve la maison d'enfance d'une icône de la chanson populaire québécoise, **Céline Dion**. Depuis la 138, on y accède par la rue Notre-Dame-des-Champs, puis le boulevard qui porte son nom. Sur l'emplacement de sa maison natale, démolie en 2014, un musée évoque la vie de la famille Dion. On y évoque non seulement la vie de Céline et de son conjoint et impresario René Angélil, mais aussi celle de ses douze frères et sœurs et de sa mère, Thérèse Dion-

⁶³ C'est à l'extérieur de l'île de Montréal que se produit le gros de la croissance démographique de la grande région de Montréal (soit la Région métropolitaine de recensement) : plus de 83 % de cette hausse de 2008 à 2018, selon une étude du Conseil canadien de l'urbanisme. Gabriel Béland, « Étalement urbain. La banlieue gagne beaucoup de terrain », *La Presse*, 20 août 2018.

Tanguay, une animatrice de télévision très dynamique et engagée socialement. Repentigny est également le lieu de naissance de Camille Laurin, le Père de la Charte de la langue française (la Loi 101) et aussi de Jos Juneau, fondateur en 1898 de la capitale de l'Alaska, qui porte son nom.

À Repentigny, la route 138 longe le fleuve Saint Laurent. Elle passe devant deux pittoresques moulins à vent situés côte à côte : le **moulin Antoine-Jetté**, érigé en 1823, et le **moulin Grenier**. Ces deux anciens moulins de pierre de forme cylindrique, coiffés d'un cône, sont remarquablement bien conservés. Très nombreux autrefois, ces moulins servaient à moudre le grain pour faire de la farine, ingrédient de base dans l'alimentation en Nouvelle-France, jusqu'à l'abolition du régime seigneurial en 1854. De nos jours, il en reste à peine une vingtaine dans tout le Québec. Toujours le long de la route 138, on repère l'**église de la Purification de la bienheureuse Vierge Marie** – un nom évocateur qui reflète la profonde dévotion religieuse des autorités ecclésiastiques autrefois. Construite en 1725, ce serait la plus ancienne église du diocèse de Montréal encore existante de nos jours. Avec ses deux clochers et sa large façade en pierres, elle est remarquablement bien conservée. L'architecture religieuse moderne est également bien représentée à Repentigny. Ainsi, l'église Notre-Dame-des-Champs, curieusement surnommée par les Repentinois *La Sacoche* en raison de sa vague ressemblance avec un sac à main géant, a été érigée par l'architecte Roger D'Astous en 1963. Elle se trouve sur le boulevard D'Iberville, accessible depuis la 138.

La route 138 suit le tracé de l'ancien **Chemin du Roy**. Aménagé entre 1731 et 1734 par Eustache Lanouillier de Boiscler, alors responsable de la voirie, ce lien routier historique reliait Québec à Montréal en passant par Trois-Rivières. Avant sa mise en service, les gens se déplaçaient en bateau sur le fleuve⁶⁴. C'est la première voie terrestre carrossable de la Nouvelle-France et, au moment de son inauguration, la plus longue du continent nord-américain⁶⁵, soit 280 km. Au début, il fallait compter de 4 à 6 jours pour parcourir cette distance, comparativement à 3 heures en voiture de nos jours! Évidemment, le paysage le long de la 138 s'est sensiblement transformé au fil des ans. Maisons unifamiliales, condominiums,

⁶⁴ « Le trajet entre Québec et Montréal peut prendre plusieurs jours, selon l'état de la route et en comptant les nombreuses rivières à franchir », Michèle Lefebvre, « Les débuts du tourisme au Québec », *À rayons ouverts*, hiver 2022, p. 109.

⁶⁵ « On ne trouve point dans tout l'Amérique septentrionale de route aussi commode et aussi bien servie que celle qui conduit de Québec à Montréal. Des postes sont établis à des distances réglées. Là, des chevaux, des calèches ou des carrioles, suivant la saison, paraissent attendre le voyageur... ». « j'ai descendu au mois d'août dernier en chaise, en quatre jours et demi de Montréal à Québec ». *Témoignages du grand voyager Lanouillier de Boiscler, 1735. Chemin du Roy.* <https://www.lecheminduroy.com/historique>. Texte de Christian Morissonneau, historien, Université du Québec à Trois-Rivières.

chalets d'été, magasins, garages et ateliers divers se sont multipliés aux abords des villes et des villages, empiétant sur les terres agricoles. En 1967, un personnage célèbre emprunta cette route en sens inverse du nôtre : c'est le **Général De Gaulle**, lors de sa visite historique au Québec. Tout le long de son parcours, pavoisé pour l'occasion, de motifs de fleurs de lys, il s'arrêta dans chaque localité pour livrer un discours à saveur nationaliste, selon un crescendo qui culmina à l'hôtel de ville de Montréal avec le fameux cri du « Vive le Québec libre! »

Après Repentigny, la route 138 serre de près la berge du fleuve, très majestueux à cet endroit. La plaine s'étend sur les deux rives du fleuve, ce qui permet de jouir de vastes horizons que seule la silhouette du Mont Saint-Hilaire, sur la rive sud, rompt quelque peu. Appelée également rue Notre-Dame, elle franchit successivement les localités de Saint-Sulpice, de Lavaltrie et de Lanoraie, toutes d'anciennes seigneuries à l'époque de la Nouvelle-France. Au centre de Lavaltrie, la 138 croise la route 131 qui, après avoir dépassé la 40, devient l'autoroute 31. Celle-ci file vers Joliette, chef-lieu de la région de Lanaudière. Municipalité de 13 000 habitants, **Lavaltrie** cultive le folklore lanaudois, mis en valeur dans la **Maison des contes et légendes**, une ravissante demeure flanquée d'une tour. À cet égard, le conte de la Chasse-galerie, tiré d'une ancienne légende du folklore québécois traditionnel⁶⁶, fut composé en 1892 à Lavaltrie par l'écrivain – et ancien Premier ministre du Québec – Honoré Mercier. Ancienne demeure ancestrale datant de 1790, la **Maison Rosalie-Cadron** est un lieu d'animation artistique qui évoque le mode de vie des paysans lanaudois au début du 19^e siècle. Ces deux bâtiments patrimoniaux sont situés sur la route 138.

Lanoraie, l'étape suivante sur la 138, a déjà connu une vocation maritime : à partir de 1855, des bateaux à aubes, tels que le *Joseph Arthur*, sortaient des chantiers navals de Lanoraie et assuraient une liaison maritime depuis Montréal. De nos jours, un parcours piétonnier joliment aménagé, les Promenades du fleuve, permet de contempler le fleuve depuis ce village.

⁶⁶ « Dans ce conte, un groupe de bûcherons isolés en forêt scella un pacte avec le diable afin de voyager rapidement en direction de leur village à bord d'un canot volant pour retrouver leur bien-aimée le soir de la Saint-Sylvestre. En aucun temps, ils ne devaient invoquer Dieu ou toucher le clocher d'une église. La perte de leur âme était le prix à payer ». Jean-Philippe Proulx, *La légende de la Chasse-galerie*, Histoire du Canada. <https://www.histoirecanada.ca/consulter/arts-culture-et-societe/la-legende-de-la-chasse-galerie>

Plus loin, la route 138 contourne le centre-ville de **Berthierville**. À l'entrée de la ville, elle croise la rue Montcalm qui parcourt le cœur historique de Berthierville. Cette rue passe devant l'**église Sainte-Geneviève**, qui forme avec le presbytère voisin un remarquable site patrimonial. Flanquée de deux hauts clochers visibles de loin, cette construction monumentale en pierres dotée d'une large façade date de 1787. De style Second Empire, le presbytère est coiffé d'un toit mansardé orné d'un pignon central et est bordé de galeries. Contemporaine de l'église, la **chapelle des Cuthbert**, aux murs de crépi blanc, est le plus ancien lieu de culte protestant du Québec. Elle se trouve dans un petit parc boisé non loin de la route 138. De construction plus récente puisqu'il date de 1934, l'ancien monastère des Moniales dominicaines, un édifice patrimonial finalement préservé après avoir été menacé de démolition, se cherche une nouvelle vocation. Il fait toutefois face à une dégradation rapide, un sort commun à bon nombre d'autres sites patrimoniaux du Québec.

La ville de Berthierville honore la mémoire de **Gilles Villeneuve**, icône de la course automobile gagnant de six Grand Prix de la Formule 1 et décédé tragiquement en 1982 lors de qualifications du Grand Prix de Belgique en 1982. Situé sur le boulevard qui porte son nom, un musée est consacré à sa vie et à celle d'autres membres de sa famille également pilotes de course, notamment son fils Jacques. Il possède une collection remarquable de divers artéfacts évoquant l'univers de la course automobile, comprenant les premières voitures de course de Gilles Villeneuve.

Bordée de belles résidences bourgeoises, une jolie promenade longe un chenal du fleuve Saint-Laurent. Ce chenal sépare Berthierville de l'île du Milieu et de l'**archipel des Îles-de-Berthier**. Une partie de cet archipel, soit les îles du Milieu et de la Commune, est gérée par la Société de conservation, d'interprétation et de recherches de Berthier et ses Îles. Au milieu des boisés et des marécages, des sentiers pédestres et des tours d'observation y sont aménagés afin d'observer une riche faune aviaire – plus de 222 espèces d'oiseaux répertoriées. Depuis Berthierville, la route 158, qui croise la 138, traverse cet archipel jusqu'au village de Saint-Ignace-de-Loyola, qui fait face à Sorel sur la rive sud. Un service de traversier fait la navette entre ces deux municipalités.

2.4 DE MASKINONGÉ À TROIS-RIVIÈRES : LE CHEMIN DU ROY, EN MAURICIE

Après Berthierville, le fleuve s'élargit pour former le lac Saint-Pierre. La route 138 s'éloigne du rivage et croise l'autoroute Félix-Leclerc. Arrivée en **Mauricie**, elle file au milieu d'une plaine cultivée limitée au nord par les contreforts des Laurentides. Ce terroir subit les fréquents débordements printaniers du **lac Saint-Pierre**, au point de se transformer parfois en une vaste étendue semi-lacustre. Les oies sauvages, dans leurs migrations saisonnières, s'y regroupent en grand nombre, tapissant le sol de leur plumage blanc, tout comme à Baie-du-Febvre, sur la rive sud du lac. Au cœur de ce paysage bucolique, la route 138 traverse **Maskinongé**, un charmant village dont le nom d'origine algonquine s'apparente à une espèce de brochet. Un peu en retrait du village, sur la route du Pied-de-la-Côte, le **Magasin général Le Brun** est un ensemble de trois anciens bâtiments commerciaux ayant servi de comptoir de marchandises générales durant un siècle et demi. Le décor intérieur, avec ses étagères, ses comptoirs en bois franc et ses caisses enregistreuses, est resté quasi inchangé au fil des ans. Un restaurant et une petite salle de spectacles y ont été aménagés. Il est désormais classé site patrimonial, au même titre que le magasin général Gendron à New Richmond. Épisode tragique dans l'histoire de Maskinongé, une tornade détruisit une partie de ce patelin en 1991.

L'étape suivante sur le parcours de la route 138, **Louiseville**, une municipalité de 8 000 habitants, est ainsi nommée depuis 1880 en raison de la princesse Louise, épouse du marquis de Lorne, gouverneur général du Canada – et fille de la reine Victoria. Elle s'appelait auparavant Rivière-du-Loup en raison de la présence sur son territoire de deux cours d'eau, la Petite et la Grande Rivière-du-Loup. Sur l'artère principale de la ville, la rue Saint-Laurent, dans l'axe de la 138, trône la magnifique église **Saint-Antoine-de-Padoue**, aux murs de pierre grise et blanche. La nef intérieure est vraiment ravissante, avec abondance de fresques, de marbres, de tableaux et de vitraux permettant un éclairage multicolore. La peinture de la voûte de la nef représente Saint-Jean-L'Évangéliste, œuvre du peintre Antonio Cianci et de sa nièce. En octobre, se tient sur la rue Saint Laurent le festival de la Galette

de sarrasin, qui met en valeur la culture locale du sarrasin. Cette manifestation folklorique vise à rehausser l'image de cet aliment, traditionnellement associé à la nourriture des pauvres.

De biais avec l'église, une élégante demeure bourgeoise surmontée d'un clocheton attire l'attention : c'est la maison natale de **Jacques Ferron**. Né en 1921, ce célèbre médecin a consacré sa vie à soigner les plus déshérités de la société québécoise, depuis la campagne gaspésienne jusqu'aux taudis de Ville-Jacques-Cartier, un ancien quartier de Longueuil. Grand humaniste, c'était également un écrivain prolifique, politiquement engagé en faveur de la justice sociale, du pacifisme et de l'indépendance du Québec⁶⁷. Sa soeur **Marcelle Ferron** s'est également illustrée comme artiste peintre spécialisée dans la peinture abstraite et le vitrail⁶⁸. Artiste non conformiste, elle s'est associée au mouvement des Automatistes, avec lesquels elle a signé le manifeste du Refus global en 1948⁶⁹.

Quelques kilomètres plus loin, à **Yamachiche**, la route 138 est bordée d'une série de demeures cossues bâties à la fin du 19^e siècle, dont la plus connue est la maison Louis-Léon-Lesieur-Desaulniers, datant de 1860. Illustration du statut social des notables et des agriculteurs prospères de cette époque, ce riche patrimoine architectural est l'héritage des frères Héroux, artisans qui ont laissé leur marque à travers la Mauricie. Maisons de briques rouges avec toits à pignons, balcons, fenêtres et lucarnes ornés d'éléments décoratifs divers forment un ensemble remarquable. Cette « **Enfilade-de-Maisons-en-Briques-Rouges-de-Yamachiche** » est classée site patrimonial.

Après avoir franchi la rivière Yamachiche – « rivière vaseuse » en langue algonquine –, la route 138 croise à nouveau l'autoroute Félix-Leclerc. Elle rejoint la rive du lac Saint-Pierre à la **Pointe-du-Lac**, d'où la vue sur le lac dans toute son étendue donne un avant-goût de la mer. Au loin, des cargos semblent léviter sur les flots. Fondée en 1738, Pointe-du-Lac fait désormais partie de Trois-Rivières à la suite des fusions municipales de 2002. On y trouve un ancien moulin à farine actionné par la force hydraulique, construit entre 1765 et 1788, dont les mécanismes

⁶⁷ Jacques Ferron fonda en 1963 le Parti Rhinocéros, un parti politique fédéral satyrique qui visait à discréditer le fédéralisme canadien et le Canada. Il s'attribua le titre d'« Éminence de la Grande Corne du parti Rhinocéros ». « Son but était de se moquer du régime fédéral ainsi que du Canada en général, considéré comme une résurgence du colonialisme britannique ». Jean-Simon Gagné, « Ne tirez pas sur le rhinocéros! », *Le Soleil*, 28 septembre 2013, p. 20-21.

⁶⁸ Marcelle Ferron a créé plusieurs grandes verrières dont la plus connue est celle de l'édicule de la station de métro Champ-de-mars à Montréal.

⁶⁹ Les Automatistes sont une communauté d'artistes pluridisciplinaires qui prône une ouverture aux courants artistiques modernes, en rupture avec les valeurs traditionnelles, au sein du manifeste du Refus global.

d'époque sont toujours fonctionnels : **le Moulin seigneurial de Tonnancour**. C'est un ravissant bâtiment de pierres au milieu d'un agréable aménagement paysager comprenant un joli étang entouré d'une balustrade.

La route 138 passe sous le pont Laviolette, seul pont franchissant le fleuve entre Montréal et Québec. Il est emprunté par l'autoroute 55 reliant Trois-Rivières à la Rive-Sud et aux villes de Drummondville et de Sherbrooke. La 138 pénètre ensuite au centre-ville de Trois-Rivières. Fondée par le Sieur de Laviolette en 1634, soit huit ans avant Montréal, **Trois-Rivières** est la deuxième plus ancienne ville du Québec. Elle est située au confluent de la rivière Saint-Maurice et du fleuve Saint-Laurent. Elle tire son nom de la présence à l'embouchure du Saint-Maurice de trois chenaux que le capitaine François Gravé, de passage sur ce site en 1599, confondait avec autant de rivières. Durant le Régime français, elle fut la tête de pont d'un immense territoire de traite des fourrures, soit le bassin versant du Saint-Maurice. Une première industrie s'y implanta dès 1733 avec la création des Forges du Saint-Maurice, la plus ancienne fonderie du Canada – actuellement, un site patrimonial de Parcs Canada. La vocation industrielle de Trois-Rivières s'affirma dès le début du 19^e siècle avec l'exploitation du vaste domaine forestier de l'arrière-pays. Grâce à l'abondance de la ressource ligneuse dans cette région, l'industrie papetière s'y développa considérablement au point de hisser Trois-Rivières au titre de capitale mondiale du papier journal durant plusieurs décennies. De nos jours, cette ville de 140 000 habitants est le chef-lieu de la région de la Mauricie. Elle abrite un centre universitaire, l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR).

Un personnage célèbre de la scène politique québécoise s'est illustré à Trois-Rivières. Député de Trois-Rivières, **Maurice Duplessis** devint chef de l'Union nationale, un parti conservateur et autonomiste, puis Premier ministre du Québec de 1936 à 1959, avec une pause durant la Deuxième Guerre mondiale. Il favorisa le développement des ressources hydroélectriques et minières du Québec avec un apport massif de capitaux étrangers. Toutefois son opposition farouche aux mesures sociales et aux revendications syndicales lui a valu d'être associé à l'ère de la « Grande Noirceur » – selon l'expression utilisée par ses détracteurs pour qualifier cette période – qui a précédé la Révolution tranquille des années 1960.

Reprenons notre parcours de la route 138. Celle-ci dessert le quartier historique de Trois-Rivières, dont une partie s'envola en fumée lors d'un gigantesque incendie en 1908. Il reste néanmoins de nombreux vestiges architecturaux d'intérêt patrimonial, dont plusieurs sont des témoins de l'époque de la Nouvelle-France.

La 138 emprunte la rue Notre-Dame et croise le boulevard des Forges, principale artère commerciale du centre-ville. Elle passe à proximité du **Monastère des Ursulines**, situé sur la rue Sainte-Marguerite. Ce monument phare du Vieux-Trois-Rivières évoque l'histoire de cet ordre religieux féminin dédié à l'éducation des filles durant plus de trois siècles et ce, jusqu'en 2019. Fondées à Québec par Marie de l'Incarnation en 1639, puis établies à Trois-Rivières en 1697, les Ursulines furent la plus ancienne institution d'enseignement pour les femmes dans les Amériques. Cet imposant monument aux murs de pierres de taille, dont une partie est revêtue de crépi blanc, comprend un cloître, une école ainsi qu'une chapelle construite en 1715 et rénovée en 1806. Une fresque remarquable représentant le combat entre le bien et le mal, oeuvre du peintre Luigi Capello, orne le dôme de la chapelle. Intégré à cet ensemble, l'ancien hôpital de l'Hôtel-Dieu abrite le musée des Ursulines. Voisin du monastère des Ursulines, l'ancien couvent des Récollets, érigé en 1754, abrite l'église anglicane St-James, le plus ancien lieu de culte anglican au Québec⁷⁰. Ces deux sites historiques sont situés sur la rue des Ursulines, qui débouche sur la rue Notre-Dame. Devant le monastère, le jardin des Ursulines donne accès au fleuve. Le long du port, une longue promenade, fort animée l'été, permet d'admirer le Saint-Laurent dans toute sa majesté : c'est la Terrasse Turcotte.

La rue Notre-Dame franchit ensuite la rue Bonaventure, où se trouve le **manoir Boucher de Niverville**. Construite en 1668, cette bâtisse en maçonnerie de dimensions modestes évoque les maisons rurales traditionnelles françaises. C'est le plus ancien vestige architectural de la Nouvelle-France à Trois-Rivières. Elle appartint durant plus d'un siècle à un ancien officier de la guerre de Sept Ans, Joseph-Claude Boucher de Niverville, et à sa descendance. La 138 emprunte la rue Laviolette et passe devant le **Musée Pop**. Auparavant appelé le Musée

⁷⁰ C'est dans ce lieu de culte que la garnison française déposa les armes devant les troupes britanniques conquérantes en 1760.

des arts et traditions populaires du Québec, ce complexe muséal comprend un bâtiment moderne où sont exposés divers artefacts témoignant du savoir-faire des artisans québécois d'autrefois. Érigée entre 1816 et 1822 selon les plans de l'architecte François Baillargé⁷¹, une ancienne prison aux murs de pierres de taille complète cet ensemble muséal. Lors de sa fermeture en 1986, c'était le plus ancien lieu de détention du Canada. Les visiteurs y sont invités à s'immerger dans la vie carcérale et peuvent être hébergés la nuit dans des cellules.

Non loin de la route 138 – qui porte localement le nom de la rue Laviolette –, la **cathédrale de L'Assomption**, de style néo-gothique, est remarquable pour ses magnifiques vitraux conçus par l'artiste peintre Guido Nincheri, un nom déjà évoqué ci-haut. Séparé de la cathédrale par le parc Champlain, la place de l'Hôtel-de-ville accueille en octobre le **Festival international de poésie de Trois-Rivières**. Créé en 1985, cet événement artistique majeur attire annuellement près de 40 000 amateurs de poésie. Durant cette période, le cœur de la ville vit au rythme de la poésie. Des extraits de poèmes sont gravés sur les murs du centre-ville. En juillet, la ville vit au rythme du Festivoix, autre manifestation artistique qui attire de grandes foules, tout comme le Grand Prix de Trois-Rivières pour les adeptes de la Formule 1.

Trois-Rivières a vu naître deux grandes personnalités du monde artistique québécois, dont les convictions en faveur de l'indépendance du Québec les ont « soudés » l'un à l'autre durant trente ans: **Pauline Julien** et **Gérald Godin**. En plus d'être comédienne et poète, Pauline Julien est considérée comme une icône de la chanson québécoise qui s'illustra sur les plus grandes scènes musicales du Canada et d'Europe. Poète, journaliste, éditeur puis politicien, Gérald Godin fut député du Parti Québécois à l'Assemblée nationale du Québec de 1976 à 1994. En raison de leur engagement indépendantiste, ils furent tous deux incarcérés en vertu de la Loi sur les mesures de guerre lors de la Crise d'octobre 1970. Autre personnage qui a fait sa marque dans l'histoire trifluvienne, **Ezequiel Hart**, commerçant et entrepreneur dynamique, fut élu député de Trois-Rivières à l'Assemblée législative du Bas-Canada en 1807. Il devint ainsi le premier député juif du Canada et de tout l'Empire britannique.

⁷¹ François Baillargé est le père de Thomas Baillargé, architecte et sculpteur mentionné plus haut.

La 138 quitte ensuite la rue Laviolette et emprunte le boulevard Saint-Maurice avant de franchir la rivière éponyme. Sur les berges de la rivière, le long de l'avenue des Draveurs, une partie de l'ancien site industriel de la papetière CIP (Canadian International Paper) a été réaffectée à des fins récréatives et culturelles. On y trouve le **Musée Boréal** qui fait revivre l'histoire de l'industrie papetière trifluvienne. On y a mis en valeur les anciennes installations de pompage et de filtration de l'eau de l'usine de la CIP. Au confluent du Saint-Maurice et du Saint-Laurent, un vaste amphithéâtre multifonctionnel à vocation culturelle a été aménagé: c'est le **Centre Cogeco**.

La 138 enjambe la Saint-Maurice par le pont Duplessis, ainsi nommé en l'honneur du père de Maurice Duplessis. Trois ans après son inauguration, le pont s'effondra en 1951, entraînant dans la mort huit personnes. Farouchement anticomuniste, Duplessis tenta d'imputer la responsabilité de cette tragédie à des saboteurs communistes, insinuation sans fondement.... Un épisode tragique semblable survint sur le chantier du pont Laviolette en 1965 alors que 12 personnes périrent lors de l'effondrement d'une section du pont. Depuis le pont Duplessis, un réseau de sentiers donne accès à l'île Saint Quentin, une île boisée et sablonneuse située à l'embouchure de la Saint-Maurice aménagée en un parc urbain très populaire parmi les Trifluviens.

2.5 DE CAP-DE-LA-MADELEINE À CAP-ROUGE : LE CHEMIN DU ROY AU CŒUR DE LA NOUVELLE-FRANCE

Une fois franchie la Saint-Maurice, la route 138 traverse **Cap-de-la Madeleine**, qui fait maintenant partie de l'agglomération trifluvienne. À l'embouchure de la rivière, sur l'île de la Potherie, on remarquera les cheminées des usines de la Wayagamac, principales installations encore présentes de l'industrie papetière trifluvienne. Fondée en 1651, cette ville de 35 000 habitants est presque aussi ancienne que Trois-Rivières, bien qu'elle ne possède guère un patrimoine architectural aussi riche que sa voisine. Cap-de-la-Madeleine est surtout célèbre

comme lieu de pèlerinage depuis 1888. Elle abrite le **sanctuaire Notre-Dame-du-Cap**, le deuxième plus grand sanctuaire marial d'Amérique du Nord – consacré au culte de la Vierge Marie –, après celui de la Vierge de la Guadeloupe au Mexique. Chaque année, plus de 450 000 pèlerins affluent vers la basilique qui se dresse au milieu d'un vaste espace gazonné sur les rives du Saint-Laurent. À la fête du Travail, des pèlerins se rendent au sanctuaire après avoir parcouru à pied une distance de 100 kilomètres depuis Lanoraie. Inaugurée en 1964 sur l'emplacement d'une précédente église devenue trop exigüe, la basilique épouse la forme d'une vaste rotonde octogonale surmontée d'un dôme dont la croix sommitale s'élève à près de 80 mètres au-dessus du sol. Elle surplombe l'ancienne chapelle votive, une église en maçonnerie au toit en forte pente, érigée en 1721. Devant la basilique, le pont des Chapelets, un charmant ponceau de pierres, évoque la traversée miraculeuse du fleuve en 1879 au milieu des glaces par une équipe de 19 hommes. Ceux-ci transportaient les pierres nécessaires à l'érection d'une église plus vaste que celle préexistante. Face au sanctuaire, la **Maison Rocheleau**, auparavant le Manoir des Jésuites, abrite un musée. Construite en 1742, elle a été magnifiquement restaurée afin de lui redonner son aspect d'origine. Cet ensemble patrimonial a pignon sur rue sur le Chemin du Roy, soit la rue Notre-Dame Est, qui rejoint la route 138 à la sortie de la ville.

Reprenons la route 138, parallèle à l'autoroute Félix-Leclerc, en retrait à l'intérieur des terres. Depuis l'inauguration de l'autoroute 40 entre Montréal et Québec en 1985, la 138 est devenue moins achalandée, moins animée. Par contre, son caractère patrimonial unique au Québec et sa vocation historique, dans le sillage du Chemin du Roy, ont été davantage mis en valeur. En témoignent les multiples églises et maisons ancestrales qui jalonnent son parcours.

La localité suivante après Cap-de-la-Madeleine, **Champlain**, a su préserver son authenticité de village typique de la vallée du Saint-Laurent. Samuel de Champlain lui-même donna son nom au site où s'établira cette localité en 1664. Elle se déploie entre le fleuve et les rangs cultivés, dans l'arrière-pays. La route 138 se confond avec la rue Notre-Dame, l'artère principale. L'alignement des

maisons blanches en bois, de même volumétrie, entourées de galeries, confère un charme indéniable et une remarquable unité architecturale à ce village. On a pris soin d'enfouir les fils électriques. La vocation agricole traditionnelle de cette localité est favorisée par l'excellente qualité des sols argileux déposés par la mer de Champlain durant son retrait progressif. Classé monument historique national, l'imposante **église Notre-Dame-de-la-Visitation**, de style néo-roman, se dresse au milieu du village. Elle contient divers objets patrimoniaux dont plusieurs datent des 17^e et 18^e siècles, notamment un tableau antérieur à 1687. La décoration intérieure est remarquable, avec ses fresques en trompe-l'œil. Parmi les autres édifices patrimoniaux, mentionnons le presbytère et la résidence du Bon-Pasteur, la maison Chartier, la maison Massicotte... et un curieux poste d'essence évoquant une maison de poupée, tous situés sur la rue Notre-Dame. Enfin, une découverte inattendue nous attend dans ce village bucolique : Champlain possède un observatoire astronomique professionnel appartenant à l'UQTR.

La route 138 longe de près le Saint-Laurent, assez large à ce niveau, ce qui permet de l'admirer dans toute sa majesté. Ici, la présence de hauts-fonds dans le fleuve rend un peu périlleuse la navigation. C'est pourquoi un bureau de signalisation est installé dans le hangar du quai de **Batiscan**, la localité suivante sur notre parcours. Monument reconnu d'intérêt patrimonial, ce hangar fait revivre les anciennes pratiques de signalisation pour guider les bateaux à l'aide de la télégraphie et de signaux optiques. Au centre du village, la route 361 mène au parc de la Rivière-Batiscan, situé à une vingtaine de kilomètres de là. Ce parc accueille les amateurs de randonnée pédestre en forêt, d'escalade et de *rafting*. Il est aménagé le long de la rivière Batiscan, un cours d'eau tumultueux et encaissé lorsqu'il s'enfonce dans les massifs laurentiens. À la sortie de Batiscan, la route 138 franchit la rivière près de son embouchure.

Un peu plus loin, à **Sainte-Anne-de-la-Pérade** – une très ancienne localité fondée en 1667 –, la 138 enjambe un autre cours d'eau, la rivière Sainte-Anne. Face au pont, se dresse l'imposante façade de l'**église Sainte-Anne**, de style néo-gothique. On a l'impression de retrouver la basilique Notre-Dame du Vieux-

Montréal tant la ressemblance est frappante. Celle-ci a d'ailleurs servi de modèle pour sa construction en 1855 par un architecte montréalais, Casimir Coursolles. Flanquée de deux hauts clochers crénelés, la façade en pierres grises comprend une triple arche en forme d'ogives surmontée d'une jolie rosace. Un peu en retrait de la 138, se cache un magnifique manoir entouré d'un ravissant jardin : c'est le **domaine seigneurial Sainte-Anne**. Érigé en 1765, un manoir aux murs en crépi blanc abrite un musée consacré à l'histoire des anciens occupants de ce site : Madeleine de Verchères – dont on a déjà évoqué les faits d'armes plus haut –, Elizabeth Hale, épouse d'un politicien britannique, et l'ancien premier ministre Honoré Mercier. Mais ce qui fait surtout la notoriété de Sainte-Anne-de-la-Pérade, c'est la **pêche aux petits poissons des chenaux**, les poulamons. Chaque hiver, en janvier et février, apparaît un village éphémère de cabanons aux couleurs vives sur la surface gelée de la rivière Sainte-Anne. Les Péradiens, les habitants de cette localité, s'y installent, percent des trous dans la glace et pêchent le poulamon. Un poêle à bois surmonté d'une cheminée d'où se dégagent des volutes de fumée leur permet de se maintenir au chaud. L'ambiance est conviviale, voire festive.

Après Sainte-Anne-de-la-Pérade, le paysage devient vallonneux. En quittant la Mauricie, la route 138 pénètre dans la **région de la Capitale-Nationale**, berceau de l'histoire de la Nouvelle-France. Cet héritage historique se reflète dans la richesse de l'architecture villageoise que l'on observe tout au long du Chemin du Roy, sur le parcours de la 138. Ainsi, **Grondines**, premier village après Sainte-Anne-de-la-Pérade, possède l'un des plus vieux moulins à vent du Québec. Érigé en 1674, ce charmant moulin avec son parement de crépi blanc occupe la berge du fleuve, sur le chemin des Ancêtres, qui rejoint la 138 à la sortie du village. L'église Saint-Charles-Borromée se distingue par ses clochers asymétriques et sa fenestration de forme ogivale, d'inspiration néo-gothique. Après Grondines, la route 138 épouse de près les contours du fleuve, dont on admire les falaises de la rive opposée. Elle passe à proximité du moulin à eau de **Chavigny-De-La-Chevrotière**, érigé par le même personnage qui possédait un manoir à Lotbinière sur la rive sud. Construit en 1802, cet élégant bâtiment à deux étages dispose

d'une toiture très inclinée, d'influence normande, typique des constructions ancestrales de la région de Québec.

Grondines est intégrée administrativement à **Deschambault**, la municipalité suivante sur la 138. Juché sur un promontoire surplombant le Saint-Laurent, vis-à-vis des rapides, Deschambault occupe une position stratégique et défensive, ce qui ne l'empêcha pas d'être pillée par les troupes du général Wolfe en 1759. Sur ce promontoire se concentrent les principaux édifices religieux, **cœur patrimonial du village**: l'église, deux presbytères, l'ancien et le plus récent, le cimetière et le couvent. Cœur spirituel du village, cet ensemble patrimonial est relié à la route 138 par la rue de l'Église. Construite entre 1835 et 1839, l'**église Saint-Joseph** en impose par sa large façade de pierres taillées et ses deux clochers. L'intérieur, de style néo-classique, porte la signature de l'architecte Thomas Baillairgé. Un bâtiment communautaire en bois datant de 1848, jouxte l'église : c'est la « salle des habitants ».

Érigé en 1816, l'ancien presbytère rappelle l'architecture coloniale française. Sa toiture à forte pente facilite l'écoulement de la neige l'hiver. D'autres villages de la région tels que Batiscan et Grondines possèdent des presbytères construits sur le même modèle et à la même époque. L'emploi de la pierre calcaire – le calcaire de Trenton – extraite dans les mines environnantes rehausse la qualité architecturale de ces édifices. Membre de la Fédération des villages-relais du Québec, Deschambault, fondé en 1714, compte également bon nombre de demeures paysannes ancestrales, dont plusieurs datent du 18^e siècle. Citons la Maison Deschambault, la Maison de la veuve Groleau et aussi l'Auberge du Chemin du Roy, d'inspiration victorienne. Enfin, à l'instar de Bécancour sur la rive sud, Deschambault possède une importante aluminerie, située entre la 138 et l'autoroute 40.

Quelques kilomètres plus loin, la route 138 traverse **Portneuf**, autre localité riveraine du Saint-Laurent. Classé site patrimonial, le Manoir de la Baronnie-de-Portneuf, une maison ancestrale datant de 1788, rappelle que Portneuf devint en 1681

une baronnie, un titre de propriété exceptionnel sous le régime seigneurial de la Nouvelle-France.

Cap-Santé, le village suivant sur la 138, est l'un des fleurons du patrimoine villageois du Québec. Situé sur une étroite terrasse entre la falaise et le fleuve, le cœur historique de ce village s'ordonne autour de la ravissante **église Sainte-Famille**, avec sa façade en crépi blanc. La construction de cette église débuta en 1755, à la fin du régime français, et fut complétée en 1762, peu après la reddition de la Nouvelle-France aux mains des Britanniques. C'est l'un des plus anciens lieux de culte du Québec, datant de cette époque historique charnière, tout en étant remarquablement bien préservé de nos jours. En pénétrant à l'intérieur, le visiteur est saisi par la magnificence de la décoration qui évoque les églises baroques d'Europe centrale. Plusieurs trésors artistiques y sont conservés : statues de Marie et de Joseph réalisées à l'atelier des Levasseur en 1775, tombeau d'autel conçu par Louis-Amable Quévillon en 1809, tabernacle de style baroque, tableaux signés Antoine Plamondon et Joseph Légaré.

Situés respectivement devant et derrière l'église, le presbytère et le cimetière Sainte-Famille, datant de 1711, complètent le noyau institutionnel du village. À proximité, la rue du Vieux Chemin, bordée d'élégantes demeures ancestrales en excellent état de conservation et d'arbres majestueux, serait considéré comme l'une des plus pittoresques du Canada. En contrebas du secteur historique du village, une voie ferrée longe la rive du Saint-Laurent. Depuis le quai municipal, on peut admirer la vue sur le fleuve, qui dessine un large coude, et sur la Pointe Platon, sur la rive opposée. Autrefois, un intense va-et-vient entre les deux rives animait les localités riveraines, qu'un pont de glace reliait l'hiver.

Cap-Santé fut le tout dernier bastion de résistance des Français à la suite de la Conquête britannique de 1759. Cette année-là, le Chevalier de Lévis fit ériger le Fort Jacques-Cartier à l'embouchure de la rivière Jacques-Cartier, à l'est du village, en vue d'une contre-attaque française à Québec le printemps suivant. Il dut cependant capituler l'année suivante après la prise de Montréal par les

Anglais. Le fort fut détruit peu après, mais dont on peut visiter les vestiges de nos jours⁷². Ce site archéologique est situé sur la rue Notre-Dame, qui débouche sur la 138 à l'embouchure de la rivière en question.

Après avoir franchi la rivière Jacques-Cartier, la 138 pénètre dans **Donnacona**, dont elle contourne le centre-ville. Ainsi nommé en souvenir du chef iroquois qui vivait à Stadaconé – l'actuel site de Québec – à l'époque des séjours de Jacques Cartier, cette municipalité de 7 000 habitants est le principal pôle commercial de la région portneuvoise. Elle est desservie par l'autoroute Félix-Leclerc, qui longe la 138. Un peu plus loin, la 138 aborde un autre joyau du patrimoine architectural du Québec : Neuville. Comme pour Cap Santé, ce village fondé en 1684 s'étale sur plusieurs terrasses qui surplombent le fleuve. Parallèle à la route 138 qui longe le rivage, la rue des Érables est l'ancienne section du Chemin du Roy. Ces deux voies de circulation sont bordées de demeures ancestrales en pierre, dont plusieurs datent de la seconde moitié du 18^e siècle. La pierre de calcaire de Trenton est largement utilisée pour la construction locale, comme à Deschambault, et aussi pour l'érection de plusieurs édifices à Québec. Cette pierre, présente dans le sous-sol de Neuville, est riche en fossiles, notamment en trilobites.

Parmi les maisons patrimoniales de Neuville, mentionnons la Maison Denis, avec son imposante toiture à deux versants percée de nombreuses lucarnes, ainsi que la spacieuse Maison Naud-Lemieux. De style Second Empire, le Vieux Couvent, un élégant bâtiment en pierres à trois étages a été reconstruit en 1778 après avoir été bombardé par les troupes américaines trois ans plus tôt. Au centre du village, **l'église Saint-François-de-Sales** recèle un splendide baldaquin avec six colonnes torsadées datant de 1695, le plus ancien du Québec encore préservé de nos jours. Il comprend également de magnifiques tableaux d'**Antoine Plamondon**. Natif de Neuville, ce peintre du 19^e siècle s'est inspiré des maîtres européens, français surtout. Sa maison et son atelier en bois existent toujours. Située derrière l'église, une jolie chapelle de procession évoque l'omniprésence des traditions religieuses en milieu rural québécois. Neuville fait partie des **Voies du Sacré**, un circuit voué à la promotion du patrimoine religieux de la région portneuvoise qui comprend

⁷² Il s'agirait « de la seule fortification de campagne française construite pendant la Guerre de Sept ans dont il reste encore des traces archéologiques tangibles ». Steeve Alain. « Le dernier bastion de la Nouvelle-France », *Courrier de Portneuf*, 28 octobre 2014.

également Grondines, Deschambault, Cap-Santé et Saint-Casimir. Pendant la Guerre de Sept ans, Neuville fut le théâtre d'un affrontement naval sur le fleuve. Conduit par le commandant Vauquelin, le vaisseau français *L'Atalante* fut coulé par deux frégates anglaises en mai 1760. Peu après, l'un des deux bateaux anglais sombra à son tour lors d'une tempête.

En plus de son riche patrimoine bâti, cette région a une vocation traditionnellement agricole. La Municipalité régionale de comté de Portneuf qui couvre le territoire entre Grondines et Neuville compte 400 fermes. Champs de blé, d'avoine et de maïs dominant le paysage environnant. On y pratique également l'élevage laitier, porcin, ovin et même un élevage des émeus – le plus grand volatile après les autruches – à la ferme L'Émeulienne à Neuville. Cette activité agropastorale et agroalimentaire est favorisée par la fertilité des sols argileux et par la proximité du grand bassin de population que constitue l'agglomération de Québec.

Peu après Neuville, la route 138 s'éloigne du fleuve. Elle côtoie la réserve naturelle du **Marais Léon-Provancher**. Ce site, qui s'étend jusqu'au rivage du fleuve, abrite une grande variété d'espèces aviaires telles que des canards barboteurs et des bernaches du Canada. La 138 file ensuite au milieu des dernières terres agricoles avant d'atteindre la grande banlieue de Québec. Elle se détache du Chemin du Roy, qui parcourt une région urbaine jusqu'au Vieux-Québec. Elle contourne par le nord Saint-Augustin-de-Desmaures, une municipalité de 18 000 habitants en pleine transformation. Les développements résidentiels de cette localité empiètent sur les terres agricoles et sur les secteurs boisés qui bordent le fleuve, un phénomène d'étalement urbain similaire à celui de la périphérie montréalaise. On y trouve le campus Notre-Dame-de-Foy, un établissement de formation préuniversitaire privé constitué d'une vingtaine d'immeubles modernes d'allure futuriste.

2.6 QUÉBEC, BERCEAU DE LA NOUVELLE-FRANCE

Au sein de l'agglomération de Québec, la route 138 croise l'autoroute Félix-Leclerc, puis l'autoroute Duplessis, soit la A-540. Au croisement de la 138, la A-540 devient la route de l'Aéroport qui dessert l'Aéroport international Jean-Lesage. Après cette intersection, la 138 croise une autre voie rapide, l'autoroute Henri IV (soit la A-73), qui mène au pont Pierre-Laporte et au pont de Québec. Entre ces deux carrefours autoroutiers, la 138 longe la limite sud de L'**Ancienne-Lorette**. Cette municipalité de 16 000 âmes constitue une enclave administrative au sein de la ville de Québec. Elle a été temporairement fusionnée à Québec, de 2002 à 2006, dans la foulée du mouvement des fusions municipales décrétée par le gouvernement du Parti Québécois au début des années 2000. Or le gouvernement libéral qui a suivi a permis à certaines entités fusionnées de se dé-fusionner si tel était le souhait de la majorité des citoyens concernés, ce qui fut le cas de l'Ancienne-Lorette. À l'époque de la Nouvelle-France, les Hurons vinrent s'établir en 1673 sur l'emplacement actuel de cette ville, alors appelé Notre-Dame-de-Lorette. Ils avaient déserté leurs terres ancestrales de la région de la Baie Georgienne – une extension du lac Huron, en Ontario – car ils y subissaient des attaques incessantes des Iroquois. Quelques années plus tard, en 1697, ils quittèrent Notre-Dame-de-Lorette pour aller se fixer définitivement un peu plus loin, à la « Nouvelle-Lorette », devenu par la suite le village de Wendake. Notre-Dame-de-Lorette devint alors la Vieille-Lorette, puis L'Ancienne-Lorette.

De nos jours, **Wendake**, autrefois appelé le Village Huron, est une réserve autochtone, également enclavée dans le territoire municipal de Québec. C'est le cœur administratif de la nation Huron-Wendat. Bien que peu étendu, ce village recèle un très riche patrimoine, qui attire annuellement un grand nombre de visiteurs. Il est accessible par le boulevard Robert- Bourassa, que croise la route 138.

Québec a une topographie bien particulière : son territoire se partage en deux entités géographiques distinctes : la Haute-Ville, qui surplombe le Saint-Laurent, et la Basse-Ville, en contrebas. Des rues très pentues relient ces deux secteurs de

la ville, ce qui vaut à Québec ses surnoms, un peu abusifs, de la San Francisco du Nord, ou celui de Gibraltar d'Amérique! On associe traditionnellement la Haute-Ville à la ville bourgeoise et la Basse-Ville aux quartiers ouvriers, bien que la classe moyenne y soit également largement représentée. Fondée en 1608 par Samuel de Champlain, Québec est considérée comme le berceau de la Nouvelle-France⁷³. En raison de la richesse de son patrimoine architectural, l'arrondissement historique du Vieux-Québec figure sur la liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO.

Dans son parcours dans le territoire municipal de Québec, la route 138 passe à l'écart de ce secteur historique et se cantonne dans la Basse-Ville. Aussi nous limitons-nous aux sites d'intérêt patrimonial situés sur son parcours. La 138 devient le boulevard Wilfrid-Hamel, du nom d'un ancien maire de Québec qui a régné de 1953 à 1965. Elle longe la rivière Saint-Charles qui se jette dans le Saint-Laurent, et dont les berges sont agréablement réaménagées en un long parc linéaire. Elle croise aussi une autre autoroute, l'autoroute Laurentienne (soit la A-973) qui mène au Saguenay.

Sitôt après avoir franchi cet échangeur autoroutier, apparaît du côté nord du boulevard Wilfrid-Hamel une imposante structure circulaire tout en blanc, telle une soucoupe volante déposée sur une large esplanade. Il s'agit du **Centre Vidéotron**, un complexe omnisport inauguré en 2015 qui héberge la principale équipe de hockey de Québec. Autour de cette esplanade qui porte le nom du célèbre hockeyeur **Jean Béliveau**, se trouvent le Pavillon de la Jeunesse, le Pavillon des Arts, le Grand Marché de Québec ainsi que l'ancien Colisée de Québec, aujourd'hui inoccupé. Le long d'une allée menant à la Place Jean-Béliveau, des sculptures et des photos géantes honorent de grands noms du hockey canadien. En plus de cette vocation sportive, cette esplanade a également une fonction commerciale comme centre de foires et d'expositions diverses qui a pour nom Expo-Cité.

⁷³ Avant la fondation de Québec par Champlain, deux précédentes colonies françaises avaient été établies sur le site de Cap-Rouge, sur les rives du Saint-Laurent en amont de Québec, mais sans lendemain. En 1541-1542, Jacques Cartier, lors de son troisième séjour en terre d'Amérique, avait fondé l'établissement de Charlesbourg-Royal accompagné de 400 hommes. L'année suivante, Jean-François de La Rocque de Roberval, avec 200 hommes, prit la relève et rebaptisa la colonie France-Roy. Il dut cependant abandonner le site en 1543 en raison des maladies, de la rigueur de l'hiver et de l'hostilité des Amérindiens. Patrimoine. L'Archéologie à Québec. Vieux Cap-Rouge. Ville de Québec. <https://archeologie.ville.quebec.qc.ca/sites/vieux-cap-rouge/histoire-du-vieux-cap-rouge/>

La route 138 quitte l'axe du boulevard Wilfrid-Hamel au niveau de ce vaste complexe et emprunte successivement les boulevards Eugène-Lamontagne et Sainte-Anne. Non loin de la route, vers le sud, se situe le site historique du **parc Cartier-Brébeuf**. C'est là, au confluent de la rivière Saint-Charles et du ruisseau Lairet, que Jacques-Cartier hiverna durant l'hiver 1535-1536, première expérience hivernale vécue par des Européens, près du village iroquoien de Stadaconé. Une première mission évangéliste jésuite y élit domicile vers 1625. Accessible par la rue Desmeulles, un centre d'interprétation agréablement situé dans un cadre de verdure évoque ce passé.

La route 138 traverse l'agréable **quartier Limoilou**, le plus montréalais des quartiers de Québec, pourrait-on dire. De longues rues parallèles alternant avec d'étroites ruelles sont bordées de maisons en briques à trois ou quatre étages, avec des escaliers en fer forgé en colimaçon. On pourrait se croire dans Rosemont, La Petite-Patrie ou sur le Plateau Mont-Royal... Ses épiceries fines, ses restaurants « branchés » et ses nombreux cafés y attirent de jeunes couples dynamiques, ce qui contribue à une certaine gentrification du quartier. Né en 1943 et décédé en 2002, le musicien et romancier **Sylvain Lelièvre** a souvent raconté dans ses chansons la vie quotidienne de Limoilou, son lieu de naissance. Un petit parc porte son nom au cœur de ce quartier, sur le boulevard de la Canardière. Situé dans le quartier voisin de Maizerets, le **Domaine Maizerets** est un vaste espace boisé accessible depuis la 138 par le boulevard d'Estimauville. Au centre de ce parc, se dresse le **château Maizerets**, une imposante bâtisse érigée en 1713, au toit à deux versants, revêtue de crépi blanc, qui abrite des salles multifonctionnelles. On y trouve également un arboretum contenant plus de 15 000 espèces végétales.

Ce domaine est délimité d'un côté par l'autoroute Montmorency-Dufferin, soit la A-440⁷⁴, une voie rapide qui mène à la Côte-de-Beaupré en longeant les berges du fleuve. Après le Domaine de Maizerets, la 138 et la A-440 filent vers l'est. Elles croisent l'autoroute A-40 qui ceinture l'agglomération de Québec par le nord. Elles desservent **Beauport**, un arrondissement historique de 80 000 habitants.

⁷⁴ Officiellement nommée autoroute Félix-Leclerc sur tout son parcours, la A-40 est communément appelée autoroute de la Capitale dans la zone métropolitaine de Québec, entre les autoroutes Henri IV et Dufferin-Montmorency.

Des colons s'y établirent en permanence dès 1626 sur le site de l'une des premières seigneuries en Nouvelle-France. Lors du siège de Québec en 1759, Beauport fut transformé en camp retranché par le marquis de Montcalm. Situé sur une terrasse surplombant le fleuve, le cœur de cette ancienne ville a su garder un cachet villageois. Le long du parcours sinueux de l'avenue Royale, se succèdent d'anciennes fermes et de vieilles demeures, certaines datant du 18^e siècle. Elles sont disposées en ordre dispersé, de biais ou en retrait de la chaussée.

L'autoroute Dufferin-Montmorency longe le chenal de l'île d'Orléans qui sépare l'île d'Orléans de la rive nord. Elle borde la ZICO⁷⁵ des battures de Beauport, une aire de protection des oiseaux aquatiques qui font escale pour se ressourcer lors de leurs migrations saisonnières. Cette zone semi-aquatique a toutefois été passablement défigurée lors de la construction de l'autoroute dans les années 1970. En effet, on fit passer cette voie rapide sur une jetée aménagée sur le fleuve, coupant en deux les battures. On y jouit par ailleurs d'une vue panoramique sur le Saint-Laurent, l'extrémité de l'île d'Orléans, la rive sud et le cap Diamant. Dominé par le Vieux-Québec et l'imposante silhouette du Château Frontenac, cet éperon rocheux s'avance dans le fleuve telle la proue d'un navire.

Peu après avoir croisé la A-40, la route 138 mène au pont de l'île d'Orléans⁷⁶, là où aboutit l'autoroute A-440. À la sortie de ce carrefour, le regard est attiré par la spectaculaire **chute Montmorency**. Dans un grondement incessant, la rivière Montmorency dévale une falaise abrupte avant de se jeter dans le chenal fluvial. Un voile blanc de vapeur d'eau se forme en contrebas et se transforme en un immense pain de sucre l'hiver. C'est d'ailleurs en cette saison que la vue sur cette chute figée dans un mur de glace est la plus saisissante. D'une hauteur de 83 mètres, la chute Montmorency dépasse de 30 mètres celles du Niagara. Accessible par un téléphérique et par un réseau de sentiers et d'escaliers, ce site est géré par le parc éponyme. Dominant ce site, l'élégant **manoir Montmorency**, autrefois appelé Kent House, est l'ancienne résidence du gouverneur Haldimand, qui date de 1781. Le manoir a été reconstruit à l'identique à la suite d'un incendie survenu en 1993. L'été 1759, les troupes du général Montcalm réussirent à repousser une attaque du général anglais Wolfe, peu avant leur défaite décisive lors de la bataille des Plaines d'Abraham.

⁷⁵ ZICO : acronyme pour « Zone importante pour la conservation des oiseaux ».

⁷⁶ Malgré son grand intérêt patrimonial, l'île d'Orléans n'est pas incluse dans notre description du parcours de la route 138. En effet, elle est située à l'écart de cette route, dont elle est séparée par un large chenal fluvial.

2.7 DE MONTMORENCY AU CAP-TOURMENTE : LA CÔTE DE BEAUPRÉ

Après ce carrefour routier, la 138 emprunte une étroite bande littorale entre le chenal de l'île d'Orléans et un escarpement de 80 mètres de haut qui se prolonge sur une trentaine de kilomètres. Elle devient le boulevard Sainte-Anne, une artère bordée d'établissements commerciaux et hôteliers sans charme, dans une zone en voie d'urbanisation. Elle permet aux automobilistes pressés d'éviter l'avenue Royale, l'ancienne route qui suit un parcours parallèle, en surplomb de la falaise. Elle franchit l'enfilade de pylônes supportant les lignes à haute tension du 735 kV qui enjambent l'île d'Orléans pour atteindre la rive sud du fleuve. Dans l'arrière-pays, au-delà des zones de culture, la forêt reprend ses droits. C'est la **Côte-de-Beaupré**, une zone qui jouit d'un microclimat plus doux que les régions environnantes. Sur la droite, de l'autre côté du chenal, le regard porte vers les coteaux boisés de l'île d'Orléans.

L'avenue Royale traverse le centre des pittoresques villages de **Boischatel**, de **L'Ange-Gardien** et de **Château-Richer**, tel un long cordon ombilical. Quantité de maisons rurales datant du début de 18^e siècle jalonnent cette route ancestrale dont le tracé original remonte à 1683. Elles témoignent de l'adaptation des bâtiments d'époque aux rudes conditions climatiques. « L'orientation de la façade vers le sud et un grand nombre d'ouvertures en façade sur le mur le plus long assurent un maximum d'ensoleillement et de chaleur. La façade est également protégée des vents dominants. Les lucarnes, apparues au XIX^e siècle, viennent éclairer les combles... »⁷⁷ Exemple typique de ce type de construction, la boulangerie artisanale de Château-Richer date de 1652. C'est l'un des plus anciens bâtiments de la Nouvelle-France, en excellent état de conservation de nos jours.

Avec leurs toits à quatre versants et leurs larges galeries, des maisons d'inspiration anglo-normande, de style Regency, apparaissent dans cette région au début du 19^e siècle. On y trouve quelques anciens fours à pain encore en activité ainsi que des caveaux à légumes à moitié enfouis sous la falaise afin de maintenir la nourriture au frais. Un imposant bâtiment de style victorien flanqué d'une

⁷⁷ Maryse Gaudreault, « L'avenue Royale et les richesses patrimoniales », BaladoDécouverte. <https://baladodecouverte.com/circuits/701/poi/7517/l-avenue-royale-et-les-richesses-patrimoniales>

turelle massive se démarque de cet ensemble patrimonial à L'Ange-Gardien : le Château Richard. Construit en 1907, il est inhabité et malheureusement en état de décrépitude. Château-Richer est juché sur un cap dominant le chenal fluvial au pied duquel se faufile la route 138. De là, on a une première échappée visuelle vers le large, au-delà du débouché du chenal. La bande littorale s'élargit à nouveau jusqu'à **Sainte-Anne-de-Beaupré**.

Dans l'axe de la route, se profilent au loin les deux flèches de la basilique **Sainte-Anne-de-Beaupré**. À l'origine, un premier lieu de culte fut érigé en 1658 sur cet emplacement par des marins bretons reconnaissants à Sainte-Anne de les avoir sauvés d'un naufrage. Reconstituée en 1934 après un incendie en 1922⁷⁸, cette basilique catholique accueille annuellement plus d'un million de pèlerins venus de partout, ce qui en fait l'un des lieux de pèlerinage les plus fréquentés au nord du Mexique. Le jour de Sainte-Anne, le 26 juillet, des dizaines de familles innues venues d'aussi loin que la Côte-Nord et le Labrador y affluent pour assister à une messe dans leur langue maternelle, une tradition qui perdure depuis plus de 350 ans. Certains campent autour du sanctuaire.

Avec sa large façade d'influence néo-romane et gothique, la basilique en forme de croix romane en impose par ses dimensions : plus de 90 mètres de haut jusqu'à la pointe des clochers et autant en longueur. Une grande rosace décore le centre de la façade frontale. On remarquera les magnifiques bas-reliefs au-dessus du portail. À l'intérieur, la nef, bordée de bas-côtés et de colonnades, est grandiose. Les fresques et le plafond en mosaïques en forme de coque renversée évoquent la vie de Sainte-Anne. Les pèlerins vénèrent en particulier l'une des deux statues de Sainte-Anne, en bois polychrome, rescapée de l'incendie de 1922. Oeuvre de l'architecte français Maxime Roisin et de son assistant Louis-Napoléon Audet, la basilique Sainte-Anne-de-Beaupré se dresse au centre d'un ensemble institutionnel comprenant le monastère des Rédemptoristes, le couvent des Franciscaines et un chemin de croix.

⁷⁸ En réalité, ce n'est qu'en 1968 que la construction fut complètement achevée.

Voisin de la basilique, le monument le plus original de ce complexe est sans doute le **Cyclorama de Jérusalem**. Flanqué d'un vestibule surmonté d'un curieux bulbe doré, ce bâtiment de forme circulaire se démarque par son architecture vaguement byzantine. Il abrite la plus grande toile panoramique au monde qui fait 110 mètres de long par 14 mètres de haut et qui évoque la vie de Jérusalem à l'époque de la crucifixion du Christ. Les effets de perspective et de trompe-l'œil sont saisissants. Malheureusement, après 123 ans d'existence⁷⁹, le Cyclorama a dû fermer ses portes en 2018, bien qu'il ait été classé site patrimonial par le gouvernement du Québec l'année précédente⁸⁰. Plus que partout ailleurs sur le parcours de la 138, le patrimoine de Sainte-Anne-de-Beaupré illustre l'importance historique de l'héritage religieux catholique du Québec.

Bien différente est la municipalité voisine de Beaupré, dominée par l'activité commerciale. Le boulevard Sainte-Anne – toujours la route 138 – traverse la ville de part en part, puis franchit la rivière du même nom. Il croise le boulevard de Beau-Pré – la route 360 – qui mène au **Mont-Sainte-Anne**. D'une altitude de 800 mètres, ce massif domine Beaupré et la région environnante. Sa silhouette arrondie, scarifiée par des pentes de ski, est repérable de loin, notamment depuis la rive sud du Saint-Laurent. Favorisé par une longue période d'enneigement annuelle, le site est reconnu pour son important centre de sports d'hiver. Il a été l'hôte une douzaine de fois de la Coupe du monde de ski alpin. Il dispose également d'un vaste réseau de sentiers de randonnées pédestres en été. Au pied du massif, un important complexe hôtelier accueille les visiteurs. En amont de Beaupré, la rivière Sainte-Anne s'engouffre dans un pittoresque canyon, où elle forme une chute de 75 mètres de profondeur. Ce site est accessible depuis la 138 par le Chemin des Chutes Sainte-Anne.

À partir de Beaupré, la plaine littorale s'étrangle pour ne former qu'une très étroite bande de terres cultivées enserrée entre le fleuve et le massif du **Cap-Tourmente**. C'est sur ce site favorisé par un sol fertile et par un microclimat avantageux que Champlain implanta en 1626 la première exploitation agricole et la première ferme d'élevage de l'histoire de la Nouvelle-France. Propriété du Séminaire de Québec

⁷⁹ Réalisée en 1887-1888 à New York sous la direction du peintre français Philippoteaux, cette gigantesque toile fut d'abord installée à Montréal durant sept ans à l'emplacement actuel de la Place des Arts, avant d'être déménagée par bateau à Sainte-Anne-de-Beaupré.

⁸⁰ Fort heureusement, en 2022, le ministère de la Culture et des Communications a annoncé la réouverture du Cyclorama de Jérusalem au public à une date ultérieure.

de 1664 à 1969, l'agriculture y est pratiquée depuis plus de quatre siècles, avec une brève interruption lors de la mise à sac du site par les troupes britanniques en 1759. Témoin de ce riche passé, la **Petite Ferme** est une élégante résidence datant du Régime français, entourée de vestiges archéologiques, notamment des fondations de la ferme de Champlain.

Ce site est davantage connu pour abriter une importante réserve faunique⁸¹ dans un cadre enchanteur entre le fleuve qui s'élargit et le massif du cap Tourmente: **la réserve nationale de faune du Cap-Tourmente**. On y recense plus de 180 espèces d'oiseaux. Au printemps et à l'automne, les oiseaux migrateurs affluent en masse s'alimenter en racines de plantes semi-aquatiques dans la zone intertidale du fleuve. Avec une synchronisation parfaite, des milliers de grandes oies blanches⁸² et d'autres volatiles prennent leur envol dans un concert assourdissant de piailllements. Avec comme fond de scène le majestueux fleuve, le spectacle est saisissant. En arrière-plan, le massif du Cap Tourmente se pare de magnifiques coloris à l'automne. Il est sillonné par un réseau de sentiers pédestres qui mène à un belvédère, d'où on embrasse une vue panoramique sur le fleuve, la pointe est de l'île d'Orléans et la rive sud. Depuis la route 138, on accède à la réserve par la rue Royale, à partir de Beupré, ou bien par la route des Carrières, toute en pente, qui croise la 138 à la sortie de Beupré. Ces deux voies se rejoignent à Saint-Joachim, porte d'entrée de la réserve. Ce village ancestral possède plusieurs bâtiments datant du 18^e siècle. Parmi ceux-ci, l'église Saint-Joachim, érigée en 1779, renferme plusieurs œuvres d'art qui portent la signature de Thomas Baillairgé.

2.8 DE SAINT-TITE-DES-CAPS À LA MALBAIE : AU CŒUR DU PAYS DE CHARLEVOIX

Au sortir de Beupré, la route 138 amorce une longue ascension dont la première section, surnommée la Côte de la Miche, a été construite en 1953. Elle laisse entrevoir par derrière une ultime échappée visuelle sur la Côte de Beupré et, au loin, le centre-ville de Québec. On s'engage sur un plateau

⁸¹ La réserve nationale de la faune de Cap Tourmente est le premier site nord-américain de zone humide d'importance internationale en vertu de la Convention de RAMSAR en 1981.

⁸² La grande oie des neiges est un véritable athlète des airs : elle peut voler à une vitesse pouvant atteindre 95 km/heure et voler sans interruption sur une distance de plus de 1000 km. Âgé d'une seule journée, le nouveau-né peut déjà entreprendre une marche de 30 km. Fédération canadienne de la faune. <https://www.hww.ca/fr/faune/oiseaux/la-grande-oie-des-neiges.html>

dans un décor enchanteur, très différent de la zone côtière. Le paysage devient vallonneux et champêtre. Les horizons s'élargissent tandis que se profilent les crêtes montagneuses des Laurentides dans l'arrière-pays. Nous sommes désormais au pays de Charlevoix, ainsi nommé en souvenir du père Charlevoix, l'un des premiers historiens de la Nouvelle-France. Cette région a une physionomie bien particulière: la beauté de ses paysages et son caractère rural ont fait sa renommée auprès des touristes et des artistes. Autrefois considérée comme hostile en raison de son caractère enclavé et de la rudesse de son climat, la région ne comptait que 500 habitants permanents en 1759, au moment où elle fut dévastée par les troupes britanniques. À partir du 19^e siècle, elle parut plus attrayante avec l'afflux de villégiateurs et de croisiéristes, surtout anglophones, attirés par la beauté des paysages. Parallèlement, des terres furent mises en culture. Néanmoins, en dépit de sa proximité relative de Québec, la région reste sous-peuplée de nos jours, avec à peine 30 000 résidents permanents.

Première localité charlevoisienne sur le parcours de la 138, **Saint-Tite-des-Caps** est le point de départ du Sentier des caps de Charlevoix. Fréquenté en toutes saisons, ce réseau étendu de sentiers pédestres suit la crête des montagnes qui surplombent le Saint-Laurent. Il offre aux randonneurs des points de vue spectaculaires sur le fleuve et sur la rive sud. Ce sentier aboutit au **Massif de Charlevoix**, un centre de sports d'hiver de calibre international, accessible depuis la 138 par le Chemin du Massif. Depuis les pentes de ski de ce centre que le panorama sur le fleuve et ses rivages enneigés est époustoufflant. La qualité exceptionnelle d'enneigement du Massif – près de six mois de couvert de neige annuellement – a convaincu l'organisation mondiale du Club Med – autrefois le Club Méditerranée – d'implanter au pied des pentes son tout premier complexe au Canada, le **Club Med Québec-Charlevoix**. Ce complexe hôtelier de grand luxe se situe à Petite-Rivière-Saint-François, un pittoresque village côtier qui occupe une étroite bande de terre entre le fleuve et la montagne. Ce site est accessible par une route très pentue depuis un embranchement de la 138 situé 30 km après Saint-Tite-des-Caps. De juillet à octobre, un train touristique, le train de Charlevoix, relie Québec à La Malbaie en longeant de près la côte. Il suit le tracé de l'ancienne voie ferrée qui faisait le même circuit.

Ce cadre enchanteur et romantique fut toutefois le théâtre d'un tragique épisode survenu en 1949. Lors d'un vol de Montréal à Baie-Comeau, un avion DC3 explosa en plein vol au Sault-au-Cochon, un site montagneux à l'ouest de la Petite-Rivière-Saint-François, une tragédie qui fit 23 victimes. Il s'avéra qu'il s'agissait d'un attentat dont le motif était lié à une sordide affaire de meurtre. Cet attentat, soupçonné dans certains milieux d'être orchestré par des terroristes communistes, fit grand bruit à l'étranger dans un contexte de Guerre froide entre les États-Unis et l'URSS. De nos jours, les débris de cet avion sont toujours enfouis dans la forêt⁸³.

Après Saint-Tite-des-Caps, la route 138 se faufile au milieu des sapinages entre les sommets des montagnes. Elle franchit le point culminant de tout son parcours, soit 700 mètres d'altitude. D'impressionnantes montées et descentes se succèdent, bordées de voies de dépassement. Des aires de vérification de freinage sont aménagées sur les côtés de la chaussée pour faciliter les manœuvres de freinage des véhicules lourds dans les descentes. Afin d'éviter des collisions avec des orignaux et des chevreuils, surtout à l'obscurité, des clôtures métalliques sont installées de part et d'autre de la route par endroits. Les collisions frontales avec des orignaux, comme il arrive parfois sur certaines routes en zone forestière, sont souvent fatales. Cette section de la 138 en terrain montagneux subit de fréquentes intempéries, que ce soit le brouillard, la pluie, les tempêtes de neige ou le verglas. À l'origine de cette route, un premier lien terrestre entre la Côte-de-Beaupré et la région charlevoisienne fut établi en 1815. Ce Chemin des caps, qui suivait en gros l'actuel tracé routier, fut pendant longtemps difficilement praticable avant que des améliorations y soient apportées. La route actuelle a été réaménagée et élargie durant les années 1970.

À un détour de la 138, on découvre un magnifique panorama sur la vallée du Gouffre, enserrée dans un écrin de montagnes, au milieu de laquelle se niche la charmante petite ville de **Baie-Saint-Paul**. À droite surgissent le fleuve et l'île aux Coudres. Un belvédère est aménagé à mi-pente afin d'admirer ce point de vue. Avec une modeste population de 7 000 habitants, Baie-Saint-Paul est l'un des

⁸³ Un bijoutier de Québec a voulu faire disparaître son épouse qui prenait place à bord de l'avion en y dissimulant une bombe. Cet événement a inspiré le cinéaste Gabriel Arcand à réaliser en 1984 le film *Le crime d'Ovide Plouffe*. Catherine Lachaussee, *La tragédie de Sault-au-Cochon. Des débris encore sur place 70 ans après*. Ici Radio-Canada, 7 septembre 2019. <https://ici.radio-canada.ca/sujet/ca-date-pas-dhier/actualite/document/nouvelles/article/1287790/avion-tragedie-sault-cochon-70-ans>.

deux pôles urbains de Charlevoix. Elle est arrosée par la rivière du Gouffre, qui se jette dans le fleuve à proximité. Église, presbytère, couvent et hôpital régional dominant le paysage urbain avec leurs toitures et leurs clochers. Très animée durant la saison touristique, la pittoresque rue Saint-Jean-Baptiste est bordée de maisons ancestrales. L'une d'elles, la maison Otis, date de 1840. Elle abrite une auberge très cotée et un restaurant gastronomique.

Baie-Saint-Paul est surtout renommée comme lieu d'inspiration pour les peintres. Les toiles de Marc-Aurèle Fortin, de Clarence Gagnon, de René Richard, de Jean-Paul Lemieux et de Cornelius Krieghoff sont exposées dans les nombreuses galeries d'art qui ont pignon sur rue sur Saint-Jean-Baptiste. Les membres du Groupe des Sept⁸⁴ ont également fréquenté ces lieux, attirés par la beauté sauvage de Charlevoix. Le paysage charlevoisien hivernal, avec les villages enneigés aux maisons aux toits pentus entourés de montagnes, inspire nombre d'artistes. Cette atmosphère a suscité la création à Baie-Saint-Paul du **Symposium de la jeune peinture**, axé sur l'art contemporain. Autre activité artistique créée à Baie-Saint-Paul en 1980, les Échassiers de la Baie sont à l'origine, en 1984, d'une organisation culturelle mondialement réputée: le Cirque du Soleil. Initiative de l'homme d'affaires **Guy Laliberté**, cette grande institution québécoise a toutefois été cédée en 2015 à des actionnaires américains et en 2021, à un consortium ontarien.

À l'entrée de Baie-Saint-Paul, la 138 croise la route 362, qui traverse le centre-ville et la rivière du Gouffre, soit les rues de la Lumière et Ambroise-Fafard. À la sortie de la ville, elle grimpe sur le flanc de la montagne, puis longe le littoral du Saint-Laurent jusqu'à La Malbaie. Elle suit un parcours très accidenté en surplomb du fleuve, avec de magnifiques panoramas, ce qui en fait l'un des itinéraires les plus pittoresques du Québec. Elle dessert des villages à flanc de coteaux. Un embranchement mène à Saint-Joseph-de-la-Rive, d'où un service de traversier mène à l'île aux Coudres.

⁸⁴ Le Groupe des Sept est un regroupement de sept peintres paysagistes anglophones qui a créé au début du 20^e siècle un mouvement artistique mettant en valeur la beauté des paysages nordiques du Canada.

Afin de respecter notre itinéraire principal, nous revenons à la route 138, qui amorce un long détour dans l'arrière-pays. Elle longe la rivière du Gouffre sur une quinzaine de kilomètres. Le débordement de ce cours d'eau gonflé par la fonte des neiges au printemps 2023 a entraîné dans son sillage la noyade de deux pompiers volontaires, en plus de causer de lourds dégâts à Baie-Saint-Paul. La 138 croise la route 381 qui mène à la ville de Saguenay. Après le village de Saint-Urbain, elle se faufile entre les impressionnantes falaises rocheuses du **parc national des Grands-Jardins**. Ce parc couvre un vaste plateau raboteux façonné par le retrait des glaciers à l'ère quaternaire frôle les 1000 mètres d'altitude. Ses paysages nordiques renferment les zones de toundra les plus proches de la ville de Québec. Des sentiers mènent au mont-du-Lac-des-Cygnes, à 980 mètres d'altitude. De ce sommet, on jouit d'une vue panoramique à 360 degrés qui porte sur une grande partie de la région de Charlevoix et qui s'étend par temps clair jusqu'au Saint-Laurent et à la rive sud. En contrebas, on distingue nettement la route 138.

Un cirque de collines appelé le **cratère de Charlevoix** occupe le centre de ce panorama. Appelé également astroblème, cet ancien cratère résulte de l'impact d'une météorite géante survenu il y a plus de 350 millions d'années⁸⁵. Cet impact a provoqué l'effondrement d'une vaste zone en forme de demi-cercle délimitée par les vallées des rivières du Gouffre et de La Malbaie et par les premières montagnes de l'intérieur. Avec un diamètre de 54 km, il s'agirait du onzième plus grand site d'impact de météorite sur la Terre. Ce phénomène est à l'origine de ce paysage doux et vallonné qui tranche avec l'aspect plus rude des reliefs environnants. En raison de cette géomorphologie particulière, l'UNESCO a attribué en 1989 à la région de Charlevoix le statut de réserve mondiale de la Biosphère. D'autres considérations telles que la beauté du terroir et le savoir-faire traditionnel de ses habitants ont également contribué à une telle reconnaissance. La fracture de l'écorce terrestre causée par l'impact de cette météorite expliquerait par ailleurs la fréquence relative des tremblements de terre dans cette région, dont le plus important fut celui de 1663. Plus récemment, une secousse d'une amplitude de 6,2 sur l'échelle Richter, fortement ressentie jusqu'à Québec, s'est produite en 1988. Reprenons le parcours de la route 138. Elle quitte la vallée du Gouffre et s'élance

⁸⁵ « Cette météorite de deux kilomètres dont le poids est évalué à 15 milliards de tonnes, a été pulvérisée au moment de la collision avec la terre. En l'espace d'une seconde, l'écorce terrestre s'est enfoncée pour former un cratère de 5 kilomètres de profondeur et de 28 kilomètres de diamètre... ». S. Gauthier et N. Perron, Charlevoix, p. 15-17.

L'autre section semi-circulaire de la dépression s'étend sous le fleuve et déborde légèrement sur la rive sud, aux alentours de Rivière-Ouelle.

sur les flancs de la montagne. En raison de la pente accentuée de la montée, elle se dédouble sur une centaine de mètres. Elle file ensuite sur un plateau au milieu d'un décor bucolique, champêtre, dont les hautes cimes des Laurentides constituent la toile de fond. C'est dans ce cadre enchanteur que l'on admire Saint-Hilarion, un village adossé à un coteau un peu en retrait de la route. On y fait l'élevage d'un produit du terroir fort prisé des amateurs de gastronomie: l'agneau de Charlevoix. Dans cette région semi-rurale, on repère quelques granges-étables aux toits à deux versants droits, modèles les plus anciens de bâtiments agricoles. Le rez-de-chaussée sert d'étable pour le bétail et l'étage, à engranger le grain et, au besoin, de la machinerie. Ce type de construction permet de limiter les déplacements des cultivateurs⁸⁶.

Un peu plus loin, Sainte-Agnès se remémore l'ère rocambolesque de la Prohibition de l'alcool des années 1920 et 1930. Elle abrite la **Maison du Bootlegger** à laquelle on accède depuis la 138 par le chemin du Rang 2. À cette époque, on camouflait dans ce bar clandestin de l'alcool de contrebande dans des recoins savamment dissimulés des chambres et des bars, des portes secrètes, le tout relié par un labyrinthe d'étroits corridors. Durant cette période, le Québec était la seule région d'Amérique du Nord à ne pas interdire la production de boissons alcoolisées, favorisant ainsi les activités de contrebandiers, appelés *bootleggers*.

Ce terroir charlevoisien est un pays par excellence de conteurs, de romanciers et de légendes. On raconte que Charlevoix aurait été créé par Satan au huitième jour de la création du monde. Certaines de ces légendes se confondent avec des faits vécus. Voilà qui a pu inspirer des téléromans dont le plus connu est certes *Le temps d'une paix*, œuvre de l'écrivain Claude Gauvreau. Le scénario de cette série télévisée diffusée dans les années 1980 se déroule dans un milieu rural au village de Notre-Dame-des-Monts, un lieu de tournage ouvert au public l'été (également accessible depuis la 138 par le Rang 2). La région compte également son lot de héros populaires, dont certains sont dotés de capacités physiques extraordinaires. Le plus connu d'entre eux est **Alexis Le Trotteur**, Alexis Lapointe de son vrai nom. Ce gaillard surnommé le Centaure aimait parcourir de longues

⁸⁶ « Répertoire du patrimoine culturel du Québec ». Grange-étable. <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=185221&type=bien>

distances à la course en rivalisant avec des chevaux au galop. Il est parfois difficile de distinguer la réalité du mythe. Ce caractère traditionnel de Charlevoix se manifeste aussi par une toponymie pittoresque, notamment le long de la route 138 : Rivière-du-Gouffre, Les Éboulements, Cap-à-l'Aigle, Port-au-Persil, mont-du-Lac-des-Cygnés, Acropole-des-Draveurs, Pointe-au-Pic.... La géographie particulière de la région explique en grande partie ces noms de lieux.

2.9 DE CLERMONT À BAIE-SAINTE-CATHERINE : LA MALBAIE ET L'EST DE CHARLEVOIX

À un embranchement de la 138 peu avant Clermont, une route mène au **parc national des Hautes-Gorges-de-la-Rivière-Malbaie**, dans l'arrière-pays montagneux. Cette route passe par Saint-Aimé-des-Lacs et longe la rivière Malbaie jusqu'à l'entrée du parc. Ce parc tire son nom des profondes vallées glaciaires où coule la rivière Malbaie. Avec une dénivellation allant de 600 à 800 mètres, les falaises escarpées qui bordent cet étroit sillon sont les plus hautes et les plus abruptes de l'Est du Canada. On peut les contempler depuis la rivière en été en bateau-mouche, en canot ou en kayak, ou depuis le sommet de la falaise, accessible par un sentier pédestre. Depuis le belvédère de l'Acropole des Draveurs⁸⁷ à 1 050 mètres d'altitude, la vue s'étend à l'infini sur le plateau couvert de sapinages et de toundra. Autrefois utilisé pour la drave, la rivière Malbaie a servi d'inspiration au romancier Félix-Antoine Savard pour son célèbre roman **Menaud Maître-Draveur**⁸⁸ rédigé en 1937, une référence de la littérature québécoise.

De retour sur la route 138, on atteint **Clermont**, une petite ville arrosée par la rivière Malbaie. C'est l'unique centre industriel de Charlevoix, basé sur l'industrie papetière. Elle fut fondée en 1935 par **Félix-Antoine Savard**. Cet écrivain cumulait plusieurs autres fonctions : prêtre, professeur d'université et même entrepreneur industriel⁸⁹. Auparavant, ce site était occupé par le village de Chutes Nairn. C'est de là qu'en 1838 la Société des Vingt-et-un, un groupe de 21 investisseurs partit au Saguenay pour s'y établir et y exploiter la forêt, amorçant ainsi la colonisation de cette région.

⁸⁷ C'est le romancier Félix-Antoine Savard, épris de la culture de la Grèce antique, qui aurait ainsi nommé ce site, pourtant si différent de celui des villes de l'Antiquité, afin de louer le courage et l'audace des draveurs.

⁸⁸ « Le draveur est un ouvrier forestier chargé de contrôler la libre flottaison des troncs d'arbres coupés qui sont jetés dans un cours d'eau afin d'atteindre la destination de leur prise en charge. ». Office québécois de la langue française, 2018.

⁸⁹ Félix-Antoine Savard a fondé en 1965 la papeterie Saint-Gilles à Saint-Joseph-de-la-Rive, avec le soutien de Mark Donohue, chef d'une importante entreprise papetière.

Quelques kilomètres plus loin, la 138 rejoint le fleuve à **La Malbaie**, à l'embouchure de la rivière éponyme. Celle-ci se jette dans une baie qui s'ouvre sur le Saint-Laurent, devenu un large estuaire. Avec un peu plus de 8 000 habitants – en incluant l'agglomération qui regroupe les villages environnants – La Malbaie est l'autre chef-lieu de Charlevoix. En plus d'être un centre administratif, cette municipalité vit largement de l'activité touristique. À la fin du 19^e siècle, Murray Bay, comme elle s'appelait alors, accueillait de nombreux croisiéristes américains fortunés qui accostaient au quai de Pointe-au-Pic situé à quelques encâblures de là. Ces touristes voyageaient à bord des « bateaux blancs »⁹⁰, de véritables palais flottants mus à la vapeur depuis 1820, puis à une époque plus récente, à bord de navires de croisière plus modernes. La concurrence de l'automobile a sonné le glas de ce type de croisières dans les années 1960. La Malbaie a connu son heure de gloire au tournant du 20^e siècle grâce à cette manne touristique – plus de 95 % des touristes venaient des États-Unis – ce qui contrastait avec les dures conditions de vie des paysans de l'arrière-pays rural. Ces visiteurs séjournaient dans Charlevoix pour profiter de l'air salin et de la fraîcheur, loin de la touffeur et de la pollution des villes américaines.

Des auberges de luxe et des résidences d'été entourées de jardins ont essaimé dans la région à partir de **Pointe-au-Pic**, un quartier de La Malbaie desservi par la route 362. Nombre de ces établissements de villégiature ont été érigés au début du 20^e siècle selon les plans de l'architecte écossais Jean-Charles Warren. C'est le cas du Château Murray, un hôtel de renom aujourd'hui disparu. L'une de ces résidences appartenait à un président de États-Unis, William Howard Taft⁹¹, un site préservé et mis en valeur de nos jours. Le plus prestigieux de ces gîtes est sans contredit le **Manoir Richelieu**, autrefois fréquenté par de célèbres artistes américains tels que les comédiens Mary Pickford et Charlie Chaplin. Ce somptueux manoir de 400 chambres a été construit en 1929 selon les plans de l'architecte John Smith Archibald sur les ruines du précédent hôtel rasé par les flammes. Il a l'allure d'un château normand à plusieurs étages, avec sa toiture à deux versants, ses tourelles et ses pignons pointus. Il se dresse sur une falaise dominant le Saint-Laurent. On y accède par la route 362 (ou Côte-Bellevue), puis par le Chemin des Falaises et la rue Côteau-sur-mer.

⁹⁰ Ces bateaux blancs ont successivement appartenu à la compagnie Richelieu and Ontario Navigation et à la Canada Steamship Line (CSL).

⁹¹ William Howard Taft fut le président des États-Unis de 1909 à 1913. En visite à La Malbaie en 2015, le petit-fils du président, Peter Taft a souligné le fort attachement de sa famille pour Charlevoix. À cette occasion, la section de la rue Richelieu où se trouve la résidence de son grand-père a été rebaptisée la Côte Taft. Éric Maltais, « Le président Taft de retour à pointe-au-Pic », Le Charlevoisien, 2 septembre 2015. <https://www.lecharlevoisien.com/2015/09/02/le-president-taft-de-retour-a-pointe-au-pic/>.

La fin des croisières de luxe en 1965 a toutefois engendré une période troublée qui a culminé avec un grave conflit opposant les employés au propriétaire de l'hôtel, Raymond Malenfant, en 1986, se soldant par la mort d'un gréviste. Depuis lors, le Manoir connaît des jours meilleurs. Il été l'hôte des chefs d'État des pays du G7 en 2018. Un casino jouxte le Manoir. Non loin de là, la coquette petite église protestante Murray Bay, érigée en 1867, est l'un des rares lieux de culte patrimoniaux de Charlevoix épargnés par les incendies au fil des ans.

Le maître d'œuvre de la construction du Manoir Richelieu est sans contredit **Sir Rodolphe Forget**. Ce personnage a profondément marqué le développement économique de Charlevoix. Député au Parlement fédéral et homme d'affaires visionnaire, il a parachevé le chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix qui a permis de désenclaver Charlevoix. Il a présidé la compagnie de navigation Richelieu et Ontario, qui a largement favorisé le tourisme de croisière dans la région. On lui doit également la création d'un camp musical de grande renommée qui porte son nom : le Domaine Forget, situé à Saint-Irénée, non loin de Pointe-au-Pic.

À mi-chemin entre le centre-ville de La Malbaie et le Manoir, le **Musée de Charlevoix** expose quantité d'objets illustrant le mode de vie traditionnel des Charlevoisiens. On y évoque notamment l'oeuvre de l'écrivaine **Laure Conan**, Félicité Angers de son vrai nom⁹², native de La Malbaie. Non loin du centre-ville, le parc régional du Mont-Grand-Fonds accueille les skieurs l'hiver, dans un cadre enchanteur. On s'y rend par le Chemin des Loisirs depuis la rive est de la rivière Malbaie.

Peu après avoir franchi la rivière Malbaie, la route 138 grimpe sur les coteaux et passe par Cap-à-l'Aigle, un village situé à 5 km du centre de La Malbaie, auquel il est fusionné depuis 1999. Perché sur un cap dominant l'estuaire du Saint-Laurent, **Cap-à-l'Aigle** met en valeur sa vocation horticole. Peu avant le village, le long de la 138, un ravissant petit jardin botanique se cache derrière une résidence bourgeoise aux allures d'un manoir français : c'est le **Jardin des Quatre-Vents**, un site considéré comme le joyau de Charlevoix. Plus d'un millier d'essences végétales différentes sont agencées dans un aménagement paysager enchanteur, inédit

⁹² Issue d'une famille de notables de La Malbaie, Félicité Angers a amorcé sa carrière d'écrivaine à la suite d'une douloureuse rupture amoureuse avec Pierre-Alexis Tremblay, arpenteur-géomètre. C'est à cette époque qu'elle a emprunté le nom de Laure Conan.

dans cette région : allées et canaux bordés de haies de cèdres, fontaines, pavillon et ponceau chinois. Créé en 1975 par un Américain du nom de Cabot sur le site de l'ancienne seigneurie des Fraser, ce jardin est une propriété privée. Aussi l'accès au public est-il très limité, soit à quatre week-ends par année. Ce site n'est pas sans rappeler les Jardins de Métis dans le Bas-Saint-Laurent. À l'instar de la résidence des Quatre Vents, les écoles d'architecture française, notamment l'École des Beaux-Arts de Paris, ont influencé des architectes américains dans l'aménagement d'autres villas de Charlevoix.

En outre, au sein du village sont exposés dans les **Jardins de Cap-à-l'Aigle** plus de 800 plants de lilas de différentes variétés provenant de plusieurs pays. Début juin, à l'occasion d'un festival des lilas, ces plantes embaument les parterres des jolies résidences le long de la rue Saint-Raphaël, qui traverse le village de part en part. Cap à l'Aigle possède, par ailleurs, plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial tels que la grange Bherer au toit de chaume et l'église anglicane Saint-Peter-on-the-Rocks, vestige de la présence anglophone dans cette communauté. À cet égard, la section de la route 138 entre La Malbaie et Saint-Siméon s'appelle aussi le boulevard **Malcolm-Fraser**, tout en restant une route à deux voies. Ce nom commémore l'officier qui a combattu aux côtés des troupes britanniques en 1759 et à qui fut cédée la seigneurie de ce territoire jusqu'à l'abolition du régime seigneurial en 1854. Le territoire situé à l'ouest de La Malbaie appartenait à un autre militaire britannique, **John Nairne**.

Après Saint-Fidèle, le village suivant après Cap-à-l'Aigle, la route 138 devient plus accidentée. Elle semble plonger dans les eaux du Saint-Laurent, la chaussée paraissant s'effacer devant soi... avant de réapparaître comme enchantement et d'amorcer une longue remontée. Au pied d'un forte côte, la route croise le Chemin-du-Port-au-Persil, un chemin carrossable qui se rend à Saint-Siméon en suivant le littoral. Il s'agit de l'ancien tracé de la route principale avant la construction de l'actuelle 138, laquelle fait un détour par l'intérieur des terres. Sur l'ancien parcours, **Port-au-Saumon** se niche au fond d'une crique sauvage. Ce site comprend un centre écologique où un camp de sciences naturelles

accueil de jeunes étudiants l'été. Il se trouve à proximité d'un phare de forme octogonale juché sur un petit promontoire rocheux. Un peu plus loin, apparaît Port-au-Persil, un hameau situé dans une petite anse rocheuse. Dans ce havre de paix et de solitude, une petite chapelle anglicane y atteste la présence des premiers occupants du site, d'origine écossaise.

Après s'être hissé sur un plateau, le Chemin du Port-au-Persil rejoint la 138 peu avant **Saint-Siméon**. Plaque tournante régionale, cette localité est reliée à Rivière-du-Loup et au Bas-Saint-Laurent par une navette fluviale. Elle est également accessible par la route 170 depuis le Saguenay, dans l'arrière-pays, et par la route 138, d'où nous arrivons. Située à flanc de colline, elle jouit d'un cadre naturel enchanteur où se dévoilent les montagnes qui tombent à pic dans le Saint-Laurent. Après avoir descendu une longue côte à travers le village, la 138 enjambe l'embouchure de la rivière Noire. À mi-pente, elle croise la rue du Quai menant à l'embarcadère. À une douzaine de kilomètres du village, le long de la route 170, se dressent les spectaculaires falaises rocheuses des Palissades, un site de plein air apprécié des amateurs d'escalade.

À partir de Saint-Siméon, la route 138 s'éloigne du littoral. Le paysage devient plus sauvage et plus montagneux. L'agriculture cède complètement la place à la forêt. La route côtoie plusieurs lacs, tels que les deux lacs du Séminaire. Un chemin transversal mène à la Baie-des-Rochers, à peu de distance de la route. Depuis les berges de cette anse profonde, on peut apercevoir des phoques et, au large, des baleines et des bélugas. La 138 rejoint le littoral peu avant Baie-Sainte-Catherine. Entre la montagne et l'estuaire, ce patelin qui s'étire le long de la route sinueuse a des airs de Gaspésie. Subitement, à un détour de la route, surgit l'embouchure du Saguenay et, en face, Tadoussac. Les automobilistes n'ont toutefois pas l'occasion de se perdre longtemps en rêverie dans ce paysage car il se forme rapidement un bouchon de circulation. Une filée de véhicules attend patiemment sur un raidillon qui mène à l'embarcadère du traversier... une file qui peut s'étendre sur plusieurs kilomètres en période estivale. En effet, toute l'année durant, une navette maritime quotidienne fait le va-et-vient entre les deux rives du Saguenay.

2.10 TADOUSSAC, AUX PORTES DU SAGUENAY

Nous abordons maintenant la **Côte-Nord**, un immense territoire qui couvre plus de 20 % de la superficie totale du Québec. Cette région correspond au littoral nord de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent, depuis l'embouchure du Saguenay jusqu'à la lointaine frontière maritime avec le Labrador terre-neuvien. La distance à vol d'oiseau entre ces deux extrémités du territoire nord-côtier frise les 1 000 kilomètres. Relativement excentrique et isolée des autres régions administratives du Québec, la Côte-Nord est peu peuplée, soit 90 400 habitants en 2022, un effectif en décroissance d'année en année. Cette population est essentiellement disséminée le long du littoral.

Ce n'est qu'en 1931 qu'une première section de la route asphaltée a relié la Côte-Nord au reste du Québec, un tronçon de 80 km allant de Tadoussac à Portneuf-sur-Mer⁹³. De nos jours, les Nord-côtiers sont desservis par la route 138, unique lien terrestre entre les communautés riveraines. Elle est en très bon état sur presque toute la Côte-Nord, du moins jusqu'aux environs de Havre-Saint-Pierre, grâce à un entretien saisonnier de la chaussée. Nids de poule et ornières, véritable calamité sur de nombreuses routes secondaires, y sont inexistants.

La 138 débouche à Tadoussac, à l'embouchure du Saguenay, point de rupture du lien routier avec Charlevoix et les régions plus méridionales. Afin de décroiser la Côte-Nord, la faisabilité de l'érection d'un pont routier qui enjamberait le Saguenay fait débat depuis des lustres. Advenant le cas, un tel pont serait construit en remplacement du traversier sur les lieux mêmes, ou sinon un peu en amont, au secteur des Boules. Certes, une telle infrastructure faciliterait considérablement le trafic routier. Par contre, elle porterait atteinte à l'un des paysages les plus emblématiques du Québec, soit l'entrée du fjord du Saguenay. À ce jour, seules les lignes de transport d'électricité suspendues au-dessus du Saguenay à quelques kilomètres de l'embouchure rompent le caractère sauvage, quasi inviolé, du fjord.

⁹³Jean-Louis Bordeleau, *La sinieuse histoire de la route 138*, Radio Canada Ici Côte-Nord, 11 janvier 2019. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1142402/la-sinueuse-histoire-de-la-route-138>

L'embouchure du Saguenay fait partie du **parc marin du Saguenay-Saint-Laurent**. Cette vaste aire marine couvre la partie du Saint-Laurent s'étendant de Cap-à-l'Aigle, en amont, au village des Escoumins, en aval, ainsi que le fjord du Saguenay jusqu'au village de Sainte-Rose-du-Nord⁹⁴. Les eaux salées de l'estuaire s'y mêlent aux eaux douces du Saguenay et de ses affluents. D'une superficie de 1 245 km², ce parc marin reconnu comme site du patrimoine mondial de l'UNESCO vise la protection des mammifères marins, tels que les baleines et les bélugas, attirés dans ces eaux par les fortes concentrations de krill⁹⁵. Les bélugas sont menacés d'extinction en raison de la pollution des eaux fluviales et du trafic maritime. Ce parc est conjointement administré par le gouvernement fédéral et par la SÉPAQ. Il est bordé sur les deux rives par le parc national du Fjord du Saguenay⁹⁶ sur une centaine de kilomètres depuis Tadoussac. Depuis la route 138, on accède à la rive ouest de ce parc par la route 170 et à la rive est par la route 172.

Admirablement bien situé au débouché du Saguenay, au fond d'une anse encaissée au pied de montagnes boisées, **Tadoussac** occupe un emplacement névralgique. Ce site est fréquenté depuis des lustres par les Amérindiens, puis par des pêcheurs basques, bretons et normands et aussi par les Français. C'est le plus ancien établissement français pérenne encore existant du continent nord-américain. Il fut fondé en 1600 par **Pierre de Chauvin** et **François Dupont-Gravé** comme poste de traite de la fourrure. À cette époque, le commerce de la fourrure constituait une activité de première importance pour la France ainsi qu'un lieu d'échanges de biens sous forme de troc entre Amérindiens et Français. On y recherchait en particulier la fourrure des castors, réputée en Europe pour la texture soyeuse de son poil. C'est ce qui est évoqué à la **Maison Chauvin**, un petit bâtiment en bois-rond situé au centre du village qui a l'aspect d'un ancien poste de traite de fourrures. C'est à Tadoussac que fut scellé en 1603 le traité de la Grande Alliance entre Français, représentés par Champlain et Dupont-Gravé, et les nations autochtones innue, algonquine et malécite, représentées par le chef innu Anadabijou. Ce traité militaire et commercial fut la première entente du genre à avoir vu le jour entre Européens et Amérindiens. Il permit à Champlain de s'établir sur ce territoire qui allait devenir la Nouvelle-France⁹⁷.

⁹⁴ Les gouvernements du Québec et du Canada projettent d'agrandir le territoire du parc marin en amont et en aval du fleuve.

⁹⁵ Le krill est un petit crustacé de quelques centimètres de long.

⁹⁶ « Un fjord est un bras de mer d'origine glaciaire envahi par les eaux de mer ». Normand Cazalais, *Un pays de rivières*, p. 239.

⁹⁷ Mathieu d'Avignon, *Samuel de Champlain et les alliances franco-amérindiennes : une diplomatie interculturelle*, Québec, Québec Université Laval, collection « Thèses et mémoires », 2001.

En plus de ce riche héritage historique, Tadoussac constitue une escale maritime incontournable, depuis l'époque des bateaux blancs du 19^e siècle jusqu'à nos jours. L'été, cette localité d'à peine 800 âmes connaît un afflux considérable de visiteurs venus de partout. Elle prend alors les allures d'un village gaulois égaré en terre d'Amérique en raison de la prépondérance des touristes français. Qu'est ce qui attire tant les visiteurs étrangers? Ceux-ci viennent observer les baleines sur le Saint-Laurent en zodiac et explorer le fjord du Saguenay à bord de bateaux d'excursion. Le spectacle des hautes parois verticales rocheuses plongeant dans les eaux du Saguenay est vraiment fascinant. Les festivals constituent une autre source d'attraction pour les touristes. Ainsi le Festival de la Chanson, qui se tient en juin, met en valeur la chanson francophone dans un décor naturel enchanteur.

Au centre du village, l'**Hôtel Tadoussac** occupe un site admirable au fond de l'anse. De cette élégante bâtisse, se dégage un charme un peu suranné qui rappelle les auberges de luxe fréquentées autrefois par les croisiéristes américains : murs blancs, toiture rouge écarlate percée de nombreuses lucarnes et surmontée d'un clocheton, galerie qui parcourt la longue devanture. Reconstitué en 1942 sur les ruines d'un précédent gîte, l'hôtel Tadoussac recèle une riche collection d'objets ethnographiques français et amérindiens léguée par l'ancien propriétaire de l'hôtel, William Cloverdale⁹⁸. En face, une agréable promenade de bois, très animée l'été, ceinture le fond de l'anse jusqu'à la marina et à l'embarcadère pour les excursions maritimes. Le long de la promenade, se dresse également la **Chapelle de Tadoussac**, érigée en 1750, l'une des plus anciennes chapelles d'Amérique du Nord. Avec ses murs blancs et son toit rouge en pente, elle forme avec l'hôtel Tadoussac un ensemble harmonieux. Ce site est entouré de coquettes maisons anciennes, de résidences d'été et d'auberges, notamment le long de la rue des Pionniers.

Au fond de l'Anse à Cale Sèche, voisine de l'anse principale du village, un bâtiment moderne très aéré abrite le **Centre d'interprétation des mammifères marins**. Ouverte au public de mai à octobre, cette remarquable institution muséale se consacre à la recherche scientifique sur les baleines, les cachalots, les bélugas et

⁹⁸ William Cloverdale est l'ancien président de la Canada Steamship Lines.

d'autres espèces marines du Saint-Laurent. Y sont exposés plusieurs squelettes de mammifères marins, dont celui d'un cachalot de 13 mètres de long. Les visiteurs parcourent des espaces immersifs permettant d'observer de près ces mammifères.

De nombreux sentiers pédestres sillonnent le territoire de la municipalité, offrant de magnifiques points de vue sur la confluence du Saguenay. C'est depuis le sommet du mont Adéla-Lessard, à 335 mètres de haut, que l'on jouit de la vue panoramique la plus étendue sur la région, jusqu'à la rive sud du Saint-Laurent. La rue des Pionniers, qui devient ensuite le chemin de la Rivière-du-Moulin-à-Baude, mène aux **Dunes de Tadoussac**. Cette imposante dune sablonneuse domine l'estuaire du Saint-Laurent, d'où l'on peut apercevoir des baleines. Ce chemin rejoint plus loin la route 138.

À Tadoussac, la route 138 part de l'embarcadère des traversiers du Saguenay, traverse le village en portant le nom de rue du Bateau-passeur – en référence aux anciens traversiers. Après avoir dépassé la pisciculture municipale, elle gravit une longue côte. Dès la sortie de Tadoussac, la forêt reprend ses droits. Elle règne désormais presque en roi et maître sur toute la Côte-Nord, les activités agropastorales n'occupant que de petites superficies éparses le long de la côte.

2.11 DES BERGERONNES À PESSIAMIT : LA HAUTE-CÔTE-NORD

Peu après Tadoussac, la 138 croise la route 172 qui file vers la ville de Saguenay en longeant la pittoresque rivière Sainte-Marguerite. D'importants travaux d'élargissement de la chaussée à flanc de colline visent à rendre plus fluide le trafic routier en sens inverse, très dense aux approches de l'embarcadère du Saguenay. Ils portent sur plusieurs kilomètres de route en rognant sur les flancs de la montagne, jusqu'aux abords des **Bergeronnes**. Située à 27 km de Tadoussac, cette localité et ses environs recèlent un potentiel archéologique considérable. Des Amérindiens occupent ce territoire depuis au moins 5 500 ans, notamment à la Pointe-à-John⁹⁹. Accessible depuis le centre du village par la rue de la Mer,

⁹⁹ Des fouilles archéologiques au site du Cap-de-Bon-Désir, près des Bergeronnes, auraient révélé l'existence d'une occupation humaine durant plus de 8 500 ans dans la région.

ce site en bordure de l'estuaire abrite le **Centre Archéo-Topo**. Cet imposant bâtiment présente des artefacts amérindiens très anciens et des expositions sur la faune du Québec. Par la suite, ce littoral a été occupé aux 16^e et 17^e siècles, puis dans les années 1730 par des pêcheurs basques venus pêcher les loups marins et capturer des baleines. Des fours de forme ovale conçus pour faire fondre la graisse des baleines témoignent du séjour des baleiniers basques dans cette région, au site des Basques-de-l'Anse-à-la-Cave. Bien qu'une mission jésuite se soit établie au Cap-de-Bon-Désir en 1721, le peuplement durable des Bergeronnes n'a débuté que tardivement, vers 1845.

Comme à Tadoussac, des excursions maritimes sont organisées de nos jours à partir de la Pointe-à-John pour l'observation des baleines en mer. Début août, se tient le **Festival de la Baleine bleue** au moment de l'arrivée de ces mammifères le long du littoral de la région. On peut les observer depuis le **Centre d'interprétation et d'observation du Cap-de-Bon-Désir**, un bâtiment juché sur des rochers face à l'estuaire, à mi-chemin entre Les Bergeronnes et Les Escoumins. Phoques, bélugas et baleines sont très visibles depuis ce site. Spécimen animal le plus imposant existant sur la planète, la baleine bleue – ou rorqual bleu – pèse environ 130 tonnes et fait généralement 25 mètres de long, parfois jusqu'à 31 mètres.

Depuis Tadoussac, la route 138 s'appelle la Route des Baleines en raison de la présence de ces mammifères sur tout le long du littoral de la Côte-Nord. Elle débouche plus loin sur une petite baie le long de laquelle se déploie le village des **Escoumins**, à l'embouchure de la rivière éponyme. À l'entrée du village, la rue de la Réserve mène à la réserve autochtone d'**Essipit** – un nom qui signifie « rivière aux coquillages ». Cette communauté innue mise surtout sur le développement récréotouristique. Dans ce territoire très exigu, on valorise l'enseignement de la culture, des traditions et de la langue ancestrale, encore couramment parlée. On peut même y syntoniser des émissions en langue innue dans un poste de radio local. La rue de la Réserve aboutit à un embarcadère d'où un service de traversier assure la liaison avec Trois-Pistoles de mai à octobre.

La route 138 file dans la plaine entre le rivage tout proche et le rebord du plateau laurentien dans l'arrière-pays. Elle est soumise aux aléas du rude climat nord-côtier : pluies automnales, brouillards côtiers et surtout blizzards, poudrierie et verglas durant un long hiver qui s'éternise jusqu'en avril. Elle est sujette à des microclimats liés aux variations de l'altitude et à la proximité du fleuve et du golfe. Ces conditions météorologiques changent subitement sur de courtes distances, ce à quoi doivent s'adapter automobilistes et camionneurs. La section entre Tadoussac et Forestville est particulièrement affectée par ces brusques variations climatiques¹⁰⁰. La route est ouverte sur tout son parcours douze mois sur douze. Les opérations de déneigement et de déglacage s'activent de novembre à avril. Seules les plus fortes tempêtes de neige nécessitent la fermeture temporaire de certains tronçons de la route, le temps que le déblaiement soit achevé.

La 138 contourne la localité, bien nommée, de **Longue-Rive**, une agglomération toute en longueur qui s'étire sur 27 km de long de la côte. Elle est constituée de deux anciens villages, Sault-au-Mouton et Saint-Paul-du-Nord, desservis par l'ancien tracé de la 138. Entre ces deux noyaux villageois, la rivière Sault-au-Mouton dévale dans une série de cascades bouillonnantes jusqu'au rivage dans un décor enchanteur : c'est le parc de la **Chute-de-Sault-au-Mouton**. Une passerelle suspendue au-dessus des rapides permet de contempler ce site. On y aperçoit les vestiges d'une ancienne scierie et un arboriduc, sorte de glissoire de bois permettant d'acheminer les billots de bois d'un plan d'eau à une barque sur le rivage. L'industrie du bois représente l'une des principales activités économiques de la Haute-Côte-Nord. Elle tire profit des immenses réserves ligneuses de l'arrière-pays.

À quelques enjambées de là, sur la 138, le **Centre d'interprétation des marais salés** est l'un des meilleurs sites d'observation de la faune aviaire typique de la Haute-Côte-Nord. Depuis les galeries situées à l'arrière du bâtiment, on jouit d'une vue magnifique sur les marais salés fréquentés par les oiseaux migrateurs. En fond de scène se profilent le littoral et l'estuaire dans toute son immensité. C'est dans ce secteur de Longue-Rive que fut concédée en 1653 la plus ancienne seigneurie de la Côte-Nord, la seigneurie des Mille-Vaches.

¹⁰⁰ Shirley Kennedy, « Le ministère fait le point sur l'entretien de la route 138 », *Journal Le Haute-Côte-Nord*, décembre 2016. <https://www.journalhcn.com/2016/12/16/le-ministere-fait-le-point-sur-l'entretien-de-la-route-138/>

Après avoir franchi les rivières Portneuf et du Sault-au-Cochon, où abonde le saumon, la 138 parvient à **Forestville**. Fondée en 1937, cette petite ville de 3 000 habitants a une vocation industrielle liée à l'exploitation forestière dans l'arrière-pays. La présence d'un arboriduc près du rivage de l'estuaire témoigne de ce passé lié à l'industrie du bois. La ville est reliée de juin à septembre à Rimouski par un service de traversier. L'embarcadère est accessible depuis la route 138 par la route Maritime. Par ailleurs, des gravures rupestres datant de 2 000 à 2 500 ans ont été découvertes dans la ZEC¹⁰¹ de Forestville, dans l'arrière-pays. Ce site¹⁰² nommé Nisula, du nom de la personne qui en fit la découverte en 1985, comprend 133 pétroglyphes représentant de vagues figurines humaines couleur ocre, gravées sur des rochers surplombant le lac Cassette.

À la sortie de Forestville, la 138 débouche dans un vallon encaissé où coule la rivière Laval, puis reprend un tracé rectiligne. Après Colombiers, un chemin mène au rivage aux Ilets Jérémie. Constitué de grandes plaques granitiques roses et noires et de quelques îlots sauvages, ce site offre une vue panoramique sur l'estuaire qui s'étend par temps clair jusqu'au parc national du Bic, dans le Bas-Saint-Laurent. C'est un autre lieu d'observation privilégié de la faune marine. Au 17^e siècle, cet endroit était considéré comme le meilleur poste de traite des fourrures de la Côte-Nord, alors que le négociant Noël Jérémie – d'où l'origine du nom de ce lieu – transigeait avec les populations innues locales. Située un peu en retrait du rivage, une **chapelle dédiée à Sainte-Anne** accueille pèlerins et visiteurs. D'apparence extérieure modeste, cette chapelle recèle un mobilier d'une richesse insoupçonnée, en particulier un magnifique maître-autel. Elle est entourée de quelques bâtiments en bois et d'un ancien cimetière. C'est en 1735 qu'un père jésuite, Jean-Baptiste Labrosse, fit ériger sur ce site une première chapelle avec pour mission d'évangéliser des Innus. Il leur enseigna la lecture et l'écriture de leur langue maternelle¹⁰³.

La route 138 contourne ensuite l'embouchure de la rivière Betsiamites, puis dessert **Pessamit**, une autre localité innue, située sur les rives sablonneuses du Saint-Laurent. Anciennement appelée Betsiamites, cette communauté est une

¹⁰¹ ZEC : Zone d'exploitation contrôlée. Ce sont « des territoires de chasse, de pêche et de plein air que l'on retrouve au Québec. Elles sont généralement situées sur les terres de l'état puis administrées par des organismes à but non-lucratif. Elles sont chargées de l'aménagement, de l'exploitation et la conservation de la faune, en plus de faciliter l'accès aux territoires pour les usagers ». Qu'est-ce qu'une ZEC?, <https://reseauzec.com/a-propos-reseau/quest-ce-quune-zec/>.

¹⁰² Le site de Nisula s'appelle en langue innue *Pepashapissinikan*, « rocher orné de peinture ». Auparavant, ce site aurait été localisé en 1733 par le prêtre jésuite Pierre-Michel Laure.

¹⁰³ « Les Ilets-Jérémie », *Noms et lieux du Québec*, page 377.

réserve autochtone créée en 1862 sur le site d'un poste de traite des fourrures (en remplacement du site des Ilets Jérémie). Tout comme à Essipit, la population locale se fait un point d'honneur de valoriser son héritage culturel innu. L'innu-aimun y est la principale langue d'usage, ainsi que la langue d'affichage public avec le français; une radio communautaire diffuse ses émissions en cette langue; les rues portent des noms innus. On y met en valeur contes et légendes innus. La culture autochtone est célébrée lors de la Fête des Innus à la mi-août. C'est à Pessamit que naquirent deux personnalités marquantes de cette communauté: le chef de l'Assemblée des Premières Nations du Québec-Labrador, **Ghislain Picard**, et la poète, conteuse et scénariste **Joséphine Bacon**. Cette dernière a séjourné au pensionnat de Maliotenam, près de Sept-Îles, mais a su conserver et s'approprier sa langue maternelle. Comme traductrice-interprète, elle a oeuvré auprès des personnes âgées de sa communauté pour favoriser la transmission des traditions orales.

2.12 DE RAGUENEAU À BAIE-COMEAU : LA MANICOUAGAN

Plus loin, un curieux parc de dinosaures accueille les visiteurs sur l'ancien quai de **Ragueneau**, la localité suivante sur notre route des... dinosaures en matière synthétique! La route 138 longe ensuite la berge de la rivière aux Outardes. Elle franchit le village de la Chute-aux-Outardes, dominée par l'église Saint-Augustin au design futuriste étrange qui rappelle vaguement une raie manta. Près de l'embouchure de la rivière, on note la nette démarcation entre les eaux limoneuses brunâtres provenant de l'amont et les eaux bleues, très claires, du fleuve. La rive opposée de la rivière forme une péninsule délimitée de l'autre côté par la rivière Manicouagan. À l'extrémité sud de cette péninsule, un parc-nature a été aménagé à la **Pointe-aux-Outardes**. Cette zone plane qui s'avance dans l'estuaire présente un condensé des différents types de paysages du littoral nord-côtier : un vaste marais salé, des bosquets de conifères, des dunes, une longue plage sablonneuse, des sites de fouilles archéologiques et par-dessus-tout, une vue sur l'immensité de l'estuaire qui suscite l'enchantement.

La route 138 franchit tour à tour les rivières aux Outardes et Manicouagan. Elle passe à proximité des premiers d'une série de barrages hydroélectriques : Outardes 2, dominé par une haute tour cylindrique, puis Manic 1 et McCormick, qui chevauchent la Manicouagan. À l'exception de ce dernier, mis en service en 1952, ces barrages font partie d'un impressionnant complexe hydroélectrique, le **complexe Manic-Outardes**, dont les 7 composantes furent érigées entre 1959 et 1978 : Outardes 2 et 3, sur la rivière éponyme, et Manic 1, 2, 3, 4 et 5, sur la Manicouagan. Situé à 220 km en amont, **Manic 5**, soit le **Barrage Daniel-Johnson**, est certes le plus iconique de cet ensemble. Chef d'œuvre du génie québécois francophone inauguré en 1968, c'est le plus grand barrage à voûtes multiples au monde. Ces cinq barrages le long de la Manicouagan sont accessibles par la route 389 depuis l'intersection avec la 138 à Baie-Comeau.

La 138 atteint finalement **Baie-Comeau**. Avec 27 000 habitants (population de l'agglomération urbaine), c'est l'un des deux pôles urbains de la Côte-Nord. Il n'a été relié au réseau routier qu'en 1943 à la suite des pressions exercées par les entrepreneurs forestiers. La vocation essentiellement industrielle de la ville est axée sur les industries forestière et papetière, ainsi que l'aluminerie et l'hydroélectricité. C'est le développement du potentiel hydroélectrique de l'*hinterland* qui a permis ce développement industriel. La ville a été fondée en 1937 par **Robert McCormick**, président du *Chicago Tribune*, le grand quotidien de Chicago, avec pour objectif l'approvisionnement en bois et sa transformation en papier journal, matière première de ce quotidien. C'est l'origine de la Quebec North Shore (QNS), la grande papetière de la Côte-Nord, acquise depuis lors par les Produits forestiers Résolu. En lien avec cette intense activité économique, Baie-Comeau possède un important port en eau profonde d'où sont expédiés les produits de la forêt et l'aluminium. La ville est reliée à Matane, en Gaspésie, par un service de traversier en fonction toute l'année durant.

Au noyau urbain initial de Baie-Comeau s'est greffée en 1982 la localité voisine de Hauterive, un secteur résidentiel bordé par la rivière Manicouagan. Contrairement à Baie Comeau, ville de compagnie entièrement administrée par la QNS, Hauterive

fut créée de toutes pièces par **monseigneur Labrie** et dotée d'une administration civile. Cette initiative se voulait comme un pied-de-nez à cette entreprise pour cet ecclésiastique fort critique face au type d'exploitation effrénée des ressources forestières. Défenseur des intérêts des travailleurs, il prônait un modèle de gestion forestière à la scandinave, une approche très avant-gardiste pour l'époque¹⁰⁴.

Une vaste zone boisée non urbanisée sépare ces deux entités urbaines, appelées Mingan (l'ancien secteur Hauterive) et Marquette (l'ancien centre-ville commercial de Baie-Comeau). Ces deux secteurs sont reliés entre eux par un axe routier central constitué par les boulevards Laflèche, Pierre-Ouellet et Lasalle. La route 138 suit le tracé des deux premières artères, puis bifurque vers la gauche. Le boulevard Lasalle dessert le secteur Marquette et aboutit devant le monument de McCormick, fondateur de la ville, assis dans un canot. Depuis le parc des Pionniers, en contrebas, la vue sur l'estuaire et la succession de caps montagneux est ravissante. À l'entrée de ce parc se dresse le **Manoir Baie-Comeau**, un hôtel quatre étoiles dont l'architecture évoque les manoirs français avec toit à deux versants, murs coupe-feu en pierre et tourelle. C'est dans le quartier avoisinant que naquit un ancien premier ministre du Canada (en poste de 1984 à 1993), **Brian Mulroney**.

À proximité du boulevard Lasalle, sur la rue Marquette, l'**église Sainte-Amélie** abrite de splendides fresques qui couvrent le plafond en forme de coque de navire renversée, œuvre de Guido Nincheri, un nom déjà évoqué à Montréal. Moulées en France en 1939, les cloches de l'église Sainte-Amélie furent enterrées durant la Deuxième Guerre mondiale afin d'éviter que les Allemands ne s'en emparent et ne les refondent pour en faire des armes. Elles ont été restituées à l'église et remises en place à la fin de la guerre¹⁰⁵. Un autre lieu de culte, l'église Saint-Georges, a connu une vocation bien différente. Elle a été convertie en un site d'interprétation de la dernière glaciation, soit l'ère du quaternaire, basée sur une approche multimédia : le Jardin des glaciers. L'administration municipale a dû malheureusement mettre un terme en 2021 à cette expérience muséale inédite.

¹⁰⁴ Monique Durand, « Lettre sur la forêt », *Le Devoir*, 23 et 24 juillet 2022, p. B5.

¹⁰⁵ « Baie-Comeau au fil du temps », *Société historique de la Côte-Nord*, 2012, p. 51.

Contigu à un quartier résidentiel du secteur Marquette, une zone de forêt boréale comprenant une étendue lacustre a été mise en valeur : le **Boisé de la Pointe Saint-Gilles**. Sur un plateau surplombant l'estuaire, sculptures, kiosques et panneaux explicatifs en bois évoquant les fables de Lafontaine sont interreliés par un réseau de sentiers pédestres. On y accède depuis le boulevard Lasalle par la rue Laval. Siège d'un diocèse, Baie-Comeau possède une cathédrale très moderne, la cathédrale Saint-Jean-Eudes, située dans le secteur Mingan, à proximité du cégep régional. Elle est accessible depuis le boulevard Laflèche (la 138) par le boulevard Blanche.

La route 138 contourne le secteur Marquette et longe les vastes installations de l'aluminerie de l'Alcoa. La plaine côtière parcourue jusqu'à maintenant s'étrangle à Baie-Comeau. Elle fait désormais place à un environnement plus rude formé de collines rabotées où règne la forêt boréale parsemée de lacs. Ce paysage typique du Bouclier laurentien résulte du retrait des glaciers il y a 10 000 ans. Depuis un belvédère aménagé à 600 mètres d'altitude à proximité de la 138, on jouit d'une vue plongeante sur l'anse de Saint-Pancrace. Ce fjord miniature aux parois verticales, isolé et peu visible du large, était fréquenté à l'époque de la prohibition de l'alcool par des contrebandiers qui y acheminaient en cachette des boissons illicites¹⁰⁶.

2.13 DE FRANQUELIN À PORT-CARTIER : LA HAUTE-CÔTE-NORD, FACE AU GOLFE DU SAINT-LAURENT

La route 138 redescend ensuite vers le rivage et traverse **Franquelin**, un patelin entouré de montagnes situé à l'embouchure de la rivière éponyme. On y a reconstitué un ancien village de bûcherons, le Village forestier d'antan, où on évoque l'histoire de l'industrie forestière nord-côtière. Jusqu'en 1960, Franquelin et les localités en aval n'étaient reliées au reste du monde que par bateau, car la route ne s'y rendait pas encore. La configuration accidentée de la région a longtemps retardé le prolongement de la route¹⁰⁷. De nos jours, celle-ci se faufile

¹⁰⁶ Le nom de la microbrasserie locale de Baie-Comeau, la Saint-Pancrace, s'inspire de cet épisode historique.

¹⁰⁷ « Après avoir joint Baie-Comeau par l'Ouest, la suite de la construction part de Sept-Îles. Les matériaux de construction arrivent par bateaux et la route se prolonge de l'Est vers l'Ouest.... Ce n'est qu'en 1961, lors de la confection d'un tronçon dans la région de Franquelin, que Sept-Îles se relie au reste de la province par la 138. » Jean-Louis Bordeleau, op. cit.

entre monts et vallons au milieu d'un paysage sauvage enchanteur. Ici et là, surgissent de magnifiques échappées visuelles sur le golfe du Saint-Laurent et les lointains monts Chic-Chocs de la Gaspésie. La 138 franchit l'unique tunnel de tout son long parcours.

La route 138 enjambe la rivière Godbout, une rivière à saumon connue pour sa passe migratoire située en amont. Elle croise ensuite la rue Monseigneur Labrie qui mène à **Godbout**. Ce village côtier est relié à Matane par un service de traversier toute l'année, une fois par jour. Dans ce village vécut un célèbre naturaliste de la Côte-Nord, **Napoléon-Alexandre Comeau**. Tout jeune, ce personnage hors du commun apprit les langues autochtones grâce à ses relations avec ces communautés sur la Côte-Nord. C'est pour honorer sa mémoire que la ville de Baie-Comeau porte son nom. L'histoire et les traditions des peuples autochtones de la Côte-Nord sont mis en valeur dans un petit musée de cette localité.

Après Godbout, la 138 s'éloigne du littoral et serpente entre les montagnes boisées en direction du nord-est. Montées, descentes et courbes se succèdent. Les touristes n'ont guère l'occasion de s'attarder pour admirer les paysages enchanteurs. Ils doivent partager la route avec des camions de toutes dimensions qui doivent maintenir une bonne vitesse afin de livrer à temps leurs marchandises. Ils transportent de lourds chargements de bois – la *pitoune* –, de produits du papier et de minerais vers les zones industrielles du sud du Québec, de l'Ontario et des États-Unis. En sens inverse, on achemine les produits de consommation courante, notamment les denrées alimentaires, vers les communautés éloignées. Les camionneurs ne peuvent pas manoeuvrer facilement pour laisser passer les automobilistes. Unique voie de communication terrestre de la Côte-Nord, cet axe routier est utilisé par des usagers ayant des motifs de déplacement très différents. Afin de faciliter la cohabitation entre camionneurs et touristes, des travaux d'amélioration de la chaussée comprenant des voies de dépassement supplémentaires sont en cours.

Plus loin, la route 138 croise le Chemin du Vieux-Phare qui mène à la **Pointe-des-Monts**. Sur un îlot rocheux face au large, se dresse le deuxième plus ancien phare

encore existant au Québec. Il fut construit en 1830 afin de guider les bateaux sur cette côte inhospitalière réputée pour ses nombreux naufrages. Converti en site touristique, ce bâtiment patrimonial forme avec la maison du gardien du phare à laquelle il est adossé un ensemble harmonieux. Accessible par une passerelle en bois sur pilotis, ce site comprend également un entrepôt, une poudrière et des canons autrefois destinés à avertir les bateaux en cas de brouillard. Le centre d'exposition multimédia qu'il abrite raconte l'histoire et l'évolution technologique des phares du Saint-Laurent. De la coupole sommitale, on jouit d'une vue panoramique à 360 degrés sur le golfe.

Reprenons la route 138, qui porte également le nom de Route Jacques-Cartier sur toute la Côte-Nord. Elle rejoint plus loin le littoral à **Baie-Trinité**, là où elle franchit l'embouchure de la rivière du même nom. Cette localité abrite le **Centre national des naufrages du Saint-Laurent**. Cette région fut autrefois le théâtre de l'un des pires naufrages survenus dans le golfe. C'est à l'île aux Œufs que sombra en 1711 la flotte de l'amiral anglais Walker, entraînant dans la mort près de 1200 personnes. L'amiral en question dirigeait une expédition formée de 70 vaisseaux destinée à conquérir Québec¹⁰⁸. À la suite de cette tragédie, il dut renoncer à son projet, au grand soulagement des habitants de Québec. Vingt ans auparavant, un autre naufrage s'était produit dans les parages, plus précisément à l'anse-aux-Bouleaux – également appelée la Pointe-aux-Anglais – dans des circonstances un peu semblables. En 1690, c'est le bateau de Sir William Phips qui sombra alors qu'il projetait de prendre d'assaut Québec¹⁰⁹. Comme quoi le Saint-Laurent, avec ses brouillards, ses tempêtes et ses récifs rocheux côtiers, aurait déjoué les desseins de conquête de la Nouvelle-France par les Anglais à l'époque.

Plus récemment, en juillet 1996, lors de ce qu'on a appelé le Déluge du Saguenay, qui a également affecté la Côte-Nord, la route 138 fut gravement endommagée par des pluies torrentielles. Sur une trentaine de kilomètres entre Baie-Trinité et Pointe-aux-Anglais, elle fut coupée par de nombreuses crevasses. La chaussée s'effondra à deux endroits, entraînant la mort de cinq automobilistes.

¹⁰⁸ Pierre Rouxel, « Le naufrage de l'Amiral Walker à l'Île-aux-Œufs en 1711 », Les éditions Histoire Québec, volume 17, numéro 3, 2012, p.29.

¹⁰⁹ C'est à cette occasion que Frontenac aurait fait savoir à l'émissaire de Phips qu'il lui répondrait par « la bouche de ses canons. »

L'Île-aux-Œufs est un îlot situé à proximité de la Pointe-aux-Anglais, un hameau desservi par la 138 au-delà de Baie-Trinité. La route file à nouveau dans une plaine côtière au milieu de la forêt boréale. Tout en suivant un tracé rectiligne en direction du nord, elle serre de près le rivage de l'estuaire. Elle enjambe la rivière Pentecôte, près du village éponyme¹¹⁰. Peu après, elle franchit le 50^e parallèle nord.

Étape suivante sur notre parcours, **Port-Cartier** est une petite ville industrielle dont le destin rappelle celui de Baie-Comeau. Avant de fonder cette ville, McCormick avait créé sur ce site un établissement en 1918 à Shelter Bay autour d'une scierie destinée à fournir en bois l'usine de production de papier journal qu'il possédait en Ontario. Shelter-Bay, devenue plus tard Port-Cartier a longtemps maintenu une vocation industrielle dominée par l'existence d'une aciérie, actuellement détenue par le groupe indien Arcelor-Mittal, et d'une usine de pâtes et papiers, Rayonnier. Situé en retrait de la zone urbaine, un port en eau profonde a été aménagé pour exporter le minerai de fer extrait des mines de l'arrière-pays et acheminé au port par chemin de fer. Une ville minière de l'*hinterland*, Gagnonville, connut une existence éphémère. Depuis 1980, ces industries ont périclité, entraînant un important déclin de la population de Port-Cartier, passée de 14 000 habitants à moins de 7 000 habitants de nos jours.

La zone urbanisée de Port-Cartier se déploie de part et d'autre du delta des rivières aux Rochers et Dominique. Un parc municipal a été aménagé dans les îles de ce delta, le parc de la Taïga, où sont préservés les vestiges d'anciennes usines. On y contemple les spectaculaires chutes de la rivière aux Rochers, repérables de loin par leur rugissement incessant. Cette zone urbaine de Port-Cartier se situe au centre d'un immense territoire municipal, de 1354 km², qui englobe notamment Rivière-Pentecôte.

¹¹⁰ C'est Jacques-Cartier qui aurait ainsi nommé ce site le jour de la Pentecôte 1535. Les Innus de la région désignaient ce lieu comme Mistecapiu, ce qui signifie « rocher abrupt » dans leur langue. Curieuse coïncidence entre ces deux appellations : rocher abrupt et Pente-côte...

2.14 SEPT-ÎLES, PORT DE MER

Peu après Port-Cartier, la route 138 pénètre dans le territoire municipal de Sept-Îles qui, avec une superficie de 2 140 km², est l'une des plus vastes zones urbaines du Québec. Dans un décor grandiose de forêts à perte de vue, rien ne laisse présager la proximité d'une ville. Depuis la 138, une petite route, le Chemin du Moulin, mène à un village, ou plutôt un village-musée : **Clarke City**. Dans les premières années du 20^e siècle, deux entrepreneurs torontois, les **frères Clarke**, construisirent une usine de fabrication de pâtes et papiers sur les berges de la rivière Sainte-Marguerite. Ils érigèrent un barrage hydroélectrique sur la rivière, puis aménagèrent le premier chemin de fer de la Côte-Nord pour acheminer leurs produits à un port d'exportation. Afin de loger les employés de l'usine, ils fondèrent une petite ville, une authentique « ville de compagnie ». L'activité économique cessa au début des années 1960 et le chemin de fer fut abandonné. De nos jours, un centre d'interprétation, incluant une locomotive à vapeur d'époque, y fait revivre cette époque prospère. Avant d'atteindre Clarke City, la route 138 enjambe la Sainte-Marguerite, une ravissante rivière à saumon, très large, qui se fond dans le décor montagneux de l'arrière-pays. La route contourne ensuite la magnifique baie de Sept-Îles.

Aux abords de la ville-centre de Sept-Îles, dans le secteur Ferland, la 138 passe devant le jardin du **Ruisseau Bois-Joli**, le jardin botanique le plus nordique du Québec. Il se compose de 13 jardins thématiques : jardin japonais, jardin de plantes médicinales, etc. On arrive enfin à **Sept-Iles**. Cette agglomération de 25 000 habitants – incluant les localités voisines – partage avec Baie Comeau le rôle de chef-lieu de la Côte-Nord. Elle est bordée par les eaux du golfe Saint-Laurent et commande l'entrée d'une vaste baie au contour circulaire presque parfait. Un archipel formé de sept îles – d'où l'origine du nom de la ville – barre partiellement l'horizon. Tout autour dans l'arrière-pays, les montagnes du bouclier laurentien constituent le fond de scène. Avec ce décor grandiose, Sept-Îles est sans doute la ville québécoise qui jouit du plus beau site naturel.

Le développement de Sept-Îles est intimement lié à l'exploitation des ressources naturelles de son *hinterland*. Fréquenté depuis 8 000 ans par les populations innues, l'emplacement actuel de la ville fut occupé par un poste de traite des fourrures à partir de 1661. Ce florissant commerce des fourrures suscitait la convoitise des Britanniques. Ceux-ci détruisirent le poste de traite détenu durant un siècle par les Français – qui le reconstruisirent – puis s'en emparèrent définitivement en 1761, en confiant la gestion à la Compagnie de la Baie d'Hudson. Ce n'est que depuis 1860 que ce site est habité de façon permanente. C'est l'exploitation minière qui a propulsé Sept-Îles comme centre industriel en pleine effervescence à partir des années 1950, avec une population culminant à 31 000 habitants en 1980. L'exportation du minerai de fer provenant du Labrador a permis à cette ville de se doter de l'un des plus grands ports minéraliers d'Amérique du Nord, de loin le principal port québécois pour ce qui est du tonnage de marchandises. En outre, Sept-Îles possède depuis 1992 la plus grande aluminerie du continent nord-américain, l'aluminerie Alouette, installée sur les rives de la péninsule Marconi, face au centre-ville. Elle constitue, en outre, une importante escale du circuit de la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord assurée par le Bella-Desgagnés, que gère la compagnie Relais Nordik. Cette navette relie toute l'année durant Rimouski et les localités de cette vaste région. Elle dessert également Port-Menier, point d'entrée de l'île d'Anticosti.

Principale artère commerciale de la ville, le boulevard Laure constitue le prolongement de la route 138. On y trouve le **Musée régional de la Côte-Nord**, un bâtiment moderne aux lignes futuristes axé sur l'ethnologie et la préservation du patrimoine nord-côtier. Enclavée dans le territoire municipal, sur les berges de la baie de Sept-Îles, la réserve innue de **Uashat** abrite le **Vieux-Poste**, une intéressante reconstitution de l'ancien poste de traite, géré par le musée régional. Une fois franchi le portail en bois flanqué de deux pignons, on est plongés dans l'époque des marchands de fourrures de la compagnie de la Baie d'Hudson : magasin de marchandises sèches, entrepôts, poudrière, maison du tonnelier, chapelle, tous ces bâtiments reconstituent l'ambiance d'autrefois. On y accède depuis la route 138 par le boulevard des Montagnais, à l'entrée de la ville-centre.

Sur cette artère se trouve également un autre site muséal administré par les Innus : le Musée Shaputuan, qui met en valeur les traditions ancestrales de ce peuple. Le long de la rue Arnaud, une large promenade en bois bordée de restaurants de poissons et de fruits de mer longe le front de mer. C'est le lieu par excellence pour observer au large le trafic incessant des énormes vraquiers, cargos minéraliers et, en saison touristique, les navires de croisière.

À l'extrémité est du centre-ville, le boulevard Laure contourne les immenses installations industrielles et portuaires. Autrefois géré par l'Iron Ore (IOC), une voie ferrée de 575 km de long permet le transport du minerai de fer au port. Les trains de passagers provenant de Schefferville y circulent aussi. Créée de toutes pièces par cette entreprise pour l'exploitation du minerai de fer du Labrador, cette ville champignon a connu une existence éphémère de 1954 à 1982¹¹¹. De nos jours, ce chemin de fer, appelé Tshiuetin, dessert la réserve naskapie de Kawawachikamach, voisine de Schefferville. Il est désormais entièrement géré par les Innus. Tout un changement depuis l'époque où la Iron Ore leur interdisait carrément l'accès au train!

Ville ouvrière, Sept-Îles a été occupée en 1972 durant plusieurs jours par des travailleurs syndiqués qui protestaient contre l'emprisonnement des trois chefs syndicalistes et la suspension du droit de grève par le gouvernement Bourassa. Lors d'une manifestation devant le Palais de justice, de nombreux grévistes furent blessés et l'un d'eux périt, happé par la course folle d'un automobiliste en colère.

En saison estivale, des zodiacs mènent les excursionnistes aux îles formant l'**archipel de Sept-Îles** à partir du port de plaisance. Fréquentées par les Innus et, dès le 16^e siècle, par des chasseurs de baleine basques, ces îles constituent un microcosme de ce qu'offre la nature de la Côte-Nord, en plus d'être un sanctuaire d'oiseaux. L'une d'elles, l'**île Corossol**, porte le nom d'un navire français, un vaisseau du Roi de France, qui sombra dans ces parages lors d'une tempête, entraînant dans la mort la plupart de ses passagers. Classé désormais comme lieu historique national, le site du naufrage comprend de nombreux objets retirés de l'épave, dont certains gisent encore sous l'eau, ainsi que des canons.

¹¹¹ C'est l'ancien Premier ministre Duplessis qui en 1949 avait cédé à l'Iron Ore l'exploitation de la mine de fer pour la somme symbolique d'une cent la tonne!

De retour à la terre ferme, la route 138 quitte la ville de Sept-Îles et mène à **Maliotenam**. Cette réserve innue est située à l'embouchure de la rivière Moisie, dont la gestion est confiée au conseil de bande innu qui gouverne également Uashat. Fait à noter, elle se trouve sur le site d'un ancien pensionnat pour autochtones, Notre-Dame-de-Maliotenam, qui a existé de 1952 à 1971. C'est l'un des douze pensionnats de ce type que comptait autrefois le Québec, sur les 139 que comptait le Canada. Au cours de cette période, de jeunes pensionnaires innus et inuits sont morts de maladies contagieuses, notamment de tuberculose¹¹². Sur ces lieux mêmes se tient chaque été en août, le plus important festival de musique autochtone du Québec : le festival **Innu Nikamu**. Parmi les artistes réputés qui y ont participé, mentionnons le **groupe Kashtin** (« tornade », en langue innue-aimun) formé du duo Florent Vollant et Claude MacKenzie. Ce groupe se spécialise dans la musique folk Country en langues autochtones. Douce revanche sur un passé trouble que cette manifestation d'affirmation culturelle des Innus... La nation innue compte 20 000 individus, dont la plupart parle encore couramment leur langue maternelle.

Pour les Innus, la route 138 évoque leur parcours, sorte de « chemin d'itinérance » entre leurs lieux d'appartenance, à une extrémité de la route sur la Côte Nord, et les grandes villes que sont Montréal et Québec, à l'autre extrémité de la route. C'est « La grande route », ou Mishta Meshkenun, chantée par Florent Vollant dans son album éponyme.

2.15 DE MALIOTENAM À NATASHQUAN : LA MINGANIE

Jusqu'en 1976, la route 138 s'arrêtait à la rivière Moisie, près de Maliotenam, et reparaisait plus loin, en Minganie. Longue de 410 km, cette rivière, où abondent le saumon et la truite, coule dans une vallée très encaissée. Après avoir franchi l'embouchure ensablée de la Moisie, la 138 file désormais vers l'est et pénètre en **Minganie**, en Moyenne Côte-Nord. C'est le relief accidenté et les nombreuses rivières qui ont longtemps retardé la construction de ce lien routier entre Sept-Îles

¹¹² Ces pensionnats étaient « des institutions destinées à scolariser, évangéliser et assimiler les enfants autochtones. Au cours du XXe siècle, le Département des Affaires Indiennes encouragea le développement des internats pour autochtones afin de favoriser leur assimilation. Cette pratique, qui séparait les enfants de leur famille, a été décrite comme le fait de « tuer l'indien dans l'enfant » ». Commission Vérité et réconciliation, Pensionnats pour autochtones au Canada. https://fr.wikipedia.org/wiki/Pensionnats_pour_Autochtones_au_Canada

et cette région. La route s'engage dans un long parcours en terrain montagneux et boisé. Elle offre quelques jolis points de vue sur le golfe. Elle enjambe les spectaculaires cascades de la rivière Manitou, l'un des plus beaux sites naturels de la Côte-Nord. Elle rejoint ensuite le littoral et franchit la large embouchure de la rivière Sheldrake par un très long pont métallique.

À la sortie du pont, le hameau de Sheldrake fait partie de la municipalité de Rivière-au-Tonnerre. Noyau principal de cette municipalité, **Rivière-au-Tonnerre** est ainsi nommée en raison du fracas assourdissant des cascades de la rivière éponyme à l'entrée du village. À l'instar des autres localités de la Minganie et de la Basse-Côte-Nord, les maisons de ce village sont très dispersées, disposées sans ordre apparent, contrairement aux localités situées en Haute-Côte-Nord. Ce sont des Gaspésiens qui se sont établis dans cette région au 19^e siècle, après le départ de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Trônant au coeur de Rivière-au-Tonnerre, visible de loin, l'**église Saint-Hippolyte** est sans doute le plus beau monument religieux de la Côte-Nord. Elle fut construite entre 1905 et 1912 par un artisan d'origine normande avec la participation des villageois. À l'intérieur, la nef bordée de galeries latérales peintes en bleu et en blanc est ravissante. Elle est décorée de sculptures en bois taillées au canif par des artisans locaux. Disponible en quantité dans les immenses forêts de la Côte-Nord, le bois est le seul matériau de construction utilisé, à l'instar des autres lieux de culte de cette région. Voisin de l'église, la **Maison de la Chicoutai** fait la promotion de la chicoutai. Appelé également plaquebière, ce petit fruit orangé emblématique de la Basse-Côte-Nord pousse dans les nombreuses tourbières de la région. Apparenté à la framboise et riche en vitamines, il est consommé sous plusieurs formes : confitures, tartes, etc.

La côte sablonneuse et argileuse que longe la 138 est très fragilisée par l'érosion marine, si bien qu'à chaque année des pans de terre disparaissent dans les eaux du golfe. C'est dans le secteur de Rivière Saint-Jean, petite municipalité située sur la route 138 à l'embouchure de la rivière éponyme, que ce phénomène fait

les plus importants ravages en zone habitée au Québec. Des portions de terrains bâtis ainsi qu'une partie d'un ancien dépotoir municipal, incluant des carcasses de voitures, ont déjà été emportée par les eaux de la mer¹¹³.

Plus loin, **Longue-Pointe-de-Mingan** possède une magnifique plage de sable fin bordée par un long trottoir de bois. À l'instar d'autres municipalités nord-côtières, on y trouve un petit musée d'interprétation des rorquals et d'autres mammifères marins attenants à la station de recherche des îles Mingan. En juillet, cette localité voit sa population tripler en raison de la tenue d'un festival fort coloré, avec un défilé de chars allégoriques, organisé par la communauté innue : **le festival des Paspayas**. À proximité du village, un aéroport désaffecté datant de la Deuxième Guerre mondiale rappelle le climat d'incertitude suscité par les incursions de sous-marins allemands dans le golfe à cette époque.

Quelques kilomètres plus loin, la route 138 enjambe l'embouchure de la rivière Mingan, sur la rive de laquelle est établie la réserve autochtone de **Mingan**. Ce nom d'origine basque évoque la présence dans ces parages de pêcheurs basques aux 16^e et 17^e siècles. Appelée Ekuanitshit en langue innue, ce site est l'un des principaux centres de diffusion de la culture innue sur la Côte-Nord. Manifestation de cette vitalité culturelle, un poste de radio local émet des émissions en langue innue-aimun. Sise à l'emplacement d'un ancien campement innu, la **maison de la Culture innue** constitue un lieu symbolique de rassemblement et de partage aux membres de cette communauté. On y met en valeur le mode de vie traditionnel axé sur le nomadisme des Innus – avant leur sédentarisation. Parmi ces traditions, figurent le culte des aînés, la culture des plantes médicinales et des petits fruits du terroir, ainsi que la pêche au saumon. Attenante à la maison de la Culture, la charmante petite **église Saint-Georges** est un véritable musée miniature d'art innu où sont exposés des sculptures en bois, de magnifiques vitraux et des peaux d'animaux tendues et peintes de diverses couleurs. Elle fut construite en 1917 par un certain John Maloney, qui est nul autre nul autre que le célèbre Jack Monoloy de la chanson de Gilles Vigneault... cet Innu « fringant » qui « courtisait une Blanche... »

¹¹³ Jean-Gabriel Jasmin « Portrait préliminaire : Le phénomène d'érosion à Rivière Saint-Jean, Minganie, région de Duplessis ». <http://obvd.qc.ca/wp-content/uploads/2017/11/Portrait-preliminaire-de-lenjeu-de-l%C3%A9rosion-%C3%A0-Rivi%C3%A8re-Sain-Jean-version-finale.pdf>. Érosion des berges à Rivière-Saint-Jean: « C'est assez les études! ». Société Radio-Canada, Ici Côte-Nord. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1063010/riviere-saint-jean-erosion-berges>

Après Mingan, la forêt boréale s'efface par endroits pour faire place à des espaces dénudés. De part et d'autre de la route 138, quelques bosquets de conifères rabougris parsèment les marécages et les tourbières couverts de mousses et de lichens. C'est la toundra du littoral, un écosystème très fragile. Après avoir parcouru durant plus d'un millier de kilomètres plaines cultivées, montagnes couvertes d'épaisses forêts, villes et villages, le dépaysement est radical.

C'est dans cet environnement désolé et austère que nous atteignons la dernière ville de la Côte-Nord : **Havre-Saint-Pierre**. Il s'agit, en fait, d'une modeste localité d'à peine 3 500 habitants, qui fut pourtant la plus grande agglomération de toute la Côte-Nord jusqu'à la fondation de Baie-Comeau en 1937. D'abord appelée Pointe-aux-Esquimaux, elle fut occupée en 1857 par des Madelinots d'origine acadienne¹¹⁴, dont les descendants perpétuent de nos jours l'héritage culturel. Lampadaires, plaques de noms de rues et l'agréable promenade de front de mer sont parés de l'emblème national de l'Acadie : le drapeau tricolore bleu, blanc, rouge orné d'une étoile jaune¹¹⁵. L'accent acadien est couramment audible chez les habitants de Havre-Saint-Pierre, appelés Cayens – une déformation du mot Acadien. L'un des Cayens les plus connus est le poète **Roland Jomphe**, décédé en 2003. Son œuvre s'inspire des liens étroits qui unissent les Cayens à la mer – lui-même était pêcheur –, comme l'atteste son ouvrage de poésie *De l'eau salée dans les veines*. Sur la rue de la Berge, la **Maison de la culture Roland-Jomphe** porte son nom, voisine de la Shed à morue, la principale salle de spectacles de la Basse-Côte-Nord.

En dépit de l'éloignement des grands centres urbains, Havre-Saint-Pierre bénéficie d'un certain dynamisme économique. La ville est dotée d'un port minéralier d'où est expédié par cargo le minerai d'ilménite à destination des usines de transformation de Sorel. Composé de fer et de titane, ce minerai est extrait des gisements de l'arrière-pays, parmi les plus riches au monde, et acheminé par voie ferrée au port. Gilles Vigneault évoque cette activité industrielle dans la chanson *Fer et titane*. En outre, l'activité économique induite par la construction de barrages hydroélectriques sur la rivière La Romaine – un projet toutefois vivement

¹¹⁴ Avant de s'établir sur la Basse-Côte-Nord, cette population d'origine acadienne s'était réfugiée aux Îles-de-la-Madeleine après avoir été déportée en 1755 de leurs terres ancestrales d'Acadie – l'actuel territoire du sud-ouest de la Nouvelle-Écosse – par les Britanniques.

¹¹⁵ Le drapeau acadien est le plus vieil emblème francophone d'Amérique du Nord.

contesté par les défenseurs de la préservation de l'environnement – a donné un second souffle à cette localité. La route 138 franchit la large embouchure de ce cours d'eau à l'ouest de la ville.

Par ailleurs, Havre-Saint-Pierre est une importante escale touristique l'été alors que les navires de croisière accostent au quai de la ville. La proximité de l'**archipel de Mingan**, desservi depuis Havre-Saint-Pierre par une navette maritime, attire nombre de visiteurs en saison estivale. L'une des îles de l'archipel, l'île du Havre, fait face au port. Composée de 27 îles, la réserve de Parcs Canada que constitue cet archipel regroupe une grande concentration de monolithes calcaires aux formes originales. C'est un important site fossilifère qui comprend des fossiles de mollusques, de trilobites, de coraux et d'algues.

La route 138 passe en périphérie de Havre-Saint-Pierre, puis étire son long ruban d'asphalte vers l'est au milieu des tourbières et des marécages. Ce n'est qu'en 1996 que ce tronçon routier qui relie Havre-Saint-Pierre à **Baie-Johan-Beetz**, la localité suivante, a été inauguré, à la grande joie des résidents de la région. En arrivant dans ce modeste patelin, apparaît une maison d'allure bourgeoise, une vision un peu inusitée dans cet environnement austère : la **Maison Johan-Beetz**. Trônant sur un petit promontoire rocheux à l'embouchure de la rivière Piashti, cette élégante maison de style Second Empire fut construite en 1899 par un aristocrate belge, le commerçant de fourrures Johan Beetz, qui a donné son nom au village. Les résidents de Baie-Johan-Beetz ont eu des sueurs froides en 2013 lorsqu'un immense feu de forêt s'était dangereusement rapproché d'eux, à moins de 1500 mètres des premières maisons. Le brasier a dévasté plus de 500 km² de forêt, une zone de désolation que franchit la route 138 à l'est du village.

Peu après Aguanish, petite bourgade qui s'étire le long d'une jolie anse, la 138 atteint Natashquan. Fondée en 1855 par des Madelinots de souche acadienne, comme Havre-Saint-Pierre, **Natashquan** (« Là où on chasse l'ours » en innu-aimun) a tiré profit de sa localisation comme « interface » entre la terre et la mer. Elle doit son existence à la traite des fourrures et, surtout, à la pêche à la morue et à la

chasse aux loup-marins. À l'époque des compagnies de pêche jerseyaise fin 19^e siècle, elle fut un temps le port de pêche le plus animé de toute la Côte-Nord. Le **site des Galets**, un regroupement de cabanons de pêche situé sur une pointe de terre s'avancant dans la mer, évoque ce passé de pêcheurs.

À l'instar des autres localités de la Basse-Côte-Nord, les maisons de Natashquan se répartissent en ordre dispersé le long de la route 138 et des rues adjacentes, de part et d'autre de l'embouchure de la rivière Des Plaines. Un trottoir de bois longe les plages sablonneuses qui bordent le rivage. Les navires de croisière et le bateau qui fait la navette sur la Côte-Nord, le Bella-Desgagné, accostent au quai municipal situé à l'entrée du village.

La notoriété de Natashquan est intimement associée au plus illustre chansonnier du Québec contemporain, auteur-compositeur-interprète natif de ce coin de pays : **Gilles Vigneault**. Né en 1928, ce troubadour des temps modernes a acquis une renommée à travers la francophonie mondiale. Ouverte au public depuis 2019, sa maison natale, d'architecture paysanne classique, est classée site patrimonial. Autre site d'intérêt local, l'église a été édifiée avec les débris des épaves de bateaux échoués sur la grève. En août, le **festival Innucadie**, qui se tient à la salle de spectacle de l'Échouerie, cultive le lien culturel entre les traditions innue et acadienne. À la fin de l'hiver, Natashquan s'anime durant une semaine pour célébrer la **mi-carême**, une tradition d'origine religieuse qui rappelle le Mardi Gras. À cette occasion, les habitants du village défilent de maison en maison costumés afin de ne pas être reconnus par leurs voisins.

L'inauguration en 1996 du lien routier entre Natashquan – plus précisément le tronçon entre Baie-Johan-Beetz et Havre-Saint-Pierre – et le reste du réseau routier québécois a sensiblement modifié le mode de vie des villageois. Auparavant, le village vivait au rythme du va-et-vient des bateaux et des avions, seuls moyens de communication avec l'extérieur. C'était une communauté tissée serrée. La perspective du prolongement de la route jusqu'au village suscitait de grands espoirs de développement économique et de croissance démographique parmi

la population locale. L'arrivée de la route, si elle a permis un certain afflux de touristes l'été, a engendré un exode des jeunes, partis étudier ou travailler ailleurs. Le magasin général du village a dû fermer ses portes, l'approvisionnement en denrées diverses étant désormais largement assuré par le camionnage¹¹⁶.

Le village de Natashquan se trouve au centre du territoire municipal qui couvre la région immédiate. Au sein de ce territoire, la réserve autochtone innue de **Nutashquan** occupe une pointe de terre à l'embouchure de la rivière Natashquan, située à quelques kilomètres à l'est du village, le long de la 138. Cette communauté fait face à une forte croissance démographique, de sorte que son territoire en pleine expansion englobe désormais Pointe-Parent, un hameau allochtone (peuplé de Blancs). Les résidents blancs de ce patelin tentent depuis nombre d'années d'être relocalisés ailleurs, en vain jusqu'à maintenant. C'est la fin de la partie asphaltée de la 138.

Au-delà, la route 138 non revêtue, construite en 2013, se poursuit sur 44 km jusqu'au prochain village, Kegaska. Elle longe d'abord la rivière Natashquan, qu'elle enjambe ensuite, puis elle file au milieu d'un paysage austère et dénudé typique de la toundra du littoral. Modeste localité située à cheval entre une pointe de terre et une île, Kegaska est à la charnière entre deux entités humaines. D'un côté, vers l'ouest la Minganie francophone d'ascendance surtout acadienne, reliée au reste du Québec par la route. De l'autre, une Basse-Côte-Nord plus isolée du reste du Québec, plutôt tournée vers Terre-Neuve, pays des *Coasters* anglophones. De part et d'autre, l'omniprésence des Innus, premiers occupants de la Côte-Nord.

2.16 DE KEGASKA À BLANC-SABLON : LA BASSE-CÔTE-NORD

C'est ici à Kegaska que prend fin actuellement la route 138, du moins son tracé en continu¹¹⁷. Au-delà, vers l'est de la Basse-Côte-Nord, seuls de courts segments de route relient des hameaux entre eux. Y cohabitent *Coasters*, descendants d'Acadiens et Innus. C'est une région économiquement sous-développée qui vit

¹¹⁶ Natashquan, 20 ans après le prolongement de la route. Ici-Côte-Nord, Radio-Canada, 2 décembre 2016. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1003053/route138-natashquan-ouverture>

¹¹⁷ Des travaux de prolongement de la route jusqu'à Tête-à-la-Baleine ont été amorcés en 2021 et devraient être complétés en 2025.

modestement de la pêche. Faute d'accès routier, les seuls liens avec l'extérieur sont le bateau (le Bella-Desgagné), l'avion et, l'hiver, la « Route Blanche » empruntée par les motoneigistes. Pour l'avion, il faut prendre en considération des tarifs excessifs de vols entre ces communautés isolées et les grands centres urbains, souvent plus du double des tarifs réguliers des vols transatlantiques, ainsi que les horaires irréguliers en raison des fréquents brouillards.

Le littoral à l'est de Kegaska est très découpé, festonné d'une multitude d'îlots et coupé par de profondes embouchures de rivières. Voilà qui rend très problématique un éventuel tracé de la route 138. **Harrington Harbour** est l'un des villages côtiers les plus pittoresques. Reliées entre elles par un réseau de trottoirs de bois, des maisonnettes colorées, en bardeaux de cèdres ou en bois, parsèment une petite île rocheuse dénudée. Axée sur la pêche aux crustacés et sur le tourisme, l'activité locale se concentre autour du quai municipal. Des cabanons disséminés sur les îlots voisins sont occupés l'été par les pêcheurs du village, qui effectuent une sorte de transhumance annuelle entre la terre ferme et le monde insulaire. Ce mode de vie centré sur la pêche est caractéristique des villageois de la Basse-Côte-Nord. C'est dans ce patelin isolé, peuplé de descendants terreneuviens, que fut tourné en 2002 *La grande séduction*. Ce film à grand succès décrit les initiatives originales des villageois pour y attirer un médecin, illustration des efforts des *Coasters* pour rompre leur isolement. Harrington Harbour est reliée au monde extérieur par bateau depuis le village côtier de Chevery, desservi par un aéroport. Le territoire qui s'étend de Kegaska à Tête-à-la-Baleine forme la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent, l'une des plus vastes du Québec avec une superficie de 3 070 km².

Un peu plus loin, un tronçon d'une trentaine de kilomètres de la route 138 relie l'aéroport de Tête-à-la-Baleine à un embarcadère d'où un service de traversier mène à Mutton Bay. Ce petit aéroport au nom fort pittoresque, comme le village éponyme¹¹⁸, se situe au milieu d'un paysage dénudé formé de tourbières et de marécages. La route fait un long crochet dans les terres, rejoint ensuite le littoral, puis traverse les îles de la Baie Plate et du Grand Rigolet Ouest. Le Bella-Desgagné

¹¹⁸ Cette appellation originale proviendrait du nom donné à une île voisine du littoral, dont la forme évoquerait la tête d'une baleine se soulevant des eaux, selon l'abbé Victor-Alphonse Huard, en 1897. *Noms et lieux du Québec*, p. 772.

relie cette dernière île à Mutton Bay, la localité suivante, en contournant le vaste estuaire du Gros Mécatina. Il s'en est fallu de peu pour que cette magnifique rivière qui coule dans une nature inviolée soit harnachée par des barrages hydroélectriques de grande ampleur.

Gros Mécatina, c'est également le nom d'une municipalité qui regroupe les localités de Mutton Bay et de La Tabatière. Dans un effort de diversification économique dans une région entièrement dédiée à la pêche, cette communauté mise depuis quelques années sur la production de petits fruits, tels que la camerise et la chicoutai, seul embryon d'activité agricole de la Basse-Côte-Nord. Un autre tronçon de la route 138 d'une dizaine de kilomètres dessert cette municipalité. D'autres courts segments routiers parcourent le territoire d'autres villages tels que Saint-Augustin et la réserve innue de Pakua Shipi.

À partir de Vieux-Fort, la route 138 réapparaît pour parcourir une distance plus longue que les tronçons précédents, soit 69 km, jusqu'à Blanc-Sablon. Site privilégié autrefois par les flottes de pêche européennes, **Vieux-Fort** occuperait, semble-t-il, l'emplacement d'un ancien établissement de pêche fondé au début du 16^e siècle par des Bretons, appelé Brest, un établissement qui apparaît sur d'anciennes cartes géographiques où Jacques Cartier aurait fait escale en 1534.

Pour finir sa longue course, la route 138 se faufile entre les affleurements rocheux, les plans d'eau et les bosquets de conifères rabougris. Ici et là, de magnifiques points de vue sur la mer et les innombrables îlots s'offrent au regard. Après avoir traversé les villages de Rivière-Saint-Paul et Middle-Bay, elle atteint le « fil d'arrivée » : Blanc-Sablon. Avec les villages voisins de Brador et de Lourdes-de-Blanc-Sablon, **Blanc-Sablon** se trouve à extrême-est du Québec, aux portes du Labrador. À cet endroit, le golfe du Saint-Laurent se referme pour former un étroit goulot, soit le détroit de Belle-Isle. La pointe nord de l'île de Terre-Neuve n'est distante que de 28 km de la Côte-Nord. Le courant froid du Labrador s'engouffre dans ce détroit, amenant avec lui de spectaculaires icebergs. Terminus de la desserte maritime du Bella-Desgagné, Blanc-Sablon est relié de mars à janvier à Saint Barbe, à Terre-Neuve.

Blanc-Sablon revêt un intérêt archéologique exceptionnel. Des fouilles archéologiques y ont révélé la présence de campements datant de plus de 9 000 ans d'Amérindiens et d'Inuits (Paléoesquimaux), et à une époque plus récente, d'Européens¹¹⁹. On y a également mis à jour des vestiges d'une centaine de huttes rondes en forme de ruches d'abeilles semblables à des sites existants en Scandinavie. Il s'agirait vraisemblablement d'un campement viking datant de plus d'un millénaire – considérant la proximité du site viking de l'Anse-aux-Meadows, à l'extrémité nord de Terre-Neuve¹²⁰. En 1704, un poste de traite de fourrures fortifié, le fort de Pontchartrain du Labrador, fut érigé près de ce site par un officier de marine français, commandant de la côte du Labrador, Augustin Le Gardeur de Courtemanche. Auparavant, pêcheurs et chasseurs de baleines bretons, basques, espagnols et portugais fréquentèrent ces parages aux 16^e et 17^e siècles. Des vestiges de plate-forme de séchage de la morue sur **l'île de Room's Point**, face à Blanc-Sablon, attestent de leur présence. On y a repéré plusieurs épaves de bateaux basques, parmi lesquelles un galion transportant de l'huile de baleine en 1565 à Red Bay, localité du Labrador située près de Blanc-Sablon.

Par ailleurs, les nombreux îlots qui festonnent le rivage autour de Blanc-Sablon hébergent des colonies d'oiseaux migrateurs. Certaines de ces îles sont devenues des réserves ornithologiques.

La route 510 prolonge la 138 au Labrador. Après un long crochet dans l'arrière-pays, elle rejoint le Québec. La route 389 prend alors le relais et nous ramène... à Baie-Comeau, un itinéraire de plus de 1 722 km. C'est le seul accès routier ininterrompu de Blanc-Sablon avec le reste du Québec. Avis aux conducteurs intéressés.... Autrement, il est toujours possible de rejoindre Montréal plus rapidement, par avion, à partir de l'aéroport local. Ceci nous ramène au point de départ d'une autre grande route québécoise qui fait l'objet de la troisième section de ce document : la route 117.

¹¹⁹ Site archéologique de la Rive-Ouest-de-la-Blanc-Sablon. Répertoire du patrimoine culturel du Québec. <https://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=92707&type=bien>

¹²⁰ Vestiges de cabanes vikings découverts près de Blanc-Sablon, GrandQuébec.com, 1968. <https://grandquebec.com/histoire/vestiges-cabanes-viking-decouverts/>

LA ROUTE 138 EN IMAGES

Église Saint-Paul, à Ormstown



Campus Loyola, Université Concordia, à Montréal



Stade Olympique, à Montréal



Jardin de Chine, à Montréal

Maison du Docteur Ferron, à Louiseville



Boulevard des Forges, à Trois-Rivières



Monastère des Ursulines, à Trois-Rivières



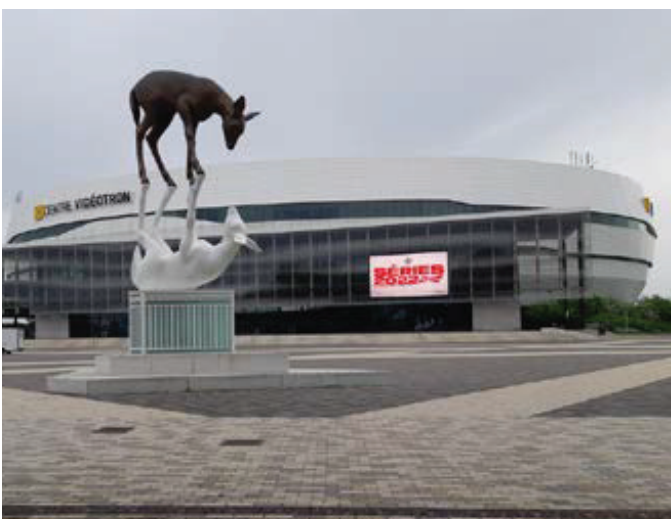
Moulin de la Chevrotière, à Grondines



Presbytère de Deschambault



Église St-Joseph, à Deschambault



Place Jean-Béliveau, Centre Vidéotron, à Québec



Chute Montmorency, à Québec



Basilique Sainte-Anne-de-Beaupré



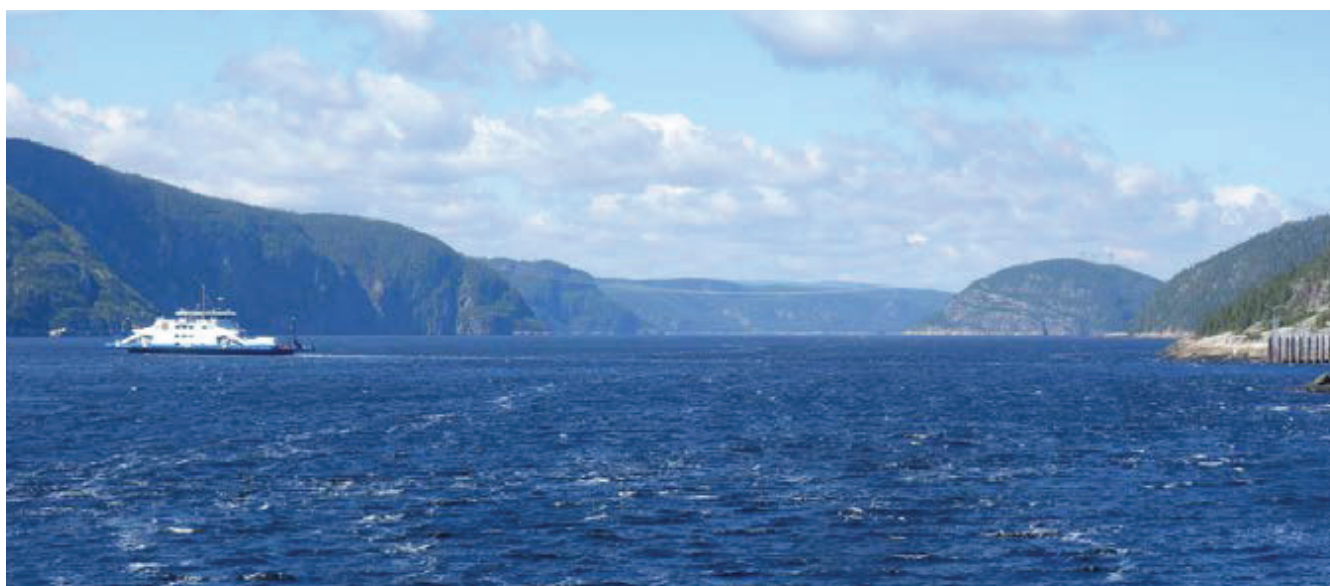
Cap-Tourmente



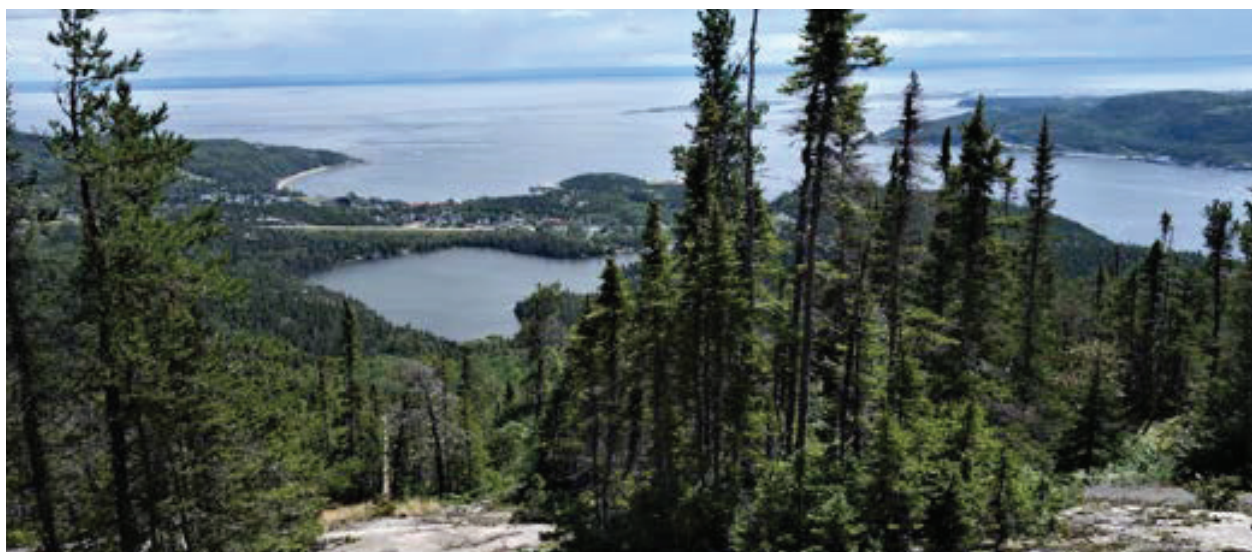
Rue Saint-Jean-Baptiste, à Baie-Saint-Paul



Charlevoix l'hiver, près de Sainte-Agnès



Le Saguenay, à Tadoussac



Tadoussac, le fleuve Saint-Laurent et l'embouchure du Saguenay



Pointe-aux-Outardes



Rivière Manicouagan, à Baie-Comeau

Phare de Pointe-des-Monts



Église-St-Hippolyte, à Rivière-au-Tonnerre



Route 138 entre Port-Cartier et Sept-Îles

Maison de la culture Roland-Jomphe, à Havre-Saint-Pierre



Les Galets, à Natashquan



Route 138 dans le secteur d'un ancien feu de forêt près de Baie-Johan-Beetz

Toutes les images ci-dessus sont d'Yves Archambault

3

LES PAYS D'EN-HAUT : LA ROUTE 117

Délaissions les rives du Saint-Laurent pour explorer maintenant l'arrière-pays laurentien en suivant le parcours de la route 117. D'une longueur totale de 660 km, cette route fut depuis la fin du 19^e siècle la principale voie de pénétration vers le nord-ouest du Québec. Ce qui était autrefois la route 11 – appelée à l'origine la Grande Ligne, dans les Basses-Laurentides¹²¹ – a contribué au peuplement et au développement du tourisme et de la villégiature des Pays d'en-Haut. « La section Montréal-Mont-Laurier de la route 11 est à la fois la plus ancienne et la plus connue au point de vue touristique. Les municipalités de cette région sont à peu près toutes des centres de villégiature fréquentés par les citadins et les touristes... », mentionnait le Bureau du tourisme du Québec en 1929¹²². Considérée comme la « colonne vertébrale » du peuplement des Laurentides, elle sera fortement concurrencée à partir de 1876 par l'arrivée du chemin de fer. Par la suite, le prolongement de la route au-delà des Laurentides a été étroitement associé à la colonisation de l'Abitibi et à l'expansion de l'industrie minière.

Tout comme l'autoroute des Laurentides qui suit un parcours parallèle, cette route est très familière pour les résidents de la couronne nord de Montréal et pour les vacanciers, du moins dans le secteur des Laurentides. Les Montréalais ont coutume d'appeler abusivement cette région « le Nord », car elle est située au nord-ouest de la métropole. Abusivement car, en réalité, ce « Nord » se situe à l'extrême-sud du territoire québécois. C'est donc dans l'extrême-sud du Québec, à Montréal, que débute la route 117.

¹²¹ Le tout premier tronçon de l'actuelle route 117, le Chemin de la Grande ligne, date de 1804. Ce qui fut à l'origine une mauvaise piste parsemée d'ornières d'une vingtaine de kilomètres reliait Sainte-Thérèse à Saint-Janvier. Ce chemin difficilement praticable sera prolongé par la suite, section par section. Il atteindra Sainte-Agathe-des-Monts en 1856, puis Saint-Jovite en 1885. Ce n'est qu'en 1920 qu'une route carrossable rejoindra Mont-Laurier, dans la vallée de la Lièvre.

¹²² « Sur les routes du Québec », Bureau provincial du tourisme du Québec, 1929, dans : Route nationale ou route 11, Musée virtuel de Prévost. <http://www.monmuseevirtuel.ca/fiches/route-nationale>



La route 117

3.1 DE MONTRÉAL À SAINTE-ROSE-DE-LAVAL : L'ÎLE DE MONTRÉAL ET L'ÎLE JÉSUS

D'emblée, nous changeons radicalement de décor. Après les vastes espaces nordiques de la Basse-Côte-Nord, nous voici de retour au cœur de la **zone métropolitaine de Montréal**. En effet, la route 117 débute à l'échangeur Décarie, carrefour d'autoroutes achalandées : le boulevard Décarie (l'autoroute A15), longue artère en tranchée menant au centre-ville, l'autoroute Métropolitaine (l'autoroute A40), dont les voies surélevées coupent l'île-de-Montréal en deux, et

le Chemin de la Côte-de-Liesse. Dans cet échangeur routier, le plus achalandé du Québec, la congestion routière est souvent infernale aux heures de pointe. Cette situation risque d'empirer avec la présence toute récente du Royalmount, un gigantesque complexe commercial situé face à l'échangeur.

À partir de cet échangeur, la route 117 se confond d'abord avec le boulevard Marcel-Laurin, du nom d'un ancien maire de **Ville Saint-Laurent**, de 1959 à 1990. Durant cette période, cette ville – devenue par la suite un arrondissement montréalais – connut une croissance économique considérable. Illustration de ce dynamisme, les immenses installations de l'avionnerie Bombardier, autrefois Canadair, ont pignon sur rue sur cette artère, après l'intersection avec la Côte-Vertu. Un peu plus loin, apparaît sur la droite un imposant monument dont l'architecture évoque les grandes mosquées d'Asie centrale, tranchant nettement avec le quartier environnant. C'est le **Centre islamique du Québec**, flanqué d'une coupole en céramiques turquoises et d'un minaret, avec en façade un vaste portail vitré en forme d'ogive.

Après avoir croisé le boulevard Henri-Bourassa, dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, la route 117 se scinde en deux voies, la rue Lachapelle à droite et le boulevard Laurentien à gauche. Ces deux axes parallèles se rejoignent un peu plus loin pour franchir la rivière des Prairies au **pont Lachapelle**. Ce pont est constitué de deux structures métalliques, l'une avec des poutres à cantilever et l'autre, en arc, datant respectivement de 1930 et de 1976. Premier pont de l'histoire de Montréal, il est construit sur le site du premier pont ayant relié l'île de Montréal à l'île Jésus, érigé en 1836¹²³. Au 19^{ième} siècle, il assurait la jonction entre les deux seuls liens routiers entre l'île de Montréal, plus précisément le canal Lachine, et Saint-Eustache via l'île Jésus. De nos jours, la route 117 suit le tracé de ces axes routiers.

La 117 aborde ensuite l'île Jésus – plus précisément l'ancien village de L'Abord-à-Plouffe – occupée par la ville et la région administrative de **Laval**. Avec 450 000 habitants, Laval est la troisième ville la plus peuplée du Québec. Elle est issue

¹²³ Avant 1836, les deux rives étaient reliées sur ce site par une traverse à manège – ou horse boat. Il s'agissait d'un bateau à aubes actionnées par un cheval en marche sur l'embarcation. Stéphane Tessier, L'histoire du pont Lachapelle. D'une rive à l'autre. Magazine Signé Laval, 2022. <https://signelaval.com/fr/magazine/lhistoire-du-pont-lachapelle-dune-rive-a-lautre>

de la fusion en 1965 des anciennes municipalités de l'île Jésus. Elle était autrefois qualifiée de jardin potager de Montréal en raison de la fertilité des sols et de la proximité de la métropole. À partir de Laval, la route 117 porte le nom d'un illustre personnage, qui a joué un rôle déterminant dans l'histoire des Basses-Laurentides : le boulevard Curé-Labelle – autrefois appelée la Montée Bélair. On y reviendra plus loin. Elle traverse ce territoire du sud au nord. À l'instar des autres grands axes routiers lavallois, elle est bordée de nombreux établissements commerciaux : garages, restaurants, motels, pharmacies, spas, etc. Dans le quartier Chomedey un grand nombre de ces établissements appartiennent à des commerçants arabes. Les arabophones forment plus de 20 % de la population lavalloise. Autrefois ville massivement francophone à caractère semi-rural, Laval est devenue au fil des ans une agglomération urbaine cosmopolite résultant de la migration de Montréalais d'origine immigrante.

Le boulevard Curé-Labelle croise successivement les boulevards de la Concorde et Saint-Martin, puis les autoroutes Jean-Noël-Lavoie et des Laurentides (respectivement, la A440 et la A515). Avant et après ce croisement, l'autoroute des Laurentides suit un parcours parallèle à la route 117 sur une centaine de kilomètres, de la Métropolitaine à Montréal à Sainte-Agathe-des-Monts. Inaugurée en 1959, cette autoroute, la plus ancienne du Québec, a ravi à la 117 la plus grande part du trafic des villégiateurs et des touristes en route vers les Laurentides.

La route 117 croise ensuite le boulevard Sainte-Rose, dans le quartier de **Sainte-Rose**. Fondée en 1740 par l'intendant Hocquart, ce quartier est l'un des plus anciens villages de l'île Jésus. Situé le long de cette artère, le coeur historique de Sainte-Rose a un cachet indéniable. Parmi les édifices patrimoniaux qui s'y trouvent, l'**église Sainte-Rose-de-Lima** se distingue par sa façade monumentale en pierres de taille surmontée de deux clochers. Œuvre de l'architecte Victor Bourgeau, elle fut érigée en 1856. De style néo-classique, le chœur, avec ses mezzanines soutenues par des colonnades, est ravissant. Sur la rue des Patriotes, l'**auberge Tassé**, une antique demeure en pierres datant de 1825, accueillait des « Fils de la Liberté » durant la Rébellion de 1837. Ceux-ci y tenaient des réunions

jugées suspectes par les Anglais. En guise de représailles contre ces derniers, des soldats anglais incendièrent une partie du village et firent plusieurs victimes¹²⁴.

Le Vieux-Sainte-Rose est baigné par la rivière des Mille-Isles, qui forme la limite nord de l'île Jésus. En raison du caractère bucolique de ses berges et de ses nombreux îlots boisés, cette rivière a inspiré des peintres, tel que Marc-Aurèle Fortin, natif de Sainte-Rose. Elle fut longtemps une zone de villégiature fort prisée des Montréalais, avant que le mouvement d'étalement urbain du Grand Montréal n'atteigne ses rives à partir des années 1960. Elle abrite un écosystème exceptionnel en milieu urbain où abondent érablières, marais et plantes flottantes. Cet environnement a rendu possible l'aménagement d'un refuge faunique et d'un parc récréatif, le parc de la Rivière-des-Mille-Isles, qui fait le bonheur des canoéistes et des kayakistes. Logé dans l'usine de traitement de l'eau potable de Sainte-Rose, sur les berges de la rivière, le Centre d'interprétation des eaux, le C.I.EAU, porte sur la mise en valeur et la conservation de l'eau comme ressource à protéger.

3.2 DE ROSEMÈRE À SAINT-JÉRÔME : LES BASSES-LAURENTIDES

La route 117 enjambe le pont Marius-Dufresne sur la rivière des Mille-Isles surplombant le parc éponyme, puis pénètre dans la région des **Laurentides**. Première localité laurentienne sur notre parcours, Rosemère, une ville d'origine anglophone, est reconnue pour l'exceptionnelle qualité de ses aménagements paysagers et horticoles. La 117 croise ensuite l'autoroute 640, puis dessert **Sainte-Thérèse-de-Blainville**. Cette ville abrite une importante institution d'enseignement postsecondaire, le **collège Lionel-Groulx**, ainsi nommé en l'honneur du Chanoine Lionel Groulx¹²⁵. Avec son clocheton argenté et son toit mansardé, cet établissement forme avec l'église Sainte-Thérèse d'Avila un ensemble architectural harmonieux. Il occupe le bâtiment du Petit Séminaire Sainte-Thérèse, construit en 1883. Il s'est illustré à plusieurs reprises par le militantisme de ses étudiants. C'est l'occupation de cet établissement par 200 étudiants qui fut à l'origine du mouvement de contestation estudiantine qui a déferlé sur l'ensemble du Québec en octobre 1968.

¹²⁴ Les soldats anglais mirent le feu au village en guise de représailles contre le projet des Patriotes de détruire un pont sur la rivière des Mille-Isles et d'empêcher ainsi les troupes britanniques d'assiéger Saint-Eustache.

¹²⁵ Né en 1878 et décédé en 1967, ce prêtre catholique et historien est considéré, avec Henri Bourassa, comme l'une des deux figures marquantes du nationalisme canadien-français de la première moitié du 20^e siècle. six mois en 2012.

Plus tard, lors du « Printemps érable » de 2012¹²⁶, de violents affrontements ont opposé les étudiants protestataires qui occupaient le cégep et les forces policières.

Située à proximité, l'**église Sainte-Thérèse d'Avila** date de la même époque que le collège. Dominée par son clocher surélevé couleur argent, la façade est dotée d'une magnifique rosace. Elle possède un orgue remarquable, avec plus de 3 000 tuyaux en bois, oeuvre des frères Casavant¹²⁷. Cette église ainsi que le collège Lionel-Groulx sont accessibles depuis la route 117 par la rue de Blainville.

Une vaste superficie de Blainville, municipalité voisine de Sainte-Thérèse le long de la 117, est occupée par les vestiges des installations du Plan Bouchard. Il s'agit d'usines de munitions destinées à approvisionner l'armée canadienne durant la Deuxième Guerre mondiale. Dortoirs, cuisines et hôpital de campagne complétaient ce complexe, dont il ne reste aujourd'hui que des ruines enfouies dans la forêt. Sur cet emplacement, un petit musée aménagé dans un ancien conteneur évoque cet épisode de l'histoire régionale : le « Micro-musée du Plan Bouchard ». Ce musée est accessible depuis la route 117 par le boulevard du Plan Bouchard. C'est à proximité de ce site qu'un avion de la Trans Canada Airlines s'écrasa un soir pluvieux de novembre 1963, peu après son décollage de l'aéroport de Dorval. Tous les 118 occupants de l'avion périrent. Les recherches des cadavres mutilés dans cette zone marécageuse furent très ardues.

La route 117 file vers le nord-ouest et traverse Saint-Janvier. Cette localité est l'un des noyaux villageois dont la fusion a donné naissance à **Mirabel** dans les années 1970. Cette municipalité a été créée dans le contexte de la construction de l'aéroport international éponyme, converti depuis lors en centre de fret aérien. Elle couvre une vaste superficie, de plus de 486 km². Afin d'aménager la future zone aéroportuaire, plus de 40 000 hectares de terres agricoles très fertiles furent expropriées par le gouvernement fédéral à partir de 1969 – soit dix fois la superficie nécessaire en vue d'un éventuel agrandissement. Cette décision suscita une levée de boucliers de la part de la population affectée – plus de 3126 ménages touchés – engendrant un vaste mouvement de protestation orchestré par les

¹²⁶ C'est l'annonce par le gouvernement du Québec d'une hausse marquée des frais de scolarité imposée aux étudiants qui déclencha ce vaste mouvement de protestation qui agita le Québec durant six mois en 2012.

¹²⁷ Fondée en 1879 par les frères Joseph-Claver et Samuel Casavant à Saint-Hyacinthe, la maison Casavant Frères figure parmi les cinq premiers facteurs d'orgues au monde.

« expropriés de Mirabel ». Ce n'est qu'en 2006 que le fédéral restitua complètement les terres expropriées aux agriculteurs affectés. L'aéroport international de Mirabel fut finalement démoli en 2014. De nos jours, cette municipalité accueille de nombreuses entreprises et établissements commerciaux. Elle fait partie de la couronne nord de la zone métropolitaine de Montréal, qui connaît la plus forte croissance démographique du Québec. Supermarchés, garages, quincailleries, restaurants, pharmacies, motels et autres établissements commerciaux se succèdent presque sans interruption le long de la 117, jusqu'à Saint-Jérôme.

Capitale régionale des Laurentides avec 75 000 habitants, **Saint-Jérôme** se déploie de part et d'autre de la rivière du Nord. Figure marquante de l'histoire locale, le **curé Antoine Labelle** fut le principal architecte du développement économique de cette ville et des Hautes-Laurentides, dont elle commande l'accès. Sous-ministre de l'Agriculture et de la Colonisation de 1888 à 1890, il favorisa l'établissement dans les « Pays d'en-Haut » de Canadiens-français, dont il cherchait à stopper l'exode massif vers les États-Unis. Fruit de son initiative, l'arrivée en 1876 du chemin de fer à Saint-Jérôme favorisa l'industrialisation de la ville et le peuplement des Hautes-Laurentides : c'est **le P'tit train du Nord**¹²⁸. Coiffée d'une toiture à croupes en saillies, bordée de larges avant-toits, l'ancienne gare perpétue le souvenir de cette époque expansionniste. De nos jours, une nouvelle gare intermodale (ferroviaire et routière), au design scandinave, est le terminus de la voie ferrée reliant Saint-Jérôme à Montréal.

Au centre-ville, la route 117 se divise en deux avenues parallèles, les rues Saint-Georges et Labelle, qui bordent le parc Labelle. Au centre de cet espace joliment aménagé, trône la statue du curé Labelle, œuvre du sculpteur Alfred Laliberté. Deux édifices patrimoniaux font face au parc. Érigée entre 1897 et 1900, la cathédrale de Saint-Jérôme abrite un musée commémorant l'œuvre de l'illustre ecclésiastique. L'ancien Palais de Justice abrite la **Maison de la culture Claude-Henri-Grignon**, un site muséal qui évoque la mémoire de **Claude-Henri Grignon**. Cet écrivain est l'auteur d'*Un homme et son péché*, œuvre phare de la littérature québécoise datant de 1933. Il a également scénarisé un célèbre téléroman, *Les*

¹²⁸ Le P'tit train du Nord appartenait alors à un organisme provincial, la Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway. La portion de Montréal à Saint-Jérôme de cette voie ferrée fut cédée au Canadien Pacifique en 1882.

belles histoires des Pays d'en-Haut, qui évoque la vie quotidienne des habitants de son village laurentien de Sainte-Adèle à l'époque de la colonisation¹²⁹. Inauguré en 2018, le théâtre Gilles-Vigneault est considéré comme un chef d'oeuvre d'architecture contemporaine et écoresponsable. Depuis la 117 on accède au théâtre et à la vieille gare par la rue de la Gare, et à la gare intermodale par la rue Latour.

Ville de tradition ouvrière, Saint-Jérôme a connu la plus importante expérience d'autogestion de l'histoire du Québec. En 1974, des ouvriers ont pris le contrôle de leur usine de textiles, la Regent Knitting, fermée deux ans auparavant. La nouvelle entreprise, Tricofil, dura huit ans, jusqu'en 1982. Cette expérience inédite est l'aboutissement d'une série de conflits ouvriers au cours desquels s'illustra une autre personnalité du monde ecclésiastique : **Jacques Grand'Maison**. Ce théologien et sociologue sensible aux conditions des travailleurs d'usine a agi comme médiateur lors des grèves à la Dominion Rubber puis à la Regent Knitting. Il est également connu en tant qu'écrivain.

3.3 DE PRÉVOST À SAINTE-AGATHE-DES-MONTS : LES HAUTES-LAURENTIDES

À la sortie de Saint-Jérôme, la route 117 longe la rivière du Nord, dont les berges sont aménagées en un parc linéaire ombragé : le parc régional de la Rivière-du-Nord. Dès lors, le relief s'anime. La rivière du Nord creuse son sillon au milieu des premiers massifs des Hautes-Laurentides. Cette région montagneuse fait partie du Bouclier canadien, un immense territoire de près de 5 millions de km² en forme de fer à cheval autour de la Baie d'Hudson. Elle couvre près de 90 % de la superficie du Québec, au nord du Saint-Laurent. Ces montagnes aux altitudes modestes datent de l'ère précambrienne, soit plus de 4,5 milliards d'années, ce qui en font les plus vieilles sur Terre. Les glaciations successives, en particulier celle de l'ère quaternaire, ont façonné et érodé leurs contours. Elles ont mis à nu la roche et fait apparaître une multitude de lacs et de rivières, entourés d'immenses forêts. Les « vieilles montagnes râpées du Nord », selon les mots du poète Gaston

¹²⁹ Personnage central de ce téléroman, *Séraphin Poudrier*, un homme très avare fait la pluie et le beau temps dans sa communauté de Sainte-Adèle. Créé de toutes pièces en 1967, le village de Séraphin, un village typique des Laurentides, accueillit les visiteurs jusqu'à sa fermeture en 1999.

Miron...

C'est dans ce décor souvent austère qu'évolue la route 117 depuis Saint-Jérôme jusqu'à la lointaine Abitibi. Elle suit de près la piste cyclable du P'tit train du Nord, qui relie Sainte-Thérèse à Mont-Laurier. Sur un parcours de près de 250 km, cette voie cyclable occupe l'emprise de l'ancienne voie ferrée. Construite par étapes entre 1876 et 1909 et abandonnée à la fin des années 1980, cette première voie de pénétration dans ce vaste territoire a véhiculé colons en quête de terres à défricher, puis citadins et touristes vers les lieux de villégiature. D'anciennes gares, telles celle de Prévost – autrefois Shawbridge – ont été restaurées et converties en centres d'information touristique. À partir des années 1930, le chemin de fer a subi la concurrence de la route 11, favorisée par la popularité croissante de l'automobile et des campagnes de promotion du Bureau provincial du tourisme du Québec¹³⁰. Plus achalandée et plus rapide, l'autoroute des Laurentides suit de près la route 117, qu'elle croise plus d'une fois jusqu'à Sainte-Agathe-des-Monts.

Première station de villégiature le long de la 117, **Saint-Sauveur** a connu un développement effréné au cours des quarante dernières années. Le paisible village bucolique d'autrefois s'est transformé en peu de temps en une petite ville bourdonnante d'activité fréquentée par les estivants et les amateurs de sports d'hiver. Les développements domiciliaires font tache d'huile sur les versants des collines environnantes. Accessible depuis la 117, la rue Principale a su garder un certain cachet architectural avec ses maisons campagnardes dotées de larmiers et de toitures à deux versants, malgré l'intense activité commerciale qui y règne. Elle est dominée par l'église Saint-Sauveur, réplique de la cathédrale de Saint-Jérôme en proportions plus modestes, avec son haut clocher, ses deux clochetons latéraux et sa magnifique rosace.

Saint-Sauveur est située au cœur d'un vaste domaine skiable, d'une altitude toutefois modeste, avec ses nombreuses pistes de ski « striant » les collines environnantes, notamment au Mont Gabriel. Elle abrite le **Musée du ski des Laurentides**. On y évoque l'histoire de cette activité hivernale qui débuta dans les Laurentides en 1905 avec l'apparition du ski de fond. Ce sport gagna tellement

¹³⁰ L'ouverture douze mois sur douze de la route 11, déneigée l'hiver jusqu'à Sainte-Agathe en 1937, puis jusqu'au Mont-Tremblant en 1941, a favorisé l'usage de cette route au détriment du rail. Route nationale ou route 11, Musée virtuel de Prévost. <http://www.monmuseevirtuel.ca/fiches/route-nationale>.

en popularité que les premiers trains de neige en Amérique du Nord furent mis en service en 1927, depuis Montréal¹³¹. Apparu vers 1936, le ski alpin connut à son tour une expansion très rapide au point de supplanter le ski de fond. Cette région est considérée comme étant le berceau du ski au Canada. Un personnage légendaire a fait la renommée de cette activité : **Jack Rabbit**. Né en Norvège en 1875, Hermann Smith-Johannsen, de son vrai nom, s'établit dans les Laurentides en 1932. Il y développa plusieurs pistes de ski de fond, dont celle de la célèbre Maple Leaf qui relie plusieurs villages entre eux. Il pratiqua ce sport jusqu'à l'âge vénérable de 104 ans. Il mourut en 1987 à ... 111 ans! Il fut reconnu à titre posthume comme l'homme le plus âgé sur Terre durant le dernier mois de sa vie (seules quelques femmes étaient alors plus âgées que lui à cette époque).

La route 117 se fraie ensuite un chemin dans la vallée encaissée de la rivière du Nord. Elle traverse Mont-Rolland, ancien village désormais annexé à la ville de Sainte-Adèle. C'est là que fut implantée en 1902 la principale entreprise industrielle des Pays-d'en-Haut par Jean-Baptiste Rolland : la papeterie Rolland. Acquisée plus tard par le groupe Cascade, cette usine a fermé ses portes en 1990¹³². La 117 atteint le centre-ville de **Sainte-Adèle**, où elle croise la rue Morin, très pentue, et la route 370, qui mène à Sainte-Marguerite-du-lac-Masson. Perchée à flanc de montagne, cette municipalité de 13 000 habitants est un important centre de villégiature. Elle fut fondée en 1842 par Augustin-Norbert Morin. Précurseur de l'oeuvre du curé Labelle, cet ancien leader du Parti patriote puis Commissaire des Terres dans le cabinet du Canada-Uni favorisa le démarrage de la colonisation des Pays-d'en-Haut. Le développement de la région resta toutefois embryonnaire jusqu'à l'arrivée du P'tit train du Nord. La mise en valeur du potentiel touristique régional lié à la beauté des sites naturels, combinée à la proximité de Montréal, ont favorisé l'essor de l'industrie hôtelière à partir des années 1930 : le Chanteclerc à Sainte-Adèle, le Far Hills Inn et le Sun Valley à Val-Morin, l'Alpine Inn et l'hôtel du Baron-Empain à Sainte-Marguerite, ainsi que La Sapinière à Val-David, ces deux derniers gîtes tombés sous le pic du démolisseurs en 2021 et 2022.

¹³¹ Durant l'hiver 1938-1939, plus de 299 trains de neige transportèrent 111 777 skieurs ! Histoire des Laurentides, p. 580.

¹³² Les Papiers Rolland avait auparavant implanté à Saint-Jérôme la première usine de fabrication de papiers fins du Canada. Elle avait remporté la médaille d'or à l'Exposition universelle d'Anvers en 1885 et des prix d'excellence aux expositions de Chicago et de Paris. Simon Cordeau, La petite histoire de la Rolland, partie 1. <https://www.journalaccés.ca/culture/les-rolland-et-les-laurentides-partie-1/>

La route 117 se faufile entre les croupes arrondies et boisées des Laurentides et atteint Val-David. Bordée de résidences secondaires enfouies sous les arbres, la rivière du Nord dévale de cascades en cascades au milieu de ce charmant village. **Val-David** constitue véritablement le cœur de l'activité artistique des Hautes-Laurentides. Logée dans un bâtiment en bois rond caractéristique de l'architecture traditionnelle des Laurentides, la première boîte à chansons du Québec y a fait son apparition en 1959 : la Butte-à-Mathieu. Jusqu'en 1976, ce haut lieu de la chanson québécoise créé dans le sillage de la Révolution tranquille a accueilli de nombreux chansonniers tels que Claude Gauthier, Raymond Lévesque, Clémence DesRochers, Yvon Deschamps, Gilles Vigneault. La Butte fit figure de pionnier au Québec, puisque d'autres boîtes à chanson ont essaimé ailleurs au Québec, notamment Le Patriote de Sainte-Agathe-des-Monts. De nos jours, ce patrimoine artistique est mis en valeur au **Musée de la chanson québécoise et de la Butte-à-Mathieu**, situé tout près de la 117, sur le Chemin de la Vallée-Bleue.

Autre célébrité du monde artistique de Val-David, encore vivant, **René Derouin** s'illustre comme artiste multidisciplinaire. Porteur d'une vision artistique transaméricaine, son œuvre s'inspire aussi bien de l'art inuit du Grand Nord et de la nature laurentienne que des peintres muralistes du Mexique. Gérés par une Fondation qui porte son nom, les **Jardins du Précambrien** sont un lieu de création d'œuvres artistiques variées. Ils comprennent des sentiers axés sur la mise en valeur de la flore laurentienne. Ils hébergent occasionnellement un Symposium international combinant l'art et la nature. Ils occupent une zone forestière située à l'écart du village¹³³. La vocation culturelle de Val-David se manifeste également par la présence de galeries et de boutiques d'art, d'expositions annuelles d'œuvres artistiques diverses telles que l'Allée des Créateurs (qui se tient de juin à octobre). Malheureusement, ce site exceptionnel a été lourdement endommagé par la forte tempête de vent du 21 mai 2022. Depuis lors, il est fermé au public pour une période indéterminée.

¹³³ Les Jardins du Précambrien se trouvent sur la Montée Gagnon, accessible depuis la route 117 par la rue de l'Église qui devient ensuite le Premier rang de Doncaster.

La route 117 atteint ensuite **Sainte-Agathe-des-Monts**, principale localité de la zone touristique des Hautes-Laurentides, avec 11 000 habitants. Située sur les rives du lac des Sables, cette ville jouit d'un cadre enchanteur qui en a fait un important centre de villégiature, en fait, la première station touristique des Hautes-Laurentides. Bien que située à une altitude modeste, à 370 mètres, une certaine atmosphère de station de montagne y règne. Réputée pour la qualité de son air pur, Sainte-Agathe-des-Monts a accueilli à partir de 1895 des tuberculeux dans des sanatoriums à une époque où la tuberculose était un fléau. Érigé en 1911, le **sanatorium Laurentien** est un élégant bâtiment de style néo-Tudor, avec pignons et colombages. Il abrite de nos jours le pavillon Jacques-Duquette, situé derrière l'hôpital Laurentien. Les rives du lac des Sables sont bordées de résidences cossues enfouies sous les sapins.

La route 117, qui devient le boulevard Norbert-Morin en zone urbaine, traverse le centre-ville. Sur son parcours, la ravissante **ancienne gare** témoigne de l'importance historique du P'tit train du Nord dans le développement de la ville. Entre 1902 et 1981, elle accueillait quantité de villégiateurs et de skieurs l'hiver. De nos jours, elle loge les services d'accueil touristique. Elle se distingue par sa toiture conique, ses amples corniches et sa salle d'attente vitrée semi-circulaire. Érigée en 1907 dans la perspective d'en faire une cathédrale, l'église Sainte-Agathe domine le centre-ville avec sa silhouette massive et ses deux tours carrées. Elle donne sur la rue Principale, perpendiculaire à la rue Saint Vincent, les deux artères commerciales de la ville qui débouchent sur la 117.

Sainte-Agathe-des-Monts honore la mémoire du poète et éditeur **Gaston Miron**. Né en 1928 dans un patelin de la région appelé Saint-Agricole à l'époque (aujourd'hui Val-des-Lacs), il est décédé en 1996 à Montréal. Fervent indépendantiste et acteur passionné de la Révolution tranquille, il est considéré comme le plus célèbre poète de l'histoire du Québec. Il est l'auteur de *L'homme rapaillé*, un recueil de poèmes, maintes fois remanié. Cette œuvre colossale parut aux Éditions de L'Hexagone, la maison d'édition qu'il a co-fondé en 1954 avec d'autres hommes et femmes de lettres. Il est récipiendaire de nombreux prix littéraires. La bibliothèque municipale porte son nom.

À la sortie de la ville, la 117 rejoint l'autoroute des Laurentides à un croisement et forme désormais un seul axe autoroutier en direction du nord. À partir de cette jonction, elle constitue un segment de la Transcanadienne. À cette intersection également, débute la route 329, qui file vers Saint-Donat-de-Montcalm, autre station de villégiature très populaire.

3.4 DE MONT-BLANC À MONT-LAURIER : LA ROUGE ET LA LIÈVRE

Après Sainte-Agathe-des-Monts, la route 117 franchit la ligne de démarcation entre les bassins versants de la rivière du Nord et de la rivière Rouge. Elle traverse le territoire de Mont-Blanc, une municipalité qui résulte de la fusion des localités de Saint-Faustin et de Lac-Carré. Couvert de forêts de conifères et de feuillus, ce vaste territoire municipal est constellé d'une multitude de lacs. Parmi ceux-ci, le lac Supérieur – un nom qui évoque le plus vaste des Grands Lacs – est un magnifique plan d'eau enchassé dans un décor de montagnes abruptes. Partant de la 117, une route sinueuse qui contourne ce lac mène à l'un des points d'entrée du parc national du Mont-Tremblant. Saint-Faustin abrite une ancienne pisciculture, fermée en 1992, dont les bâtiments d'origine et les bassins ont été conservés. Situé sur la rue de la Pisciculture, parallèle à la 117, ce site a été converti en un parc écoforestier doté de jardins et de sentiers magnifiques.

L'autoroute des Laurentides contourne Saint-Jovite¹³⁴, cœur urbain de **Mont-Tremblant**, un vaste territoire municipal arrosé par la rivière de La Diable. Il y règne une activité commerciale fébrile. On y croise la route 327 qui mène à Montebello, en Outaouais, côté sud, et au parc du Mont-Tremblant, côté nord. Situé à l'entrée du parc, le centre de ski alpin de la Station Mont-Tremblant fut créé en 1939 par Joe et Mary Ryan, un couple d'Américains séduits par la beauté du site. Il couvre les flancs sud du mont Tremblant qui, du haut de ses 970 mètres, domine la région environnante. Au pied des pentes de ski, sur les berges du lac Tremblant, un village piétonnier comprenant boutiques, hôtels et restaurants huppés a été créé de toutes pièces, un vrai décor d'opérette. C'est la construction en 1906 de l'hôtel

¹³⁴ Saint-Jovite fut martyrisé par les Romains avec son frère Faustin, en Lombardie au 2^e siècle après-Jésus. Telle est l'origine des noms de ces deux anciens villages des Laurentides, respectivement intégrés aux municipalités de Mont-Tremblant et de Mont-Blanc, Histoire du Québec. Secteur de Saint-Jovite. <https://histoire-du-quebec.ca/st-jovite/>

Gray Rocks par un autre Américain, George Ernest Wheeler, qui est à l'origine de l'intense activité touristique de la région. Situé près du mont Tremblant, cet établissement hôtelier dont la renommée s'étendait jusqu'aux États-Unis accueillit nombre de touristes canadiens et internationaux jusqu'en 2009, année de sa fermeture.

Inauguré en 1895, le **parc national du Mont-Tremblant**, qui comprend le mont éponyme, est le premier parc dédié à la conservation de la nature créé au Québec. Couvrant une superficie de 1 500 km², il jouit d'une stature internationale. La Montagne tremblante, son appellation d'origine, tire son nom d'une légende amérindienne. Premiers occupants de ce territoire, les Algonquins-Weskarinis affirmaient que des grondements provenaient des entrailles de la montagne et qu'ils la sentaient osciller sous leurs pas. Aussi, prétendaient-ils, « le bruit de plusieurs petits cours d'eau descendant du sommet de la montagne sur les rochers avait, pour leurs oreilles, le même effet qu'un tremblement de terre. Les Sauvages, très superstitieux, disaient que le manitou (le Grand Esprit) faisait trembler la montagne »¹³⁵.

Mont-Tremblant est la dernière station touristique d'importance axée sur le ski alpin sur le parcours de la 117. Après une longue descente, l'autoroute 117 pénètre dans une vallée champêtre dominée au loin par le massif du mont Tremblant. Au centre de la vallée, la rivière Rouge déroule son cours sinueux au milieu des bancs de sable. Elle arrose la municipalité de **Labelle**, que l'autoroute contourne. Anciennement appelée Chute-aux-Iroquois, cette localité fut ensuite renommée en souvenir de l'illustre curé du même nom, dont la statue trône fièrement au centre du village. Au **Parc des Cheminots**, l'histoire du P'tit train du Nord – qui a rejoint Labelle en 1893 – est mise en valeur au petit musée ferroviaire de cette localité. Ce musée occupe les locaux de l'**ancienne gare**, un exemplaire typique des gares de style « cottage orné », avec toitures en pente, qui jalonnent le tracé du P'tit train du Nord¹³⁶. Ce parc comprend un wagon d'époque ainsi que des vestiges des anciennes installations ferroviaires. Situé sur le Chemin de la gare,

¹³⁵ L'origine du nom du Mont-Tremblant. La légende du « Manitonga Soutana », « Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française », Parc national du Mont-Tremblant.

¹³⁶ La gare a deux salles d'attente, une pour les hommes et une pour les femmes. Pourquoi? Parce que, selon les autorités ferroviaires de l'époque de la construction de la gare (en 1924), « la promiscuité hommes-femmes dans une même salle d'attente n'est pas du tout désirable... les oreilles féminines sont souvent écorchées par le vocabulaire plutôt rude de certains hommes, et que des crachoirs bien en vue n'est pas chose tellement agréable pour des yeux féminins. La solution est trouvée, chacun aura sa salle d'attente ». Gilbert Cholette, *Le P'tit train du Nord vers Labelle, La société d'histoire de Chute aux Iroquois*, 2008, p. 97-98. https://www.municipalite.labelle.qc.ca/images/documents/histoire/livre_le_train_du_nord_vers_labelle.pdf

il est accessible depuis la 117 par le boulevard du curé Labelle, l'ancien tracé de la route, et la rue du Pont qui enjambe la Rouge. L'exploitation de façon intermittente des gisements de grenat et de graphite dans les environs a assuré une certaine prospérité à Labelle entre les années 1880 et 1950.

Dans le prolongement du Chemin de la gare, une route secondaire longe la rivière Rouge et mène à La Macaza. Un peu plus loin, près du lac Chaud, l'aéroport international du Mont-Tremblant dessert la clientèle du parc du Mont-Tremblant. Auparavant, ce site aéroportuaire a abrité de 1962 à 1972 une base américaine de lancement d'une trentaine de missiles nucléaires, un rappel de l'époque de la Guerre froide entre les États-Unis et l'URSS. À la sortie de Labelle sur la gauche, le Chemin de la Minerve mène à la réserve faunique Papineau-Labelle. À cheval entre les régions des Laurentides et de l'Outaouais, ce vaste territoire est dédié à la villégiature, mais aussi à la coupe forestière, deux vocations qui ne font pas toujours bon ménage...

Rivière-Rouge, la municipalité que traverse ensuite la route 117, est composée de deux localités distantes d'une vingtaine de kilomètres l'une de l'autre: L'Annonciation et Sainte-Véronique. Arrosée par la rivière Rouge, L'Annonciation se signale par la présence du Centre hospitalier des Laurentides qui dessert un vaste bassin de population. Sainte-Véronique s'étend sur les rivages du magnifique lac Tibériade... un autre nom à forte consonnance biblique rappelant l'omniprésence du catholicisme à l'époque de la colonisation. À mi-chemin entre ces deux localités, l'autoroute prend fin; la 117 redevient une artère à deux voies et ce, jusqu'à la toute fin de son parcours. Autrefois, elle suivait un autre tracé : l'ancien Chemin Chapleau contournait le lac Nominingue par le sud et desservait le village éponyme, puis aboutissait à Mont-Laurier. Sainte-Véronique se trouve à la limite d'une plaine agricole et d'une vaste zone forestière. Peu après ce village, notre route quitte le bassin versant de la Rouge et pénètre dans celui de la Lièvre. Les côtes se succèdent, au milieu des bois, jusqu'aux abords de Mont-Laurier. Après avoir rejoint l'actuelle 117 sur quelques kilomètres, le tracé de l'ancienne route 11 s'en écartait à nouveau à Lac-Saguay et atteignait Mont-Laurier en 1920.

Modeste village sur la 117, **Lac-Saguay** s'est donné une vocation artistique avec la création du **Circuit des légendes**. Il s'agit d'un parcours piétonnier où sont mises en valeur diverses légendes tirées du répertoire québécois. Point de départ de ce circuit, la statue d'un bûcheron trône dans un petit parc au centre du village, le long de la 117. Elle évoque le Grand six-pieds, titre d'une chanson de **Claude Gauthier**, un enfant du pays. Le répertoire de ce chansonnier, également comédien, s'inspire des traditions de son terroir. Situé sur les berges du lac du même nom, Lac-Saguay se trouve au cœur d'une zone de villégiature constellée d'une multitude de lacs. C'est le paradis des pêcheurs et des chasseurs.

Après avoir enjambé la rivière Kiamika au village de Lac-des-Écorces, la route 117 atteint Mont-Laurier. Arrosé par la rivière La Lièvre, **Mont-Laurier** se situe au croisement de la route 309, qui mène vers le sud à Buckingham – un arrondissement de Gatineau – et vers le nord à Ferme Neuve. Cette petite ville de 14 000 habitants forme avec Sainte-Agathe-des-Monts l'un des deux pôles administratifs des Hautes-Laurentides. La route 117, qui devient localement le boulevard Albini-Paquette, traverse la ville de part en part. Siège d'un diocèse, Mont-Laurier s'est dotée d'une cathédrale en 1918, la cocathédrale Notre-Dame-de-Fourvière¹³⁷, malheureusement ravagée en 1982 par un incendie. La façade et les murs extérieurs ont été préservés, tandis qu'une nouvelle cathédrale a été érigée sur ce site. À côté, l'Espace théâtre, inauguré en 2014, est une structure ultramoderne aux larges façades vitrées et à la toiture en surplomb. Cet ensemble patrimonial est accessible depuis Albini-Paquette par la rue de la Madone, axe central de la ville.

Fondé en 1885, Mont-Laurier¹³⁸ a connu une croissance économique soutenue à la suite de l'arrivée du chemin de fer en 1909. L'industrie du bois a toujours dominé l'économie locale. Au début des années 1970, la population lauriermontoise s'est fortement mobilisée pour éviter la fermeture des usines locales de traitement du bois de Sogefor, une filiale de la Société générale de financement du Québec. Devant les tergiversations de l'entreprise, des ouvriers ont bloqué des accès routiers à leur ville. Durant deux ans, les travailleurs de Sogefor et des producteurs de bois

¹³⁷ Saint-Jovite fut martyrisé par les Romains avec son frère Faustin, en Lombardie au 2^e siècle après-Jésus. Telle est l'origine des noms de ces deux anciens villages des Laurentides, respectivement intégrés aux municipalités de Mont-Tremblant et de Mont-Blanc, Histoire du Québec. Secteur de Saint-Jovite. <https://histoire-du-quebec.ca/st-jovite/>

¹³⁸ Jusqu'en 1915, le secteur situé sur la rive droite de la rivière la Lièvre s'appelait Rapide-de-l'Orignal, Mont-Laurier occupant alors la rive gauche. En 1915, ces deux entités furent fusionnées sous le nom de Mont-Laurier.

ont converti leur entreprise en coopérative, sans doute inspirés par l'expérience de Tricofil à Saint-Jérôme. Ces moyens de pression ont finalement permis d'éviter la fermeture des usines en question¹³⁹. Par ailleurs, Mont-Laurier a subi en août 2009 de lourds dégâts lors du passage d'une tornade d'une forte puissance, causant la destruction d'une vingtaine de maisons.

3.5 DE GRAND-REMOUS À LOUVICOURT : LA RÉSERVE FAUNIQUE LA VÉRENDRYE

Après Mont-Laurier, la route 117 quitte la région des Laurentides et pénètre dans celle de l'Outaouais. Elle franchit la rivière Gatineau à Grand-Remous, puis croise la route 105 qui mène à Gatineau et Ottawa. D'une longueur de 443 km, ce cours d'eau a longtemps servi à la flottaison du bois des forêts environnantes (la drave) vers la rivière des Outaouais, dont elle est le plus important affluent. Un pont couvert enjambe la Gatineau le long de la 105, tout près de l'intersection avec la 117. C'est le **pont couvert Savoyard**, l'un des 82 encore existants de nos jours au Québec. Construit en 1931, ce pont de bois de 102 mètres de long est du type Town, avec treillis de planches à angles. En amont de Grand-Remous, la Gatineau débouche sur le réservoir Baskatong. Cette grande étendue lacustre de 413 km² résulte de l'ennoisement en 1927 d'une vallée et de deux villages à la suite de l'érection d'un barrage hydroélectrique, le barrage Mercier. De nos jours, elle a une vocation récréotouristique, avec ses longues plages de sable.

La route 117 s'enfonce ensuite dans les bois et pénètre dans la **réserve faunique La Vérendrye**. D'une superficie de près de 12 600 km², ce vaste territoire a ainsi été nommé en mémoire de l'explorateur français Pierre Gaultier de Varennes et de Vérendrye, le premier Européen à franchir les Prairies jusqu'au pied des Rocheuses, en 1749. À l'origine, en 1939, cet unique lien terrestre entre l'Abitibi et le reste du Québec était une simple piste de terre, difficilement carrossable¹⁴⁰. La route fut officiellement inaugurée en 1940, puis asphaltée en 1950 et élargie par la suite. De nos jours, c'est une large artère bien entretenue, avec de nombreuses voies

¹³⁹ Serge Laurin, *op. cit.*, p. 686-691.

¹⁴⁰ L'aménagement de cette route est étroitement associé à la création en 1939 de la Réserve de la Route-Mont-Laurier-Senneterre, qui allait devenir la Réserve faunique de La Vérendrye en 1979.

de dépassement. Elle est empruntée par des poids lourds qui approvisionnent l'Abitibi ou qui en proviennent: chargements de bois et de minerais, camions-citernes, longs camions-remorques pour le transport de denrées alimentaires et autres marchandises.

Le maintien d'une lisière de forêt de quelques kilomètres de chaque côté de la route 117 masque les coupes forestières intensives qu'on y pratique, lesquelles altèrent gravement les écosystèmes. L'industrie du bois constitue la principale ressource économique de cette vaste région. Les peuples algonquins, soit les Anishnabés, occupent ce territoire depuis des millénaires. Ce qui paraît impensable de nos jours, l'accès aux abords de la 117 leur a été longtemps interdit sur une bande de 15 kilomètres de part et d'autre de la route. Afin de réduire l'accès de ces derniers à leurs territoires de chasse et de crainte d'une diminution majeure du cheptel, des Algonquins ont érigé des barrages sur la route 117 en 2020. La chasse à l'original constitue l'une de leurs principales activités, activité également fort populaire chez les Blancs. Par la suite, le gouvernement du Québec a établi un moratoire de cinq ans sur cette activité.

Sur son parcours de 225 km au sein de la réserve faunique, la 117 file au milieu des forêts de conifères. Des lacs aux eaux cristallines, invitant à la baignade l'été, surgissent de part et d'autre de la route dans ce territoire qui en compte plus de 4 000! À mi-chemin, un complexe de villégiature, Le Domaine, accueille villégiateurs, pêcheurs et touristes. Il est situé sur les rives du lac Jean-Peré. Plus loin, apparaît sur le côté de la route un autre établissement destiné aux amateurs de pêche et de chasse, constitué de chalets en bois rond : le Dorval Lodge.

La route 117 entre bientôt dans la région de l'**Abitibi-Témiscamingue**, qui occupe la moitié nord de la réserve. Elle contourne plusieurs plans d'eau qui constituent des élargissements de la rivière des Outaouais (toutefois, cette section en amont de ce cours d'eau ne coule pas dans la région administrative éponyme). Elle franchit l'un de ces plans d'eau sur une longue digue incurvée. Après avoir longé une baie du réservoir Dozois, elle traverse le lac **Kitcisakik** Sakaikan, autrefois appelé le Grand lac Victoria. Sur les rives de ce lac, un établissement autochtone, Kitcisakik, constitué de cabanes de rondins de bois, est occupé de mai à septembre par des

Anishnabés. Cette communauté algonquine vit dans des conditions dignes du tiers-monde en raison de l'absence d'égouts et d'autres infrastructures de base. Elle ne sera enfin rattachée au réseau d'Hydro-Québec qu'en 2025. Une autre communauté anishnabée localisée dans la Réserve faunique près à proximité de la 117, Lac Rapide, ou Kitiganik, subit le même sort peu enviable.

3.6 DE VAL-D'OR À LA FRONTIÈRE ONTARIENNE : L'ABITIBI DES MINES

Vers la fin de son parcours dans la réserve faunique, la route 117 s'incurve franchement vers le nord. Après un long parcours dans l'environnement sauvage de la réserve, elle parvient dans une zone habitée. C'est l'Abitibi, le « pays en dehors de la carte »¹⁴¹, comme le chante Raoul Duguay, chanteur et poète abitibien dans sa chanson iconique *La Bitte-à-tibi*. On a effectivement l'impression d'aboutir dans une nouvelle contrée, une sorte de Far West québécois. Natif de Val d'Or, **Raoul Duguay** (*Raôul Wéziwézô Duguay*, comme il s'est déjà présenté lors d'une candidature à une élection) s'est illustré dans ses chansons par sa poésie fantaisiste, déjouant les règles orthographiques de la langue française.

Abitibi signifie en langue algonquine séparation des eaux (*apithto-nipi*, en langue algonquine). En effet, la ligne de partage des eaux entre le bassin versant du Saint-Laurent, au sud, et celui de la Baie James (et de la mer d'Hudson), au nord, serpente au milieu de cette région. Au sortir de la réserve faunique de la Vérendrye, la 117 pénètre dans le bassin versant de la Baie-James. Arrosé par la rivière du même nom, Louvicourt est le premier patelin rencontré sur son parcours après la réserve faunique. Elle y croise la route 113 qui mène à Chibougamau, puis vire à 90 degrés vers l'ouest. Louvicourt fait partie du vaste territoire municipal de Val d'Or – d'une superficie de près de 4 000 km².

Il faut encore parcourir 33 km en milieu forestier avant d'arriver dans la zone urbaine de **Val-d'Or**. Le destin de cette ville de 33 000 habitants est intimement lié à l'exploitation minière. C'est la présence d'importants filons d'or dans ce que l'on

¹⁴¹ En 1940, le parc de la Vérendrye (avant qu'il ne devienne réserve faunique) « est si coupé du monde qu'on a l'impression, en le traversant, d'aller dans un autre pays », écrivait la romancière Louise Desjardins. *Société d'histoire et de généalogie de Val d'Or, L'Abitibi minière*, Denys Chabot, 2002, p. 161.

appelle la Vallée de l'Or qui est à l'origine du peuplement de ce site au début des années 1930. Un an après Bourlamaque¹⁴², un bourg de mineurs, Val-d'Or, est fondé en 1935. Ville champignon du genre *boom town*, il connaît dès les débuts une croissance fulgurante, qui englobe bientôt Bourlamaque. L'activité minière attire nombre de mineurs originaires d'Europe de l'Est. En témoigne la présence au centre-ville d'une charmante petite église russe orthodoxe, avec ses bulbes blancs, et d'une église ukrainienne (située rue de l'Ukraine).

De nos jours, **Bourlamaque** constitue un arrondissement historique de Val-d'Or. Il s'agit d'un lotissement de coquettes maisonnettes de bois rond, typiques des habitations des premiers colons d'Abitibi des années 1920-1930. Rappelant les *isbas* russes, elles hébergeaient autrefois les familles de mineurs ukrainiens et polonais. Appelée la **Cité de l'Or**, ce site comprend une ancienne maison de pension pour les travailleurs migrants célibataires, désormais convertie en une auberge, l'Auberge de l'Orpailleur. On y évoque l'atmosphère de la ruée vers l'or des années 1930. Ce village minier est dominé par les structures d'acier du chevalement de la **mine Lamaque**, caractéristique du paysage abitibien. Un musée portant sur le fonctionnement de la mine y accueille les visiteurs. En période touristique, ceux-ci ont également accès au réseau de galeries souterraines où l'on exploitait le minerai d'or entre 1935 et 1985. C'est une expérience inédite, surtout lorsqu'on coupe la lumière et le son durant une minute, qui vise à s'imprégner de la sensation d'isolement vécue par les mineurs... Ce labyrinthe creusé dans le roc, tel un gruyère, se trouve précisément sous la route 117!

Ce site jouxte une autre mine, toujours en opération, la mine Sigma, dont on devine les impressionnantes excavations depuis la route à l'entrée de la ville. De tels gisements minéraliers autour de Val d'Or font partie de la Faille de Cadillac. Il s'agit d'une vaste zone tectonique, longue de 320 km, où abondent minerais d'or, de cuivre, de nickel, de zinc et d'autres métaux non ferreux. C'est sur ce territoire qu'ont été fondées Val-d'Or, Malartic, Cadillac, Rouyn-Noranda et les villes ontariennes de Larder Lake et de Kirkland Lake.

¹⁴² La toponymie de la plupart des municipalités abitibiennes évoque les noms de personnages historiques qui ont combattu sous les ordres de Montcalm durant la guerre de sept ans : Rouyn, Malartic, Dubuisson, Duparquet, Bourlamaque. Ce dernier commandait des troupes françaises. L'Abitibi minière, op. cit., p.10.

La sculpture d'une foreuse accueille les visiteurs au milieu d'un rond-point, à l'entrée de la ville. À ce carrefour, la route 117 bifurque vers la droite et contourne le centre-ville, tandis que débute la Troisième Avenue, principale artère commerciale de la ville. Repère architectural majeur, l'**église catholique Saint-Sauveur-des-Mines** se dresse face à cette avenue. Elle se signale par son architecture moderne avec sa toiture à forte pente et sa grande baie vitrée en forme d'ogive en façade. Tout autour de la ville, forêts et lacs s'étendent à des dizaines de kilomètres à la ronde. C'est ce que l'on observe depuis le haut de la tour Rotary, située dans la partie sud de Val-d'Or. À la sortie de la ville, la 117 rejoint la Troisième avenue, puis file vers l'ouest. Elle franchit la rivière Thomson qui se déverse dans le vaste lac de Montigny.

Malartic, la localité suivante – une municipalité de 3 500 habitants – abrite la plus grande mine d'or à ciel ouvert du Québec: la **mine Odysee**. Mise en exploitation en 1935 par la Canadian Malartic, elle est à l'origine de la fondation de la ville en 1939. Depuis 2011, l'immense excavation fait 400 mètres de profondeur s'étendant sur une longueur de 2 km. L'expansion de la mine à partir des années 2000 a empiété sur la zone résidentielle de la ville, ce qui a nécessité le déplacement du quartier contigu à la mine vers un nouveau secteur. Certains résidents déplacés se sont vivement opposés à leur expropriation, en vain. Parallèlement à la route 117, un long mur constitué de débris de minerais, en partie végétalisé, sépare la fosse minière de la partie urbaine, formant ainsi une barrière visuelle un peu insolite au centre-ville. Au pied de cette muraille, un intéressant **musée minéralogique** accueille les visiteurs et organise des visites de la mine. On y accède depuis la 117 par la rue de la Paix.

L'une des trois routes qui relie la 117 à Amos¹⁴³, la 109, part de Rivière-Héva, une petite bourgade située peu après Malartic. Bien que fondée il y a à peine plus d'un siècle, en 1914, Amos est la première ville d'Abitibi et fait figure de capitale historique de cette région de peuplement récent.

¹⁴³ Les deux autres accès routiers vers Amos depuis la 117 sont la route 111 (qui part de Val d'Or) et la route 395, à l'ouest de Rivière Héva.

La route 117 file au milieu de la forêt de conifères. Ici et là, surgissent au-dessus de la cime des arbres des chevalements de mines, éléments marqueurs du paysage abitibien. Ces tours abritent les puits par lesquels les mineurs descendent dans les mines souterraines. Elle croise ensuite la route de Mont-Brun qui mène au **parc d'Aiguebelle**. L'un des joyaux des parcs nationaux du Québec, ce territoire chevauche la ligne de partage des eaux des deux grands bassins versants. Plus loin, le long de la 117, le village de Cadillac se signale par la curieuse église Sainte-Brigitte qui semble à moitié enfouie dans le sol en raison de ses murs latéraux très bas.

Après avoir enjambé la rivière Kinojévis, qui coule dans une petite gorge, la route 117 atteint **Rouyn-Noranda**. Cette ville s'est bâtie sur un socle rocheux constellé de lacs, paysage typique du Bouclier laurentien. Des affleurements rocheux apparaissent çà et là au milieu de la trame urbaine. Cette agglomération urbaine est l'une des plus étendue en superficie du Québec, avec 6 440 km², qui s'étend vers l'ouest jusqu'à la frontière de l'Ontario. Avec 43 000 habitants, c'est le plus important pôle urbain d'Abitibi-Témiscamingue. La ville actuelle résulte de la fusion en 1986 de deux villes contigües, Noranda et Rouyn¹⁴⁴. La fondation en 1926 et en 1927 de ces deux noyaux urbains, respectivement de Noranda et de Rouyn, est liée à la présence sur ce site d'une mine de cuivre.

C'est un prospecteur, Edmund Horne, qui en avait fait la découverte quelques années auparavant sur les rives du lac Osisko, situé au centre de la ville actuelle. L'histoire de Rouyn-Noranda est intimement liée à l'exploitation de ce minerai, ce qui lui a valu le titre de Capitale canadienne du cuivre. Les deux hautes cheminées de la fonderie Horne, qui appartient désormais à la multinationale Glencore, dominent le panorama urbain. Dans le secteur nord de la ville, les impressionnants terrils des parcs à résidus miniers témoignent de l'existence passée de la mine de cuivre, fermée depuis 1976¹⁴⁵. L'émission d'arsenic par la fonderie à très forte concentration dans l'air ambiant du quartier de Noranda voisin de l'usine suscite de vives inquiétudes au sein de la population locale car elle est très nuisible à leur santé.

¹⁴⁴ À l'origine, les mineurs résidaient à Noranda, cité dortoir adossée à la mine, et faisaient leurs emplettes et fréquentaient bars, restaurants, tavernes et autres lieux de loisirs à Rouyn.

¹⁴⁵ La fonderie Horne s'approvisionne désormais en minerais provenant d'autres régions de l'Abitibi, notamment du nord-ouest abitibien.

La route 117 traverse le centre-ville en empruntant successivement les rues Larivière, du Lac et Gamble, puis le boulevard Rideau. Près de la rue Larivière, l'**Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue (UQAT)**, au design architectural des plus moderne, est la composante la plus récente du réseau des UQ (Universités du Québec). Elle coiffe une petite éminence rocheuse qui domine la ville. Elle passe devant la **Maison Dumulon**, réplique du premier établissement de la ville en 1925. Dans ce bâtiment en bois ronds, on a reconstitué le décor des anciens magasins généraux, avec les équipements d'une centrale téléphonique d'époque. Derrière ce site, s'étend le lac Osisko aux rives aménagées en parc, avec comme fond de scène, les deux cheminées de la fonderie. Sur la rive opposée du lac, s'étend le secteur Noranda, une zone résidentielle voisine de la fonderie. La 117 croise les deux artères commerciales du centre-ville que sont les rues Perreault et Principale.

La présence à Rouyn-Noranda de deux églises de rite orthodoxe situées côte-à-côte, l'une ukrainienne et l'autre, russe, atteste de l'importance de l'immigration provenant d'Europe de l'Est dans le peuplement de cette agglomération. Surnommés les *Fros* (un diminutif de *foreigners*), Polonais, Slovaques, Finlandais, Russes et Ukrainiens affluèrent en masse pour travailler dans les mines de cuivre et d'or, ces derniers fuyant la terreur stalinienne des années 1930¹⁴⁶. C'est ainsi que Rouyn et Noranda, véritables *boom towns* durant les premières années, devinrent les villes les plus cosmopolites du Québec après Montréal. Chevauchant un rocher dans un bosquet de bouleaux, l'**église russe Saint-Georges**, surmontée de clochetons à bulbes, nous plonge dans un décor typique de la Russie traditionnelle. La nef contient un splendide iconostase. Elle se trouve sur la rue Taschereau (que croise la rue Larivière). Sur la même artère, le théâtre du Cuivre accueille fin octobre le Festival international du film d'Abitibi-Témiscamingue, illustration de la vitalité culturelle de Rouyn-Noranda. Non loin, sur la rue Dallaire, le musée d'art de Rouyn-Noranda a pour vocation la mise en valeur des arts visuels d'Abitibi, avec une perspective de rapprochement avec les cultures autochtones. Sur cette même rue, le **Parc botanique à fleur d'eau** regroupe plus de 25 000 espèces de végétaux adaptés au climat abitibien dans un ravissant parc aménagé autour d'un vaste étang. Il comprend aussi un jardin géologique original composé de grandes pierres représentatives du sous-sol abitibien.

¹⁴⁶ Une grève soutenue par les mineurs ukrainiens et polonais, appelés alors les *Fros*, fut durement réprimée par la police en 1934. Après avoir été mis à pied, la majorité d'entre eux désertèrent la région à la suite de la répression exercée contre eux.

Durant la seconde moitié du 20^e siècle, l'histoire politique de Rouyn-Noranda a été fortement associée à deux personnages hauts en couleur, au discours populiste. Ancien garagiste, **Réal Caouette** a dirigé le mouvement créditiste sur la scène fédérale de 1962 à son décès en 1976. Ce mouvement de tendance conservatrice et populiste prônait une réforme monétaire du crédit social au Canada. Sur ses traces, un autre abitibien, Camil Samson, un ancien vendeur d'automobiles, a pris la tête des Créditistes sur la scène provinciale québécoise durant les années 1970. Un autre enfant du pays au parcours radicalement différent, Richard Desjardins est un auteur-compositeur et cinéaste engagé en faveur de la protection de l'environnement. Il s'est illustré dans des films documentaires tels que *L'Erreur boréale*, dans lequel il dénonce la mauvaise gestion des forêts abitibiennes.

Depuis le boulevard Rideau, la route 395, appelée le boulevard du Témiscamingue, mène au Témiscamingue, vers le sud. Elle donne accès aux **collines de Kékéko** – du terme *kékék*, épervier en langue algonquine –, un petit massif boisé aménagé en parc récréatif, à une trentaine de km du centre-ville. La vue depuis le Nid de l'épervier, la tour d'observation située au centre de ce parc, porte très loin sur la forêt boréale et englobe le centre-ville de Rouyn-Noranda.

À la sortie de la zone urbaine de Rouyn-Noranda, la 117 croise la route 101, laquelle relie La Sarre, au nord, au Témiscamingue, au sud. Ces deux routes forment un seul axe routier sur une trentaine de kilomètres. Après s'être détachée de la 101 au lac Renaud, la route 117 entreprend son tout dernier droit, jusqu'à la frontière ontarienne. Elle parcourt une zone peu peuplée, boisée et truffée de lacs, qui en dépit de son caractère sauvage, appartient au territoire municipal de Rouyn-Noranda. Peu avant la frontière, elle passe à proximité du mont Kanasuta, accessible par le chemin éponyme. La ligne de partage des eaux entre les bassins versants du Saint-Laurent (et de l'Outaouais) et de la Baie d'Hudson chevauche ce massif, d'une altitude modeste de 500 mètres.

Le long parcours de la route 117 prend fin près d'un site naturel exceptionnel. Situé à la frontière avec l'Ontario, le **mont Chaudron** (soit la colline de Cheminis), une montagne qui culmine à 527 mètres, épouse la curieuse forme d'un chaudron renversé. Son apparition au détour de la route a quelque chose de fascinant. Anomalie géologique, elle constitue un monadnock, une excroissance formée de roches résistantes à l'érosion qui domine les environs, résultant de la dernière glaciation. Située à un kilomètre de la 117, elle est accessible par une petite piste en terre, difficilement carrossable.

La route 117 aboutit à la frontière ontarienne. Au-delà, elle se connecte avec la route 66, reliée avec le réseau routier ontarien. Ainsi prend fin la description des trois grandes routes québécoises considérées comme patrimoniales.

LA ROUTE 117 EN IMAGES



Église Sainte-Rose de Lima, à Laval



Pont Marius-Dufresne sur la rivière-des-Mille-Isles



Église Sainte-Thérèse-d'Avila, à Sainte-Thérèse



Place du Curé-Labelle, à Saint-Jérôme *
www.instagram.com/saint_jerome_centre_ville/p/CY2MpMvLbza



Rue Principale, à Saint-Sauveur



Restaurant Le Petit Poucet, à Val-David*
histoirevaldavid.com/petitpoucet02/



Autoroute des Laurentides entre Labelle et Mont-Tremblant



Musée du parc des Cheminots, à Labelle



Le Grand six-pieds, au Circuit des Légendes, à Lac-Saguy



La route 117 près de Lac-Saguy



Cocathédrale Notre-Dame-de-Fourvière, à Mont-Laurier



Espace-Théâtre, à Mont-Laurier



La route 117 dans la réserve faunique La Vérendrye



Mine Lamaque, à Val-d'Or



Arrondissement historique de Bourlamarque, à Val-d'Or



Lac Osisko, à Rouyn-Noranda



Église orthodoxe Saint-Georges, à Rouyn-Noranda



Lac Hert, près de la frontière ontarienne

Toutes les images ci-dessus sont de Yves Archambault, sauf celles avec un astérisque

EN CONCLUSION

POUR UNE RECONNAISSANCE OFFICIELLE DU CARACTÈRE PATRIMONIAL DES ROUTES 132, 138 ET 117

Les routes 132, 138 et 117 décrites dans les pages qui précèdent ont largement favorisé l'occupation territoriale et le développement économique du Québec. Elles ont constitué historiquement un lien vital pour le peuplement des régions qu'elles desservent. C'est le cas des routes 132 et 138, qui longent les deux rives du fleuve et du golfe Saint-Laurent dès le 18^e siècle, et de la route 117 dans l'arrière-pays laurentien, au tournant du 20^e siècle. Sur leurs longs parcours, elles évoluent au milieu d'une nature d'une grande beauté, parfois grandiose, en particulier au-delà des zones les plus peuplées et urbanisées. C'est le cas du Kamouraska, des falaises de Haute-Gaspésie, de Charlevoix, du littoral de la Haute-Côte-Nord, des immenses forêts et des lacs de la réserve de La Vérendrye. L'histoire de la construction de ces routes étapes par étapes recèle également un réel intérêt patrimonial. Les routes actuelles ont suivi le tracé des plus anciennes voies terrestres de la Nouvelle-France, dans le cas de la 138; elle a donné lieu à des travaux d'ingénierie ardu, voire épiques, dans certaines zones accidentées ou difficiles d'accès, sur la Côte-Nord et dans la réserve faunique de La Vérendrye.

Par ailleurs, de multiples témoignages de l'histoire de la Nouvelle-France, du Régime britannique et des époques plus récentes jalonnent les routes 132 et 138, et dans une moindre mesure, la 117. Il s'agit de maisons ancestrales, de lieux de culte, de bâtiments industriels ou d'autres édifices d'une réelle valeur architecturale.

Le souvenir de certaines personnalités historiques, artistes, politiciens et ecclésiastiques ont marqué les régions desservies par ces routes, que l'on pense à Gilles Vigneault sur la Basse-Côte-Nord, à René Lévesque en Gaspésie ou au curé Labelle dans les Laurentides. Des événements tragiques ou insolites, tels que des épaves d'avions enfouies dans la forêt ou les multiples naufrages le long des côtes du golfe, sont également survenus au fil des ans dans ces régions.

J'ai fait ressortir, en outre, la fragilité et le sort incertain de certains édifices patrimoniaux évoqués ci haut, leur manque d'entretien et la disparition récente de certains de ces sites comme témoignages de notre passé. C'est le cas des nombreuses églises qui attirent le regard le long des routes 132 et 138, monuments les plus emblématiques de notre patrimoine architectural. Elles méritent d'être conservées, mieux entretenues et, au besoin, réaffectées à d'autres fonctions – à caractère culturel ou communautaire, si possible – que leur vocation initiale de lieux de culte. À cet égard, on peut s'inspirer de la mise en valeur des anciens châteaux de la Renaissance et du Moyen-âge de la France, éléments remarquables du patrimoine bâti qui font la renommée de ce pays. : Malheureusement, des mesures d'austérité budgétaire gouvernementales ont récemment amené à la fermeture, temporaire ou définitive, de quelques sites patrimoniaux évoqués ci haut. C'est le cas notamment du Musée régional de Rimouski et du site historique du Banc-de-Pêche-de-Paspébiac.

Je souhaite favoriser auprès de mes compatriotes québécois une prise de conscience collective et une mise en valeur du caractère patrimonial de ces trois grandes routes et des sites patrimoniaux qui les jalonnent tout au long de leur parcours. Ces derniers font partie intégrante des axes routiers en question, croyons-nous, dans la valorisation de ce patrimoine routier. La reconnaissance du caractère patrimonial de ces grandes routes contribuerait sans doute à forger et à ancrer davantage chez les Québécois de toutes origines, natifs et issus de l'immigration, un sentiment d'appartenance et un attachement au vaste territoire qu'ils habitent, avec les diverses régions qui le composent.

Pour ce faire, je propose au gouvernement du Québec d'entreprendre une opération de valorisation de ces trois routes patrimoniales. Une telle opération serait confiée aux ministères de la Culture et des Communications, du Tourisme, des Transports et des Affaires municipales. Les municipalités et les municipalités régionales de comté (MRC) des régions concernées seraient mises à contribution à cette fin.

À titre indicatif, je formule quelques mesures qui pourraient être mises en place. Un site Internet gouvernemental serait créé afin de promouvoir la valeur culturelle et patrimoniale de ces grandes routes. On pourrait apposer aux bornes routières existantes un logo officiel indiquant leur caractère patrimonial. Des audioguides d'informations sur ces sites seraient mis à la disposition des touristes, à l'image du CD routier « Sur la route de Natashquan » que les visiteurs peuvent louer dans la région. Les instances politiques régionales telles que les MRC, les municipalités et les conseils culturels régionaux seraient également mis à contribution à cette fin. À l'appui de ces initiatives, une intense campagne d'information gouvernementale sur ces routes et sur ces sites patrimoniaux serait lancée. Elle viserait prioritairement le grand public québécois, mais elle pourrait être complétée par un volet pancanadien hors Québec et international. Il s'agirait de stimuler la fréquentation de ces sites par les usagers de ces grandes routes et à les sensibiliser davantage à la mise en valeur du patrimoine du Québec.

Épines dorsales du réseau routier québécois, les routes 132, 138 et 117 ont été au cœur de l'occupation et de la mise en valeur du territoire du Québec. Aussi devraient-elles faire pleinement partie de notre patrimoine collectif, à l'instar des autres lieux de mémoire des Québécois.

SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

- « L'Abitibi minière », Société d'histoire et de généalogie de Val d'Or, 2002
- BÉRARD, Michel, « Les routes du Québec », ministère de la Voirie, gouvernement du Québec, 1964. <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2989038>
- Bibliothèque et archives nationales du Québec, « Le voyage », À rayons ouverts, hiver 2022
- BOURDEAU, Laurent et MARCOTTE, Pascale, « Les routes touristiques », Presses de l'Université Laval, 2015
- Carte routière et touristique de la province de Québec, 1927. <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2243908>
- CAZELAIS, Normand, « Un pays de rivières », Éditions La Presse, 2021
- DAIGNEAULT, Sylvain, « Québec insolite », Éditeur Antoine Broquet, 2021
- DORION, Henri et LAHOUD, Pierre, « Le Québec, à couper le souffle, 100 belvédères pour comprendre nos paysages », Les Éditions de l'Homme, 2011
- DUBÉ, Philippe, « Deux cents ans de villégiature dans Charlevoix », Les Presses de l'Université Laval, 1986
- FALLU, Jean-Marie, « Une histoire d'appartenance, volume no.7. La Gaspésie », Les éditions GID, 2004
- FLEURY, Jean-Louis, « Les coureurs de lignes », éditions Stanké, 1999
- GAGNÉ, Jean, « À la découverte du Saint-Laurent », Les éditions de l'Homme, 2005
- « Gaspésie. Histoire, légendes, ressources, beautés », ministère de la Voirie, Province de Québec, Bureau provincial du Tourisme, 1933
- GAUTHIER, Serge et PERRON, Normand, « Les régions du Québec, histoire en bref. Charlevoix », INRS, Presses de l'Université Laval, 2002

« Guide de la route. Canada, 184 itinéraires du Pacifique aux Maritimes »
sections 110 à 135, Sélection du Reader's Digest, 1992

« Histoire de la route 117 », Planète Montréal, Marthi Mag, 2007 – Le curé Labelle
: grand développeur du Nord. https://www.marthiii.com/PLANETE_MONTREAL/planetemontreal_histoire_route_117.htm

LAFRAMBOISE, Yves :

- « Circuits pittoresques du Québec », Les éditions de l'Homme, 2000
- « Guide des plus beaux villages du Québec », Les publications du Québec, 2012
- « Villages pittoresques du Québec », Les éditions de l'Homme, 1996

Sélection du Reader's Digest, Guide de la route. Canada, 184 itinéraires du
Pacifique aux Maritimes, 1992, sections 110 à 135

LAURIN, Serge, Histoire des Laurentides, Institut québécois de recherche sur la
culture, 1989

LÉGER, Danielle et LEFEBVRE, Michèle, « Destination Québec », Éditions de
l'Homme

MARTIN, Paul-Louis et Rousseau, Gilles, « La Gaspésie de Miguasha à Percé ». Éditions Beauchemin, 1978

« Noms et lieux du Québec », Commission de toponymie, Les publications du
Québec, 2006

OUELLET, Yves, « Le Chemin du Roy : l'historique route 138 », Le Soleil, 30 janvier
2022

« Route 132 », Wikipedia. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Route_132_\(Qu%C3%A9bec\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Route_132_(Qu%C3%A9bec))

« La route 138 », Wikipedia. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Route_138_\(Qu%C3%A9bec\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Route_138_(Qu%C3%A9bec))

SHIELDS, Alexandre, « La route 138, du Chemin du Roy à Blanc Sablon », Le
Devoir, 28 juillet 2020

TÊTU DE LABSADE, Françoise, « Le Québec, un pays, une culture », Éditions Boréal,
2001

REMERCIEMENTS

Je tiens à exprimer mes remerciements pour mes proches qui m'ont soutenu et conseillé durant la rédaction de ce livre, notamment ma sœur Marie-France et ma mère. Je remercie tout particulièrement Danielle, ma conjointe, pour ses judicieux conseils et pour avoir fait une relecture complète du manuscrit. Je veux également souligner la contribution des graphistes de l'Imprimerie CDN pour la qualité de la mise en page de cet ouvrage.

TABLE DES MATIERES

En guise d'introduction. De grandes routes patrimoniales au Québec, pourquoi pas? ..1

1. ENTRE LE SAINT-LAURENT ET LES RELIEFS APPALACHIENS : LA ROUTE 132.....	7
Carte de la route 132.....	7
1.1 - De la frontière américaine à Châteauguay : le Suroît.....	8
1.2 - De Kahnawake à Boucherville : la Rive-Sud de Montréal	12
1.3 - De Varennes à Sorel : la route Marie-Victorin	16
1.4 - De Sorel à Bécancour : les basses terres du « Centre du Québec »	18
1.5 - De Bécancour à Lévis : les caps de Lotbinière	20
1.6 - De Beaumont à Saint-Roch-des-Aulnaies : la Côte-du-Sud	24
1.7 - De La Pocatière à Notre-Dame-du-Portage : le Kamouraska	28
1.8 - Rivière-du-Loup – Cacouna : à la croisée des chemins.....	32
1.9 - De l'Île-Verte à Sainte-Luce-sur-Mer : le Bic et Rimouski, un avant-goût de la Gaspésie.....	34
1.10 - De Sainte-Flavie à Sainte-Anne-des Monts : la Matanie, première étape gaspésienne.....	39
1.11 - De Sainte-Anne-des-Monts à Rivière-au-Renard : la Haute-Gaspésie.....	45
1.12 - De L'Anse-au-Griffon à la baie de Gaspé : la péninsule de Forillon.....	50
1.13 - De Gaspé à Percé : la façade est de la Gaspésie.....	52
1.14 - De L'Anse-à-Beaufils à Port-Daniel	58
1.15 - De Paspébiac à Ristigouche : le littoral de la baie des Chaleurs	62
1.16 - De Ristigouche à Mont-Joli : la Matapédia	69
La route 132 en images.....	73
2. ENTRE LE SAINT-LAURENT ET LES RELIEFS LAURENTIENS : LA ROUTE 138	83
Carte de la route 138	83
2.1 - De la frontière américaine au pont Mercier : les terres noires de Châteauguay	84

2.2 - La rue Sherbrooke d'ouest en est : l'île de Montréal	87
2.3 - De Repentigny à Berthierville : le Chemin du Roy, en Lanaudière.....	94
2.4 - De Maskinongé à Trois-Rivières : le Chemin du Roy, en Mauricie	98
2.5 - De Cap-de-la-Madeleine à Cap-Rouge :	
le Chemin du Roy au cœur de la Nouvelle-France	103
2.6 - Québec, berceau de la Nouvelle-France	111
2.7 - De Montmorency au cap Tourmente : la côte de Beaupré.....	115
2.8 - De Saint-Tite-des-Caps à La Malbaie :	
au cœur du pays de Charlevoix.....	118
2.9 - De Clermont à Baie-Sainte-Catherine : La Malbaie et l'Est de Charlevoix.....	124
2.10 - Tadoussac, aux portes du Saguenay	129
2.11 - Des Bergeronnes à Pessiamit : la Haute-Côte-Nord	132
2.12 - De Ragouneau à Baie-Comeau : la Manicouagan	136
2.13 - De Franquelin à Port-Cartier :	
la Haute-Côte-Nord, face au golfe du Saint-Laurent	139
2.14 - Sept-Îles, port de mer.....	143
2.15 - De Maliotenam à Natashquan : la Minganie	146
2.16 - De Kegaska à Blanc-Sablon : la Basse-Côte-Nord	152
La route 138 en images.....	157
3. LES PAYS D'EN-HAUT : LA ROUTE 117	169
Carte de la route 117.....	170
3.1 - De Montréal à Sainte-Rose-de-Laval : l'île de Montréal et l'île Jésus	170
3.2 - De Rosemère à Saint-Jérôme : les Basses-Laurentides	173
3.3 - De Prévost à Sainte-Agathe-des-Monts : les Hautes-Laurentides	176
3.4 - De Mont-Blanc à Mont-Laurier : la Rouge et la Lièvre.....	181
3.5 - De Grand-Remous à Louvicourt : la réserve faunique La Vérendrye	185
3.6 - De Val-d'Or à la frontière ontarienne : l'Abitibi des mines.....	187
La route 117 en images	195
En conclusion.	
Pour une reconnaissance officielle du caractère patrimonial	
des routes 132, 138 et 117	203
Sources bibliographiques.....	206
Remerciements.....	209

INDEX ONOMASTIQUE

L'index qui suit se limite aux sites, localités et personnes qui présentent un intérêt **patrimonial**.
Les chiffres en italiques renvoient à des photographies.

Sites patrimoniaux

- Ancienne gare de Labelle, **182**
 Ancienne gare de Sainte-Agathe, **180**
 Anse-à-la-Barbe, **60**
 Archipel de Mingan, **148**
 Archipel des Îles-de-Berthierville, **97**
 Archipel des Sept-Îles, **145**
 Archipel du Lac Saint-Pierre, **17**
 Auberge Tassé (Sainte-Rose, Laval), **173**
- Banc-de-Pêche-de-Paspébiac, **62, 81**
 Barrage Daniel-Johnson, **137**
 Basilique Sainte-Anne de Varennes, **16**
 Basilique Sainte-Anne-de-Beaupré, **116, 162**
 Basilique-cathédrale Sainte-Cécile (Salaberry-de-Valleyfield), **10**
 Biennale de la sculpture de Saint-Jean-Port-Joli, **27**
 Biodôme (Montréal), **93**
 Biosphère (Montréal), **93**
 Boisé de la Pointe Saint-Gilles (Baie-Comeau), **139**
 Bourg-de-Pabos, **60**
 Bourlamaque (Val-d'Or), **188, 200**
- Caburons (Kamouraska), **77**
 Campus Loyola (Montréal), **158**
 Canal de Beauharnois, **9, 74**
 Canal de Lachine, **87**
 Cap-Tourmente, **117, 162**
 Carrefour international de l'accordéon (Montmagny), **26**
 Cathédrale Christ-Roi (Gaspé), **54**
 Cathédrale de L'Assomption (Trois-Rivières), **102**
 Centrale hydroélectrique de Beauharnois, **11**
 Centrale Manic-5, **137**
 Centre Archéo-Topo (Bergeronnes), **133**
 Centre Cogeco (Trois-Rivières), **103**
 Centre d'interprétation de la pêche à l'anguille de Kamouraska, **29**
 Centre d'interprétation des mammifères marins (Tadoussac), **131**
 Centre d'interprétation des marais salés (Longue-Rive), **134**
 Centre d'Interprétation et d'observation du Cap-de-Bon-Désir, **133**
 Centre islamique du Québec (Montréal), **171**
 Centre Vidéotron – esplanade Jean-Béliveau (Québec), **112, 161**
 Chapelle de Tadoussac, **131**
 Chapelle des Cuthbert (Berthierville), **97**
 Chapelle des Îlets-Jérémie (Colombier), **135**
 Château Landry (Mont-Joli), **71**
 Château Maizerets (Québec), **113**
 Chemin du Roy, **95**
 Chute Montmorency, **114, 161**
 Circuit des légendes (Lac-Saguay), **184, 199**
 Cité de l'Or (Val-d'Or), **188**
 Clarke City (Sept-Îles), **143**
 Club Med Québec-Charlevoix (Petite-Rivière-Saint-François), **119**
 Cocathédrale Notre-Dame-de-Fourvière (Mont-Laurier), **199**
 Cocathédrale Saint-Antoine-de-Padoue (Longueuil), **14, 75**
 Cœur patrimonial de Deschambault, **107**
 Collège de Montréal, **89**
 Collège Lionel Groulx (Sainte-Thérèse), **173**
 Collines Kekeko, **192**
 Complexe hydroélectrique Manic-Outardes, **137**
 Cratère de Charlevoix, **122**
 Cyclorama de Jérusalem (Sainte-Anne-de-Beaupré), **117**
- Domaine Joly-de-Lotbinière (Sainte-Croix-de-Lotbinière), **21**
 Domaine Maizerets (Québec), **113**
 Domaine Médard Bourgault (Saint-Jean-Port-Joli), **27**
 Domaine seigneurial Sainte-Anne (Sainte-Anne-de-la-Pérade), **106**
 Dunes de Tadoussac, **132**
- Édifice Gaston-Miron (Montréal), **92**
 Église catholique Saint-Sauveur-des-Mines (Val-d'Or), **189**
 Église de la Purification-de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie (Repentigny), **93**

Église Notre-Dame-de-la-Victoire (Lévis), **23**
 Église Notre-Dame-de-la-Visitation (Champlain), **105**
 Église Notre-Dame-des-Neiges (Trois-Pistoles), **36, 77**
 Église orthodoxe Saint-Georges (Rouyn-Noranda), **191, 201**
 Église Saint-Antoine-de-Padoue (Louiseville), **98**
 Église Saint-Antoine-de-Tilly, **22**
 Église Saint-Étienne de Beaumont, **24**
 Église Saint-François-de-Sales (Neuveville), **109**
 Église Saint-Georges (Ekuanitshit), **148**
 Église Saint-Grégoire-le-Grand, **76**
 Église Saint-Hyppolite (Rivière-au-Tonnerre), **147, 165**
 Église Saint-Joachim (Châteauguay), **74**
 Église Saint-Joseph (Deschambault-Grondines), **107, 161**
 Église Saint-Pierre du lac (Val-Brillant), **70**
 Église Sainte-Amélie (Baie-Comeau), **138**
 Église Sainte-Anne (Sainte-Anne-de-la-Pérade), **105**
 Église Sainte-Croix (Sainte-Croix-de-Lotbinière), **21**
 Église Sainte-Famille (Boucherville), **15**
 Église Sainte-Famille (Cap-Santé), **108**
 Église Sainte-Geneviève (Berthierville), **97**
 Église Sainte-Rose-de-Lima (Laval), **172, 196**
 Église Sainte-Thérèse d'Avila (Sainte-Thérèse), **174, 197**
 Église Unie Saint-Paul (Ormstown), **84, 158**
 Enfilade-de-Maisons-en-Briques-Rouges-de-Yamachiche, **99**
 Espace pour la vie (Montréal), **92**
 Espace-Théâtre (Mont-Laurier), **199**
 Exploramer (Sainte-Anne-des-Monts), **44**

Festival annuel de l'Oie Blanche (Montmagny), **26**
 Festival de la Baleine bleue (Bergeronnes), **133**
 Festival des Paspayas (Longue-Pointe-de-Mingan), **148**
 Festival du vol libre (Mont-Saint-Pierre), **46**
 Festival en chanson de Petite-Vallée, **47**
 Festival Innu Nikamu (Maliotenam), **146**
 Festival Innucadie (Natashquan), **151**
 Festival international de poésie de Trois-Rivières, **102**
 Fête des Chants de marins (Saint-Jean-Port-Joli), **27**
 Fête du bois flotté (Sainte-Anne-des-Monts), **44**
 Fort de la Montagne (Montréal), **88**

Fort Péninsule (Parc national Forillon), **52**
 Fort Pointe-Lévy (Lévis), **23**

Géoparc de Percé, **57**
 Grand Rassemblement (Sainte-Flavie), **40**
 Grand Séminaire (Montréal), **89**
 Grosse-Île, **26**

Hôtel Tadoussac, **131**
 Île Bonaventure, **55, 80**
 Île de Room's Point (Blanc-Sablon), **155**
 Île Saint-Bernard, **12**
 Île-aux-Lièvres, **33**
 Insectarium (Montréal), **93**
 Institut de recherche en électricité du Québec (IREQ), **16**
 Institut des sciences de la mer (Rimouski), **38**
 Institut maritime du Québec (Rimouski), **38**
 Institut Maurice-Lamontagne (Rimouski), **38**

Jardin botanique de Montréal, **93**
 Jardin de Chine (Montréal), **93, 159**
 Jardin des Quatre-Vents, **126**
 Jardin du Ruisseau Bois-Joli (Sept-Îles), **143**
 Jardins de Cap-à-l'Aigle, **127**
 Jardins de Doris (Matane), **42**
 Jardins de Métis, **40**

Lac Hert, **201**
 Lac Osisko (Rouyn-Norande), **201**
 Lac Saint-Pierre, **98**
 Les Galets (Natashquan), **151, 166**
 Les Îlets-Jérémie (Colombier), **135**
 Lieu historique national de la Bataille de la Ristigouche, **68**

Magasin général Hyman (Parc national Forillon), **52**
 Magasin général J.A. Gendron (New Richmond), **64**
 Magasin général Le Brun (Maskinongé), **98**
 Maison Alphonse-Desjardins (Lévis), **23, 76**
 Maison Chauvin (Tadoussac), **130**
 Maison Chavigny-de-la-Chevrotière (Lotbinière), **21**

- Maison Daniel-Boyer (Longueuil), **15**
- Maison de la Chicouté (Rivière-au-Tonnerre), **147**
- Maison de la culture Claude-Henri-Grignon (Saint-Jérôme), **175**
- Maison de la Culture innue (Ekuanitshit), **148**
- Maison de la culture Roland-Jomphe (Havre-Saint-Pierre), **166**
- Maison des contes et légendes (Lavaltrie), **96**
- Maison du bootlegger (Sainte-Agnès), **123**
- Maison du Chafaud (Percé), **57**
- Maison du Pêcheur (Percé), **57**
- Maison Dumulon (Rouyn-Noranda), **191**
- Maison Eulalie-Durocher (Longueuil), **15**
- Maison Johan-Beetz (Baie-Johan-Beetz), **149**
- Maison Lamontagne (Rimouski), **38**
- Maison Le Pailleur (Châteauguay), **11**
- Maison Rocheleau (Cap-de-la-Madeleine), **104**
- Maison Rosalie-Cadron (Lavaltrie), **96**
- Manoir Baie-Comeau, **138**
- Manoir Boucher de Niverville (Trois-Rivières), **101**
- Manoir Fraser (Rivière-du-Loup), **33**
- Manoir Le Boutillier (L'Anse-au-Griffon), **50**
- Manoir Montmorency, **114**
- Manoir Richelieu (La Malbaie), **125**
- Marais Léon-Provancher, **110**
- Massif de Charlevoix, **119**
- Mille Carré Doré (Montréal), **89**
- Mine Lamaque (Val-d'Or), **188, 200**
- Mine Odyssey (Malartic), **189**
- Monastère des Ursulines (Trois-Rivières), **101, 160**
- Mont Chaudron, **192**
- Mont Saint-Joseph (Carleton-sur-Mer), **66, 81**
- Moulin à eau de Chavigny-De-La-Chevroitière (Deschambault-Grondines), **106, 161**
- Moulin de Beaumont, **24**
- Moulin seigneurial de Tonnancour (Pointe-du-Lac), **99**
- Moulins Antoine-Jetté et Grenier (Repentigny), **93**
- Musée acadien du Québec (Bonaventure), **64**
- Musée Boréal (Trois-Rivières), **103**
- Musée de Charlevoix (La Malbaie), **125**
- Musée de la Chanson québécoise et de la Butte-à-Mathieu (Val-David), **177**
- Musée de la Gaspésie (Gaspé), **53, 80**
- Musée de la rivière Cascapédia (Cascapédia-Saint-Jules), **65**
- Musée des Abénakis (Odanak), **18**
- Musée des Anciens canadiens (Saint-Jean-Port-Joli), **27**
- Musée des cultures du monde (Nicolet), **19**
- Musée du ski des Laurentides (Saint-Sauveur), **177**
- Musée Dufresne-Nincheri (Montréal), **92**
- Musée Empress of Ireland (Pointe-au-Père), **38, 78**
- Musée maritime du Québec (L'Islet), **26**
- Musée McCord (Montréal), **91**
- Musée minéralogique de Malartic, **189**
- Musée Pop (Trois-Rivières), **101**
- Musée québécois d'archéologie de la Pointe-du-Buisson, **11**
- Musée québécois de l'agriculture et de l'alimentation (La Pocatière), **29**
- Musée régional de Kamouraska, **31**
- Musée régional de la Côte-Nord (Sept-Îles), **144**
- Musée Shaputuan (Uashat), **145**
- Oratoire Notre-Dame-du-Mont-Saint-Joseph (Carleton-sur-Mer), **66**
- P'tit train du Nord, Le, **175**
- Parc Aiguebelle, **190**
- Parc botanique à fleur d'eau (Rouyn-Noranda), **191**
- Parc Cartier-Brébeuf (Québec), **113**
- Parc côtier Kiskotuk, **34**
- Parc de la Chute-de-Sault-au-Mouton (Longue-Rive), **134**
- Parc des cheminots (Labelle), **184, 198**
- Parc des Pionniers (Verchères), **16, 75**
- Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent (Tadoussac), **130**
- Parc national de l'Île-Bonaventure-et-du-Rocher-Percé, **55, 80**
- Parc national de la Gaspésie, **44**
- Parc national de Miguasha, **67**
- Parc national des Grands-Jardins, **122**
- Parc national du Bic, **36**
- Parc national du Mont-Tremblant, **182**
- Parc national Forillon, **52**
- Parc naturel historique de l'Île-aux-Basques, **36**
- Passe migratoire de saumons (Matane), **42**

Pêche aux petits poissons des Chenaux (Sainte-Anne-de-la-Pérade), **106**

Petite Ferme de Cap Tourmente, **118**

Phare de Pointe-au-Père, **78**

Pine Cottage (Cacouna), **33**

Place du Curé-Labelle (Saint-Jérôme), **197**

Planétarium Rio Tinto Alcan (Montréal), **93**

Plateau Mont-Royal (Montréal), **92**

Pointe Tracadigash (Carleton-sur-Mer), **65**

Pointe-aux-Outardes, **136, 164**

Pointe-des-Monts, **140, 165**

Pointe-Saint-Pierre, **54**

Pont couvert Savoyard (Grand-Remous), **185**

Pont de Québec, **22**

Pont Jacques-Cartier, **14**

Pont Lachapelle, **171**

Pont Marius-Dufresne (Laval), **196**

Pont Victoria, **13**

Presbytère de Deschambault, **161**

Presbytère Saint-Michel-de-Bellechasse, **25**

Projet Éole de Cap-Chat, **43, 78**

Quartier latin (Montréal), **91**

Réserve faunique La Vérendrye, **185, 200**

Réserve faunique de Matane, **42**

Réserve Matapédia-et-les-Plateaux, **69**

Réserve nationale de faune de la Baie-de-l'Isle-Verte, **34**

Réserve nationale de faune du Cap-Tourmente, **118**

Rocher Percé, **55, 80**

Sanatorium laurentien (Sainte-Agathe-des-Monts), **180**

Sanctuaire Notre-Dame-du-Cap (Cap-de-la-Madeleine), **104**

Site archéologique des Droulers (Saint-Anicet), **8, 74**

Site de la bataille de la Châteauguay, **84**

Site historique et maritime de la Pointe-au-Père, **38, 78**

Société écologique des battures de Kamouraska (SEBKA), **31**

Sous-marin Onondaga (Pointe-au-Père), **38**

Square Saint-Louis (Montréal), **91**

Station maritime de l'Anse-à-Valleau, **49**

Symposium de la jeune peinture (Baie-Saint-Paul), **121**

Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue (Rouyn-Noranda), **191**

Université McGill (Montréal), **90**

Vieille prison (Trois-Rivières), **101**

Vieille Usine et microbrasserie Pit-Caribou (L'Anse-à-Beaufils), **58**

Vieux Poste (Sept-Îles), **144**

Vieux-Lévis, **23**

Vignoble Carpinteri (Saint-Ulric), **41**

Villa Estevan (Grand-Métis), **40**

Village des Aulnaies (Saint-Roch-des-Aulnaies), **28**

Village olympique (Montréal), **92, 159**

Voies du Sacré, **109**

Localités

Amqui, **70**

Baie Johan-Beetz, **149, 166**

Baie-Comeau, **137, 164**

Baie-du-Febvre, **19, 75**

Baie-Saint-Paul, **120, 163**

Baie-Trinité, **141**

Batiscan, **105**

Beauharnois, **11**

Beaumont, **24**

Beauport, **113**

Bécancour, **20**

Bergeronnes, **130**

Berthier-sur-Mer, **26**

Berthierville, **97**

Blanc-Sablon, **154**

Boischatel, **115**

Bonaventure, **63**

Boucherville, **15**

Cacouna, **33**

Cap-à-l'Aigle, **126**

Cap-Chat, **43, 78**
 Cap-de-la-Madeleine, **103**
 Cap-des-Rosiers, **50**
 Cap-Santé, **108**
 Carleton-sur-Mer, **65, 81**
 Causapscal, **69**
 Champlain, **104**
 Chandler, **59**
 Château-Richer, **115**
 Châteauguay, **12, 74**
 Clermont, **124**
 Contrecoeur, **16**

 Deschambault, **107, 161**
 Donnacona, **109**

 Essipit, **130**

 Forestville, **135**
 Franquelin, **139**

 Gaspé, **52, 80**
 Godbout, **140**
 Grande-Vallée, **79**
 Grondines, **106, 161**
 Gros Mécatina, **154**
 Gros-Morne, **46**

 Harrington Harbour, **153**
 Havre-Saint-Pierre, **149, 166**
 Huntingdon, **84**

 Kahnawake, **85**
 Kamouraska, **30, 77**

 L'Ancienne-Lorette (Québec), **111**
 L'Ange-Gardien, **115**
 L'Anse-à-Beaufils, **58**
 L'Anse-à-Valleau, **49**
 L'Anse-au-Griffon, **50**

L'Islet, **26**
 La Malbaie, **125**
 La Pocatière, **28**
 La Prairie, **13**
 Labelle, **182, 198**
 Lac-Saguay, **199**
 Lanoraie, **96**
 Laval, **171, 196**
 Lavaltrie, **96**
 Le Bic, **37, 78**
 Les Escoumins, **130**
 Les Méchins, **42**
 Lévis, **22, 76**
 Limoilou (Québec), **111**
 Listuguj, **69**
 Longue-Pointe-de-Mingan, **148**
 Longue-Rive, **134**
 Longueuil, **13, 75**
 Lotbinière, **21**
 Louiseville, **98, 160**

 Malartic, **187**
 Maliotenam, **146**
 Manche-d'Épée, **46**
 Maskinongé, **98**
 Matane, **41**
 Matapédia, **69**
 Métis-sur-Mer, **40**
 Mingan, **148**
 Mirabel, **174**
 Mont-Joli, **71**
 Mont-Laurier, **184, 199**
 Mont-Louis, **46**
 Mont-Saint-Pierre, **46**
 Mont-Tremblant, **181**
 Montmagny, **26***
 Montréal, **85, 158-159**

 Natashquan, **150, 166**
 Neuville, **109**

New Richmond, **64**
 Newport, **60**
 Nicolet, **19**
 Notre-Dame-du-Portage, **31**
 Nutashquan, **152**

Odanak, **18**
 Ormstown, **84, 158**

Paspébiac, **62, 81**
 Percé, **55, 80**
 Pessamit, **135**
 Petite-Vallée, **47**
 Pointe-à-la-Croix, **68**
 Pointe-à-la-Frégate, **48**
 Pointe-au-Pic, **125**
 Pointe-du-Lac, **99**
 Port-au-Saumon, **126**
 Port-Cartier, **142**
 Portneuf, **107**

Québec, **111-113, 161**

Ragueneau, **136**
 Repentigny, **96**
 Rimouski, **37**
 Rivière-à-Claude, **79**
 Rivière-au-Renard, **49**
 Rivière-au-Tonnerre, **147, 168**
 Rivière-du-Loup, **32, 77**
 Rivière-la-Madeleine, **47**
 Rivière-Rouge, **183**
 Rouyn-Noranda, **190, 201**
 Ruisseau-à-Rebours, **79**

Saint-André-de-Kamouraska, **77**
 Saint-Anicet, **9, 74**
 Saint-Antoine-de-Tilly, **21**
 Saint-Denis-De-La-Bouteillerie, **28**
 Saint-Faustin, **179**

Saint-Georges-de-Malbaie, **54**
 Saint-Grégoire-le-Grand, **20, 76**
 Saint-Jean-Port-Joli, **27**
 Saint-Jérôme, **175, 197**
 Saint-Laurent (Montréal), **171**
 Saint-Michel-de-Bellechasse, **24, 76**
 Saint-Pierre-les-Becquets, **20***
 Saint-Roch-des-Aulnaies, **28**
 Saint-Sauveur, **177, 197**
 Saint-Siméon, **128**
 Saint-Tite-des-Caps, **119**
 Saint-Vallier, **25**
 Saint-Yvon de Cloridorme, **48**
 Sainte-Adèle, **178**
 Sainte-Agathe-des-Monts, **179**
 Sainte-Agnès, **123, 163**
 Sainte-Anne-de-Beaupré, **115, 162**
 Sainte-Anne-de-la-Pérade, **105**
 Sainte-Anne-des-Monts, **44**
 Sainte-Croix-de-Lotbinière, **21**
 Sainte-Flavie, **78**
 Sainte-Luce-sur-Mer, **39**
 Sainte-Madeleine de la Rivière-Madeleine, **47**
 Sainte-Martine, **85**
 Sainte-Rose (Laval), **172**
 Sainte-Thérèse-de-Gaspé, **59**
 Sainte-Thérèse, **173, 197**
 Salaberry-de-Valleyfield, **9**
 Sept-Îles, **143**
 Sorel-Tracy, **17**

Tadoussac, **130, 163, 164**
 Trois-Pistoles, **35, 77**
 Trois-Rivières, **100, 160**

Uashat, **144**
 Val-Brillant, **70**
 Val-D'Or, **187, 200**
 Val-David, **179, 197**

Varennnes, **16**
 Verchères, **16, 75**
 Vieux-Fort, **154**

Wendake, **109**
 Westmount, **88**

Yamachiche, **99**

Personnages

Alexis Le Trotteur (Alexis Lapointe), **123**
 Arsenault, Bona, **64**

Bacon, Joséphine, **136**
 Beaulieu, Victor-Lévy, **31**
 Béliveau, Jean, **112, 161**
 Bernier, Joseph-Elzéar, **27**
 Bolduc, La (Mary Travers), **58**
 Bourgault, André, **27**
 Bourgault, Jean-Julien, **27**
 Bourgault, Médard, **27**
 Bruneau, Kitty, **58**

Caouette, Réal, **192**
 Chapais, Thomas, **29**
 Chauvin, Pierre de, **130**
 Clarke, George, **143**
 Clarke, William, **143**
 Comeau, Napoléon-Alexandre, **140**
 Conan, Laure, **126**
 Corriveau, Marie-Joseph (dite La Corriveau), **25**

De Gaulle, Charles (général), **96**
 Derouin, René, **179**
 Desjardins, Richard, **192**
 Dion, Céline, **94**
 Duguay, Raoul, **187**
 Duplessis, Maurice, **100**
 Dupont-Gravé, François, **130**

Ferron, Jacques, **99**
 Ferron, Marcelle, **99**
 Forget, Rodolphe, **126**
 Fraser, Malcolm, **127**

Gauthier, Claude, **184**
 Giroux, Philippe, **42**
 Godin, Gérald, **102**
 Grand'Maison, Jacques, **176**
 Grignon, Claude-Henri, **175**
 Guèvremont, Germaine, **18**
 Guité, Suzanne, **54**

Hart, Ezequiel, **102**
 Hyman, William, **52**

Jack Rabbit (Herman Smith-Johannsen), **178**
 Jomphe, Roland, **149**
 Julien, Pauline, **102**

Kashtin (groupe musical), **146**
 Kirouac, Conrad (frère Marie-Victorin), **92**

Labelle, Antoine (curé), **175, 197**
 Labrie, Napoléon-Alexandre (M^{gr}), **138**
 Laliberté, Guy, **121**
 Lapointe, Alexis (dit Alexis Le Trotteur), **123**
 Le Boutillier, John, **62**
 Lelièvre, Sylvain, **113**
 Lévesque, Gérard-D., **63**
 Lévesque, Jean-Louis, **67**
 Lévesque, René, **63**

Madeleine de Verchères, **16, 75**
 Marie-Victorin, frère (Conrad Kirouac), **92**
 McCormick, Robert, **137**
 Miron, Gaston, **180**
 Morin, Auguste-Norbert, **178**
 Mulroney, Brian, **138**

Nairne, John, **127**

Nincheri, Guido, **93, 102**

Pelgag, Klô, **44**

Pelletier-Gagnon, Chloé (Klô Pelgag), **44**

Picard, Ghislain, **136**

Plamondon, Antoine, **109**

Reford, Elsie, **40**

Robin, Charles, **62**

Ross, François-Xavier (M^{gr}), **54**

Roy, Raoul, **37**

Samson, Camil, **192**

Savard, Félix-Antoine, **124**

Smith-Johannsen, Herman (dit Jack Rabbit), **178**

Stephen, George, **40**

Taché, Étienne-Paschal, **26**

Taché, Louis-Pascal-Achille (seigneur de Kamouraska), **30**

Travers, Mary (dite La Bolduc), **60**

Vigneault, Gilles, **151**

Villeneuve, Gilles, **97**

Musées, maisons ancestrales, églises, chapelles, couvents, presbytères, moulins à farine, ponts couverts, manufactures... Le Québec regorge de sites patrimoniaux témoins de son passé, en plus de remarquables sites naturels. Pourquoi ne pas ajouter à cette liste de grandes routes qui ont rendu possible le peuplement et la mise en valeur du territoire québécois? Deux grandes routes, parmi les plus longues au monde, épousent les contours du fleuve et du golfe Saint-Laurent : la **route 132** sur le littoral sud et la **route 138** sur le littoral nord. En outre, la **route 117** a assuré une pénétration dans l'arrière-pays jusqu'à l'Abitibi minière. L'auteur plaide pour une reconnaissance du caractère patrimonial de ces routes avec à l'appui une description des multiples sites d'intérêt patrimonial qui les jalonnent complétée par des images de son cru.

Né en 1951 à Montréal, Yves Archambault est un passionné de géographie, d'histoire et de culture régionale. Il a manifesté ces aptitudes en se documentant sur les pays et les régions qu'il a explorés, tant à l'étranger qu'au Québec. Ces voyages exploratoires l'ont inspiré pour en produire des récits au jour le jour. En outre, il a sillonné les routes du Québec d'est en ouest, source d'inspiration pour rédiger ce livre.