

Les voix de communication du Témiscouata : l'autoroute 85 à la croisée des chemins

Ghislain Gagnon

Volume 25, Number 4, 2020

Paysages du mouvement - Chemins anciens et canaux historiques

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/93140ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (print)

1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Gagnon, G. (2020). Les voix de communication du Témiscouata : l'autoroute 85 à la croisée des chemins. *Histoire Québec*, 25(4), 32–35.

Les voix de communication du Témiscouata : l'autoroute 85 à la croisée des chemins

par Ghislain Gagnon

Ghislain Gagnon détient un baccalauréat spécialisé en archéologie, qui comporte notamment un volet pratique dans l'extrême est de la Russie et en Alaska, et une maîtrise en sciences géographiques, dont le sujet porte sur l'habitabilité du territoire de la péninsule d'Ungava. Il occupe depuis onze ans un poste de professionnel en archéologie au ministère des Transports du Québec. Son parcours universitaire et professionnel l'a conduit à s'intéresser principalement à l'archéologie environnementale, tant dans un contexte d'occupation autochtone qu'euroquébécois, et à la gestion des risques en matière de patrimoine archéologique. Dans le cadre de son emploi, il est fréquemment appelé à porter une attention particulière aux traces tangibles laissées par les chemins anciens et les voies navigables historiques présents dans le paysage québécois.

Historiquement, la région du Témiscouata est souvent associée au chemin du Portage, voie de circulation aménagée par le gouvernement colonial britannique en 1783 afin de relier le fleuve Saint-Laurent au lac Témiscouata, permettant ainsi de rejoindre par voie navigable l'estuaire du fleuve Saint-Jean, au sud du Nouveau-Brunswick actuel, et Halifax. Ce chemin, en fonction partielle ou complète pendant près de 80 ans, n'est en réalité que le plus connu d'un grand nombre de voies de circulation qui ont marqué le développement régional et national. En 2002, une étude historique produite pour le compte du ministère des Transports du Québec, dans le cadre du projet de construction de l'autoroute 85, a notamment démontré que l'emprise projetée devait croiser ou réemprunter en partie le tracé de plusieurs de ces anciennes voies¹. Parmi celles-ci, mentionnons notamment des chemins de portage autochtones longeant la rivière des Roches, le chemin du Portage de 1783, le Vieux Chemin de 1839-1840, et le chemin Neuf de 1856-1862. Cette étude a aussi mis en évidence le peu d'informations disponibles sur le chemin ou sentier que les autorités françaises avaient aménagé en 1746, qui a précédé le chemin du Portage de 1783 et auquel un plan de John Collins de 1766 réfère sous le nom de *Temiscouata Portage*.



Lambourdes mises au jour dans une section du chemin du Portage de 1783 à Témiscouata-sur-le-Lac, dans le secteur de Cabano. (Source : ministère des Transports)

En 2005, un premier inventaire archéologique a été réalisé afin de faire expertiser deux segments d'un tronçon potentiellement associé au chemin du Portage de 1783, situé entre Saint-Louis-du-Ha! Ha! et l'ancien village de Cabano, ce dernier étant aujourd'hui fusionné avec Notre-Dame-du-Lac pour former Témiscouata-sur-le-Lac². Cette intervention a conduit à l'enregistrement du site CfEs-9 à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec. Ensuite, en 2009, une intervention archéologique complémentaire a conduit à la mise au jour de lambourdes de bois, forme de pontage aménagé pour traverser un milieu humide, sur lequel reposait un remblai minéral qui servait de structure au sentier de véhicules tout-terrain (VTT)³. La présence d'anciennes ornières de circulation observables dans les coupes stratigraphiques et les quelques artefacts recueillis ont renforcé l'hypothèse associant ce sentier de VTT au chemin du Portage de 1783, sans toutefois permettre de la confirmer. Parmi les objets trouvés, mentionnons un fer à cheval du XIX^e siècle ainsi qu'un tessou de terre cuite fine vernissée de type *pearlware*, avec un décor de type *Willow Blue* datant de la période entre 1810 et 1830.

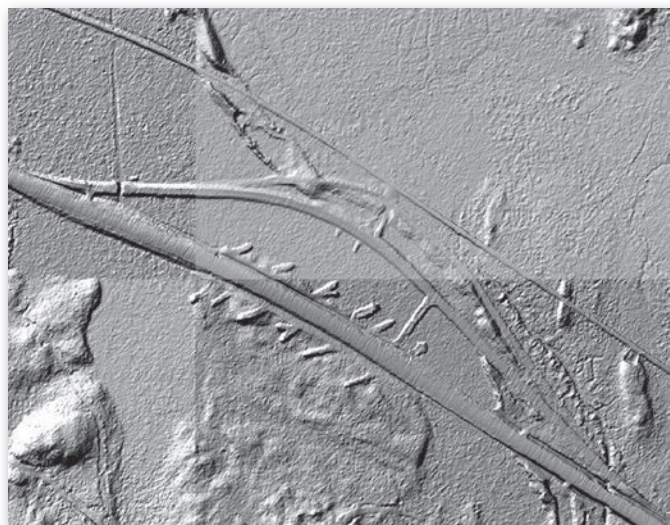
En 2016, les archéologues du Ministère ont procédé à une réévaluation complète des informations disponibles afin de planifier de nouvelles interventions dans le cadre de la planification des travaux entre Saint-Antonin et Saint-Louis-du-Ha! Ha!. L'analyse réalisée a mis à contribution de nouvelles technologies, notamment les relevés lidar, qui ont permis d'obtenir une modélisation topographique à haute définition et, ainsi, de confirmer la présence de plusieurs segments de routes abandonnées dans l'emprise de l'autoroute projetée. Cette analyse a permis de constater la convergence de nombreuses voies de circulation dans le secteur du lac à Chamard et la présence de plusieurs vestiges liés à ces aménagements. Parallèlement, des documents retrouvés dans les archives du Ministère ont contribué à une meilleure compréhension de certains aménagements réalisés au XX^e siècle.

En 2017, la première phase d'un inventaire archéologique portant sur le secteur du lac à Chamard a permis d'observer la présence de trois bornes cadastrales en place, datant probablement de la seconde moitié du XX^e siècle et

remplaçant d'autres plus anciennes. Ces bornes comportaient des inscriptions référant à la division nord du canton de Whitworth, qui a été établie en suivant le tracé du chemin du Portage de 1783. Les archéologues ont aussi relevé de nombreux poteaux télégraphiques tronçonnés après leur mise hors service. Enfin, la présence de nombreuses infrastructures routières et d'une carrière, identifiées initialement par l'analyse des relevés lidar et des archives du Ministère, a pu être confirmée.

Au printemps 2018, pendant la seconde phase de l'inventaire, les archéologues sont revenus sur place afin de mieux comprendre l'ensemble des vestiges découverts. Au cours de cette visite, il a notamment été possible d'identifier un remblai routier de faible élévation non inventorié, ainsi que des vestiges de deux culées superficielles en pierres sèches associées à un ancien pont enjambant la rivière des Roches. Initialement, ces vestiges ont été hypothétiquement associés au chemin du Portage de 1783, d'abord parce qu'ils se trouvaient sur le tracé de la division cadastrale du canton de Whitworth, puis parce que leurs caractéristiques observables pouvaient indiquer un mode de construction plutôt ancien. Enfin, les recherches documentaires réalisées à la suite des travaux de terrain ont mis en évidence que le lieu de convergence des axes de communication correspond à l'esker du « Dos de Cheval », identifié dans le carnet de l'arpenteur Alphonse Larue en 1845. L'esker étant bordé de tourbières et de plans d'eau, il est apparu probable que cette convergence soit attribuable à la présence de cette source de gravier située au cœur d'un secteur peu propice à la construction de voies de circulation terrestre. Bien que l'exploitation de ce banc d'emprunt ne soit décrite nulle part pour les périodes des XVIII^e et XIX^e siècles, l'analyse des photographies aériennes et des plans d'archives du XX^e siècle a permis de comprendre son évolution au cours de ce siècle. L'ensemble de ces recherches a conduit à l'enregistrement du site CkEi-5 à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec.

À l'automne 2018, de nouvelles expertises archéologiques ont été réalisées⁵. Celles-ci devaient, entre autres, permettre de recueillir de l'information sur les différentes phases de construction et de réfection des voies de circulation routière identifiées et de comprendre les vestiges de culées superficielles du pont de la rivière des Roches. Cette intervention devait aussi permettre de vérifier une hypothèse soulevée par l'identification d'un plan d'archives réalisé par le général Amherst en 1760, décrivant le tracé du chemin français de 1746, ici nommé le *Grand Portage*. Après comparaison de ce document avec un plan de James Peachy de 1787 portant sur le tracé du chemin du Portage de 1783, il est probable que le second chemin ait emprunté en grande partie le tracé du premier, notamment à la hauteur de l'esker du « Dos de Cheval ». Les recherches réalisées ont permis de soutenir l'hypothèse selon laquelle tous les axes de communication historiques ayant relié le fleuve Saint-Laurent et les



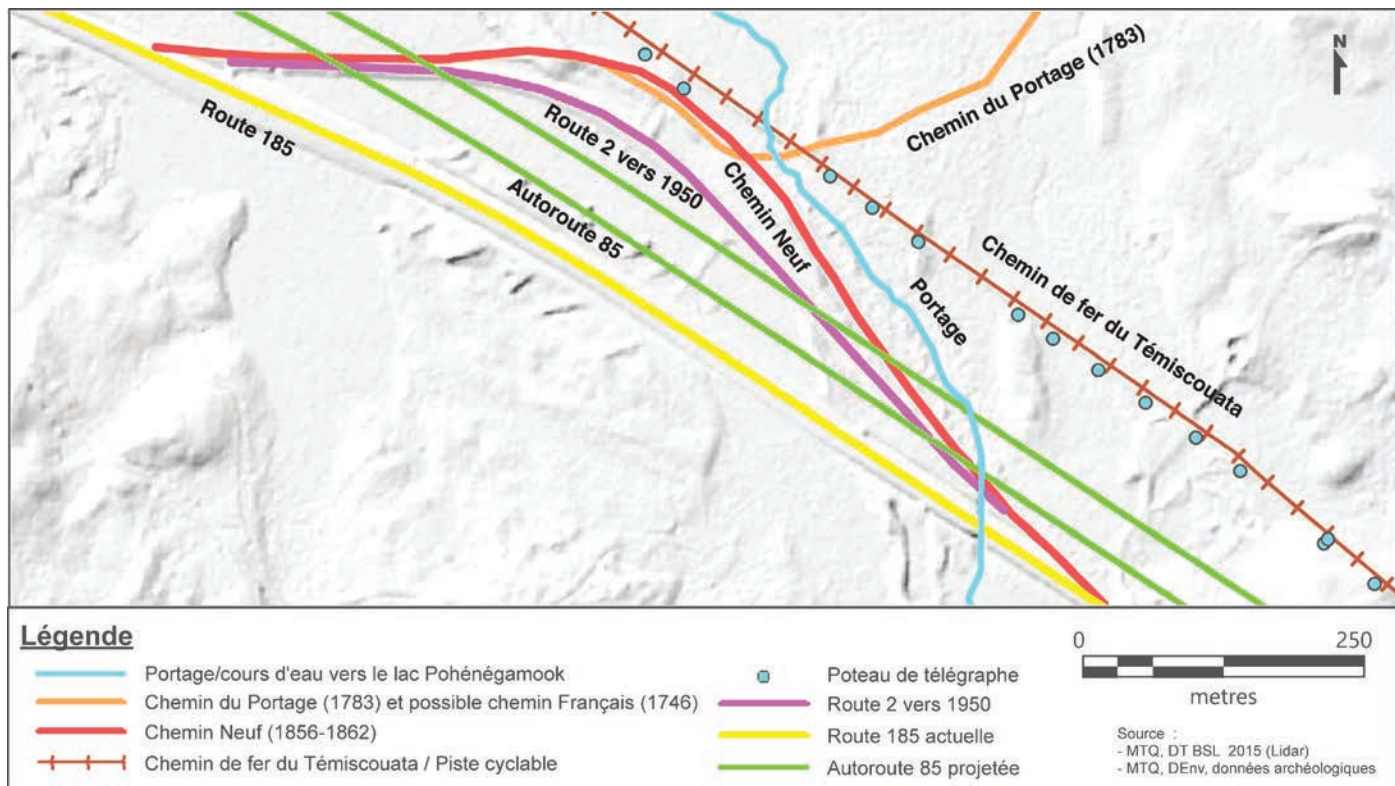
Modélisation en relief ombré du secteur du lac à Chamard. (Source : ministère des Transports)



Borne cadastrale portant l'inscription RN, signifiant « Rang Nord ». (Source : ministère des Transports)

provinces maritimes actuelles se croisent à l'esker, ce qui comprend le chemin de fer du Témiscouata et la ligne de télégraphe, tous deux aménagés à la fin du XIX^e siècle.

La plus ancienne voie de circulation identifiée est celle des chemins de portage, possiblement autochtones, qui permettaient de relier le lac à Chamard, aussi connu sous le nom de lac des Roches, au lac du Dentiste, aussi connu sous le nom de lac des Vases. Malheureusement, bien qu'il soit probable que des sites d'occupation autochtone aient autrefois existé à cet endroit, les perturbations résultant des différents aménagements qui se sont succédé au cours de la période historique n'ont pas permis la mise au jour de témoins archéologiques d'une telle occupation.



Voies de circulation et ligne de télégraphe identifiées dans le secteur du lac à Chamard.
 (Source : ministère des Transports)

Quant au chemin français construit en 1746, notre connaissance se limite à des informations historiques et à des hypothèses qui n'ont pas pu être confirmées hors de tout doute lors des expertises archéologiques réalisées. Il apparaît possible qu'une couche de sol, observée sous des lambourdes de bois associées au chemin de 1783, puisse être liée au chemin de 1746. Malheureusement, il s'est avéré impossible de dater cette couche. En ce qui a trait au chemin de 1783, il semble probable qu'il ait emprunté le tracé de 1746. Cette voie, dont l'aménagement paraît avoir contribué à l'arasement partiel du sommet de l'esker du « Dos de Cheval », aurait été élargie en 1786, ce qui s'est traduit par la présence d'un remblai de gravier déposé au nord des lambourdes de bois. De plus, il est possible que les culées superficielles de l'ancien pont enjambant la rivière des Roches puissent aussi être associées à cette voie historique. Cependant, en l'absence d'éléments datables, il demeure possible de considérer que ces vestiges ont été mis en place lors d'un réaménagement du chemin du Portage survenu vers 1839-1840. Les traces archéologiques distinctives de ces travaux sont très minces puisque aucune modification n'a été apportée au tracé à cet endroit.

En 1857, les travaux d'aménagement du chemin Neuf, construit de 1856 à 1862, ont profondément marqué le secteur à l'étude. Dans le secteur de l'esker du « Dos de Cheval », l'aire de circulation antérieure a été rehaussée et élargie par remblaiement. Ces travaux ont façonné l'apparence générale actuelle de la route du côté sud de

l'esker. Par la suite, des travaux mineurs d'élargissement et de comblement d'ornières ont été effectués régulièrement jusqu'à ce que des travaux de réfection majeure soient réalisés par le ministère de la Voirie entre 1917 et 1919. Ces travaux sont à l'origine de la reprise de gestion de cette voie par le gouvernement provincial.

Le dernier chemin aménagé sur l'esker correspond à la route Trans-Canada qui a été mise en place vers 1939-1940, dans sa partie nord. Cet aménagement, qui avait pour but de corriger la courbe du chemin précédent, empiète légèrement sur le milieu humide avoisinant. Au sud-ouest, il réutilise le tracé des voies précédentes à travers un autre milieu humide. À cet endroit, la surface de roulement se caractérise par une très faible élévation par rapport au milieu humide environnant. Les expertises archéologiques portent à croire que ce segment se serait enfoncé graduellement dans les sols organiques, étant donné que les lambourdes reposent à plus de 60 centimètres sous la surface. On ne peut pas non plus exclure que les divers aménagements aient entraîné des changements dans l'écoulement de la nappe phréatique, ce qui peut avoir favorisé une croissance accélérée de la tourbière environnante.

Le tracé de la route Trans-Canada a été abandonné en 1954 lors de l'ouverture de la route 2 aménagée dans le milieu humide au sud de l'esker. Il est probable que le gravier de l'esker du « Dos de Cheval » ait été exploité pour la construction de l'ensemble des voies

de circulation observables dans le secteur, y compris celle du chemin de fer du Témiscouata. Toutefois, l'état actuel du banc d'emprunt est majoritairement associé à la construction de la route 2. L'accès à la partie exploitée de l'esker, toujours observable aujourd'hui, se faisait en empruntant la route Trans-Canada sur une courte distance via l'emplacement de la halte cyclable actuelle du parc linéaire interprovincial du Petit Témis, lequel est aménagé sur l'ancien remblai ferroviaire. La route 2 a enfin été abandonnée lors de l'ouverture de la route 185 actuelle, en 1973. Cette dernière est située à quelques dizaines de mètres au sud du secteur à l'étude et cédera bientôt sa place à l'autoroute 85.

En conclusion, le secteur du lac à Chamard est un lieu de convergence important des axes de communication du Témiscouata. Les recherches documentaires et les expertises archéologiques ont permis de mieux comprendre l'aménagement des différentes voies de circulation et

de télécommunication du Témiscouata. Toutefois, cette convergence a entraîné d'importantes perturbations qui laissent de nombreuses questions de recherche en suspens. Il apparaît donc pertinent de poursuivre les recherches au-delà des emprises du ministère des Transports. Confirmer la localisation du chemin français de 1746 pourrait permettre d'identifier des sites d'occupation non inventoriés à ce jour. Les données récoltées depuis 2005 n'ont malheureusement pas permis de détecter des traces archéologiques de l'utilisation des chemins de portage de la rivière des Roches par les Autochtones et les Français. Elles ne sont pas concluantes à propos du tracé du chemin français de 1746 ou de sa réutilisation probable par les Britanniques en 1783. La fréquentation de ces axes de circulation a certainement laissé des traces d'occupation susceptibles de nous apporter d'importantes informations sur les personnes qui ont écrit l'histoire du Témiscouata. Localiser ces voies paléohistoriques et historiques est donc un défi à relever.

NOTES

- 1 Histoire plurielle, *Les chemins anciens du Témiscouata : évaluation historique et patrimoniale, impact du réaménagement du tronçon de la route 185 Saint-Louis-du-Ha! Ha! à Cabano*. Ministère des Transports du Québec, rapport inédit, 2002.
- 2 Ethnoscop, *Reconstruction de la route 185 en autoroute à quatre voies divisées. Municipalités de Cabano et Saint-Louis-du-Ha! Ha! Chemin du Portage. Site archéologique CkEf-9. Inventaire archéologique (automne 2005)*. Ministère des Transports du Québec/Consortium BPR/CIMA+, rapport inédit, 2007.
- 3 Ruralys, *Projet de reconstruction de la route 185 en autoroute à quatre voies divisées. Municipalités de Témiscouata-sur-le-Lac (Cabano) et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! Fouille archéologique (2009). Chemin du Portage (CkEf-9)*. Ministère des Transports, rapport inédit, 2011.
- 4 Archéo-Mamu, *Planification et travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Antonin, phase 3, tronçon 2 : inventaire archéologique (2017-2018), phases 1 et 2 : Direction générale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine*. Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports/Norda Stelo, rapport inédit, 2018.
- 5 Archéo-Mamu, *Planification et travaux de construction de l'autoroute 85 à Saint-Antonin, phase 3, tronçons 2 et 3. Évaluation archéologique de sites CkEh-3 et CkEi-5*. Direction générale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. Ministère des Transports/Norda Stelo, rapport inédit, 2020.

55^E CONGRÈS **RÉGION DE THETFORD**
LES 29, 30 & 31 MAI 2020

FÉDÉRATION HISTOIRE QUÉBEC

Construction du magasin King Cash Store - 1903
CART - Fonds Galerie de nos ancêtres de l'or blanc

**Il était une fois...
...Demain**

Le congrès est annulé pour ces dates
Surveillez nos réseaux
www.histoirequebec.qc.ca