

7- La route sur les plaines

*Pour se colleter avec ce qui serait toujours plus fort que soi,
la mer devant, et derrière, les montagnes et la forêt.*

Noces de sable
Rachel Leclerc

Les éboulis et les avalanches qui déboulent sur le trajet qui va de Manche d'Épée à Gros-Morne inquiètent la population depuis le début. Au temps des pionniers, les marcheurs qui passent par le sentier des grèves s'exposent aux dangers des falaises et de la mer. Plus tard, le chemin du Roi, sillonnant la montagne, aussi appelé le « portage », n'est pas véritablement plus facile à franchir. Avec l'ouverture du « boulevard Perron », en 1929, la route se retrouve en partie située au pied de l'escarpement avant de prendre par le chemin des Côtes-de-Manche-d'Épée. Arrivée sur le sommet, cette voie constitue tout au plus un élargissement du chemin précédent dont elle emprunte le tracé. Elle a été remplacée, en 1957, par la route sur les plaines, coincée sur la grève entre la mer et la falaise. Pendant les saisons rigoureuses, elle présente des risques. Si bien que le voyageur se fait demander : « Pis, comment sont les routes? Vous avez pas eu trop d'misère? »

Des pionniers sur le sentier des grèves

Les familles des pionniers viennent de Mont-Louis, éloigné de 23 kilomètres. À leur époque, les déplacements s'effectuent en suivant ce qu'il est convenu d'appeler le « sentier des grèves », la « périlleuse voie des grèves »¹ selon l'expression de Carmen Roy. Le passage en embarcation à voile ou à rames représente l'autre possibilité, sauf que cette voie est fermée la moitié de l'année.

Comment ces familles décidées à se bâtir dans un lieu sauvage s'y prennent-elles pour transporter leurs biens, comment font-elles pour amener leur bœuf de trait à destination? Un simple effort d'imagination permet de comprendre à quel point la tâche devait être difficile.

Voici comment Timothée Auclair, qui a sillonné la côte de Sainte-Anne-des-Monts à Rivière-au-Renard pendant trois ans, de 1857 à 1860, pour y effectuer le service de la poste, décrit les obstacles rencontrés sur son parcours : *Il n'y avait alors aucun chemin. Il fallait suivre la grève. Souvent cette route était coupée par des caps et*

falaises que la mer battait. Il fallait escalader ces caps hauts de 300 à 400 pieds, traverser les bois qui en couvraient le sommet sur une distance de 1 à 2 milles, avant de trouver un sentier de descente pour pouvoir continuer son voyage. À certains endroits, le sommet des caps était inaccessible. [...] Il était impossible de les escalader. Il faut attendre que la marée soit basse pour les contourner, mais il faut être prudent et bien choisir son heure².

De tout temps, les résidents de la Gaspésie du Nord ont su composer au jour le jour avec les éléments, et ils ont démontré de l'ingéniosité et de la détermination dans cette joute.

Un monde de caps et de falaises

Les falaises entre Gros-Morne et Manche-d'Épée sont d'une beauté spectaculaire. Elles se comparent à celles de l'Irlande, de la Normandie ou de la Bretagne, mais il y a peu d'endroits comme ici où l'on choisit, dans des conditions climatiques aussi rudes, de faire passer la route nationale à leurs pieds.

Orienté nord-nord-ouest, face à l'estuaire du Saint-Laurent, *l'escarpement côtier nord-gaspésien³* se divise en plusieurs composantes dans le langage scientifique. Au sommet, d'une hauteur de 40 à 50 mètres, selon un angle de 70°, se trouve *la paroi rocheuse qui domine les éboulis [...] taillée dans des argilites finement stratifiées et fortement fracturées⁴*. Cela est suffisant pour comprendre que ces merveilles du paysage *contiennent des quantités appréciables de débris déjà détachés de la roche en place, ce qui en facilite la prise en charge par le vent et la pluie⁵*.

Immédiatement en dessous de cette paroi rocheuse se trouve, sur une *longueur de plus de 100 mètres (mesurée dans le sens de la pente), le talus d'éboulis [qui] présente un profil en long légèrement concave⁶* dont l'inclinaison atteint un angle de 38° à 42° près de la paroi et de moins de 31° en bas. Cette pente vient s'achever sur *des rampes faiblement inclinées à la base de l'éboulis⁷*; c'est en partie sur ces rampes et sur les rochers qui s'enfoncent dans les vagues que l'on est parvenu à construire une route, aujourd'hui largement sécuritaire, après des années d'essais et d'erreurs.

En additionnant les 50 mètres de parois rocheuses et les 100 mètres de talus d'éboulis, sans oublier les quelques mètres de dénivellation de la rampe, on obtient sans peine les 400 pieds (120 mètres) d'élévation dont parlait Timothée Auclair. L'homme avait assez d'endurance pour franchir les 105 milles (168 km) de son territoire de livraison postale deux fois par mois; il avait aussi, à l'évidence, un bon œil pour mesurer les défis de la nature.

La route sur les plains

En français standard, le mot « plain » désigne le niveau le plus haut de la marée : là où s'accumulent le varech et le bois flotté. En français québécois, le « plain » correspond à la partie plate du rivage que la marée n'atteint pas. Donc, ce qui dépasse la ligne de la marée sans déborder l'espace de la grève, là où l'on allume le feu... de grève. Et en français de la Gaspésie, le « plain » a parfois tendance à être plus inclusif et à comprendre tout ce qui est constitué de galets ou de sable entre la terre et la mer quoiqu'on disait aussi dans mon enfance : « va jeter ça en bas du plain! »

En parlant de la route, les expressions « passer par les plains », « rouler sur les plains », « le long des plains », « tomber en bas des plains » ou un « accident sur les plains » réfèrent dans tous les cas à une voie asphaltée, retenue par un parement, qui longe le pied de la falaise. La route nationale 132, entre Sainte-Anne-des-Monts et Manche-d'Épée, est constituée de grands tronçons de cette sorte. À certains endroits, comme à Marsoui ou à Gros-Morne, la route se trouve à angle droit au pied d'un cap, d'une paroi rocheuse qui descend jusqu'au niveau de la mer.

Le tronçon qui va du village jusqu'à Gros-Morne, sur une distance de 8,3 km, a été construit en deux temps. Vers 1929, les parements ou quais, dans le langage courant, qui supportent la voie carrossable, sont alors fabriqués de bois rond. De remarquables cartes postales de cette époque nous montrent comment ils étaient bâtis. En quittant Manche-d'Épée, c'est à la hauteur du lieudit Petit-Ruisseau que la route tourne à quelque 90° et entreprend d'escalader la montagne, ce qu'on appelait alors « passer par les grandes côtes » ou plus formellement par le chemin des Côtes-de-Manche-d'Épée.

L'écrivain Jacques Ferron, qui est aussi le médecin des villages compris entre Mont-Saint-Pierre et Grand-Étang, de 1946 à 1948, a écrit ces lignes magnifiques au sujet desdites côtes : *En venant de Mont-Louis par le plain de L'Anse-Pleureuse, passé le village de Gros-Morne, on virait à droite vers l'intérieur des terres, puis, après deux ou trois arpents, on dévirait et l'on se trouvait au pied du Golche. Ainsi nommait-on l'abrupt ravin par lequel on accédait machinalement, montant pour monter, sur les hauteurs de Manche-d'Épée, où l'on se trouvait ravi, comme au sommet du monde, avec une vue infinie sur la mer, et dont la large pente, d'une déclivité égale, permettait ensuite à la route de serpenter, de redescendre avec une lenteur qui semblait voulue pour prolonger un plaisir dont on ne se lassait pas. Le Golche faisait penser à un purgatoire par lequel on se serait mérité le ciel⁸.*

Peut-être parce que la vue du ciel leur devient insoutenable, les gens de la Voirie décident que toute la route passera en bas de la falaise. Le mandat en revient à une figure forte de la région nommée le Do Gagné⁹, contrebandier

métamorphosé en entrepreneur (et en personnage du roman *La chaise du maréchal ferrant* de Ferron), qui ne manque pas de contrats grâce à ses habiletés politiques. Les ingénieurs de 1957 croient avoir trouvé la réponse à la fragilité et au pourrissement des parements antérieurs : on recourt à du cèdre équarri et traité au créosote, ce liquide huileux, incolore, dégageant une forte odeur que l'on obtient par la distillation de goudrons, et réputé pour conserver le bois.

Tout l'été, des machineries et des camions aident les hommes qui s'échinent à frapper sur des fiches de métal à coups de masse, dont plusieurs du village, pour bâtir une route « moderne ». Les patrons croient avoir tout prévu, mais ils oublient une chose essentielle que ne manquent pas de leur rappeler les gens de la place : la nature est plus forte que vos inventions, la mer et les éboulis ne tarderont pas à mettre en péril votre fragile estacade. La route est inaugurée le 30 novembre 1957¹⁰ à temps pourrait-on croire pour y voir glisser les premières avalanches de la saison.

N'est-il pas non plus ironique de noter que les bureaux et la cuisine de chantier ont occupé les terrains autour de l'hôtel Gaspé-Nord ayant appartenu à la famille Davis, alors que leur ancêtre, le pionnier William-Guillaume, a peiné sur ces mêmes plains pour venir fonder le village? Quelques mois après la fin du contrat, l'hôtel est démoli.

D'éboulis en avalanches

Enfants, nous disions « déboulis » comme dans débouler pour désigner un danger rarement vu en action, mais dont l'évidence des résultats et des conséquences ne nous échappait pas complètement. Comme pour tant de choses, notre connaissance venait de l'observation, celle de la nature et du comportement des adultes.

Avec l'ouverture du nouveau tronçon, les manifestations des phénomènes éboulis et avalanches deviennent plus évidentes. Les « plains » aussitôt construits révèlent les risques qu'ils recèlent. De longs segments étant *localisés au pied de pentes avalancheuses notoires*¹¹, selon les termes d'une étude particulière à cette route, l'inévitable ne tarde pas à se produire. Si les chercheurs ont surtout le mérite de rationaliser ce que les gens savent d'expérience, leurs analyses offrent une description fort pertinente des situations vécues par les automobilistes dans des circonstances souvent pénibles.

Dans le contexte de ces observations, le mot « éboulis » renvoie à la chute et au glissement de débris d'argilites et de galets sur des talus de pierres, alors qu'« avalanche », comme dans les montagnes, se définit par le détachement d'une masse de neige qui dévale la pente à toute vitesse emportant des pierres

sur son passage. Le talus d'éboulis constitue dans ce cas une piste sans obstacle dont la destination de tout ce qui y glisse est la route juste en bas. Cela a pour résultat que, *régulièrement, des masses de neige recouvrent partiellement ou complètement la chaussée, interrompant la circulation et causant parfois des accidents*¹². Pour ramener ces descriptions à la réalité, imaginons les frayeurs des ouvriers qui se rendent à la mine de Murdochville, des élèves dans l'autobus scolaire en direction de Mont-Louis ou des enseignantes attendues à l'école de Gros-Morne lorsqu'ils sont confrontés à de pareils dangers?

La question se pose d'autant plus que *l'expérience démontre que le risque d'accident perdure même après l'avalanche : les masses de neige compactes qui obstruent la chaussée représentent en effet de véritables pièges pour les véhicules qui viennent s'y emboutir, particulièrement lorsque les avalanches surviennent la nuit ou quand la visibilité est réduite ou nulle*¹³ à cause de la tempête, du blizzard ou du brouillard côtier.

Avec la route de cèdre créosoté, le danger que présente le versant sud ne constitue pourtant que la moitié de l'équation : en effet, sur la voie étroite qui longe la falaise comme un chat un mur, un risque tout aussi considérable, sinon plus, provient de la route elle-même. Toute voiture se dirigeant vers l'ouest roule à moins d'un mètre de la bordure d'un parement sans garde-fou, lequel n'offre pour tout rempart que l'épaisseur d'une pièce de cèdre de 20 centimètres carrés pour empêcher une chute en bas d'une paroi pouvant atteindre dix mètres de hauteur. Sur une chaussée en parfait état, en présence de conditions météorologiques idéales, l'exercice se rapproche déjà de la marche de l'équilibriste.

Pour accroître le coefficient de risque, voilà que dans les mois suivant les travaux, sous l'effet de la vague, du gel et du dégel, des lames de mer et de l'assaut des banquises, la modeste construction se démolit peu à peu. Rapidement, on voit des sections fortement exposées aux éléments se décomposer, le remplissage de terre se vider et l'asphalte se creuser de panses de bœuf (impossible de se limiter ici à parler de nids de poule) quand celui-ci ne continuait pas à se maintenir pour masquer un trou dans lequel un véhicule pouvait s'enfoncer. Il n'y a qu'à penser à la quantité de camions circulant à cet endroit pour s'imaginer le pire.

Bref, il faut conduire en ayant des yeux tout le tour de la tête, car *dans cette région du nord de la Gaspésie, le relief se caractérise par un vaste plateau boisé qui est recoupé par un escarpement côtier imposant et par des vallées profondes et étroites, bordées de versants raides, ce qui laisse peu de place au réseau routier*¹⁴.

Les « pentes avalancheuses » dont il est question se divisent en deux catégories : les talus d'éboulis, déjà évoqués, et les étroits couloirs à carapaces de glace. Nous savons que les *talus d'éboulis sont particulièrement fréquents sur la côte entre L'Anse-*

*Pleureuse et Manche-d'Épée ainsi que de part et d'autre de la baie de Mont-Saint-Pierre*¹⁵. Alors que ces talus suivent la route sur des distances comprises entre 30 et 60 mètres, et se succèdent de telle manière que les avalanches sont parfois longues de 250 mètres, *de nombreuses parois à exposition nord se couvrent chaque hiver d'épaisses carapaces de glace*¹⁶ ayant pour résultat que *la chute et la fragmentation de ces carapaces entre la mi-avril et la mi-mai [...] libèrent des blocs de glace pouvant atteindre 2 à 3 mètres de côté qui dévalent la pente en glissant et en bondissant*¹⁷. En certaines circonstances plus rares, il se produit que *l'été, les plus torrentielles y déclenchent des coulées de débris; elles construisent des cônes alluviaux qui peuvent parfois bloquer la route*¹⁸.

Au temps de la version de 1957 des « plains », on est justifié de redouter le pire. Les nombreux accidents ou les catastrophes appréhendées ont-ils pour effet d'alerter les autorités? Dans le but de rendre les déplacements plus sécuritaires, une étape majeure est franchie, en 1982, avec la construction d'un nouveau parement qui éloigne la voie de la falaise. En divers endroits, les courbes sont éliminées et, de façon générale, la route est rehaussée; cependant, elle empiète davantage sur la mer. Des dalles de béton, glissées dans des poutres en H, sont construites pour résister aux vagues déferlantes. À plusieurs places, ces dernières continuent de s'abattre avec violence sur le passage des voitures. Pour en diminuer l'impact, on a dû rehausser les dalles pour ajouter une recourbure réduisant l'arrivée d'eau sur la route.

La portion entre Manche-d'Épée et Gros-Morne s'en trouve considérablement améliorée; cela n'empêche pas pour autant les éboulis et les avalanches de tomber, la nature conservant ses droits. Des merlons sont par conséquent érigés au bas des talus pour les intercepter dans l'espoir qu'ils ne parviennent pas jusqu'à la voie de circulation. Comme ils atteignent moins facilement la chaussée qu'à l'époque des « plains de cèdre », le danger s'en trouve largement réduit sans être tout à fait éliminé. Pour cette raison, le ministère des Transports a créé une « patrouille des roches », basée à Sainte-Anne-des-Monts, qui a pour mission de s'assurer qu'aucun éboulement ou avalanche ne devienne un danger pour les automobilistes¹⁹.

Pour la petite histoire, soulignons que la terre employée pour la réalisation de ces travaux de réfection provient de lots appartenant à Florence Pelchat; une portion de la colline à l'est de la route de la Rivière a été déblayée à cette fin. L'occasion est bienvenue de jeter un regard sur sa généalogie. Mme Florence fait partie de ces descendants de la famille de l'ancêtre Irénée aussi bien du côté paternel que maternel. Son père Isidore est le petit-fils d'Antoine-Urosse alors que sa mère, Alice Boucher, est la petite-fille de Louis.

De même, notons au sujet des travaux que les dalles de béton sont fabriquées dans des champs situés plus à l'ouest sur cette même route de la Rivière, et

appartenant à Guy Saint-Pierre. L'histoire a parfois de drôles de retours : en 1866, Joseph Fournier, un des fondateurs, a parcouru à grand-peine le chemin des grèves pour venir s'installer sur cette terre. Une digression qui donne l'occasion de rappeler que les noms des pionniers Pelchat et Fournier, tout comme celui de Davis évoqué plus tôt, trouvent leur écho dans l'aménagement de la route sur les plains, des plains dont la présence résonne comme une obsession depuis les origines.

La peur au ventre

En hommage à toutes les personnes qui ont bravé cette route, et encore davantage pour celles qui en ont été victimes, je crois qu'il est nécessaire de raconter cette histoire. Peut-on penser qu'il existe des dangers de tous les jours auxquels on parviendrait à s'habituer, d'une habitude qui les distillerait au point de les normaliser?

Est-ce que le fait de se réveiller déjà préoccupé par son déplacement, d'avaler son petit-déjeuner en redoutant le moment de s'engager sur les plains, d'avoir des brûlures d'estomac plus souvent qu'à son tour, de partir à la noirceur distrait par une poudrière de vent d'ouest courant devant les phares et réduisant la visibilité, d'éviter des pierres, des blocs de glace, voire même de rouler sur les jupes des avalanches répandues à la largeur de la route, est-ce que ce risque peut finir par être considéré comme une routine?

Voilà ce qu'expérimentent sans arrêt les personnes qui empruntent les plains pendant 25 ans, à compter de 1957. Chacun trouve son courage au quotidien. Le volant entre les mains, sa peur en apparence apprivoisée, le conducteur toujours inquiet s'estime chanceux parce que, ce matin-là, il a réussi une fois de plus à se rendre à destination sans que rien de trop fâcheux ne lui arrive. Mais, qui dit qu'un autre jour, au lendemain d'un redoux, pendant une chute de neige, sous un grand vent, il ne verra pas une avalanche lui couper la route, pire emporter sa voiture sous sa poussée?

Quand le danger devient la norme, chacun peut se sentir coupable d'avoir peur, coupable de renoncer à l'affronter parce que tout le monde, après tout, côtoie partout un danger plus ou moins réel. Et puis, ce n'est pas pire ici qu'ailleurs, tentera-t-on de philosopher, comme si l'on se sentait personnellement responsable de la géographie et du climat du pays avec lequel on fait corps. Des accidents ont été évités de justesse, d'autres ont eu lieu, des personnes ont été blessées dans leurs corps et dans leur esprit, d'autres sont mortes. Cela est suffisant pour témoigner d'une époque où l'on conduisait sur les plains la peur au ventre.

Bernard Boucher
www.lamedepierre.info
8 septembre 2016

Remerciements :

Je remercie Marlène Clavette pour la révision de texte.

¹ Carmen Roy (1955) *Littérature orale en Gaspésie*, Ottawa, Ministère du Nord canadien et des Ressources nationales, p. 107. Une seconde édition revue et augmentée a été publiée chez Leméac en 1981.

² L'abbé Provost publie une adaptation de « Souvenirs d'un postillon gaspésien » dans son *Album-Souvenir* aux pages où il est question de Rivière-à-Claude. Il indique aussi que l'article a paru dans *La Presse*, en 1925, dans la *Voix gaspésienne* le 2 novembre 1977 et dans la *Revue d'histoire de la Gaspésie*.

³ Bernard Héту (1991), « Éboulis stratifiés actifs près de Manche d'Épée, Gaspésie (Québec, Canada) », dans *Zeitschrift für geomorphologie*, p. 441.

https://www.researchgate.net/publication/273309468_Eboulis_stratifies_actifs_pres_de_Manche_d%27Epee_Gaspesie_Quebec_Canada (consulté le 24 mars 2016)

⁴ *Ibid.*

⁵ *Ibid.* p.442.

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.* p. 441.

⁸ Jacques Ferron, « Le Golche », dans *L'Information médicale et paramédicale*, vol. XXXII, no 15, 17 juin 1980, p. 8. Des remerciements à Luc Gauvreau qui m'a fait découvrir ce texte.

⁹ Les personnes intéressées retrouveront dans *Anthime et autres récits*, Québec, Les Éditions de l'Instant même, 2014, p.49 - 56, sous le titre « La croix du Do », une version romancée de l'histoire de ce personnage.

¹⁰ Marcel Plamondon (1980), *Notes historiques sur la paroisse de Madeleine*, Madeleine, p.111.

¹¹ Bernard Héту, « Les conditions météorologiques propices au déclenchement des avalanches de neige dans les corridors routiers du nord de la Gaspésie, Québec, Canada », dans *Géographie physique et Quaternaire*, vol. 61, n° 2-3, 2007, p. 166.

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.* p.167.

¹⁵ *Ibid.* p.169.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ Nelson Sergerie, « 25 ans à l'affut des éboulis », dans *Graffiti*, 19 décembre 2012, article repris dans AMECQ http://www.amecq.ca/actualite/2012/12/19/25_ans_a_l_affut_des_eboulis/ (consulté le 1er avril 2016)