

d'école autour du projet éducatif proposant la création d'un conseil d'orientation.

En 1980-81, le comité d'école travaille à l'obtention d'une classe de maternelle à Saint-André. Auparavant, les jeunes enfants de cinq ans devaient fréquenter l'école de Notre-Dame-du-Portage. Au cours des trois années suivantes, on se penche sur la restructuration scolaire, définition du territoire de la Commission scolaire de Rivière-du-Loup et élection des commissaires et l'intégration des parents à la vie scolaire et organisation d'activités. De 1984 à 1986, on tente de définir le projet éducatif. Puis, de 1986 à 1988, on se penche sur les paramètres maître/élèves.

La loi de l'instruction publique (loi 107), adoptée le 23 décembre 1988, entre en vigueur en juillet 1989. Elle définit ainsi les fonctions du comité d'école:

- promouvoir la participation des parents à l'élaboration, à la réalisation et à l'évaluation du projet éducatif de l'école,
- donner son avis au conseil d'orientation ou au directeur d'école sur toute question qu'il est tenu de lui soumettre ou sur tout sujet qui concerne les parents,
- donner son avis à la Commission scolaire sur toute question pertinente.

En 1989-1990, le comité d'école s'efforce de maintenir à Saint-André une classe maternelle muti-âges. Enfin, au cours de l'année scolaire 1990-1991, on tente d'assurer le maintien des classes à deux niveaux plutôt que l'instauration des classes à trois niveaux.

Le Conseil d'orientation est constitué en grande majorité de parents de l'école de Saint-André et de celle de Notre-Dame-du-Portage. Une dizaine de parents, dont un est délégué au comité de parents, un représentant des enseignants et le directeur d'école forment le comité d'école de Saint-André.

Collaboration: Paulette Courte Bédard (Comité d'école)

Recherche: Jeannine Ouellet Boucher

Rédaction: Jeannine Ouellet Boucher



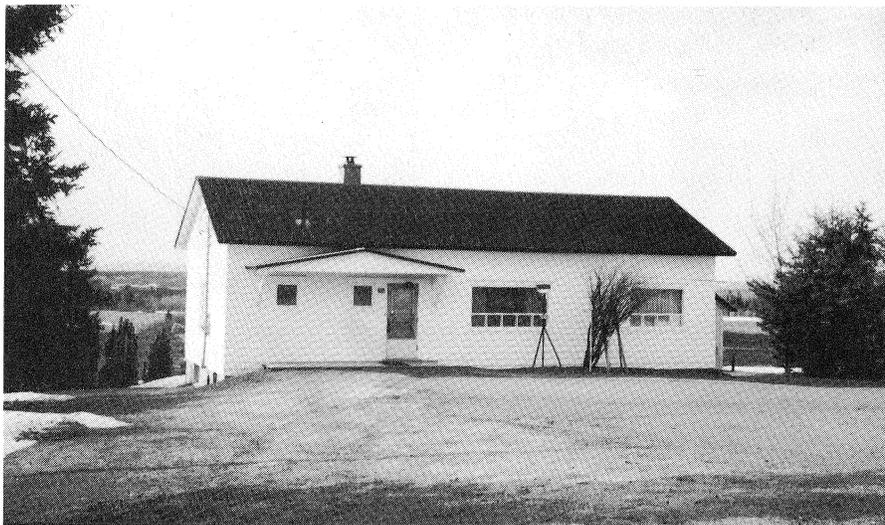
53. École modèle, au nord-ouest de l'église.



54. École No 5, chemin du rang Mississippi.



55. École du village érigée en 1937



56. École No 8, troisième rang (route 230), bâtie en 1956



57. École Centrale Saint-André, construite en 1963.

Chapitre 7

La vie municipale

À Québec et à Montréal, on assiste, en 1933, à l'élection des premiers conseils municipaux. Douze ans plus tard, la plupart des paroisses sont érigées en municipalités et sont administrées par un maire et des conseillers.

La vie municipale dans la paroisse Saint-André

Formation du premier Conseil municipal à la paroisse Saint-André

Le 14 juillet 1845, une assemblée des habitants et francs-tenanciers est convoquée en la salle publique du presbytère. La municipalité de la paroisse Saint-André est érigée selon l'acte de la huitième année du règne de Victoria, chapitre XL, intitulé "Acte pour abroger certaines ordonnances et faire de meilleures dispositions pour l'établissement d'autorités locales et municipales dans le Bas-Canada". Pour l'occasion, Michel Marquis, le plus ancien juge de paix de Saint-André, est nommé secrétaire-trésorier. On procède à l'élection de sept personnes qualifiées pour être conseillers et former la Corporation de la paroisse Saint-André. Ont été élus: Alexandre Fraser, écuyer notaire, Pierre Canac-Marquis, père, écuyer, Hypolite Sirois, écuyer, Louis-Benoît Perron, Michel Chénard, Michel Pelletier et François Dufour.

Le lendemain, six d'entre eux prêtent le serment requis devant Michel Marquis, les autres dans les huit jours suivant leur élection: " Vous, ..., promettez et jurez que vous remplirez fidèlement et au meilleur de votre jugement et connaissances les devoirs de la charge de conseillers de la paroisse ou municipalité de Saint-André. Ainsi que Dieu vous soit en aide".

Le 1er septembre, l'assemblée du Conseil municipal de la paroisse Saint-André est tenue en la maison de Jean-Baptiste Dumont. Ce jour-là, Pierre Canac-Marquis est nommé premier maire de la municipalité. Raphaël Marchand, Pierre Canac-Marquis, fils, et Edouard Michaud, fils de feu Pierre, sont nommés régisseurs. Pierre Dionne, marchand, devient percepteur.

Division de la paroisse en arrondissements pour l'entretien et la confection des routes

Le même jour, la paroisse est divisée en seize arrondissements de sous-voyers et trois arrondissements d'inspecteurs pour l'entretien ou la confection des chemins:

- 1^{er}: arrondissement: depuis la Pointe-Sèche à l'église;
- 2^e: de l'église au pont de la rivière des Caps;
- 3^e: de la rivière des Caps à la Rivière-du-Loup avec les routes qui communiquent au fleuve;
- 4^e: le rang Mississipi, depuis Kamouraska à la route de l'église inclusivement y compris la route du Petit-Sault;
- 5^e: la Pinière, depuis Kamouraska jusqu'à la route Germain Marchand inclusivement entre Dominique Lévesque et David Sirois et celle entre Kamouraska et Saint-André, en descendant sur le deuxième rang;
- 6^e: depuis la route Germain Marchand exclusivement à la route du Moulin de la Rivière-des-Caps exclusivement avec la route de la veuve Manuel (Benjamin Ouellet) et la partie de la route établissant la communication avec le grand chemin du deuxième rang du village de la Pinière;
- 7^e: depuis la route du Moulin inclusivement à la ligne paroissiale entre Rivière-du-Loup et Saint-André, dans le deuxième rang;
- 8^e: chemin du troisième rang depuis Kamouraska avec la route descendant sur le troisième rang jusqu'au chemin de la Pinière jusque vis-à-vis la route Germain Marchand;
- 9^e: chemin du troisième rang depuis la route Germain Marchand à aller à la route François Lapointe inclusivement;
- 10^e: chemin du troisième rang depuis la route Lapointe exclusivement à aller à la route à "Fiton" Deschênes exclusivement avec le vieux chemin du troisième rang depuis la savane à la route de Joseph Bélanger exclusivement;
- 11^e: le chemin du troisième rang depuis la route à "Fiton" Deschênes inclusivement jusqu'aux terres du chemin du Lac, la route à "Fiton" Deschênes depuis le chemin du troisième rang au vieux chemin;
- 12^e: le vieux chemin du troisième rang depuis Joseph Bélanger à aller à la jonction du vieux chemin avec le nouveau, plus la route de Joseph Bélanger descendant jusqu'au chemin du deuxième rang;
- 13^e: chemin du quatrième rang depuis Kamouraska avec la route descendant du troisième rang entre Kamouraska et Saint-André ainsi que la continuation de la route en montant jusqu'au sixième rang inclusivement entre Saint-André et Kamouraska;
- 14^e: chemin du quatrième rang depuis la ligne seigneuriale entre Saint-André et Rivière-du-Loup jusqu'à la terre de Pierre Terriault au nord-est avec la route qui descend au troisième rang et joint celle de "Fiton" Deschênes au chemin neuf du troisième rang;
- 15^e: tout le chemin du reste avec la route qui communique au troisième rang;

16^e: tout le reste du cinquième rang avec la route depuis Rivière-du-Loup à descendre au chemin du quatrième.

Les trois divisions de la paroisse en arrondissements d'inspecteurs sont: 1^{ère} division: grand chemin du premier rang avec les routes qui communiquent au fleuve;

2^e division: tous les chemins et routes depuis Kamouraska à la ligne seigneuriale entre l'Islet-du-Portage et la Rivière-du-Loup;

3^e division: tous les chemins et routes depuis la ligne seigneuriale jusqu'à la ligne paroissiale entre Saint-André et Rivière-du-Loup.

Sont nommés inspecteurs, pour la première division: Sifroy Dumont, pour la deuxième: Fabien Duplessis et pour la troisième: Joseph Gauvin. Les sous-voyers sont: Honoré Michaud, François Bourgoïn, Honoré Beaulieu, Joseph Michaud, Joseph Milliard, Cyprien Ouellet, Abraham Fongamy, Luc Saint-Pierre, Marcel Laforge, Alexandre Marquis, Dolphice Pelletier, Michel Parent, Dosithé Dubé, François Bérubé, Hilary Michaud et Romuald Michaud. François Pelletier, Joseph Michaud, Joseph Bérubé, Louis Pinet, Pierre Gagnon et Dominique Tériault sont nommés inspecteurs de fossés et clôtures de toute la paroisse Saint-André. Quant à Félix Ouellet, fils, on lui assigne la tâche de gardien d'enclos.

Premiers règlements municipaux

Le lendemain, 2 septembre 1845, la session trimestrielle est continuée afin d'établir certains règlements pour la conduite et le bon ordre des délibérations du Conseil. Toutes les personnes ayant des papiers ou documents quelconques entre leurs mains relatifs aux chemins, routes et ponts publics sont tenus de les déposer entre les mains du secrétaire-trésorier de la corporation municipale. Chaque personne refusant de s'y conformer devra payer une amende de cinq schellings.

Route à Baptiste Petisine, du Mississipi au fleuve

Le 16 septembre 1845, on étudie une requête datée du 30 août et demandant de déplacer la vieille route à Baptiste Petisine. Le chemin de travers servant de grand chemin à la concession du Mississipi sera continué jusqu'à la ligne de séparation entre Edouard Michaud et Nathanaël Michaud au nord-est, en coupant à angle droit les terres de Michel Soucy, Rémi Michaud, Fabien Levasseur et Edouard Michaud. De ce point, elle descendra dans la ligne de séparation entre Edouard Michaud et Nathanaël Michaud, en suivant la ligne jusqu'au côté nord de la montagne qui se rencontre en descendant et de là, traversant les terres de Nathanaël Michaud et Sifroy Michaud, le long de la montagne jusqu'à la ligne de séparation de Sifroy

Michaud et d'Edouard Michaud, notaire, et de là, suivra en descendant la ligne de séparation de ces derniers jusqu'au grand chemin du fleuve. Cette route devra être ouverte, confectionnée et parachevée le 1^{er} août 1846 par tous les propriétaires et occupants des terres du village de Mississipi depuis Hyacinthe Souci au sud-ouest venant au nord-est jusqu'à la route avec tous les propriétaires et occupants des terres du deuxième rang (Pinière) depuis François Gagnon exclusivement au sud-ouest jusqu'à Narcisse Ouellet exclusivement au nord-est et les habitants du troisième rang de la Pinière ayant des circuits sur le haut du deuxième rang du Missisipi et qui auront des parts dans la route Germain Marchand.

Route Germain Marchand,
entre le deuxième et le troisième rang

En 1845, une route est demandée entre les terres de Germain Marchand, fils, et Olivier Souci dans la ligne mitoyenne entre Olivier Souci et Germain Marchand dans le deuxième rang et dans celles d'Antoine Paradis et Joseph Dionne dans le troisième rang, cette route devant établir la communication entre le grand chemin du troisième et du deuxième rang. Elle sera ouverte, confectionnée et entretenue par les propriétaires et occupants des terres du troisième rang au sud-ouest à partir chez Alexandre Fraser et au nord-est à partir chez Maxime Michaud, plus les terres de Fabien Levasseur et Pierre Dubé dans le quatrième rang.

En 1859, la route de Germain Marchand sur le haut de la deuxième concession de la seigneurie de l'Islet-du-Portage, à partir du chemin de la Pinière jusqu'au fronteau des terres de la deuxième concession sera entretenue par tous les habitants de la troisième concession demeurant entre Saint-Alexandre et Sainte-Hélène et ceux de la quatrième concession entre la limite de Saint-Alexandre à l'est et la terre de Théophile Morin à l'ouest (environ quinze arpents de front sur le quatrième rang).

En 1865, l'entretien de la route Germain Marchand se fait par tous les propriétaires du deuxième rang, de chez Pierre Dubé courant sud-ouest jusque chez feu Théophile Fortin et de chez Adrien Ouellet courant nord-est jusque chez George Marchand, ceux ayant des parts dans la route François Lapointe en sont déchargés.

Chemin de front sur les terres
des quatrième et cinquième rangs

Un chemin de front sera ouvert avant le 1^{er} novembre 1848 sur les terres des quatrième et cinquième rangs à partir de l'embouchure du chemin déjà existant depuis la ligne entre Kamouraska et la seigneurie de l'Islet-du-Portage au sud-ouest à venir jusqu'à la ligne entre François

Thiboutot et Clément Morin au nord-est, passant sur les terres d'Alexandre Fraser et Julien Ouellet, Fabien Levasseur et Cyrille Michaud, Joseph Morin et François Ouellet Mignon jusqu'à la ligne seigneuriale entre Rivière-du-Loup et l'Islet du Portage.

Route Rémi Garneau,
au deuxième rang Est

La petite route Rémi Garneau et la partie de chemin comprise entre la route à François Lapointe et celle de Rémi Garneau sont abolies. Le deuxième rang est prolongé sur les terres de Rémi Garneau et Pierre Canac-Marquis.

Premières licences et taxes municipales

À compter de 1846, toute personne faisant commerce en gros ou en détail dans l'étendue de la municipalité, de même que les maisons publiques de tempérance ou de pension sont tenues de payer une licence annuelle de vingt schelings. Le système de taxes directes est ruineux pour les habitants déjà découragés par plusieurs années consécutives de disette presque générale et par la longueur des hivers qui paralyse toute espèce d'industrie agricole pendant l'espace de sept à huit mois par année.

À compter de janvier 1859, un règlement oblige les marchands à payer une licence au coût de dix-sept shellings dont deux pour le secrétaire-trésorier. Un nouveau tarif pour l'entrée des requêtes (trente shellings) et des oppositions (quinze shellings). Un montant de quatre piastres est versé au secrétaire-trésorier: dix shellings pour le chauffage de la salle des séances, dix shellings pour le livre des comptes et des registres et dix shellings pour la rédaction du dernier rôle d'évaluation.

Le 20 septembre 1870, Bruneau Michaud demande un permis ou une licence valide jusqu'en mars 1871 pour vendre en sa qualité de colporteur.

En 1879, les marchands non domiciliés dans les limites de la municipalité doivent payer une licence au coût de \$15 par année pour exercer leur commerce.

Le 7 avril 1892, J.-B. Letellier de Québec sollicite une exemption de taxes municipales pendant dix ans pour la manufacture de conserves de sardines et des viandes qu'il doit loger prochainement à Saint-André.

Abrogation du Conseil municipal

À cause de la dixième et onzième de Victoria, chapitre 27, intitulée "Acte pour faire de meilleures dispositions pour l'établissement d'autorités municipales dans le Bas-Canada abrogeant les dispositions de l'acte huit de

Victoria, Chapitre 40", les pouvoirs de ce Conseil cessèrent le second lundi de septembre 1847.

Les archives de Saint-André concernant les délibérations du Conseil municipal restent muettes pour la période du 24 août 1847 au 25 juillet 1855.

Un nouveau Conseil municipal

Le 25 juillet 1855, le nouveau maire, Flavien Lapointe, et les conseillers, Raphaël Soucy, Ignace Beaulieu, François Robitaille, David Sirois, Cyprien Marchand et Raphaël Bérubé se réunissent à la salle publique avec le secrétaire-trésorier, Joseph-René Beaulieu, médecin.

Nouvelle division de la paroisse en arrondissements

En 1855, à la suite de l'érection des paroisses nouvelles tirées en partie de Saint-André, à savoir: Sainte-Hélène, Saint-Alexandre et Notre-Dame-du-Portage, les divisions pour les inspecteurs de chemins et ponts sont modifiées.

1^{ère} division: extrémité ouest de la paroisse au premier rang jusqu'à la ligne seigneuriale de Rivière-du-Loup;

2^e division: depuis la ligne seigneuriale du premier rang en descendant jusqu'à l'extrémité est de la paroisse;

3^e division: de la ligne séparant les seigneuries de Kamouraska et de l'Islet-du-Portage, dans le deuxième rang à venir chez Narcisse Ouellet, fils de Julien, les deux arpents sud-ouest de sa propriété;

4^e division: depuis Narcisse Ouellet, deux arpents au nord-est de sa terre courant à l'est jusqu'à l'extrémité de la paroisse.

Les treize nouveaux arrondissements sont:

1^{er} arrondissement: extrémité ouest de la paroisse, depuis la ligne séparant Kamouraska et Saint-André, courant à l'est sur le premier rang à venir chez Raphaël Soucy, écuyer, exclusivement;

2^e: depuis Raphaël Soucy courant vers l'est sur la première concession jusque chez Théophile Michaud exclusivement;

3^e: depuis Théophile Michaud courant vers l'est sur la première concession jusqu'à la ligne seigneuriale;

4^e: de la ligne seigneuriale du premier rang en descendant vers l'est jusque chez Pierre Laforest;

5^e: de chez Pierre Laforest, sur la première concession, jusqu'à l'extrémité est soit la ligne qui sépare Saint-André de Rivière-du-Loup;

6^e: de la ligne seigneuriale de Kamouraska, en commençant à l'ouest courant vers l'est au deuxième rang (Mississippi) jusque chez Ferdinand Saint-Pierre;

7^e: depuis chez Ferdinand Saint-Pierre courant vers l'est jusqu'à la propriété de Michel Soucy exclusivement;

8^e: depuis la terre de Pierre Dubé inclusivement courant vers l'est (Pinière) jusque chez Narcisse Ouellet;

9^e: depuis chez Narcisse Ouellet courant vers l'est (2^e rang est) jusqu'à la ligne seigneuriale;

10^e: depuis la ligne seigneuriale courant vers l'est (2^e rang est) jusqu'à l'extrémité de la paroisse;

11^e: tous les chemins et ponts sur les terres du troisième rang de la paroisse;

12^e: tous les chemins et ponts sur les terres du quatrième rang de la paroisse;

13^e: tous les chemins et ponts sur les terres des cinquième et sixième rangs de la paroisse.

En 1857, les divisions en arrondissements pour l'entretien des chemins sont modifiées en raison de l'érection de Notre-Dame-du-Portage. Ainsi, le quatrième arrondissement s'arrêtera désormais à la ligne entre les deux paroisses.

Trois ans plus tard, un nouveau règlement divise la paroisse Saint-André en douze arrondissements d'inspecteurs:

1^{er} arrondissement: extrémité ouest de la paroisse, depuis la ligne séparant Kamouraska et Saint-André, courant à l'est sur le premier rang à venir chez Olivier Soucy, fils de Raphaël, exclusivement;

2^e: depuis Olivier Soucy courant vers l'est sur la première concession jusque chez Théophile Michaud exclusivement;

3^e: depuis Théophile Michaud courant vers l'est sur la première concession jusqu'à la ligne seigneuriale;

4^e: de la ligne seigneuriale du premier rang en descendant vers l'est jusque chez Jean Roch Lebel;

5^e: de chez Jean Roch Lebel, sur la première concession, jusqu'à l'extrémité est soit la ligne qui sépare Saint-André et Notre-Dame-du-Portage;

6^e: depuis la ligne seigneuriale de Kamouraska, en commençant à l'ouest courant vers l'est au deuxième rang (Mississippi) jusque chez Ferdinand Saint-Pierre;

7^e: depuis chez Ferdinand Saint-Pierre courant vers l'est jusqu'à la propriété de Michel Soucy exclusivement;

8^e: depuis la terre de Pierre Dubé inclusivement (ligne paroissiale à l'ouest) courant vers l'est (Pinière) jusque chez la veuve Narcisse Ouellet (deux arpents);

9^e: depuis chez la veuve Narcisse Ouellet courant vers l'est (2^e rang est) jusqu'à la ligne paroissiale entre Saint-André et Saint-Alexandre;

10^e: tous les chemins et ponts sur les terres du troisième rang de la paroisse et la partie du chemin du quatrième rang qui fait suite au chemin de front du troisième rang;

11^e: tous les chemins et ponts sur les terres du quatrième rang de la paroisse et la partie du chemin du cinquième rang qui fait suite au chemin de front du quatrième rang;

12^e: tous les chemins et ponts sur les terres des cinquième et sixième rangs de la paroisse.

Le 22 mars 1894, le premier arrondissement des inspecteurs de voirie est annexé au second. De plus, un seul inspecteur de voirie sera nommé pour le rang Mississipi et la route du Petit-Sault.

Route Noire

La route Noire fait suite à la route du Moulin à partir du chemin du roi en montant jusqu'au bout de la première concession. Le 11 mars 1856, certains propriétaires du premier rang, seigneurie de Rivière-du-Loup, demandent par une requête l'abolition de la route Noire (route située entre le chemin royal descendant vers le fleuve et longeant la résidence des Marquis, entre les lots 25, 28 et 29 et les lots 24 et 27).

À compter de 1860, le pont de la route Noire sur la rivière à Fouquet est entretenu par les habitants résidant entre Paschal Beaulieu au nord-est courant ouest jusqu'à la terre d'Alexandre Lévesque.

L'année suivante, la route Noire est entretenue par tous les propriétaires des circuits du premier rang annexés à Saint-Alexandre conjointement avec tous les propriétaires des terres de la première concession de la paroisse Saint-André, seigneurie de Rivière-du-Loup. En 1866, Théophile et Pierre Laforest, propriétaires de circuits touchant au fleuve au nord de la terre de Théophile Lemieux, sont désormais obligés de participer à l'entretien de la route Noire.

À l'été 1890, la roche de la route Noire et à Fouquet, appelée "roche à Menton" est minée. En septembre 1898, la route Noire est réparée.

En 1903, les routes Noire et du Moulin sont entretenues par les propriétaires de chez Théophile Lemieux courant nord-est jusqu'à Notre-Dame-du-Portage.

Le 9 février 1904, les conseillers souhaitent l'abolition de cette route conduisant au fleuve. À la suite d'une requête, cette route est réouverte comme route privée.

En 1913, deux requêtes présentées au Conseil demandent l'ouverture de la route Noire et de celle chez Émile Dionne.

En 1916, la route Noire, chemin privé, est entretenue à partir de la route courant ouest par Théodore Marquis, de la rivière au fleuve, au nord de la grosse montagne jusqu'à L.-P. Darisse, en plus des terrains entre les deux montagnes, de Théodore Marquis à Aurélius Darisse.

Route du Petit-Sault

En 1857, la corporation du Conseil municipal ordonne la fermeture de la route du Petit-Sault. Cette route, descendant du rang Mississipi vers le fleuve et longeant le manoir seigneurial, avait été fixée le 7 juillet 1817 par Jean-Baptiste d'Estimauville, grand-voyer, comme route de sortie des habitants de la deuxième concession pour venir au fleuve et au moulin.

La fermeture révoquée, les habitants du premier rang demeurant entre Raphaël Soucy à l'est exclusivement et la ligne seigneuriale à l'ouest sont tenus de l'entretenir.

En 1865, la route du Petit-Sault est améliorée. Des garde-corps sont installés dans la grande côte d'en bas, la pointe du rocher est coupée et quelques saillies dans la côte rouge sont aplanies.

À compter du 22 juillet 1882, la grande côte de la route du Petit-Sault sera entretenue par le seigneur Rankin et le reste par Magloire Bélanger, David Desjardins, Cyrille Michaud, Edouard Pelletier, Hypolithe Paradis, senior, Didier Paradis, Ephrem Paradis, Hypolithe Paradis, junior, Arthur Desjardins, David Desjardins, fils d'Ignace, Ignace Desjardins, Napoléon Moreau, Elie Michaud, Xavier Michaud, Achille Michaud et Benjamin Sirois.

Route David Sirois ou Dominique Lévesque

La requête présentée par des habitants de Sainte-Hélène en 1857 demandant d'être déchargés de l'entretien de la route David Sirois est jugée non fondée vu le besoin journalier qu'en ont les pétitionnaires.

Le 19 septembre 1865, les habitants de la deuxième concession (Mississipi) depuis Rémy Poussard au nord-est inclusivement courant au sud-ouest jusqu'à la ligne paroissiale sont tenus d'ouvrir et d'entretenir la route dite Dominique Lévesque faisant suite à la route du Petit-Sault et conduisant à la "Pinière", entre les terres de Michel Saint-Pierre et Pierre Michaud.

Le 23 novembre 1876, les conseillers dictent un règlement qui ordonne la fermeture de la route dite route Dominique Lévesque, depuis le chemin Mississipi, au nord jusqu'au chemin de la Pinière au sud, entre les terres de Michel Saint-Pierre et Pierre Michaud. Près de trente-cinq ans plus tôt, cette route avait servi à transporter les immenses troncs de pins

vers les vaisseaux amarrés au quai de la Pointe-Sèche, en partance vers l'Angleterre.

Désordre à la séance du Conseil du 4 août 1857

Le 4 août 1857, le bruit s'étant élevé dans l'assemblée présente aux délibérations, les conseillers, contraints par la violence, sont forcés d'ajourner la séance. Deux mois plus tard, afin d'éviter toute intervention fougueuse un règlement fixe un tarif pour l'entrée des requêtes (deux louis) et oppositions (vingt shellings).

Route du Moulin, plus tard, route 51, de nos jours, route 289

En 1857, la route du Moulin, située dans la paroisse Saint-André, seigneurie de Rivière-du-Loup, sur la première concession depuis le chemin du roi courant vers le sud jusqu'à la première rivière qui s'y rencontre formant un espace d'environ vingt-six arpents sera entretenu par les propriétaires et occupants des terres du premier rang compris depuis la ligne seigneuriale.

En 1865, Élie Gauthier de Saint-Alexandre érige un nouveau pont dans la route du Moulin. Il est doublé en madriers d'épinette de trois pouces d'épaisseur.

En septembre 1898, la route du Moulin est réparée.

En 1903, les routes Noire et du Moulin sont entretenues par les propriétaires de chez Théophile Lemieux courant nord-est jusqu'à Notre-Dame-du-Portage. En 1904, l'inspecteur de voirie pour le bas de la paroisse fait exécuter les travaux jugés nécessaires dans cette route.

En 1912, Joseph Lemieux est nommé responsable des travaux à exécuter pour empêcher l'inondation de la rivière du Moulin.

En 1917, le pont de la route du Moulin est construit en fer sur pilier de ciment.

À l'été 1931, le ministère de la Voirie ajoute à son réseau une grande route entre Saint-André et Fort Kent. Cette route, longue de cinquante-et-un (51) milles dans la province de Québec, relie Saint-André à Saint-Éleuthère, Escourt, Rivière-Bleue, Clairs, Nouveau-Brunswick et Fort Kent, Maine en passant par les lacs Pohénégamook et Long. Cette route porte le numéro 51 et est, dès le printemps 1932, pourvue de signaux routiers. Cette route du moulin avait été fixée en 1824.

En mars 1939, le maire Georges Laforest se rend au Parlement provincial afin d'obtenir l'élargissement de la route 51, du chemin de front du premier rang de Saint-André vers le sud, jusqu'aux limites de la province.

Plus tard, peu avant la construction de la route Transcanadienne (route 20 ou Jean-Lesage), elle portera le numéro 289.

Chemin du deuxième rang Est

La route faisant suite à la route Emmanuel (Manuel) sur la deuxième concession sera entretenue par tous les habitants de cette concession entre la ligne seigneuriale à l'est et la terre de Narcisse Ouellet, à l'ouest.

En 1911, le docteur V.-A. Vézina de Saint-Alexandre réclame auprès du Conseil une amende de \$20 pour mauvais entretien du chemin du deuxième rang entre Joseph Landry vers les limites de Saint-Alexandre. Les frais sont répartis entre les propriétaires obligés à l'entretien de ce chemin.

En 1957, le chemin du deuxième rang est, chez Polydore Lapointe, est élargi. L'année suivante, ce chemin est redressé et élargi.

Quelques règlements municipaux

Le 29 mars 1858, le Conseil municipal délibère et adopte un règlement fixant à quatre par année le nombre des sessions, soit tous les troisièmes mardis de juin, septembre, décembre et mars à dix heures de l'avant-midi ou le lendemain dans le cas où l'un de ces jours était fête d'obligation.

Une somme de vingt-huit louis sera fournie au Conseil de comté.

À cette époque, les publications, avis ou règlements du Conseil municipal devaient s'écrire en français et en Anglais. Le 16 juin 1860, les conseillers demandent au gouverneur-général la liberté de faire toutes les publications en français seulement, vu qu'il n'existe actuellement aucun individu contribuable dans toute l'étendue de la municipalité parlant uniquement la langue anglaise.

Règlements concernant la vente de boissons alcooliques

Le 27 décembre 1858, un règlement défend la vente au détail de toute espèce de liqueurs spiritueuses ou alcooliques. Vingt-cinq ans plus tard, le 5 juin, Paul Dumont et Auguste Tardif sont poursuivis par les percepteurs du Revenu pour vente de boissons sans licences.

Le 29 novembre 1898, influencé par des groupes religieux de plusieurs provinces, sir Wilfrid Laurier décrète un référendum sur la question de l'alcool. Alors que le Québec s'est prononcé contre les "buveurs d'eau", dans le reste du pays treize mille (13 000) personnes votent pour la prohibition. Laurier juge la majorité trop faible pour déterminer la volonté du pays.

En 1919, la vente des liqueurs enivrantes est défendue sauf pour fins sacramentelles, médicinales, mécaniques, industrielles, scientifiques et artistiques. Vingt-cinq vendeurs sont autorisés pour toute la province.

En 1948, le Conseil de la paroisse souhaite que le règlement datant de plusieurs années relatif à la prohibition se poursuive. Dix ans plus tard, une requête de trente-cinq contribuables de Saint-André réclame l'annulation d'un règlement municipal de 1864 concernant la prohibition. Un référendum est tenu afin de connaître l'opinion de tous les contribuables.

En 1964, cinquante-quatre (54) propriétaires résidents demandent l'abolition du règlement de la prohibition existant dans les limites de la municipalité; au village, quatre-vingt-treize (93) sont pour et cinquante-deux (52), contre. Des permis sont émis à trois hôtels, auberges ou motels, situés sur la route 2 et 2A.

En 1967, la municipalité autorise la vente de bières, vins et spiritueux par les détenteurs de permis délivrés à cette fin par la Régie des Alcools avec ou sans repas, les dimanches et jours fériés de midi à minuit.

Route Jean-Baptiste-Honoré Michaud

En 1857, l'entretien de la route Jean-Baptiste-Honoré Michaud, sise entre le rang Mississippi et Sainte-Hélène, sera réalisé par les propriétaires du premier rang (depuis la terre d'Olivier Soucy, fils de Raphaël, à l'ouest, et celle de Théophile Michaud, à l'est) et du deuxième rang, appelé Mississippi, compris entre la ligne seigneuriale à l'ouest et la terre de Ferdinand Saint-Pierre inclusivement, au nord-est, Théodore-Octave Michaud exclusivement.

Deux ans plus tard, Pierre Canac-Marquis, écuyer, Nathanaël Michaud, Silvain Michaus, Hypolithe Sirois, écuyer, et les mineurs d'Honoré Michaud n'entreprendront désormais la route Jean-Baptiste-Honoré Michaud que pour la moitié de l'évaluation de leurs propriétés n'ayant que deux arpents de circuit, n'étant pas logés et en raison du peu de besoin qu'ils ont de cette route.

En 1865, Les habitants du Mississippi sont exemptés de l'entretien de cette route.

En 1893, la route Honoré Michaud, longue de huit arpents à partir de la troisième côte est répartie pour son entretien entre les propriétaires: Pierre Michaud, Fabien Landry, André Ouellet, Achille Michaud, Noël Saint-Jean et Elzéar Sirois du Mississippi, Cyrille Michaud, Frédéric Desjardins et Magloire Bélanger du premier rang.

Entretien des routes et ponts de la seigneurie de Rivière-du-Loup

En 1860, le Conseil adopte un règlement concernant l'entretien des routes et des ponts érigés dans la seigneurie de Rivière-du-Loup, municipalité de Saint-André. Le pont de la Rivière-des-Caps, celui du rocher Malin, celui situé dans le chemin du roi sur la terre de Fabien Devos seront entretenus par les habitants du premier rang demeurant entre l'extrémité nord-est courant à l'ouest jusqu'à la terre de Joseph Caron. Le pont de la rivière à Fouquet dans le chemin du roi sera entretenu par les habitants demeurant entre les terres de Joseph Caron au nord-est courant vers l'ouest jusqu'à la terre de François Ouellet inclusivement. Les deux ponts bâtis dans le chemin du roi sur les terres de Paschal Beaulieu et de François Ouellet seront entretenus par les habitants du premier rang, depuis la terre de François Ouellet courant vers l'ouest jusqu'à la seigneurie de l'Islet-du-Portage.

Route Michel Peltier (Pelletier),
vers 1904 route Ernest Beaulieu

Le 24 avril 1860, la route Michel Peltier est établie. Elle sera entretenue par tous les propriétaires et occupants des terres situées au nord de la grosse montagne près du chemin du roi dans l'espace compris entre la terre de Narcisse Sirois au sud-ouest courant nord-est jusqu'à la terre de Magloire Bélanger. À l'été 1900, le pont de la route à Michel Pelletier est refait.

Le 9 février 1904, les conseillers souhaitent l'abolition de cette route conduisant au fleuve. Le 10 mai 1908, cette route est réouverte comme route privée.

En 1916, la route à Ernest Beaulieu, chemin privé, est entretenue par les propriétaires de terrains situés au nord de la montagne longeant le chemin public du roi compris entre les terres appartenant à Ernest Beaulieu du côté est courant vers l'ouest jusqu'à Alcide Ouellet et au nord de la deuxième montagne qui longe le fleuve, Christophe Lévesque du côté est courant ouest jusqu'à Horace Deschênes.

En 1977, à la suite de demandes de plusieurs cultivateurs et pêcheurs, le pont de la rivière Fouquet dans la route Beaulieu, situé à la ligne des lots 63 et 65, sera réparé et la route élargie.

Route Maxime Michaud, au nord du chemin du roi,
devenue en 1916, route à Octave LeBel

Le 28 juin 1860, une nouvelle route est établie. Elle sera ouverte sur la terre de Maxime Michaud sur le premier rang au nord du chemin du roi, de dix-huit pieds de large et six arpents de long. Il suivra la ligne de bornage entre les terres de Maxime Michaud et de Théophile Morin, depuis

le chemin du roi courant nord jusque vis-à-vis la côte qui existe sur ce terrain puis, biaisera pour rejoindre la côte qu'elle suivra et au pied de laquelle elle courra nord en ligne droite jusqu'à l'ancien chemin de front. Cette route sera entretenue par tous les propriétaires de terrains situés au nord de la grosse montagne, compris entre le circuit appartenant à Julien Chouinard au nord-est courant au sud-ouest jusqu'à la terre de Maxime Michaud. L'ancienne route de front à partir de la route courant nord-est, jusqu'à la ligne de bornage entre le terrain d'Olivier Sirois, père, et Julien Chouinard, sera entretenu et clos des deux côtés jusqu'à la rivière par les propriétaires des terres traversées par cette route chacun selon la longueur de leur propriété.

Le 9 février 1904, les conseillers souhaitent l'abolition de cette route conduisant au fleuve.

En 1916, la route à Octave Lebel, absolument nécessaire pour tous les propriétaires de terrains situés au nord de la grosse montagne (Alcide Ouellet, à l'est courant vers l'ouest, Achille Landry, deux arpents, Arthur Boucher, deux arpents, Achille Landry, trois arpents, Ludger Ouellet, un arpent, Alphonse Ouellet, trois arpents, Octave Lebel, trois arpents, Ludger Ouellet, un arpent et demi, Alphonse Ouellet, un arpent et demi, Hypolithe Morin, trois arpents, Émile Ouellet, deux arpents et demi) sera ouverte comme chemin privé.

En 1950, le Conseil ordonne à Georges Monier qui a déplacé en novembre 1949 la route à Octave LeBel, acquise par règlement en 1860, ouverte au public jusqu'en 1904 et aux intéressés en 1916, de replacer cette route municipale à son endroit originel.

Chemin du sixième rang

Le 24 juillet 1865, un procès-verbal fixe et règle le chemin de front qui passe sur le sixième rang des concessions de la seigneurie de l'Islet-du-Portage d'une longueur approximative de vingt-huit arpents, à travers les terres de François Bossé, père et fils, Thomas Bérubé, Luc Saint-Pierre, Joseph Ouellet, Jean Ouellet, Nathanaël Ouellet, Fabien Jalbert, Maxime Michaud, Dédé Michaud, Fabien Landry, Siméon Mador.

Le 16 août 1915, les travaux de "gravelage exécutés au sixième sont discontinués pour l'année vu le manque de fonds. Le lendemain, les conseillers se rendent sur les lieux des travaux pour cueillir des bleuets et en même temps, prendre connaissance des travaux réalisés et juger de leur importance. L'aimable invitation à dîner chez lui faite par le conseiller Arthur Bérubé est acceptée à l'unanimité.

Route du quatrième au septième rang

Le 6 mars 1866, une route est ouverte sur les terres des quatrième et cinquième rangs entre les terres de Michel Caron à l'ouest et celle de Louis Ouellet, fils, à l'est. Cette route sera prolongée sur les terres des cinquième et sixième rangs, entre les terres de Joseph Ouellet et Jean Ouellet et sur les sixième et septième rangs, entre les terres de Joseph Desjardins et Jean Dionne.

La construction d'un pont sur la rivière du Loup, entre les quatrième et cinquième rangs à l'été 1870, est à la charge de toute la municipalité, un tiers des dépenses encourues pour les habitants du "bord de l'eau" et les deux tiers par les habitants des autres rangs. En 1891, le pont de la rivière du Loup est encore refait à neuf par Dominique Landry pour la somme de \$630.

Séances du Conseil en 1865 et 1866

À compter du 26 octobre 1865, les séances du Conseil se tiennent chez Isidore Morin. Le 31 octobre 1866, MM. les conseillers décident de tenir leur prochaine séance dans la nouvelle salle publique de la paroisse et y aménager une enceinte avec tables et bancs pour pouvoir y siéger convenablement.

Construction d'un trottoir au village

Le 26 mars 1868, les conseillers, sentant la nécessité, l'avantage et la commodité qui résulterait de la construction d'un trottoir sur le fossé du côté sud du chemin du roi à partir de la demeure de Michel Soucy, au sud-ouest, courant nord-est jusqu'à la résidence et demeure de Pierre Canac-Marquis, écuyer, autorisant les propriétaires, locataires ou occupants de la localité à construire un trottoir de trente-trois pieds de largeur quand et comme bon leur semble.

À l'été 1900, le trottoir est en piteux état, Charles-Alfred Desjardins est nommé responsable de la réparation.

Route François Lapointe

En 1894, le pont traversant la rivière Fouquette sur la route des Lapointe est reconstruit par Pierre Laforge pour la somme de \$139.

En 1977, la route Lapointe ou Parent qui devait fermer comme route publique est élargie, terrassée et gravelée à la suite des protestations des propriétaires de tourbières "La Tourbière Saint-Alexandre" et "La Tourbière Saint-André". En 1980, la route Lapointe est réparée.

Litige entre deux maires

Le 6 octobre 1875, Herménégilde Marchand intente une action contre Charles Simard l'accusant d'avoir usurpé sa place de maire depuis le 16 mars dernier. Un extrait du registre de la municipalité est expédié à Son Excellence le lieutenant-gouverneur avec prière de nommer maire l'un ou l'autre suivant son bon plaisir. Le Conseil s'engage à accepter la nomination et à s'y conformer. Le lieutenant-gouverneur nomme Charles Simard, maire de Saint-André.

Nouvelle division de la paroisse en arrondissements de votation

Le 15 mars 1876, la municipalité est divisée en deux arrondissements de votation. Le premier: depuis la ligne qui sépare la paroisse Saint-André de celles de Kamouraska et de Sainte-Hélène jusqu'aux routes connues sous le nom de route Manuel, située sur le premier rang et route à François Lapointe, au deuxième rang. Le second arrondissement comprend la partie est de ces routes jusqu'à la ligne séparant la municipalité Saint-André de celle de Notre-Dame-du-Portage.

En 1950, par un règlement, la municipalité est divisée en arrondissements de votation. Les sièges des conseillers locaux sont numérotés: siège nos 1 et 2 pour le bord de l'eau est, no 3 pour le bord de l'eau ouest, no 4 pour le Mississipi, no 5 pour le deuxième rang et no 6 pour le troisième rang.

Route à Vaillancourt, route de l'église, route d'Andréville,
route Saint-Pierre, route de la montagne, route 2-A ou route de la Station

En 1866, les propriétaires des quatrième et cinquième rangs entretiennent la route à Vaillancourt sur le troisième rang. Ce nom de Vaillancourt lui vient-elle de Léandre Vaillancourt qui sera inspecteur des chemins et des ponts en 1868?

À l'été 1890, le pont de la route à Vaillancourt, en haut du chemin du troisième rang, est refait à neuf.

Le 27 septembre 1890, Herménégilde Marchand et d'autres habitants de Saint-André demandent un autre tracé de la route de l'église, depuis le chemin du premier rang jusqu'au chemin Mississipi.

En 1904, des travaux sont exécutés dans la première côte d'Octave Saint-Pierre, père, afin de donner à l'eau son ancien cours.

Le 4 novembre 1912, une requête demandant l'ouverture de la route dite d'Andréville est présentée au Conseil par Alfred Desjardins et signée par Arthur Dumais, Louis, Adjutor, David et André Ouellet, Horace Dumais, Romuald Bérubé, Pierre Michaud, Arthur Sirois, Élisée Ouellet, Louis Bossé,

Théophile Morin, Lucien Raymond, Alcide Morin, Pierre Paradis, Joseph Bérubé, Joseph Paradis, Félix Bérubé, Émile Soucy, Adélarde Pelletier, Napoléon et Henri Ouellet, François Dumont, Émerilde Picard, Arthur Bérubé et Wilfrid Marchand. La requête est rejetée, l'ouverture et l'entretien demandés auraient été à la charge d'Andréville.

Le 10 novembre 1913, on étudie puis on rejette une requête de certains propriétaires demandant d'ouvrir la route, afin d'éviter l'équerre qu'il y a dans la route Saint-Pierre en descendant chez Émile Dionne ou même plus bas, s'il y a nécessité.

En septembre 1915, il est décidé que la route Saint-Pierre, à partir de chez Didier Nickner, au bord de l'eau, jusqu'à la voie ferrée de l'Intercolonial sera couverte de gravier en 1916. Le 20 décembre, le conseiller Élisée Ouellet propose de "graveler" dès le printemps le chemin du bord de l'eau, en très mauvais état, étant à la terre de la route Saint-Pierre jusqu'au village d'Andréville.

Une permission est accordée pour l'hiver seulement: ouvrir un chemin de commodité qui devra partir au nord de la savane, sur le dessus de la côte du Mississipi en allant vers l'est et ainsi rejoindre les limites du village d'Andréville. Ce chemin diminuera le parcours de plus d'un mille et éliminera la pente des coteaux. Cette route sera fermée en avril. Le Conseil ne se charge pas de ce chemin, de l'entretien, de l'ouverture, de la fermeture, des dommages et de tout accident qui pourraient survenir. Les trois requérants, Alfred Harvey, François Ouellet et Polycarpe Soucy seront responsables de cette route. Ainsi, la partie nord de la route Saint-Pierre, route comprise à partir de chez Didier Nickner, au bord de l'eau, jusqu'à la voie ferrée Intercolonial ne servira à l'avenir que l'été.

Le 7 août 1916, l'ingénieur Fafard demande de faire deux ponts et le coteau chez M. Marchand qui reste à "graveler" dans la route Saint-Pierre afin de terminer les travaux déjà exécutés en 1914 dans toute sa longueur en courant vers le nord.

Le 27 décembre 1916, une séance spéciale réunit le conseil municipal de Saint-André et les contribuables pour discuter des deux plans de route pour la côte des cailloux, à aller au chemin du Roi du bord de l'eau, un de ces tracés, courant à l'ouest, neuf mille quatre-vingt-quatorze (9094) pieds coûtant \$3940. jusqu'au bas des côtes, le chemin du bord de l'eau étant déjà fait et l'autre, descendant vers l'est, de six mille quatre cent soixante-deux (6462) pieds coûtant \$6350.. Une grande majorité est en faveur du tracé du côté est: partant sur le dessus de la côte des cailloux et descendant vers l'est sur le flanc de la montagne jusqu'à la propriété d'Uldéric Michaud, ensuite, descendant vers le nord jusqu'au chemin du bord de l'eau en passant sur la propriété appartenant à Herménégilde Bélanger et aboutissant en face du garage Thiboutot. Le rapport est accepté à l'unanimité par les conseillers.

En 1917, les lourds travaux pour le détour de la route Saint-Pierre sont à exécuter et le peu d'argent reçu du gouvernement effraie. À l'été 1917, les travaux de "gravelage" se font dans la route neuve de la montagne. Un montant de \$450 est alloué à Odilon Sirois pour la confection de trois tunnels en ciment dans la route neuve de la montagne suivant le devis du département de la Voirie. Ces tunnels permettront aux propriétaires de terrains situés au sud de la route de traverser sous la route à ces terrains.

Une demande est faite au Conseil d'Andréville de venir en aide dans cette nouvelle construction très avantageuse pour les deux parties. Ce dernier offre de payer à proportion égale d'après l'évaluation municipale. À l'été, les travaux de "gravelage" se font dans la route Saint-Pierre, la savane du nord, en commençant par le côté nord du chemin de fer du troisième rang jusqu'au chemin de front du cinquième rang.

Le 24 décembre 1917, les conseillers décident que la partie de la route Saint-Pierre, du chemin du bord de l'eau, en face d'Octave, père, et son fils Antoine, à aller sur le dessus de la côte des cailloux (lieu où commence la descente vers l'est de la route neuve de la montagne) cessera d'exister comme route publique et sera abolie.

Le 25 juin 1918, les travaux de "gravelage" se poursuivent dans la route Saint-Pierre, de la troisième concession en montant dix-sept arpents. L'année suivante, les travaux débutent le 15 juin.

En 1920, la route Saint-Pierre est élargie à la troisième concession, cette partie devant servir à la route régionale Lévis-Fraserville. Le "gravelage" de la route Saint-Pierre, du chemin de fer au bord de l'eau s'achève à l'été 1920. À la station, la route Saint-Pierre est élargie sur le terrain d'Arthur Ouellet.

Sous la route Saint-Pierre, l'un des trois passages à animaux s'écroule le 2 mai 1921. Antoine Saint-Pierre réclame la somme de \$300 en dommages et intérêts.

En 1923, le conseil de la paroisse souhaite que la route régionale Lévis-Rivière-du-Loup passe par le troisième rang de Sainte-Hélène, Saint-Pascal puisque par ce tracé Saint-André aura un plus long parcours d'entretien par le gouvernement qui a décidé d'utiliser la route Saint-Pierre, de Sainte-Hélène au bord de l'eau.

Le 7 août 1939, une demande est adressée au département de la Voirie: élargir d'une dizaine de pieds la route, des côtes jusqu'au pied des côtes et faire le tronçon "gravelé" qui sera en tout temps propice à la circulation. Depuis que le département de la Voirie y a mis du bitume, la côte est dangereuse au point qu'en certains temps de l'automne et du printemps, il est impossible d'y passer sans risque d'accidents graves. Antoine Saint-Pierre (\$30), Didier Dionne (gratuitement) et Octave Saint-Pierre (\$25) vendent une partie de leur terrain dans la route neuve sur

une largeur de dix-huits pieds à la condition que chacun d'eux ait droit d'y travailler à raison d'un homme et une voiture ou un homme seul par famille suivant les besoins et durant toute la durée des travaux. Le 6 novembre, le département de la Voirie est avisé de continuer les travaux dans les côtes discontinués après les élections. Les clôtures ont été enlevées et rien ne désigne les endroits dangereux: tunnels, remblais.

En 1943, dans la route Saint-Pierre, le pont de la station est reconstruit.

En 1963, une demande est adressée au ministère de la Voirie. On souhaite la réfection, l'élargissement, le terrassement, le gravelage et le bitumage de la route 2A, du village à la station. Il faudra patienter encore pendant vingt-cinq ans pour voir se réaliser cette demande réitérée annuellement.

Au cours de l'été 1987, des travaux de réfection sont entrepris dans cette route, connue aujourd'hui sous le nom de route de la Station. Depuis une dizaine d'années, Paul Ouellet, maire de Saint-André de 1971 à 1983, avait tenté en vain d'en faire comprendre l'importance aux instances gouvernementales. Il a fallu attendre sa disparition et des pressions auprès de la députée France Dionne pour que se réalise ce projet d'envergure.

Chemin royal, chemin du roi, route du bord de l'eau, route 2 ou route 132

Vers 1878, le chemin royal de la première concession, à l'endroit nommé Pointe-Sèche, sur la propriété d'Edouard Pelletier, est fermé à la circulation et le terrain lui est abandonné gratuitement à la condition qu'il confectionne une nouvelle voie de trente pieds de large, plus au nord de quarante-deux pieds.

En août 1910, l'eau recouvre la route de l'église, les dégâts sont considérables. À cause du mauvais état de cette route, Arthur Dumais du Mississipi a perdu un cheval; il soumet une réclamation au Conseil pour cette perte. À cet effet, une collecte de \$25 est faite dans la paroisse par les conseillers. Octave Saint-Pierre vend pour la somme de \$4 le terrain nécessaire à l'élargissement de la route.

En 1956, la route du bord de l'eau Est, de chez Charles-Eugène Charest jusqu'à Omer Ouellet, est détournée et refaite. Passant antérieurement entre la résidence et la porcherie de Joseph Sirois, la route est relocalisée au sud de la porcherie.

Réparation et construction de ponts

En 1865, Élie Gauthier de Saint-Alexandre érige deux nouveaux ponts, l'un, dans la route du Moulin, l'autre, chez Jean Roch Lebel. Les deux ponts

sont doublés en madriers d'épinette de trois pouces d'épaisseur. L'abaissement du chemin de chaque côté des terrasses du pont de la rivière Fouquette dans le chemin du roi, érigé sur la propriété de Théodore Marquis, a été causé par la crue des eaux de la rivière. L'exhaussement sera fait par corvée entre tous les intéressés.

En 1879, plusieurs ponts ont besoin de réparations: celui du cinquième rang érigé sur la rivière du Loup, celui de la route à Vaillancourt, celui de la route à François Lapointe, celui de la Pointe-Sèche, celui du docteur Beaulieu, celui de François Marquis, celui de Rémy Soucy, celui de Théophile Dionne et celui de Roch Lebel.

En 1892 et 1893, plusieurs ponts sont radoubés: ceux chez François Lapointe et chez François Marquis (refaits à neuf), celui du moulin Fortin (une semelle neuve en épinette rouge), ceux chez Paschal Sirois et Rémy Soucy (pavés redoublés en épinette rouge), ce dernier est un pont à comble. À l'été 1929, Hormidas Chouinard répare ce pont "à comble" chez Wilfrid Deschênes. En 1959, ce pont érigé sur la rivière Fouquet (lots 63-64) est reconstruit en bois avec poutres métalliques.

À l'été 1900, deux ponts sont refaits: celui de l'église et celui de la route à Michel Pelletier alors que trois autres sont réparés: celui du moulin, celui chez François Marquis et celui chez Paschal Sirois.

En 1904, encore des ponts à réparer: celui sur la rivière du Loup, celui près du chemin de fer et celui chez Réal Laforest.

À l'été 1908, le pont de la rivière du Loup au cinquième rang et celui de la rivière des Caps ont un besoin urgent de réparation. Wilfrid Marchand n'exécutera les travaux qu'en 1910 sous la surveillance de Joseph Soucy et Herménégilde Caron.

En 1910, les ponts érigés sur la rivière du Moulin, celui de la veuve Joseph LeBel et celui de la rivière du troisième rang sont une fois de plus réparés. En 1913, on demande l'aide du gouvernement pour la construction d'un pont sur le chemin du roi sur la propriété de François Marquis, l'un des cinq érigés sur la rivière Fouquet.

Le 15 février 1915, le Conseil municipal demande au gouvernement, du fer à poser sur les cages de bois du pont de la rivière Fouquet, espérant que celles-ci pourront résister de vingt à trente ans.

Le pont de la rivière Fouquet chez les Deschênes est rebâti à l'automne par Poudrier & Boulet Ltée de Québec qui doit employer la main-d'oeuvre locale. Odilon Sirois surveille les travaux.

Confection du cadastre

En 1882, l'arpenteur Jean-Baptiste-Charles Fournier procède à la confection du cadastre de Saint-André, il répertorie propriétaires et propriétés afin de tracer le plus fidèlement possible, une carte divisée en

552 lots y compris les îles Pèlerins. Le 27 mai, l'île aux Lièvres est annexée à Saint-André, mais pour fins civiles seulement; pour le service religieux, elle continuera d'appartenir au comté de Charlevoix.

Le 18 février 1885, Cléophas Michaud, arpenteur, est chargé de faire pour la somme de \$30 une copie du plan et du livre de renvoi du cadastre de la paroisse de Saint-André.

Chemin du rang Mississippi

Le 7 juillet 1886, l'inspecteur du chemin Mississippi est autorisé à faire rebâtir le pont le long du chemin de front chez Pierre Michaud vis-à-vis la route du Petit-Sault. Le pont a-t-il été rebâti? Il est fort probable que non puisque le 8 mars 1889, le Conseil ordonne que le pont appelé pont à Pierre Michaud soit refait à neuf en cèdre ou en épinette rouge. Ce pont de douze pouces plus élevé que la surface du chemin et ayant un passage d'eau de sept pieds, sera entretenu par les propriétaires du rang Mississippi.

Lors de la séance du Conseil du 11 juillet 1927, les conseillers nomment Élisée Ouellet, sous-surveillant des travaux à exécuter dès le lendemain au Mississippi. La partie du chemin non encore "gravelée" devra l'être de la façon la plus économique possible. Le charriage devra être fait par des voitures simples seulement et une seule voiture par famille. Un montant de \$300 est alloué à ces travaux.

En 1952, le chemin du Mississippi est élargi à l'extrémité ouest chez Camille Ouellet et un pont est construit à cet endroit où le chemin est très étroit, courbé et dangereux pour la circulation.

En 1958, le chemin du rang Mississippi est redressé et élargi. Dix ans plus tard, on procède à la réfection (terrassément, nivellement, gravelage) du chemin du rang Mississippi.

La municipalité, responsable des indigents et des aliénés

Le 3 mars 1888, la municipalité prend les moyens nécessaires pour placer Théophile Jouvin à l'asile des aliénés de Beauport. Joseph Ouellet, maire, et David Ouellet sont chargés de l'y conduire. Toutes les dépenses convenables sont payées par la municipalité. Théophile Jouvin n'est pas le seul à avoir été pris en charge par le Conseil municipal.

Vidanges

Le 19 juin 1893, un avis sévère est donné: aucune vidange ou autre matière ne doit être jetée dans les fossés des chemins de front dans le village.

En 1976, suite au décès de l'éboueur, Charles-Eugène Gagné, une requête présentée au Conseil porte trente-deux signatures de contribuables opposés à l'ouverture d'un dépotoir dans la municipalité.

Chemin du Faubourg

Vers 1890, le chemin à partir de la ligne séparant les terrains d'Alfred Desjardins et Hypolithe Rousseau courant six arpents vers le nord-est se nomme chemin du Faubourg. À l'été 1900, le pont du Faubourg est refait à neuf en forme de tunnel par Wilfrid Marchand pour la somme de \$96.99.

Corbillard

À compter de 1894, la propriété et l'entretien du corbillard est sous le contrôle du Conseil municipal; le maire est autorisé à la faire réparer et laver convenablement. Le prêt du corbillard aux étrangers s'élève à \$1.50 pour un voyage à la station et \$2 pour les habitants des paroisses voisines.

Épidémies

Le 25 mai 1896, en raison de l'épidémie de diphtérie qui sévit dans la municipalité, le docteur Gelase Gagnon est chargé de surveiller la désinfection de toutes les maisons où cette maladie a éclaté, ainsi que le corbillard et les maisons d'école.

À l'hiver 1899-1900, la variole sévit dans les paroisses environnantes. Le docteur Gelase Gagnon est autorisé à vacciner les gens du Faubourg. Le Conseil commande un quart de soufre de trois cents livres pour désinfecter les maisons où existe la variole. À la porte de ces résidences, le docteur Gagnon doit apposer un placard indiquant le danger de contagion. Événement inattendu: au matin du 8 mars 1900, à Lévis, s'éteint le curé de Saint-André. Le Conseil municipal doit alors prendre des décisions importantes: la station de chemin de fer, infectée de variole et fermée depuis quelques jours devra être réouverte après désinfection pour recevoir le corps du regretté pasteur. Le docteur Côté, délégué par le bureau d'hygiène, aide M. Gagnon.

En février 1902, une nouvelle épidémie de variole apparaît dans différentes régions de la province. Le Conseil municipal exige la vaccination de toutes les personnes dans les limites de la municipalité. Les contrevenants à ce règlement sont passibles d'une amende de \$5 plus \$1 pour chaque jour où elle omettra de recevoir le vaccin. Un faux certificat est passible d'une amende de \$20. Sont cependant exemptés ceux qui pourront établir qu'ils ont déjà contracté la maladie.