

En 1907, le bureau d'hygiène informe le Conseil de l'apparition de la variole en certains endroits. Quatre ans plus tard, la vaccination contre la variole est obligatoire.

En avril 1916, les docteurs Adélar Lapointe de Sainte-Hélène et V.-A. Vézina de Saint-Alexandre sont avertis d'aviser le Conseil municipal de toute maladie contagieuse sévissant dans les limites de la municipalité. Les maisons situées dans le bas de la paroisse où les occupants sont atteints du croup ou de la diphtérie sont placardées.

Rivières Fouquette (Fouquet) et des Caps

À l'été 1899, à la suite d'une requête de Joseph Michaud, Herménégilde et Uldéric Caron, les rivières à Fouquette et des Caps sont débarassées afin que l'eau prenne son cours plus facilement.

En 1919, Alphonse Darisse construit en ciment le pont de la rivière Fouquet pour la somme de \$2995. François Michaud, meunier, et François Michaud, conseiller, surveillent les travaux.

En 1939, une pelle mécanique exécute les travaux de construction, de redressement et de creusage de la rivière Fouquet.

En 1961, une demande spéciale de drainage de la savane traversée par la rivière Fouquet est adressée au Conseil. La récupération de ces terrains propres à la culture, d'une superficie d'environ cent acres de terre d'excellente qualité augmenterait de \$80 000 l'évaluation municipale.

Autres décisions au Conseil municipal après 1900

À l'époque, les conseillers réussissent à emprunter de l'argent à 3% d'intérêt.

Le 11 mars 1901, le Conseil prête serment d'allégeance à l'occasion de l'avènement du roi Edouard VII.

En 1904, les conseillers demandent à l'honorable ministre de l'Agriculture une "machine à arrondir les chemins". François Lapointe est chargé de la mettre en sûreté.

En novembre 1904, la Fabrique, propriétaire de la salle publique, exige du Conseil municipal la somme de \$36 par année pour occuper le local où il tient ses délibérations et les assemblées paroissiales. Le Conseil n'offre que \$12 pour jouir de l'espace inférieur de la salle publique, la demande est refusée. Les séances du Conseil se tiennent alors chez Marcel Marquis, père, jusqu'en janvier 1906, puis dans la salle de la beurrerie-fromagerie du village.

En 1907, toutes les routes et chemins verbalisés de la paroisse doivent être entretenus suivant la rigueur de la loi, égouttés, arrondis, gravelés et clôturés.

À compter du 10 mai 1910, les séances du Conseil sont tenues dans l'école du village d'Andréville, à dix heures du matin en hiver et à sept heures du soir en été. Les inspecteurs de voirie Trefflé Michaud et Jules Lévesque sont avertis de voir au bon état des routes.

En décembre 1911, une résolution de condoléance est transmise à la famille de Joachim Ouellet: «M. le maire et MM. les conseillers de la paroisse de Saint-André ont appris avec chagrin la mort inattendue de leur regretté conseiller feu Joachim Ouellet et offrent à la famille éplorée leurs sympathies et leurs sincères condoléances.»

Le 26 août 1912, le secrétaire avise tous les inspecteurs de voirie par avis porté à chacun d'eux à domicile et ce, aux frais du Conseil, les obligeant à se conformer à l'article 367 du code municipal du Québec et de voir à l'entretien des routes dans un délai de deux jours.

Le 15 février 1915, le secrétaire demande au député d'intercéder auprès du gouvernement afin d'obtenir un certain lot de grains de semences pour l'utilité du public en général et cela gratuitement.

Le 28 juin, le Conseil de la municipalité civile de Saint-André met ses délibérations, ses entreprises, ses résolutions, tous ses travaux sous la protection du Sacré-Coeur.

Le 24 décembre 1917, les conseillers procèdent à un tirage au sort au moyen de bulletins afin de connaître qui d'entre eux continueront ou non à assumer cette charge.

En 1922, les conseillers invitent le docteur Sirois à venir habiter à Saint-André qui n'a plus de médecin résident.

En 1935, les taxes municipales s'élèvent à \$526.85 (12¢ par \$100 de l'évaluation fixée à \$195 127).

Le 6 avril 1936, le Conseil de la paroisse de Saint-André prie le ministère des Terres et Forêts de réserver en faveur des paroisses de Saint-Joseph, Sainte-Hélène, Saint-Germain et Saint-André où le bois se fait rare, les terrains du Canton Bungay à partir de la limite des terrains de Saint-Joseph jusqu'aux limites du Canton Chabot et qu'à l'avenir, ces terrains lorsqu'octroyés en faveur des quatre paroisses soient considérés "réserve cantonale" pour les besoins de ces paroisses.

En 1938, les taxes s'élèvent à 27¢ le \$100 d'évaluation alors que celles d'Andréville sont fixées à 30¢.

Le 3 décembre 1940, la paroisse Saint-Joseph est dans un état assez pénible, alors le Conseil de la municipalité Saint-André intercède auprès du gouvernement afin qu'une aide soit octroyée au moulin à farine et à scie de Ouellet & Frères de Saint-Joseph afin que le moulin puisse être reconstruit pour l'utilité publique étant une industrie indispensable.

Pour la première fois, les noms des femmes apparaissent au rôle d'évaluation de 1941. Le 9 février 1942, tous doivent avancer les horloges d'une heure afin de se soumettre à la loi.

Le 4 mai 1943, les conseillers s'opposent par des résolutions adressées au premier ministre à la subdivision du comté de Kamouraska considérant qu'"il est un des plus vieux comtés de la province, qu'il a été de tout temps à l'honneur de la province par ses ministres et députés en particulier lors de la Confédération".

En 1945, les Conseils de la paroisse et du village mettent leurs délibérations, projets, entreprises et travaux sous la protection du Sacré-Coeur.

En 1946, le Conseil municipal appuie la demande de réparations du port de Rivière-du-Loup et la construction d'un pont reliant les deux rives du Saint-Laurent entre Québec et Lévis.

Le 5 août, une résolution de sympathie est expédiée à madame Albert Darisse et à sa famille si cruellement éprouvée à l'occasion du décès de feu Albert Darisse, ex-membre du Conseil. «Ses confrères en assemblée se rappellent les longues et intimes relations eues ensemble dans le fidèle exercice de ses devoirs envers ses concitoyens. La prudence et l'habileté dont il a fait preuve en aidant le Conseil par ses services et conseils restent dans leurs souvenirs reconnaissants. Sa fin quoiqu'attendue laisse un vide ressenti par chacun des membres du Conseil et elle sera regardée comme une perte sérieuse par l'ensemble des citoyens et le public en général.»

Le Conseil autorise la Régie des Services publics et Communications à accorder des permis de circulation d'auto-neige entre Andréville et la station Saint-André et entre Andréville et Rivière-du-Loup à Louis-Philippe Vaillancourt et Charles-Eugène Ouellet, courrier.

À compter du 27 avril 1947, on avance l'heure, heure officielle dans la municipalité durant la saison d'été.

Le 1er septembre 1951, à la suite de la nomination de Mgr Bruno Desrochers, premier évêque de Sainte-Anne, les conseillers de Saint-André lui présentent leurs sincères félicitations et leurs meilleurs souhaits de bonne santé et longue vie.

En 1952, les taxes municipales s'élèvent à 60¢ le \$100 d'évaluation et rapportent \$1 334.83 sur une évaluation de \$222 472.

En juin 1956, le Conseil municipal de la paroisse et la Commission scolaire appuient le Conseil diocésain de moralité afin d'obtenir dans notre milieu des élections provinciales honnêtes et de ne pas utiliser de boissons alcooliques pour fins électorales.

Les taxes municipales de 64¢ rapportent \$1 716.44 pour une évaluation totale de \$268 195.

En 1958, M. le curé défend de chauffer la salle publique. À l'avenir, les réunions des conseillers municipaux se tiendront à la salle des Forestiers catholiques, le premier mardi de chaque mois. Cette année-là, les taxes municipales s'élèvent à 90¢ le \$100 d'évaluation; elles rapportent \$2 456.55.

L'année suivante, à l'occasion du 250^e anniversaire de Saint-Louis de kamouraska, une somme de \$5 est octroyée comme reconnaissance et souvenir des anciens de Saint-André qui au début de la colonie faisaient partie de cette paroisse.

Le 7 avril 1959, une résolution de sympathie, suite au décès du conseiller Jean-Charles Saint-Pierre est transmise à son épouse et à sa famille si cruellement éprouvée, comme preuve de la digne considération de ce confrère et concitoyen:

«Attendu qu'il plut à Dieu dans sa divine sagesse d'enlever de parmi nous un membre dévoué de notre Conseil,

Attendu le dévouement de ce conseiller en la personne de M. Jean-Charles Saint-Pierre qui en tout temps et occasion a donné le meilleur de ses connaissances en faveur de ses concitoyens et de la municipalité,

Attendu que ce vide cruel pour notre Conseil et en particulier pour son épouse et ses jeunes enfants,

Résolu que sa fin soudaine cause parmi nous un vide que ressent chacun des membres de notre Conseil et sera regardée comme une perte sérieuse par l'ensemble des citoyens et le public en général,

Résolu qu'avec les profondes sympathies pour la famille si cruellement éprouvée, nous formulons l'espoir que cette perte toute considérable qu'elle soit pour nous tous tournera pour le mieux par la volonté de Celui qui fait bien tout ce qu'Il fait.»

En 1959, les taxes municipales s'élèvent à \$1.80 le \$100 d'évaluation; elles rapportent \$5 176.25. Deux ans plus tard, elles s'élèvent à \$1.10 et rapportent \$3 201.27.

En 1962, les travaux d'entretien des clôtures longeant les routes sont rénumérés ainsi: \$1 l'heure pour un tracteur et 85¢ pour un homme. Le salaire des estimateurs est fixé à \$1 l'heure et une allocation de 10¢ le mille est accordée à l'estimateur qui utilise son automobile.

Le 1^{er} mai 1962, après cinquante-deux ans de bons et loyaux services à la charge de secrétaire-trésorier, Armand Martin, remet sa démission. Sa calligraphie soignée, les termes précis, les expressions justes, les détails abondants et certaines anecdotes teintées de bons sentiments méritent une mention honorable. Armand Darisse propose que ce Conseil le remercie bien sincèrement pour le dévouement qu'il a apporté au cours de sa carrière et pour l'intérêt qu'il a toujours manifesté à la cause municipale et lui offre des vœux d'heureuse vieillesse.

En 1963, les séances du Conseil se tiennent à l'école du village. Cent cinquante-deux (152) propriétaires d'immeubles sont inscrits au rôle d'évaluation. Une demande est faite auprès du Ministère de la Voirie de tenir un plan d'asphalte permanent en opération dans la paroisse de Saint-André, établi à cet endroit depuis plus de vingt ans. Les travaux de voirie sont exécutés à raison de 95¢ l'heure et \$1 pour un tracteur. C'est l'époque

où l'heure avancée est respectée du dernier dimanche d'avril au dernier dimanche d'octobre où l'on revient à l'heure solaire.

En 1964, les réunions du Conseil municipal se déroulent désormais à la grande salle de l'École Centrale Saint-André, école qui a ouvert ses portes en janvier. On demande au ministère du Tourisme d'installer à proximité de la route 2 un terrain de camping.

Les procès-verbaux de la municipalité sont dactylographiés pour la première fois le 5 octobre 1965.

La taxe foncière pour l'année 1967-1968 est fixée à 40¢ soit \$1 242.78 pour une évaluation totale de \$310 694. En 1968, le maire et les conseillers reçoivent désormais un certain montant d'argent pour frais de représentation, \$12.50 par mois pour le maire et \$4.26 pour chaque conseiller. La date des élections municipales sera dorénavant le premier dimanche ou le premier lundi de novembre.

En 1970, les conseillers s'objectent au projet du ministère des Affaires municipales qui veut supprimer les deux cent trente (230) municipalités et les remplacer par vingt-cinq (25) communautés régionales ou municipales. Les cultivateurs, par cette méthode féodale de notre système de taxation de bien-fonds sont pénalisés en comparaison des résidents des village, par l'imposition de leurs maisons et bâtiments de ferme et des terrains qui sont leur outil de travail, ce que le professionnel n'a pas à payer. Les technocrates en mal de renouveau devraient d'abord mettre de l'ordre dans le système de taxation en donnant justice au propriétaire terrien.

En 1971, le rôle de perception de 40¢ rapporte \$1319.56. L'année suivante, deux octrois de \$500 chacun sont accordés l'un à la Garde paroissiale en formation afin d'aider à payer les costumes, l'autre à l'O.T.J. (Oeuvre des terrains de jeux) pour aider à défrayer les coûts de construction du chalet sportif. À plusieurs reprises, le Conseil municipal de la paroisse Saint-André aide financièrement cet organisme responsable et dévoué aux loisirs et aux sports. Une aide supplémentaire pourrait être accordée à la condition que la Corporation municipale d'Andréville prenne aussi ses responsabilités. Les deux Corporations projettent d'acheter conjointement pour un montant de \$1 la vieille école du village construite en 1937.

Le taux de perception des taxes fixé à 10¢ pour l'année 1977 rapporte la somme de \$1985.49. Au cours de l'année 1978, plusieurs subventions sont accordées: au Centre de jour (\$500), à la Garde paroissiale (\$100), à la Croix-Rouge (\$50), à la brigade scolaire (87.50). L'année suivante, on verse aux Ambulanciers Kamouraska-est la somme de \$200 et à l'Association du Diabète (\$10).

En 1979, l'évaluation municipale est de \$2 080 420. Les routes mesurent 23.5 milles. Des quatre cent soixante (460) habitants, cent soixante-quinze (175) sont propriétaires et sept (7) sont locataires.

Pour l'année 1980, le taux de taxe est fixé à 50¢; les immeubles imposables rapportent \$10 402.10 pour une évaluation totale de \$2 080 420. L'année suivante, le taux reste le même, mais rapporte \$10 501.85, le rôle s'élevant à \$2 100 370. Des subventions sont accordées à la Fabrique religieuse de Saint-André, à la brigade scolaire, à l'O.T.J., au club de ski de fond, au Club de l'Age d'or et au Festival de l'Anguille. Une gratification est accordée à Georges Lévesque, dévoué concierge de l'École Centrale.

Le 7 octobre 1981, le Conseil municipal de Saint-André, sous la présidence du maire, Paul Ouellet, entérine la proposition d'offrir à Mme et M. Camille Ouellet, ex-maire de Saint-André, leurs plus sincères félicitations et forme les voeux d'une longue et paisible vieillesse les acheminant vers leurs noces de diamant. Cet ex-maire est honoré par ses concitoyens à l'occasion de son jubilé d'or après cinquante ans de vie conjugale.

Pour l'année 1982, le taux de taxe est fixé à 25¢; l'évaluation totale est de \$5 154 740.

En 1982, J.-René Lavoie, secrétaire-trésorier, démissionne pour raison de santé. Le Conseil le remercie pour ses nombreuses années au service de la municipalité et lui souhaite des voeux de prompt rétablissement. Pendant vingt ans, le soin apporté à la rédaction des procès-verbaux parfois teintés de nationalisme, le vocabulaire juste et précis, révèlent la personnalité politisée de cet homme qui, à défaut d'oeuvrer comme député, a mis ses connaissances à la disposition de la municipalité de Saint-André.

En novembre 1982, le texte du discours du maire faisant part des états financiers est distribué à chaque contribuable, comme dans les grandes villes.

En 1983, avant de quitter son poste à Saint-Pascal, Michel Pigeon, ingénieur au ministère des Transports, remercie le Conseil de sa collaboration, de la franchise et de l'amitié qui ont prévalu dans les relations de travail avec la municipalité dont le porte-parole est le maire, Paul Ouellet.

Cette année-là, des subventions sont accordées: \$75 à la Croix-Rouge, \$200 au Club de ski de fond, \$150 au Club de Moto-neige Les Pèlerins, \$250 au Cercle des Fermières à l'occasion de leur soixantième anniversaire de fondation, \$50 au Festival de l'Anguille, \$40 à l'O.T.J., \$25 à l'Association du diabète, \$50 à la Fondation Jacinthe Lévesque, \$112.50 à la brigade scolaire, \$50 au Comité des fêtes de la Saint-Jean, \$150 à Mobilisation, organisme voué à la création de nouveaux emplois et à l'exploitation des ressources du milieu.

En 1984, le taux de taxe foncière est de 32¢; le rôle s'élève à \$5 196 220 et rapporte \$16 628.

En 1986, la rémunération du maire s'élève à \$167.45 par mois et celle des conseillers à \$55.60.

Érection du village d'Andréville

Le 9 mars 1903, le Conseil municipal de Saint-André mandate le notaire C.-P. Beaulieu de Saint-Alexandre de représenter les intérêts de la municipalité à l'assemblée du Conseil de comté où sera pris en considération le rapport d'Alfred Potvin touchant l'érection du village d'Andréville.

Félix Garneau effectue un voyage à Québec pour défendre la municipalité. Malgré certaines objections parmi la population et le Conseil municipal de Saint-André, la création civile du village d'Andréville a lieu le 29 mai. Leurs premières préoccupations sont la réparation et la construction des trottoirs de bois, l'entretien à voie double de la route du village, les règlements prohibant la vente des liqueurs ou boissons alcooliques.

Route à Emmanuel (Manuel)

La route à Emmanuel (Manuel), nommée ainsi du prénom d'Étienne-Emmanuel Ouellet dont le fils Benjamin habitait juste en face de cette route) raccourcit de dix à douze milles le trajet vers le village pour les résidents du deuxième rang est.

En 1903, sont tenus à l'entretien de la route Manuel les propriétaires à partir de chez Félix Garneau courant nord-est jusqu'à la ligne entre Théophile Lemieux et veuve Joseph LeBel. L'inspecteur de voirie pour cet arrondissement est Sifroy Dumont.

En 1969, malgré la signature d'une requête, les quinze usagers de cette route ouverte depuis cent vingt-cinq ans se voient refuser la construction d'un viaduc permettant de traverser la route transcanadienne. L'année suivante, les trente-cinq contribuables du deuxième rang menacent de s'annexer à Saint-Alexandre, protestant contre ce mur de Chine qui prohibe l'accès au village en imposant un long détour.

En 1984, les contribuables demandent à nouveau la confection d'un tunnel sous la route transcanadienne afin de permettre à la route Emmanuel de rejoindre le deuxième rang.

La loi des bons chemins: le gravelage des routes

1913 est une année où le Conseil municipal de Saint-André doit prendre des décisions fort importantes et engageantes pour l'avenir. Le nombre de séances du Conseil double, passant de sept en 1912 à quatorze cette année-là. Le 10 mars, le Conseil étudie la loi dite "des bons chemins", projet d'emprunt offert par le gouvernement pour l'amélioration des chemins. Au budget provincial de 1912 était prévu un montant de \$20 000 000 destiné à améliorer le réseau routier québécois.

Le 26 mai, les conseillers de Saint-André décident en assemblée de macadamiser tous leurs chemins (recouvrir de pierres concassées et de sable au moyen de rouleaux compresseurs). Un mois et demi plus tard, ils décident de "graveler" (couvrir de terre mêlée de gravier) tous les chemins, puis ils rejettent ce projet vu le fort montant que la municipalité serait obligée d'emprunter.

En 1914, les conseillers assistent à treize séances au cours desquelles les discussions concernent le "gravelage" des chemins. À cet effet, les discussions aboutissent à un règlement adopté le 6 juillet. Un conseiller, Élisée Ouellet, est contre ce règlement onéreux.

On projette de graveler les chemins du bord de l'eau, la route Emmanuel, la route Lapointe, le chemin du deuxième rang, le chemin du Moulin, le chemin du Petit-Sault, la route Mississippi, la route du troisième rang, la route du quatrième rang, le chemin du cinquième rang, le chemin du sixième rang et la route Saint-Pierre. On évalue ce projet à \$75 000, somme que le Conseil demande au gouvernement provincial de lui allouer avec un intérêt annuel de 2% pendant quarante-et-un ans. Une taxe de \$1500 équivalant à 2%, paiement des intérêts, sera imposée annuellement pendant toutes ces années.

Pour effectuer ce travail, chaque homme recevra un salaire de \$1.25 par jour et un homme avec sa voiture recevra \$1.50.

Une douche d'eau froide attend messieurs les conseillers. Le 5 octobre, le département de la Voirie les avise qu'une somme de \$131 390 sera nécessaire pour couvrir le coût total des travaux de confection ou d'amélioration des chemins. Malgré cela, on débute les travaux. La dépense totale du "gravelage" cette année-là s'élève à \$6259.05.

En 1915, au Conseil municipal de la paroisse, vingt-et-une séances réunissent maire et conseillers. Le département de la Voirie envoie \$5600.05 en acompte sur les travaux de "gravelage" exécutés durant l'année 1914. Le montant manquant de \$513 sera emprunté à la Caisse populaire Saint-André à un taux de 5%. Une somme de \$15 000 est demandée au gouvernement pour continuer l'exécution des travaux de "gravelage". En juillet, en raison de l'usure des chemins, même ceux qui sont gravelés, causée par la plupart des voitures qui voyagent

journallement, portant des charges avec des roues d'un pouce et demi à un pouce et trois quarts, il est résolu, réglé et statué que toutes les personnes qui voyagent avec des charges pesantes devront avoir des roues de deux pouces pour un cheval et trois pouces pour deux chevaux; ceux qui ne voudront pas s'y conformer seront passibles d'amende.

En septembre, 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. Les parties suivantes seront empierrées et gravelées: du chemin du bord de l'eau est depuis chez Théodore Marquis jusqu'à chez Christophe Lévesque, depuis chez Ernest Beaulieu jusqu'aux limites du village d'Andréville et du côté ouest, depuis C.-A. R. Desjardins jusque chez Louis Bélanger. Tous les enfants travaillant sur ces chemins sont à la charge de leurs parents en cas d'accident.

En 1916, les délibérations du Conseil municipal de Saint-André se déroulent en dix-sept séances. Le "gravelage" se fera comme suit: bord de l'eau est jusque chez Aurélius Darisse et bord de l'eau ouest jusque chez Antoine Paradis.

En 1917, seize séances réunissent le maire et les conseillers de la municipalité de Saint-André, à la maison d'école du village. En avril, on apprend que le taux d'intérêt à payer au gouvernement sur l'emprunt pour le "gravelage" des routes passe à 3% par année pendant quarante-et-un ans; cette augmentation fait peur. Du 9 juillet au 21 novembre, les travaux de "gravelage" se font au bord de l'eau est, de chez Aurélius Darisse en descendant jusque chez Uldéric Caron, 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 et la route neuve de la montagne. Les salaires quotidiens sont de \$1.25 pour les vieux et les jeunes, \$1.50 pour les hommes pouvant travailler et \$1.75 pour un homme charroyant avec sa voiture.

Le 25 juin 1918, les travaux de "gravelage" se poursuivent dans la route Saint-Pierre, de la troisième concession en montant dix-sept arpents et dans le chemin du bord de l'eau, de chez Antoine Saint-Pierre en allant vers l'ouest. Les salaires journaliers distribués pour ces travaux à raison de dix heures par jour: \$1.75 pour un homme seul, \$2 pour une voiture conduite par un jeune homme ou un vieillard, \$2.50 pour une voiture et un homme s'occupant du chargement, \$3.50 pour une voiture double et un homme s'occupant du chargement, \$5 pour deux chevaux et un homme travaillant sur une "machine à chemin" (grader). La municipalité s'engage au moyen d'une aide de 50% à faire tous les travaux nécessaires suivant l'ordre du gouvernement pour l'entretien des chemins déjà gravelés.

L'année suivante, les travaux de la route Saint-Pierre et de la partie est du bord de l'eau sont commencés le 15 juin. Vu le manque de main-d'oeuvre, les salaires sont majorés à \$2 pour un homme seul, \$2 pour un

enfant et un cheval, \$3 pour un homme et une voiture, \$4 pour une voiture double, \$5 pour deux chevaux sur une charrue ou "machine à chemins" (grader), \$2.25 pour le sous-surveillant et \$3.50 pour le surveillant à raison de dix heures d'ouvrage par jour. Alphonse Darisse fait le "gravelage" du chemin du bord de l'eau est pour un montant de \$3800. François Michaud, meunier, et François Michaud, conseiller, surveillent les travaux.

En 1920, le sous-surveillant des travaux, Ludger Landry, gagne \$5 par jour. Les inspecteurs de voirie ont désormais un salaire de 20¢ l'heure; malgré ce salaire, cinq d'entre eux refusent de prêter serment le 3 mai.

En raison de critiques de contribuables à l'égard du secrétaire, celui-ci démissionne, mais continue toutefois d'assumer ses fonctions.

À cette époque, chaque année, des réclamations sont faites à la municipalité pour divers bris (essieux cassés, différentiels brisés, mémoires cassées) aux automobiles ou aux voitures à cheval en raison de routes non carrossables.

En 1920, les taxes sur tous les biens imposables de la municipalité au taux de \$1.15 le \$100 d'évaluation rapportent la somme de \$3786.02. L'année suivante, elles sont réduites à 90¢ (centins) le \$100 (piastres) d'évaluation.

En 1921, le "gravelage" est réparé au Mississipi, au cinquième rang, dans la route du deuxième rang en courant vers le nord jusqu'au coteau, dans la route neuve, du Cap au chemin du bord de l'eau, de là, jusqu'au village, de chez Ernest Beaulieu courant vers l'ouest jusqu'au village et de chez Uldéric Caron allant vers l'est jusqu'à Notre-Dame-du-Portage.

En 1922, il ne se fait des travaux aux routes qu'en cas d'urgence seulement, malgré leur état impraticable, les dettes de la municipalité représentent une somme considérable. Les inspecteurs de voirie devront remplir les ornières dangereuses et ne pas dépenser plus de \$5 sans autorisation du maire ou du Conseil. Quelques routes nécessitent néanmoins des travaux: la route Emmanuel (dix arpents), le deuxième rang chez Démétrius Lapointe vers l'ouest jusque chez Ludger Dumont (neuf arpents et demi), du quatrième rang vers le sud (six arpents). Les chemins gravelés sont grattés par l'une des trois grattes que possède la municipalité et les ornières comblées. Le "gravelage" est nécessaire pour trente-cinq arpents dans le chemin du deuxième rang ouest et trente arpents dans le chemin du bord de l'eau ouest.

En 1925, alors que le concasseur du gouvernement est utilisé à Saint-Hélène, le Conseil municipal de Saint-André demande à l'utiliser, afin de concasser et sasser le gravier pour les travaux de voirie.

Les conseillers sont avertis le 20 juin 1932 que le gouvernement ne veut plus accorder la moindre allocation. En conséquence, la municipalité ne fera que les travaux urgents et nécessaires. Néanmoins, en raison de la situation de plus en plus critique vécue par un bon nombre de cultivateurs

à cause de la crise, les conseillers demandent au gouvernement provincial d'étudier avec la plus grande bienveillance et de soumettre à la ratification du Parlement dès sa prochaine session les deux projets suivants: crédit agricole par l'entremise des Caisses populaires et tribunal d'équité sous la juridiction d'un magistrat de district en tenant compte des résolutions émises par l'Union catholique des cultivateurs (U.C.C.) lors de son dernier congrès général.

En 1934, les salaires des hommes travaillant à la réparation des chemins: un homme seul reçoit 20¢ l'heure, un homme et une voiture simple, 30¢, une voiture double est acceptée pour labour, pelletage et gratte à 40¢ l'heure. Les pauvres sont employés de préférence afin de leur aider autant que faire se peut. L'année suivante, les salaires accordés sont moindres: 10¢ l'heure pour un homme seul, 15¢ pour un homme et un cheval, 20¢ pour un homme et deux chevaux. Les pauvres et pas plus d'un homme par maison sont employés avant toute autre personne.

En 1936, au Conseil de la paroisse, les sujets étudiés à l'ordre du jour sont moins importants que ceux des années 1912 à 1917 au moment où le "gravelage" des routes avait été l'objet de nombreuses heures de discussion. Des sommes de plusieurs milliers de dollars étaient impliquées. Il faut maintenant payer la facture...

En 1950, les travaux de voirie sont rémunérés à 40¢ l'heure.

Entretien des chemins d'hiver

Pour la première fois, en 1913, les routes d'hiver sont entreprises le 1er octobre et entretenus jusqu'au chemin de terre. Les entrepreneurs sont tenus au pelletage de la neige s'il y a nécessité. L'entreprise des routes d'hiver est payée selon la répartition par les contribuables de chaque arrondissement suivant leur évaluation. Précédemment, tous les propriétaires étaient tenus d'entretenir chacun leur bout de chemin.

Le 14 octobre 1918, les conseillers établissent un règlement municipal relativement à l'entretien des chemins d'hiver entretenus par tous les contribuables du 1er décembre au 30 avril à leur frais, dans les tracés d'été, à moins d'une permission spéciale de l'inspecteur de voirie, entretenus de six pieds de largeur et grattés au besoin, balisés de chaque côté au moyen de balises en épinette, cèdre ou autre bois ayant au moins six pieds de hauteur et plantées dans le sol à trente-six pieds de distance l'une de l'autre et de huit pieds de largeur entre les balises. Les chemins seront ouverts le matin à bonne heure pour le besoin des premières voitures qui sont obligées de circuler. Le coupage de la neige au printemps se fera suivant le besoin de la circulation automobile. On devra pratiquer des rencontres balisées tous les quatre arpents en double voie. Les travaux sont exécutés sous la charge des inspecteurs de voirie de chaque

arrondissement. Tous les frais occasionnés par le mauvais entretien des chemins seront réclamés à ceux qui seront trouvés en défaut.

À l'hiver 1922-1923, des planches sont posées le long de la route neuve et à certains endroits dans la route conduisant au troisième rang afin de faire amonceler la neige là où le chemin n'en est point garni une grande partie de l'hiver.

En 1939, l'entreprise pour les chemins d'hiver est faite par enchères publiques à l'issue du service divin du matin à la porte des sal;les publiques, le second dimanche d'octobre. Ce service communautaire coûte \$118 à la municipalité pour 1939-1940: route du Moulin (Émile Ouellet, \$12), route Emmanuel (Alcide Lapointe, \$12.50), route de la Montagne (Charles-Eugène Caron, \$19), route Mississipi (Arthur Dumais, \$16.50), route du deuxième rang (Jean-Baptiste Bossé, \$19), route Lapointe (Joseph Landry, \$15), route du troisième rang (Léonard Ouellet, \$24).

À l'hiver 1946-1947, l'entrepreneur de la route Mississipi, Hormidas Chouinard, doit utiliser une gratte large de sept pieds au lieu de l'ancienne gratte de cinq pieds. Les chemins d'hiver devront dorénavant être entretenus à quatorze pieds de largeur.

Durant l'hiver 1950-1951, la route du bord de l'eau ouest est ouverte à la circulation.

Adélard D'Anjou, entrepreneur des routes de la paroisses, est avisé par les conseillers de la municipalité Saint-André de voir à l'entretien de la route partant du bord de l'eau allant vers le troisième rang, considérant les déblais de neige très élevés de chaque côté du chemin et le vent impétueux qui comble la coulée de neige poudrant et rendant impraticable le chemin. Durant l'hiver 1951-1952, cette route et celle du bord de l'eau ouest ne seront pas entretenues à cause de toutes ces difficultés rencontrées au cours de l'hiver précédent: clôtures brisées (les réparations ont coûtées la somme de \$322.93), des canaux considérables et des déblais de dix à douze pieds de hauteur (3 m à 3,6 m) qui se comblaient à chaque tempête. Les autres routes, celles du bord de l'eau est, celle du troisième rang et celle montant vers Saint-Alexandre sont entretenues par le gouvernement.

En 1953, une demande est adressée au ministère de la Voirie de bien vouloir faire ouvrir au tout début du printemps les chemins de front et les routes à la circulation des voitures roulantes pour le bien commun des contribuables. À l'automne, on demande d'entretenir les chemins roulants jusqu'aux fêtes à moins de tempêtes considérables.

Les chemins du deuxième rang est (4.55 milles ou 7,3 km), du deuxième rang ouest (1.44 mille ou 2,5 km) et du Mississipi (2.17 milles ou 3,5 km) sont enfin entretenus durant l'hiver 1955-1956 comme des chemins d'été. Alors, le cheval regagne l'écurie et les voitures ancestrales sont remisées. Les automobiles sont désormais le moyen de locomotion utilisé.

Au cours de l'hiver 1956-1957, les chemins sont ouverts tous les jours sans interruption, mais parfois à une heure un peu tardive. En novembre 1958, quarante-sept (47) des quarante-neuf (49) personnes intéressées présentes à la séance spéciale du Conseil municipal de la paroisse réclament l'entretien des chemins roulants pendant l'hiver. Les frais de cet entretien sont divisés entre les propriétaires, chacun suivant son évaluation municipale. Seuls les propriétaires domiciliés au bord de l'eau s'objectent à un tel projet... leur route étant entretenue aux frais du gouvernement, ils ne veulent guère payer pour l'entretien des autres routes municipales et signent même une requête à cet effet. Nonobstant les mécontentements, les frais d'entretien seront mis en commun.

En 1983, l'entrepreneur des chemins d'hiver, Normand Thiboutot, mérite par sa vigilance, sa surveillance constante, la satisfaction et la sécurité des résidents de Saint-André et des usagers de la route, que ses services soient retenus par le ministère des Transports.

Entretien de la route Saint-Pierre, de la route neuve de la montagne et du chemin Mississippi

En 1920, un règlement détermine les responsables de l'entretien de la route neuve et la partie de la route Saint-Pierre jusqu'à la deuxième concession et une partie de la route du chemin Mississippi. La partie de route traversant les propriétés de Didier Nickner et Antoine Saint-Pierre dans le chemin Mississippi, la route neuve et la route Saint-Pierre jusqu'à la dernière concession et le chemin Mississippi: tous les propriétaires des terres de chez Auguste Paradis jusqu'aux limites d'Andréville pour les terres situées au nord de la montagne. La route Saint-Pierre, du chemin Mississippi à la deuxième concession et la partie de la route du chemin Mississippi: tous les propriétaires de chez Pierre Michaud à Antoine Saint-Pierre exclusivement pour les terres situées au sud de la montagne. Sont exemptés: Ligouri Saint-Pierre, Arthur Sirois et Romuald Bérubé qui sont obligés à l'entretien de la route du Petit-Sault.

Route régionale Lévis-Rivière-du-Loup

Depuis 1911, la circulation de Québec à Rivière-du-Loup et Rimouski a triplé. Le chemin est insuffisant et l'entretien, très dispendieux. La route Lévis-Rimouski est demandée avec instance depuis 1913 aux mêmes conditions que la route Montréal-Québec.

En novembre 1916, ayant appris que le tracé de la route internationale de Lévis à Fraserville est à se discuter surtout pour son parcours de Saint-Anne à Fraserville qui devait suivre le chemin du bord de l'eau sur toute sa longueur. Quelques paroisses, Saint-Pacôme, Saint-

Philippe, Saint-Pascal, Sainte-Hélène et Saint-Alexandre, allèguent que le chemin le plus court et le moins coûteux de construction devrait passer au troisième rang. Les conseillers de Saint-André protestent parce que tous les contribuables intéressés avec cette construction resteraient sans aucune facilité de communication puisqu'ils sont pour la plupart éloignés des "chars" et dans des endroits où les chemins sont bien mauvais, surtout les chemins qui ne sont pas gravelés. Les paroisses déjà mentionnées sont favorisées de chemins sableux pour la plupart qui sont ordinairement beaux et peu coûteux de construction et d'entretien et ont, en plus, une grande facilité de communication par les "chars". C'est pourquoi, les conseillers de Saint-André qui ne sont pas favorisés dans de si grands avantages demandent au gouvernement de bien vouloir prendre en considération ces remarques et passer la dite route par le chemin du bord de l'eau dans tout son parcours et par ce fait, équilibrer les avantages des paroisses du comté de Kamouraska, d'une manière à peu près égale et cela sans qu'il en coûte plus cher au gouvernement. Cette résolution est transmise au député A. Stein avec prière de bien vouloir prendre l'intérêt des contribuables de Saint-André qui souffrent de communication facile.

En 1920, la route Saint-Pierre est élargie à la troisième concession, cette partie devant servir à la route régionale Lévis-Fraserville. Une pancarte intitulée "Chemin pour Lévis" est posée au bout nord de la route neuve de la montagne, la route du bord de l'eau ouest étant en mauvais état, on souhaite éviter ainsi accidents ou réclamations.

Le Conseil municipal réitère sa demande de faire compléter dès le printemps 1922 cette route, premier tronçon de la route nationale Saint-Lambert-Matapédia. À cet effet, le maire Léon Darisse se rend à Québec le 18 janvier 1922.

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

Érection de la paroisse Saint-Joseph

Le 1er octobre 1922, une requête des habitants de Saint-Joseph demandant leur érection en municipalité est soumise au Conseil qui, unanimement n'a aucune objection, puisqu'ils sont déjà érigés en paroisse canonique. L'évaluation municipale des quatrième, cinquième et sixième rangs annexés à Saint-Joseph s'élève à \$50 265. L'évaluation de Saint-André (borné au nord au fleuve Saint-Laurent, à l'est à Notre-Dame-du-Portage et à Saint-Alexandre, au sud à la quatrième concession de Saint-Joseph et à l'ouest à Sainte-Hélène et Saint-Germain) est de \$282 435. Les

conseillers de Saint-André, dans un élan de générosité, donnent leur vieux corbillard à leurs anciens concitoyens et nouveaux paroissiens de Saint-Joseph!

Saint-André, à l'ère de l'électrification

Le 4 mai 1925, un règlement municipal accorde à la compagnie Hydro-Électrique de Kamouraska le privilège exclusif pour vingt-cinq ans d'établir un réseau électrique pour la distribution de la lumière, du chauffage et de la force motrice dans les limites de la municipalité Saint-André. Pendant dix ans, le taux sera de 12¢ le kilowatt et 25¢ par mois pour l'usage d'un compteur pour fins domestiques et industrielles.

Le 1er mars 1937, Thomas Michaud demande à la municipalité d'intervenir auprès de la Commission électrique de la province de Québec afin que la Compagnie du Québec Power soit forcée de prolonger la ligne de distribution du garage côté ouest du village jusque chez lui sur une distance d'environ huit arpents.

Le 7 octobre 1940, une requête des contribuables de la deuxième concession demande au Conseil d'entreprendre les démarches auprès de la Compagnie Québec Power afin qu'elle érige dès octobre, dans toute la longueur du deuxième rang une ligne de distribution électrique afin de fournir l'électricité à dix-neuf contribuables qui demandent le courant électrique.

Le 2 septembre 1941, une requête est signée par les habitants du deuxième rang; ils désirent faire installer l'électricité aussitôt qu'elle sera disponible. Les habitants de la partie ouest ont fait la même demande le 5 août. Le 11 septembre 1944, une nouvelle demande est faite d'installer dans le deuxième rang l'électricité pour les besoins des contribuables.

En 1945, encore une fois, une demande est adressée à la Compagnie Québec Power, à la Régie des services publics et au gouvernement provincial de construire avant le 1er juillet dans le deuxième rang une ligne électrique, la ligne se trouvant à ce moment-là à un mille de cette région.

L'année suivante, une nouvelle demande est faite auprès de la Régie des services publics et à la Compagnie Québec Power à l'effet de construire dans la deuxième concession une ligne électrique. Pourtant dans la partie ouest du deuxième rang, soixante-six poteaux sont en terre: huit dans le chemin de la station et cinquante-huit de chez Ivanhoe Dubé à Jean-Baptiste Bossé.

Enfin! Le 2 juin 1947, la Compagnie Québec Power soumet un plan de construction de la ligne électrique pour l'électrification du deuxième rang.

En 1948, les contribuables du rang Mississipi, de chez Camille Ouellet à l'ouest à Jean-Baptiste Chouinard à l'extrémité est, réitèrent leur

demande auprès de la Commission électrique provinciale et à la Compagnie Québec Power: l'électrification rurale dès cet automne. En 1950, une nouvelle demande est adressée à Québec Power pour l'électrification du rang Mississippi et du côté ouest du premier rang, de chez Antoine Saint-Pierre aux limites ouest de la municipalité.

En 1951, la ligne de transmission de Québec Power compte quarante-deux poteaux entre chez Antoine Saint-Pierre et chez Mme Wilfrid Paradis.

Depuis au moins dix ans, les contribuables du rang Mississippi réclament l'électrification. La plupart des paroisses voisines ont les services électriques au complet. La construction de cette ligne électrique de Saint-Germain à Saint-André est presque terminée le 3 novembre 1952.

Recensement des chiens

En 1927, les inspecteurs de la voirie font le relevé de tous les propriétaires de chiens. Une taxe spéciale de 50¢ leur sera imposée. Tous les chiens errants devront être muselés et ceux ne l'étant pas pourront être abattus et le propriétaire en défaut sera passible d'une amende de \$5 pour avoir laissé errer son chien non muselé. Le règlement est fait pour protéger les animaux, surtout les moutons.

En 1928, les propriétaires de chiens devront museler leurs chiens le jour et l'enfermer la nuit, sous peine d'amende afin de protéger les moutons contre les chiens vicieux et errants qui les étranglent. Les chiens errants non muselés sont portés à l'officier municipal (Soter Thiboutot) qui devra découvrir le propriétaire de l'animal et le poursuivre d'une amende de \$10 pour les personnes résidant dans la municipalité et \$20 pour les autres. À défaut de paiement de l'amende et des frais dans les quinze jours, les biens de la personne condamnée seront saisis et vendus jusqu'à concurrence de l'amende et des frais et à défaut de biens suffisants, le contrevenant sera incarcéré dans une prison pour le temps n'excédant pas trente jours. Le produit de la taxe sera utilisée à payer les frais de l'exécution et de ceux ayant subi des dommages. Trente numéros seront achetés chez Caron et Frères de Montréal, au prix de 40¢.

Un règlement municipal adopté le 20 mars 1928 par la Corporation municipale de Saint-André mais qui n'a jamais été appliqué le sera à compter du 5 mai 1941 (recensement des propriétaires de chiens, 50¢ par licence annuelle + 25¢ pour le coût du numéro de la licence). Isidore Desjardins, nommé officier municipal à cet effet, refuse le poste qui sera finalement comblé par Maurice Darisse qui devient alors "officier de la licence des chiens".

Le 12 janvier 1942, vingt-cinq contribuables ont payé leur taxe spéciale de la protection des chiens; douze se sont abstenus. Le 9

novembre, le règlement est amendé... la licence passe de \$1 à 50¢. En 1945, la taxe imposée est réduite à 25¢ l'unité.

En 1981, des sanctions variant entre \$100 et \$200 sont prévues pour toutes contraventions des propriétaires de chien négligeant de se soumettre au paiement d'une taxe municipale.

Chemin de l'Islet

Le 17 mai 1926, une plainte est faite au Conseil municipal de Saint-André par Élisée Ouellet du rang Mississippi qui a besoin d'un passage pour se rendre à une pêche qu'il a tendue à l'ouest de l'Islet. Le passage dans un chemin de tolérance lui a été refusé par le propriétaire Antoine Saint-Pierre. Selon les conseillers, il s'agit d'un chemin de tolérance suivant l'article 464 du code municipal pour les raisons suivantes: 1° Le chemin est clôturé des deux côtés. 2° Il n'est pas fermé au chemin public par une barrière. 3° Il sert de chemin de sortie à la propriété de l'Islet, propriété municipale. 4° Il est ouvert à la circulation depuis au-delà de trente ans. 5° Il doit être gardé clôturé et ouvert suivant des réserves qui ont déjà été faites. C'est pourquoi, il est de l'avis du Conseil que ce chemin est, suivant la loi, considéré municipal et doit être réglementé afin de protéger la municipalité de tous troubles pouvant provenir de tous accidents dans ce chemin et aussi pour laisser la liberté de passage à tous ceux qui auraient besoin de circuler soit à l'Islet, soit aux pêches, etc. Le Conseil réglemente ce chemin de tolérance à la charge et à l'entretien de ceux qui en ont besoin. Pour ces fins, le Conseil nomme Bruno Michaud, surintendant spécial pour faire la visite des lieux, entendre les intéressés et dresser, s'il y a lieu, un procès-verbal. La proposition est acceptée à l'unanimité.

Le 5 juillet suivant, devant les conseillers réunis, Élisée Ouellet demande à Antoine Saint-Pierre le droit de passage pour aller à sa pêche. Ce dernier ne consentant pas à la demande qui lui est faite, les conseillers considèrent qu'il n'y aura pas possibilité de régler cette affaire à l'amiable. Les contribuables qui considèrent la demande justifiable devront prendre les moyens et cela par requête exigeant l'ouverture de ce chemin comme chemin public à la charge et à l'entretien de la municipalité. N'ayant jamais existé comme chemin public en loi, il ne peut être ouvert comme chemin temporaire tel que dicté précédemment par le Conseil. Après règlement devant la Cour, Élisée Ouellet poursuivra ses activités de pêche pendant quelques années. Son intervention aura permis à d'autres pêcheurs d'accéder à l'Islet.

Le 3 août 1931, la municipalité de Saint-André demande un octroi de \$1000 pour améliorer le chemin de l'Islet, du chemin de front au dit Islet.

Ruisseau de la Ferme

En 1935, des travaux de redressement, élargissement et creusage sont faits au cours d'eau qui coule est-ouest au sud du chemin de front du rang Mississipi partant de chez Arthur Dumais jusque chez Pierre Michaud. Seul André Ouellet, propriétaire des terres 310-313-319-320-321, s'oppose à ces travaux. Les intéressés d'ouest en est sont: Pierre Michaud (297-298-299-299A), Élisée Ouellet (302-303-305-306), Mme Alphonse Tardif (307), Hormidas Chouinard (319-320-321-208), Alfred Ouellet (315-316-201-205, partie 202-203-204), Arthur Dumais (356), Gérard Dumais (340), Mme Joseph Ouellet (434-344-318), Freddy Ouellet (318), Léonce Dionne (354-355). Tous s'engagent à entretenir les travaux à leurs frais.

Systeme de prevention contre les incendies

Fin novembre 1938, quatre puits pouvant servir de systeme de prevention contre les incendies sont creusés au village par les employés d'Avila Gagnon et Léo Gendron. Afin d'aider à installer ce systeme, la municipalité de la paroisse Saint-André versera \$100 par année.

En 1949, la municipalité Saint-André offre à la municipalité du village une allocation de \$1625 pour avoir droit à l'utilisation des pompes et boyaux d'incendie.

En 1964, une demande est adressée au Commissariat des Incendies afin d'obtenir des plans pour la construction de citernes. Roger Ouellet, Georges LeBel, Camille Ouellet et Léonard Ouellet vendent chacun un terrain de cinquante pieds carrés afin de permettre ces constructions exécutées grâce aux subventions pour remédier au chômage.

Tapis bitumineux dans la route du troisième rang et sur la route 2-A

En mai 1940, une demande est faite au gouvernement "Département de la Voirie" de poser, dès cet automne, sur le chemin du troisième rang une couche bitumineuse pour enrayer la poussière, cause de nuisance intolérable.

Le 1er mai 1944, les contribuables de l'ouest de la municipalité, du garage Thiboutot côté est aux limites ouest de la municipalité, demandent au Conseil que cette partie du chemin de la route 2-A soit bitumé de manière à éviter la poussière qui est un ennui considérable et une nuisance publique au point que les résidents ne peuvent ouvrir les portes et les châssis pour la ventilation des maisons, la poussière abimant les meubles. De plus, cette poussière cause un dommage considérable aux récoltes et aux jardins. Le Conseil soumettra cette demande au département de la Voirie avec prière de bien vouloir faire exécuter ce travail au début de l'été.

Encore une fois, en 1945, une demande urgente est faite au gouvernement de poser dans la partie ouest de la municipalité, du garage Thiboutot côté est aux limites ouest de la paroisse et sur le chemin de front du troisième rang, un tapis bitumineux.

En mai 1946, une délégation se rend à Québec afin d'insister auprès du département de la Voirie afin d'obtenir un tapis bitumineux sur le chemin du bord de l'eau et au troisième rang.

Rivière Goudron

En 1945, une requête signée par une trentaine de contribuables de la deuxième concession demande le drainage et la réfection de la rivière Goudron et de sa branche connue sous le nom de "Ruisseau des Aulnes".

Élections municipales

Une élection au scrutin secret est tenue en la salle publique, lundi le 15 janvier 1951. Tous les électeurs sont appelés à choisir entre Omer Ouellet (94 voix) et Joseph Sirois (72 voix) et entre Albert Charest (106 voix) et Henri Lapointe (68 voix).

En janvier 1959, au siège #5, Philippe Laplante obtient cent cinq (105) voix et Albert Soucy, soixante-seize (76) voix.

En 1960, le moment choisi pour les élections municipales passe du début janvier au deuxième mercredi de juillet.

Le 5 novembre 1973, cent cinquante-cinq (155) électeurs votent pour le choix d'un candidat au siège de conseiller pour le Mississippi. Robert Ouellet obtient quatre-vingt-dix-huit (98) voix et Camille Ouellet, cinquante-cinq (55), deux (2) bulletins sont rejetés.

Lundi, 7 novembre 1983, a lieu la tenue d'un scrutin secret pour l'élection d'un maire. Sur cent quatre-vingt-dix-neuf (199) votants soit 60% des électeurs, Christian Vaillancourt obtient cent trois (103) voix, Paul Ouellet, quatre-vingt-quatorze (94) voix, deux bulletins sont rejetés.

En 1984, pour la première fois, des femmes sont élues au Conseil municipal: Louise Laplante, épouse de Claude Ouellet, et Noëlla Ouellet, épouse d'Henri Ouellet. Le 5 novembre, des élections ont lieu au siège #3. Sur trois cent quarante-six (346) électeurs inscrits, cent soixante-seize (176) soit 51% enregistrent leur vote. Noëlla Ouellet obtient quatre-vingt-seize (96) voix, Micheline R. Saint-André, professeur, soixante-dix-sept (77) voix, trois bulletins sont rejetés.

Le 3 novembre 1985, ont lieu des élections au poste de maire: Claude Ouellet, agriculteur, obtient cinquante-et-une (51) voix et Christian Vaillancourt, technicien, cent soixante-six (166) voix. Au siège #2, Robert Ouellet, pêcheur, obtient cent cinquante-sept (157) voix et Gilbert Saint-

Pierre, agriculteur, cinquante-six (56) voix. Au siège #4, René Pelletier, agriculteur, obtient soixante-huit (68) voix et Georges Soucy, agriculteur, cent quarante-six (146) voix. Au siège #5, Gaétan Drapeau, agriculteur, obtient cent soixante (160) voix et Bertrand Laplante, agriculteur, cinquante-six (56) voix.

Les premiers pro-maires à Saint-André

Le 2 février 1953, Camille Ouellet est élu pro-maire pour un terme de trois mois. C'est le premier pro-maire de la municipalité de la paroisse Saint-André ou du moins le premier nommé officiellement à cette tâche et cité aux procès-verbaux.

Le second est Gérard Raymond et le troisième, Henri Lapointe.

Chemin du deuxième rang Ouest

En 1956, le chemin du deuxième rang ouest, chez Réal Thiboutot, est élargi. En 1958, il est redressé et élargi.

Ruisseau "La ceinture"

En 1959, des travaux sont réclamés au cours d'eau de ceinture coulant sur les terrains de la première concession, entre les lots 124 et 158, lequel cours d'eau a son embouchure à la rivière Fouquet pour la partie est et au fleuve Saint-Laurent pour la partie ouest, et se déverse à la rivière Fouquet sur la propriété d'Armand Darisse et au fleuve, sur la propriété de Loui-Philippe Vaillancourt. Des travaux sont aussi réclamés dans la partie ouest du même cours d'eau Darisse-Marquis qui a sa source à l'est de la route 51 (289) courant vers l'ouest sur la propriété d'Irénée Darisse et se déverse dans la rivière Fouquet.

En 1977, en raison des marées du fleuve Saint-Laurent et des glaces grugeant sans cesse, les rives atteignent une largeur démesurée à l'embouchure du cours d'eau La Ceinture-Ouest, elles requièrent l'empierrement.

Route transcanadienne (route 20), autoroute Jean-Lesage

En 1962, les conseils du village et de la paroisse sont d'avis que la route Trans-Canada devrait passer au nord du village, le long de la grève afin de protéger le sol fertile pour l'agriculture. L'année suivante, la route transcanadienne se construit dans la région.

En 1969, il est décidé que cette route passera à Saint-André, aux fronteaux des rangs 1 et 2. Les quinze usagers de la route Emmanuel, résidents du deuxième rang est, réclament la construction d'un viaduc leur permettant de continuer à utiliser cette route qui raccourcit leur trajet vers le village de dix à douze milles. Malgré la signature d'une requête, leur souhait ne se réalisera pas.

En 1973, on demande au ministère de la Voirie d'inclure le nom de "Saint-André" sur les panneaux indicateurs de la route transcanadienne et de porter à l'attention du public l'existence des services disponibles: cinq hôtels et des garages. La municipalité de la paroisse Saint-André (érigée civilement en 1845) est traversée par cette route sur une longueur de huit milles. La petite municipalité d'Andréville qui seule y apparaît a pourtant été fondée en 1903. Il faudra patienter une quinzaine d'années et la fusion des deux municipalités pour voir la réalisation de cette demande réitérée à quelques occasions.

En 1981, la Corporation municipale demande au ministère des Transports et de l'Agriculture de liquider au plus tôt les centaines d'acres (565.2) de terrains improductifs enclavés, résidus de l'expropriation faite en prévision de la construction de la route transcanadienne le 31 janvier 1970. Cette route est pourtant ouverte depuis six ans. Ces terrains n'étant pas taxés depuis 1971, la municipalité n'a plus les moyens financiers d'accepter cette perte en raison de la coupure des subsides depuis 1980 par le ministère des Affaires municipales. Malgré le fait que la municipalité est brimée dans son devoir domiciliaire, sous prétexte de l'autosuffisance en produits agricoles, l'attitude du ministère des Transports à ne pas disposer de ces terrains vacants ayant une certaine valeur agricole est illogique et incohérente. Même le ministère de l'Agriculture ne fait aucun effort pour récupérer ces terrains et en disposer à la satisfaction des cultivateurs adjacents qui les réclament et souffrent de l'inertie de l'État.

Aboiteau

En 1963, le Conseil demande au ministère des Richesses naturelles de préparer un plan pour la reconstruction de l'aboiteau de Saint-André. Il faudra attendre plusieurs années avant l'exécution satisfaisante de ces travaux d'égouts de surface, de creusage de fossés, boisage et construction de clapets.

En 1980, une demande est faite au ministère de l'Agriculture et de l'environnement de réparer l'aboiteau construit depuis un demi-siècle. En septembre 1982, des travaux d'aménagement sont enfin exécutés à l'aboiteau.

Eau potable

En 1971, conséquemment à la discontinuation du service dispensé par Hervé Michaud, neuf résidents de la municipalité sont privés d'eau. La Corporation municipale d'Andréville refuse catégoriquement de considérer la demande d'approvisionnement en eau. Des mésententes à ce sujet entre les deux Corporations municipales se prolongeront pendant quelques années; le conflit ne se règlera définitivement qu'après de nombreux pourparlers et l'intervention de la Commission municipale, au Palais de Justice de Rivière-du-Loup, le 9 juillet 1975.

En 1974, un octroi avait été demandé pour les travaux d'aqueduc qui devaient coûter \$62 454.48, desservant dix-neuf contribuables sur une longueur d'environ trois mille deux cents (3200) pieds.

Développement domiciliaire

Voilà qui réjouit le Conseil municipal: en 1978, six terrains à construire en raison de la vue sur le fleuve sont vendus par Benoît Michaud à Claudette Henry, Anne Turcot, Sylvie Michaud, Hervé Pelletier, France Soucy et Jean-Marc Pelletier dans la côte longeant la route de la Station, à plus de deux milles de toute habitation, sur un sol en pente prononcée composé de "tuf" non-labourable et dont la chétive végétation d'épinettes a été ravagée par la tordeuse du bourgeon et où 75% de cette essence est pourrie et de dimension minimale sur une partie des lots 173,174,178 et 182.

En 1980, malgré vingt-deux mille (22 000) acres de terrain inculte, la municipalité ne dispose pas d'un seul terrain alloué à la construction domiciliaire puisque la Commission de zonage ne permet de constructions que dans une zone de trois sur trois arpents, nulle en raison du rocher élevé qui occupe plus de la moitié de cette zone. Notre municipalité, morcelée par les routes 20, 132 et 230, deux chemins municipaux dans le sens est-ouest, trois routes dans le sens nord-sud, un chemin de fer, une savane, une tourbière et beaucoup de montagne; voilà qui restreint la surface cultivable. La firme d'évaluation Servitech Inc. classe les terrains de Saint-André comme suit: sol amélioré ou labourable (68 369 acres), sol en friche ou non-labourable (34 377 acres), sol destiné à la forêt (31 424 acres) et sol inculte (22 162 acres).

Entre 1980 et 1986, onze constructions domiciliaires ont été érigées sur le territoire municipal.

Aménagement et urbanisme

En 1980, à la suite de l'entrée en vigueur de la loi 125 sur l'aménagement et l'urbanisme, le Conseil municipal désire appartenir à la

future Municipalité régionale de comté à la condition qu'elle demeure dans les bornes actuelles soit dix-neuf municipalités rurales et deux villes: La Pocatière et Saint-Pascal, excluant Ville Pohénégamook en raison de son éloignement et de sa situation financière. Les dix-neuf paroisses sont: Andréville, Saint-André, Saint-Alexandre, Saint-Athanase, Saint-Joseph, Sainte-Hélène, Saint-Germain, Kamouraska, Saint-Louis, Saint-Pascal paroisse, canton Woodbridge, Mont-Carmel, Saint-Philippe, Saint-Denis, Rivière-Ouelle, Saint-Pacôme, Saint-Gabriel Lallemand, Saint-Onésime, Sainte-Anne. Le Comté de Kamouraska, dans ses limites actuelles, forme un ensemble homogène avec chef-lieu à Ville Saint-Pascal. Les villes de La Pocatière et Saint-Pascal ne sont pas des actifs en raison de leurs dettes, malgré un taux de taxes élevé. Ces bouleversements administratifs imposés par le gouvernement provincial, après l'annulation de la taxe de vente remise aux municipalités annuellement et des contraintes imposées donnent le goût aux membres de la Corporation municipale de la paroisse Saint-André de se séparer du Québec.

En 1982, le Conseil municipal s'oppose fermement aux transferts des cantons Parke et Chabot à la municipalité régionale du comté de Témiscouata et considère ce geste du ministère des Affaires culturelles comme anti-démocratique et arbitraire et demande la reconsidération de cette décision.

Routes officielles

En 1980, on officialise les noms des routes et des rangs de la municipalité: route Beaulieu, route Noire, deuxième rang est, route Emmanuel, route Lapointe, route de la Station, chemin Mississipi, route de l'Islet, route Rankin (route de comté), chemin de la Pinière (2e rang ouest). Le chemin du roi, nommé plus tard "route 2" s'appelle maintenant "route 132". La route du troisième rang est devenue "route 230", celle du Moulin, "route 289".

Câblodistribution

En 1984, le Conseil Municipal de la paroisse Saint-André demande à Câblodistribution Saint-Pascal Inc. de rendre le service de télécommunications accessibles à la population de Saint-André.

Numéros civiques

En 1984, chaque maison du village et des rangs reçoit un numéro civique; ce détail supplémentaire de l'adresse aidera à trouver plus facilement le lieu de résidence des habitants de Saint-André.

Fusion des municipalités de la paroisse Saint-André et du village d'Andréville

Le 18 novembre 1964, sur une proposition de Paul Ouellet, secondée par Rodolphe Thériault et résolue unanimement par le Conseil de la municipalité de la paroisse Saint-André, on demande au ministère des Affaires municipales, les services d'officiers pour étudier la possibilité de fusionner les municipalités de Saint-André et d'Andréville. Il faudra patienter plus de vingt ans pour voir la réalisation de cette fusion.

La vie municipale au village d'Andréville (1903-1987)

Premiers Conseils municipaux et ses préoccupations

Malgré certaines objections parmi la population et le Conseil municipal de Saint-André, la création civile du village d'Andréville a lieu le 29 mai 1903. Les premières préoccupations sont la réparation et la construction des trottoirs de bois, l'entretien à double voie de la route du village, les règlements prohibant la vente des liqueurs ou boissons alcooliques.

Le 25 juin 1903, à dix heures, à la salle publique, a lieu la première assemblée des électeurs municipaux afin d'élire sept conseillers. Ce sont: Joseph Ouellet, Hippolyte Rousseau, Adjutor Dumont et Joseph Dumont, tous cultivateurs, Joseph Lavoie, hôtelier, Joseph Michaud, mécanicien. Deux jours plus tard, lors de la première assemblée du Conseil, les conseillers élisent le maire, Alfred Canac Marquis, marchand, et nomment des officiers responsables des routes, de l'évaluation municipale, des bornes entre voisins.

Le 7 décembre 1903, on inscrit les noms des sept conseillers sur sept bulletins de papier blanc de même dimension roulés, mis dans un sac et battus. On tire au sort afin de désigner les deux conseillers à remplacer aux prochaines élections, le deuxième lundi de janvier. Alfred Canac Marquis et Hippolyte Rousseau sont réélus le 11 janvier 1904. Alfred Canac Marquis, ayant refusé sa charge, est remplacé par Marcel Marquis.

Le 5 décembre 1904, parmi les cinq bulletins en papier blanc de même dimension portant les noms des cinq plus anciens conseillers sont tirés au sort deux bulletins.

Le 5 juillet 1909, le maire et les conseillers offrent à madame Alfred C. Marquis à l'occasion du décès de son époux, leurs sympathies: « Considérant qu'il a plu à Dieu dans sa divine sagesse d'enlever par une mort presque soudaine un de ses plus distingués concitoyens et ex-maire de cette municipalité, le maire et les conseillers ont résolu d'offrir à

madame Marquis en cette circonstance douloureuse leurs profondes sympathies et leurs condoléances les plus sincères.»

Des trottoirs de bois, aux trottoirs de bitume, de ciment
ou d'asphalte

Le problème primordial, en 1903, est la construction ou la réfection du vieux trottoir de bois. Jusqu'en 1911, Joseph Michaud est nommé pour "le mettre en bon ordre". Le 5 octobre 1903, on demande aux employés dont les salaires ne sont pas portés au rôle d'évaluation de payer une souscription volontaire pour aider à payer les frais de construction du trottoir.

Au pays, la construction des premiers trottoirs de bois qu'on appelait banquettes avait débuté vers 1710 dans les villes. Pourtant, dès 1712, ceux de Ville-Marie (Montréal) étaient déjà réparés. En 1749, une ordonnance demande de remplacer ces trottoirs par de la pierre. Néanmoins, un siècle et demi plus tard, les gens d'Andréville sont fiers malgré tout de leurs trottoirs de bois! (BRH) (NR)

En juillet 1904, Charles-Alfred Roy Desjardins demande 13¢ le pied pour le bout de trottoir qu'il a fait, du ruisseau à l'église (1300 pieds).

En mai 1908, on décide de construire la moitié du trottoir à partir de chez François Robitaille allant vers l'est et d'élargir le trottoir d'un madrier (quatre madriers de largeur et de deux pouces d'épaisseur). En juin, le trottoir est reculé au nord de dix-huit pouces, du pont jusque chez A. C. Marquis.

En 1910, les conseillers décident de continuer la construction des trottoirs jusque chez Trefflé Lévesque, première maison du côté ouest du village.

Le 14 avril 1917, neuf cents (900) dormants en cèdre de trois pieds de longueur sont achetés de C. A. R. Desjardins pour la construction des trottoirs du côté sud du chemin, au nord du fossé sur toute sa longueur.

En 1925, on construit les trottoirs dans la partie ouest; en juin, ils sont fabriqués jusqu'à l'église. L'année suivante, le trottoir d'une largeur de quarante-deux pouces et d'une hauteur de quatre à cinq pouces est refait en ciment, de l'église courant vers l'est jusqu'au pont. Le trottoir, à l'ouest, est réalisé avec des madriers de deux à trois pouces d'épaisseur.

À l'été 1927, environ quatre cent cinquante pieds de trottoir en bois sont construits. À l'été 1928, les trottoirs de bois, de l'église jusqu'au ruisseau, sont refaits en ciment. Du côté ouest, de chez madame Dubé en allant vers l'ouest jusqu'à la montée chez A. Ouellet, ils sont construits en madriers par Onésiphore Michaud et Félix Bérubé.

En 1930, du bureau de poste en direction est, les trottoirs sont refaits en ciment. Le vieux trottoir de bois, enlevé dans l'espace compris entre le