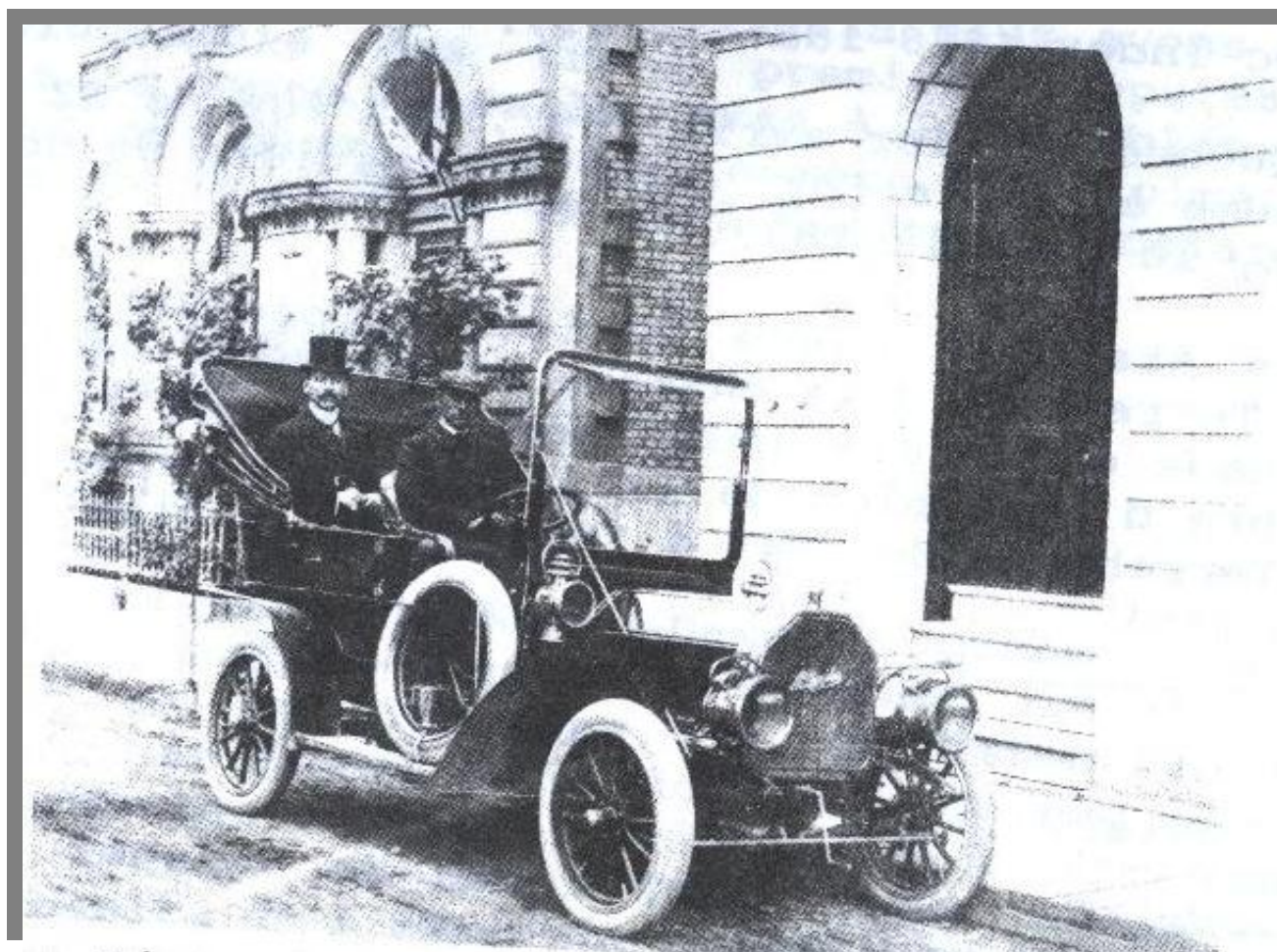


Au fil des ans



Hiver 2003

Bulletin de la Société historique de Bellechasse, Vol. 15, N° 1
C.P. 100, Saint-Charles, GOR 2T0



Les Bellechassois et l'automobile : une longue histoire d'amour!



Conseil d'administration de la Société historique de Bellechasse

Conrad Paré, président : 887-3238 conpar@globetrotter.net
Léopold Duquette, vice-président : 887-3004 lduquette@megaquebec.net
Roger Patry, trésorier : 837-0899
André Beaudoin, secrétaire : 642-5343 abeaudoinshb@hotmail.com
Monique Breteau, : 837-1901
Lise Fleury-Gosselin, membership : 887-6030 fleuryl@globetrotter.net
Christian Proulx : 887-3652

Membres honoraires

0019 Benoît Lacroix
0003 Rosaire St-Pierre
0006 André Beaudoin
0008 Claude Lachance
0016 Fernand Breton
0038 Claudette Breton

Notre page couverture

Un des grands hommes de l'histoire politique de Bellechasse et du Québec, Adélar Turgeon, alors qu'il se rend au parlement de Québec, au début du siècle, en compagnie de son chauffeur.



Territoire de la Société historique de Bellechasse : Armagh, Beaumont, Buckland, Honfleur, La Durantaye, Saint-Anselme, Saint-Camille, Saint-Charles, Sainte-Claire, Saint-Damien, Saint-Gervais, Saint-Henri, Saint-Lazare, Saint-Léon-de-Standon, Saint-Magloire, Saint-Malachie, Saint-Michel, Saint-Nazaire, Saint-Nérée, Saint-Philémon, Saint-Raphaël, Sainte-Sabine, Saint-Vallier.

Responsable de la rédaction : André Beaudoin - **Collaboration :** Charles-Henri Bélanger, Roger Patry, Gilbert Bruneau - **Relecture :** Charles-Henri Bélanger, Louise Bélanger. **Inscription et renouvellement :** Lise Fleury-Gosselin

Les textes publiés dans ce bulletin sont la responsabilité de leur auteur. Le masculin est utilisé sans aucune discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte. La rédaction se réserve le droit d'adapter les textes pour leur publication. Sauf exception, *Au fil des ans* est publié quatre fois l'an. La Société historique de Bellechasse, incorporée en 1985, est membre de la **Fédération des sociétés d'histoire du Québec**.

Cotisation annuelle : 20 \$

Adresse postale : C.P. 100, Saint-Charles GOR 2TO

Dépôt légal : Bibliothèque nationale du Québec – Bibliothèque nationale du Canada

Envoi de publication canadienne, numéro de convention 0469548



Sommaire

Sommaire 2

Mot de la rédaction 3

Arthur Labrie : un grand Bellechassois 4

Assemblée générale annuelle 2003 6

Honneur provincial pour CFIN-FM 7

Lauréat de l'APMAQ 2002 8

Ma première bagnole 9

Les coûts de l'automobile 12

Le faubourg Labrie 14

La motoneige en Bellechasse 17

Les archives publiques de Saint-Nazaire et la motorisation 20

La motorisation de la ferme 26

Mots codés 31

Au fil des mois 32

Assemblée générale annuelle 2003

Par la présente, vous êtes convoqués à l'Assemblée générale annuelle de la Société historique de Bellechasse qui aura lieu, dimanche, le 4 mai 2003, à 14 heures, à la salle paroissiale de La Durantaye.

Ordre du jour

1. Constatation du quorum (minimum de 12 membres en règle)
2. Ouverture de l'assemblée et mot de bienvenue
3. Nomination d'un président et d'un secrétaire d'assemblée
4. Lecture et adoption de l'ordre du jour
5. Lecture et adoption du procès-verbal de la dernière assemblée annuelle
6. Lecture et adoption des états financiers du dernier exercice financier
7. Nomination d'un vérificateur pour 2003
8. Rapport du président
9. Ratification des décisions prises par le conseil d'administration lors de la dernière année
10. Élection des nouveaux administrateurs
11. Discussion et période de questions sur l'orientation générale de la SHB
12. Varia
13. Clôture de la réunion



Mot de la rédaction

par André Beaudoin

Décès du père de la Société historique de Bellechasse

Le 3 janvier dernier, M. Arthur Labrie, celui que l'on peut considérer comme le père de la Société historique de Bellechasse, est décédé à l'âge de 97 ans. Les nombreux hommages que ce grand Bellechassois a reçus au cours de sa vie rappellent avec éloquence l'admiration qu'il inspirait chez tous ceux qui ont eu le privilège de le côtoyer.

Lorsque je l'ai connu, à l'automne 1985, il devait approcher les 80 ans. Je me souviens que nous le taquinions sur son dynamisme et sa jeunesse de cœur. Nous lui devons entre autres la rédaction des règlements généraux de la SHB et de précieux conseils qui, personnellement, m'ont souvent guidés dans mes opinions quant à l'orientation générale de notre société d'histoire.

Lorsque je me suis entretenu avec M. Labrie pour la dernière fois, il y a quelques années, la même passion l'animait toujours. Il me parlait avec enthousiasme des recherches sur la combustion à l'hydrogène comme alternative à la pollution engendrée par l'énergie fossile. C'est à cette occasion que j'ai commencé à comprendre ce qui faisait la force et la grandeur de ce Bellechassois natif de Saint-Charles. Arthur Labrie était un homme qui mettait ses talents au service des autres et outre la création de la Société historique de Bellechasse, nous Bellechassois, lui devons la rénovation du moulin de Beaumont, joyau du patrimoine bâti bellechassois et québécois.

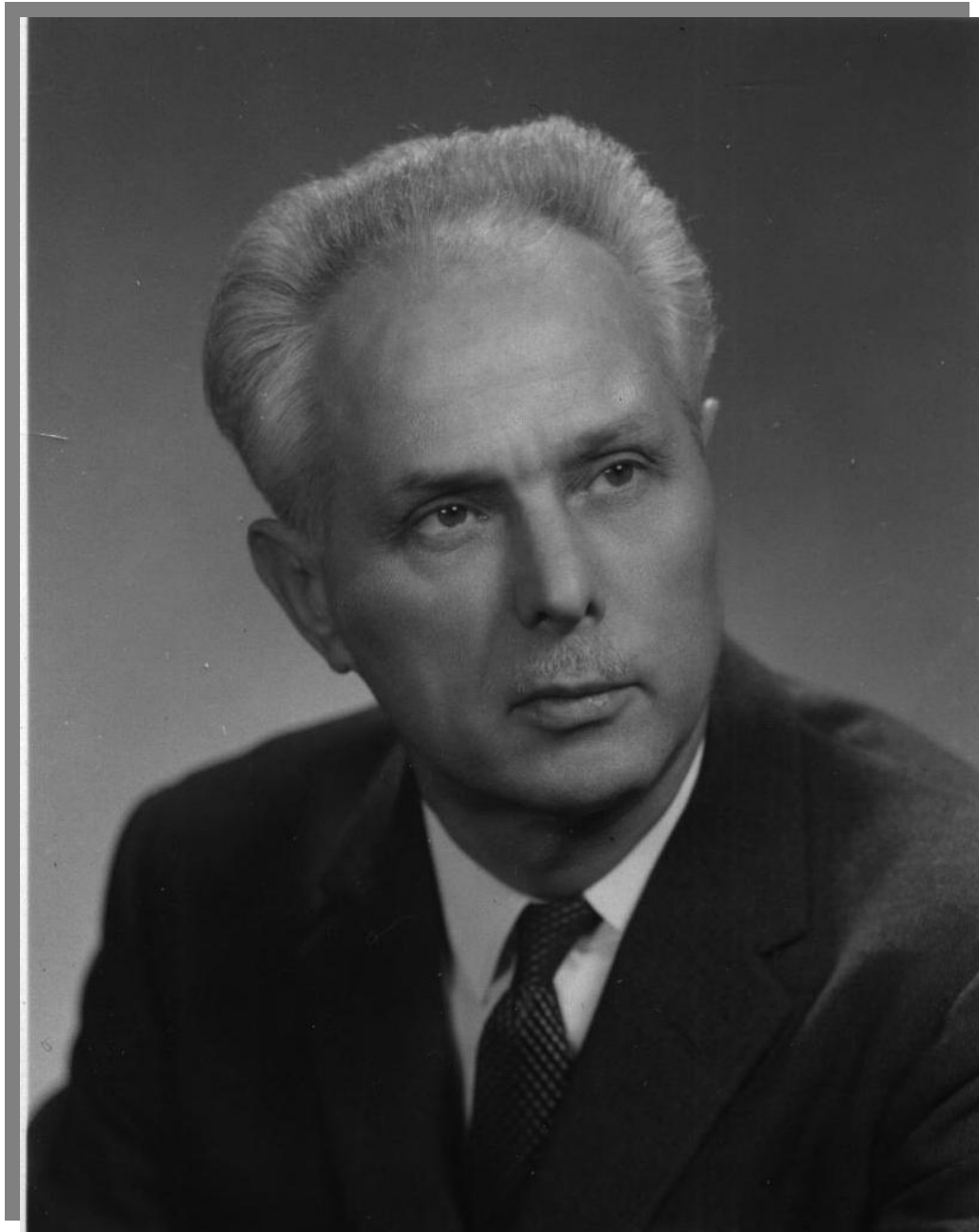


La rénovation du moulin de Beaumont, joyau du patrimoine bellechassois et québécois demeure une des plus belles réalisations d'Arthur Labrie.

Ce fut un travail considérable qui, si ma mémoire est bonne, s'est étendu sur près de trente ans. Et le tout à une époque où le mot patrimoine faisait à peine partie de notre vocabulaire. Arthur Labrie fut un pionnier et la rénovation du moulin du Petit Canton, à Saint-Vallier, lui en est indirectement tributaire puisque il avait préparé la voie, à l'été 1985, en proposant à Roger Joahnette, aménagiste à la MRC de Bellechasse, la création d'une société d'histoire pour notre région. Un autre jeune homme de cœur, Fernand Breton, allait prendre le relais et concrétiser ce dossier.

Décidément, Bellechasse a été favorisé par une heureuse génétique lorsqu'il s'agit de proposer aux plus jeunes des modèles d'engagement et c'est ainsi que cette parution d'*Au fil des ans* a le plaisir de rappeler que deux autres Bellechassois dont nous sommes fiers, Paul-Henri Émond et Rosaire St-Pierre ont reçu, dans leur domaine respectif, des hommages bien mérités au cours de l'automne dernier.

Arthur Labrie : un grand Bellechassois





Nombreux hommages

1977 : Médaille de Champlain, Société de géographie de Québec.

1979 : La Société Linéenne lui remet une plaque pour souligner les 50 ans de sa fondation.

1979 : Le Camp Marie-Victorin lui remet une plaque d'honneur (1953-1978).

1984 : Le gouvernement du Québec lui remet une plaque d'honneur soulignant sa contribution à l'aquarium de Québec.

1984 : L'APMAQ (l'Association des propriétaires des maisons anciennes du Québec) lui décerne le prix R.L. Séguin.

1986 : La Société historique de Bellechasse le fait membre honoraire lors de son assemblée de formation.

1987 : L'Association touristique du Pays de l'Érable (Chaudière-Appalaches) lui remet le prix Personnalité touristique 1987.

1988 : La faculté des sciences et de génie de l'Université Laval lui décerne le prix SUMMA pour souligner la qualité de sa contribution à l'avancement de la chimie appliquée et des pêcheries.

1989 : La Fondation Linéenne, la Société Linéenne de Québec et la Société Linéenne du Saint-Laurent lui décernent le Grand Prix Linéen.

1990 : Médaille de l'Ordre du Canada.

1991 : L'Université Laval dédie à Arthur Labrie (premier doctorat ès sciences (chimie 1933) le laboratoire Arthur Labrie pour son appui à l'environnement et à la recherche en chimie.

1992 : Arthur Labrie reçoit la médaille du Lieutenant-Gouverneur du Québec.

1996 : Médaille La Gloire de l'Escolle de l'Association des diplômés de l'Université Laval.

2000 : Le ministère de l'Agriculture, des Pêches et de l'Alimentation du Québec lui remet une plaque d'honneur « en reconnaissance à un bâtisseur des pêches et de l'aquaculture commerciales. »

2000 : Médaille du Prix Mérite Bellechasse 2000.

HONNEUR PROVINCIAL POUR CFIN-FM

Le prix bénévole de la radio communautaire du Québec est remis à M. Paul-Henri Émond.

Lac-Etchemin, lundi 25 novembre 2002 - La station radiophonique CFIN-FM est heureuse d'annoncer que l'un de ses bénévoles, M. Paul-Henri Émond, s'est mérité la plus haute distinction remise à un bénévole par l'Association des radiodiffuseurs communautaires du Québec, lors de son congrès annuel tenu au Mont Sainte-Anne, les 22,23 et 24 novembre dernier.

Originaire de Saint-Vallier

Originaire de Saint-Vallier de Bellechasse, Paul-Henri Émond s'est brillamment illustré dans la conception d'une émission innovatrice qui retrace l'histoire de la radio dans la région de Québec depuis 1926, année de fondation de CHRC. Cette série d'émissions intitulée « DES VOIX ET DES HOMMES » présente les pionniers qui ont façonné le monde radiophonique de la Vieille Capitale, de même que le contexte social qui en a vu l'émergence. « DES VOIX ET DES HOMMES » est diffusé sur les ondes de CFIN - FM 100,5 et 103,9 depuis l'automne 2000, le samedi de 17 h à 17 h 30.

M.Émond a développé ce projet de sa propre initiative et effectuée à lui seul toutes les étapes de conception de l'émission : la recherche, les interviews, le montage et la réalisation. L'idée de se lancer dans cette aventure lui est venue alors qu'il entamait une recherche



sur la célèbre émission « LES MONTAGNARDS LAURENTIENS » diffusée de 1931 à 1962 à CHRC. C'est donc à la suite de ce laborieux projet d'une durée de cinq ans qu'il s'est vivement intéressé aux artisans de la radio de la région de Québec.

« DES VOIX ET DES HOMMES » constitue un précédent dans les annales de la radio. À telle enseigne que les Archives nationales du Québec ont commencé à constituer le Fonds Paul-Henri Émond.

La direction de CFIN-FM s'est dite touchée et honorée de ce prix qui vient récompenser et reconnaître l'excellence d'un de ses bénévoles. « Paul-Henri Émond ne contribue pas seulement à préserver la mémoire historique de la radio, mais aussi il permet à la station d'élargir son auditoire au-delà de Bellechasse-Etchemins » souligne le directeur général de la station, Jean-Pierre Pampalon.

Lauréat de l'APMAQ 2002

L'APMAQ : L'Association des amis et propriétaires de maisons anciennes du Québec

Prix Robert-Lionel-Séguin

Le prix Robert-Lionel-Séguin a été attribué, le 5 octobre 2002, à monsieur Rosaire Saint-Pierre, pour sa contribution exceptionnelle à la sauvegarde et à la mise en valeur du patrimoine bâti au Québec. Ardent défenseur et promoteur de « l'héritage patrimonial du Québec », Rosaire Saint-Pierre a oeuvré pendant plus de quarante ans à la restauration de plusieurs bâtiments patrimoniaux, dont le manoir Charles-Couillard et ses dépendances à Beaumont. Il a aussi contribué à la mise sur pied de nombreuses associations locales et régionales visant la connaissance et l'appréciation du patrimoine québécois. Son expertise a été plus d'une fois mise à contribution, entre autres, pour la restauration de l'ancien presbytère de Beaumont qui abrite maintenant la bibliothèque Luc-Lacourcière, pour celle du moulin du Petit-Canton à Saint-Vallier de Bellechasse et aussi celle du moulin du Petit-Pré (moulin de Mgr de Laval datant de 1695) à Château-Richer. Rosaire Saint-Pierre a consacré sa vie à sensibiliser les gens aux valeurs du patrimoine.

Clermont Bourget, directeur du programme Villes et Villages d'art et de patrimoine, dans la présentation du Lauréat, a tenu à souligner que le prix attribué par l'APMAQ se voulait aussi une reconnaissance de l'étroite collaboration apportée par Gemma Pellerin, épouse de Rosaire Saint-Pierre. Il a rappelé d'ailleurs comment l'intervention de cette dernière avait été déterminante pour sauver la maison familiale de la démolition, ou tout au moins, d'un déplacement au moment où Hydro-Québec voulait installer une ligne de transmission d'électricité sur leur domaine. C'est ce support indéfectible, au cours des ans, qui a permis à Rosaire Saint-Pierre de s'engager activement dans les actions audacieuses de sauvegarde, entre autres, celle du vieux presbytère de Beaumont (1722) dont il a assumé le recyclage pour y loger la bibliothèque municipale. C'est grâce à cette étroite collaboration qu'il a pu également produire de nombreux articles, des répertoires généalogiques et des études d'évaluation à titre d'expert en patrimoine. Comment s'étonner alors que cette contribution soit reconnue par la communauté beaumontoise, par la région de Bellechasse, par la Société historique de la Côte-du-Sud, par la Société historique de Bellechasse, par l'Assemblée nationale et par de nombreux organismes.



Au-delà de toutes ces reconnaissances, ce qu'il importe cependant de mettre en évidence, a insisté monsieur Bourget, c'est la générosité, la passion, la simplicité de ces deux personnes qui ont fait de la mise en valeur du patrimoine une « œuvre de vie ». Qu'il s'agisse seulement de rappeler de quelle façon ils ont accueilli régulièrement, pendant plus de vingt ans, de nombreux groupes scolaires et d'âge d'or ainsi que des visiteurs du Québec et d'ailleurs préoccupés par la conservation du patrimoine.

Ma première bagnole

par Gilbert Bruneau



Je sais! Je sais! Le sujet de cette parution doit être l'automobile. Mais si luxueuses soient-elles, toutes finissent (ou presque) en un tas de ferraille destinée à la récupération. Ma première acquisition avait une carrosserie de belle allure, mais sa mécanique... attendez, je vous raconte.

Ça fait un an que je travaille. On est en 1953. L'an passé, j'ai gagné 2400 \$. J'avoue que c'est excellent comme salaire, car mes confrères ont débuté à Québec et dans les environs à 1600 \$. Comme il y en a bien peu qui consentent à s'exiler aussi loin qu'à Rouyn-Noranda, la Commission scolaire de l'endroit doit y mettre le prix.

Avec un tel salaire, je me suis mis de l'argent de côté, car je ne fume pas, je ne bois pas et je marche. Je marche de ma pension à l'école, de l'école à ma pension, puis très souvent jusqu'au centre-ville de Rouyn-Noranda. Je demeure à Noranda, mais les activités sont à Rouyn.

Alors je décide qu'il me faudrait bien une auto. Comme je n'ai pas l'argent pour une auto neuve,

je recherche une auto usagée. Encore aujourd'hui, je me contente d'autos «d'expérience». J'apprends qu'un policier veut vendre sa Chrysler. Je connais vaguement cet homme que je vois parfois en ville. Et surtout, je le vois tous les matins à l'église Notre-Dame-de-Protection à Noranda. Tous les matins, je le vois avec sa nombreuse progéniture aller communier.

Je suis donc rassuré. Je peux acheter en toute confiance et lui donner le prix demandé. En un temps, un mouvement, l'auto devient ma propriété.

Ma première déception survient quelques jours plus tard alors qu'une connaissance commune au vendeur et à moi me dit que j'ai payé trop cher et que l'auto a été malmenée par le propriétaire. Il faut savoir qu'au début des années 50, les routes du Nord-Ouest étaient affreuses. Aujourd'hui, on se plaint de l'état de nos routes ! Il faut ne jamais avoir connu les routes de l'Abitibi-Témiscamingue en ces années pour dire cela. Même que je me souviens m'être émerveillé de la résistance de tous ces engins sur roues. Aussi je savais que les gens de cette région roulaient vite, mais dans ma grande naïveté, je ne pouvais m'imaginer qu'un policier enfreigne les limites de vitesse. Dans les mois qui suivirent, il devint vite évident que l'ex-propiétaire ne prenait la route qu'en situation d'urgence, donc la pédale à gaz au fond.

Alors donc, mauvaise nouvelle, mais l'auto est à moi et je vais m'en servir.

À l'automne 1953, un confrère de l'école Normale m'annonce qu'il sera de passage à Rouyn-Noranda bientôt. Je suis fier de lui proposer une visite de nos deux villes minières. Être son guide au volant de mon premier bolide me remplit d'aise.

Au jour prévu, nous circulons depuis une heure peut-être quand André, mon visiteur, me demande pourquoi je ne tourne jamais à droite. Observateur, le futur syndicaliste ! Car en effet, je dois m'ingénier à ne jamais tourner à droite : mon bazou ne peut pas. L'essieu avant étant cassé sur un côté, ceci a pour effet de ne permettre que les virages à gauche.

J'ai sûrement fait réparer le «bobo», car pour moi, une auto, ça doit servir. Et la solitude, pas fort la-dessus, pas trop longtemps du moins. Donc promenades en auto en compagnie de jolies filles



sont souvent au programme. C'est un samedi ou un dimanche de mai 1954 que nous partons en balade vers le mont Chaudron. En allant de Noranda vers Virginiatown, en Ontario, on ne peut le manquer : sur notre gauche, près de la route, il a vraiment l'air d'un chaudron renversé.

On a dû y pique-niquer au sommet : Murielle, Gisèle, Thérèse et moi. Puis c'est le retour. Sur la route, entre Arntfield et Evain, il y avait une dépression plus profonde que les autres. En y passant, l'arrière de l'auto a cogné fortement puis dans la boîte à transmission, tout s'est cassé : bloquant ainsi fortement les roues arrière. Je n'ai jamais de ma vie subi un arrêt aussi brusque. Mes gentilles compagnes durent retourner en ville avec Charles, le père de Thérèse, alors que je faisais remorquer mon «problème».



C'en était assez. Quand M. Émile m'offrit de m'acheter ma source de tracas, je n'osai refuser. Émile s'y connaissait en mécanique : moi, pas. En quelques mois, ma naïveté m'avait fait perdre un minimum de 600 dollars. Pendant longtemps, je fus furieux contre le vendeur. Ce n'est que récemment que je me rendis à l'évidence que la décision d'acheter et de payer le prix fort était la mienne. Je n'avais à m'en prendre qu'à moi-même.

Émile dut être satisfait de la transaction, car nous restâmes sa famille et moi bons amis. Incidemment, sur la photo au côté de la Chrysler, je vous présente Viviane (fille d'Émile), Huguette et Jocelyne (fille d'Émile). C'est Jocelyne qui m'a remis le printemps dernier cette photo prise en 1955.



De gauche à droite : Viviane, Huguette, Jocelyne

L'envie de posséder une auto ne réapparut qu'après mon mariage en 1957. D'ailleurs, je n'avais pas le choix : mon domicile était à plusieurs kilomètres du collège classique où je commençais à enseigner en septembre.

Vous permettez que je vous raconte cette autre expérience? Voilà. Je viens de prendre possession de la petite Volkswagen que c'est la quête de la guignolée. J'offre donc mes services pour recueillir les dons. Pour me rendre au secteur qui m'est assigné, j'emprunte la rue Murdoch, qui accuse une légère pente juste avant un feu de signalisation.

La chaussée est glacée et je n'ai aucune vraie expérience de la conduite en hiver. Devant moi, une auto est arrêtée à la lumière rouge. Je freine donc à fond. Mon petit véhicule glisse comme sur une patinoire jusqu'à ce que je percute la grosse cylindrée devant moi. Ça cogne dur, puis je rebondis ou plutôt mon auto rebondit une bonne dizaine de pieds, un peu à la manière d'une boule qui frappe un mur.

Après vérification, l'auto que j'ai heurtée n'a rien du tout. Quant à ma Beetle, son coffre à bagages s'est passablement rétréci (vous vous souvenez, le moteur était à l'arrière et le coffre à l'avant).

Défroissée, ma petite Volkswagen servit par la suite en de multiples occasions de «punching bag». Est-ce qu'on ne la voyait pas ? Ou bien on ne l'aimait pas? Elle dut faire de nombreux séjours à l'hôpital pour auto avant de rendre définitivement – rendre quoi au fait ? – avant de prendre le chemin du dépotoir à ferraille.

Les coûts de l'automobile

par Gilbert Bruneau

Très souvent objet de fierté, mais aussi et concurremment sujet d'envie, l'auto est surtout à mon humble avis un mal nécessaire. J'explique brièvement ici chacune des mes affirmations. Beaucoup de personnes se font un plaisir de toujours rouler dans un modèle dernier cri. Alors que pour d'autres, il est impensable que le voisin ait une automobile plus récente, ou plus dispendieuse que la leur.

Un mal nécessaire : les déplacements en tous genres, comme se rendre au travail, voyager en vacances, visiter les parents et les amis. Malgré ses avantages indéniables, l'auto est un très grand mal. On parle de plus en plus des effets néfastes des gaz émis par toutes ces mécaniques qui carburent à l'essence. D'une part, la combustion de l'essence nécessite l'apport de l'oxygène, ce gaz essentiel à la vie et d'autre part, les produits de la combustion sont, pour certains, mortels.

Cependant, dans cet article, je veux évoquer un autre effet néfaste de l'auto, c'est-à-dire le trou qu'elle provoque dans nos finances. Les avancés qui vont suivre n'ont qu'un but : vous faire part de mes réflexions vis-à-vis l'auto. Les chiffres que j'avancerai sont évidemment basés sur mon expérience personnelle. Par la suite, que ces idées suscitent des échanges, des désaccords et même des prises de position, tant mieux.

En 1984, mon épouse Thérèse et moi avons acheté une Toyota Tercel SR5 toute neuve. En 1993, nous avons dû nous en défaire car, à Pohénégamook, une autre auto nous était rentrée dedans. Pour une automobile, neuf ans, c'est vieux et surtout si l'odomètre marque plus de 300 000 kilomètres. Cependant, le moteur et la transmission étant en très bonne condition, je sais qu'elle a continué à servir. J'ai calculé qu'en neuf ans, nous avons dépensé 50 000 \$ pour avoir le plaisir d'aller presque où l'on veut. Donc une moyenne de 5500 \$ par année pour une auto.

Je n'ai plus les chiffres précis qui donnaient ce total, mais ils étaient ventilés à peu près comme suit :

-achat (coût+ taxes+ intérêts)	= 18 000 à 20 000 \$
-essence	= 15 000 \$
-entretien	= 12 000 \$
-immatriculation (dix ans)	= 2000 \$
-permis de conduire	= 900 \$

Il est bien certain que, entre parcourir 35 000 kilomètres par an ou seulement 5000, le coût de l'essence, de l'entretien seront différents. Mais une auto de dix ou douze ans, payée 35 000 \$ ou 20 000 \$ n'a plus de prix de revente appréciable, en général, à cet âge. Donc, le prix d'achat plus les taxes, plus les intérêts, plus les immatriculations, plus les permis de conduire sont des pertes nettes. Ces coûts annuels incompressibles sont faciles à établir.

Un calcul semble plus difficile à faire ou plutôt, pour bien des gens, ça n'a pas d'intérêt! C'est en quelque sorte le rendement de l'auto, son rapport kilométrage/ litre (ou autrefois milles au gallon). Puisque je roule beaucoup annuellement (je suis un pollueur moyen), je tiens à ce que mon «bazou» soit en bon état, me conduise où je veux et consomme raisonnablement. Ainsi, mes trois dernières automobiles couvraient trente milles au gallon, villes et grandes routes confondues. En système SI, ceci correspond à environ 9 litres au cent kilomètres.

Comment savoir ? Il vous faut faire le plein. Notez votre kilométrage. Au prochain remplissage, notez le kilométrage et le nombre de litres que vous mettez dans le réservoir.

Exemple : 1^{er} plein : 45 658 kilomètres
2^e plein : 46 124 kilomètres et 30 litres

Calcul : 46 124 - 45 658 = 466 km

Donc pour couvrir 100 km votre auto nécessitait 6,4 litres, c'est à dire une règle de trois simple 30 litres pour 466 kilomètres, x pour 100 kilomètres.

$$\frac{100 \times 30}{466} = 6,4 \text{ litres au } 100 \text{ kilomètres}$$

Une telle consommation correspond approximativement à 44 milles au gallon. Évidemment, le calcul sera plus près de la réalité si vos mesures s'étendent sur plusieurs mois ou sur un an. Pour ce faire, il vous faudra le kilométrage lors d'un premier remplissage et le kilométrage au 6^e, au 8^e ou 12^e remplissage. Vous devrez aussi pouvoir additionner tous les litres que vous aurez mis dans le réservoir à chaque visite à la station-service.

Veuillez noter que le nombre de litres que vous achetez au premier remplissage n'a pas d'importance. Ainsi, au premier remplissage, vous partez avec un réservoir rempli. De même, à chaque fois que vous mettez de l'essence, il n'est pas nécessaire de remplir, seulement au dernier avant votre calcul. Je me souviens avoir lu il y a déjà une dizaine d'années qu'une toute petite auto coûtait environ 5000 \$ par an, alors qu'une grosse luxueuse pouvait en coûter jusqu'à 10 000 \$, pour un kilométrage annuel d'environ 20 000.

Quoiqu'il en soit, je trouve infiniment regrettable que près de quarante ans après avoir conquis l'espace, nos moyens de transport sont tributaires de l'essence. Il est vrai que les enjeux économiques à l'échelle de la planète sont colossaux. Mais quel air respireront nos enfants et surtout nos petits-enfants ?

De fil en aiguille

Nous sommes à la recherche de personnes désirant exposer ou vendre des courtepointes, à la Bibliothèque Luc-Lacourcière, au mois de juillet 2003.

*Lieu : Bibliothèque de Beaumont, 64, chemin du Domaine,
Beaumont, (Québec) G0R 1C0*

*Information : Lise Langevin
837-2658*





Le faubourg Labrie

par Roger Patry

Il est un endroit à Saint-Charles qui fut durant de nombreuses années un des centres névralgiques de notre municipalité, rivalisant avec la rue de la Gare.

C'était le faubourg du moulin, qui allait prendre le nom de faubourg Labrie, en l'honneur de l'homme qui en marqua les années. Le passage de Joseph Labrie allait rester dans nos mémoires jusqu'à nos jours. Cet endroit, situé côté nord du rang du Bras Nord, est aujourd'hui la propriété de Maurice Beaudoin.

Plusieurs commerces constituaient le faubourg Labrie. Nous pouvions y voir les édifices commerciaux suivants : trois moulins à eau, un garage, un magasin, un restaurant, un hôtel et une forge. Joseph Labrie était le propriétaire de l'un des moulins, du garage, du magasin et de l'hôtel, qui servait également de résidence familiale. Le restaurant était situé au premier étage de la maison. Il était tenue par madame Labrie et sa fille Madeleine. La forge, située côté sud, était la propriété d'un dénommé Boucher. Les deux autres moulins étaient situés au sud du rang. Ils étaient la propriété de MM. Mercier et Bouffard.

Les gens se rendaient à cet endroit pour faire scier leur bois, moudre leur grain ou encore réparer leurs voitures, sans oublier le ferrage des chevaux. Les automobilistes pouvaient faire réparer leur véhicule ou les échanger au garage tenu par Joseph Labrie qui était concessionnaire pour GM. Pendant que les employés s'affairaient au moulin ou au garage, les clients en profitaient pour prendre une bouchée au casse-croûte. L'hôtel, quant à lui, était «réquisitionné» par les voyageurs de commerce.

Les moulins fonctionnaient à plein régime. Au milieu des années 30, il n'était pas rare de voir les gens faire la file pendant des heures. Un témoin affirme avoir vu plus de 25 voitures attendre leur tour. Le meunier, scieur à ses heures, était Adjutor Breton. Aidé de Ludger Labrie, il opérait le moulin à vapeur, chauffé avec les croûtes résiduelles. Madame Labrie et sa fille avaient la charge de l'hôtel du magasin général et du restaurant. Elles ne comptaient pas les heures et il n'était pas rare de les voir travailler plus de quinze heures d'affilée. Leur dévouement leur attirait la sympathie des gens qui appréciaient leur grande disponibilité. Elles étaient faites pour le public. C'était un lieu de rencontre pour les jeunesses du temps. Ils jouaient aux dames, aux cartes et aux allumettes. Les jeunes aimaient se rendre au faubourg. Plusieurs auraient des anecdotes à raconter sur la vie trépidante qui y régnait.

Joseph Labrie fait figure de légende tant son passage à cet endroit a marqué les souvenirs de ceux qui l'ont connu. Il était un mécanicien hors pair : il aimait tellement la mécanique. Il n'avait pas son pareil pour inventer quelque chose de nouveau. C'est en 1925 qu'il acheta le garage qui allait devenir son gagne-pain. Avec deux de ses frères, il avait si bien orienté son commerce qu'il était devenu le plus important distributeur de la Rive-Sud. Sa renommée était telle que les gens venaient de loin pour faire des affaires avec lui.

Au plus fort de son activité, le commerce Labrie employait plus de 20 mécaniciens et débosseurs. Plusieurs ont appris le métier en suivant les directives de son propriétaire. Maurice Lamontagne, contremaître, dirigeait les hommes qui se succédaient à la tâche. Aimé Breton, Ludger Labrie, Eugène Grimard, Émile Asselin, Rolland Rousseau, Joseph Lacroix, Henri

Mercier, Maurice et Cyrille Nadeau, Omer, Joseph, Alfred, Daniel, Paul, Robert Labrie et quelques autres ont travaillé à ce garage.

Joseph Labrie vendait des Buick, des Pontiac, des Essex, des Hudson, des Durand, des Marquette, des Moon, etc. Quelques Ford à pédales et des Chevrolet (B.B. Grain) lui sont passées par les mains. Aujourd'hui, ces autos seraient des pièces de collection. Elles étaient garées au premier étage. Le deuxième étage servait d'atelier de réparation. Les mécaniciens et les débosseleurs y travaillaient sans relâche. Un élévateur de l'invention de Joseph Labrie servait à monter les autos au deuxième plancher. Un jour, cet élévateur lui donna quelques désagréments lors d'un bris majeur. Heureusement, personne ne fut blessé.



Joseph Labrie était l'âme dirigeante du faubourg, tout gravitait autour de son commerce. Il était apprécié par ceux qui avaient l'occasion de le côtoyer. Son principal partenaire en affaires était son frère Omer, qui malheureusement, décéda trop vite, laissant un fils de quatre ans, que Joseph Labrie éleva. Ce garçon, Irénée, s'avéra tout aussi adroit que son père adoptif.

Un autre des frères Labrie, Alfred, excellait dans les systèmes électriques. Inventeur à ses heures, il fabriqua une machine à souder à l'acétylène. Un moteur Chevrolet servait de propulseur. Cette machine était la seule du genre au pays : seul son inventeur savait la réparer.

Joseph Labrie était polyvalent. Avidé d'apprendre, il arrivait chaque jour avec de nouvelles idées. Il aimait se promener en moto. Celle qu'il possédait était pourvue d'un «side-car» ; il ne passait pas inaperçu. Aucune saison ne l'arrêtait, même l'hiver ne pouvait freiner sa détermination. Il fabriqua un camion qui pouvait circuler sur la neige. C'était une voiture à six roues en ligne. Pour se déplacer, l'inventeur empruntait la piste laissée par les voitures à chevaux. Il n'était pas rare de le voir à la gare où il allait quérir des colis.

L'homme d'affaires touchait à tout ce qui pouvait s'appeler mécanique. Il entretenait les équipements de la beurrerie, réparait les engins stationnaires, construisait même des ponts (les deux ponts de la rivière Boyer). Ovila Turgeon était son homme de confiance. Les fils de Joseph Labrie, aussi doués que leur père en mécanique, suivirent ses pas et devinrent garagistes à leur tour.



L'aîné des fils de Joseph, Daniel, après avoir acquis un garage, rue Saint-Georges à Lévis, allait devenir un des meilleurs garagistes de la région. Aimé Breton était un de ses mécaniciens.

Son fils adoptif, Irénée, avait lui aussi appris le métier de mécanicien. Au milieu des années 30, il acheta un garage à Beaumont, qui est encore en opération et est détenu par un de ses gendres. Digne élève de son père adoptif, Irénée se spécialisa dans la construction de snowmobile, fabriquant presque toutes les pièces et inventant même un système de suspension. Il en construisit sept qu'il vendit à autant de clients. Afin de rester en contact avec son oncle, il avait installé une ligne téléphonique en ligne directe avec Saint-Charles. Cette ligne rudimentaire traversait les champs, les bois, avant de se rendre au garage de Beaumont. Il fallait l'entretenir souvent. Un simple coup de vent pouvait la rompre.

La crise économique n'affectait pas trop le commerce de Joseph. Les employés s'accommodaient facilement de 0,50 \$ de l'heure. Un bon salaire pour l'époque : 60 heures par semaine, pas de vacances, ni d'assurance-chômage et bien entendu, pas d'impôts

En septembre 1939, un incendie détruisit le garage et moulin. En peu de temps, tout fut consommé. Courageux, ne se laissant pas démonter par l'adversité, aidé par ses employés, Joseph Labrie reconstruisit le garage. Il fabriqua lui-même les blocs de ciment pour monter les murs. Ce bâtiment existe toujours.

Maudit crime, c'était son «patois». Il a dû sûrement l'utiliser pendant cette reconstruction. Cette épreuve devait cependant miner sa santé. Quelques semaines après les travaux, il tombait malade. Joseph Labrie dut abandonner la lutte. Il mourut en 1944, à l'âge de 62 ans. L'image qu'il a laissée à Saint-Charles est restée gravée dans les mémoires.

Le faubourg Labrie ne fut plus le même. Le moulin Mercier resta inactif un certain temps. Émile, fils d'Eusèbe, s'occupa de la moulange, broyant le grain pour les fermiers des environs. Il continua le travail durant plus de six ans. En 1947, il fermait ses portes et entraînait à la coopérative récemment construite.

Quelques traces du passé habitent encore ce coin de Saint-Charles. Les plus vieux y retrouvent encore de bons souvenirs.

Une rencontre historique

Dans le cadre de Multiarts Bellechasse, la Société historique de Bellechasse convie ses membres à une table ronde de diverses conversations à caractère historique en présence d'historiens de renom, le 26 avril 2003, à 14 h, à l'aréna de Saint-Charles. Un laissez-passer vous sera remis au kiosque de la société.

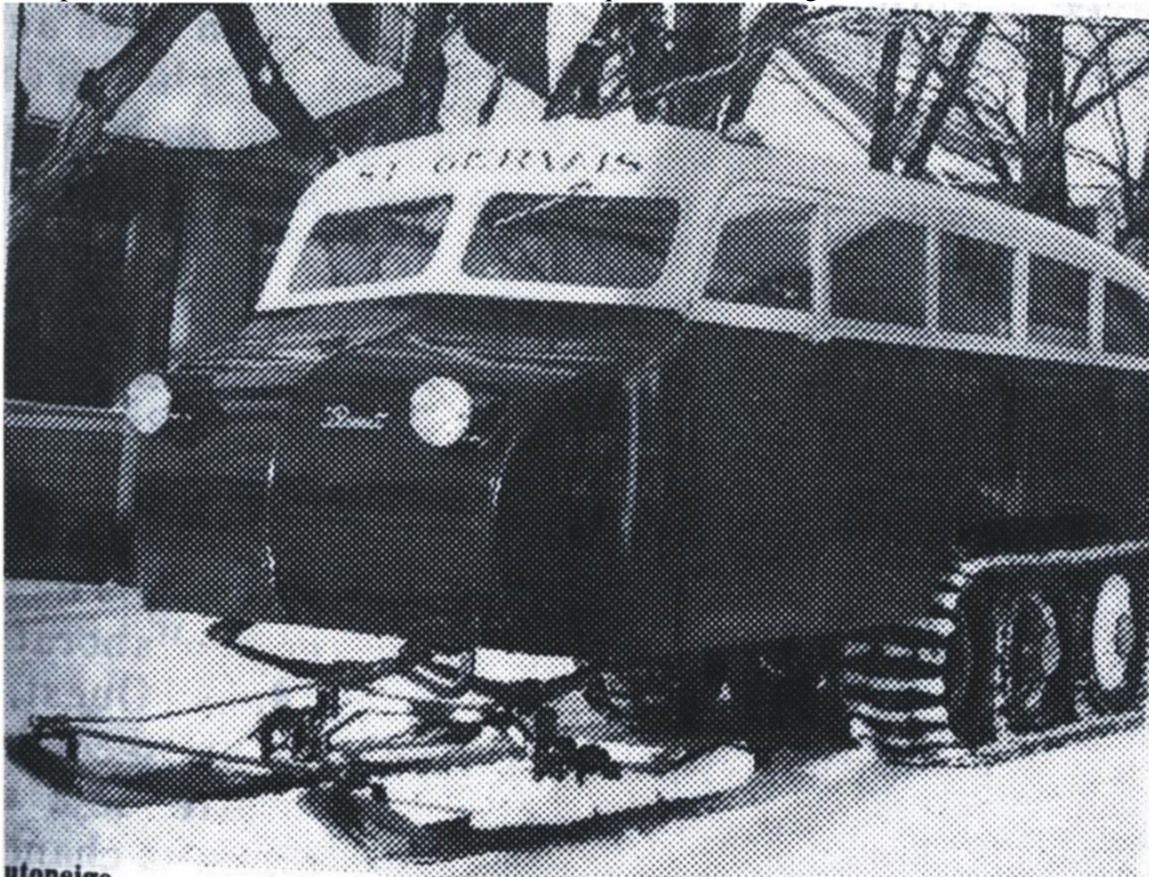
Invités : Jacques Lacoursière, Benoît Lacroix, Jacques Castonguay, Claude Lachance

La motoneige en Bellechasse

par Roger Patry

Qui n'a pas entendu parler du Snow Mobile (autoneige) déjà sur les tables à dessin, quelque dix ans après la fin de la guerre 14-18, un peu avant la crise des années 30?

Bellechasse, comme tous les comtés du Québec vécut les premiers jours de la course vers ce moyen de transport, qui avec les années, était devenu une nécessité. Les hivers québécois sont longs. Les garagistes de l'époque ne prisait guère la saison morte qui les obligeait à rester assis devant la «bavette» du poêle. Moments propices pour voir les idées foisonner. Les plus entreprenants cherchaient à construire un véhicule qui irait sur la neige.



S'inspirant des chars d'assaut, ils avaient fabriqué un prototype qui fut essayé avec un certain succès.

Nous retenons le nom d'Alphondor Langlois de Saint-Gervais, forgeron, inventeur à ses heures, qui en 1918, construisit un premier modèle. Comme nous le montre la photo, ce véhicule n'avait pas le design des motoneiges modernes. Cette auto-neige pouvait toutefois rouler sur la neige, à condition qu'elle ne soit pas trop épaisse. Le véhicule fonctionnait sur des roues à palette et était actionné par un moteur Ford, modèle T. Alphondor Langlois eut-il du succès avec son prototype? Peu probable.

Nous devons attendre 1930 pour le voir au volant d'une autre motoneige, cette fois sur chenille (six roues), avec suspension à ressorts et skis perfectionnés. Était-ce une copie de J.-Armand Bombardier ? Possible.

La fin de la crise voit apparaître quelques motoneiges, mais le rationnement constitue une contrainte. De plus, la mode n'est pas encore établie. Un garagiste de Saint-Charles, Joseph Labrie, du faubourg qui porte son nom, était le patenteur de cette paroisse. Au cours des années 20, il avait construit lui aussi un prototype qui pouvait, dit-on, rouler sur la neige durcie par le passage des voitures et des chevaux. Les roues avant étaient fixées à des skis de sa confection. Il se servait de cet «engin» pour aller quérir de la marchandise à la gare. Dès que la couche neigeuse épaississait, il devait s'arrêter, car son véhicule était trop lourd.

Il avait des idées originales. C'est ainsi qu'il construisit un modèle actionné par un moteur d'avion. Montée sur un genre de traîneau, cette voiture très bruyante avait le défaut de soulever une tempête de neige sur son passage.

La fin de la guerre vit Bombardier s'implanter définitivement dans notre région. Ses véhicules étaient beaucoup plus légers et pouvaient circuler librement dans la neige épaisse. Les premiers modèles à évoluer sur notre territoire étaient petits, jaunes. Pour leur propriétaire, il étaient de véritables jouets.



La demande pour un véhicule fermé convainquit Bombardier de fabriquer un prototype qui devint rapidement populaire auprès des commerçants de la région. Enfin les gens pouvaient voyager sans trop geler. Le véhicule était pratique pour tous. Le médecin, pour se rendre au chevet de ses malades, le boulanger pour livrer son pain, le chauffeur de taxi pour assurer le service à sa clientèle.

Cependant, il fallait un certain courage pour conduire ces véhicules durant une tempête. Avec le temps et l'expérience, les gens prenaient de plus en plus de risques, allant jusqu'à circuler sur les lacs et les rivières. Il arriva souvent que les usagers se retrouvent dans de fâcheuses positions en traversant ces étendues d'eau. Parfois la glace cérait et l'autoneige se retrouvait dans le frasil. Dégager ces engins était toujours un problème parce que l'eau gelait tout autour de la carcasse submergée.

En 1937, à Saint-Nérée, un homme démarrait un service d'autobus qui liait les paroisses environnantes à la ville de Lévis. Le premier véhicule pouvait contenir 8 personnes, Sept ans plus tard, il cérait cette ligne, qui devint le transport Fontaine. Roland Roy, de nouveau propriétaire, s'implantait résolument dans la région.

Il n'y avait pas de problèmes en été, mais l'hiver c'était autre chose. Roland Roy vit une occasion inespérée de voyager les gens en hiver. Ce premier modèle d'autoneige avait presque l'aspect d'un char d'assaut. Il pouvait accommoder un maximum de huit personnes. Il arriva parfois que Roland circula avec le double de voyageurs. Les derniers arrivés s'assoiaient sur les genoux des premiers...surtout les filles.

Roland était postillon. Il avait le contrat de la poste qu'il alla chercher à Lévis pendant un certain temps et à la gare de Saint-Charles plus tard. Il arrivait souvent qu'il transportait des clients qui désiraient se rendre en ville ou en revenir. Roland faisait également du taxi, conduisait le médecin aux malades, le curé pour ses visites. Il conduisait aussi parfois des malades à l'Hôtel-Dieu de Lévis.

Ce travail n'allait pas sans mésaventures. Roland Roy raconte : « Lors du transport d'un malade dans une tempête de neige, sur les recommandations du docteur Paradis, on ne voyait ni ciel ni terre. Nous ne sommes arrivés à destination qu'à 4 heures le lendemain matin. Inutile de vous dire toutes les angoisses par lesquelles nous sommes passés, car nous avons la vie d'une personne entre les mains.

Les propriétaires de manufactures déploraient de ne pouvoir circuler en hiver, faute de routes entretenues. Quelques-uns fabriquèrent des camions qui pouvaient circuler sur la neige, notamment Ideal Sport d'Armagh. Cette entreprise réussit tant bien que mal à faire ses livraisons, mais le problème était que son produit gelait. De plus, le poids des véhicules constituait un handicap. Quelques compagnies y allèrent avec des prototypes semblables, pour le transport de la moulée par exemple, mais sans grande réussite à long terme.

Ceux qui possédaient un «snow»se voyaient souvent demandés de conduire les gens dans leur parenté. Il ne fut pas rare de voir les propriétaires, par des températures assez maussades au volant de leur véhicule. Un soir de Noël, mon frère, qui était épicier, avait passé le réveillon au volant de son bolide.

Merci à nos principaux supporteurs financiers

MRC de Bellechasse

Promutuel de Bellechasse

Caisses populaires Desjardins de Bellechasse

*Claude Lachance, député de Bellechasse à l'Assemblée
nationale*

Les archives publiques de Saint-Nazaire et la motorisation

par André Beaudoin

N.D.L.R. Le texte qui suit est extrait de la monographie paroissiale de Saint-Nazaire parue l'été dernier.

Le 9 octobre 1916, le conseil municipal de Saint-Nazaire était appelé à délibérer au sujet d'un dédommagement réclamé par le Dr Louis-Joseph Piuze de Saint-Malachie qui avait endommagé son automobile en venant soigner un malade. Le montant de la réclamation s'élevait à 5,28 \$, ce qui lui fut promptement accordé, mais ce n'était pas toujours le cas.

Comme les médecins de l'époque ne se déplaçaient que dans les cas graves, peut-être était-il venu au chevet de certains enfants malades, car la mortalité infantile avait été particulièrement importante au cours du mois précédent avec trois petites victimes dont l'âge variait de six mois à un an.



Dr Louis-Joseph Piuze

La résolution suivante autorisait le secrétaire municipal à acheter sept codes municipaux. Peut-être ce matin-là, avec l'accélération des moyens de transport et de communication, les membres du conseil municipal prenaient-ils conscience que l'application de la loi devenait plus compliquée depuis le tournant du siècle. Même les petites communautés rurales commençaient à vivre au rythme de l'automobile. En attendant, l'hiver apportait un certain répit. C'est ainsi que lors de la même séance, une résolution stipulait que la largeur de la gratte pour l'entretien des chemins d'hiver était fixée à cinq pieds.

Deux ans plus tard, le 3 juin 1918, le Dr Piuze présente une autre réclamation au conseil municipal. Elle lui est également accordée. La secrétaire municipale n'indique pas cependant le montant de la réclamation. Quoi qu'il en soit, nous commençons à percevoir qu'à cette époque l'automobile devient d'usage plus courant, ce qui n'est pas sans occasionner une source de tracasseries supplémentaires pour la petite municipalité, d'autant plus que les ressources financières demeurent très modestes.

Si le Dr Piuze n'a pas de difficulté à se faire rembourser les bris occasionnés à son automobile par la médiocrité de notre réseau routier, de simples citoyens sont moins chanceux comme en témoigne l'amusante résolution adoptée le 18 juin 1917 :

Proposé par M. le conseiller Joseph Bélanger, secondé par M. le conseiller Arthur Jolin, que l'amende imposée par L. Drouin soit payée moyennant les conditions suivantes : 1° envoi du détail du radou (sic) fait à la boutique de forge, le nom de celui qui a réparé cette voiture, ayant soin de faire assermenter ce compte devant le maire ou le juge de paix. 2° Un autre serment de sa part désignant sérieusement que c'est bien dans la route du 6° rang par un arbre que cette voiture a été brisée et non pas

ailleurs ; la chose étant considérée bien curieuse (sic) de voir que ce monsieur pouvait après une telle malchance passer sur notre terrain du village avec une charge¹.

Un an plus tard, le 5 août 1918, le conseil municipal est appelé à se prononcer sur une réclamation demandée par un certain W. Nadeau, probablement Wilfrid Nadeau de Saint-Léon-de-Standon. Le commerçant ne sera également guère chanceux et sa plainte est rejetée «vu que le chemin était en bon ordre».

Le réclamant devait être revenu à la charge puisque quelques semaines plus tard, le 21 août 1918, le conseil municipal rejetait de nouveau sa réclamation.

Le conseil municipal et les premiers camions

Le 4 septembre 1934, nous trouvons dans les archives municipales la première mention qui indique que le camion a commencé à concurrencer le cheval et le bœuf dans la construction ou la réparation du réseau routier.

Ce jour-là, il est proposé par le conseiller Arthur Lachance, appuyé par le conseiller Narcisse Roy, « qu'avec le consentement des intéressés au chemin de front du 3^e rang, le charroyage du gravier se fera par M. Alyre Marceau " Truck" [sic] au prix de 0,60 \$ la verge et cela à ses frais. La corporation fera l'épandage et paiera le coût du gravier ». Cependant, lors de la séance suivante, qui a lieu le 17 septembre 1934, nous pouvons lire que «les intéressés se réservent le droit d'employer leurs bœufs autant que possible»².

Un an plus tard, nous retrouvons une première indication qui nous révèle que le conseil municipal commence à prendre conscience que le camion trop lourdement chargé peut endommager un réseau routier déjà fragile : «Proposé par M. Arthur Lachance que les limites pour les charges de camion soient de trois cordes de bois de papier ou trois cordes de bois franc de 24 pouces ou six cordes de 12 pouces et que des affiches soient placées à cet effet et cela pour tout chemin de terre»³.

Le conseil municipal se sent d'autant plus concerné par le problème que les inévitables réclamations finissent souvent par aboutir à la table des délibérations. Le 7 novembre 1938, alors que les pluies d'automne ont accentué la fragilisation du réseau routier local, il est proposé par le conseiller Amédée Bourget, appuyé par le conseiller Edmond Marceau, «que la demande de M. Wilfrid Vézina pour réclamation de 8 \$ pour avoir brisé son truck auto dans la route 6^e rang soit rejetée»⁴.

Le conseil municipal et le service de taxi

Vers la fin des années 30, avec l'amélioration du réseau routier, la popularité grandissante du transport automobile amène un de nos résidents, monsieur Wilfrid Larochelle à exploiter son propre service de taxi. Au cours des années suivantes, les mesures qu'adopte notre conseil municipal en regard de ce nouveau service sont plutôt protectionnistes.

¹ Livre des procès-verbaux de la municipalité de Saint-Nazaire, tome 2.

² Ibid.

³ Ibid.

⁴ Ibid.

Comme à cette époque, la notion de conflit d'intérêt est beaucoup plus simple que de nos jours, voire absente, il arrive fréquemment qu'un conseiller municipal propose ou appuie lui-même l'adoption d'une résolution qui le concerne. C'est le cas le 2 août 1937 de Wilfrid Larochelle, chauffeur de taxi :

Proposé par M. J-Maurice Fillion et secondé par M. Wilfrid Larochelle qu'une réponse soit envoyée au surintendant des services publics donnant les objections suivantes à la demande de M. J.C. Cameron à savoir : 1^{er} Que nous avons déjà un service suffisant de taxi dans notre municipalité. 2^e Que le trajet proposé par M. Cameron passe par des chemins de terre non améliorés tandis que nous avons une autre sortie améliorée⁵.

Six ans plus tard, le 1^{er} mars 1943, le service de taxi de Wilfrid Larochelle est de nouveau à l'ordre du jour. Lors de cette réunion, l'ancien conseiller municipal est attiré comme chauffeur officiel de la municipalité dans les situations d'urgence :

Après de longues délibérations de la part des conseillers municipaux sur propos des besoins urgents de la municipalité tels que accidents, causes de maladie, etc. Étant éloignés de toute communication - autobus et chars, demandons par la présente que M. Wilfrid Larochelle soit employé comme taxi, aux fins des besoins urgents paroissiaux et qu'autant que possible le gaz lui soit fourni en conséquence⁶.

Mgr Bégin était venu en automobile, encore une véritable attraction au cours des années 1920 en milieu rural. Le commerçant de chevaux Clermont Pelchat, qui affichait déjà une certaine prospérité, et qui était le propriétaire d'une rutilante Durant 1924, allait avoir le privilège d'aller chercher le vénérable prima à Québec et de le reconduire. C'était à



l'époque un grand honneur, mais Claude Lachance raconte que cette journée de gloire allait apporter au commerçant maintes taquineries.

C'est qu'une semaine après sa visite pastorale, le curé Prémont, laconiquement, recommandait l'âme de Louis-Nazaire Bégin aux prières des gens de Saint-Nazaire. Nous ignorons si nos gens s'inquiétèrent longtemps pour le salut éternel de leur

Au volant de sa Durant, Clermont Pelchat est loin de conduire une marque d'automobile anonyme. Bien qu'il soit moins connu du grand public qu'Henry Ford, et en dépit de la bizarrerie de son patronyme, William Crapo Durant figure parmi les grandes légendes de l'industrie automobile américaine. En 1903, l'homme d'affaires fait la connaissance d'un jeune inventeur du nom de David Buick. L'inventeur le convainc de lancer sur le marché une automobile promise à un grand avenir, de nos jours synonyme d'excellence. Cinq ans plus tard, le 16 septembre 1908, Durant fonde la General Motors, laquelle connaît initialement beaucoup de succès. Après la Première Guerre mondiale, suite à l'effondrement du marché, la compagnie General Motors vit des moments difficiles. William C. Durant perd même sa fortune personnelle. Le 1^{er} décembre 1920, Durant doit se résigner à démissionner comme président de la compagnie qu'il a fondée. Quelques semaines plus tard, le 12 janvier 1921, l'homme d'affaires surprend les milieux financiers américains en créant Durant Motors Incorporated. En mai 1921, la Durant Four est mise sur le marché. En moins de trois mois, 30 000 véhicules sont commandés, totalisant des ventes de 31 000 000 \$.

⁵ Ibid.

⁶ Livre des procès-verbaux de la municipalité, tome 4. Vers la même époque, le comté Dorchester compte 1204 véhicules automobiles de toutes catégories : camions, autobus, automobiles.

évêque, mais nous avons ici tous les ingrédients pour les exagérations qui s'ensuivent. La rumeur circula bientôt que le « pied un peu pesant » de l'organisateur politique libéral pouvait être pour quelque chose dans la détérioration subite de l'état de santé du cardinal.

Il s'agissait évidemment d'une plaisanterie et le fromager se prêta sans doute de bonne grâce aux railleries de ses amis. Peut-être Clermont Pelchat répliqua-t-il avec humour qu'une telle atteinte à sa réputation de bon conducteur ne pouvait provenir que du côté de ses adversaires politiques. Quoi qu'il en soit, le piètre état de nos routes tortueuses était sans doute à l'époque un sujet de préoccupation réelle. La mauvaise condition de notre réseau routier devait d'ailleurs, il y a quelques années, faire l'objet d'un court témoignage révélateur. Dans un petit livre autobiographique, un pionnier de la colonisation en Abitibi, Philippe Dorval, originaire de Saint-Anselme et cousin de Philippe Pelchat, raconte que son frère avait fait l'acquisition d'une Chevrolet 1928 et que tous deux étaient venus rendre visite à leur oncle, Hector Pelchat. « Un mille avant l'arrivée, il y avait un gros ravin au bas d'une grosse côte avec un petit pont pour traverser. En traversant le pont, le "driving shaft" casse. Nous voilà arrêtés. On a dû se rendre à pied chez mon oncle. Odilon s'est rendu à pied, à deux milles et demi plus loin, afin d'obtenir une remorque à Saint-Malachie⁷. »

Garage J.L. Lachance

Léopold Lachance naît le 24 juillet 1917. Vers la même époque, son père, Armand Lachance, devient le premier résidant de Saint-Nazaire à posséder une automobile. Deux voisins, Ernest Tanguay et Clermont Pelchat, font également l'acquisition d'une automobile au cours de ces années. Bref, le jeune enfant grandit dans une ambiance propice à l'éclosion des aptitudes qu'il exercera plus tard. On peut facilement imaginer sa fascination devant ces belles d'autrefois, leur mécanique simple, leur design romanesque. Léopold Lachance ne tardera d'ailleurs pas à devenir propriétaire de sa propre automobile. Le métier de forgeron ne semble pas l'avoir intéressé. Lorsque son père décède, on pourrait s'attendre en cette période de récession économique où les emplois se font rares que le jeune homme lui succède, du moins pour quelques années, le temps de se trouver un emploi stable.

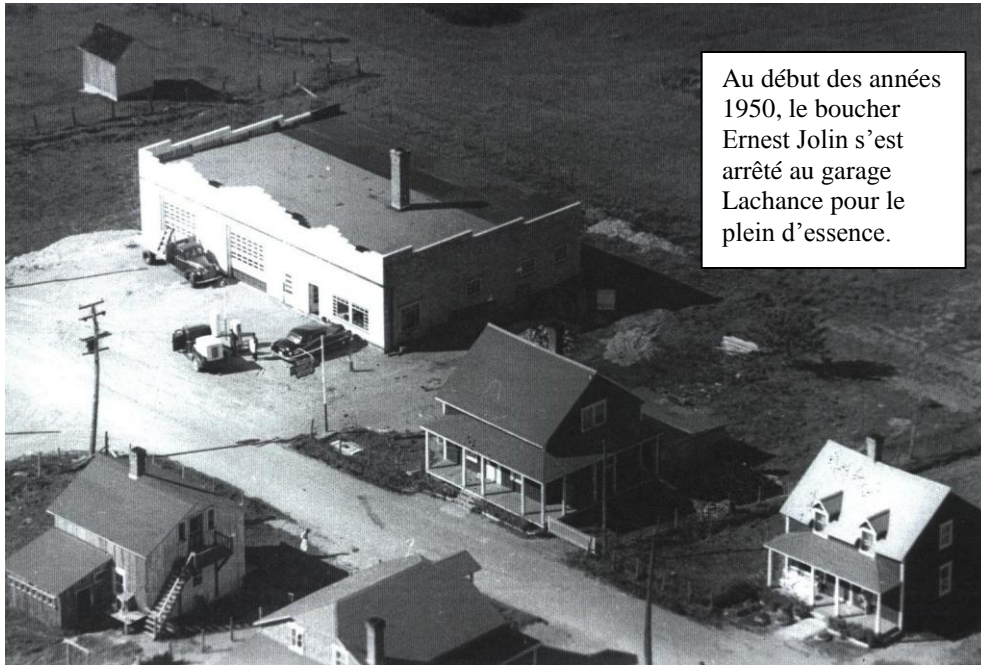


Léopold Lachance

⁷ Philippe Dorval, *Vivre au temps de la colonisation*, p.15. Philippe Dorval était le neveu de Marie-Louise Dorval, pionnière de l'enseignement à Saint-Nazaire. La courte biographie de Philippe Dorval compte 159 pages. Le petit livre, sans doute écrit pour ses proches par une collaboratrice, connut assez de succès pour être réédité au mois de novembre 1990. À cette époque, la santé du défricheur s'était détériorée au point qu'il avait subi un pontage et l'amputation de sa deuxième jambe. Voir également *Au fil des ans*, printemps 2001.



Déjà le jeune homme semble avoir trouvé sa voie. En 1936, au plus fort de la crise économique, Léopold Lachance construit un petit garage sur le site actuel de la résidence de Donald Pelchat. Dans une entrevue qu'il accordait quelques mois avant son décès, Adélarde Bruneau, dit le grand Dollard, racontait qu'il avait vendu du bois au jeune mécanicien pour la construction de son



Au début des années 1950, le boucher Ernest Jolin s'est arrêté au garage Lachance pour le plein d'essence.

modeste atelier. Plus tard, la petite bâtisse fut agrandie et le deuxième étage servit même à l'occasion de salle lors des assemblées politiques qu'on appelait alors «parlements».

Quelques années plus tard, le 5 mai 1941, avec l'approche de la belle saison, Léopold Lachance obtient du conseil municipal du temps l'autorisation d'installer un poste d'essence pour répondre à sa clientèle, à l'époque essentiellement estivale.

Peut-être à cause des fortes restrictions entourant le commerce des produits pétroliers en temps de guerre, le projet semble cependant avoir été mis en veilleuse pour quelques années comme l'indique une résolution du conseil municipal adoptée le 5 juin 1944 : «Après de sérieuses délibérations au sujet des besoins de gazoline pour la municipalité, autos, engins, etc., il a été proposé par M. Elzéar Fillion et secondé par M. Léo Bélanger que la permission de poser une tinqe [sic] à gazoline au garage J.L. Lachance soit accordée par les autorités pour utilité générale et essentielle des contribuables qui sont obligés d'aller chercher leur gaz dans les paroisses voisines⁸.»

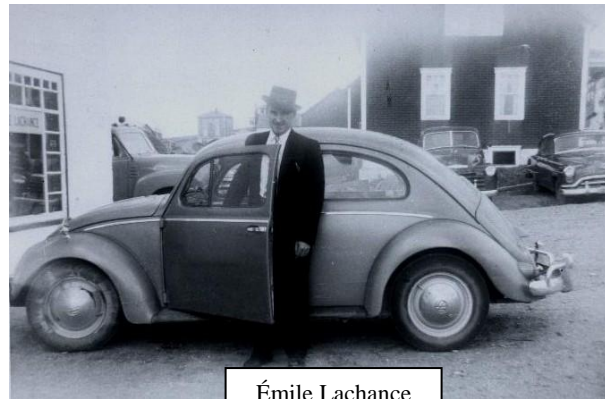
À cause du faible bassin de population, le métier de mécanicien demeura pendant longtemps très aléatoire à Saint-Nazaire. Le jeune homme chercha fortune pendant quelque temps à Rimouski où il fut conducteur d'autobus. Comme plusieurs résidants de notre paroisse, Léopold Lachance travailla aussi dans les chantiers à la saison morte comme transporteur de bois avec son «snowmobile».

En 1950, l'essence se vend 0,35 \$ le gallon. Léopold Lachance décide d'aller de l'avant. Le mécanicien, qui est alors au début de la trentaine, construit avec son frère Émile un garage moderne, qui opère toujours un demi-siècle plus tard. Pendant des années, la vocation du garage

⁸ Livre des procès-verbaux de la municipalité de Saint-Nazaire, tome 4.

sera très large. Émile y réparera un soir une scie mécanique, un autre soir une tondeuse à gazon, le lendemain une pompe à incendie. Léopold fera de la carrosserie et de la peinture.

Dans une entrevue réalisée le 12 juillet 1999, Cécile Turgeon-Lachance raconte que leur première résidence n'avait ni électricité ni eau courante. Bref des débuts modestes. Le couple élèvera une des grandes familles de la paroisse dont Claude, actuel député de Bellechasse à l'Assemblée nationale et Réjean, qui très jeune, montrera des aptitudes et un intérêt certains pour succéder à son père. Le jeune mécanicien travaille d'abord à temps partiel, prend de l'expérience, se spécialise dans l'alignement et assure la relève.



Émile Lachance



Fernande Lachance, pose ici devant le «snow» de son frère Léopold.



La motorisation de la ferme

par Charles-Henri Bélanger

N.D.L.R. Membre de la Société historique de Bellechasse depuis de nombreuses années, Charles-Henri Bélanger a également siégé sur son conseil d'administration pendant deux ans. Charles-Henri Bélanger a également été rédacteur *d'Au fil des ans* en plus de signer «au fil des ans» quelques-uns des meilleurs articles parus dans notre revue d'histoire. Cet historien amateur originaire de Saint-Vallier et grand amoureux de la beauté de la langue française est devenu, toujours « au fil des ans », une des personnes indispensables de la Société historique de Bellechasse

Après avoir parcouru, à plusieurs reprises, chacune des paroisses du comté de Bellechasse, Charles-Henri est convaincu que la description qu'il fait de sa paroisse natale n'est pas tellement différente de celle qu'il ferait s'il était né dans une autre paroisse de notre comté.

Les grandes découvertes ont souvent eu comme principale caractéristique de bouleverser l'ordre établi et l'invention du moteur à explosion interne n'a pas fait exception.

Pensons à l'invention de la boussole qui a permis aux marins européens de se livrer à des expéditions lointaines, à l'invention de l'imprimerie qui a fait baisser le coût des livres, les a rendus accessibles à un plus grand nombre, a provoqué la Renaissance en rendant possible la diffusion des principales oeuvres de l'Antiquité, etc. Et, plus près de nous, pensons à l'électronique qui, selon McLuhan, « a réduit le monde à la dimension d'un village ».

Attardons-nous à observer les effets causés dans Bellechasse par l'arrivée des véhicules motorisés, qu'il s'agisse de voitures de promenades, de camions ou de tracteurs de tous genres qui ont remplacé les chevaux.

En 1939, à Saint-Vallier, première année dont nous disposons de statistiques, les terres, dans leurs dimensions, étaient pour la plupart telles que nous les montre la carte de Catalogne de 1709, le cadastre de Saint-Vallier de 1725 et la carte de Murray de 1762. En somme, nos fermes du bas de Bellechasse avaient, en 1939, les dimensions que leur avaient donné les arpenteurs de Louis XI¹¹ et de Louis XI¹⁴, sous le régime français.

Pendant plus de deux cents ans, la façon d'occuper nos fermes, de les cultiver, d'y vivre n'avait presque pas changé. Par exemple, en 1939, l'étendue moyenne des terres des 120 cultivateurs de Saint-Vallier était d'une centaine d'âres. Le capital moyen engagé par ferme s'établissait comme suit : la terre 2 400 \$, les bâtisses 2 000 \$, les troupeaux 800 \$, l'outillage 800 \$, pour une valeur totale de 6 000 \$. De 1700 à 1939, la dimension des familles, le nombre d'enfants, n'avait pratiquement pas changé non plus.

Avec si peu de biens, comment pouvait-on nourrir, loger, habiller sans s'endetter, une famille qui comptait souvent plus d'une dizaine d'enfants ?

On pratiquait obligatoirement une agriculture de subsistance. La terre en culture fournissait de quoi se nourrir ; les résineux de la terre à bois, complément de chacune des fermes familiales, produisaient de quoi bâtir ou s'abriter ; les feuillus de cette même terre à bois, produisaient de quoi se chauffer au moyen de foyers ou de poêles à bois et aussi cuisiner, faire les lessives, etc.

Pensons seulement à toutes les tâches accomplies dans le passé par le poêle à bois. Celui-ci était notre fournaise ou nos plinthes électriques, notre cuisinière, notre chauffe-eau, notre bouilloire électrique, notre grille-pain, notre « chauffe-fer » à repasser, notre déshumidificateur, etc. Longtemps la laine des moutons a servi à la confection de vêtements, de couvertures, de draperies pour la famille. Les peaux tannées de certains animaux, servaient à l'occasion à la confection de certains vêtements : mitaines et chaussures, par exemple, et aussi à la confection de harnais pour les chevaux.

On pratiquait la polyculture. Le cheptel était diversifié. Les chevaux tenaient lieu de force motrice pour les déplacements et les travaux des champs. Les bovins, les porcs, les volailles fournissaient une nourriture abondante à laquelle s'ajoutaient les légumes, les céréales et les fruits produits eux aussi sur la ferme familiale. À l'arrivée de l'hiver, la maison familiale faisait penser à



une goélette en partance pour un voyage au long cours tellement la cave « la cale » contenait de bois d'érable, de hêtre, de frêne, de bouleau pour affronter le plus rude et long hiver; tellement elle contenait de patates et autres légumes, de conserves, de confitures et aussi de pommes dans des tonneaux de bois. À cela s'ajoutaient les provisions entreposées dans la cuisine d'été ou la dépense devenues congélateurs durant la saison froide. Après les boucheries de fin d'automne, là se trouvaient en abondance, viande de bœuf, de porc, de volailles, auxquelles venaient s'ajouter en décembre les provisions du temps des fêtes : tartes, tourtières, beignets, etc.

À l'arrivée de l'hiver, la grange - étable : les tasserries, le fenil, les ports à grains contenaient aussi de quoi nourrir le cheptel jusqu'à la fin du printemps suivant.

Comme on produisait surtout pour les besoins de la famille, comme on vendait peu, on avait peu d'argent liquide et il fallait prendre bien soin de ne pas s'endetter. Ça explique un peu pourquoi les corvées étaient si à la mode: au lieu de verser des salaires, on échangeait du temps au moment des boucheries, des battages, du sciage du bois de poêle, etc. Notons en passant que l'ambiance de ces corvées prenait souvent l'allure d'une rencontre sociale, l'ambiance y était souvent joviale.

Arrivée des tracteurs

Les tracteurs de toutes tailles sont venus rompre cet ordre établi, ils ont aussi rendu nos fermes familiales méconnaissables. Avant l'arrivée des tracteurs, chacune des fermes familiales affichait en propre certaines caractéristiques physiques. Ici se trouvait une talle de branches, là un petit boisé ou bien un petit marais qu'on n'était jamais venu à bout d'assécher ; là se trouvaient quelques grosses roches, ou un cran de tuf rouge où poussaient quelques framboises ou quelques bleuets ou quelques fraises des champs. Ailleurs se trouvait une butte de terre entourée d'un ruisseau profond, ou bien une coulée et combien de fossés et de rigoles et de planches rondes, etc.

Sans oublier les ruisseaux de lignes où les animaux pouvaient étancher leur soif le temps que durait leur présence dans les champs.

Les tracteurs ont rendu toutes semblables nos fermes familiales, on ne voit plus très bien, au premier coup d'œil, où se situe exactement la ferme sur laquelle on a vécu notre petite enfance dans les années 30. On en est rendu à cultiver jusqu'au fond des fossés de ligne. Les fossés, les rigoles, les creux entre les planches rondes, on les a fait disparaître en posant des drains souterrains. On a ainsi rendu productif tout ce qui ne l'était pas. Les haies de branches qui accompagnaient les hautes levées de fossés, on les a fait disparaître à la pelle mécanique ; les lourdes clôtures de pieux qui délimitaient les espaces, on les a enlevées ; les buttes, on les a nivelées ; les coulées, on en a adouci les pentes ; les crans de tuf, on les a effrités au moyen d'une pelle mécanique munie d'un pic. Avec la disparition des levées de fossés, les siffleurs ont « sacré le camp », avec la disparition des clôtures, les oiseaux n'ont plus de place où chanter. Et même s'ils chantaient encore, qui les entendrait avec ces grondements de tracteurs qui arrivent d'un peu partout ?

Les tracteurs ont rendu possible le passage de l'agriculture de subsistance à la monoculture, à la production industrielle. Le tracteur permet, par exemple, à un producteur agricole de ne produire



Parents de Mme Gemma Pellerin-Saint-Pierre: Berthe Germain-Pellerin, Joseph Pellerin, tous deux dans la jeune trentaine, sur leur ferme, à Warwick, dans la région des Bois-Francs, vers 1920.

que du lait, à un autre de ne produire que des patates, à un autre encore de ne produire que des céréales, de n'offrir qu'une seule production mais en quantité industrielle. L'industrie de transformation des produits agricoles exige la quantité, le volume, pour éviter de se retrouver avec une infinité de fournisseurs, ce qui rendrait, selon elle, son administration difficile à gérer.

Les tracteurs modernes offrent suffisamment d'énergie et d'efficacité pour rendre possible la culture de très vastes espaces. Une ferme est-elle mise en vente ? il s'en trouve aussitôt dans le voisinage pour l'acheter. On veut s'agrandir pour rentabiliser les investissements consentis dans la mécanisation. Prenons comme exemple les labours. Nos pères labouraient avec une charrue tirée par deux chevaux qui avançaient lentement et qu'on devait laisser se reposer. Les tracteurs qu'on aperçoit sur nos fermes peuvent tirer cinq charrues à la fois en avançant au moins deux fois plus vite que les chevaux et, en fin d'après-midi, s'il y a urgence, on change le conducteur et le labourage continue dans la brunante comme en plein jour. Ce qui revient à dire qu'un seul tracteur peut facilement faire le travail de vingt chevaux tout en permettant au laboureur de travailler beaucoup plus confortablement.

Le tracteur fait facilement le travail de vingt chevaux, mais il coûte infiniment plus cher que ne coûtaient les chevaux de nos pères. Pour se l'offrir, ce tracteur dont le prix peut varier de 60 000\$ à 100 000 \$, sans compter les équipements qui l'accompagnent, ça prend beaucoup d'argent et par conséquent beaucoup plus de revenus et beaucoup plus grand de terre. Les statistiques de la MRC de Bellechasse nous disent qu'en 1939, Saint-Vallier comptait 120 cultivateurs et que maintenant il n'en compte plus que 46 : diminution de 62 %. Combien en restera-t-il dans vingt ans ? Les enfants des 46 exploitants agricoles présentement en exercice à Saint-Vallier auront-ils les moyens d'acheter la ferme de leurs parents ? La paroisse agricole qui a perdu 62 % de ses cultivateurs et surtout 62 % de ses familles de cultivateurs, est-elle encore viable en tant qu'entité municipale ? Son volet commercial peut-il continuer d'exister ? Peut-être que oui, si elle est située près d'une agglomération urbaine à laquelle elle sert un peu de banlieue ; si, en somme, elle s'urbanise ; ou bien si son volet industriel se développe au point d'offrir suffisamment d'emplois pour maintenir et même augmenter sa population. Il est vrai que présentement la région Chaudière-Appalaches est exceptionnellement dynamique au plan de la création d'emplois industriels.

L'emploi en industrie offre-t-il le minimum de sécurité qu'offre une ferme familiale ? Les industries manufacturières fonctionnent au moyen de soumissions et de contrats et il arrive souvent qu'elles doivent procéder à des licenciements temporaires plus ou moins prolongés. De plus, on voit mal un employé d'usine demander une augmentation de salaire à son patron sous prétexte que son épouse vient de mettre au monde un enfant de plus. Au temps des fermes familiales, un enfant de plus, ça pouvait vouloir dire un agrandissement du champ de patates, ou du champ de fraises, ou bien encore l'augmentation du cheptel de quelques unités.

Avec l'augmentation de la circulation automobile, pour éviter la congestion des villages, on a construit un peu en retrait de ceux-ci, des voies de contour ou de ceinture qui accélèrent la circulation, mais qui n'ont pas aidé les commerces de villages tels que les hôtels, les restaurants, les magasins généraux, etc.

Que dire de la concurrence qu'ont opposé les autos de promenade, les autocars, les camions à nos chemins de fer. Bellechasse était traversé par trois lignes de chemins de fer construites à grands frais il n'y a pas si longtemps. Suite à l'arrivée de l'automobile sous forme de voiture de promenade, d'autocar et de camion, une de ces trois lignes est disparue et une autre n'est plus fonctionnelle. Celle qui, dans le bas du comté, relie Vancouver à Halifax, a perdu en très grande partie le rôle d'animation qu'elle exerçait dans chacune des paroisses qu'elle traversait. Surtout en hiver, la station de chemin de fer était le lieu où tout se passait, le lieu d'où partaient, où arrivaient personnes et marchandises.

Patrimoine bâti

Et que dire des modifications que l'apparition des véhicules motorisés a fait subir à notre patrimoine bâti ? Au cours de la première moitié du XX^e siècle, les bâtiments de fermes regroupés autour de la maison familiale faisaient penser à un petit village. Plusieurs de ces bâtiments ont disparu avec la venue de la monoculture. Celui qui n'a plus de poules n'a plus besoin de poulailler, celui qui n'a plus de porcs n'a plus besoin de porcherie, etc.

De plus, nous savons que nos ancêtres se sont d'abord bâtis le long des cours d'eau. Le long du fleuve Saint-Laurent ou d'une rivière : pensons à la rivière Boyer, à la rivière des Mères, à la rivière Etchemin, à la rivière du Sud, à la rivière Le Bras, etc. En l'absence de routes, ces rivières étaient des voies naturelles de pénétration à l'intérieur des terres. Les cours d'eau étaient les seules voies de communication avant la construction des chemins après une assez longue période

de défrichement. On avait le cours d'eau, les bâtiments de ferme et plus tard, dans le bas du comté, on a eu les premières routes tracées par le Grand voyer. Sur de nombreuses fermes, les bâtiments se sont retrouvés pour ainsi dire enclavés entre le cours d'eau et le chemin tracé par le Grand voyer.

Chaque fois qu'un cultivateur devait aller travailler dans l'un ou l'autre de ses champs, il devait traverser la route. Pendant plus de cent cinquante ans, ça n'a pas fait problème, les déplacements sur les routes se faisaient au moyen de voitures à traction animale. En plus de se déplacer lentement, cette sorte de circulation n'avait pas de densité.

À partir du moment où les voitures mues par un moteur à explosion se sont mises à circuler, on s'est retrouvé avec un problème de plus en plus épineux. Comment le traverser ce chemin avec le troupeau laitier, avec les voyages de foin, avec les enfants, etc., surtout si le point de traversée se trouve à la sortie d'une courbe ou au bas d'une longue pente qui facilite l'accélération de la circulation ? Les enfants, tout naturellement, sont portés à aller rejoindre leurs parents aux champs. Comment empêcher un enfant de cinq ou six ans de risquer seul la traversée d'une route trop dangereuse pour aller rejoindre son père en train de travailler au champ ? Comment empêcher



ce même enfant d'échapper à la surveillance de ses parents occupés à travailler et de risquer seul le voyage de retour ?

Les bâtiments, on ne peut les relocaliser sans leur faire perdre une partie de leur valeur patrimoniale. Sans ses fondations et ses cheminées d'origine, une maison ancestrale perd une grande partie de sa valeur. Déplacer l'ensemble des bâtiments de fermes : maison, grange-étable, hangars, remises, etc., ça coûterait une fortune. Convenons que l'invention des véhicules motorisés a imposé à notre patrimoine bâti bien des contraintes, dont les solutions, pour la plupart, ne sont pas encore trouvées.

L'existence même de la paroisse rurale en tant qu'entité municipale distincte finira-t-elle par être emportée ? C'est devenu tellement facile pour le citoyen de Bellechasse de fréquenter au moyen de son auto, les commerces des villes de Lévis et de Montmagny. Au temps des voitures à traction animale, les églises ne pouvaient pratiquement pas être situées à plus de cinq à six milles l'une de l'autre. Avec l'auto, elles peuvent être plus distancées sans qu'il n'y ait de réels inconvénients. Par ailleurs, on imagine mal un de nos villages sans son église.

On ne pouvait rien contre la venue de ces véhicules motorisés qui ont envahi nos campagnes, surtout après la guerre 1939-1945. Si on les a si vite adoptés, c'est qu'ils répondaient à un besoin, besoin de main d'œuvre surtout. Ça ne nous empêche pas de reconnaître l'immense valeur sociale offerte par nos fermes familiales dont les historiens n'ont pas fini de vanter les mérites. Ces longs rectangles de trois arpents par quarante donnaient au plus grand nombre possible l'accès au fleuve ou à une rivière. Ils facilitaient l'entraide, la sociabilité, évitaient l'isolement et l'éparpillement qui n'auraient pas permis de se défendre efficacement contre les attaques difficilement prévisibles. Nos pionniers disposés en rangs serrés sur l'une et l'autre rive du fleuve, depuis la Côte-du-Sud et la Côte de Beaupré jusqu'à Montréal, n'ont-ils pas, pour une bonne part, assuré la survie de notre nation française en Amérique ?

Il ne vient à l'esprit de personne de retourner à la charrue à mancherons, mais avec ces tracteurs associés à la robotisation, y aura-t-il une limite à l'agrandissement des fermes ? Les nouvelles qui nous arrivent ces jours-ci de l'exposition agricole de Saint-Hyacinthe n'ont rien de trop rassurantes. On nous parle de tracteurs robotisés et de trayeuses robotisées. Qui, parmi nos gens, aura les moyens d'acquérir une exploitation agricole pourvue des équipements de pointe. On peut difficilement éviter de penser aux Américains qui ont l'expertise dans la gérance de très vastes exploitations agricoles. La venue de très grands propriétaires terriens est-elle souhaitable ? Devons-nous vider nos territoires agricoles de leur population ? Vider nos territoires agricoles de leur population n'est-ce pas, à moyen et à long terme, vider nos villes elles-mêmes de leur population ? Ou tout au moins en arrêter la croissance pour un temps et les voir décliner ensuite ? Si on enlevait de nos deux nouvelles villes de Québec et de Lévis, tous ceux et celles qui sont nés et viennent de territoires agricoles, plusieurs de leurs rues seraient outrageusement dégarnies.

Sur nos fermes familiales, la vie était plutôt frugale, mais la plupart d'entre nous ne se souviennent pas d'y avoir eu faim. Actuellement, en milieu urbain, les banques alimentaires, les soupes populaires, les déjeuners à l'école, les lieux d'hébergement pour sans-abris deviennent de plus en plus de bien tristes nécessités.

L'apparition des voitures motorisées, comme les autres grandes inventions, a bouleversé l'ordre établi. Le temps nous dira si, dans Bellechasse, leur venue aura apporté plus d'avantages que d'inconvénients. Nos fermes familiales auraient pu générer plus de revenus, mais comme plus de soixante-dix pour cent de la population vivait sur des fermes, les villes étaient toutes petites et n'offraient pas suffisamment de débouchés aux fermiers qui auraient pu produire bien davantage.

Sources principales

LABERGE Alain, (sous la direction de) Martine Côté, Diane Saint-Pierre, Jacques Saint-Pierre, Yves Hébert. *Histoire de la Côte-du-Sud*. Institut québécois de recherche sur la culture.

Archives nationales

GROULX Lionel, *Histoire du Canada français, L'Action nationale*, tomes 1-2-3-4

Le programme télévisé : *La Semaine Verte*

Le programme radio-diffusé : *D'un soleil à l'autre*.

Journal *Le Soleil*, pages économiques



M	O	T	S
---	---	---	---

C	O	D	É	S
---	---	---	---	---

1. Maire de Saint-Nérée de 1960 à 1967.
2. Maire d'Armagh en 1963.
3. Curé de Saint-Gervais de 1966 à 1975.
4. Nom d'un rang de Saint-Léon mais c'était aussi un saint écologiste .
5. En 1928, cette localité déplore son premier accident d'automobile mortel.
6. Écrivit une monographie de Saint-Magloire.
7. A déjà fait la page couverture d'*Au fil des ans* (automne 1994).
8. Rang de Sainte-Claire, homonyme de deux États américains.
9. Rue de Saint-Lazare.
10. Prénom de l'ancêtre des Beaudoin de Bellechasse.

1) 10 03 19 14 24 23 06 03 21 02 07

2) 17 21 09 08 03 22 07 12 13 03 23 08 07

3) 03 13 07 26 03 23 06 10 07 13 03 01 10 24 04 26

4) 09 03 04 23 08 16 10 03 23 01 24 04 09

5) 09 03 04 23 08 12 05 04 13 07 14 24 23

6) 20 04 13 16 10 04 06 10 24 19

7) 07 21 17 07 23 07 12 10 07 22 24 09 08

8) 01 03 10 24 13 04 23 07

9) 09 03 04 23 08 17 07 24 10 17 07 09

10) 15 03 01 11 21 07 09

Par André Beaudoin

Chaque chiffre correspond toujours à la même lettre. Commencer par les réponses les plus faciles. Compléter par déduction. Réponses disponibles lors de notre prochaine parution.

Réponses de la dernière parution

1. Cette paroisse fêtera son centième anniversaire en 2006 : **Sainte-Sabine**
2. Maire de Saint-Malachie : **James Quigley**
3. Nom d'un rang de Buckland : **Sainte-Marie**
4. Ce maire de Saint-Michel démissionne en 1920 : **François Pouliot**
5. Membre du conseil d'administration de la SHB depuis de nombreuses années : **Roger Patry**
6. Reine du Carnaval de Saint-Gervais en 1979 : **Ginette Laflamme**
7. Maire de Saint-Lazare de 1951 à 1957 : **Ernest Aubin**
8. Maire d'Armagh, natif de Saint-Nazaire : **Romain Corriveau**
9. Restaurant situé sur le territoire de Bellechasse : **Normandie**
10. Lac où on ne souffre pas d'embonpoint : **Crève-faim**



Au fil des mois

Nouveaux membres

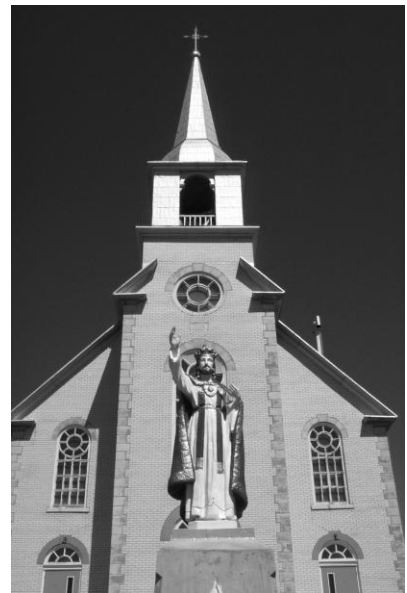
593	Thérèse Lamontagne	La Durantaye	membre famille
594-595	Janine et Gilles Cadrin	Lévis	membre famille
596	Roger Raby	Saint-Raphaël	membre individuel
597	Gaston Bernier	Honfleur	membre individuel
598	Cécile Chabot	Saint-Georges	membre famille
599	Yvan Deblois	Sainte-Claire	membre individuel
600	Membre anonyme	Saint-Michel	membre individuel
601	Léo Gosselin	Saint-Malachie	membre individuel
602	Gilles Roy	Saint-Gervais	membre individuel

Errata : Dans notre parution de l'été 2002, vol. 14, n° 3, p. 22, généalogie des Laliberté, il faut lire que Vilbon Laliberté, dit Dalcid, s'est marié le 27 janvier 1890 et non le 27 janvier 1907.

Le ciel et la terre passeront...

Avec la baisse de la ferveur religieuse, le riche patrimoine religieux que nous ont laissé nos ancêtres vit des moments difficiles. Et pourtant, au Québec, c'est autour de notre clocher que s'est formée notre identité. C'est autour de notre clocher, par exemple, que nous avons développé le sens de l'entraide et le mouvement coopératif.

L'entretien de nos églises constitue un déficit de taille pour ses administrateurs, d'autant plus que la charge de marguillier n'est plus guère prestigieuse. Bef, il faut avoir la vocation... religieuse! Pour bien comprendre la lourde tâche qui incombe aux dirigeants des différentes fabriques, il faut se rappeler que la pratique religieuse régulière oscille, bon an, mal an, autour de 10 ou 15 % et que ces majestueux édifices, dans leur concept architectural, sont résolument d'une autre époque. À titre d'exemple, la facture de chauffage de l'église d'Armagh rivalise avec le salaire de son desservant.



L'église de Saint-Nazaire (ci-contre), quant à elle, nécessite des réparations urgentes totalisant des déboursés de 50 000 \$. S'il est dit qu'avec la foi on peut déplacer les montagnes, il n'est pas dit comment on doit réagir quand de telles sommes vous apparaissent comme des montagnes.

Un dossier à suivre et la sauvegarde du patrimoine religieux devra avant longtemps faire l'objet d'un véritable débat de société. Un débat à soumettre à votre candidat politique avec les élections qui s'annoncent. Car, comme le dit si sagement le vieux proverbe : «Vox populi, vox Dei.»



Comme l'hiver 2003 a été froid !



Collection : Cécile Audet, Saint-Nazaire

Mais en Bellechasse, il y a toujours la lumière au bout du tunnel!