5 $

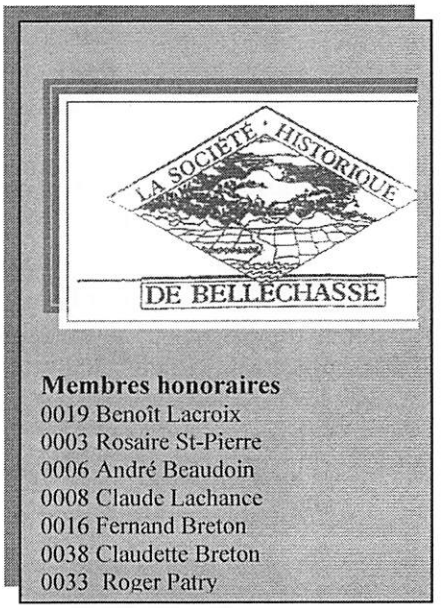
Au fil des ans

Bulletin de la Société historique de Bellechasse
Vol. 18, n° 3, été 2006

Société historique de Bellechasse, 20 ans!
Un fleuve de souvenirs!

Conseil d'administration de la Société historique de Bellechasse

Jean-Pierre Lamonde, président : 887-3761 **lamondej@globetrotter.net**
Conrad Paré, vice-président : 887-3238 **conpar@globetrotter.net**
Gisèle Lamonde, trésorière : 887-3761 **gisele.lamonde@globetrotter.net**
André Beaudoin : 642-5343
Lise Fleury Gosselin : 887-6030 **fleuryl@globetrotter.net**
Réjean Bilodeau : 789- 3664
Paul St-Arnaud : 884-4128 **paulst-arnaud@globetrotter.net**
Marie-France-Asselin : 887-6668 **denis.d@globetrotter.net**
Nicole Picard : 837-9768 **picard.tardif@sympatico.ca**
Pierre Prévost : 882-3528 **Marie-Josee.Deschenes@capitale.gouv.qc.ca**



Membres honoraires
0019 Benoît Lacroix
0003 Rosaire St-Pierre
0006 André Beaudoin
0008 Claude Lachance
0016 Fernand Breton
0038 Claudette Breton
0033 Roger Patry

Objectifs de la Société historique de Bellechasse

Réunir les personnes intéressées à l'histoire de Bellechasse, désireuses de participer à des rencontres, études, recherches et autres activités en vue de mieux faire connaître l'histoire de la région.
Éveiller et soutenir l'intérêt de notre population pour les événements et faits historiques ayant marqué la naissance et le développement de notre région.
Promouvoir l'inventaire, la recherche, l'étude, la préservation, la mise en valeur, la conservation des biens meubles, immeubles, sites, monuments, documents, environnements naturels, urbains, agricoles et forestiers d'intérêt patrimonial.
Publier, diffuser ou susciter la publication ou la diffusion d'articles, périodiques, bulletins, brochures, revues, volumes ou autres écrits relatifs à la vie et aux mœurs de la population.
Faire ériger des monuments, plaques ou inscriptions et suggérer à l'occasion des noms de rues, rangs ou chemins commémorant des faits ou personnages qui ont marqué l'histoire régionale.
Favoriser la recherche sur l'histoire régionale en fournissant, dans la mesure du possible, aux différentes institutions et aux chercheurs, l'information et la documentation de référence appropriées.
Promouvoir la connaissance de la région de Bellechasse, au point de vue historique, géographique, architectural, ethnographique, esthétique et en susciter l'utilisation à des fins culturelles et touristiques.
Développer un sentiment d'appartenance au niveau de la population de Bellechasse.

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 publication : Société historique de Bellechasse **Rédacteur en chef** : André Beaudoin
Relecture : Louise Bélanger, Marie-France Asselin et Jean-Pierre Lamonde.
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** : 8, avenue Commerciale, Saint-Charles, **G0R 2T0**

Dépôt légal : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006 ISSN D381079
Bibliothèque nationale du Canada **Envoi de publication canadienne**, numéro de convention 04695

Sommaire

66e parution

Sommaire **2**
Mot de la rédaction **3**
Vingt ans déjà! **4**
Importance des cours d'eau dans le développement et le peuplement de Bellechasse **5**
Une marée de juillet **12**
Un sol gorgé d'eau : la tourbière **13**
La riche tradition familiale des marins de Saint-Michel **17**
Alfred Tremblay, compagnon d'aventures du capitaine Bernier **27**
C'était hier! **30**
Mots codés **31**
Au fil des mois **32**

Notre page couverture

Saint-Michel vu des terres, photo : Paul-St-Arnaud

Paul St-Arnaud commente ainsi le sujet qu'il nous propose pour illustrer notre page couverture : «Cette photo est une photo synthèse qui symbolise les trois axes principaux du développement de la municipalité. Elle résume son histoire : Sa vocation agricole, symbolisée par le silo. Sa vocation maritime, symbolisée par le bateau. Sa vocation religieuse, symbolisée par le clocher de l'église. Le maïs, que les amérindiens cultivaient déjà avant l'arrivée des européens, il nous rappelle que le peuple québécois est issu de la rencontre du Français et du Sauvage, du métissage culturel entre la culture européenne française et la culture amérindienne. Quant à la maison de ferme, de style français, elle date de 1712 et a été témoin de la naissance de ce nouveau peuple qu'on appelait canadien et qu'on appelle maintenant québécois.»

Mot de la rédaction

Un fleuve de souvenirs!

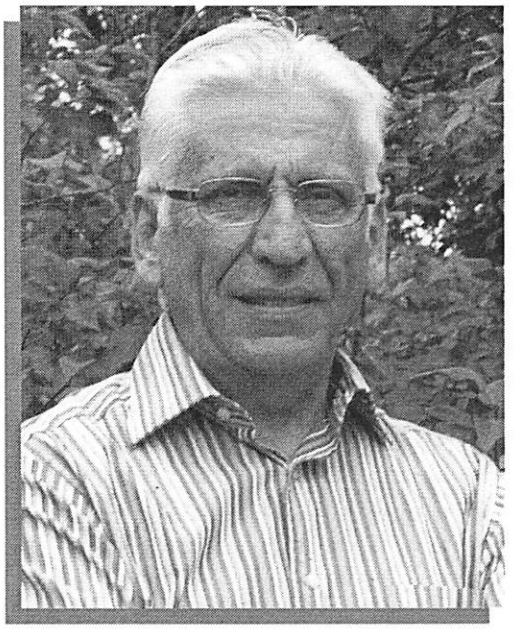
par André Beaudoin

20 ans, c'est la fleur de l'âge, mais c'est aussi le cumul de beaucoup de souvenirs, la somme d'une certaine expérience, le moment de faire le point. Et c'est aussi l'occasion de commémorer ensemble des centaines d'heures de bénévolat, souvent dans l'ombre. Car au fil des années, le dévouement des dizaines de personnes qui se sont impliquées à un moment ou à un autre pour faire de votre société d'histoire une société vivante et dynamique ne s'est jamais démenti. Et la relève a toujours été au rendez-vous. Bref, ce vingtième anniversaire augure bien pour l'avenir à long terme. Et c'est avec beaucoup d'enthousiasme que les membres du comité organisateur actuel, dont le dynamisme s'inscrit dans une longue continuité, ont accepté de prendre le flambeau pour faire de ces festivités un moment mémorable dans l'histoire de la SHB.

Avant de produire un bilan du résultat des différentes activités prévues pour le mois d'octobre, déjà un constat s'impose. Si on en juge par le support financier régional, la Société historique de Bellechasse est de plus au cœur de notre histoire, et au cœur des Bellechassois. Et les plus belles réalisations humaines sont souvent le fruit des plus belles passions. Cette passion pour l'histoire que je vous invite à vivre avec nous les 1er, 8, 15 et 28 octobre prochain. En attendant, je vous convie à quelques moments agréables à la lecture de cette 66e parution d'*Au fil des ans.*

Le Saint-Laurent vu de Beaumont, photo : Paul St-Arnaud

Vingt ans déjà !



Dans la vie d'un individu, avoir vingt ans, c'est accéder à l'âge magique. C'est une sorte d'aboutissement. Toute sa vie par la suite, on se réfère à cette période. J'avais vingt ans! Je n'ai plus vingt ans ! Et finalement, ah, si j'avais vingt ans !

La Société historique de Bellechasse (SHB) a vingt ans cette année. C'est à Saint-Gervais, par un dimanche après-midi de novembre 1986, alors que la charte avait été obtenue l'année précédente, que le premier conseil d'administration a été formé. L'idée germait depuis plusieurs mois chez un petit groupe de personnes se réunissant autour du Dr Arthur Labrie de Beaumont. On hésitait à s'embarquer, sachant qu'il n'y aurait pas de retour en arrière possible. Mais, devant le développement pas toujours respectueux du patrimoine et de l'environnement, les fondateurs ont décidé d'aller de l'avant. L'objectif : éveiller les gens, promouvoir la recherche, l'étude, la préservation et la mise en valeur du patrimoine de Bellechasse.

Vingt ans plus tard, s'il reste beaucoup à faire, un bon bout de chemin a été parcouru. Dès le départ, on ambitionnait de doter la Société historique d'une publication ou bulletin dans lequel on pourrait atteindre les gens, les intéresser, les éveiller, afin que la conscience collective du patrimoine se forme, se développe et agisse au besoin pour influer sur les décisions. Ce voeu s'est réalisé et nous fêterons bientôt la 75e parution d'*Au fil des ans*, réalisé grâce à la détermination de ses rédacteurs.

Un organisation qui a vingt ans, c'est une organisation qui doit beaucoup à celles et ceux qui l'ont animée, développée et conduite à maturité. Plusieurs personnes mériteraient d'être citées ici. Je me contenterai de ne mentionner que deux d'entre elles, soit Fernand Breton et son épouse Claudette. Pendant de nombreuses années, ils ont consacré la majeure partie de leurs disponibilités à assurer la survie de l'organisation et du bulletin. Nous devons aussi beaucoup à nos 375 membres, qui sont la base de la SHB, de même qu'à la MRC de Bellechasse qui nous soutient depuis plusieurs années, ainsi que Promutuel Bellechasse et les caisses Desjardins.

Octobre sera consacré a célébrer les vingt ans de la Société historique de Bellechasse. Plusieurs activités sont prévues pour les membres et le public en général. Deux rencontres importantes, l'une à Saint-Damien et l'autre à Saint-Gervais, marqueront l'ouverture et la clôture des fêtes. Dans ce bulletin, le programmation du mois d'octobre y est détaillée. Nous joignons une feuille séparée afin que vous puissiez vous inscrire à l'une et/ou l'autre des activités.

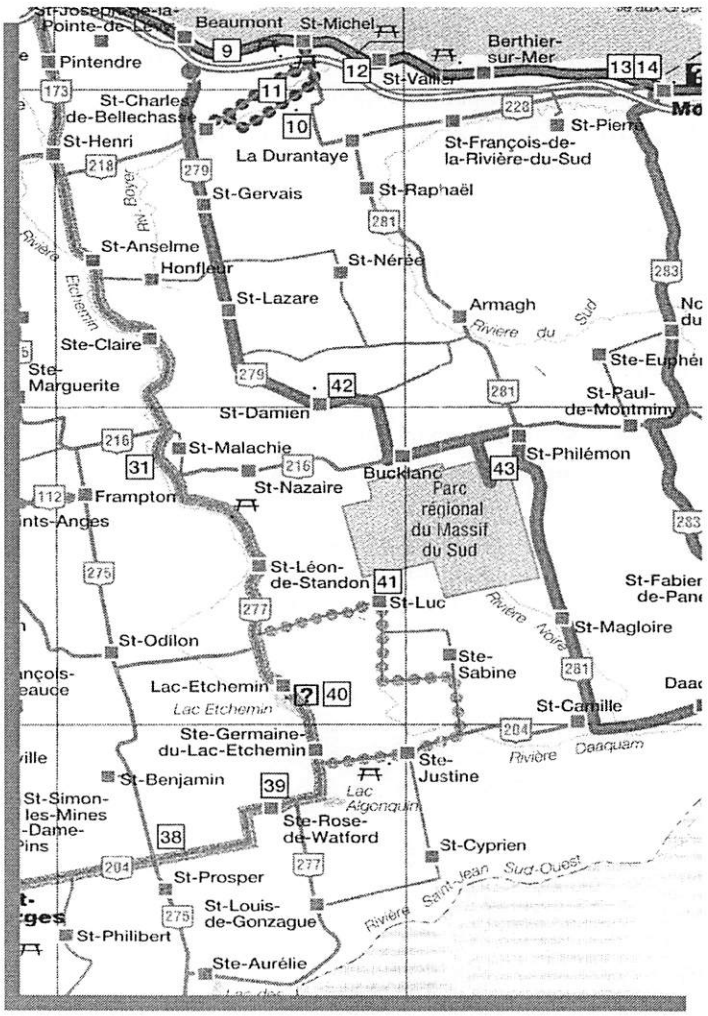
Vingt ans, ça se fête ! Nous souhaitons ardemment que vous soyez nombreux au brunch-conférence de Saint-Damien le 1er octobre, avec l'historien Yves Hébert, de même qu'au souper-conférence de Saint-Gervais qui nous permettra de faire un bilan des vingt ans et d'entendre l'historien Jacques Lacoursière. Des réjouissances en perspective !

Jean-Pierre Lamonde
Président

Importance des cours d'eau dans le développement et le peuplement de Bellechasse

par Charles-Henri Bélanger

Le versant nord de Bellechasse, qui va du fleuve Saint-Laurent au sommet des Appalaches, culmine à tout près de trois mille pieds, 916 mètres très exactement. S'ajoute à cela un autre trois à quatre cents pieds environ qui, sur le versant sud, va du sommet des Appalaches à la rivière Saint-Jean, frontière Bellechasse-Maine. Au total, plus de trois mille trois cents pieds de dénivellation.



Pas étonnant que Bellechasse ait peu de lacs, peu de marécages et que toutes ces dénivellations animent nombre de rivières et de ruisseaux qui se prêtent, on ne peut mieux, à l'activité de moulins efficaces. Bellechasse est donc très avantagé par rapport à d'autres comtés situés en terrains plats.

Les rivières, les ruisseaux ont créé notre première industrie, celle des moulins. Pour l'alimentation, moulins à moutures: farine de blé, de sarrasin et autres céréales; pour se vêtir: moulins à carder et à fouler; pour s'abriter: moulins à scie, à planer, à embouveter, à bardeaux, à clous, etc. Ces cours d'eau, prodigues de leur énergie, ont en plus animé quantité d'ateliers d'artisans tels des menuiseries et des forges, par exemple.

Les rivières et les ruisseaux de ferme ont apporté l'eau si nécessaire à tout moment et en toute saison aux Bellechassois et à leur cheptel, à nos fermes productrices d'opulentes récoltes; ils ont facilité l'existence d'une faune abondante, tout au moins au début de la colonie, et aussi l'existence d'une flore diversifiée quasiment à l'infini.

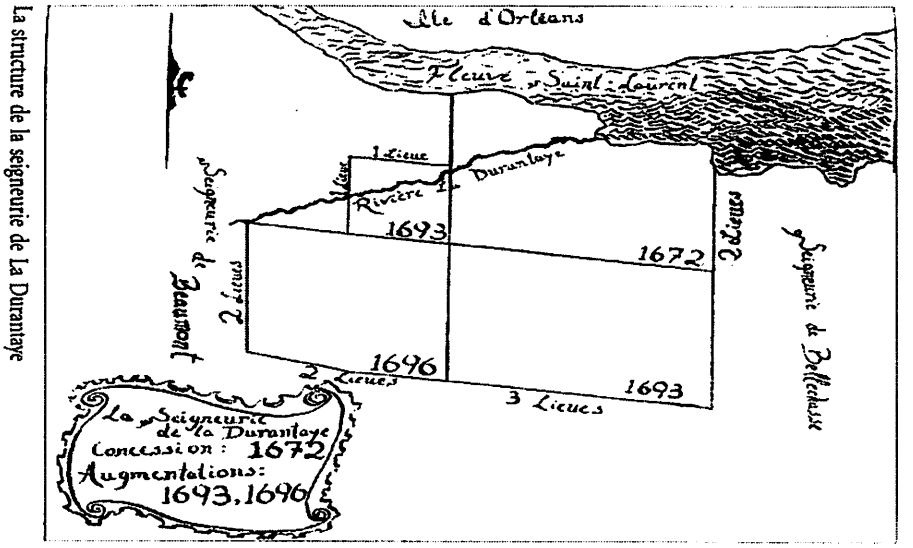
Voyons d'abord ce qu'est Bellechasse

Bellechasse comprend vingt-neuf paroisses: les vingt paroisses de la MRC de Bellechasse auxquelles s'ajoutent neuf paroisses de la MRC des Etchemins. La MRC de Bellechasse est située entre le fleuve et le sommet des Appalaches, tandis que les neuf paroisses de la MRC des Etchemins, qui font partie du comté de Bellechasse, sont situées entre le sommet des Appalaches et le centre du bras sud-ouest de la rivière Saint-Jean. Celle-là même qui rejoint la Baie de Fundy à quelque sept à huit cents kilomètres de notre comté.

Le comté de Bellechasse est parcouru du nord au sud par trois grands axes routiers: la route 277 qui traverse huit paroisses avant de rejoindre la frontière Bellechasse-Maine: Saint-Henri, Saint-Anselme, Sainte-Claire, Saint-Malachie, Saint-Léon-de-Standon, Lac-Etchemin, Sainte-Rose-de-Watford, Saint-Louis-de-Gonzague; la route 279 qui traverse six paroisses: Beaumont, Saint-Charles, Saint-Gervais, Saint-Lazare, Saint-Damien, Buckland et qui va rejoindre la 281 à la hauteur du Massif du Sud. La route 281 qui traverse sept paroisses: Saint-Michel, La Durantaye, Saint-Raphaël, Armagh, Saint-Philémon, Saint-Magloire, Saint-Camille-de-Lellis. À Saint-Vallier, la montée de la station rejoint la 281 à la hauteur du troisième rang.

Si des noms de paroisses situées à l'intérieur des limites de Bellechasse n'apparaissent pas dans les lignes ci-dessus c'est que leur village n'est pas traversé par l'un des principaux axes routiers. Il s'agit, sur le versant nord, des paroisses de Saint-Nérée, Honfleur et Saint-Nazaire; et sur le versant sud, des paroisses de Sainte-Sabine, Saint-Luc, Sainte-Justine et Saint-Cyprien. Notons aussi, sur ce versant sud, la présence d'une bonne route, la 204, qui traverse notre comté d'est en ouest, qui va de Daaquam à Saint-Georges-de-Beauce, à plus ou moins faible distance de la frontière Bellechasse-Maine.

Ce grand rectangle formé de 29 paroisses est encadré par quatre très importants cours d'eau: au nord, le fleuve Saint-Laurent dont l'importance n'est pas à démontrer; au sud, le bras sud-ouest de la rivière Saint-Jean à laquelle nous venons de faire allusion; à l'est, la rivière du Sud, longue d'environ 70 kilomètres, qui prend sa source sur les hauteurs de Sainte-Euphémie, coule d'abord en direction sud-ouest, vient traverser Armagh et Saint-Raphaël, pour rejoindre ensuite son delta situé dans la ville même de Montmagny; à



l'ouest, la rivière Etchemin longue de 125 kilomètres, qui prend sa source sur les hauteurs des Appalaches, tout près de Saint-Magloire, coule elle aussi tout d'abord dans la direction sud-ouest, recueille au passage la décharge du lac Etchemin et se dirige ensuite vers Saint-

Romuald. Les rivières du Sud et Etchemin sont deux cours d'eau régionaux, jalonnés de moulins, qui ont beaucoup contribué et contribuent encore beaucoup à la prospérité des paroisses qui font partie de leur bassin-versant. Pensons, par exemple, au pouvoir, à Saint-Raphaël, installé sur la rivière du Sud en 1922 et à cette autre usine de production d'électricité située sur l'Etchemin, un peu au sud de Saint-Henri. Notons aussi que le bassin-versant de l'Etchemin est de 1,500 km^2 car, en plus d'irriguer une large partie de Bellechasse, elle irrigue aussi les paroisses de la Beauce situées sur sa rive gauche.

La Concession d'Olivier-Morel De La Durantaye

On sait que le 29 octobre 1672, l'intendant Jean Talon a concédé à Olivier-Morel De La Durantaye une seigneurie de trois lieues, donnant sur le fleuve, sur deux lieues de profondeur. Ce qui couvrait approximativement le territoire aujourd'hui occupé par Saint-Vallier, Saint-Michel, La Durantaye et une partie de Saint-Raphaël.

On sait également que le seigneur avait le droit de se choisir, à même la seigneurie qu'on lui avait concédée, des espaces qui lui appartiendraient en propre. Les choix d'Olivier-Morel De La Durantaye furent les suivants: au centre de sa seigneurie: 36 arpents bornant au fleuve, par trois lieues de profondeur. On peut supposer qu'Olivier Morel De La Durantaye, en 1693, a ajouté une lieue à la profondeur de son domaine. Cette partie du domaine englobait le delta de la rivière Boyer et une large partie de l'anse de Saint-Vallier. À la limite nord-est de sa seigneurie, Olivier-Morel De La Durantaye choisit aussi une tranche d'environ 6 arpents par 25 de profondeur qu'il joignit à son domaine. Cette deuxième partie du domaine englobait la moitié du delta et une partie de l'anse de la rivière des Mères (là où se trouve le manoir Lanaudière).

Pourquoi a-t-il fait ces choix ?

À cause de la richesse et de l'abondance de la faune aquatique: à l'anse de Saint-Vallier et des Mères, les sites les plus productifs étaient situés à la corne nord-ouest des croissants qui s'avançaient dans le fleuve. « De la mi-mai jusqu'à la mi-juin, on y récoltait l'alose, la barbue, le doré, l'esturgeon. Le bar et la perchaude y étaient particulièrement abondants. Dès la mi-juin, on pêchait surtout le doré et la carpe. Les mois de septembre et octobre étaient les plus importants de la saison de pêche. En plus de l'anguille, le bar, le doré et le poisson blanc étaient les principales espèces que le pêcheur retrouvait dans son engin. »

> Utilité de l'anguille: elle servait de monnaie d'échange. Sa peau fournissait la babiche utilisée pour tresser les fonds de chaises et les raquettes. Elle fournissait l'huile pour l'éclairage domestique. Sa chair était appréciée. Les Indiens la faisaient fumer et elle servait de base à leur alimentation jusqu'à ce que les neiges de janvier soient assez hautes pour faciliter la poursuite et l'abattage du gros gibier tels le chevreuil, le caribou et l'orignal.
> Grand-père Ovide Bélanger faisait sécher les peaux d'anguille, au soleil, sur le mur sud-ouest d'un bâtiment de ferme. Une fois séchées, il les taillait en fines lanières dont il se servait pour réparer les chaussures ou les harnais des animaux de trait. Mon arrière-grand-père, Henri Bélanger, le père d'Ovide, avait été cordonnier au village. Ça explique probablement pourquoi se sont retrouvés chez-nous, dans notre vieux hangar, plusieurs outils pouvant servir à travailler les différentes sortes de cuir, y compris les peaux d'anguilles.

À cause du foin de grève (du jonc) qui rendait moins urgente la nécessité de défricher au plus vite pour nourrir le cheptel. Il n'y a pas si longtemps, les familles Roy et Gourgues

s'adonnaient à la récolte du jonc dans l'anse de Saint-Vallier. L'anse des Mères était une véritable prairie marine dont profitaient plusieurs agriculteurs.
À cause de l'absence de routes, été comme hiver, les rivières étaient les voies d'accès à l'intérieur des terres. Par exemple, la rivière Boyer a facilité le développement de la partie ouest de Saint-Vallier et des 2e et 3e rangs de Saint-Michel. On dit même qu'à cause de la Boyer, le troisième rang de Beaumont, sur la rive gauche de la Boyer, a été ouvert avant son deuxième rang, moins facilement accessible.

À cause des marées hautes qui, deux fois par jour, gonflaient les deltas et rendaient possible la mise à l'abri des barques et des petites embarcations, facilitant ainsi les chargements, les déchargements, l'entretien et les radoubs. Le delta de la rivière des Mères n'accueille-t-il pas, encore aujourd'hui, un petit chantier voué à la réparation de « voitures d'eau » de dimensions restreintes ?

Les censitaires du premier rang

Ceux-ci jouissaient du droit de pêche exclusif sur le fronteau de la terre qui leur avait été concédée. Ils profitaient aussi d'une facilité de communication avec les communautés situées en amont ou en aval et même avec leur parenté de l'île d'Orléans et de la Côte-de-Beaupré. Ajoutons à cela la facilité qui leur était offerte de rejoindre les marchés de Lévis

Maison paternelle d'une lignée des Bélanger depuis cinq générations: Henri – Ovide – Albert – André-Albert – Denis, qui aurait été construite par les Brochu en 1837-1838

et de Québec grâce à la barque que possédait le seigneur de La Durantaye et les autres embarcations de même type dont disposaient les institutions tels que l'Hôtel-Dieu-de-Québec et le Séminaire de Québec. En hiver, les glaces du fleuve offraient une route bien supérieure à celle que pouvait offrir la forêt encore très dense et peu connue.

Bassin-versant de la Boyer

Définition du mot bassin-versant: on dit que font partie d'un même bassin-versant les espaces drainés par un même cours d'eau. Ou encore, l'ensemble des espaces drainés par un même cours d'eau. Ce bassin versant de la Boyer est de 208 km^2. La Boyer, dans la première partie de son cours, est composée de deux bras: un bras nord qui prend sa source à Saint-Anselme, traverse Saint-Henri, Beaumont, Saint-Charles, Saint-Michel tout en drainant aussi le 4^e rang qui traverse La Durantaye; un bras sud qui prend sa source à Honfleur, traverse une partie de Saint-Gervais avant d'aller rejoindre le bras nord à la hauteur de Saint-Charles.

Le bassin-versant de La Boyer, de 208 km^2, est composé à 80% de terres agricoles. 19 ruisseaux sont tributaires de cette rivière. Avec le temps, à Saint-Charles même, onze moulins ont été animés par l'un ou l'autre de ces 19 ruisseaux.

Bassin-versant de la rivière des Mères

Beaucoup moins considérable que celui de la Boyer, il s'étend sur une coulée d'argile qui, en certains endroits, atteint plus de cent cinquante pieds de profondeur. À La Durantaye, dans le parc de l'église, la rivière des Mères a tout juste les dimensions d'un ruisseau de ferme. Et pourtant, trois kilomètres plus à l'est, en traversant les terres du premier rang de Saint-Vallier, elle a délayé et charroyé l'argile de son lit et de ses rives au point de couler au fond de pentes qui font penser à des canyons.

Trois de ses tributaires ont animé des moulins:

1) la rivière Blanche: le moulin Bilodeau englouti dans l'argile liquéfiée lors d'un glissement de
   terrain le 17 juin 1902;
2) un ruisseau agricole du rang du rocher: le moulin de Jos Fontaine;
3) la décharge du lac Saint-Michel: le moulin du Petit-Canton.

Ce moulin a été construit au cours des années 1747–1748 par les sœurs hospitalières de l'Hôpital-Général, et rénové il y a quelques années sous l'initiative de Fernand Breton et son épouse Claudette Paquet de la Société historique de Bellechasse. Rappelons seulement qu'à Saint-Vallier même, trois moulins à vent avaient précédé ces moulins à eau.

Le plateau nord des Appalaches (partie située à l'intérieur des limites de Bellechasse)

Cette section de Bellechasse, quand on l'observe sur la carte régionale de Chaudière-Appalaches, fait penser à un toit à deux versants dont la ligne faîtière est dans la direction nord-sud. On a l'impression que la rivière du Sud et la rivière Etchemin se partagent à peu près à part égale l'hydrographie de ce plateau.

La partie est de ce plateau est surtout à vocation forestière parce que difficile à convertir en territoire agricole à cause de l'abondance des roches et de la configuration accidentée des surfaces. Pensons à Armagh, Saint-Philémon, Saint-Nérée, Buckland, Saint-Damien.

Le bois qu'on y a trouvé est en grande partie dravé sur la rivière du Sud. M.Hector Harbour de Saint-Raphaël a été responsable de la drave jusqu'à Montmagny, pendant huit ans pour la Cie Price et pendant quinze ans pour la Cie Nicolls. Le bois arrivait à la rivière

du Sud surtout par la rivière Armagh après avoir emprunté des ruisseaux munis de barrages. Le bois arrivait aussi à la rivière du Sud par le bras Saint-Michel.

L'Etchemin servait également à la drave du bois qui lui arrivait par la rivière Abénaquis et par de nombreux ruisseaux, mais ce bois qu'elle charroyait, la rivière Etchemin le recevait surtout des hauteurs des Appalaches. Là était situé le principal territoire de coupe des Atkinson, dont le moulin se trouvait à Saint-Romuald.

Le moulin De Blois aura toujours été exploité par la famille, jusqu'aux petits-fils d'Albert, Harold et Jean-Pierre et jusqu'au malheureux incendie de cette année 2000, destructeur du moulin de 1913.

En plus de servir à la drave, la rivière Etchemin, tout comme la rivière du Sud, animait plusieurs moulins tout au long de son cours, notamment à Sainte-Claire et à Saint-Anselme. A Saint-Anselme même, il fut un temps où le moulin De Blois sciait le bois tout au long du jour et, le soir venu, produisait de l'électricité au profit de tout le village. Voyant cela, le village de Saint-Henri réclama le même privilège. « Et la lumière fut à Saint-Anselme, pour la messe de minuit du 24 décembre 1913 ».

Le plateau sud des Appalaches (partie située à l'intérieur des limites de Bellechasse)

Ce plateau sud fait lui aussi penser à un toit à deux versants. Sainte-Justine en est le sommet. De Sainte-Justine partent les rivières Daaquam et Famine. À quelque cinquante kilomètres de là, la rivière Daaquam, qui coule vers l'est, rejoint la rivière Saint-Jean et plus loin encore, le Nouveau-Brunswick. La rivière Famine, qui coule en sens opposé, vers l'ouest, rejoint la rivière Chaudière à la hauteur de Saint-Georges-de-Beauce.

Le bois y était beau et abondant. Les cours d'eau qui y rayonnent en tout sens se prêtaient à la pratique de la drave et animaient de nombreux moulins créateurs d'emplois. Une telle prodigalité de la forêt et de l'hydrographie a fait oublier l'aménagement de fermes agricoles. Une fois le bois parti, ce fut la rareté des emplois. Les hommes, devenus experts du travail en forêt et dans les scieries, se dirigèrent vers le Maine, le Lac-Saint-Jean, la Haute-Mauricie et vers d'autres lieux où leur expertise pouvait être mise à profit.

Mais les autorités auraient bien voulu peupler davantage cette région isolée, l'ouvrir véritablement à l'agriculture, au peuplement, et ralentir autant que possible l'émigration aux États-Unis. Pour ce faire, dans un premier temps, elles ont favorisé la venue des trappistes.

De 1862 à 1872, Sainte-Justine a été desservie par les trappistes. Et ensuite, les autorités ont cru avoir trouvé la solution à leur problème en favorisant la construction de chemins de fer qui sortiraient de leur isolement les hauts de comtés.

La construction de chemins de fer (1910-1915)

Même en cela les cours d'eau ont été utiles. On sait que les trains tirés par une seule locomotive ne pouvaient gravir une côte dont la pente dépassait 1.8 % à 2 %. En terrains accidentés comme le sont les plateaux nord et sud des Appalaches, on a donc, autant que possible, longé les rivières. Pour construire la section Saint-Malachie-Armagh, on a longé, jusqu'à Scott-Jonction, la rivière Chaudière, sur sa rive droite; de Scott, on est allé rejoindre Saint-Anselme; de Saint-Anselme à Saint-Malachie, on a longé la rivière Etchemin; à Saint-Malachie, après avoir décrit une boucle, on est allé longer la rivière Abénaquis avant d'aller rejoindre le rivage de la rivière du Sud à la hauteur d'Armagh.

Le Québec-Central a fait de même étant donné que le plateau du sud était encore plus accidenté que celui du nord. Après avoir suivi le cours de La Chaudière jusqu'à Saint-Georges, les arpenteurs de la compagnie Québec-Central ont choisi de longer la rivière Famine jusqu'à Sainte- Justine et ensuite de longer la rivière Daaquam.

Ainsi grâce à la construction de deux voies ferrées, construction facilitée par des cours d'eau, on a rendu plus facilement habitable les hauteurs de Bellechasse, on a sorti de l'isolement ceux qui s'y trouvaient, on a expédié par train vers Saint-Romuald, vers Windsor Mills et East Angus les produits de nos forêts, de nos moulins à scie. Mais ces deux lignes de chemin de fer ont-elles évité l'émigration de nos jeunes vers les États-Unis? Bien des historiens pensent que non. Plusieurs même sont portés à croire que nos beaux chemins de fer tout neufs ont plutôt favorisé cette émigration.

Conclusion

On n'en finirait pas de signaler les services rendus par les cours d'eau dans le passé sylvicole, agricole, familial et social de nos ancêtres. On a surtout fait allusion aux cours d'eau servant de routes, à l'activité des moulins et à la pratique de la drave. C'était plus facile parce que plus spectaculaire. Mais a-t-on suffisamment insisté sur l'importance des ruisseaux de ferme qui, depuis la mise au paccage le printemps jusqu'au retour à l'étable en automne, offraient aux bêtes une eau saine et abondante? Il aurait aussi fallu se donner la peine de dire quelques mots des fossés de ligne qui, avant l'installation des drains agricoles, rendaient l'eau partout disponible sur nos fermes, dans chacun de nos clos. Cette eau de nos fossés de ligne, en nous quittant, passait à un ruisseau, à une rivière, pour le plus grand bien de la faune ailée et aquatique qui n'en a pas besoin seulement à la fonte des neiges et durant les grandes pluies d'automne. On aurait surtout dû parler de ces sources qui suintaient un peu partout à travers le roc, dans les clos de terre « sec », sources qui devenaient puits de surface, aqueduc; ruisseau de décharge, alimentation en eau saine et abondante, au service de la famille et du cheptel, tout au long de l'année.

Sources principales

Au fil des ans, Nos moulins, témoins de notre histoire, Société historique de Bellechasse, Vol 12, n°4, 2000, 122 p.

GAGNON Laval et PARADIS *Kathy, La tournée des vieux moulins à vent du Québec, Édition La Plume d'Oie, AGMV MARQUIS, Québec, Canada, 1999.*

(GIRAM) Le groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu, *La pêche à l'anguille, une tradition*, Cegep Lévis-Lauzon, 205, Mgr Bourget, Lauzon.

Gouvernement du Québec, ministère des Affaires culturelles, Direction générale du patrimoine, *L'île des moulins, 1979,*63 p.

Guide touristique Chaudière - Appalaches 2005.

LANGLOIS Michel, *Des moulins et des hommes*, 1608-1700, Marquis, membre du groupe Scrabini, Québec, Canada, 2005, 287 p.

LEFRANCOIS Arthur, f.i.c., *Histoire des îles Etchemin*, (1re partie), Les Éditons Etchemin, Saint-Romuald, Lévis, 96 p.

MOREL DE LA DURANTAYE Jean-Paul, *Olivier Morel De La Durantaye, officier et seigneur en Nouvelle-France,* Septentrion, Éditions Christian, mai 1997, 225 p.

Une marée de juillet,
au temps des fraises et des foins

par Charles-Henri Bélanger

Au lever du soleil, les dernières vagues de la marée montante étaient venues doucement perdre le reste de leur élan sur le sable de la grève, au bas des écores de tuf dont le sommet formait une sorte de promontoire dominant le fleuve. À l'arrière plan, le versant sud-est de l'île d'Orléans et tout un cortège de crêtes laurentiennes avec, en bout de défilé, les sommets du mont Sainte-Anne et du Cap-Tourmente. La mer était haute, « fine haute », comme on disait dans le temps et le soleil du matin l'illuminait. Et puis, discrètement, les eaux s'étaient retirées. Tout doucement, au cours de l'avant-midi, la marée s'était laissé glisser vers le chenal du sud, comme en réponse à un appel venant du large.

Le baissant avait laissé à découvert la partie sablonneuse de la grève et les joncs et, dans toute leur étendue, les battures dont les strates verticales hérissées mettaient à dure épreuve nos pieds d'enfants. Pendant plusieurs heures, le soleil ardent avait chauffé le tuf des battures et les joncs et le sable du rivage. Toute la baie avait été abandonnée aux oiseaux de grève qui trouvaient là, semble-t-il, de quoi se nourrir et se reposer à la frange des eaux.

Et puis, après plus de six heures de baissant, le fleuve avait atteint ce bref moment étale, cet instant où tout s'arrête, ce court point d'équilibre entre le baissant et le montant avant que les eaux n'entament leur remontée sur le vaste croissant formé par la baie de Saint-Vallier, depuis la longue pointe Mercier, à l'ouest, jusqu'à la pointe de l'ancien quai, à l'est, au pied du village. La pointe Mercier formée par une dorsale rocheuse était alors empanachée sur toute sa longueur par la pêche à fascine de Misaël Labrecque dont les gréements s'étiraient au point de rejoindre les limites des basses marées, tout près du chenal du sud. Imperceptiblement d'abord, les eaux avaient entamé leur remontée en se faufilant, en se laissant glisser entre les joncs et les grosses roches déposées ici et là, avec les années, par la fonte de vastes carapaces de glace qui les avaient enveloppées, incorporées à leur volume et charroyées.

Après trois à quatre heures de montaison, les premières vagues minces s'amenaient hésitantes. On aurait dit que, comme des éclaireurs, elles venaient reconnaître les lieux. Elles annonçaient la prochaine marée haute, celle de fin d'après-midi. Ces premières ondes étaient à nouveau assez près pour que l'on puisse aller au-devant d'elles sans alerter les parents. Nos pieds trop sensibles, on les protégeait contre les strates trop coupantes, en choisissant de passer sur des talles de joncs ou même dans les petites mares de limon. Au cours de sa lente avance vers le rivage, l'eau devenait de plus en plus tiède. Elle profitait de la chaleur accumulée par les battures chauffées pendant plusieurs heures sous un soleil de plomb.

En fin d'après-midi, le sable du rivage était devenu tellement chaud qu'il nous brûlait les pieds. On apercevait alors les bébés poissons, à la limite de l'onde, là où l'eau glisse toute mince sur le sable. Aimaient-ils glisser comme tous les enfants du monde ? Tout ce qui vit, même le végétal, ne recherche-t-il pas le confort le plus épanouissant ?

Ces minuscules créatures jouissaient d'une liberté qui n'était pas accordée aux enfants de toutes les espèces et elles en abusaient. Le confort de ce mince filet d'eau attiédie devenait un piège. Avec le baissant, les creux des battures jouaient le rôle de petits lacs dont les bords retenaient facilement prisonniers quantité de jeunes poissons. Pour être libérés, ceux-ci devaient attendre la marée suivante, à la merci des oiseaux de grève.

Et nous, sur les strates trop souvent hérissées presque coupantes qui nous faisaient mal aux pieds, armés de pots vides de confitures de fraises, on faisait autant de captures que nous le voulions. Mais nos prises, nous avions toutes le misères du monde à les garder en vie. Tenus captifs dans des contenants conçus pour la conservation des confitures de fraises, les bébés poissons, privés de la liberté des grands espaces, perdaient trop tôt le goût de vivre. Et dire que tant d'autres poissons colorés comme des fleurs, urbanisés ceux-là, trouvaient leur goût de vivre dans des aquariums de riches salons ombragés d'épaisses tentures avec, comme soleil, la luminosité blafarde d'un tube fluorescent.

Aujourd'hui, on se dit que ce n'était pas correct de les priver comme ça de leur liberté et même de leur vie. Pourtant, nous ne voulions que les apprivoiser, en prendre soin, les regarder savourer des miettes de pain. « La bonne volonté, à elle seule, ne suffit pas toujours ». Entre cinq et dix ans l'enfant aime les animaux ! Ça ne lui vient pas à l'idée que l'animal, pour sa part, se priverait facilement de ses attentions.

Un sol gorgé d'eau : la tourbière

L'exploitation de la tourbe à Saint-Charles dans les années 1940

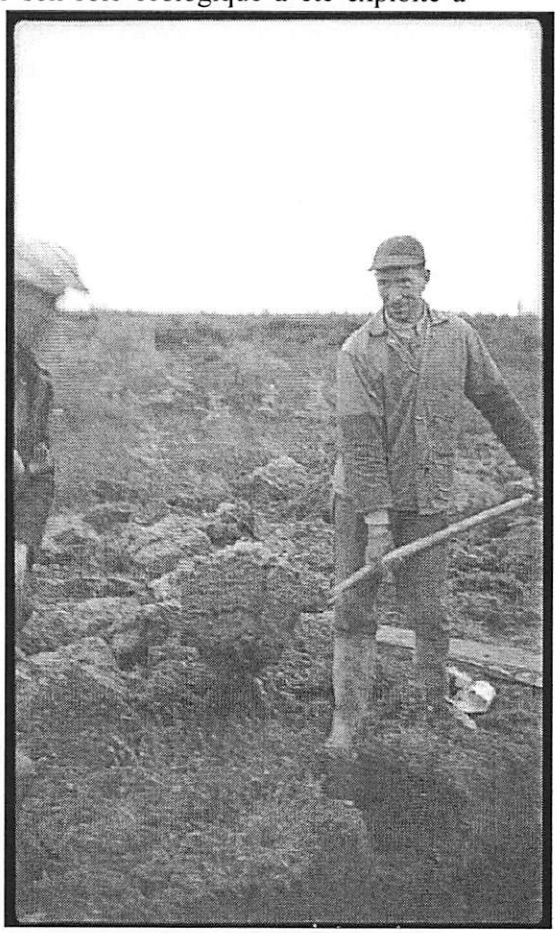
par Yves Hébert

Lorsque l'on emprunte la route menant de Beaumont à Saint-Charles, une évidence saute aux yeux. Le territoire comprend une large savane. En Afrique, la savane est une prairie herbeuse où poussent de rares arbustes. Au Canada, il est vrai que depuis la fin du XVII[e] siècle le mot savane désigne un terrain marécageux qui en apparence possède certaines caractéristiques visuelles de la savane africaine. Mais c'est là où s'arrêtent les similitudes, car le sol de la savane québécoise est gorgé d'eau. Il s'agit en fait d'une tourbière. Ce milieu humide aujourd'hui valorisé pour sa biodiversité et reconnu pour son rôle écologique a été exploité à différents moments en raison de la tourbe de sphaigne que l'on pouvait en tirer soit pour le chauffage ou à des fins horticoles.

La tourbe témoin de l'histoire environnementale

Le sol de la tourbière est mal drainé ce qui favorise la prolifération de plantes aquatiques. Lorsque celles-ci meurent, elles constituent désormais une couche de débris qui se décomposent très lentement. Appelée tourbe, cette matière possède au moins une quarantaine de centimètres d'épaisseur. Elle peut atteindre dans certains pays une dizaine de mètres de profondeur[1]. La tourbe est généralement constituée d'eau à 80 %, c'est pourquoi des procédés de séchage de la tourbe furent inventés pour l'utiliser à diverses fins.

Bien connue en Europe, la tourbe a été exploitée comme combustible dès que le bois de chauffage se fit plus rare. L'Écosse, l'Irlande et l'Angleterre furent les premiers pays à l'utiliser. Avec la révolution industrielle, l'industrie de la tourbe connaît une croissance stupéfiante. Dans les années 1850, dans la région de Paris, ce genre d'exploitation occupe plusieurs centaines d'ouvriers[2]. Si cette industrie connaît un essor important, c'est que les forêts de l'Europe ont été fortement déboisées. La Russie devient ainsi le plus gros producteur de tourbe suivi de la Finlande et du Canada en 1919[3].



Ouvrier récoltant la tourbe à la tourbière Claire Saint-Charles de Bellechasse, 1942
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

[1] LÉVESQUE, Carol. *La tourbe, ses propriétés et ses utilisations*. S.l., Le Bureau de recherche sur l'industrie de la tourbe dans l'Est du Québec., 1979, p. 1-2.

[2] *Appendice du quinzième volume des journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada, depuis le 26 février jusqu'au 10 juin 1857, inclusivement, dans la vingtième année du règne de notre souveraine dame la Reine Victoria étant la 3me session du 5me Parlement provincial du Canada*, Toronto, LL. Perrault, 1857. Rapports de William Logan et T.S. Hunt.

[3] BONNEAU, Basile. *L'industrie de la tourbe au Canada*. Mémoire pour l'obtention de la maîtrise en sciences commerciales, Québec, Université Laval, 1949, p. 27.

Les tourbières du Québec et l'industrie de la tourbe

Les tourbières de la province de Québec se sont formées dans l'ancienne mer de Champlain après la période de glaciation. Elles constituent les archives de 10 000 ans d'histoire naturelle dans certaines parties du territoire du Québec. La découverte des tourbières semble correspondre à l'avancée des défrichements et à la colonisation de nouvelles terres. Bien avant les colons européens, les Algonquins connaissaient l'existence des savanes qu'ils nommaient *ate*[4]. Parmi les plus vieilles mentions de cette entité géographique mentionnons celles de Joseph Bouchette en 1815. Celui-ci s'attarde particulièrement à la Grande et à la Petite savane de Longueuil, qui ont été presque asséchées et converties en terres arables à cette époque[5]. Dans les années 1850, plusieurs géologues s'intéressent aux tourbières et constatent leur grand nombre dans la vallée du Saint-Laurent. On commence alors à extraire la tourbe pour en faire un combustible.

On a fondé beaucoup d'espoir sur l'industrie de la tourbe à des fins combustibles au cours du XIX[e] siècle. Mais ce type d'exploitation semble avoir été abandonné dans les années 1920. A une époque où la botanique connaît un essor important, on commence également à reconnaître que la tourbière représente un milieu favorable à la prolifération de certaines plantes, parfois rarissimes en d'autres lieux.

À partir des années 1930, on assiste au renouveau de l'industrie de la tourbe. La mise sur pied d'une petite usine à l'île Verte par un producteur d'origine allemande en 1933 marque le coup d'envoi de l'exploitation moderne des tourbières pour en tirer de la mousse de tourbe. En 1940, le géologue Henri Girard répertorie alors 75 tourbières importantes sur le territoire du Québec[6]. Une vingtaine d'entre elles seront exploitées à la fin des années 1940. Au Québec cette industrie connaît son expansion à cause de la Seconde Guerre mondiale. Si on commence à l'exploiter, c'est en raison de la fermeture du marché européen de la tourbe qui oblige les États-Unis à se tourner vers la tourbe canadienne.

La Plée de Saint-Charles-de-Bellechasse

Malaxeur de tourbe à tourbière Claire à Saint-Charles de Bellechasse,1942 Bibliothèque et Archives nationales du Québec

[4] CUOQ, Jean-André. *Lexique de la langue algonquine.* Montréal, J. Chapleau, 1886, p.67.
[5] BOUCHETTE, Joseph. *Description topographique de la province du Bas-Canada : avec des remarques sur le Haut-Canada et sur les relations des deux provinces avec les États-Unis de l'Amérique*, Londres, Imprimée pour l'auteur et publiée par W. Faden, 1815, p. 171.

La partie nord du territoire de Saint-Charles est essentiellement formée par la Plée de Saint-Charles qui s'étend du sud-ouest au nord-est sur un peu plus de huit kilomètres et dans sa partie la plus large sur deux kilomètres. Celle-ci n'est pas uniforme puisqu'elle comprend deux petites nappes d'eau : le lac Saint-Charles et le lac Beaumont. Cette étendue de verdure rejoint presque la Plée de Beauharnois, située dans le secteur Pintendre de Lévis, et la partie est de la Réserve écologique de la Grande Plée Bleue. Appelée également Savane Claire dans le langage populaire, elle a donné naissance à une exploitation de la tourbe, se situant à un demi-kilomètre du chemin de fer du Canadien National et à quatre kilomètres environ à l'ouest du village de Saint-Charles. Appelée la tourbière de Clair dans les années 1940, elle a d'abord servi à l'exploitation de la tourbe pour son utilisation comme combustible.

Durant plusieurs décennies, la Plée de Saint-Charles a constitué une frontière naturelle au peuplement. Au début des années 1800, elle est appelée *Grande Plaine* et certaines concessions semblent se prolonger dans la tourbière.[7] On la connaît également sous le nom de Savane Claire depuis au moins les années 1930[8]. Aujourd'hui une section de cette savane est exploitée pour la mousse de tourbe par une entreprise connue sous le nom de Tourbière Smith. C'est dans cette zone que le Groupe de recherche en écologie des tourbières de l'Université Laval s'intéresse, sur une base expérimentale, aux conséquences des changements climatiques sur les tourbières.

L'exploitation de la tourbe combustible dans la tourbière de Clair dans les années 1940

Les méthodes d'exploitation de la tourbe à la tourbière de Clair correspondent aux avancées technologiques que l'on observe au début des années 1940. Pour façonner des mottes de tourbe, on utilise alors une machine conçue par le géologue Henri Girard s'inspirant d'un modèle européen. Cet engin est en fait une automobile modifiée. Sa partie arrière fait place à un bâti de bois et à un ensemble de roues d'engrenages, d'une trémie et d'une poulie fixée à l'arbre moteur du véhicule surmonté d'un convoyeur[9].

La méthode de l'extraction et de la composition des briques de tourbe est la suivante. Un homme extrait de la tourbe à la main à l'aide d'une fourche et la jette dans le convoyeur de la machine. La matière se rend jusqu'à la trémie puis elle est malaxée. Par la suite, trois bandes parallèles de tourbe pressée sont propulsées du pressoir et déposées sur des palettes de bois. A Saint-Charles des rouleaux de bois surélevés permettent d'acheminer les mottes de tourbe vers des châssis de séchage de trois pieds carrés. Ensuite les châssis sont placés sur des claies de cinq étages pour une période de séchage qui doit durer de trois à quatre jours. Les dépôts de séchage doivent alors se situer non loin du malaxeur qui normalement doit s'avancer sur de larges poutres de bois toutes les quinze minutes. On ne connaît pas l'importance de l'exploitation de la tourbière de Saint-Charles dans les années 1940. Toutefois, pour rentabiliser une telle industrie, il fallait à cette époque une main d'œuvre de six hommes : deux hommes pour pelleter la tourbe, trois hommes pour étendre les châssis sur la surface de la tourbière et un autre pour s'occuper des châssis.

---

[6] GIRARD, Henri, *La tourbe dans Québec, son origine, sa répartition et son emploi.* Québec, Rédempti Paradis imprimeur de sa majesté le roi, 1947, (Rapport géologique, no 31), p. 40.

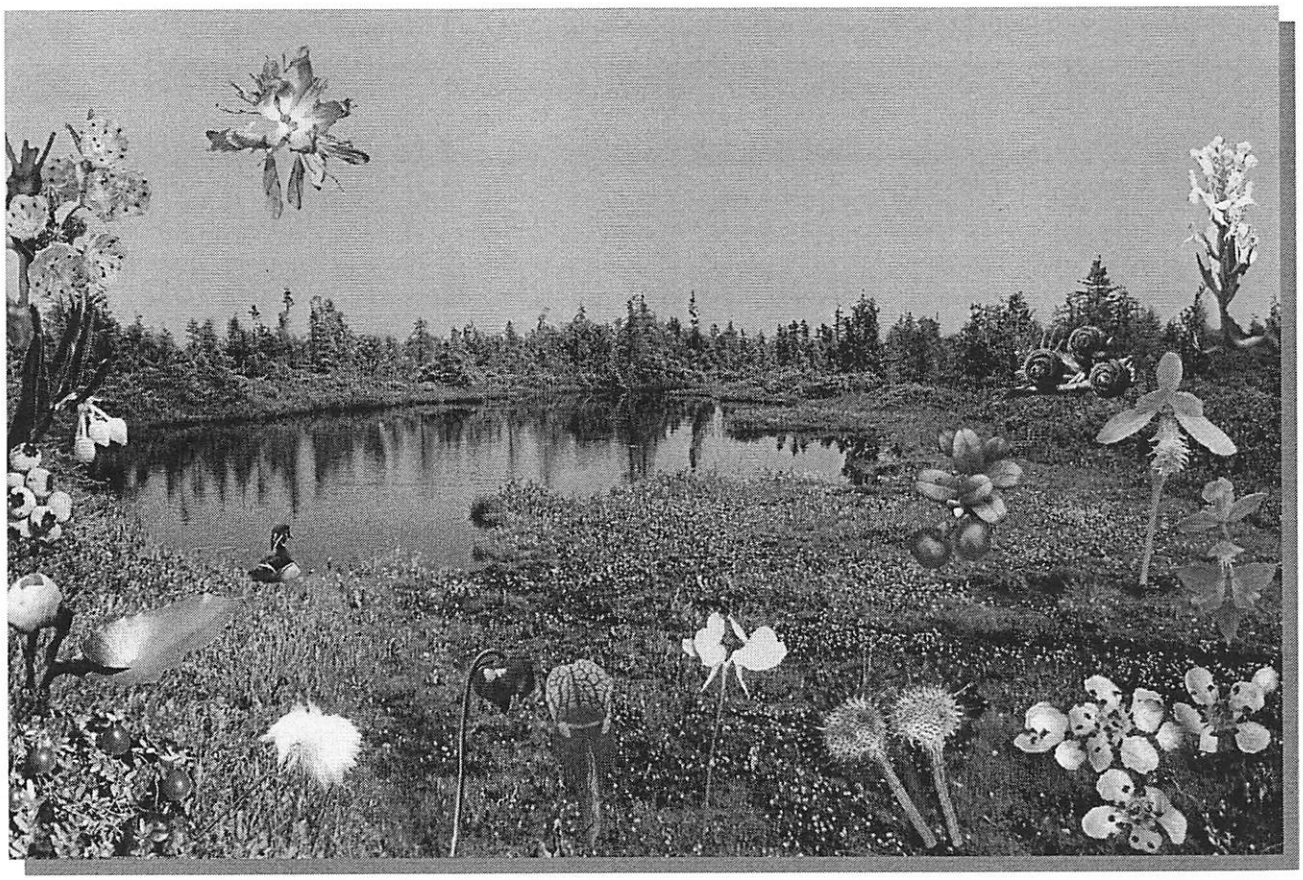
[7] Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ), Cartothèque, Plan et chaînage de la profondeur des terres d'une partie des habitans [sic] situé du côté nord de la rivière Boyer et du chaînage en superficie de plusieurs lots de terre, 3 décembre 1804, Carte de Jean-Baptiste Larue, Cote 5B02-3900.

[8] BAnQ, Cartothèque, Plan du comté de Bellechasse d'après le cadastre. Québec, ministère de la Colonisation, de la Chasse et des Pêcheries, 1934.

[9] GIRARD, Henri, *Op. Cit.*, p. 26.

Conclusion

L'exploitation de la tourbe comme terreau organique a connu une prospérité surtout dans les années 1950 et suivantes. Il est vrai que certaines entreprises, comme ce fut le cas à Saint-Charles, ont tenté de produire la tourbe comme combustible, mais cette industrie n'a pas fait long feu. Probablement en raison du fait que le bois de chauffage était généralement disponible dans Bellechasse. Mais cela s'explique également par le fait que la période de séchage était trop courte pour la produire en grande quantité.



Dans ce montage artistique, dont l'original est en couleur, Paul St-Arnaud illustre avec bonheur chacune des plantes qu'il a photographiées à la tourbière de la Grande Plée bleue.

La riche tradition familiale des marins de Saint-Michel

Liste des marins natifs, résidents ou ayant résidé à Saint-Michel-de-Bellechasse au cours du XX^{e} siècle et du présent siècle.

Phydime Vézina (père de Phydime, Philias et Cléophas), capitaine.

Phydime Vézina (fils de Phydime), navigateur.

Philias Vézina (fils de Phydime, père d'Albert), navigateur.

Cléophas Vézina (fils de Phydime, père d'Ernest, Eugène, Joseph, Lionel et Léonce), capitaine sur le Champion, bateau à vapeur qui desservait les différents villages de Québec à Berthier-sur-Mer. Il transportait des marchandises de tous genres mais surtout des pèlerins qui venaient à Saint-Michel au Sanctuaire Notre-Dame-de-Lourdes. M. Vézina fut également capitaine sur le Lady of Gaspé.

De gauche à droite : Eudore Vézina, Lionel Vézina et Michel Vézina

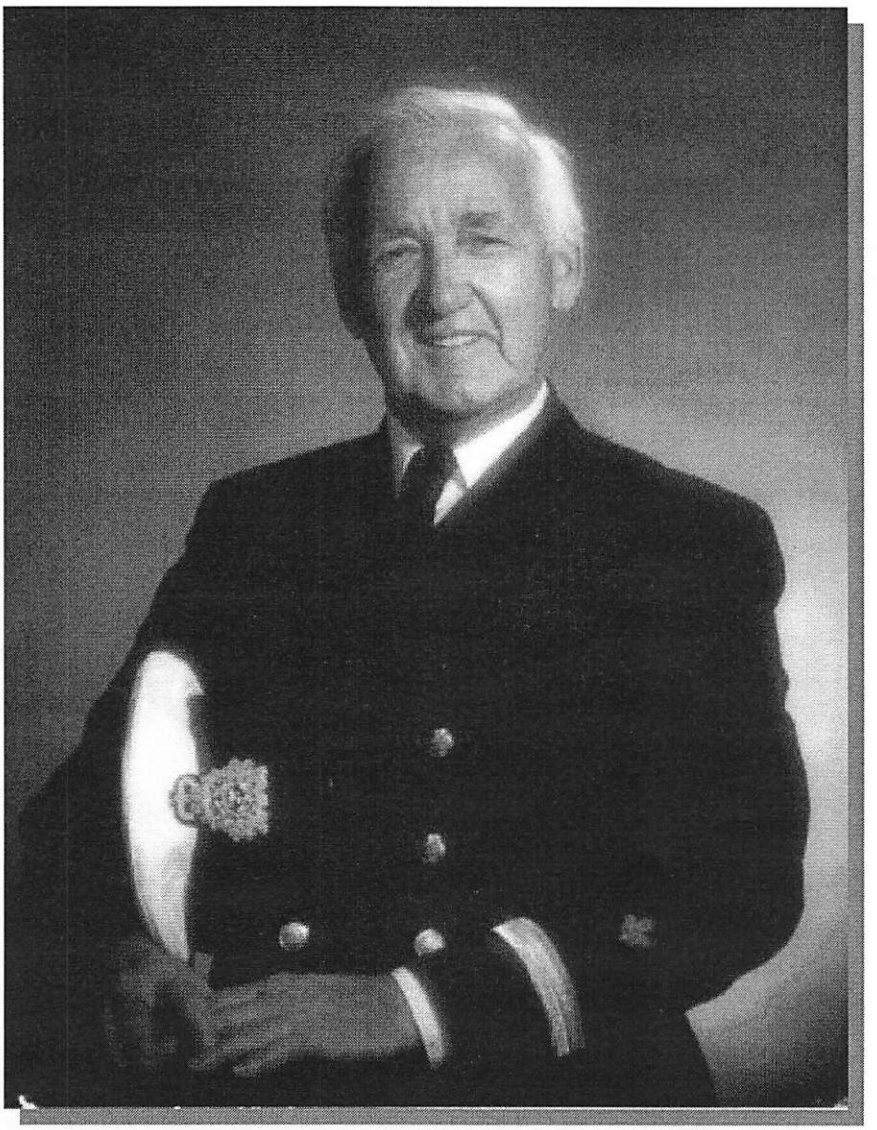
Ernest Vézina (fils de Cléophas, père de Cléophas junior, Eudore, Gustave, René, Marcel et Michel), capitaine sur les remorqueurs de Marine Industries de Sorel; famille Simard .

Cléophas junior Vézina (fils d'Ernest), navigateur.

Eudore Vézina (fils d'Ernest, père de Guy), capitaine sur le balayeur de mines HMC COMOX de la Marine Royale à Halifax lors de la Guerre 1939-1945. Il fut capitaine sur les bateaux des pilotes à Pointe-au-Père et

Les Escoumins : Le C.G.S. Citadelle et L'Abraham Martin II. Capitaine sur les navires de la GCC/MPO[1].

Guy Vézina (fils d'Eudore), pilote du Saint -Laurent, Québec / Trois-Rivières.



Gustave Vézina

Gustave Vézina (fils d'Ernest, père de Gilles et Jean), cuisinier et chef steward, GCC/MPO. Auparavant, matelot avec Édouard Morissette, ils ont survécu au naufrage de leur bateau au large de l'île au Sable en Nouvelle-Écosse. Monsieur Vézina a survécu au torpillage de son bateau à l'entrée du port de Brest en France durant la guerre 1939-1945.

Gilles Vézina (fils de Gustave, frère de Jean), matelot, homme de roue, GCC/MPO.

[1] Garde Côtière Canadienne et ministère Pêches et Océans

Jean Vézina (fils de Gustave, frère de Gilles), deuxième cuisinier, GCC/MPO.

René Vézina (fils d'Ernest), matelot et homme de roue, GCC/MPO.

Marcel Vézina (fils d'Ernest), waiter, barges de l'Anglo Pulp.

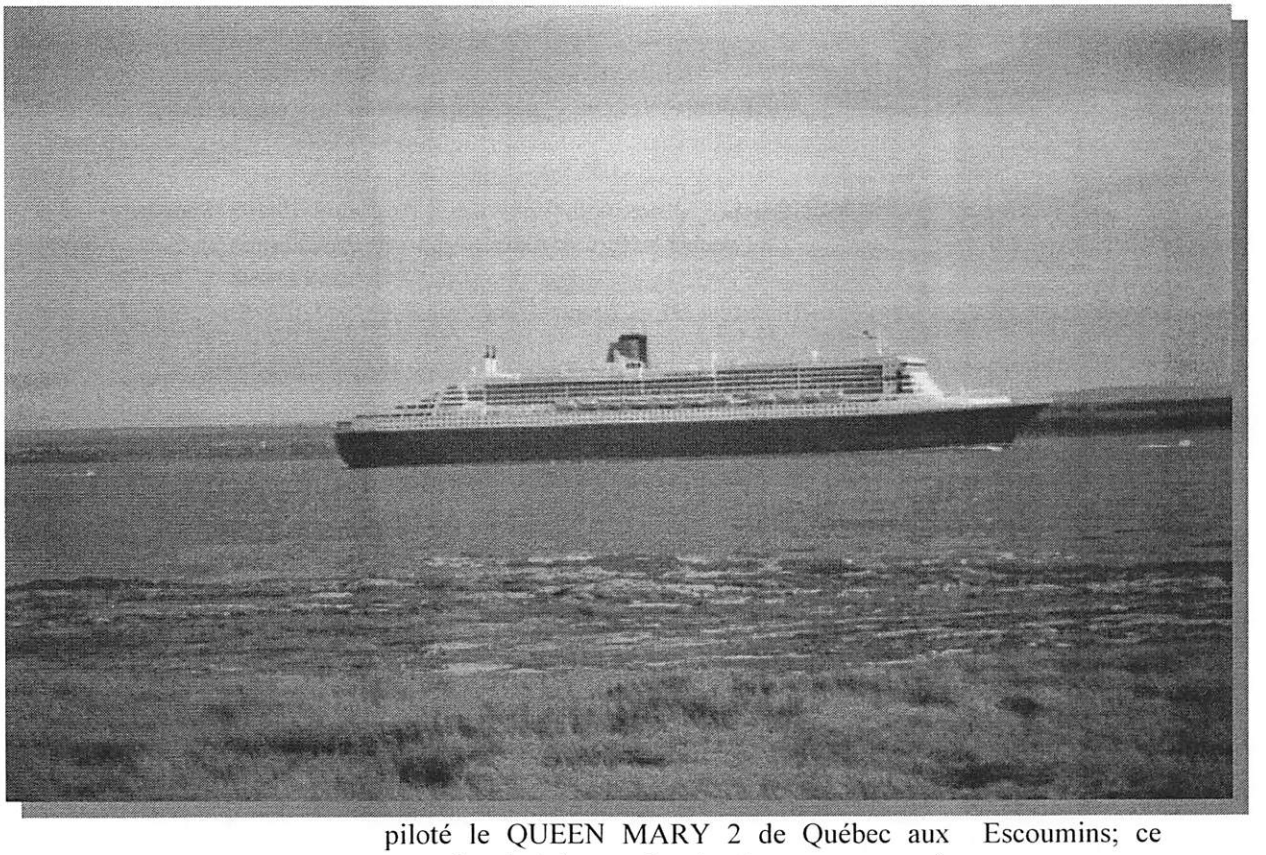
Michel Vézina (fils d'Ernest, père d'André, Denis, Daniel et Stéphane). Officier au long cours, capitaine sur les barges des Grands Lacs pour la Hall.

André Vézina (fils de Michel).Études à l'Institut Maritime de Rimouski, mécanicien: Remorqueur Port-Cartier (Minière), pétroliers du Groupe Desgagnés, pétroliers de la Soconav.

DenisVézina (fils de Michel). Études à l'Institut Maritime de Rimouski, certificat de capitaine Home Trade.

Il est présentement officier sur les vraquiers canadiens des Grands Lacs.

Daniel Vézina (fils de Michel). Études à l'Institut Maritime de Rimouski, certificat de capitaine au long cours, pilote du Saint-Laurent les Escoumins/Québec. Le samedi 1er octobre 2005, il a



piloté le QUEEN MARY 2 de Québec aux Escoumins; ce paquebot était à cette date le plus gros au monde.

Stéphane Vézina (fils de Michel), matelot et homme de roue sur les navires de la Garde Côtière Canadienne, GCC/MPO.

Eugène Vézina (fils de Cléophas et père de Jacques), peintre.

Jacques Vézina (fils d'Eugène), officier sur les bateaux de la Marine Industries de Sorel; famille Simard.

Joseph Vézina (fils de Cléophas, père de J.- Fernand et de Paul-Émile), capitaine, GCC/MPO.

J.- Fernand Vézina (fils de Joseph), pilote du Saint-Laurent, Pointe-au-Père et Les Escoumins / Québec.

Paul-Émile Vézina (fils de Joseph),officier, Marine Royale Canadienne.

Lionel Vézina (fils de Cléophas), matelot, GCC/MPO.

Léonce Vézina (fils de Cléophas), matelot, GCC/MPO.

Charles Vézina (père d'Adélard), pilote du Saint-Laurent.

Adélard Vézina (fils de Charles), pilote du Saint-Laurent.

Albert Vézina (fils de Philias, beau-frère de Philippe Santerre), capitaine, GCC/ MPO.

Gilbert Gagnon (frère de Jules-Aimé, beau-frère d'Eudore Vézina), mécanicien au long cours et barges des Grands Lacs.

Jules-Aimé Gagnon (frère de Gilbert, beau-frère d'Eudore Vézina), matelot, barges des Grands Lacs.

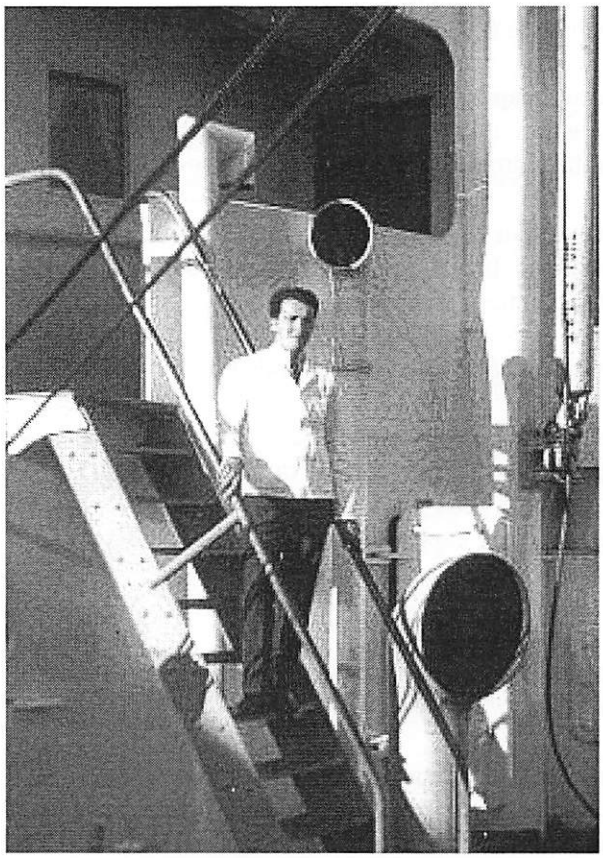
Aurèle Dubé (beau-frère de Michel Vézina, Gustave Vézina et de René Leclerc), matelot, GCC/ MPO.

Anaclet Leblanc, capitaine au long cours. Dès l'âge de seize ans, il commence à travailler comme matelot et fréquente l'Institut Maritime en Nouvelle-Écosse. Il gravit avec le temps les échelons d'officier et décroche le titre de capitaine au long cours pour les bateaux à voiles et ceux à la vapeur. Capitaine au service du Canadian National Steamship C.N.S. ou du Canadian National Railway C.N.R sur le navire LADY RODNEY.

Capitaine Anaclet Leblanc

Il fera la navette pendant plusieurs années entre La Jamaïque et Montréal, transportant des passagers et une cargaison de bananes qui l'obligeait au respect d'un horaire compte tenu du mûrissage de ce fruit. Il navigua sur les océans: Atlantique, Indien et Pacifique pour atteindre les différentes destinations.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, il fut commandeur de différentes flottes de navires qui partaient d'Halifax et se rendaient en Europe, dont les navires qui transportaient des troupes. Il fut au service de son pays pendant les deux grandes guerres mondiales,



Gaston Robitaille, 1963, sur le Simon Fraser

ce qui lui valut les mérites de l'Ordre de L'Empire Britannique (O.B.E).

À sa retraite, il acheta un bateau en Nouvelle-Écosse. L'auteur de ces lignes, Gaston Robitaille, y était mousse à bord. Ce bateau servait pour des croisières sur le fleuve avec la possibilité d'accoster au quai de Saint-Jean de l'île d'Orléans. Un jour, le propriétaire de l'île Madame invita M. Saint-Georges Côté, un animateur de radio bien connu à l'époque, à venir pique-niquer avec ses amis sur l'île. Monsieur Côté nous invita à nous joindre à son groupe, ce qui nous permit, le capitaine et moi, de fouler le sol de l'île.

La pêche aux bars rayés: Nous partions du quai de Saint-Michel et jetions l'ancre au sud du récif de l'île Madame ou au sud du passage entre l'île Madame et l'île au Ruau. Je mettais le doris à l'eau, j'embarquais un pêcheur et je jetais l'ancre à l'endroit qu'il désirait, la pêche était généralement bonne. Chaque année, la brasserie Molson commanditait un tournoi de pêche aux bars rayés. C'est la plus longue prise qui déterminait le vainqueur.

Gaston Robitaille, waiter et assistant steward sur le brise- glace Simon Fraser, GCC/MPO (arrière petit-fils d'Odilon Marcoux).

Odilon Marcoux, navigateur sur l'Aberdeen, GCC/MPO (arrière-grand-père de Gaston Robitaille).

Adélard Santerre (frère de Georges et Auguste), pilote du Saint-Laurent,
Pointe-au-Père / Québec.

Georges Santerre (frère d'Adélard et d'Auguste), pilote du Saint-Laurent, Pointe-au-Père / Québec.

Auguste Santerre

Auguste Santerre (frère d'Adélard et Georges, père de 23 enfants dont Jean-Paul, Fabien, François, Michel et Philippe). Pilote du Saint-Laurent, Pointe-au-Père / Québec, pilote attitré sur les Empress : Briten et Australia. Pilote royal qui fut chargé en 1939 de

conduire le roi George V1 et la reine Élizabeth à bord de L'Empress of Australia le long du Saint Laurent. Détenteur de l'Ordre de L'Empire Britannique (O.B.E).

Jean-Paul Santerre (fils d'Auguste), capitaine au long cours, professeur à l'Institut Maritime de Rimouski, gardien de port au port de Québec. Il a survécu avec son frère François au torpillage du même bateau durant la guerre 1939-1945.
François Santerre (fils d'Auguste), matelot au long cours. Il a survécu avec son frère Jean-Paul au torpillage du même bateau durant la guerre 1939-1945.
Fabien Santerre (fils d'Auguste), premier officier, barges des Grands Lacs.
Michel Santerre (fils d'Auguste), matelot, barges des Grands Lacs.

Philippe Santerre (fils d'Auguste, père de Pierre, beau-père de Jean-Luc Denault, beau-frère d'Albert Vézina), maître d'équipage, homme de roue, GCC/MPO.
Pierre Santerre (fils de Philippe, beau-frère de Jean-Luc Denault, neveu d'Albert Vézina), capitaine en eau secondaire, GCC/MPO.

Louis Edmond Pouliot (père de Paul, Edmond Junior, Pierre, John et beau-père de Denis Blouin), pilote du Saint-Laurent, Pointe-au-Père et Les Escoumins / Québec.

Paul Pouliot (fils de Louis Edmond), mécanicien, GCC/MPO à Vancouver.
Edmond Junior Pouliot (fils de Louis Edmond), pilote du Saint-Laurent, Pointe-au-Père et Les Escoumins / Québec.

Pierre Pouliot (fils de Louis Edmond), homme de roue, GCC/MPO et sur les barges des Grands Lacs, maître d'équipage pour le Groupe Desgagnés.

John Pouliot (fils de Louis Edmond), officier, GCC/PMO.

Denis Blouin (gendre de Louis Edmond Pouliot, beau-frère de Paul, Edmond Junior, Pierre et John), mécanicien, GCC/MPO.

Archillas Breton (père de François et grand-père d'Alain), maître d'équipage sur le Ernest Lapointe, GCC/MPO.
François Breton (fils d'Archillas et père d'Alain) capitaine sur le Ernest Lapointe, GCC/MPO.
Alain Breton (fils de François et petit-fils d'Archillas), officier de logistique sur le NGCC. AMUNDSEN, GCC/MPO.

Arbel Bernier (frère d'Adélard et de Camille, père d'Ernest), pilote du Saint-Laurent.

Ernest Bernier (fils d'Arbel, père de Jacques et Jean), pilote du Saint-Laurent, Pointe-au-Père / Québec, pilote attitré sur les Empress : Briten et Australia.

Jacques Bernier (fils d'Ernest), pilote du Saint-Laurent, Pointe-au-Père / Québec.
Jean Bernier (fils d'Ernest, père de Jean-Guy), pilote du Saint-Laurent, Pointe-au-Père et Les Escoumins / Québec.

Jean-Guy Bernier (fils de Jean), deuxième lieutenant au long cours, pilote du Saint-Laurent, Pointe-au-Père et Les Escoumins / Québec.

Adélard Bernier (frère d'Arbel et de Camille), pilote du Saint-Laurent. Il fut le dernier à piloter L'Empress of Ireland. Le 28 mai 1914, Monsieur Bernier pilota l'Empress de Québec jusqu'à Pointe-au-Père et il descendit à cet endroit. L'Empress continua sa course vers l'Est et à 1 h 45 du matin le 29 mai, vis-à-vis Sainte-Luce, il vint en abordage avec le navire Storstad qui se dirigeait vers l'Ouest, direction Pointe-au-Père où il devait y faire embarquer un pilote. Le paquebot sombra presque immédiatement tandis que le Storstad put continuer sa route vers Québec bien que considérablement endommagé à la proue.

Camille Bernier (frère d'Arbel et d'Adélard, père de Joseph-Adélard), pilote du Saint-Laurent.

Joseph-Adélard Bernier (fils de Camille), pilote du Saint-Laurent.

Alphonse Bernier (père de Joseph et de Léandre), capitaine à bord de son bateau, il transporte durant l'été dans différents ports du Saint-Laurent : du bois de papier ou pitoune, des madriers et du charbon. À l'automne, il transporte dans une barge tirée par un remorqueur, des anguilles vivantes à New-York via la rivière Richelieu. Il vend avec profits ses anguilles à des Allemands. Il fut également constructeur de bateaux en bois.

Joseph Bernier (fils d'Alphonse), navigateur et constructeur de bateaux en bois.

Léandre Bernier (fils d'Alphonse), cuisinier sur une barge de la Donnacona qui transportait le papier journal de Donnacona à New-York via la rivière Richelieu.

Fortunat Morissette (frère d'Édouard, Harmas et de Louis-Philippe), pilote du Saint-Laurent, Pointe-au-Père et Les Escoumins/ Québec.

Édouard Morissette (frère de Fortunat, Harmas et de Louis-Philippe), matelot sur le dragueur Cartier qui draguait le Port de Hamilton aux Bermudes. Auparavant, matelot avec Gustave Vézina, ils ont survécu au naufrage de leur bateau au large de l'île au Sable en Nouvelle-Écosse.

Harmas Morissette (frère de Fortunat, d'Édouard et de Louis-Philippe), matelot au long cours pour la marine marchande norvégienne.

Louis-Philippe Morissette (frère de Fortunat, d'Édouard et d'Harmas, gendre d'Auguste Santerre), premier officier au long cours pour la marine marchande norvégienne.

Gilles Denault (frère de Jean-Luc et d'Yvon), matelot, GCC/ MPO.

Jean-Luc Denault (frère de Gilles et d'Yvon, beau-frère de Pierre Santerre), capitaine en eau secondaire, GCC/ MPO.

Yvon Denault (frère de Gilles et de Jean-Luc), huileur: GCC/MPO, bateaux de la Hall et de la Paterson.

Paul Larochelle (père d'Onésime), pilote du Saint-Laurent.

Onésime Larochelle (fils de Paul, père de Georges et Arthur), pilote du Saint-Laurent.

Georges Larochelle (fils d'Onésime, frère d'Arthur), pilote du Saint-Laurent.

Arthur Larochelle (fils d'Onésime, frère de Georges), pilote du Saint-Laurent.

Edmond Larochelle senior (frère de Joseph et d'Alfred, père d'Edmond junior, d'Albert et d'Alexandre), pilote du Saint-Laurent. Il fut directeur de la Corporation des pilotes de Québec.

Edmond Larochelle junior (fils d'Edmond senior, frère d'Albert et d'Alexandre, père de Paul et André). Pilote du Saint-Laurent, surintendant des pilotes et capitaine de la Station de Pointe-au-Père en 1905.

Paul Larochelle (fils d'Edmond junior et frère d'André), officier-radio, GCC/MPO.

André Larochelle (fils d'Edmond junior et frère de Paul). Marin au long cours, décédé en 1942 lors du torpillage de son bateau, son nom est gravé sur le monument que l'on retrouve à la Pointe-à-Carcy dans le Port de Québec et qui rend hommage aux marins de la marine marchande disparus en mer durant la guerre 1939-1945.

Alexandre Larochelle (fils d'Edmond senior et frère d'Albert et d'Edmond junior), pilote du Saint-Laurent.
Albert Larochelle (fils d'Edmond senior et frère d'Edmond junior et d'Alexandre), pilote du Saint- Laurent.

Alfred Larochelle (frère d'Edmond senior et de Joseph), pilote du Saint-Laurent. Il était le pilote attitré sur l'Empress of Ireland avant de céder sa place au pilote Adélard Bernier. Pilote spécial pour les navires de la ligne Atlantique du Pacifique Canadien.

Joseph Larochelle (frère d'Edmond senior et d'Alfred), pilote du Saint-Laurent.

Numa Lachance (père d'Adjutor), pilote du Saint-Laurent.

Adjutor Lachance (fils de Numa et père d'Albert). Pilote du Saint-Laurent, président de la Corporation des pilotes 1911-1917. Suite à l'abordage de l'Empress of Ireland avec le Storstad, bien que ce dernier soit considérablement endommagé à la proue, Monsieur Lachance en prit charge immédiatement pour le piloter jusqu'à Québec.

Albert Lachance (fils d'Adjutor), pilote du Saint-Laurent et président de l'Association des pilotes en 1950.
Raoul Lachance, pilote du Saint-Laurent, directeur de la Corporation des pilotes en 1913.

Odilon Guay, capitaine sur les bateaux pilotes à Pointe-au-Père: L'Abraham Martin I et le C.G.S.Citadelle.
François Ouellet (frère de Jean-Marie), matelot et homme de roue, bateau-citerne Norvégien.
Jean-Marie Ouellet (frère de François), pilote du Saint-Laurent, Les Escoumins/ Québec.

Jean-Claude Goupil, officier pour la GCC/MPO, capitaine sur les barges tankers des Grands Lacs pour la Halco, pilote du Port de Montréal.

Jean-Paul Ménard (frère de Michel), officier sur le Ernest Lapointe, GCC/MPO.

Michel Ménard (frère de Jean-Paul), matelot, GCC/MPO.

Roger Simard, premier officier, barges des Grands Lacs pour la Hall, la Paterson et les bateaux-citernes norvégiens. Auparavant, quartier maître sur le bateau passager New Nortland Seaway Steamship.

Joseph Thibault, officier au long cours dans la marine marchande norvégienne et pour GCC / MPO, pilote du Saint-Laurent, Les Escoumins / Québec.

Jules-Henri Roy (père de Gilles), chef cuisinier sur le brise-glace D'IBERVILLE, GCC/MPO.
Gilles Roy (fils de Jules-Henri), homme de roue, GCC/MPO.

Gérard Roy, homme de roue, GCC/MPO.

Lucien Corriveau, huileur, GCC/ MPO.

David Corriveau, matelot sur le NGCC. AMUNDSEN, GCC/MPO.

René Leclerc (père de Serge, frère d'Alfred, beau-frère d'Aurèle Dubé, de Gustave et de Michel Vézina), maître d'équipage dans la Marine Royale. Il a survécu au torpillage de son bateau durant la guerre 1939-1945.

Serge Leclerc (fils de René), homme de roue, Algoma Tanker, barges des Grands Lacs.

Alfred Leclerc (frère de René, beau-frère de Jean-Paul et de Michel Ménard), matelot, sur un tanker Norvégien.

Gilles Marceau, électricien, barges des Grands Lacs.

Benoit Gagnon (beau-frère de Jean-Paul Ménard), matelot, GCC/MPO.

Alphonse Tremblay, matelot, GCC/ MPO. Homme de roue sur les barges des Grands Lacs pour la Hall, sur les bateaux-citernes et sur les dragues.

Paul-Émile Ruel (père de Clément et Wilson, beau-père de Réal Roy), capitaine au long cours pour la Irving.

Clément Ruel (fils de Paul-Émile et frère de Wilson , beau-frère de Réal Roy), pilote du Saint-Laurent, Escoumins/ Québec.

Wilson Ruel (fils de Paul-Émile et frère de Clément, beau-frère de Réal Roy), deuxième officier sur les bateaux de l'Anglo Pulp et sur les barges des Grands Lacs.

Réal Roy (gendre de Paul-Émile Ruel, beau-frère de Clément et de Wilson Ruel), matelot au long cours.

Gaston Moreau, matelot sur les barges des Grands Lacs et sur la Drague Louis D.

Patrick Desrocher (père de Gaston), capitaine sur les remorqueurs à Montréal.
Gaston Desrocher (fils de Patrick), capitaine, barges des Grands Lacs.

Rino Thériault, matelot, barges des Grands Lacs pour la Hall.

André Belley, pilote du Saint-Laurent, Les Escoumins / Québec.

Robert Gagné, pilote du Saint-Laurent, Québec / Montréal et Québec/ Trois-Rivières.

Charles Bruneau, pilote du Saint-Laurent.

Charles Dion, pilote du Saint-Laurent.

Herman Gamache, pilote du Saint-Laurent.

Edgard Morin, pilote du Saint-Laurent.

Charles Pelletier, pilote du Saint-Laurent : il périt en mer vis-à-vis l'île Rouge en 1906.

Jean-Léon Roy, pilote du Saint-Laurent.

Joseph Rousseau, pilote du Saint-Laurent.

J.-C. Rousseau, capitaine au long cours.

François Bourget, navigateur.

Recherche et rédaction : Gaston Robitaille

Cette liste n'est pas officielle, ni exhaustive mais elle est représentative de l'ensemble des marins nés ou ayant vécus à Saint-Michel de Bellechasse. Cette liste met spécialement en évidence des familles de marins sur plusieurs générations.
Je remercie les personnes que j'ai contactées pour leur collaboration.

Photo prise lors du Festival de l'Anse de Saint-Michel en 1984

Assis : le capitaine Anaclet Leblanc, première rangée MM. Gustave Vézina, Aurèle Dubé,
René Vézina, François Breton, Lucien Corriveau et Gaston Robitaille.
Deuxième rangée, Joseph-Charles Bernier, J. Fernand Vézina, Jules-Henri Roy,
Jean Vézina, Gilles Vézina, Alphonse Tremblay, Robert Gagné

Références

GINGRAS, Henri *Saint-Michel de Bellechasse. Trois cents ans d'histoire 1678-1978..*
BOURGET, Clermont *et* Coté, Robert, *En passant par la Côte de Bellechasse ... J'ai rencontré trois beaux villages!*
LECLERC, Jean, *Les Pilotes du Saint-Laurent,1762-1960.*
Archives nationales du Québec.

Alfred Tremblay, compagnon d'aventures du capitaine Bernier

N.D.L.R. : Cet article de Monique Duval, paru dans le journal *Le Soleil* dans son édition du samedi 13 janvier 1973, a été reproduit dans la monographie de Saint-Henri.

«Je suis allé à la plus belle et la plus agréable de toutes les universités. Toute ma vie, perpétuel étudiant, je m'y suis instruit et, encore aujourd'hui, j'apprends chaque jour...»

M. Alfred Tremblay a 85 ans. Le métier qu'il a exercé pendant plusieurs années est celui qu'on peut qualifier de plus difficile de tous : explorateur. « Le plus dur, le plus périlleux, le plus hasardeux, mais en même temps le plus beau de tous les métiers. J'ai eu la plus belle vie qui soit et je ne la donnerais pas pour un milliard de dollars...» nous a-t-il déclaré au cours d'une entrevue.

Le nom d'Alfred Tremblay est peu connu et il nous a fallu faire de nombreuses recherches avant d'enfin l'atteindre. On s'explique d'ailleurs mal que cet homme, dont la vie a été vraiment extraordinaire et qui a rendu de grands services aux gouvernements de son pays et de sa province, ait toujours été dans l'ombre.

Heureusement, aujourd'hui au soir de sa vie, il reçoit une récompense, la première d'ailleurs. En effet, le gouvernement de notre pays vient de lui décerner le titre d'officier de l'ordre du Canada. «Jeune, je voulais être missionnaire et exercer mon apostolat dans les endroits les plus périlleux de la Terre. Mon intérêt pour la géologie m'a fait changer d'orientation : ce goût d'être missionnaire, je l'ai transposé au service de mon pays : le Canada, prêche-t-il.»

M. Alfred Tremblay a aujourd'hui 85 ans et vit à l'hôpital Saint-Augustin, à Courville, où le retient la maladie. Très heureux de l'honneur qui lui échoit, il l'est encore plus de pouvoir parler de ses aventures comme explorateur et surtout d'avoir pu rendre service au Canada.

« J'ai travaillé pour un Canada fort et uni (écrivez ça, mademoiselle, un Canada fort et uni ; j'y tiens...» L'expression reviendra d'ailleurs souvent dans sa conversation. Monsieur Tremblay est volubile, jouit d'une mémoire étonnamment fidèle et déclare qu'il n'a jamais eu peur de rien pas plus de la mort que du reste.

Aussi l'attend-t-il avec sérénité. N'a-t-il pas été, selon sa propre expression, particulièrement gâté par Dieu? Une santé extraordinaire, il a eu sa première maladie à l'âge de 78 ans, la chance d'avoir fait tout ce qu'il voulait et d'avoir échappé aux multiples dangers, ce qui un jour, avait fait dire à son compagnon, le célèbre capitaine Bernier : « Tremblay? Il n'a peur de rien, il joue avec la mort et la mort ne veut pas de lui...»

L'humour le caractérise et dans «sa sagesse du soir», il accepte tout avec philosophie, sauf de s'appeler «Tremblay». « Les Esquimaux m'appelaient " Too-Pee-Lan " (Le Diable) : j'étais loin de «trembler», je vous assure...» ajoute- t-il, en riant.

Trois expéditions polaires

Né à Saint-Henri de Lévis le 23 août 1887, Alfred Tremblay a dû, très tôt, gagner sa vie, ce qui ne l'empêcha pas d'étudier l'anglais et la géologie par ses propres moyens.

À l'âge de 22 ans, il s'embarque avec le capitaine Bernier pour sa première expédition dans l'Arctique, expédition organisée par le gouvernement fédéral. En 1912-1913, encore avec le

capitaine Bernier mais, cette fois, sans rapport avec le gouvernement, il en entreprend une seconde à bord d'une goélette, la «Minnie Maud», le plus petit vaisseau à s'être rendu dans le régions polaires, goélette sans moteur et qui n'avait que les voiles pour se mouvoir.

Cette expédition, la plus mémorable de sa carrière, a été racontée dans un ouvrage écrit par A.B. Reader, sous le titre de « The cruise of Minnie Maud », ouvrage publié, en 1921, aux presses de l'Événement-Journal (éditions Arctic Exchange and Publishing Limited).

La première grande guerre devait interrompre les activités polaires de notre compatriote. Il alla au front et fut blessé lors d'un combat, ce qui ne l'empêcha pas d'offrir ses services lors de la seconde grande guerre mondiale. Refusé, il se mit, bénévolement, à la disposition du Conseil de recherche, convaincu qu'il était que son expérience comme explorateur et comme ancien combattant (il était particulièrement connaisseur et habile en matière d'armement inventant même un type de mitraillette) pouvait être utile à son pays.

Une troisième et dernière expédition, dans l'Arctique, devait être de nouveau entreprise par Alfred Tremblay, en 1922-1923, cette fois à pied et à canot, pour compléter la géologie générale du Nord canadien.

Exploration et prospection

Ces aventures dans le Grand Nord, notamment dans certains endroits où aucun homme n'avait pénétré, ont conduit Alfred Tremblay à évidemment faire des découvertes. Habile dessinateur, il a pu lui-même faire plusieurs cartes dont les ministères fédéraux et provinciaux se servent depuis.

Peut-on imaginer cet homme, souvent seul blanc, avec des Esquimaux, se fiant à l'étoile polaire pour se diriger ou disposant d'une seule boussole ou d'instruments rudimentaires pour parcourir des distances incroyables aux prises avec les tempêtes, des bêtes féroces et tout le reste?

C'est pourtant cela qui fut une partie de la vie du nouvel officier de l'Ordre du Canada. Un petit incident en passant : à la suite de la première guerre, on le pressentit pour recevoir la croix Victoria. « Je n'ai pas le temps avait-il répondu.» Je n'ai pas fini mon ouvrage... » Cet ouvrage, c'étaient ses recherches en géologie, recherches faites sur le terrain même dans l'Arctique.

Alfred Tremblay a donné son nom à certains endroits qu'il a découverts. Ainsi, existe-t-il, dorénavant, sur les cartes, ce nom bien de chez nous : montagne Alfred Tremblay, située au nord-ouest de la Péninsule Borden, Pointe Tremblay, à l'entrée nord-ouest du détroit «Fury and Hecla», dans la terre de Baffin. Il y a aussi le détroit Alfred-Tremblay, situé au centre de l'île de Baffin, près de « Eclipse Sound»

Souvenirs et réminiscences

Le jour le plus long de sa longue et intrépide carrière, M. Tremblay la raconte ainsi : « Cette journée de 1913 où, après un an et quelques jours de marche ou de courses en traîneaux, seul blanc avec quelques Esquimaux, je revis le « Minnie Maud» exactement au même endroit où je l'avais quitté l'année précédente ; il m'attendait...»

Un autre magnifique souvenir : avoir sauvé la vie à deux jeunes Esquimaux en tuant un ours blanc qui allait les dévorer.

Il n'a jamais eu peur, n' a jamais connu la peur. « On n'a pas le temps d'avoir la peur, précise-t-il. Mais ma pire expérience, la situation la plus tragique que j'ai connue, ce fut, un jour, de me voir seul – mes compagnons avaient eu le temps de fuir – devant un troupeau de vingt bœufs musqué, les animaux les plus féroces de l'Arctique. Armé de ma mitraillette, j'en abattis dix ; les autres s'enfuirent et j'eus la vie sauve.»

Conseiller des gouvernements

C'est un autre titre auquel a droit l'octogénaire. À la suite de ces trois expéditions mémorables, il a conseillé les gouvernements en matière de gisements, de ressources minières, de géographie, de géologie, de cartographie, etc.

Il s'était finalement installé en Abitibi où il continua à prospecter, mettant des compagnies minières en opération, aidant les pionniers de l'industrie minière du Nord-Ouest québécois.

En 1935, il suggérait au premier ministre Bennet de hausser le prix de l'or dans le but de résoudre les problèmes causés par la crise que connaissaient le Canada et les Etats-Unis.

En 1968, il offrait ses services au premier ministre Trudeau pour aider au développement et à l'exploitation des richesses du Grand Nord. M. Trudeau en informa le ministère de l'Énergie et des Mines- M. Jos Greene était alors ministre- et l'on tint compte de ses suggestions et de sa vaste expérience dans l'élaboration du programme.

Malade et invalide, il ne pourra évidemment se rendre à Ottawa au printemps recevoir sa décoration ; il se fera vraisemblablement remplacer par son neveu et associé, M. Guy Émond, mais de son lit d'hôpital, il aura la satisfaction d'avoir eu une vie bien remplie et surtout d'avoir pu être utile à son pays.

Merci à nos principaux supporteurs financiers :

MRC de Bellechasse
Caisses populaires Desjardins de Bellechasse
Promutuel de Bellechasse
Promutuel de Dorchester

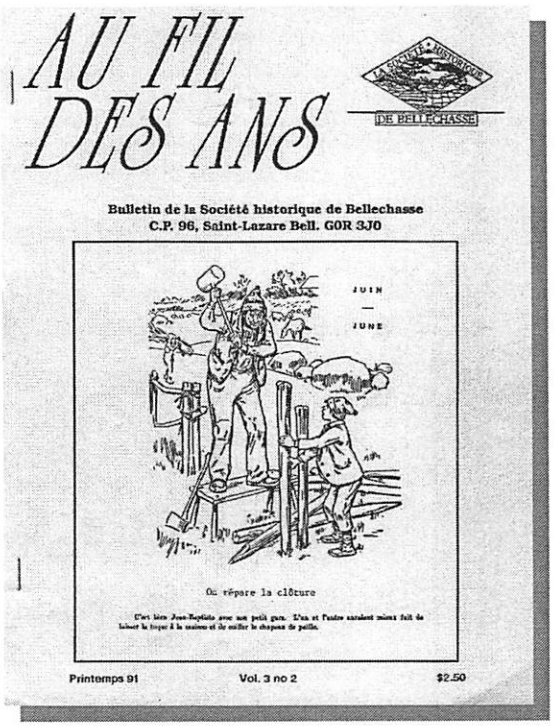
C'était hier!

Printemps 1991, vol. 3, n° 2, rédacteur : André Beaudoin

7e parution (24 pages)

Sommaire

Nouvelles de notre société d'histoire
Nos familles (Les Nadeau, 2e partie[1])
Nos représentants à l'Assemblée nationale
Comté de Bellechasse : occupations 1880-1881[2]
F.S.H.Q. : 25e anniversaire
Les liqueurs Maple Leaf[3]
Nos remerciements
Les trouvailles de mon grenier[4]
Une petite mine d'or touristique
Le docteur J.A.N. Chabot
Le sentiment d'appartenance
Nos supporteurs et commanditaires



Conseil d'administration de l'époque

Roger Patry, président
Fernand Breton, vice président
André Beaudoin, secrétaire
Monique Breteau, trésorière
Claudette P. Breton
Jean Royer
Raynald Blouin
Jeannine Émond Cadrin
Gilles Sheedy

---

[1] À propos de la pendaison du meunier Nadeau de Saint-Charles, le capitaine John Knox, officier de la garnison de la ville de Québec consignait laconiquement dans son journal le 30 mai 1760 : *« A native of the parish of St-Michel (Bellechasse) was hanged yesterday, in sight of his own hamlet, for having exerced his utmost endeavours to spirit up his countrymen, he being a captain of the militia, to join the late French army.»*

[2] Le recensement fédéral de l'époque nous apprend que Bellechasse compte 56 marins et pas moins de 31 pilotes de navire.

[3] Au plus fort de la Seconde Guerre mondiale, les frères Gosselin, propriétaires de la petite usine d'embouteillage, sont confrontés au rationnement du sucre et au zèle des fonctionnaires fédéraux qui vont jusqu'à compter les capsules de bouteilles pour s'assurer que la précieuse ressource est utilisée conformément aux normes gouvernementales. Par ailleurs, le rationnement de l'essence rendait la livraison difficile.

[4] Nous reproduisions dans cette parution un classique des archives de Bellechasse. Le 26 septembre 1807, le journal *Le Canadien*, en un style et un ton qui rappellent les journalistes à sensation de la radio moderne, s'en prenait sans nuances à une catégorie de pauvres de Saint-Gervais perçus comme des paresseux et des mendiants.

MOTS CODES

1) Personnage d'un article de notre parution précédente.
2) Peintre de Bellechasse.
3) Municipalité desservie par la 281.
4) Huitième curé de Saint-Gervais.
5) Avait une grande reconnaissance envers Charles Trenet.
6) Curé de Saint-Nérée de 1947 à 1968.
7) Serait venue chanter en Bellechasse..
8) Neuvième maire de Saint-Malachie.
9) Membre fondateur de la SHB.
10) À la fin du 19^{e} siècle, il possède une résidence d'été à Saint-Michel.

par André Beaudoin

Chaque chiffre correspond toujours à la même lettre. Commencer par les réponses les plus faciles. Compléter par déduction.

1) 18 14 15 13 04 06 08 25 13 05 07 12 06 06 12

2) 06 14 18 12 20 20 12 15 08 20 07 14 12 16

3) 18 08 14 04 20 15 08 02 06 13 14 25 12

4) 22 08 18 05 08 06 22 13 16 06 14 13 20

5) 02 12 25 08 25 01 20 07 14 10 08 16 06 20

6) 06 13 25 12 04 17 13 05 13 2 0 12

7) 12 01 14 20 07 22 14 08 09

8) 20 07 13 15 08 18 18 15 14 20 07

9) 25 13 18 08 14 25 12 18 20 22 14 12 25 25 12

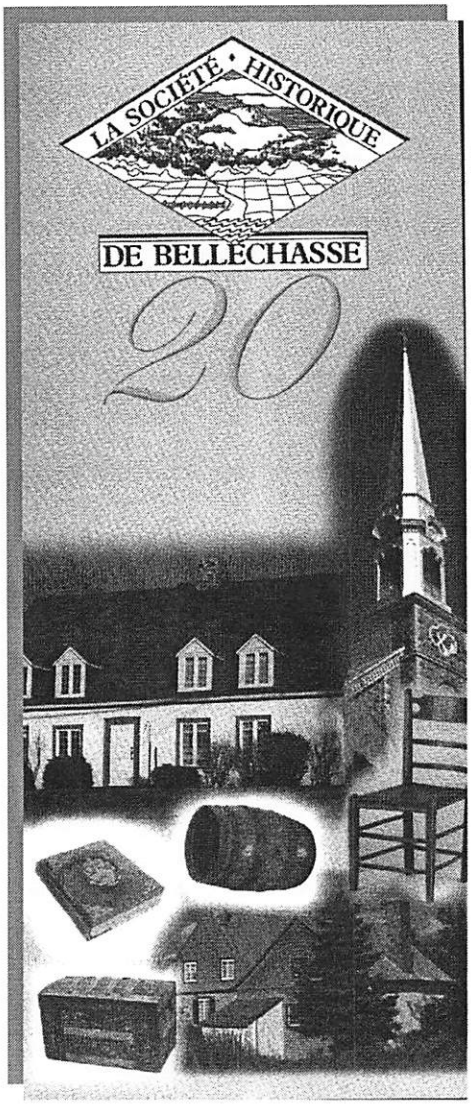
10) 05 07 08 25 06 12 18 10 08 14 06 06 08 25 02 12

Solution de la parution précédente

1)Personnage de notre parution précédente : **Adélard Turgeon**
2) Élu député libéral de Bellechasse en 1960 : **Gustave Plante**
3) Bon anniversaire : **Sainte-Sabine**
4) Membre du conseil d'administration de la SHB en 1998 : **Caroline Chabot**
5)Curé de Saint-Henri, de 1926 à 1944 : **Alexandre Roy**
6)A fêté son centième anniversaire il y a quelques années : **Saint-Camille**
7) Beaucoup de muscles : **Frères Baillargeon**
8) Voisin de Bellechasse : **Le Maine**
9) Municipalité desservie par la 277 : Saint-Anselme
10)Premier sacristain de Saint-Raphael : **Michel Lacroix**

Au fil des mois

Nouveaux membres
662-663 : Marie Gauthier et Luc Fontaine, Lévis, membre catégorie famille
748 : Georgette Turmel, Charlesboutg, membre individuel
749 : Wilfrid Catellier, Charlesbourg, membre individuel
750 : Jacqueline Coulombe, Saint-Michel, membre individuel
751 : Marie-France Roberge, Saint-Michel, membre individuel
752 : Marcel Talbot : Saint-Vallier, membre individuel
753 : Georges Drapeau, Lévis, membre individuel
754 : Albert Gagnon, Saint-Charles, membre individuel
755 : Julien Roy : Sainte-Claire, membre individuel
756 : Monastère des Ursulines, Québec (Marie-Laurette Roy)
757 : Gaston Robitaille,
Québec, membre individuel



La Société historique de Bellechasse fête ses 20 ans

Dimanche le 1er octobre 2006

Brunch à Saint-Damien

Conférencier invité : Yves Hébert
-Rallye Découverte du patrimoine
-Photos de 4 générations et plus<
-Photos de mise en valeur d'objets, d'outils, de jouets, de pièces de vêtements, de bâtiments ou d'éléments architecturaux appartenant au patrimoine
- Dessins ou textes thém«tiques
-Atelier de généalogie

Dimanche le 8 octobre 2006

Églises portes ouvertes

Dimanche le 15 octobre 2006

Hommage à un bâtisseur bellechassois

Samedi le 28 octobre

Souper-conférence à Saint-Gervais
Conférencier invité Jacques Lacoursière
Résultats des différents concours et plus encore.
Tous les détails dans les journaux locaux
ou au tél : **887-3761** et au tél : **887-6688**

100 ANS

Promutuel Bellechasse, créée par et pour ses membres il y plus de **100 ans**.

Tout commence par la confiance

PROMUTUEL
BELLECHASSE

1 800 463-1911
www.promutuel.ca

ASSURANCE ET SERVICES FINANCIERS