

# SAGUENAYENSIA

La revue d'histoire  
du Saguenay-Lac-Saint-Jean



Envoi de presse par abonnement, enregistrement No 8720, No de client : 02093618, Port de retour garanti, 930, rue Jacques-Cartier Est, Chicoutimi, QC G7H7K9



HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

10,00 \$



## Mise en valeur de notre patrimoine

L'histoire d'Hydro-Québec et celle du Québec moderne sont intimement liées. Fière de ses racines, Hydro-Québec mène une action concertée d'identification, de protection et de mise en valeur de son patrimoine bâti, technologique et intangible. Elle exécute des travaux archéologiques d'envergure et tient compte de la dimension patrimoniale dans ses travaux de réfection et de construction d'installations. La Collection historique d'Hydro-Québec, qui compte près de 4 000 objets, constitue l'une des plus importantes collections à caractère scientifique et technologique du Québec.

Pour en savoir plus : [www.hydroquebec.com/histoire-electricite-au-quebec](http://www.hydroquebec.com/histoire-electricite-au-quebec)



Des employés s'affairent à la mise en place d'un stator à la centrale de Beauharnois lors de sa construction en 1931.  
Source : Archives d'Hydro-Québec

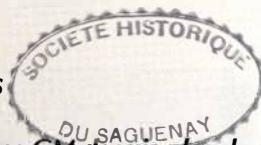


DRAPEAU DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN®

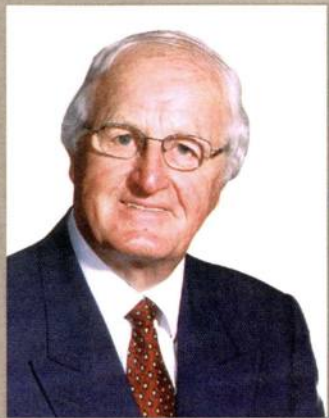
[www.shistoriquesaguenay.com](http://www.shistoriquesaguenay.com)

Copyright © 1999-2015, Société historique du Saguenay, tous droits réservés. Toute reproduction, totale ou partielle, est interdite.

*Le drapeau du Saguenay-Lac-Saint-Jean  
est disponible à la Société historique du Saguenay  
930, rue Jacques-Cartier Est, Chicoutimi, tel. : 418 549-2805*



## **Paul Albert passionné d'automobile depuis 63 ans**



*Toujours actif au sein de son entreprise, représentant les marques GM depuis plus de 63 ans, nul autre que Mr Paul Albert, homme d'action et passionné du commerce automobile pour avoir réalisé un tel accomplissement. Celui-ci s'est bâti une solide réputation par une relation de confiance auprès de sa vaste clientèle depuis ses débuts en 1953.*

*Au début des années 1960, Messieurs Gérard Boivin et Gérard Blackburn reconnaissant son potentiel et sa performance de vente remarquable, lui offrent de devenir associé de la compagnie Boivin Fils Autos de Chicoutimi, ainsi que de Saguenay Autos de Jonquière.*

*En février 1978, Paul Albert Chevrolet Oldsmobile (PACO) ouvre ses portes et établit des records de vente pour une nouvelle concession GM et ce dès sa première année, à ses nouveaux locaux du 230 chemin des Chûtes à Ville de La Baie.*



*Relevant le défi, PACO déménage en janvier 1983 au 31 Jacques Cartier est à Chicoutimi, soit dans l'ancien bâtiment de Boivin Fils Autos, endroit où Mr Albert avait travaillé 25 ans. La compagnie GM octroie alors la franchise Cadillac aux marques Chevrolet et Oldsmobile. À ce moment, Mr Jacques Dallaire devient associé. Pendant plus de 20 ans les opérations de PACO demeureront au centre-ville de Chicoutimi.*



*En octobre 2003, un nouvel établissement est inauguré au 870 boulevard Talbot Chicoutimi permettant des réalisations exceptionnelles. Paco devient le plus important concessionnaire de la région avec un record de 1244 véhicules neufs vendus en 2006, remportant le JACK Smith Leadership Award, parmi les 10 meilleurs concessionnaires GM du Canada. En 2007 la Chambre de commerce du Saguenay attribue un prestigieux prix, soit le DUBUC commerce et distribution.*

*Paco se voit octroyer l'ajout des franchises Buick et GMC aux marques Chevrolet Cadillac en 2009, lui permettant d'atteindre en avril 2010 la performance du no 1 au Canada pour la vente de véhicules neufs GM, un exploit exceptionnel pour un concessionnaire évoluant en région.*

*Au cours de l'année 2016, une rénovation majeure crée une nouvelle image de marque, représentant le dynamisme de l'organisation fondée par Paul Albert, perpétrant la tradition du professionnalisme, d'une entreprise axée sur la satisfaction de sa clientèle, dans le but d'être toujours à la hauteur des attentes de ceux-ci.*

*Paul Albert regarde toujours vers l'avenir, sachant la présence de ses fils au sein de l'entreprise, Pierre directeur général depuis plus de 35 ans au sein de l'organisation, Richard à l'administration depuis plus de 25 ans, de son associé Mr Jacques Dallaire collègue depuis plus de 54 ans, ainsi que par l'accomplissement de tous les employés de PACO.*

**Paco va toujours plus loin !**





## Publications en ligne de la Société historique du Saguenay

### Recherche

- ⊙ La recherche s'effectue par mots-clés parmi les titres et les auteurs de chaque numéro, en utilisant un thème, un endroit, une année ou un auteur précis. La base de données recherche tous les mots inscrits individuellement dans l'indexation.
- ⊙ La reconnaissance optique de caractères (ROC) est active à chaque fichier numérique. Pour une recherche à l'intérieur de chaque numéro, il est conseillé d'utiliser la boîte de dialogue *Rechercher / Find* (CTRL + F).
- ⊙ Tous les titres d'articles sont répertoriés dans la table des matières des fichiers numériques (signets).

### Règles d'utilisation

- ⊙ Les auteurs conservent leurs droits d'auteurs.
- ⊙ La Société historique du Saguenay conserve ses droits en tant qu'éditeur.
- ⊙ En vertu des dispositions de la [Loi sur le droit d'auteur](#), les articles parus ne peuvent être reproduits totalement ou partiellement, traduits, distribués ou adaptés sans l'autorisation écrite de l'auteur et de la Société historique du Saguenay.
- ⊙ La référence aux informations disponibles est obligatoire. Elle doit comprendre les noms et prénoms des auteurs, le titre de l'article, le titre du périodique, l'année de publication ainsi que la page de référence.
- ⊙ Il est de la responsabilité de l'utilisateur de se conformer aux différentes lois en vigueur.

### Bases de données en ligne

- ⊙ Pour plus de contenus historiques, des lectures et recherches supplémentaires sont possibles grâce aux bases de données<sup>1</sup> de la Société historique du Saguenay au [www.shistoriquesaguenay.com](http://www.shistoriquesaguenay.com) :
  - Publications en ligne
  - Archives en ligne
  - Bibliothèque en ligne
  - Images en ligne
  - Capsules historiques
  - Et autres

### Devenir membre de la Société historique du Saguenay

- ⊙ Avec votre appui, vous participez à la mission de la Société historique du Saguenay qui est de diffuser, acquérir, traiter et conserver le patrimoine documentaire du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Être membre de la Société historique du Saguenay vous donne accès à la revue d'histoire *Saguenayensia*, ainsi qu'à des escomptes sur des produits en boutique et des reproductions de documents d'archives. Visitez notre [boutique en ligne](#) pour découvrir la variété des produits disponibles.

<sup>1</sup> Les bases de données disponibles peuvent varier.



# Saguenayensia

Revue d'histoire du Saguenay–Lac-Saint-Jean

Publiée depuis 1959 par la Société historique du Saguenay

Volume 57, numéro 3, 2016

La revue d'histoire régionale Saguenayensia est publiée trimestriellement par la :

Société historique du Saguenay  
930, rue Jacques-Cartier Est  
Chicoutimi (Québec) G7H 7K9  
Tél. : (418) 549-2805  
Télec. : (418) 698-3758  
Courriel: shs@shistoriquesaguenay.com  
Site : www.shistoriquesaguenay.com

Les avis de changement d'adresse, les exemplaires non distribués et les demandes d'abonnement doivent parvenir à l'adresse mentionnée ci-dessus.

Responsabilité des auteurs des textes : La direction de la revue Saguenayensia laisse aux auteurs l'entière responsabilité de leur texte.

Droits d'auteur : En vertu des dispositions de la Loi sur le droit d'auteur (L.R.C., ch. C-42), les articles parus dans cette revue ne peuvent être reproduits totalement ou partiellement, traduits ou adaptés sans l'autorisation écrite de l'auteur et de la Société historique du Saguenay.

La Société historique du Saguenay est membre de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec.

Dépôt légal : 3<sup>e</sup> trimestre 2016  
Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada  
ISSN0581-295X

Tarifs d'abonnement annuel :

Canada : 35 \$  
États-Unis : 75 \$  
International : 90 \$  
Ce numéro : 10 \$ à la SHS  
ou en dépôt commercial

Page couverture :

Montage graphique : Jean-Pierre Villeneuve

Thématique : Automobile

Photographie : FORD T 1912 Landau Limousine  
Propriété de M. André Doré



## SOMMAIRE

- 07 MOT DE LA DIRECTION  
par Laurent Thibeault
- 08 HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE AU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN  
par Éric Tremblay, historien
- 16 LES PLAQUES AUTOMOBILES, HISTOIRE ET ÉVOLUTION  
par Guy Thibeault
- 24 LE COLLECTIONNEUR D'AUTO  
par Laurent Thibeault
- 31 LES TROUVAILLES DE L'ARCHIVISTE  
par Laurent Thibeault, archiviste
- 32 CAPSULE HISTORIQUE  
LE TROTTEUR À L'ORIGINE DU CIRQUE DU SOLEIL  
par Richard Banford
- 34 À TRAVERS LES ARCHIVES  
par Marie-Josée Gagné
- 36 CHRONIQUE DES MÉMOIRES DE VIEILLARDS  
MÉMOIRES DE STANLEY TREMBLAY  
commenté par Laurent Thibeault
- 38 UN APERÇU DE LA COLLECTION DE VOITURES ANCIENNES  
DE M. ANDRÉ DORÉ  
par Laurent Thibeault

# MERCI À NOS GÉNÉREUX DONATEURS

## MEMBRES HONORAIRES

M<sup>Br</sup> Jean-Guy Couture, Chicoutimi  
M<sup>e</sup> Marcel Claveau, Chicoutimi

M. Albert Larouche, Chicoutimi

## MEMBRES - 500 \$ ET PLUS

M. Gilbert Gravel, Chicoutimi  
D<sup>r</sup> Yvan Boivin, Montréal  
M. Pierre Théberge (Les Placements Romey),  
Chicoutimi  
M. André Doré, La Baie  
WSP Canada inc., Chicoutimi  
M. Roger Larouche, Falardeau  
M. Gilles Rinfret, Chicoutimi

M. Jean-Charles Claveau, Québec  
D<sup>r</sup> André Villeneuve, Jonquière  
D<sup>r</sup> Louis Bélanger, Montréal  
D<sup>r</sup> Richard Harvey, Sherbrooke  
M. Desmond Hudson, Plainfield, NH  
M. Patrick Lapointe, Jonquière  
M. Bernard Pelletier, Chicoutimi

## MEMBRES BIENFAITEURS - 100 \$ À 499 \$

M. Jean-Marc Patoine, Jonquière  
M. Aurélien Tremblay, Chicoutimi  
D<sup>r</sup> Yves Savard, Chicoutimi  
M. Benoit Larouche, Saint-Gédéon  
M<sup>me</sup> Nicole Perron, Montréal  
M. Denis Tremblay, Groupe Demex, Chicoutimi  
M. Reynald Tremblay, Groupe Demex, Chicoutimi  
M. Jean-Pierre Saint-Laurent, Alma  
M. Simon Coutu, Chicoutimi  
M. Jean-Charles Dubé, Chicoutimi  
M. Réjean Bergeron, Gestion Bersi inc., Chicoutimi  
M. Laurent Yves Simard, L'Anse-Saint-Jean  
M. Jean Lessard, Boisbriand  
M<sup>me</sup> Céline T. Beaulieu, Gatineau  
Soeurs du Bon-Conseil, Chicoutimi  
M. Marcel Duchaine, Chicoutimi  
M. Pierre Albert, Paco, Chicoutimi  
M. Denis Lemieux, Chicoutimi  
M. Jacques Lambert, Sainte-Foy  
M. Claude Larouche, Chicoutimi  
M. Guy Girard, Jonquière  
M. Éric Larouche, Hôtel Chicoutimi, Chicoutimi  
M. Miville Corneau, Chicoutimi  
M. Jacques Coutu, Falardeau  
M. Laurent Thibeault, Sainte-Rose-du-Nord  
M. Bernard Séguin, Laterrière

M. Victor Gagnon, Chicoutimi  
Soeurs antoniennes de Marie, Chicoutimi  
M<sup>me</sup> Suzanne Tremblay, Chicoutimi  
M. Joseph-Édouard Tremblay, Chicoutimi  
M. Aimé Gagné, Ville Saint-Laurent  
M. Réginald Lavoie, Saint-Fulgence  
M. Jean Laflamme, Chicoutimi  
M. Jean-Hugues Tremblay, Chicoutimi  
M. Jean-Eudes Bergeron, Chicoutimi  
M. Jean Coutu, Chicoutimi  
M. Luc Boivin, fromagerie Boivin, La Baie  
M<sup>me</sup> Dominique Gravel, Chicoutimi  
M. Richard Garneau, Produits forestiers Résolu, Montréal  
M. Karl Blackburn, Produits forestiers Résolu, Montréal  
M<sup>me</sup> Diane Saint-Gelais, Caisse Desjardins, Chicoutimi  
Honorable Jean-Claude Larouche, Chicoutimi  
Municipalité de Rivière-Éternité  
M<sup>me</sup> Marie-Paule Tremblay, Chicoutimi  
M. Réal Griffin, Manesco Construction, Chicoutimi  
M. Louis Coutu, Verdun  
M. Denis Lepage, Jonquière  
M. Raymond Philion, Hippolyte  
M. Lucien Martel, L'Anse-Saint-Jean  
M<sup>me</sup> Louise Perron, Québec

## MEMBRES DE SOUTIEN - 25 \$ À 99 \$

Suite page 33

## MOT DU DIRECTEUR

Un numéro de Saguenayensia portant sur l'histoire de l'automobile peut sembler un thème qui s'éloigne de la page éditoriale habituelle de notre revue d'histoire régionale. Lorsque nous avons annoncé ce thème, un habitué de la revue laissait tomber un commentaire laconique :

- « M. le directeur, ne croyez-vous pas que vous orientez notre revue dans le champ de la petite histoire commerciale et publicitaire avec une page centrale présentant une rutilante voiture décapotable, aux couleurs vives, plantée dans un décor féerique et surtout conduite par une ... »

Il ajoutera : « C'est le genre de revue qui se trouve dans les présentoirs des dépanneurs ou en tabagie, juste à côté des Pin Up Girls. » Nous avouons que perçu de cette façon, il nous fallait réfléchir sur notre véritable intention. Cette réflexion nous a donc amenés à bien définir quel traitement historique il fallait donner au thème choisi.

À cet égard, nous avons particulièrement gardé en mémoire les propos d'un professeur de méthodologie de l'histoire qui, dans le milieu des années 1960, disait à ses élèves, pour la plupart de futurs historiens et historiennes, que :

- « Cette science humaine de la connaissance du passé et du savoir des sociétés et des civilisations commençait, « heureusement », à évoluer en présentant beaucoup plus que l'histoire ciblée, soit des hommes et femmes qui se sont illustrés en héros ou en « zéro », soit des grandeurs des civilisations ou de leur déchéance, soit l'histoire dite nationale ou des relations ou conflits internationaux. Elle s'intéressera désormais, disait-il, à tous les sujets ou objets de l'évolution de l'humanité. »

Comme pour renforcer ses affirmations, le professeur exposait deux volumes d'histoire, dont les sujets ne nous semblaient d'aucun intérêt ou plutôt banals : « L'histoire du vin » et « L'histoire du sel ». En quoi cette dernière publication pouvait-elle bien intéresser l'histoire de l'humanité ? La réponse est venue rapidement lorsqu'il nous explique l'importance de cette denrée au plan de l'hygiène et la santé pour la conservation des aliments, notamment le poisson, la viande, et qu'il aborde aussi les enjeux de la taxe du sel, la « Gabelle ». Car le sel est un monopole d'État en France à compter du 13<sup>e</sup> siècle jusqu'aux années 1940. Ajoutant qu'il était frappé d'une taxe indirecte qui permettait à l'état de gonfler ses revenus. On venait de comprendre que l'histoire autre que l'événementielle n'a pas de limite à être exposée et suscite de l'intérêt lorsque bien expliquée.

En fait, notre intention avouée pour un numéro portant sur l'histoire de l'automobile n'est pas de faire la promotion des marques d'automobiles, de présenter les fabricants et encore moins de favoriser des concessionnaires, mais bien de situer l'histoire de l'automobile dans le contexte de l'évolution d'un moyen de communication qui aura transformé d'une façon radicale et rapide le paysage des villes, la facilité de se déplacer, même sur de longues distances, à assurer la démocratisation des transports et à transformer l'économie mondiale.

À cet égard, quelqu'un me disait un jour, après avoir subi un accident de voiture qui le privait pour bien des raisons de pouvoir s'en procurer une autre : « sans automobile, j'ai perdu toute ma capacité de pouvoir me déplacer librement. » Il insistait avoir carrément perdu sa liberté. Il en est de même pour une personne âgée qui se voit retirer son permis de conduire par suite d'une recommandation de son médecin. Pour plusieurs, la désolation et l'isolement atteignent alors un niveau d'émotions et de démotivation plutôt déprimant.

Dans un premier article, l'historien Éric Tremblay s'attarde à décrire l'évolution de l'automobile entre le début du 20<sup>e</sup> siècle jusqu'aux années 1960. Il expose aussi l'impact de l'automobile sur la vie des citoyens des villes et villages de notre région particulièrement pour tout l'aspect de l'industrie touristique. Il aborde évidemment les constructions des routes et les importantes modifications aux paysages local, régional et national.

Le deuxième article porte sur « L'immatriculation au Québec ». L'auteur, Guy Thibault, a exploré la question sous tous ses angles. Il fait paraître, en 2005, sous ce thème, un livre publié aux Éditions Gid. D'ailleurs, le volume connaîtra une deuxième édition qui vient tout juste d'être disponible dans les grandes librairies. Guy Thibault a bien voulu nous offrir sa collaboration en présentant une synthèse de ses passionnantes années de recherche.

Puisqu'il est question de passion, nous vous présentons aussi des collectionneurs d'automobiles de la région dont la principale motivation est guidée justement par la passion de la technologie du « cheval-vapeur » qui aura certes révolutionné le monde moderne et bouleversé, pour ne pas dire tassé, l'utilisation plus que millénaire du cheval en chair, en os et à quatre pattes. On découvrira qu'un collectionneur de voitures débute une collection en prenant d'abord possession d'un modèle qu'il considère comme étant une œuvre d'art ou un souvenir gravé dans la mémoire souvent depuis l'enfance.

« L'histoire en photos » nous présente une partie de la collection personnelle de M. André Doré, certainement le plus important collectionneur de la région. Fort d'une collection de plus de 120 modèles, M. Doré a commencé, comme bien des collectionneurs à réparer ou plutôt à assembler les pièces d'une vieille Ford modèle A de 1928.

« À travers les archives » illustre une publicité d'un journal des années 1920 par un concessionnaire automobile dans la région. On y présente également une autre publicité, vingt années plus tard d'un modèle de grand luxe. Mais il fallait aussi montrer une publicité sexiste d'une revue spécialisée dont on associait la beauté des formes d'une voiture à la beauté d'une femme au corps ou aux courbes d'un modèle de mode.

« Les trouvailles de l'archiviste » relève le récit d'une course à l'hippodrome Pré Vert de Jonquière, le 24 juillet 1988, entre un fringant cheval de course et un rutilant cheval-vapeur, une automobile Ford modèle T de 1922.

« Mémoires de Vieillards » présente une entrevue menée par M<sup>br</sup> Victor Tremblay, le 27 juin 1952, auprès de Stanley Tremblay, le fondateur de l'entreprise de transport par affrètement « Tremblay Express. » On constatera que la ténacité, la persévérance et la motivation sont des conditions qui ont contribué à la réussite de ce grand entrepreneur régional.

Richard Banford nous explique comment Alexis le Trotteur a peut-être été à l'origine de la création du « Cirque du Soleil »!

Bonne lecture !  
Laurent Thibeault, directeur

## ERRATUM

Nous vous prions de prendre note qu'un problème technique s'est produit lors du transfert des fichiers du numéro précédent, volume 57, numéro 2, 2016.

En page 21, Figure 7, nous aurions dû lire : ... les vestiges découverts lors de l'opération 4T situés... Et à la fin: ... révéleront si nous avons raison ou tort.

Les textes des pages 41 à 45 inclusivement n'ont pas été présentés à notre réviseuse pour corrections. Elle n'est donc pas responsable des coquilles, erreurs typographiques ou fautes d'orthographe et de grammaire qui pourraient se retrouver dans ces textes. Nous tenons à nous en excuser.

La direction

## SaguenayensiA

### Éditeur :

Société historique du Saguenay

### Équipe de l'édition :

#### Directeur :

Laurent Thibeault

#### Collaboration spéciale :

Éric Tremblay, historien  
Guy Thibeault, écrivain  
André Doré, collectionneur

#### Prémontage :

Laurent Thibeault

#### Révision :

Thérèse Trudel

#### Montage et infographie :

Jean-Pierre Villeneuve

#### Publicité :

Laurent Thibeault

#### Distribution :

Postes Canada pour les abonnés et dans différents points de vente de journaux

#### Mise en page :

Jean-Pierre Villeneuve, Laurent Thibeault

#### Impression :

L'Imprimeur

#### Membres du conseil d'administration de la SHS :

Simon Coutu, président  
Jean Laflamme, vice-président  
Jacques Chouinard, trésorier  
Jean-Claude Martel, secrétaire  
Guy Wells, administrateur  
Jean-François Moreau, administrateur  
Yves Laperrière, administrateur  
Dominique Gravel, administratrice  
André Doré, représentant de l'Ordre des Vingt-et-Un  
Pierre Deschesne, administrateur  
Richard Banford, administrateur  
Denis Lepage, administrateur

# L'AUTOMOBILE AU SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN : UN SURVOL HISTORIQUE (1900-1960)

Par **Éric Tremblay**, historien



*L'historien **Éric Tremblay** est natif de Chicoutimi. Détenteur d'une maîtrise en études et interventions régionales (UQAC), il a à son actif de nombreuses conférences, interventions dans les médias, articles et publications historiques. À l'emploi de la Société historique du Saguenay pendant plusieurs années, il a été l'historien des Fêtes du*

*175<sup>e</sup> anniversaire du Saguenay—Lac-Saint-Jean en 2013. À son compte depuis une dizaine d'années, **Éric Tremblay** collabore régulièrement avec les musées, les municipalités et plusieurs organismes de la région.*



L'histoire du 19<sup>e</sup> siècle est marquée par des changements importants dans le domaine des transports. Avec l'avènement du bateau et de la locomotive à vapeur, il est désormais plus facile de se déplacer rapidement sur de longues distances. Le progrès, une des principales conséquences de la Révolution industrielle, agite alors les esprits tout en stimulant le goût de changement véhiculé par les inventeurs.

Toujours plus efficaces, ces nouveaux moyens de transport sont appréciés pour leur vitesse, tout en demeurant encore une formule collective avec un trajet fixe et des heures de départ prédéterminées. Voulant innover, plusieurs inventeurs de l'époque cherchent à créer un véhicule qui pourrait se mouvoir par lui-même, d'où le nom d'automobile.

Les premières automobiles arrivent au Saguenay—Lac-Saint-Jean au début du 20<sup>e</sup> siècle. Rapidement, plusieurs automobilistes qui parcourent les routes de la région constatent l'état lamentable du réseau, voire l'absence de chemins carrossables. En plus d'accueillir les premiers touristes routiers, la population régionale assiste graduellement à l'amélioration de la sécurité routière, ainsi qu'à l'émergence de motels, de stations d'essence et de haltes routières. Après la Deuxième Guerre mondiale, l'automobile

devient un moyen d'expression social. Depuis plus de cent ans, les routes du Québec sont sous la responsabilité du ministère de la Voirie et les rues sous la charge des municipalités.

## L'AUTOMOBILE ET LA MODERNITÉ

À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, l'arrivée de l'automobile est une véritable révolution qui suscite beaucoup d'intérêt. D'abord marginale, sa popularité grandit au rythme des réussites techniques et de l'efficacité mécanique. Au Québec, une première tentative de construction d'une auto est effectuée dans les années 1860, par un bijoutier et un inventeur de Stanstead du nom de Henry Seth Taylor. Comme le souligne l'historien Alex Tremblay : « Celui-ci s'inspire de modèles américains pour créer son propre prototype. Après cinq ans de travail à concevoir le véhicule et deux ans à le construire, Taylor présente le fruit de ses efforts — un véhicule à quatre roues mû par un moteur à vapeur placé à l'avant — à l'exposition de Stanstead de 1867. Or, son invention n'est pas encore tout à fait au point puisqu'elle tombe en panne lors de sa présentation.<sup>1</sup> »

Même si quelques inventeurs québécois s'intéressent à l'automobile à partir des années 1860, elle demeure toutefois un produit secondaire qui n'est pas encore commercialisé au Québec. Ce n'est qu'à la fin du siècle qu'elle devient un objet accessible à l'élite. Dans la belle province, Ucal-Henri Dandurand est souvent considéré comme le « premier » à avoir possédé une voiture automobile au Québec en 1899<sup>2</sup>. Ce n'est pas tout à fait vrai, outre Henry Seth Taylor, il existe d'autres pionniers comme George Foote Foss, de Sherbrooke, Henri-Émile Bourassa de Montréal ou le docteur Henri-Raymond Casgrain<sup>3</sup>, de Québec, qui ont également marqué l'histoire entre 1897 et 1899.<sup>4</sup>

De son côté, Ucal-H. Dandurand, un promoteur immobilier montréalais, achète aux États-Unis une voiture à vapeur de marque Waltham, en mai 1899. Un mécanicien accompagne la livraison pour en expliquer l'usage au nouveau propriétaire. Véritable passionné de « voiture qui marche toute seule », il se porte rapidement acquéreur

de plusieurs autres automobiles. À ce sujet, Guy Thibault précise :

« Achetée en 1899, cette Waltham aurait été la toute première voiture à circuler à Montréal. Dandurand, un prospère spéculateur ayant fait fortune grâce aux terres qu'il possédait près des usines Angus, aurait, entre autres activités, participé au développement des quartiers Villeray et Rosemont. Ses succès financiers lui permirent de donner libre cours à sa passion pour ces tout nouveaux véhicules sans chevaux. Il ne se priva pas à cet égard. Outre la Waltham, il aurait possédé une voiture électrique avant de jeter son dévolu sur une automobile vendue en pièces détachées qui n'a pourtant jamais voulu démarrer. Loin d'être découragé, il se procura une Crestmobile avant de faire enfin l'acquisition de la célèbre De Dion Bouton qui détenait le titre de première voiture ayant été immatriculée au Québec<sup>5</sup>. »

À cette époque pionnière, plusieurs citoyens apprécient peu ces bruyantes machines qui effraient les chevaux. Les débuts de l'automobile sont difficiles et s'accompagnent le plus souvent de plusieurs désagréments. Les routes comportent alors de nombreuses courbes irrégulières tout en étant recouvertes de terre, répondant alors aux exigences d'un véhicule à traction animale. Cette modernité que représente l'arrivée de l'automobile sur les routes du Québec est d'abord visible dans les villes les plus peuplées.

Les automobilistes de la première heure sont contrariés par le manque de considération des gens à leur égard, l'automobile étant alors considérée comme un caprice de riche. C'est pourquoi la première loi sur les véhicules-moteurs de 1906 prête une attention particulière à ce problème de cohabitation. Comme le souligne Guy Thibault : « Les partisans de l'automobile ne sont pas dupes, il faudra un jour ou l'autre qu'une législation établisse des règles, car on est forcé d'admettre que le fonctionnement d'une automobile exige une tout autre approche que celle liée à la conduite d'un cheval<sup>6</sup>. »

Pour contrer le peu d'intérêt que l'on porte à l'automobile, un groupe de Montréalais fonde, en 1904, l'Automobile Club of Canada. À l'époque, il n'y a pourtant que 45 véhicules enregistrés à Montréal. En 1912, c'est au tour des automobilistes de la ville de Québec de fonder le Quebec Automobile Club.<sup>7</sup> Ce dernier, qui se francise en Club automobile de Québec en 1923, fixe les coûts de l'adhésion annuelle à 10 \$.

Il faut un certain temps avant que l'automobile cesse de faire peur aux gens. Or, le monde change rapidement et l'industrialisation devient graduellement le mode privilégié de production. Les villes modernes se développent sous le signe du progrès, du capitalisme, de la nouveauté et de la croissance. Les années suivantes sont donc marquées par l'arrivée de l'automobile dans plusieurs villes québécoises de l'arrière-pays.

## L'AUTOMOBILISME AU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

Selon la tradition, c'est au Lac-Saint-Jean, précisément à Roberval, que revient l'honneur d'accueillir, en 1902, la première automobile de la région. Elle est la propriété du photographe Auguste Roy qui l'avait achetée aux États-Unis et fait venir par le fret du chemin de fer jusqu'à Roberval.<sup>8</sup> Déjà, cette « voiture à gazoline » qui fait grand bruit, importune plusieurs citoyens de la municipalité.

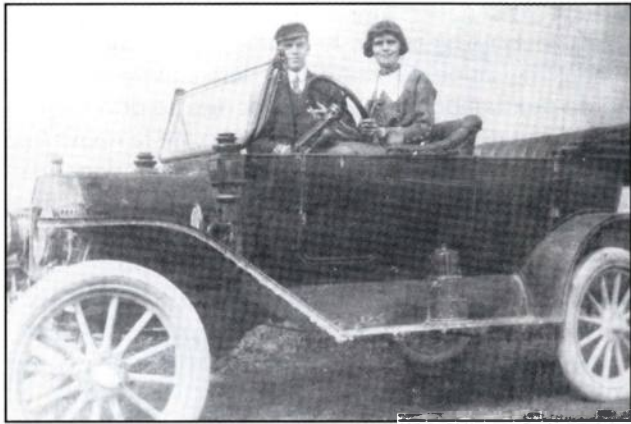


SHS-P2,S7,P00383

Première voiture automobile au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Dans la voiture, en arrière : M. et M<sup>me</sup> Auguste Roy, avec un de leurs enfants; en avant, M. Alexandre Le Bouthillier, frère de M<sup>me</sup> Roy, avec un autre enfant de M. et M<sup>me</sup> Roy.

En 1906, l'homme d'affaires Horace Jansen Beemer acquiert une luxueuse limousine pour offrir un meilleur service aux riches clients de son hôtel. L'année suivante, B.-A. Scott, un proche collaborateur de Beemer, achète à son tour une automobile. Selon Marcel Leblanc : « Sa machine, de couleur jaune, pouvait filer à la vitesse vertigineuse de 18 milles à l'heure, effrayant les meilleurs coursiers. Elle fut la première à réussir l'exploit d'un tour du lac Saint-Jean<sup>9</sup>. »

La même année, un dénommé Gauvin, représentant pour la compagnie du sirop d'anis, achète lui aussi une grosse voiture blanche. En 1912, L.-E. Otis, le docteur Jules Constantin et le notaire Thomas-Louis Bergeron achètent également une voiture. Avec l'arrivée des premières automobiles au Saguenay—Lac-Saint-Jean, Roberval emboîte

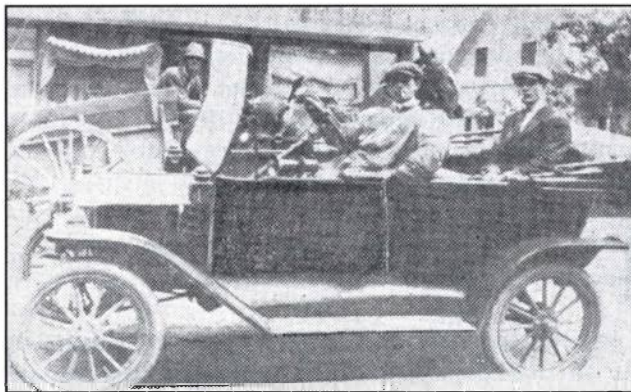


SHS-P2,57, P05666

*Roberval 1908, une des premières autos, Maurice Constantin et sa soeur*

le pas sur sa rivale Chicoutimi, qui bataille avec elle depuis la fin du 19<sup>e</sup> siècle, pour avoir l'honneur de se targuer du titre de « métropole régionale ». À propos de cette rivalité, Rossel Vien mentionne qu'en 1910 : « L'auto de B.-A. Scott fut la première à entrer à Chicoutimi, avec un groupe de jeunes Robervalois qui parcoururent la rue Racine en triomphe<sup>10</sup>. »

Quelques années plus tard, plus exactement le 21 mai 1914, l'automobile fait son apparition à Chicoutimi<sup>11</sup>. Pour l'occasion, plusieurs personnes assistent à l'arrivée de la voiture au port de Chicoutimi. Dans L'Annuaire des comtés, on retrouve la note suivante : « L'arrivée du premier auto Ford à Chicoutimi, le 21 mai 1914, fut un évènement qui attira une foule considérable au bateau. Cette voiture que l'on voit ici fut très populaire. Elle avait été achetée par MM. J.-Marius Puize et feu J.-D. Guay. Tout chacun voulait jouir d'une promenade dans l'auto Ford et l'on voit ici au volant M. J.-M. Puize, promenant M. Quenneville<sup>12</sup>. »



SHS-Bibliothèque, PER0949, page 188

Au même moment, comme le souligne l'historien Russel Bouchard : « À Saint-Bruno, c'est le curé Horace Gaudreault qui défie l'histoire, en devenant le premier citoyen

des paroisses et des missions environnantes à changer son cheval noir pour une voiture à quatre roues motorisées<sup>13</sup>. » Jusqu'à la crise économique des années 1930, plusieurs villages du Saguenay et du Lac-Saint-Jean connaissent un engouement pour ce nouveau moyen de transport. Seules la mauvaise condition et l'absence de chemins peuvent être un empêchement à l'invasion de l'automobile dans certaines municipalités.

En ce début de siècle, la propriété d'une automobile est souvent réservée aux casse-cou ou aux gens fortunés. Ces deniers, voulant ostensiblement démontrer leur richesse bourgeoise, utilisent un chauffeur pour se déplacer en automobile. À ce sujet, Guy Thibault précise :

« Le métier de chauffeur est un très bon exemple de la capacité d'adaptation de l'Homme à une nouveauté technologique. L'automobile requiert une toute nouvelle approche. Il y a plus que la maîtrise des changements de vitesse à effectuer en cours de route. Le démarrage à la manivelle, l'ajustement des clés réglant l'avance du distributeur de même que la maîtrise de l'étrangleur (choke) au démarrage en rebutent plus d'un. De plus, l'entretien et la réparation de la machine, sans oublier les multiples crevaisons à réparer, font en sorte que les mains ne demeurent pas blanches très longtemps, d'où la grande utilité d'un chauffeur chargé de tous ces désagréments. »

Graduellement, l'automobile remplace les chevaux dans les rues des villes. Au cours de ces années, de nombreuses courses sont organisées lors desquelles s'affrontent automobiles et voitures à cheval. En 1915, un chauffeur se tue dans un fossé à Roberval suite à une course d'autos. Donc, selon Rossel Vien : « On fixe la vitesse maxima à 14 milles à l'heure dans la ville, 18 dans la campagne. En 1917, il y a environ quatre-vingts automobiles au Lac-Saint-Jean, dont trente-cinq à Roberval<sup>14</sup>. »

## PROMOTION TOURISTIQUE ET DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER

Au 19<sup>e</sup> siècle, outre les croisières, l'autre forme de tourisme que l'on peut pratiquer est la villégiature. Les gens huppés passent quelques semaines ou toute la saison estivale à la campagne, de préférence sur les bords du Saint-Laurent. Grâce au chemin de fer, les riches touristes peuvent dorénavant se rendre plus loin à l'intérieur des

terres et s'installer à de nouveaux endroits comme l'Hôtel Roberval au Lac-Saint-Jean.

Avec l'avènement de l'automobile, le tourisme itinérant voit le jour. La voiture sans cheval permet, grâce au développement et l'amélioration du réseau routier, d'offrir dorénavant une grande panoplie d'itinéraires aux vacanciers. En ce sens, le gouvernement du Québec crée le ministère de la Voirie en 1912, qui entreprendra avant la fin de la décennie, de doter la province d'un réseau de routes.

Le développement du travail à la chaîne et la mise en marché du modèle T de Ford modifient en profondeur la production de masse. Dorénavant, ces automobiles séduisent une classe moyenne en devenir et marquent le début d'une consommation de masse. Bien que l'émergence de l'automobile soit plus lente au Québec qu'aux États-Unis, le nombre de véhicules motorisés (autos, camions, taxis, autobus, motos) augmente rapidement. Selon l'historien François Droüin : « En 1910, 786 véhicules motorisés sont enregistrés au Québec. Dix ans plus tard, le total passe à 41 462 pour atteindre 178 548 en 1930<sup>15</sup>. »

Les années 1920 et 1930 sont marquées par les débuts d'un tourisme et d'une villégiature moins sélectifs; l'État prenant alors le relais de la bourgeoisie en cette matière. Selon Serge Gagnon : « Le tourisme n'est toutefois déjà plus limité à quelques verrous réservés aux mieux nantis. Alors que s'amorce un étalement banlieusard et que la classe moyenne commence à s'affirmer, on assiste d'abord à l'émergence (1912-1945) et ensuite à la consolidation (1945-1980) d'un « tourisme de masse »<sup>16</sup>. »

La modernisation du réseau routier québécois a pour objectif d'encourager les touristes américains et canadiens-anglais à visiter le Québec<sup>17</sup>. La plupart recherchant un contact avec la civilisation française en Amérique. Pour les attirer, l'engagement touristique de l'État québécois s'articule autour de la mise en valeur de la paysannerie canadienne-française. De nombreux guides touristiques de l'époque témoignent de cette volonté.

En 1929, le ministère de la Voirie et des Mines publie le premier guide du tourisme routier<sup>18</sup>. Intitulé « Sur les routes du Québec », il est divisé selon le numéro des routes. À cette époque, tout le Saguenay—Lac-Saint-Jean est compris dans une seule route, la n° 15, que l'on désigne alors comme étant celle de « Québec—Chicoutimi—Tour-du-Lac-Saint-Jean—Québec ». Outre un court historique des villes et villages, le guide présente le parcours de la route n° 15 comme étant celui de la chasse, de la pêche et du pittoresque. Au sujet du parc national des Laurentides, il est écrit : « Ce parc, auquel les Laurentides



SHS-P2, S7, P00843

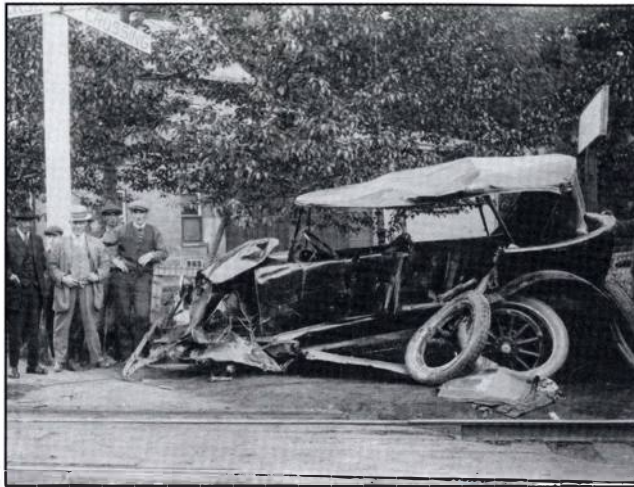
*Debout, premier plan : Gustave Delisle. Assis : Joseph-Dominique Guay. Docteur Edmond Savard. Assis sur l'aile : J.-E. Hausemann. Dans l'auto : Ovide Bossé ; un guide, Antonio Lévesque et Elzéar Lévesque.*

forment un incomparable décor, est particulièrement pittoresque. La nature s'est plu à y multiplier, de façon généreuse, les rivières et les lacs, les montagnes et les bois. De plus, le parc étant fort élevé au-dessus du niveau de la mer, constitue un endroit exceptionnel pour y faire une cure d'air pur et de repos<sup>19</sup>. »

À la fin des années 1920, il existe deux liens routiers entre la ville de Québec et le Saguenay Lac-Saint-Jean. Le premier conduit à Chicoutimi par Saint-Siméon (Charlevoix), tandis que le second traverse le parc national des Laurentides jusqu'à Hébertville (ancien chemin de Québec). Partiellement aménagées, les deux routes sont officiellement ouvertes à la circulation automobile en 1929 et en 1930. On met alors en place des infrastructures pour l'accueil des visiteurs avec la construction de « maisons rustiques » éparpillées dans l'ensemble du parc.

Pourtant, des automobilistes audacieux avaient déjà parcouru ces routes auparavant. En 1924, un groupe de huit personnes traverse la forêt vierge située entre Saint-Félix-d'Otis et Saint-Siméon, revendiquant ainsi une route carrossable pour les automobilistes<sup>20</sup>. Puis, en 1927, un groupe de trois personnes effectue un voyage en automobile entre Métabetchouan et Québec, en longeant la ligne de transmission de la Shawinigan Power<sup>21</sup>.

Entre 1930 et 1945, l'élan de développement du tourisme itinérant et les grands travaux routiers sont freinés par la crise économique et la Seconde Guerre mondiale. Malgré cela, le gouvernement provincial poursuit la promotion touristique en créant, en 1933, le Conseil du tourisme et un syndicat d'initiative touristique dans plusieurs régions du Québec, dont un au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Au niveau fédéral, l'Office du tourisme du Canada est fondé l'année suivante.<sup>22</sup>



SHS-P2 S7, P04405

*Premier accident d'auto à Chicoutimi---voiture de J.-A. Cloutier ?--au pied de la côte Bossé (vers 1914)*

## SÉCURITÉ ET CONFORT SUR LES ROUTES

Après l'automobile vinrent la poussière et après la poussière le macadam. En région, comme à la ville, l'automobile devient graduellement le symbole de l'Amérique triomphante. Dorénavant, le touriste voyage en famille, aime le chalet et le camping, tout en profitant au maximum de son nouveau confort. L'essence est alors très abordable, tandis que le bord des routes s'équipe avec le temps de motels, de stations-essence, de restauration rapide et de haltes routières.

Pour élargir ses horizons, il faut toutefois pouvoir compter sur un certain confort, une capacité de rangement des bagages et un véhicule sécuritaire. Pour ce faire, le Québec adopte dès 1906, une première loi visant le contrôle et la sécurité des véhicules. C'est la naissance de l'immatriculation des automobiles. À l'époque, le propriétaire doit enregistrer son véhicule tout en fabriquant sa plaque d'immatriculation par ses propres moyens. Comme le mentionne Guy Thibault : « S'il était habile, il prenait ce qu'il avait sous la main et confectionnait sa plaque lui-même. Dans le cas contraire, il allait chez un artisan, probablement le cordonnier, pour qu'il la lui fabrique.<sup>23</sup> »

Dans les années 1910, l'automobile franchit le stade du simple objet de curiosité pour devenir un bien utilitaire qui est maintenant là pour rester. Donc, il faut « faire avec » ! Alors, on s'organise pour répondre aux besoins de cette nouvelle clientèle. Des forgerons transforment leur forge en garage et les marchands généraux offrent de l'essence et des pièces automobiles<sup>24</sup>. À Chicoutimi, dès 1916, la maison Côté-Boivin s'intéresse à ce nouveau

marché et acquiert la concession des voitures de marque General Motors (Cadillac, McLaughlin Buick, Oldsmobile, Pontiac et Chevrolet)<sup>25</sup>. Rapidement, la plupart des municipalités du Saguenay—Lac-Saint-Jean organisent des services liés au transport automobile : essence, garage, pièces et accessoires.

Dans le même sens, le développement du tourisme et de l'automobile amènent dans la région, l'organisation d'un réseau de motels, la publication de guides de la route et la mise en valeur de nouveaux sites attractifs (histoire, patrimoine, camping, musée, particularisme local, etc.). On procède également, à partir de 1923, à l'introduction d'un système symbolique de signalisation au Québec<sup>26</sup>.

À la même époque, le gouvernement provincial réglemente aussi les panneaux réclames et les enseignes commerciales le long des routes. Tout est maintenant en place pour l'accueil des touristes, des voyageurs de commerce et des automobilistes en général. C'est pour répondre à la demande, qu'en 1938, Gérard Picard ouvre à Rivière-du-Moulin, un des premiers, sinon le premier motel au Québec, inspiré du type Motor Hotel déjà populaire aux États-Unis<sup>27</sup>.

Dans les années 1920 et 1930, la popularité de l'automobile augmente rapidement. En 1925, il y a 95 960 véhicules enregistrés au Québec. Selon un guide de la route de 1936, le voyage en automobile est facile au Saguenay—Lac-Saint-Jean, sauf que la chaussée n'a pas encore reçu partout toutes les améliorations projetées.<sup>28</sup>

Précisons toutefois que ce serait injustifié de réduire l'utilisation de l'automobile à la seule pratique du tourisme. Malgré sa grande contribution à l'ouverture et à l'aventure dans les grands espaces québécois, l'automobile devient rapidement le moyen de transport des gens pressés et un excellent moyen de démontrer son statut social. Comme le souligne l'historien Alex Tremblay : « L'automobile est désormais de moins en moins perçue comme un bien de luxe et apparaît de plus en plus comme un objet d'utilité quotidienne<sup>29</sup>. » Maintenant bien implantée, on ne peut plus s'en passer!

## L'AUTOMOBILE, UN MODE D'EXPRESSION

Après la Deuxième Guerre mondiale, l'Amérique débute son âge d'or économique avec une prospérité sans précédent. Terminé les années de guerre et de rationnement (essence, huile, pneus). C'est l'époque de la banlieue, de la voiture, de la télévision, des centres commerciaux, des électroménagers, des progrès de la médecine,

des débuts de la consommation de masse, etc. Ce nouveau confort, créateur de la classe moyenne, se traduit par un boom accéléré de la construction et des travaux d'ingénierie. C'est alors que l'électricité devient la principale source d'énergie pour une multitude d'objets qui auparavant demandaient la force humaine ou animale.

De 1945 à 1952, le nombre de voitures immatriculées double au Québec atteint plus de 455 000<sup>30</sup>. Avec l'aide d'une technologie mécanique en constante évolution, les constructeurs bâtissent les routes et les rues nécessaires pour soutenir le flux croissant d'automobiles et de véhicules lourds. Un chantier retient particulièrement l'attention dans les années 1940, celui de la construction de la route 54 qui traverse le parc des Laurentides.

Le parachèvement de la route est sous la responsabilité du député de Chicoutimi et ministre de la Voirie Antonio Talbot<sup>31</sup>. Ardent défenseur de sa région d'adoption, le ministre assure le parachèvement de la route reliant Québec au Saguenay–Lac-Saint-Jean. Désirés depuis plusieurs années, les travaux s'échelonnent pendant une grande partie de la décennie 1940. La chaîne de montagnes des Laurentides, l'une des formations géologiques de surface les plus anciennes de la planète, constitue un obstacle aux communications entre les gens du Saguenay et le Centre du Québec. Le percement de la route qui lève cet obstacle a nécessité à bien des endroits un dynamitage de la roche ainsi visible pour les automobilistes. Quant à la multiplication de lacs et de cours d'eau caractéristiques du Bouclier canadien dont font partie les Laurentides, elle a été grandement favorable au développement des activités de chasse et pêche auxquelles la route donne accès.

L'asphaltage de la route est complété en juillet 1948. Plus de 600 personnes dont une soixantaine de fonctionnaires travaillent au projet. De la machinerie lourde provenant des surplus militaires est utilisée pour les travaux. À ce sujet, Armand Demers précise : « L'entreprise fut entièrement l'œuvre de professionnels et de techniciens québécois. Pendant plusieurs années après son achèvement, des groupes d'ingénieurs européens, américains et asiatiques vinrent puiser de précieuses informations en visitant le boulevard Talbot<sup>32</sup>. »

À partir de 1950, la route est divisée en trois sections : la route 54 (Québec—Stoneham—Lac-Jacques-Cartier), la route 54-A (Lac-Jacques-Cartier—Hébertville) et la route 54-B (Lac-Jacques-Cartier—Laterrière—Chicoutimi). La route du parc est inaugurée le 4 octobre 1951, en présence du premier ministre Maurice Duplessis et du ministre Talbot. Ce lien routier longtemps attendu permet enfin de

rendre la région plus accessible aux automobilistes et au transport routier.



SHS-P2,S7,P00374

*Bénédition des automobiles, rue Racine, Chicoutimi*

C'est le 27 novembre 1952, sous le gouvernement de Maurice Duplessis, qu'est créé le département des Transports et des Communications de la province de Québec. Ne remplaçant nullement le ministère de la Voirie, les deux ministères fonctionneront en parallèle pendant deux décennies. Les communications deviennent autonomes en 1969, tandis que les ministères de la Voirie et des Transports sont fusionnés le 14 mars 1972, pour former une seule entité ministérielle<sup>33</sup>.

Au début des années 1950, l'automobile demeure malgré son accessibilité, un produit revêtant un certain luxe. À la fin de la décennie, la frénésie de l'auto s'empare des Québécois. En l'espace d'une décennie, l'immatriculation des véhicules automobiles passe de 434 000 (1950) à 1 000 000 (1959)<sup>34</sup>. La grande majorité des modèles qui circulent alors sur les routes de la province sont fabriqués aux États-Unis (GM, Ford ou Chrysler). Combien coûte une Ford en 1958 ? Selon Marc Robillard : « Une Fairlane, modèle bas de gamme, entre 2 200 \$ et 3 000 \$; une Mercury Monclair, milieu de gamme, entre 3 200 \$ et 3 600 \$, et une Lincoln Continental, haut de gamme, 5 500 \$<sup>35</sup>. » À partir de 1957, les fabricants étrangers commencent à s'installer en Amérique du Nord. Avec les années, ils occuperont une place de plus en plus importante dans le marché nord-américain de l'automobile.

## LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME ROUTIER MODERNE

Au cours des années 1960, le système routier québécois se modernise considérablement. Il est dorénavant plus facile, souvent plus rapide, de circuler en voiture sur les nouvelles autoroutes en construction. Surtout qu'à cette époque, plusieurs routes au Québec sont maintenant pavées convenablement et utilisables pendant toute l'an-

née. Il y a de moins en moins de routes qui se retrouvent fermées l'hiver après une tempête de neige. Même durant la période de dégel du printemps, il n'est plus nécessaire d'attendre quatre à cinq semaines pour circuler en toute sécurité sur certains tronçons.



SHS-P2,S7,P02016

Route de Saint-Urbain, 1939

Outre le projet de construction de la Transcanadienne, les premières autoroutes font leur apparition dans la province de Québec. Au départ, la modernisation du réseau routier se situe principalement à Montréal, qui se prépare alors activement à l'organisation de l'Exposition universelle de 1967. À ce propos, Samuel Venière écrit : « Cet événement d'une envergure internationale constitue un moteur pour investir massivement dans le secteur autoroutier. Il faut être en mesure d'accueillir de nombreux visiteurs, dont beaucoup arrivent par la route des États-Unis<sup>36</sup>. »

La majorité des autoroutes du Québec est érigée principalement entre 1960 et 1980. Au Saguenay—Lac-Saint-Jean, la saga de la construction de l'autoroute 70 entre Alma et La Baie est au cœur des débats politiques et économiques depuis le début des années 1970. Auparavant, les routes 155 (Chambord—La Tuque), 167 (Saint-Félicien—Chibougamau), 169 (Tour du Lac-Saint-Jean, Alma—Québec), 170 (Saint-Siméon—Saint-Gédéon), 172 (Tadoussac—Alma) et 175 (Chicoutimi—Québec), permettent une meilleure communication entre les différents pôles de la région. Pourtant, comme dans le cas de l'autoroute 70, elles ont fait couler beaucoup d'encre, tout en demandant énormément de temps, de représentations politiques et d'argent pour leur réalisation<sup>37</sup>.

\*\*\*\*\*

L'histoire de l'automobile au Saguenay—Lac-Saint-Jean présentée dans cet article demeure incomplète. Il

reste de nombreux éléments à approfondir et à développer. L'étude du transport lourd, des taxis et des autobus n'a pas été abordée. Les techniques de construction des routes et des ponts devraient être mises en perspective par rapport au trafic routier, au tourisme, au travail des ingénieurs et à la volonté d'abolir les distances. Tout le côté toponymique des liens routiers devient également important pour l'étude de la fréquentation des lieux par les automobilistes. Et finalement, les rues, les garages, les concessionnaires, les lieux d'hébergement et l'attraction des municipalités, offrent un champ d'expertise des plus intéressants.

## NOTES

- 1 Alex Tremblay (2012), « L'avènement de l'automobile au Québec : une petite révolution tranquille au tournant du XX<sup>e</sup> siècle », *Cap-aux-Diamants*, n° 111, p. 17-18.
- 2 André J. Delisle (1996), « Du nouveau dans les rues de Montréal », *Cap-aux-Diamants*, n° 45, p. 15.
- 3 Voir Pierre-Georges Roy (1924), « Le premier automobile dans la province de Québec », *Le Bulletin des recherches historiques*, vol. 30, n° 3, p. 94-95; Jean-Marie Lebel (1996), « Le docteur Casgrain, premier automobiliste québécois », *Cap-aux-Diamants*, n° 45, p. 14.
- 4 Alex Tremblay (2012), *op. cit.*, p. 18-19. Voir également Guy Thibault (2011), *L'automobilisme et ses témoins*, Québec, Les Éditions Gid, p. 19.
- 5 Guy Thibault (2005), *L'immatriculation au Québec*, Québec, Les Éditions GID, p. 21-22.
- 6 Guy Thibault (2011), *op. cit.*, p. 27.
- 7 Fusionnés en 1984, les clubs de Montréal et de Québec deviennent alors CAA-Québec. Pour en savoir plus sur l'histoire de CAA-Québec, voir Pierre Lafontaine (2004), *100 ans de confiance*, Québec, CAA-Québec, 40 p.
- 8 Selon toute vraisemblance, elle a sillonné les rues de Roberval pendant seulement un été. Voir Marcel Leblanc (2002), « Les premières automobiles à Roberval », *Saguenayensia*, vol. 44, n° 4, p. 18.
- 9 *Idem.*
- 10 Rossel Vien (1955), *Histoire de Roberval, Chicoutimi, Société historique du Saguenay*, p. 294.
- 11 En 1912, selon certaines sources. Voir Jocelyn Côté (1992), *Nos souvenirs prennent vitrines*, Chicoutimi, SIDAC, p. 26.
- 12 *L'Annuaire des comtés de Chicoutimi et du Lac St-Jean* (1929), Chicoutimi, *Le Progrès du Saguenay*, p. 188.

- 13 Russel Bouchard (2002), « Petite histoire du transport voyageur au Saguenay et de la Cie Autobus Saguenay Inc. », *Saguenayensia*, vol. 44, n° 4, p. 4. Voir aussi Jocelyn Côté, *Histoire de Saint-Bruno*, Saint-Bruno, Corporation du centenaire de Saint-Bruno, p. 149.
- 14 Rossel Vien (1955), op. cit., p. 294.
- 15 François Droüin (2012), « Promotion touristique, gestion du réseau et autonomie provinciale, la voirie du Québec de 1922 à 1954 », *Cap-aux-Diamants*, n° 111, p. 27.
- 16 Serge Gagnon (2003), *L'échiquier touristique québécois*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, p. 219.
- 17 Voir Jean-François Larose (1996), « Les débuts du tourisme routier », *Cap-aux-Diamants*, n° 45, p. 26-29.
- 18 Sur les routes du Québec (1929), Québec, Ministère de la Voirie et des Mines, 874 p.
- 19 Idem, p. 515.
- 20 Organisé par Léo Quenneville, le voyage dure cinq jours. Voir Roméo Boivin (1991), « Un voyage historique en 1924 », *Saguenayensia*, vol. 33, n° 2, p. 35-37 et Guy Thibault (2005), op. cit., p. 154-157.
- 21 Le voyage dure deux jours. Voir Russel Bouchard (2002), op. cit., p. 6.
- 22 Pour en savoir plus, lire Gaston Gagnon (2004), « Le Syndicat d'initiative touristique du Saguenay—Lac-Saint-Jean et le tourisme de masse », *Saguenayensia*, vol. 46, n° 1, p. 12-16.
- 23 Guy Thibault (2005), op. cit., p. 42.
- 24 C'est le cas du forgeron chicoutimien J.-A. Truchon qui transforme sa forge en garage, en 1923. Voir Russel Bouchard et Gaston Gagnon (1992), *Chicoutimi, guide d'excursion et d'interprétation du patrimoine*, Chicoutimi, Ville de Chicoutimi, p. 30 et Jean-Charles Claveau (1985), *Chicoutimi en ce temps-là*, Chicoutimi, Société historique du Saguenay, p. 172.
- 25 Voir Guy Coutu (1992), *Chicoutimi 150 ans d'images*, Chicoutimi, Musée du Saguenay—Lac-Saint-Jean, p. 154.
- 26 Voir Roger Bruneau (1996), « Pleins feux sur le ministère des Transports », *Cap-aux-Diamants*, n° 45, p. 20.
- 27 Lucie K. Morisset, Luc Noppen et Patrick Dieudonné (2004), *Patrimoines modernes*, Saguenay, Ville de Saguenay, p. 120.
- 28 En collaboration (1936), *Le pays de Maria Chapdelaine*, Chicoutimi, Le Syndicat d'initiatives touristiques, p. 20.
- 29 Alex Tremblay (2012), op. cit., p. 21.
- 30 François Droüin (2012), op. cit., p. 30.
- 31 Antonio Talbot (1900-1980) est élu député de l'Union nationale dans Chicoutimi à l'élection partielle du 25 mai 1938. Réélu de 1939 à 1962, il démissionne le 6 août 1965. Père de la « Route du Parc », il est ministre de la Voirie de 1944 à 1960, ainsi que chef de l'Opposition en 1961 et chef intérimaire de l'Union nationale la même année. Voir En collaboration (1993), *Dictionnaire des parlementaires du Québec*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, p. 717-718.
- 32 Armand Demers (1978), « Le boulevard Talbot a trente ans », *Saguenayensia*, vol. 20, n° 6, p. 170. Voir aussi Elaine Hémond (1988), « La route du parc des Laurentides, tout un défi technique! », *Québec Science*, vol. 27, n° 2, p. 40-45.
- 33 Pour en savoir plus, voir Yves Laberge (2012), « D'un ministère à l'autre : les Transports et les Communications au gouvernement du Québec durant le XX<sup>e</sup> siècle », *Cap-aux-Diamants*, n° 111, p. 31-38.
- 34 Voir Marc Robillard (2010), *Le Québec au temps du Baby-Boom*, Québec, Les Éditions GID, p. 119.
- 35 Idem, p. 121.
- 36 Samuel Venière (2012), « Les autoroutes : véritable épine dorsale du système routier québécois », *Cap-aux-Diamants*, n° 111, p. 40.
- 37 Pour un historique des routes régionales, voir Chantale Rondeau (1998), « Brefs historiques de diverses routes de la région », *Saguenayensia*, vol. 40, n° 4, p. 19-24.



*Edifice Julien, ( auto ) probablement 1922, coin Racine et Morin*

SHS-P2-S7, P10776

# LES PLAQUES AUTOMOBILES HISTOIRE ET ÉVOLUTION

par Guy Thibault



**Guy Thibault a été enseignant à la Commission scolaire de Laval durant 35 ans. Spécialisé en géographie et en histoire, il effectue des recherches sur l'automobilisme depuis plus de 20 ans. Son but est de faire parler les archives, les objets et les photographies d'époque. Il a signé un premier ouvrage en 2005, *L'Immatriculation au Québec*, puis a récidivé en 2011 avec *L'Automobilisme et ses témoins*, toujours aux Éditions GID. Son premier bouquin a été réimprimé à l'automne 2015.**



## HISTOIRE DE L'IMMATRICULATION AU QUÉBEC

C'est au tournant du 20<sup>e</sup> siècle que l'automobile fait vraiment son apparition dans le paysage québécois. Quelques années auparavant, il y a bien eu quelques inventeurs et « *patenteux* » un peu partout en Amérique du Nord qui ont osé croire qu'un véhicule pouvait se déplacer sans l'aide d'un cheval, mais c'est l'exception. Ces *hurluberlus* attirent alors au mieux un sourire sympathique quand ils osent exhiber leur machine révolutionnaire qui se voit rapidement attribuer le nom de « *horseless carriage* ». Au Québec, c'est un certain Henry Seth Taylor, de Stanstead en Estrie, qui ouvre en quelque sorte la voie aussi tôt qu'en 1867. C'est lui qui construit le premier véhicule-moteur au Québec, une simple calèche équipée d'un moteur actionné par une chaudière à vapeur, un peu à la manière d'un train miniature. Cette curieuse machine se déplace sans bruit et sans l'aide d'un cheval, mais n'est pas encore vraiment au point pour de longues randonnées de sorte que Taylor se limite à quelques sorties dans le village ou dans le pré de sa ferme. Son véhicule ne connaît donc pas un grand succès, mais sans vraiment s'en rendre compte, l'invention de Taylor a fait germer l'idée dans l'esprit des inventeurs audacieux et la semence produit ses fruits entre les années 1897 et 1899 où apparaissent quelques prototypes. Toutefois, comme ces rares véhicules ne dérangent personne, ils ne sont pas encore immatriculés.

Mentionnons au passage quelques pionniers québécois qui ont suivi les traces de Taylor. Ces avant-gardistes

se manifestent dans diverses régions du Québec. Certains d'entre eux, un peu plus impatients, optent pour l'importation d'un véhicule des États-Unis ou d'Europe alors que d'autres préfèrent les fabriquer eux-mêmes. C'est le cas pour Henri-Émile Bourassa de Montréal qui construit en 1899 une voiture motorisée pour son patron Bruno Lalumière, alors président d'une firme spécialisée dans la construction de voitures à chevaux. En fabriquant ce véhicule-moteur, il attrape la piqûre. Du côté de Québec, un dentiste très avant-gardiste préfère quant à lui importer de France une voiture toute montée. Il fait alors la manchette au journal *Le Soleil*, en juin 1897 : « *Le dentiste Henri-E. Casgrain se promène sur la rue Saint-Jean avec son véhicule à trois roues, un Léon Bollée, à une vitesse folle pouvant atteindre 18 mi/h, soit quatre fois la vitesse d'un cheval. Le tumulte en est le résultat direct chez les passants sidérés par cette chose roulante et surtout sur les chevaux paniqués par autant de vacarme d'origine inconnue pour eux.* » En Estrie, George Foote Foss préfère lui aussi importer une voiture toute montée. Parti de Sherbrooke en train vers Boston, Foss prend possession d'une Crestmobile et la conduit lui-même jusqu'à son domicile, le tout en huit jours et demi. Toute une épopée. À Montréal, un autre pionnier attire les regards avec sa Waltham 1899, une automobile à vapeur qu'il a importée des États-Unis. Il s'agit de Ucal H. Dandurand, un homme d'affaires très prospère qui se procure quatre automobiles en l'espace de cinq années avant de jeter son dévolu sur la célèbre De Dion Bouton actuellement exposée au musée du Château Ramezay à Montréal.

Étonnamment, c'est Dandurand qui dans l'esprit de plusieurs est souvent considéré comme le premier à avoir possédé une voiture automobile au Québec. Ce serait pourtant mettre de côté les Henry Seth Taylor, George Foote Foss, Henri-Émile Bourassa et quelques autres moins connus qui ont aussi marqué l'histoire entre 1897 et 1899 en embrassant ce projet fou de conduire un véhicule sans l'apport d'un cheval. Pourquoi donc le nom Dandurand surgit-il si facilement comme LE précurseur ? Il faut jeter un coup d'œil sur un geste très particulier qu'il posa et qui explique pourquoi on retient davantage son nom. Évidemment, il est reconnu que c'est lui qui obtient le numéro Q1 pour sa De Dion Bouton au premier registre provincial de 1906.

Ce qui est toutefois assez méconnu, c'est qu'il avait déjà entrepris des démarches dès 1899 pour obtenir une « licence » municipale pour sa Waltham. Ce qu'il y a de particulier, c'est que rien ne semblait l'y forcer, du moins en apparence. Comme aucune catégorie « automobile » n'existe alors dans le registre d'enregistrement municipal, on lui accorde une « licence » sous la rubrique bicycle, tricycle ou **autres véhicules de ce genre**, étant donné que l'on ne pouvait faire mieux à ce moment. À première vue, on peut donc considérer la démarche de Dandurand un peu inconsciente. Il peut en effet nous sembler aberrant qu'il se soit présenté de lui-même à l'hôtel de ville afin de se procurer cette « licence ». Après tout, les voitures présentes dans la métropole se comptent sur les doigts d'une seule main en cette fin du 19<sup>e</sup> siècle, ne roulent pas beaucoup et aucune législation provinciale ne prévoit encore l'enregistrement des automobiles. Qu'est-ce qui a donc bien pu inciter Dandurand à entreprendre cette démarche ?

Ce qu'il faut savoir au départ, c'est que déjà à cette époque, la moindre activité dans la métropole est sujette à être facturée et « sous licence ». Citons quelques exemples d'activités figurant au début du siècle dans le Rapport de l'auditeur de la ville de Montréal et ayant obtenu une licence : *les vendeurs de crème à glace (35), les décrocheurs de rue (64), les brouettes tirées manuellement (353) et bien évidemment les bogheys de tout acabit tirés par des chevaux (1 009), etc.* Ucal Dandurand trouve donc tout à fait normal, en 1899, de se présenter pour obtenir sa « licence » d'opération pour sa toute nouvelle *voiture sans chevaux*. Faute de rubrique à cet effet, la ville de Montréal doit tout simplement en créer une de plus pour ces nouvelles automobiles, ce qui l'amène ultérieurement à émettre, de 1904 à 1906, des plaques municipales pour automobiles. En ce sens, Montréal n'est pas la seule à émettre des licences pour les véhicules-moteurs. Cette situation est à peu de choses près identique partout en Amérique du Nord où les villes imposent une licence pour ces nouveaux véhicules parcourant leur territoire. Que l'on soit à Denver, New York, Tulsa, Toronto ou Victoria, c'est la même procédure qui prévaut jusqu'à ce que les instances supérieures, état ou province, flairent les possibles entrées d'argent supplémentaire et prennent en charge le processus d'enregistrement des automobiles. On ne pouvait ignorer cette manne.

Même si Ucal Dandurand ne fut pas vraiment le premier à conduire une « voiture sans chevaux » au Québec, c'est lui qui sans le savoir, a bien involontairement contribué à la mise en place d'un système ayant mené à l'enregistrement des automobiles de par son initiative

auprès des autorités municipales en 1899. C'est là qu'il se démarque dans l'histoire de l'automobile au Québec et qu'il doit être considéré comme un pionnier incontournable.

## LA LOI DES VÉHICULES-MOTEURS DU 9 MARS 1906

Après l'Ontario en 1903 et le Nouveau-Brunswick en 1905, le Québec suit la tendance nord-américaine en émettant en 1906 une loi encadrant la possession et la conduite des véhicules-moteurs sur son territoire. Mises à part les éventuelles entrées d'argent dans les coffres de la province, quelle autre motivation a bien pu mener les instances gouvernementales provinciales à s'emparer du processus d'enregistrement des véhicules-moteurs ? Cette loi sur l'immatriculation ne prend son véritable sens que si nous avons à l'esprit les conditions autant sociales qu'économiques qui prévalent au début du siècle dernier. Il faut considérer que le Québec d'alors compte plusieurs régions qui vivent dans une certaine autarcie l'une par rapport à l'autre et que seul le chemin de fer est considéré comme pouvant réunir les régions éloignées. De par sa nature, il est évidemment cantonné à l'intérieur d'un espace et d'un horaire restreints. Il n'est surtout pas un transport individuel et encore moins souple dans ses déplacements, ce que l'automobile prétend offrir. Seul le cheval peut assurer un transport efficace pour des courtes distances, ce qu'il fait depuis des siècles. L'émergence de l'automobile vient donc bouleverser cet ordre établi et la coexistence entre la « machine » et le cheval s'annonce difficile. Cette chose roulante vrombissant et puant le pétrole effraie l'animal qui se cabre d'effroi.



Il faut donc calmer les appréhensions normales de ceux qui déplorent l'insolence de ce nouveau moyen de transport. L'implication gouvernementale a par conséquent pour but d'encadrer cette invention qui est malheureusement là pour rester, selon plusieurs. Il suffit de parcourir les neuf pages de la loi de 1906 pour s'en convaincre. Sur les quarante-trois articles généralement très courts de cette loi, les articles 23 et 24 sont les plus longs et concernent la protection à accorder aux voitures hippomobiles. Comme il faut calmer la grogne, ces deux articles sont clairs et explicites quant à l'attention apportée à la sécurité des animaux de trait ainsi qu'aux personnes les conduisant. En clair, c'est l'automobile qui dérange, pas le cheval.

## V.—DISPOSITIONS RELATIVES AUX ROUTES ET A LA VITESSE

**23.** Lorsqu'une personne conduisant un véhicule-moteur rencontre un cheval ou des chevaux ou autres animaux de trait, ou tout véhicule, cette personne conduisant ainsi ce véhicule-moteur doit raisonnablement gagner à la droite du centre du chemin public de manière à passer sans encombre. Toute personne conduisant ainsi un véhicule-moteur, ou rencontrant tel cheval, animal de trait ou véhicule, doit passer à sa gauche et celui qui monte ou conduit tel cheval, animal de trait ou véhicule doit, aussitôt que cela peut se faire, gagner à droite afin de laisser libre passage à gauche. Toute personne conduisant ainsi un véhicule-moteur doit, à l'intersection des chemins publics, prendre la droite de l'intersection du centre de ces chemins en tournant à droite ou à gauche.

**24. 1.** Toute personne ayant le contrôle ou le soin d'un véhicule-moteur doit, sur toute rue ou chemin public, à l'approche de tout cheval monté, mené ou conduit, ou de tout véhicule tiré par un cheval, manœuvrer ce véhicule-moteur de manière à prendre toute précaution raisonnable pour empêcher que le cheval ne soit effrayé et pour assurer la sécurité et la protection de la personne qui le monte, mène ou conduit ; et, si ce cheval semble avoir peur, la personne qui conduit ce véhicule-moteur doit en diminuer la vitesse, et, si elle en est requise au moyen d'un signal fait en levant la main ou autrement par le conducteur de ce cheval, elle doit arrêter et ne pas avancer plus loin vers cet animal, à moins que ce mouvement ne soit nécessaire pour éviter un accident ou des dommages ou que cet animal paraisse être sous le contrôle de son conducteur.

**2.** Si le cheval est fort effrayé ou si la personne conduisant le véhicule-moteur en est requise, elle doit arrêter le fonctionnement du moteur de ce véhicule aussi longtemps qu'il le faudra raisonnablement pour éviter un accident et pour la sécurité des autres personnes.

**3.** La vitesse de tel véhicule-moteur dans les villes et les municipalités régies par le Code municipal, entre la tombée de la nuit et le jour, ne doit pas être plus grande que six milles à l'heure.

Pour mieux comprendre ces articles 23 et 24 de la loi de 1906 et bien saisir l'esprit de l'époque, quoi de mieux que de laisser la parole à un automobiliste qui a vécu les débuts parfois houleux de cette coexistence. Monsieur Bruno Matte relate dans l'édition du Petit Journal du 26 janvier 1936 les conditions entourant la possession d'un véhicule automobile trente ans plus tôt. «*Les bonnes routes étaient rares et la malice de nos contemporains suscitait bien des obstacles. Routes et hommes, si on peut dire, furent pris par cette révolution. Comme toute révolution, celle-là suscita des opinions, des mouvements, des rivalités qui feraient aujourd'hui d'excellents sujets de vau-devilles. Pendant des milles, les cultivateurs refusaient de nous laisser le chemin libre sous prétexte que la route leur appartenait. Vous ne savez pas ce que c'est que de rouler deux heures durant derrière un voyage de foin; ou encore de traverser des villages dont les routes avaient été semées de brochettes par des habitants hostiles.*

*Quand je vous dis que c'était une révolution, je n'exagère pas. La plus noble conquête de l'homme elle-même était affolée par ces collègues à quatre roues. Les chevaux d'alors n'avaient pas la mentalité forte de ceux d'aujourd'hui. À notre approche, ils bondissaient de frayeur et leurs conducteurs agitaient les bras en nous criant d'arrêter. Ils descendaient alors de leur siège et allaient tenir leur bête par la bride ou lui recouvraient la tête d'une couverture ou d'un manteau ! »*

Témoignage plutôt incroyable et presque rigolo. L'esprit de ces articles est on ne peut plus clair. Du point de vue de la sécurité, l'imputabilité reposera toujours sur le conducteur du véhicule moteur lorsqu'il y aura rencontre entre les deux, car c'est la voiture hippomobile qui a la priorité et non l'inverse. Rappelons qu'à ce moment de l'histoire, c'est l'animal qui occupe les routes depuis la nuit des temps et le lobby des hommes de chevaux a eu son mot à dire dans l'élaboration de cette loi. L'automobiliste sera donc identifiable par un numéro devant être fixé à l'avant et à l'arrière de la carrosserie. L'article 25 va même encore plus loin. Comme les routes ne sont pas encore éclairées la nuit, afin de rendre plus facile l'identification des délinquants roulant de façon dangereuse, on devra peindre ce numéro sur les phares latéraux.

L'expérience ne s'avère pas très concluante. Les automobilistes se sentent comme des bagnards et cette exigence ne durera que quelques années. Les deux phares ici illustrés sont un exemple de cette réalité qui se voulait une solution pour reconnaître les voitures fautives. Comme la lumière n'est émise que par une petite mèche, il fallait être très chanceux pour pouvoir lire le numéro d'une voiture en mouvement.



## LES PLAQUES D'IMMATRICULATION DE LA PREMIÈRE CUVÉE

Lors de l'entrée en vigueur de la loi obligeant les propriétaires de véhicules motorisés à les enregistrer, on nage dans l'inconnu, car tout est à inventer. On s'inspire par conséquent de ce qui se fait ailleurs. Le processus est assez simple, car pour 1906, 167 véhicules sont enregistrés puis 234 le seront en 1907, en très grande majorité dans la ville de Montréal. C'est très peu de voitures pour toute une province et cela ne mérite pas que l'on fabrique des plaques pour si peu de voitures. Pour ces deux premières années, on se contente de donner au requérant une petite plaquette où figure un numéro et la tâche de fabriquer la plaque incombera au propriétaire du véhicule.

La petite plaquette dont les dimensions sont à peu près celles d'une carte de crédit est en porcelaine émaillée, que les anciens appelaient « *granit* ». Elle doit être fixée bien en vue sur la carrosserie du véhicule, ce qui lui vaudra l'appellation de « *dashboard plate* » ou sceau. Des balises sont précisées à l'article 4 pour ce qui est de la hauteur et la largeur des chiffres devant apparaître sur la plaque à être fabriquée. Par contre, aucune mention du matériau devant être utilisé ne figure dans ces consignes.



Ce qui devait arriver, arriva. Certains peignent ce numéro sur la carrosserie alors que d'autres jettent leur dévolu sur le cuir, la tôle ou le bois, pas toujours de même dimension et surtout pas avec la même dextérité. C'est l'anarchie totale, déplorent les

policiers qui s'arrachent les cheveux à identifier les détenteurs d'une *licence* légale. Leurs récriminations en haut lieu portent fruit, car les plaques de fabrication domestique ne durent que pour les années 1906 et 1907.

Les exemples de plaques domestiques de la première cuvée qui figurent ici nous donnent un bon exemple du chaos des deux premières années. Visiblement, la plaque de 1906 sur une base de cuir portant le numéro Q 357 a été dessinée par quelqu'un au talent plus limité tandis que



celle affichant le numéro Q 401 sur une base de bois est nettement plus professionnelle. Pour ce qui est de celle de 1907 sur une base de cuir et portant le numéro 4159 PQ, il est évident que le propriétaire a fait appel à un cordonnier pour la fabrication de sa plaque. Soit dit en passant, sachant qu'il n'y eut en 1906 que 167 enregistrements et 234 en 1907, les numéros octroyés sont très élevés. C'est encore un mystère. À la vue de ces trois exemplaires de plaques domestiques, on comprend facilement les récriminations des policiers chargés d'assurer le respect de la loi des véhicules-moteurs, surtout quand on sait que cette loi ne fut pas très bien accueillie par les premiers automobilistes. Les instances gouvernementales rectifient le tir dès l'année 1908 en fournissant désormais un jeu de plaques en paires. Il restait à décider sur quel matériau de base elles allaient être fabriquées.

## LE LOBBY D'UNE PUISSANTE COMPAGNIE DE CAOUTCHOUC

C'est la compagnie Gutta Percha qui hérite de la fabrication des premières plaques gouvernementales qui seront en caoutchouc de 1908 à 1910 et distribuées par une filiale du nom de Rubber Tire Wheel Co. On coupe la poire en deux en gardant la petite plaquette d'enregistrement en porcelaine fabriquée par Thomas Davidson M'fg. Co. depuis 1906, laquelle accompagnera le jeu de plaques de caoutchouc.



Des plaques en caoutchouc ? Bizarre ! Le tableau ici présenté nous aide à comprendre comment le caoutchouc est en plein essor à ce moment au Québec. Les plus

vieux reconnaîtront sans doute ces bottillons mieux connus sous le nom de *shoeclagues*, *rainettes* ou *rubbers* sans compter les imperméables. On peut ensuite lire sur les petits buvards de même que sur le pneu le nom de Gutta Percha. On est vraiment au stade de l'expérimentation et un lobby efficace a fait son œuvre. À l'instar de l'Ontario qui opte pour le caoutchouc comme matériau de base de ses plaques d'immatriculation en 1905, le Québec choisit d'en faire autant de 1908 à 1910 lors de la première émission de ses plaques de confection gouvernementale, ce qui met un terme à la courte, mais très anarchique période des plaques de fabrication domestique de 1906 et 1907.

## UN CHANGEMENT POUR LE MIEUX ! LA PORCELAINE EN 1911

Le temps rend cependant les plaques de caoutchouc fragiles, car elles se fendillent puis se coupent souvent à la hauteur des œilletons. Le Québec opte en 1911 pour des plaques en porcelaine, comme le font aussi l'Ontario, le Manitoba et le Nouveau-Brunswick et vingt-huit états américains. Thomas Davidson M'fg. Co. devient donc l'unique compagnie à fabriquer les plaques québécoises, mais ce ne sera que pour un court moment, car les routes majoritairement en gravier de la province abîment la porcelaine.

Comme on peut le constater ici, les chemins de gravier de la province sont cruels pour la fragile porcelaine qui éclate lorsque les cailloux projetés par un véhicule qui précède fracassent son fini émaillé.



Ces éclats (*stone chips*) la défigurent tellement que l'expérience est jugée insatisfaisante et 1911 sera la seule année où les plaques seront en porcelaine émaillée au Québec, tout comme en Ontario d'ailleurs. Il faut trouver mieux.

## DES PLAQUES DE FIBRES DURANT TREIZE ANS

Les instances gouvernementales jugeant que l'expérience des plaques de caoutchouc et de porcelaine s'est avérée moins concluante que souhaité, on procède à un changement de cap avec l'année 1912. Toujours à la recherche du matériau idéal, ce sont désormais des plaques de fibre qui sont émises jusqu'en 1924, le matériau choisi ressemblant un peu au *masonite*, quoiqu'un peu plus dur. Seul un code de couleurs permet de différencier les années d'émission et la datation n'est présente qu'à partir de l'année 1923. Même si elles ne sont plus aussi utiles qu'à l'origine, on maintient l'émission des plaquettes d'enregistrement désormais sur base de fibre qui continuent d'accompagner les paires, une procédure qui cesse après l'année 1917. Comme on peut

le remarquer sur les exemples ici illustrés, on est encore loin de la standardisation, mais au moins une volonté de continuité est manifeste.



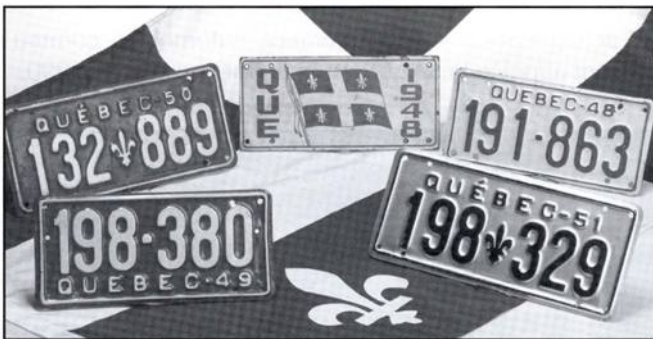
Les 1913 (4558 PQ), 1914 (12898 PQ) et 1915 (23286) toujours accompagnées de leur plaquette d'enregistrement sont différentes dans la forme, mais aussi pour l'inscription des lettres et des chiffres. On constate aussi qu'à la fin de la série des treize fibres avec les 1923 et 1924 (38-910 et 28305), que l'on n'a toujours pas établi un format définitif.

Comparées aux plaques de caoutchouc et de porcelaine plus fragiles, les plaques de fibres s'avèrent supérieures pour ce qui est de la résistance aux coups. Toutefois, cette fibre constituée d'un aggloméré pressé, se met à gonfler lorsque trempée dans l'eau ou la neige mouillée. Comme la très grande majorité des voitures des premières heures de l'automobilisme sont entreposées en hiver ou n'y font face que très rarement, ce n'est qu'au milieu des années 1920 que l'on décide que l'acier sera la solution idéale du point de vue de la résistance. Cette décision paraît judicieuse et presque prémonitoire, car le gouvernement provincial décide durant l'hiver 1928-29 de procéder, à titre expérimental, au déneigement des routes sous sa juridiction. On a noté qu'avec l'apparition récente des chaufferettes en équipement standard, de plus en plus de gens commencent à utiliser leur voiture en hiver. Ce n'est cependant que pour un modeste 133 km au total autour de Montréal et de Québec, mais l'expérience s'avérant très positive, elle est poursuivie durant les années subséquentes. Beaucoup plus durables, les plaques d'acier persisteront durant les 26 années suivantes, soit jusqu'en 1950.



## LA CONTREFAÇON DES PLAQUES, UN FLÉAU

L'apparition des plaques d'acier coïncide avec la croissance fulgurante du nombre de véhicules au Québec. On passe de 97 418 enregistrements en 1925 à 455 200 en 1950 pour une augmentation de 467 %. Avec l'augmentation des adhérents à l'automobilisme, un phénomène prend de l'ampleur : la contrefaçon des plaques. On a noté quelques fraudes dès 1914, mais avec l'émission des premières plaques d'acier, quelques futés ont noté l'étrange similitude des plaques de 1925 à 1929. C'était vraiment tenter le diable. Observons attentivement la série de plaques ci-haut. La facture de ces plaques est toujours la même malgré des couleurs différentes. Comme les chiffres sont carrés, c'est très facile avec un poinçon de modifier un «5» ou «6» en «8» ou encore un «8» en «9» pour ensuite repeindre la plaque à la couleur voulue. En fait, il faut blâmer un peu ceux qui sont chargés de l'émission de ces plaques. L'épidémie se répand et le phénomène devient inquiétant au point où on doit modifier la position de la date et des lettres de façon alternative (ex.: QUÉ-30 suivi de 31-QUÉ), placées en haut puis en bas, pour déjouer le stratagème. On procéda ainsi à partir de 1930 et jusqu'en 1963.



C'est en 1948 que le drapeau québécois flotte désormais dans le ciel de la province. Une plaque commémorative non officielle en *masonite* apparaît alors sur l'avant de plusieurs automobiles. Cette place est en effet libre entre 1942 à 1949, car les plaques ne sont émises qu'en simples et à l'arrière, pour ménager le métal afin de contribuer à l'effort de guerre. En 1950, Duplessis désirent poursuivre sa vision autonomiste pour la province, exige qu'une fleur de lys remplace le tiret entre les deux séries de chiffres et pour souligner le fait français en Amérique, qu'un accent aigu coiffe le « E » du mot QUÉBEC. Il poursuit sa lancée dès 1951 en décidant qu'à l'avenir l'aluminium sera le matériau de base des plaques québécoises. De plus, pour bien laisser voir que la rouille n'aura pas d'emprise sur l'aluminium, elle n'est pas peinte. Une publicité efficace pour un produit d'ici. L'ère des plaques d'aluminium dure encore et la standardisation en format

universel pour toute l'Amérique du Nord est réalité depuis 1956 quand les constructeurs d'automobiles demandent que soit adopté le format 30 cm x 15 cm.

On ne peut passer sous silence l'année où apparaît pour la première fois le fameux « *JE ME SOUVIENS* » sur nos plaques d'immatriculation. Cette inscription qui est la devise officielle du Québec succède en 1978 au slogan « *LA BELLE PROVINCE* » qui a cours de 1963 à 1977. Ce slogan publicitaire est alors destiné à faire la promotion du Québec auprès des touristes d'ici ou d'ailleurs pour qu'ils parcourent ce grand jardin qu'est la province. C'est le gouvernement Lesage qui est à l'origine de cette initiative alors que c'est le gouvernement Lévesque qui a l'idée d'insérer la devise officielle du Québec sur les plaques d'immatriculation; la raison étant de remplacer une inscription mercantile sans signification historique par une devise hautement symbolique. En 1967, les plaques tranchent avec la tradition avec leurs deux faces différentes, l'une soulignant l'Expo 67 de Montréal et l'autre, le centenaire de la Confédération canadienne.

Finalement, c'est en 1978 qu'on opte pour mettre un terme aux émissions de plaques en paires comme le font d'ailleurs plusieurs législations américaines depuis des lunes. De plus, dès l'année suivante, la plaque devient permanente et arbore à l'avenir les couleurs du drapeau québécois. Il y a bien eu des épisodes où son apparence a changé avec des vignettes qui se sont succédé ou même différents formats alphanumériques ou en inversion, mais elle demeure relativement la même depuis 1979. Toutefois, avec les moyens technologiques d'identification dont disposent aujourd'hui les policiers, la datation des plaques et les informations sur le propriétaire ne sont plus qu'une formalité. Beaucoup d'eau a coulé sous les ponts et le processus d'immatriculation a fait beaucoup de chemin depuis 1906.

## LES ANCÊTRES DE LA SAAQ

Il y a plus de cent ans que la première loi des Véhicules-moteurs prenait forme. Tout était alors à inventer. On est à ce moment très loin de ce que l'on connaît aujourd'hui, qu'il s'agisse de plaques d'immatriculation, d'un code de la route, de panneaux de circulation ou d'examen de conduite au bureau de la SAAQ, autant de réalités qui n'existent pas encore en 1906 et qui ne prendront forme qu'avec le temps. Par exemple, le terme « *permis de conduire* » n'apparaît qu'en 1963. Auparavant, on parle de certificat de licence de conducteur ou de chauffeur. Pour bien comprendre le peu d'empressement de l'État à instaurer des structures en rapport avec la conduite auto-

mobile, il faut considérer que seulement 0,001 % de la population possède un véhicule en 1906. Il n'y a donc pas d'urgence à ce moment et c'est pourquoi la première version de la loi sur les Véhicules-moteurs ne comporte que neuf pages et ne touche par conséquent que l'essentiel. En observant attentivement une collection de licences de conducteur, on peut suivre l'évolution du système datant de 1906 qui a mené à la formation d'une structure aujourd'hui très présente dans nos vies, la SAAQ.

Pour qui n'a connu que la SAAQ comme incontournable intervenant quand vient le temps de composer avec les procédures en rapport avec la possession d'une automobile, il pourra paraître surprenant de constater que l'émetteur des « *papiers* » officiels a changé à plusieurs reprises de nom et de forme depuis la première année d'émission en 1906. L'en-tête de ces licences de conducteur nous permet de connaître de qui en dépend l'émission à diverses époques. À l'origine, on peut lire en première ligne de la licence de conducteur: « **DÉPARTEMENT DU TRÉSOR** » sous Province de Québec, le tout encadré. Cela signifie tout simplement que les licences octroyées sont de simples entrées aux recettes du département du Trésor de la province, aucune entité n'ayant été créée pour s'occuper des véhicules automobiles. On est donc encore très loin de l'omnipotente Société de l'Assurance Automobile du Québec (SAAQ) que nous connaissons aujourd'hui. Voyons ici quelques jalons historiques nous révélant les précédents porteurs de dossiers, réels ancêtres de la SAAQ.

– Durant les années 1910, on ajoute sur les licences « **Bureau du Revenu** » qui apparaît sous « Département du Trésor », mais en 1923, la seule mention « Bureau du revenu » coiffe l'en-tête du permis.

– À partir de 1924, on voit apparaître un nouveau titre : « **SERVICE Véhicules Automobiles QUÉBEC** ». Cette appellation persiste en 1924 et 1925 puis le terme « Bureau du Revenu » revient à nouveau au sommet du « papier », au-dessus de « **Service : automobiles** ». L'en-tête est désormais flanqué d'un numéro de la transaction dans le coin supérieur droit.

– De 1943 à 1961, toujours sous l'égide du Bureau du Revenu,

c'est le retour des **armoiries** de la province avec le « **Je me souviens** » à la base, des armoiries qui étaient pourtant présentes en 1906.

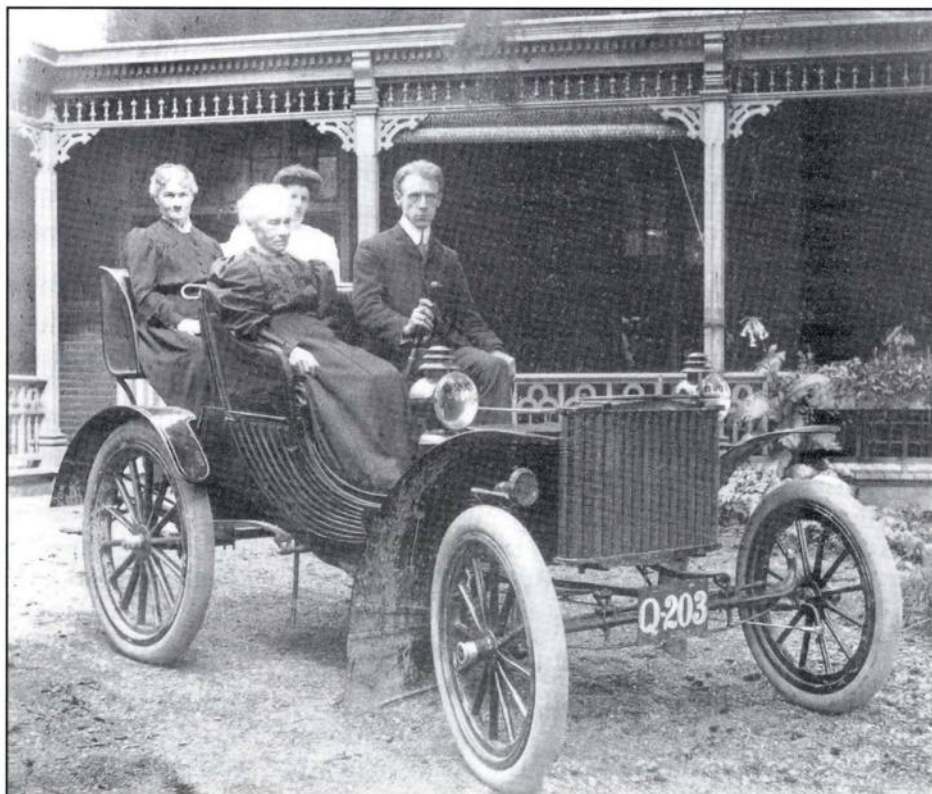
– Avec 1962 apparaît le **Bureau des véhicules Automobiles (BVA)**, une création du ministère des Transports et des Communications, récemment détaché du département du Trésor suite aux incessantes récriminations du monde de l'automobile.

– C'est en 1963 que pour la première fois le terme « **PERMIS DE CONDUIRE** » apparaît à la place de la tenace appellation « licence ». C'est aussi en cette année que triomphe l'idée du renouvellement du permis aux deux ans.

– En 1971, les armoiries disparaissent au profit d'une fleur de lys, plus grosse et plus moderne. Par la même occasion, le **ministère des Transports** devient une seule entité en déléstant les Communications qui lui étaient attachées depuis 1952.

– En 1976 est créée la Régie de l'Assurance Automobile, la RAAQ, ancêtre de la SAAQ.

– L'actuelle Société de l'Assurance Automobile, communément appelée la SAAQ, est finalement créée en 1990.





### ENCORE DE LA MÉFIANCE À L'ÉGARD DE L'AUTOMOBILE EN 1936

Dans sa livraison du 2 mai 1936, le magazine "Le journal d'agriculture" souligne que durant l'année touristique 1935, "...l'affluence des automobilistes sur nos routes fut telle que la proportion des accidents mortels dépassa de 10 % celle de 1934, soit près d'un accident mortel par jour". De plus, dans une chronique en page 7 appelée "Conseils saisonniers", on peut même y lire certains propos assez incendiaires : "Nous voulons parler des chauffards. Ces messieurs croient qu'en obtenant un permis de conduire, ils acquièrent le droit de massacrer leurs semblables plutôt que celui de circuler librement et intelligemment sur nos routes. On dirait qu'ils ont le culte de la destruction". On en remet encore un peu plus dans cet article en lançant que si les chauffeurs ne sont pas plus prudents à l'avenir, un enfant sur trois sera éventuellement tué ou blessé par une automobile. Une prédiction assez alarmiste si l'on considère qu'il n'y a à ce moment que 7 véhicules par 100 habitants au Québec et que la croissance de l'automobilisme comme manière de vivre est une réalité avec laquelle il faudra composer.

Appuyé par cette caricature très évocatrice, le journal prévient ses lecteurs agriculteurs des dangers liés à la présence de l'automobile en zone rurale. Il conseille aux fermiers de fixer un réflecteur à l'arrière de leurs charrettes de façon à être bien visibles à la brunante, ce qui pourrait leur éviter une collision pouvant occasionner des blessures ou même la mort. On y souligne que de toute façon les instances parlementaires songent justement à adopter une loi obligeant les cultivateurs à installer pareil équipement sur leurs véhicules hippomobiles.

# LE COLLECTIONNEUR D'AUTOS

Par Laurent Thibeault

## SOUVENT UN RÊVE D'ENFANT

En interrogeant quelques collectionneurs, on s'aperçoit que l'idée de commencer une collection se développe le plus souvent en bas âge. Pour Roméo Boivin, son aventure a débuté alors qu'il avait à peine six ans, en demandant à son père de lui donner la plaque d'immatriculation de sa voiture qu'il remplaçait chaque année. Pour André Doré, son intérêt est venu de la découverte de jetons contenus dans les boîtes du produit alimentaire « JELL-O », sur lesquels il y avait des photographies de voitures anciennes. Pour Jean Ménard, ancien propriétaire du musée de l'automobile à Alma et Saint-Félicien, la passion du collectionneur commence au début des années 1960. Toutefois, dès son enfance, les voitures anciennes des années 1930 que possédaient son père et ses voisins le captivaient. Enfin, pour André R. Gauthier la règle d'un rêve d'enfant ne s'applique pas. Il fait exception puisque c'est avec maturité qu'il décide de se lancer dans l'aventure de collectionneur de voitures de luxe et anciennes.

## UN PETIT DÉCLENCHÉUR...

Pour tous ces collectionneurs, nous constatons que le « petit déclencheur » peut provoquer tout un attrait, toute une passion pour un domaine dont la découverte d'un modèle rare et ancien se produit le plus souvent par hasard. Mais là où tous ou presque tous les collectionneurs ont quelque chose en commun, c'est qu'ils sont incapables de freiner leur ardeur à poursuivre les acquisitions. En fait, « le vrai collectionneur » s'aperçoit qu'il y a encore et encore bien d'autres « trésors » méritant d'être conservés et protégés par « le seul être en mesure de bien s'en occuper ». Voilà comment prend naissance la passion du collectionneur.

## LA PASSION QUI NOURRIT LE COLLECTIONNEUR

Cette passion le conduit inévitablement à rechercher ce modèle unique ou ce modèle rare qu'il découvrira entreposé dans une grange, un garage, un entrepôt ou une cour à métaux (*cour à « scrap » ou « cimetièrre d'autos »*)

et qui, pour quelques dollars lui permettrait de se lancer dans un projet de restauration à « l'authentique », qui l'occuperait pour plusieurs mois et même plusieurs années. Il y a aussi celui qui convertira un modèle ancien, conservant les formes anciennes, mais le modifiant au goût de l'avancement des nouvelles forces motrices plus contemporaines, plus technologiques et plus performantes. C'est ce qu'on appelle « le modèle modifié ».

Il n'est pas étonnant de constater que les collectionneurs d'automobiles anciennes sont nombreux au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Dans les années 1986, André Doré et ses collaborateurs adhéraient au « Club des voitures anciennes du Québec, division Saguenay-Lac-Saint-Jean. » Il avait été précédé en 1974 par « Voitures anciennes du Québec, chapitre du Saguenay-Lac-Saint-Jean, » présidé par Roméo Boivin et Pierre Simard, vice-président.

## C'EST QUOI UNE VOITURE ANCIENNE ?

Certes, si on regardait plus attentivement dans nos villes et villages, dans les cours arrière de maison, dans des garages ou vieilles granges désertés de leur fonction habituelle pour constater la présence de « voitures anciennes », nous trouverions qu'elles sont nombreuses. Mais là où nous aurions de la difficulté à nous entendre, c'est sur l'aspect ancien d'une voiture. En effet, le mot « ancien » peut être considéré différemment d'une personne à une autre. Le propriétaire de la première édition de la Mustang de Ford, considérée comme voiture de collection, est aussi une voiture devenue ancienne, car elle a plus de 25 ans. D'ailleurs la Société d'Assurance Automobile du Québec (SAAQ) exige une évaluation d'un expert pour immatriculer une voiture de plus de 25 ans. Pour les collectionneurs puristes ou ayant un intérêt spécial, on parlera de voitures anciennes bien au-delà des 25 ans. Nous n'élaborerons pas davantage sur cet aspect de la sémantique diachronique du sujet. Laissons maintenant aux collectionneurs consultés s'exprimer sur cette passion de l'évolution des transports au 20<sup>e</sup> siècle.



## ROMÉO BOIVIN

Roméo Boivin possède présentement quatre impressionnantes voitures : une Jaguar, modèle 1961 ; une Cadillac Lasalle 1931, présentement en processus de restauration à l'authentique, et deux camions de marque Mercury 1948. Toutefois, quand on questionne ce collectionneur sur le nombre

exact de voitures anciennes qu'il a possédées, il vous répondra environ 40. Roméo Boivin a aussi collectionné de nombreux objets liés au monde de l'automobile. Dans son musée sur la rue Albert à La Baie, on apercevra à l'extérieur du bâtiment deux magnifiques pompes à essence. Ce musée est d'ailleurs ouvert lors des visites des bateaux de croisière au quai d'escale.

LT : Comment êtes-vous arrivé à vous intéresser aux voitures anciennes ?

RB : Le plus ancien souvenir que je retiens vient d'une pièce d'automobile, une plaque d'immatriculation de l'année 1945. Elle était bleu ciel avec des chiffres blancs. Vers le milieu d'avril de cette année-là, mon père venait de renouveler son immatriculation annuelle, et à ma demande, il avait consenti à me donner la plaque désuète. Comme mon tricycle était déjà sorti, je l'avais installée à l'arrière de celui-ci et j'en étais très fier.

LT : Donc à partir d'une plaque d'immatriculation, vous avez cherché à vous intéresser à tout ce qui touche au domaine de l'automobile ?

RB : Pas tout à fait, car j'étais très jeune en 1945, j'avais à peine six ans. Je crois bien que c'est ma mère qui a suscité mon intérêt pour les voitures. Adolescent, elle me racontait l'histoire des premières automobiles possédées par mon père, notamment, une Ford modèle T 1926, acquise de son oncle Adélarde en 1927. Comme ma mère s'était habituée à conduire, elle me décrivait toutes les opérations qu'il fallait faire, soit mettre en marche ou pour effectuer les changements de vitesses avec les pieds.

LT : J'imagine donc que la voiture Ford modèle T que vous avez acquise plus tard découle d'une suite logique des confidences de votre mère ?

RB : Peut-être, mais ce n'était pas celle qu'avait possédée mon père. Car, pour faciliter les livraisons pour son commerce de la Laiterie de Bagotville, il échangea cette

auto pour un petit camion Ford modèle A de 1929. Il le conserva vraisemblablement jusqu'en 1938-1939, mais sans pouvoir se procurer une autre automobile en raison des rationnements provoqués par la guerre et un déménagement de la famille à Montréal.

LT : Vous êtes quand même revenus dans la région ?

RB. Oui, tout juste après la guerre nous revenions à Bagotville. Comme il fallait se déplacer, ses cousins de la Fromagerie Boivin lui proposent une STUDEBAKER COMMANDER 1938. Il céda alors une petite maison qu'il possédait sur la rue Durham à La Baie (*aujourd'hui rue Onézime Côté*). C'était la voiture de mon enfance, la voiture de mes premiers essais comme conducteur à 13 ans, en 1952.

LT : Alors, avez-vous conservé ce modèle ?

RB : Mes seuls souvenirs sont ceux des voyages que nous avons effectués avec cette auto et de mes premiers essais comme conducteur. Les nombreux incidents, inconvenients et bris mécaniques ont apporté davantage de soucis que d'agrément. Mon père la remisa à partir de 1956, pour la vendre 125 \$ à mon ami Georges-Émile Doré. Elle termina définitivement sa carrière dans le secteur des « eaux mortes » sur la route de Ferland, c'était en 1963. Pour répondre précisément à la question, c'est la découverte d'un article sur la restauration des voitures anciennes, paru dans le numéro de juillet 1954 de « Mécanique Populaire », intitulé : « je restaure les vieilles voitures », qui fut pour moi un véritable coup de foudre. Le désir d'acquérir éventuellement une voiture ancienne me tiraillait de plus en plus.

LT : Donc, l'envie d'avoir un modèle rare, un modèle unique et ancien et dont vous savez qu'il existe quelque part un exemplaire, c'était pour quel modèle et l'avez-vous acquis ?

RB : La question comporte deux volets : la voiture de mes rêves et la démarche pour l'acquérir. Il faut remonter à mon enfance. J'avais dix ans comme étudiant à l'école Apostolique de La Malbaie, de 1948 à 1951. De la cour de récréation de l'école, avec deux de mes amis nous avons aperçu un chemin près de la rue principale, longeant le fleuve et qui menait vers un garage de réparation d'autos. En s'y rendant, nous avons aussi aperçu une belle voiture jaune et noire décapotable. L'un d'entre nous avança qu'il s'agissait d'un modèle Ford. On découvrira plus tard que c'était une Ford modèle A 1931. Cette vision continua d'obséder bien longtemps mon désir qu'un jour je pourrais acquérir cette voiture.



Ce n'est qu'en 1962, alors que je travaillais sur un chantier de construction à la ville d'Arvida. Pour m'y rendre, j'utilisais ma Ford 1930 à quatre portes. Jean-Baptiste Riverin, un vétéran de la Deuxième Guerre, se mit à raconter que son cousin de La Malbaie possédait le modèle de mes rêveries. Plus il en parlait, plus j'étais convaincu que c'était la voiture que nous avions aperçue treize ans auparavant.

**LT :** Pour le deuxième aspect de la question quelle fut la première voiture ancienne que vous avez acquise ?

**RB :** C'était en 1955, après bien des tentatives infructueuses de chercher à acquérir un modèle ancien à mon goût, j'ai trouvé une Ford modèle A de 1931 provenant d'un fermier de Laterrière. C'était de loin le véhicule le moins désirable parmi ceux que j'avais envisagé d'acquérir. J'avais quinze ans et demi et cette première acquisition était des plus importantes, en dépit des objections de mon père. Voilà donc pour le début d'une longue suite d'acquisitions.

**LT :** Est-ce que l'on cesse d'être collectionneur ?

**RB :** Oui et non, ça dépend de chacun. Pour moi, j'ai encore après tant d'années la passion d'acquérir, mais mes priorités avec l'âge se sont quelque peu modifiées. La maladie du collectionneur demeure toujours.

**LT :** J'imagine bien qu'en ayant possédé une quarantaine de voitures, vous avez conservé en mémoire et en documents les souvenirs de vos acquisitions. Nous pourrions donc continuer longtemps notre entrevue pour produire tout un numéro de « Saguenayensia » sur votre passion pour l'automobile et ses dérivés. Merci...

**NDLR** Nous invitons les lecteurs intéressés à en connaître davantage sur ce collectionneur de La Baie à

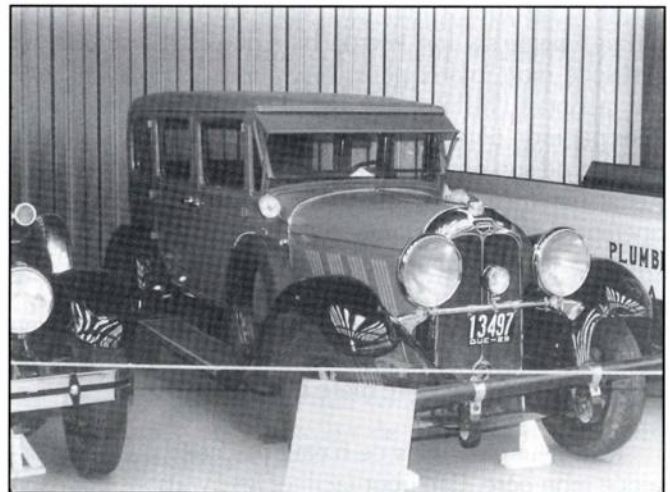
consulter la revue « La Belle Époque », du « Club des voitures anciennes du Québec, section Saguenay–Lac-Saint-Jean », de juin 2005. Des copies d'articles concernant Roméo Boivin sont conservées à la Société historique du Saguenay pour consultation sur place seulement. Cette revue fondée par Roméo Boivin a été publiée de 1997 à 2007.

## JEAN MÉNARD

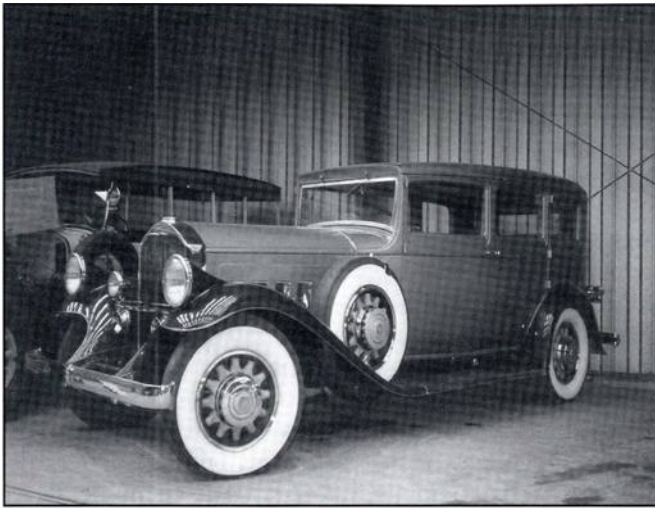
**LT :** Vous avez acquis votre première voiture de collection en 1960. Vous pouvez nous raconter comment ça s'est passé ?

**J.M :** Je dois remonter alors que j'avais sept à huit ans. Je demeurais à Lac-à-la-Croix, près de Métabetchouan, et notre voisin, monsieur Napoléon Tremblay et sa femme comptaient une famille de quatorze enfants. Le monsieur était particulièrement généreux avec tous les enfants de l'entourage. Il nous autorisait à utiliser tous ses outils pour que nous puissions fabriquer nos propres objets. De plus, il avait une Chrysler 1926 et mon père une Willis de 1926. Notre deuxième voisin, Ernest Fortin, avait lui une Nash 1936. Fait à noter, en 1936, la plupart des fabricants d'automobiles avaient adopté les formes rondes de la carrosserie. Monsieur Napoléon était convaincu que cette mode ne durerait pas et que tous les fabricants reviendraient à la forme carrée.

Vous comprenez que vivant dans cet environnement, les voitures anciennes allaient nécessairement attirer mon attention et mon intérêt. D'ailleurs en 1960, c'est la voiture de monsieur Ernest qui fut ma première acquisition, j'avais alors 28 ans. Je suis parti de Lac-à-la-Croix pour la conduire à Alma sans avoir de frein. L'arrivée fut presque catastrophique.



*Auburn 1929 moteur 8 cylindres en ligne*



Pierce Arrow 1931 (7 passagers) moteur 8 cylindres en ligne

C'est par cette première acquisition que j'ai par la suite décidé de me lancer dans une collection dans le but d'ouvrir un musée de l'automobile à Alma. Un musée comme entreprise commerciale. Petite information amusante, ce musée n'a jamais reçu de subvention et même au contraire, un jour j'ai reçu plutôt une infraction contre un règlement provincial portant sur son emplacement non conforme. Comme j'ai débattu devant la justice la légalité du règlement et que j'ai perdu, j'aurais normalement dû payer une amende. Heureusement pour moi, le gouvernement a laissé tomber sa réclamation.

LT : On peut décider comme ça de se monter une collection ! On comprend que collectionner des autos anciennes ce n'est pas comme collectionner des jetons de « JELL-O » ou des cartes de joueurs de hockey. Pour une seule voiture, il faut nécessairement déboursier beaucoup d'argent. Vous gâchiez votre vie de quelle manière ?

J.M : J'ai toujours gagné ma vie en travaillant dur. Je peux dire que j'ai œuvré dans bien des domaines : la construction sur les grands chantiers des barrages de la Côte-Nord et à l'Alcan. J'ai eu aussi un commerce d'instruments de musique et encore bien d'autres activités. Vous savez à Alma on m'appelait le capitaine bonhomme. Je dois ajouter que le musée a aussi été une entreprise commerciale lucrative surtout à Saint-Félicien.

LT : On en vient au bon sujet. Comment s'y prend-on, dans les années 1960, pour monter une collection muséale de voitures anciennes ?

J.M : D'abord, question de coûts! Dans ces années-là, acquérir une voiture ancienne ne demandait pas nécessairement beaucoup d'argent. Entre 1960 et 1965, j'ai acquis

environ vingt voitures partout au Québec, en Ontario, dans les Maritimes et même aux États-Unis. J'achetais des voitures en bon état et surtout des voitures de luxe. Donc, j'ai pu ouvrir mon musée à Alma. J'avais entre autres des modèles comme : une Cadillac 1930, une limousine de 16 cylindres, 7 passagers ; une Rolls Royce 1931 ; une Spear-Kwonig 1924 ; une Pierce Arrow 1931, un rêve pour tous les collectionneurs; une Parker-Pierless ; une Stanley Stee-mer 1924. Cette dernière était tout un phénomène. Seulement vous dire qu'en 1902, elle pouvait rouler à la vitesse phénoménale, pour l'époque, de 200 kilomètres/heure.

LT : En 1971, vous déménagez votre musée à Saint-Félicien. Pourtant, Alma était alors une ville beaucoup plus importante et plus près de Chicoutimi et Jonquière, les grandes villes populeuses de la région. Qu'est-ce qui a justifié cette décision ?

J.M : C'est Ghislain Gagnon, le fondateur et propriétaire du zoo, qui m'a fait comprendre que mon entreprise avait beaucoup plus de chances de réussite en étant près d'un site qui attire beaucoup de touristes. J'ai acheté un terrain juste en face du stationnement du zoo. Ghislain avait raison. C'est mon épouse d'alors et mes enfants qui avaient la responsabilité d'accueillir les visiteurs pendant la saison estivale, car j'ai aussi choisi de continuer à travailler.

LT : En 1997, vous décidez de tout vendre. Comment un collectionneur de voitures anciennes décide-t-il de se départir de son trésor ?

J.M.: La réponse est simple, l'offre que j'ai reçue était très alléchante. C'est un riche homme d'affaires du Nouveau-Brunswick qui m'a fait cette offre. Si je pouvais reculer le compteur du temps, je n'aurais pas vendu.

LT : Reste-t-il aujourd'hui quelque chose du collectionneur ?



Funeral hears moteur V8

J.M : En arrivant ici, vous avez tout de suite aperçu ma voiture : une Cadillac 1958, un modèle extraordinaire par ses formes allongées. Elle me sert journalièrement dans mes petits et parfois longs déplacements. Je pourrais dire aussi que je conserve bien des souvenirs d'autos anciennes de collection. J'ai plus de trente modèles miniatures conçus expressément par les fabricants. Sur les murs de la maison, on trouve aussi des illustrations et documents divers rappelant certains événements et modèles d'autos qui ont marqué l'histoire.

LT : Jean Ménard est toujours résident à Alma. Lors de l'entrevue, nous avons pu constater que la passion du collectionneur est toujours présente.

### ANDRÉ DORÉ



LT : On sait que l'intérêt pour les autos anciennes vous vient des jetons de « JELL-O ». Vous avez sans doute conservé ces jetons ! Vous pouvez nous raconter cette histoire ?

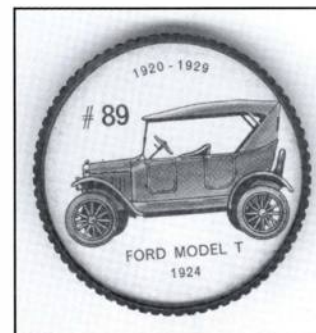
AD : À la fin des années 1960, j'étais alors en cinquième année, sans doute que pour favoriser et stimuler l'achat de son produit, l'entreprise a cherché à influencer le vrai consommateur.

Les jetons illustrant des automobiles anciennes sont devenus le résultat de la pensée magique, l'idée extraordinaire qui faisait vendre. Comme bien des enfants de mon âge, je suis donc devenu collectionneur de jetons. J'étais loin de m'imaginer qu'un jour j'allais devenir un collectionneur des voitures anciennes présentées sur les jetons. Il faut dire aussi que je devais partager les coupons des achats de boîte de JELL-O de la commande d'épicerie de la famille avec mon frère aîné, ce qui augmentait davantage notre insistance de manger de la JELL-O, tout en variant les nombreuses saveurs. Il m'aura fallu dix ans pour réunir les deux cents jetons de la collection.

LT : Vous obtenez un jeton avec l'achat d'une boîte de JELL-O, avec ça vous découvrez les modèles de voitures anciennes. Comment êtes-vous arrivé à faire un choix d'un modèle ?

AD : C'est justement un jeton montrant une Ford modèle T qui allait particulièrement attirer mon attention. En 1971, j'entreprends d'acquérir ma première voiture

ancienne, une Ford Touring T, que je n'ai pu posséder. La même année, j'achète une Ford modèle A 1931, une automobile très abîmée, ne fonctionnant pas et qu'il fallait tout refaire. J'ai donc réussi la restauration à l'authentique et me voilà parti pour acquérir d'autres modèles de voitures anciennes et ainsi, je suis devenu collectionneur.

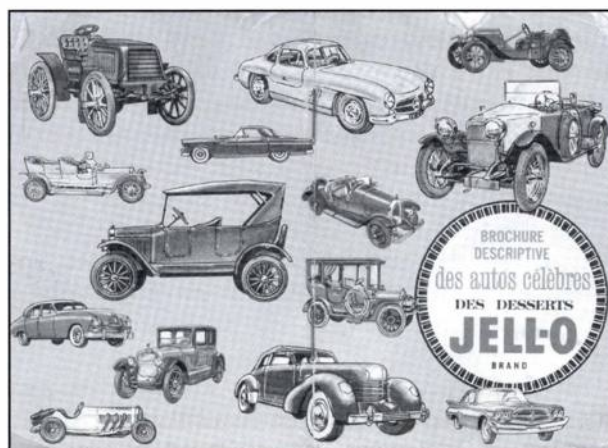


LT : Aujourd'hui, vous possédez un musée d'automobiles anciennes et aussi bien des produits dérivés du domaine de l'automobile. Parlez-nous de ce musée, de sa collection, de vos préférences...

AD : D'abord oui, je possède un musée installé dans l'ancienne propriété des Frères Maristes sur le Chemin du Plateau à Saguenay. Ce fut une véritable aventure, depuis la tentative d'acquisition de l'ancien garage Truchon sur la rue Racine, en 1989, en passant par un autre garage à Rivière-du-Moulin, à La Baie, à une école, une église et bien d'autres endroits propices ou non pour accueillir ce musée. Finalement, c'est en 2004 que j'ai pu trouver à installer ma collection. Actuellement les visites ne sont possibles que pour des groupes et sur rendez-vous. Je dois ajouter qu'il n'y a pas seulement des automobiles anciennes, mais aussi des camions d'incendie et de nombreux objets liés aux transports.

LT : Cette collection compte combien de voitures et avez-vous une préférence pour un modèle particulier ? Une période particulière ? Un fabricant particulier ?

AD : Ma collection compte près de 100 modèles différents. Chaque acquisition donne au collectionneur des



moments de plaisir, de satisfaction, de tracas et de joie. En un mot le collectionneur a toujours la préférence de ranimer par la restauration une voiture ancienne. C'est pour la définition du mot ancien et la rareté d'un modèle recherché que tout se joue. Ce dont je suis le plus fier, ou ma préférence, c'est l'acquisition d'une voiture d'exception, la Pierce-Arrow 1928, une limousine de grand luxe, préférée par de nombreux présidents américains. On peut bien parler du modèle T de Ford, produit à au moins 15 500 000 exemplaires américains et 750 000 exemplaires canadiens, mais posséder une Pierce-Arrow, je crois que pour moi, le summum qui m'était permis d'atteindre est cette Pierce-Arrow limousine de 1928. C'est ce que j'ai réalisé, en 2014, après plus de 40 ans à acquérir et restaurer des voitures anciennes.

LT : Je crois que vous utilisez vos voitures anciennes dans un but d'entreprise commerciale. Vous pouvez nous dire de quelle façon ?

AD : Oui, vous avez raison, car une collection aussi imposante comporte des dépenses tout aussi imposantes d'entretien, entreposage, immatriculation de certains modèles, etc. Il faut donc essayer de faire nos frais. *La Fabuleuse histoire d'un Royaume* est depuis 29 ans un fidèle client. Nous offrons aussi nos services lors de cérémonies de mariage, de bals ou tout autre événement particulier. Nous sommes parfois présents à l'arrivée des bateaux de croisière à La Baie, aux activités anniversaires d'organisations privées, d'organismes publics et de production de films d'époque.

LT : En 2016, après quarante ans à collectionner tout ce qui touche au domaine de l'automobile, qu'est-ce qui motive encore André Doré à poursuivre ?

AD : En fait mes intérêts ont changé depuis quelques années. Je ne cherche plus à acquérir, sauf exception comme la Pierce-Arrow, mais je cherche à trouver une voiture ancienne qui ne fonctionne plus et de la remettre sur nos routes. C'est donc l'aspect mécanique qui me motive. C'est de relever le défi de mettre en marche une vieille mécanique; de me documenter sur Internet, dans les revues spécialisées ou auprès de collectionneurs pour trouver les pièces manquantes et les mettre en place. C'est aussi de confronter mes connaissances acquises pendant plusieurs années contre un mécanicien d'expérience qui n'a pas réussi à réparer une vieille voiture.

Il faut dire aussi que j'ai évolué selon l'intérêt des membres de ma famille. Au début, remettre en marche une voiture ancienne était une chose intéressante,

mais faire partager par ma femme et mes cinq enfants le plaisir de se promener avec un vieux modèle, même d'avoir une panne mécanique, de réparer sur place et relancer la randonnée procure satisfaction et très grands plaisirs. Je crois avoir réussi à faire partager à ma famille une activité sociale et un divertissement pour tous. De plus, aujourd'hui mes enfants sont fièrement intégrés dans cette entreprise. Ils y apportent la modernité, particulièrement mon fils pour les voitures plus récentes qui exigent des connaissances particulières pour tout ce qui touche à l'électronique et les nouvelles technologies. Mes filles s'intéressent davantage à l'aspect gestion de l'entreprise. Somme toute, la contagion du collectionneur s'est répandue à toute la famille.

LT : On dit que vous avez poussé tellement loin le volet restauration à « l'authentique » qu'on trouve dans votre musée une chaîne de montage du modèle T de Ford ?

AD : C'est tout à fait exact. C'est aussi ça la passion du collectionneur. C'est d'accumuler tout ce qui touche à l'automobile, tant au niveau de la production, de chercher des modèles rares, de se documenter, de les reconstituer, le cas échéant, et de constituer la chaîne de montage d'époque qui facilite et garantit l'exactitude du travail de restauration.

LT : Finalement, parlez-nous aussi de votre centre de documentation.

AD : Mon musée compte une collection de revues, de livres, de catalogues de pièces et de publications diverses provenant d'associations. Cela me permet de restaurer avec rigueur, de trouver les pièces manquantes, d'avoir une banque de photos et illustrations de différents modèles, d'obtenir des renseignements et des informations sur de nombreux aspects du monde de l'automobile du siècle dernier. Le champ de la connaissance dans le monde des fabricants et des marques est immense. N'oublions pas qu'il n'y a pas seulement Ford, Chrysler et GM qui fabriquaient, il y avait au début du 20<sup>e</sup> siècle des centaines d'entreprises, petites, moyennes et grandes. Quand on ajoute les modifications apportées aux modèles d'année en année, la mémoire documentaire apporte alors un soutien indispensable aux restaurateurs.

## ANDRÉ R. GAUTHIER

LT : André R. Gauthier nous a livré un texte racontant ses premières expériences comme collectionneur d'automobiles de prestige et anciennes.



A.R.G. : En 1976, j'étais président des Fêtes du Canada et j'avais invité des amateurs de voitures anciennes à venir exposer leurs autos au parc Rosaire-Gauthier à Chicoutimi. C'est vraiment là que j'ai eu la piqure de l'auto ancienne et le début d'un tas d'aventures

Imaginez que la première auto avec laquelle je tombe en amour est une Rolls-Royce 1934, limousine Rippon Body. Le propriétaire me dit que le moteur est brisé, mais que ça devrait coûter environ 300 \$ pour le réparer, et je l'ai cru. J'ai acheté la voiture. C'est aussi à ce même moment que commencent les problèmes. Cela a pris environ un an avant que je puisse recevoir l'auto, livrée à Chicoutimi.

D'abord le moteur a été envoyé à Vancouver où j'ai trouvé un mécanicien spécialisé en Rolls-Royce. Première surprise, il a fallu qu'il aille chercher les pièces manquantes en Angleterre. Par la suite, il suffit d'imaginer les nombreux entretiens téléphoniques de Chicoutimi vs Vancouver pendant un an. Mon épouse me disait que je ne reverrais plus mon moteur et que je m'étais fait avoir. Encore et toujours du stress qui troublait mon plaisir d'avoir enfin ma voiture de luxe.

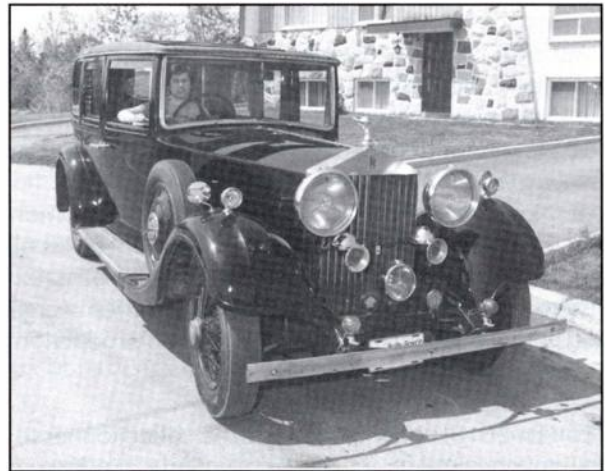
Grâce à la collaboration du club « Rolls-Royce of America », dont je suis toujours membre, une belle journée le mécanicien me rappelle pour me dire que le moteur était enfin prêt. Je lui réponds : « viens me l'installer dans l'auto et je te paye ton billet d'avion. À cette condition, il accepta de se rendre à Montréal, là où elle était entreposée depuis cette acquisition.

Le jour magique étant arrivé, je vous jure que j'étais sur place pour admirer le travail. Je n'étais pas déçu puisqu'il avait fait un travail impeccable, un vrai professionnel. L'auto a été transportée à Chicoutimi. Par la suite j'ai pu avoir beaucoup de plaisir avec cette Rolls-Royce 1934. C'est d'abord avec ma famille que nous avons profité de cette première acquisition. C'est aussi en compagnie de mes amis du club de « Voitures Anciennes du Québec, section Saguenay-Lac-Saint-Jean » que cette voiture de collection a été vue sur nos routes régionales. Après trois ans, je l'ai vendue pour acquérir une Cadillac 1940, que

j'ai aussi vendue quelques années plus tard à un hôtelier de Chicoutimi.

L'autre acquisition fut une magnifique Pierce-Arrow 1935. La rareté de ce modèle et sa beauté m'amènèrent à participer à plusieurs expositions dans la région, au Québec et aux États-Unis. Elle était, selon moi, tellement belle, qu'elle me stressait. J'ai donc décidé de vendre l'auto lors d'une vente à l'enchère à Auburn Indiana afin d'obtenir le meilleur prix.

D'autres acquisitions ont suivi avec les années : Cadillac, Austin-Healey, Volkswagen, Mercedes, MGA, Chevrolet, Oldsmobile, Ferrari, Porsche, Rolls, Lafer, Ford et dernièrement, une magnifique Packard 1934, Phaeton 1101, que j'aime bien. La maladie de l'auto ancienne fait qu'aussitôt le dernier achat conclu, on part à la recherche d'une autre perle rare qu'on rêve d'acquérir, et ça ne se guérit pas...



## CONCLUSION

Voilà quatre personnages qui ont acquis des voitures anciennes pour l'amour d'un modèle, sa beauté, sa réputation et le regard des autres impressionnés de voir rouler une automobile d'une autre époque. Ce que témoignent ces collectionneurs, c'est la volonté inébranlable de faire rouler une voiture dont l'espérance de vie normalement admise est largement dépassée. C'est aussi le goût de la différence avec les automobiles actuelles.

Certes, nous aurions pu ajouter de nombreux autres amateurs, des collectionneurs et des restaurateurs de voitures anciennes. Souhaitons que les collectionneurs organisent des expositions qui pourront permettre au plus grand nombre d'admirer les œuvres des concepteurs, la création esthétique et artistique de ce patrimoine d'une autre époque.

# LES TROUVAILLES DE L'ARCHIVISTE

Présenté par : Laurent Thibeault, archiviste

Recherche : Marie-Josée Gagné, technicienne en documentation à la SHS

---

## MAX A GAGNÉ SON PARI

Lorsque l'automobile fait son apparition au début du 20<sup>e</sup> siècle, il n'est pas rare qu'un défi soit lancé pour une course avec un propriétaire d'une merveilleuse monture quadripède chevaline. Au tournant des années 1930, alors que le monde entier subit les effets de la crise économique et financière mondiale, le cheval reprend une place sur les routes en raison du coût élevé d'une automobile. C'est donc dire que les routes urbaines et de campagnes allaient être l'objet de provocations ou de défis lancés par des belligérants qui voulaient occuper l'espace routier. Qui du cheval ou de l'auto est le plus performant et fiable ? La Ford modèle T, l'automobile la plus vendue au monde, en raison d'un prix très abordable, est aussi celle qui fera l'objet des plus grandes provocations.

C'est donc dans ce contexte historique, que le 24 juillet 1988, les amateurs de « vieilles bagnoles » sont invités à l'hippodrome Pré Vert de Jonquière pour exposer leurs collections, participer aux courses entre certains modèles et surtout assister au défi lancé par Max Bradette et son cheval TGS Youppi, au propriétaire d'une Ford modèle T 1922, conduite par Lionel De Villiers.

Mais laissons au journaliste du Progrès Dimanche, Normand Boivin, nous décrire cette course et cette journée.

N. B : Nous tenons à remercier le journal « Le Progrès Dimanche », particulièrement M. Marc St-Hilaire, qui nous a permis de reproduire entièrement le texte de Normand Boivin.

Par Normand Boivin, Progrès Dimanche, le 31 juillet 1988, page 47

« Max Bradette a gagné son pari. Il avait promis que son cheval, TGS Youppi, ferait cracher son radiateur à la Ford modèle T ; il s'est tout simplement trompé de pièce mécanique. La technologie automobile de 1922 n'était pas encore en mesure de s'assurer la victoire contre un cheval, mais au lieu du système de refroidissement, comme l'avait prédit Max Bradette, c'est un pneu qui a lâché.

On ne peut pas dire que le duel entre l'animal et la machine a vraiment eu lieu, dimanche dernier à Pré Vert.

Tout simplement parce qu'une crevaison a immobilisé, dès les premiers instants de la course, la Ford T coupé docteur de 1922, conduite par Lionel De Villiers, un collectionneur de Montréal.

Ce dernier avait mérité le droit d'affronter l'animal à la suite d'une course de sélection tenue en matinée. Devant l'incapacité du véhicule de poursuivre la course, le cheval conduit par Max Bradette a été déclaré vainqueur par défaut. Et Vlam ! Ford vient de faire un quart de tour dans sa tombe.

Une expérience appréciée : Blague à part, le spectacle de courses d'automobiles à l'ancienne présenté à Pré Vert dimanche dernier a été un succès, même si l'assistance a un peu déçu les organisateurs.

Mis à part le petit incident technique dans la course entre la voiture et le cheval, l'ensemble des compétitions s'est bien déroulé.

Ainsi, c'est un Montréalais, Bernard Burns, qui a remporté la course du mille, avec sa Ford T décapotable de 1916. Il a devancé André Doré, de Chicoutimi, qui conduisait une Ford T limousine de 1912, et Lionel De Villiers.

Mais Doré devait prendre sa revanche à la course de cinq milles et devancer Bernard Burns ainsi que Jacques Lévesque, de Chicoutimi, au fil d'arrivée. Lévesque conduisait un modèle T décapotable de 1926.

La voiture d'André Doré a conservé une moyenne de 32 milles à l'heure pour le cinq milles, une vitesse appréciable compte tenu de la piste et du véhicule. « À mesure que les tours passaient, les conducteurs devenaient de plus en plus audacieux. À la fin de la course, c'était vraiment le temps que ça finisse, tellement on se laisse embarquer par le *thrill* de la compétition, nous a-t-il confié. »

Malgré ce succès et les éloges reçus des collectionneurs de la Métropole, le Club des voitures anciennes du Québec, section Saguenay-Lac-Saint-Jean, ne sait pas encore s'il renouvellera l'expérience l'an prochain, en raison des coûts énormes d'un tel évènement et du travail qu'une telle organisation exige. »

# CAPSULE HISTORIQUE

## LE TROTTEUR À L'ORIGINE DU CIRQUE DU SOLEIL

Par Richard Banford

*Richard Banford a exercé la profession de journaliste et éditorialiste à la Maison de la Presse de Chicoutimi pour les journaux Le Quotidien et Le Progrès-Dimanche, de 1973 à 2005. En 2005, il prend sa retraite et occupe la fonction d'attaché politique, principalement comme conseiller en communication auprès du maire de Saguenay. Dans ses temps libres, pour maintenir la forme et l'habitude de l'écriture, il livre ses réflexions sur divers sujets de l'épopée historique de faits divers, des us et coutumes de la région. Il a été associé longtemps au spectacle de la « Fabuleuse histoire d'un Royaume » à titre de comédien.*



Si au début du siècle dernier les courses entre automobile et cheval étaient monnaie courante, « La capsule historique de Richard Banford », portant sur le célèbre Alexis Lapointe, dit « le trotteur », présente de nombreux exemples de courses d'un bipède humanoïde contre un bateau, un cheval et un train. Peut-on imaginer cet homme de l'époque 1912 courir contre une Ford modèle T ? La fiabilité des deux jambes d'Alexis et de son cœur d'athlète auraient-ils résisté à la technologie du cheval-vapeur ? Voyons les exploits de notre héros.

### LE TROTTEUR À L'ORIGINE DU CIRQUE DU SOLEIL

Au fil du temps, au cours des 177 ans d'histoire de la région, des mythes et des légendes sont nés. Beaucoup de légendes ont été noyées dans l'oubli collectif, mais aucune n'a pu résister au temps comme celle d'Alexis Lapointe, dit le Trotteur. Ce phénomène a justifié des dizaines de livres, des bandes dessinées, une chanson de « Mes Aïeux », des films et de nombreuses controverses encore très actuelles.

La plupart des historiens s'entendent pour dire qu'il serait né en 1860, à Saint-Étienne de La Malbaie dans Charlevoix, dans une famille de 14 enfants. Tout jeune, il se prend pour un cheval ce qui, très tôt, le fait passer pour l'idiot du village. Un faible d'esprit à qui les villageois s'amusaient à lancer des défis comme courir contre un che-

val. Il les relève et démontre des qualités exceptionnelles de coureur.

Qui, des 60 ans et plus, n'a pas entendu raconter par les plus âgés les exploits d'Alexis le Trotteur ? Avant l'avènement de la télévision, les légendes d'Alexis occupaient les réunions de famille dans les chaumières. L'anecdote qui revenait le plus souvent réfère à cette course de 140 kilomètres qu'il aurait remportée contre un bateau. Écoutez là-dessus, l'historien Serge Gauthier :

- « Il se trouvait au quai de La Malbaie avec son père qui devait partir en bateau pour Bagotville, dont le départ était prévu à 11 h. Comme son père refusait qu'il n'embarque avec lui, il lui aurait dit : Quand vous arriverez à Bagotville, je prendrai les amarres du bateau. Alexis se serait saisi d'un fouet chez lui afin de se stimuler et aurait entrepris le voyage au trot, soit un trajet de 146 kilomètres. À l'arrivée du bateau à Bagotville à 23 h, soit 12 heures plus tard, Alexis était sur le quai attendant son père. »

Et il y en a eu bien d'autres, moins connues, comme cette fois où après une soirée où il n'avait cessé de danser, il partit à la course dans un rang pour rattraper un cheval qui tirait une calèche et le prit par la bride. La pauvre bête apeurée faillit renverser les occupants qui croyaient avoir vu le diable s'en prendre au cheval.

L'anecdote la plus connue est sûrement celle du décès du légendaire héros qui, un peu diminué par l'âge, travaillait désormais sur les chantiers. Celui d'Isle-Maligne, à Alma, où on le voyait encore courir devant le train. Un jour, on le vit rattrapé par le train et écrasé sur le pont de chemin de fer situé en face de la centrale hydroélectrique construite à l'époque pour fournir de l'électricité à l'aluminerie Alcan. D'aucuns attribuaient cet accident au fait qu'Alexis avait trébuché en s'accrochant les pieds dans les travers des rails. Certains avancent qu'il s'agit d'un suicide. Chose certaine, cette mort tragique n'a pas mis fin aux questionnements. Elle a plutôt donné de l'ampleur à la légende.

En 1966, un jeune étudiant en éducation physique de Saint-Félicien, Jean-Claude Larouche, sans même avoir ob-



SHS-FPH-50-00044

Squelette d'Alexis «Le Trotteur» apporté par Jean-Claude Larouche, éditeur, au musée.

tenu tous les papiers officiels, décide d'en avoir le cœur net et exhume les restes du super héros. Il découvre que les os des jambes sont anormalement développés, mais les restes mis à jour n'en dévoilent guère plus. Par la suite, les restes d'Alexis Lapointe sont confiés au musée du Saguenay, puis transférés à la Pulperie.

Mais l'histoire n'en restera pas là.

En 2006, un article du journal « Le Devoir » soulève à nouveau une controverse à propos de la légalité de l'exhumation des restes de l'illustre coureur. La Pulperie sera obligée de remettre le squelette reconstitué au village de Clermont où on a de nouveau enterré la dépouille de celui qu'on surnommait le « Cheval du nord » ou le « Centaure ».

Qui peut dire jusqu'où les légendes peuvent influencer le monde ? Celle d'Alexis le Trotteur a conduit ni plus ni moins à la création du Cirque du Soleil. Au début des années 1980, à Baie-Saint-Paul, une troupe d'amateurs sur échasses présentait un numéro aux vacanciers. Il s'agissait d'une pièce de théâtre décrivant la légende d'Alexis le Trotteur. Les Échassiers de Baie-Saint-Paul sont à l'origine de la création de la multinationale du Cirque du Soleil. On doit dire merci à Alexis Lapointe dit le Trotteur.

## MERCI À NOS GÉNÉREUX DONATEURS (suite)

<b>MEMBRES DE SOUTIEN - 25 \$ À 99 \$</b>	
<p>M. Laurent Gervais, Jonquière  M. Pierre Tremblay, Métabetchouan-Lac-à-la-Croix  M. Claude Duchaine, Chicoutimi  M. Pierre Tremblay, Alma  M<sup>me</sup> Renée-Thérèse Gagnon, Saint-Fulgence  M<sup>me</sup> Julienne Perron, La Baie  M. Sylvain Cloutier, Chicoutimi  M<sup>me</sup> Suzie Sirois, Saint-Bruno  M. Patrick Dery, La Baie  M. Pierre Deschênes, Jonquière  M. Roger Desmeules, Chicoutimi  M. Bruno Marquis, Saint-Hubert  M. Jean Savard, Chicoutimi  M. Bernard Audet, Québec  M. Gilles Angers, Sainte-Rose-du-Nord  M<sup>me</sup> Louise Lambert, Québec  M<sup>me</sup> Marie Beaulieu, Montréal  D<sup>r</sup> Alyre-J. Picard, Alma  M. Raymond Tremblay, Québec  M. Jacques Chouinard, Chicoutimi  M. Luc Girard, Gatineau  M. Gaston Charest, Chicoutimi  M. Jacques Lambert, Sainte-Foy  M. Claude Turcotte, Saint-Fulgence</p>	<p>M. Jacques Pelletier, Chicoutimi  M<sup>me</sup> Laurence Harvey, Saint-Fulgence  M<sup>me</sup> Madeleine Laroche, Chicoutimi  M. Pierre De Champlain, La Baie  M. Gérald Tremblay, Jonquière  M. Jean-Éric Tremblay, La Baie  M<sup>me</sup> Jacinthe Morneau, Chicoutimi  M. Val Rasmussen, Jonquière  M. Jacques Renaud, Saint-Nazaire  D<sup>r</sup> Camille Plourde, Chicoutimi  M. Mario Defoy, Saint-Adelphe  M. Jean-François Moreau, Chicoutimi  M. Marcel-Olivier Nadeau, Chicoutimi  M. Gilles Potvin, Laterrière  M<sup>me</sup> Jocelyne Grenon, La Baie  M<sup>me</sup> Ginette Bouchard, Chicoutimi  M. Eugène Roy, Métabetchouan  M. Rodrigue Villeneuve, Saint-Honoré  M. Denis Gagnon, Laval  M. Jacques Fortin, Québec  M. Michel Lavoie, Chicoutimi  M. Nicolas Simard, Varennes</p>

# À TRAVERS LES ARCHIVES

par Marie-Josée Gagné

## LA PUBLICITÉ D'AUTOMOBILES DANS LES ANNÉES 1920 À 1950

C'est dans la collection des vieux journaux que nous avons découvert les publicités portant sur la vente de l'automobile. Soulignons d'abord que dans le journal régional, « Le Progrès du Saguenay » ce n'est pas avant 1927 qu'apparaîtra la première réclame publicitaire d'une automobile.

La page grand format de ce journal de 15 pouces x 24 pouces (30 cm x 54 cm) nous présente le concessionnaire « Chevrolet » Légaré Automobile de Chicoutimi, de la rue Racine.

LE PROGRES DU SAGUENAY JEUDI, 12 MAI

### Le Plan Chevrolet pour Distribuer \$4,000,000



**Record des ventes Chevrolet**

Année	Ventes
1914	51,647
1915	102,768
1916	120,322
1919	111,330
1920	186,147

**Le Plan Chevrolet pour Distribuer \$4,000,000**

La production inscrite pour les modèles "Four-Ninety" Chevrolet pour les sept mois à compter du 1<sup>er</sup> janvier au 31 juillet, 1921, est de cinquante mille autos.

Nous donnerons \$70. à chaque acquéreur d'un nouvel auto, type ouvert, ou d'un modèle de livraison léger, et \$100 à chaque acquéreur d'un nouvel auto fermé, à condition que nous fabriquions et vendions cinquante mille autos Chevrolet du modèle "Four-Ninety" à date du 1<sup>er</sup> janvier jusqu'au 31 juillet, 1921, au Canada et aux États-Unis. Cette offre est toutefois sujette aux conditions stipulées sur le certificat de remboursement qui sera remis à chaque acquéreur.

Cinquante mille autos est le chiffre minimum qui nous permettra de réaliser de s'économies dans le coût de leur fabrication. Ces économies seront distribuées parmi les acquéreurs de ces cinquante mille autos.

Ce plan a pour but de conserver l'ambition Chevrolet de vendre ses produits à bas prix autant que la qualité de la fabrication, sur une grande échelle, le permettra. Il est conforme aux fins Chevrolet de fournir un mode de transport rapide, commode et économique à un prix à la portée de tous ceux qui désirent un auto.

Chaque acquéreur d'un modèle "Four-Ninety" recevra un certificat de son fournisseur ou du gérant d'une succursale Chevrolet. Ce certificat sera remboursable tel qu'indiqué.

Il s'agit d'une entreprise financière sans détour, offerte d'une manière juste. Que vous soyez ou non sur le point de faire l'acquisition d'un nouvel auto, vous ne devriez pas ignorer les détails de cet unique et simple plan. Il offre à chaque homme de jugement parfait en affaires, une occasion de profiter de l'avantage de la meilleure valeur d'auto qui peut être obtenue.

Les acquéreurs au détail des autos modèles "Four-Ninety" depuis le 1<sup>er</sup> octobre, 1920, recevront, sur demande, leurs certificats par l'entremise de leurs fournisseurs locaux ou des succursales du détail.

**Légaré Automobile de Chicoutimi, Limitée**  
Rue Racine - - - Chicoutimi

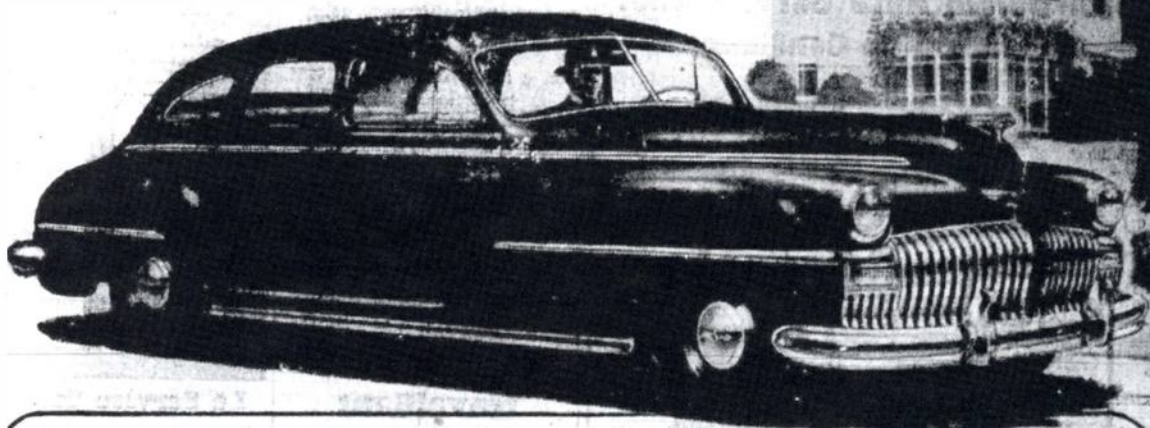


Auto-touriste Chevrolet "Four-Ninety" \$1,025 f.a.s. Oshawa

La deuxième réclame publicitaire est celle d'un modèle de la fin des années « 1940 » la très opulente De Soto de la compagnie Chrysler Corporation. Cette luxueuse voiture allait tenter de concurrencer un modèle très ancien de General Motors, la Cadillac.

# DeSoto

## POUR DISTINCTION

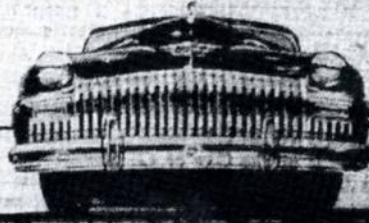


*à Ceux qui veulent une Voiture de Qualité  
DeSoto Offre...*

... une voiture de distinction et de luxe qui réunit tout ce que le génie créatif de la Chrysler Corporation puisse offrir — y compris la fameuse Commande Fluide "gýrol" et le changement de vitesses "Tip-Toe". Le nombre toujours croissant de possesseurs de ces supra-élégantes De Soto s'accordent à dire: "Pour Distinction, c'est De Soto".

\* SEDAN QUATRE PORTES • COUPÉ SIX PASSAGERS

FABRIQUÉE PAR CHRYSLER AU CANADA



**GARAGE MUNGER, LIMITÉE** 244, rue Saint-Dominique  
Jonquière — Tél. 490

# CHRONIQUE DES MÉMOIRES DE VIEILLARDS

## MÉMOIRES DE STANLEY TREMBLAY

Entrevue réalisée le 27 juin 1952 par M<sup>gr</sup> Victor Tremblay, historien, archiviste  
Commentaire : Laurent Thibeault, archiviste

**NDLD : Après de multiples tentatives d'affaires, Stanley Tremblay se lance dans le domaine du transport d'affrètement de marchandises. Il ne fait aucun doute que le courage, la détermination, la ténacité et l'audace ont été des éléments déterminants dans la réussite d'affaires de l'entreprise « Tremblay Express ». Voilà le modèle d'un entrepreneur qui a fait la fierté de notre région. Stanley Tremblay avait 72 ans au moment de l'entrevue. Nous tenons aussi à souligner le courage de son épouse qui le suit dans tous ses déplacements. Ce n'est donc pas pour rien qu'elle mentionne qu'elle détient sans doute le record des déménagements...**

Noter que les textes suivants sont rapportés dans le langage parlé de l'époque.

1- Né à Chicoutimi (rang St-Joseph), le 21 mars 1880, baptisé le 22 sous les noms de « Louis-Thomas-Mandey ; issu de Jean alias Johnny Tremblay « Cami » et Marie Gauthier dit Larouche. Sa femme, Noémi Angers, née le 29 mars 1881 à Jonquière, fille de Léandre Angers et mariés à Jonquière le 2 septembre 1902. Lui demeurerait alors dans le rang de Koushpaigane,<sup>1</sup> à St-Jérôme, Lac-Saint-Jean.

2- Ses enfants : Simone, devenue Sœur Marie du Bon-Pasteur, religieuse au Bon-Conseil; Patrick, propriétaire du service d'autobus Jonquière-Dolbeau, par le côté nord; Cécile, devenue Sœur Sainte-Cécile, religieuse du Bon-Conseil; Germaine, célibataire, à la maison; Stanislas, mort à 35 ans, aurait maintenant (en 1952) 41 ans ; asphyxié dans son automobile; le 22 février 1946 ; Marie-Antoinette, devenue M<sup>me</sup> Lionel Gagnon, 37 ans; Jeanne-d'Arc, devenue M<sup>me</sup> Adrien Roy, 30 ans; deux jumelles, Thérèse et Marguerite, mortes au berceau. Au total : 10 enfants.

3- La vie de la famille a été une aventure. M<sup>me</sup> Tremblay dit qu'elle a atteint le record des déménagements : 33 fois. Ils donnent \$100 à un missionnaire ; certaines années il a fallu se priver de choses nécessaires pour arriver à former le montant. (De M<sup>me</sup> Tremblay, par M. Morissette).

Lui disait : « Quand je n'ai pas de misère je ne suis pas heureux. » (Du même)

4- « J'ai été chez mon père jusqu'à l'âge de 25 ans. J'ai acheté trois lots dans le rang Saint-Pierre, près d'Hébertville-Station. Il y avait un commencement de défrichement et des petites bâtisses : une maisonnette, une petite grange, un hangar. Avec mes frères, nous avons continué, mais ça n'allait pas vite à mon gré. J'ai été trois ans là.

« J'ai vendu les lots pour ouvrir un commerce, magasin général, à Hébertville-Station, en société avec Joseph Angers, père du notaire. Deux ou trois ans après cela a tourné à la faillite. « J'ai été ensuite un an à Larouche, faisant du bois pour mon compte. »

« Je suis parti de là pour l'île d'Anticosti<sup>2</sup>, où j'ai été 2 ou 3 ans. Je faisais du bois pour le propriétaire, M. Menier. J'ai fait aussi 12 milles de chemin de fer dans l'île. Ma femme était avec moi ; elle ne s'est jamais ennuyée.

« J'ai été ensuite à Campelton, Nouveau-Brunswick, après le feu qui avait détruit cette place ; je faisais du bois à mes risques pour un nommé Bergeron. J'ai été 2 ans en cet endroit.

« Ensuite, à Chandler, ou j'ai été contre-maître (sic) dans la construction du moulin de pulpe. J'ai été là deux ans.<sup>3</sup>

« Après, je suis allé aux États-Unis, à New-Haven, distant de New York d'une soixantaine de milles. J'ai été deux ans là, travaillant pour la même compagnie, les Armatha.<sup>4</sup> C'était pendant la guerre de 1914. C'est dans ce temps-là que mon frère Arthur a été enrôlé dans l'armée américaine.

« Ma femme est venue (retournée) à Chicoutimi ; je suis revenu la trouver et j'ai fait du bois pour Gagnon et Potvin. J'ai travaillé pour Price, pour Dubuc, puis pour la Belgo à Van Bruyssel<sup>5</sup> pendant six ans.

« Je suis ensuite revenu à Jonquière et j'ai pris des « jobs » de construction de maisons, j'ai entrepris du camionnage et j'ai perdu mes camions et mon argent. Après 4 ou 5 ans de ce jeu je suis resté avec un seul camion. Il y a de cela environ 30 ans (vers 1920).

« J'ai ensuite acheté un petit camion Chevrolet pour faire du transport, puis un autre, et je me suis mis à trans-

porter du « freigh » au bateau. C'est de là que mon organisation actuelle est partie.

« Ca a été dur, bien dur, souvent et longtemps ; mais j'ai toujours été correct. J'ai perdu de l'argent et j'ai travaillé gros pour rien, mais je n'ai jamais volé et ce que j'ai c'est bien à moi. – Une fois, quand je travaillais pour Laroche<sup>6</sup>, il a voulu me faire « coller » du bois deux fois. J'ai dit : « Non ! » – Tu vas prendre ta poche... – Comme vous voudrez, mais je ne marquerai pas du bois qui n'y est pas... » Une demi-heure après il est revenu me chercher et m'a dit : « Va travailler et fait comme tu voudras. « Quand j'ai travaillé pour des franc-maçon il travaillaient le dimanche. Moi j'ai dit : « Le dimanche je ne travaille pas ; trouvez-vous un autre homme que moi ; ils ont cédé et je n'ai jamais travaillé le dimanche, excepté dans certains cas de nécessité urgente, par charité. Chez moi, on ne travaille pas le dimanche ; on arrête ou on est.

5- « Aujourd'hui, dans mon entreprise de « Tremblay Express », j'ai 135 unités : camions et vannes ; ce matériel a une valeur totale d'un million de dollars. Nous faisons actuellement du trafic ou opérations de transport pour un montant d'un million par année. Le nombre des employés est de 100. »

Le service de transport Tremblay Express a commencé en 1927.

6- L'incendie de l'entrepôt de Tremblay Express, rue Saint-Pierre, à Jonquière, eut lieu le 29 novembre 1942.

Le second incendie, du garage au rang Saint-François eut lieu le 30 janvier 1952. On a perdu cette fois 5 gros camions, un grand nombre de pneus et de matériel dispendieux. « Les pertes que j'ai subies dans cet incendie se montent à 200 000 \$.

Ce dernier revers m'a affecté ; je suis resté impressionnable et je m'émeus facilement. » Auparavant, même à la mort de mon fils Stanislas, qui était mon pilier, je n'avais pas bronché. Mais c'est encore Stanislas qui mène la barque... »

7- *Le Progrès du Saguenay* du 11 octobre 1951 a un article sur « Tremblay Express ».

Il y aura un reportage sur le même sujet dans la revue « Commerce » prochainement ; le texte vient d'être envoyé.

2 juillet 1952

## NOTES

1. Le rang Koushpigane est situé sur les lots 71 et 72 du rang A, canton Caron. Ce mot pouvait aussi s'écrire « Couchepa-

gane ». Selon M<sup>re</sup> Victor Tremblay, ce mot en langue montagnaise signifie « petite rivière de l'embarquement ». À Métabetchouan la Belle Rivière aurait déjà porté le nom de rivière Couchepaganishe. Selon Léonidas Larouche, historien spécialiste de la langue montagnaise, citant un ouvrage du Père de La Brosse, ce mot se traduit par l'expression « laisser l'eau pour monter dans la terre. » Pour plus d'informations voir « Itinéraire toponymique du Saguenay-Lac-Saint-Jean, Études et recherches toponymiques, 5, par Joanne Laberge et collaborateurs, page 30.

2. L'Île d'Anticosti, située au milieu du golfe Saint-Laurent, fut cédée pour la première fois à un propriétaire privé par le roi de France Louis XIV, à Louis Jolliet, l'explorateur des Grands-Lacs et du Mississippi. À sa mort ses enfants deviendront les propriétaires, mais sans pouvoir profiter de l'usufruit de cet immense domaine, puisqu'ils furent l'objet d'une contestation judiciaire portant sur leur droit de propriétaire. À la conquête anglaise, la nouvelle mère patrie cède l'Île, en 1763, à sa colonie Terre-Neuve. L'année suivante, le Bas-Canada en reprend possession. Il faudra attendre 1895 pour voir de l'activité sur l'Île. En effet, le gouvernement du Québec vend sa propriété pour une somme de 125 000 \$ au riche chocolatier belge Henri Menier. Treize ans après sa mort (1913) son frère, nouveau propriétaire, revend ce domaine devenu un gouffre financier, à une compagnie forestière. En 1976, le gouvernement du Québec rachète l'Île au montant d'environ 25 000 000 \$. Une bonne partie devient parc national et les 300 autochtones ou citoyens résidents permanents se partagent l'autre partie.
3. Mentionnons que le moulin de Chandler a été construit par J.E.A. Dubuc. Son fils Antoine en assumait la direction dans les années 1915-1920.
4. Vraisemblablement une usine d'armement pour la guerre 1914-1918.
5. Cette entreprise de pâte et papier, construite par la Banque de Belgique, était établie dans un quartier actuel de Shawinigan. En 1907, alors que tous les employés venaient des États-Unis, voulant imposer la syndicalisation à l'américaine, le directeur décide un congédiement massif pour les remplacer par des Canadiens français. C'est donc dans ce contexte que Stanley Tremblay se trouve engagé dans cette usine.
6. « Laroche » était sans doute un sous-traitant forestier, soit pour Price ou Dubuc. L'action de « coller du bois consistait à mesurer et marquer les billots de bois à être livrés à la compagnie pour recevoir le paiement pour son produit. » « Coller deux fois » consistait à mesurer, estampiller à deux reprises la marque de l'entrepreneur en faisant disparaître d'abord la première marque par un trait de scie et ainsi la même pièce de bois était estampillée à deux reprises et payée au double de sa valeur.

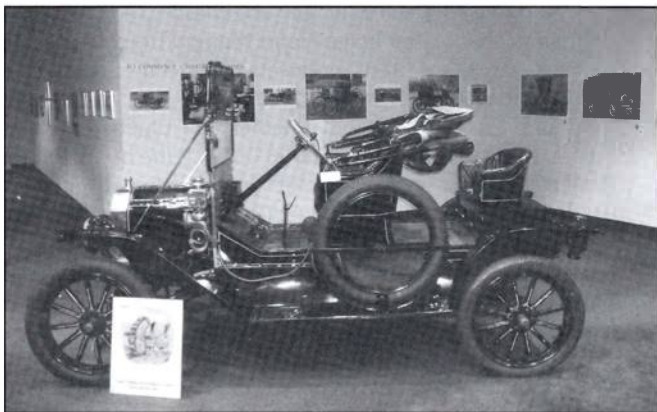
## UN APERÇU DE LA COLLECTION DE VOITURES ANCIENNES DE M. ANDRÉ DORÉ



HOLSMAN 1908, acheté en 1986 de gré a gré, après la vente à l'encan des autos et antiquités du musée de Granby, au Québec. Il m'avait été vendu pour un 1903.



FORD T 1912 Landau Limousine, acheté de M. Bernard Burns de Laval en 1986. L'auto avait remporté plusieurs prix prestigieux dont, en 1985 : «THE BEST OF SHOW» au Vermont, USA. L'auto fut engagée dans :«LA FABULEUSE HISTOIRE D'UN ROYAUME» dès le début en 1988.



FORD T Mother in law seat car, (siège de belle-mère), acheté en 1997 de M. Bernard Burns, de Laval.



FORD T 1915 Touring, acheté de M. Alain Murray de La Malbaie, en 2011.



FORD T 1920 Hackwagon, acheté de M. Bernard Burns de Laval, en 1997. Participation à : «LA GRANDE EMBARDÉE» spectacle joué à Desbiens pendant 2 ans ( 1997-1998 ).



RÉO Speedwagon 1917, acheté de M. Martin Blanchard de «Original Design inc», Disraëli en 2013.



FORD modèle TT 1920, acheté de M. Germain Morissette de Chicoutimi-Nord en 1993.



R EO Speedwagon 1921, achet e de M. Martin Blanchard de «Original Design inc», Disra eli en 2013.



MACK modèle AB avec benne basculante gravier, achet e en 1985 lors de l'encan de la vente du musée de Granby, de feu M. Maxime Choinière (encan Gauthier Inc).



FORD T Touring 1923, achet e en 1999 de M. Fernand Laporte, Charlevoix.



AMÉRICAN LAFRANCE camion pompe 1923, achet e de Ville de Chicoutimi en 1988.



FORD T 1923, 4 portes sedan, achet e en 1985 de M. Antoine Fortin de Jonquière. Il fut longtemps expos e a la «Belle Voiture Ford» de Jonquière. Il participe à : «LA FABULEUSE HISTOIRE D'UN ROYAUME» de 1988 à 1997 inclusivement.



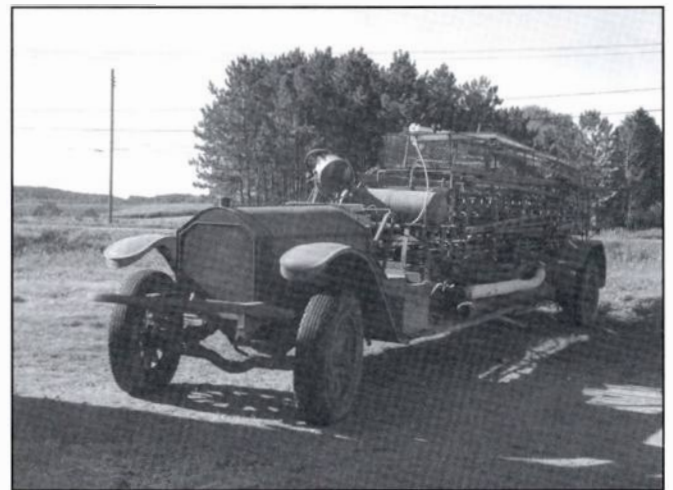
AMÉRICAN LAFRANCE Camion Pompe de 1000 GAL/MIN 1923, acheté en 1986 de M. Hall Fillinger de Pennsylvanie.



FORD T Coupé Docteur 1925, acheté en 2000 de M. Bernard Burns de Laval.



FORD T 1925, 2 portes sedan, acheté en 1999.



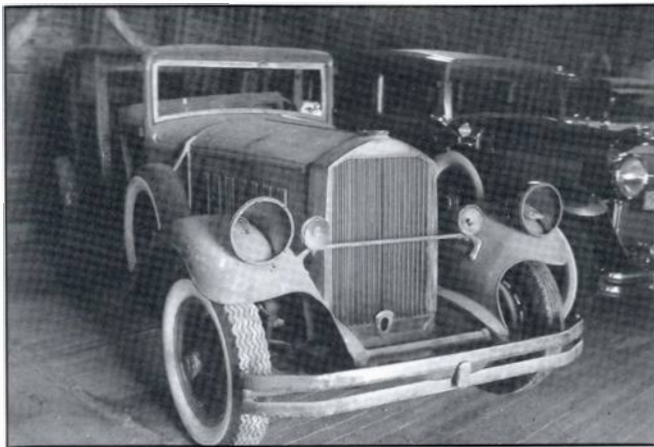
AMÉRICAN LAFRANCE 1925, camion à échelles «Bangar», acheté de M. Claude Asselin de Saint-Damien de Bellechasse en 1994.



FORD A Faux Cabriolet 1928, acheté de M. Simon Matte de Cap-Santé en 2010.



PIERCE-ARROW série 36, Limousine 1928, acheté de M. Claude Lachapelle en 2014. Je désirais ce véhicule depuis 1972. Une première offre d'achat a échoué en 1977.



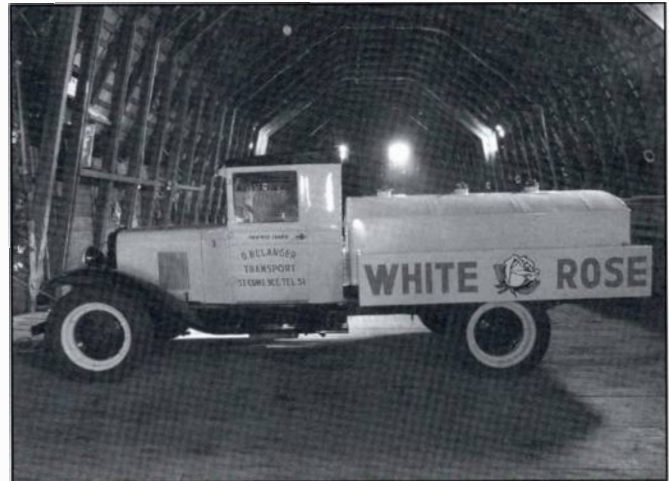
PIERCE ARROW Modèle 133, 5 passagers sedan 1929, acheté à l'encan de la vente du musée de Granby en 1985 de feu Maxime Choinière. (Encan Gauthier Inc).



CHEVROLET AC International, 2 portes sedan 1929, acheté en 1986 de M<sup>me</sup> Noëlla Michaud, épouse de feu M. René Guérin de La Baie.



CHEVROLET AC International, 4 portes sedan 1929, acheté de M. André Paquette de Nicolet en 2015.



CHEVROLET AC International, citerne de livraison 1929, acheté du musée Victor-Bélanger de La Beauce en 2012.



BUICK MC-LAUGHLIN 4 portes sedan Série 90 1931, acheté de M. Odilon Simard d'Alma en 2002.



DODGE 4 portes sedan 1939, acheté de M. Luc Boucher de Chicoutimi-Nord en 2013.



BUICK Série 90, Limousine, 8 passagers (premier 8 passagers) 1939, acheté de M. Réjean Simard de La Baie en 1988.



AMÉRICAN LAFRANCE Camion Pompe, 12 Cylindres double carburateurs, 1946 ,acheté de Ville de Chicoutimi en 1988 par soumission publique.



CADILLAC Série 62, 1940, acheté de M<sup>me</sup> Yvonne Néron épouse de Feu M. Armand Couture de Chicoutimi-Nord en 2005.



INTERNATIONAL Camion Plate-forme, à ridelles 1948, acheté du R.P.M. Lac Saint-Jean en 2013.



INTERNATIONAL Bucyrus à essence et diesel, 1942 tracteur «dozer», acheté en 2015 de M. Sébastien Fortin d'Hébertville Village.



PLYMOUTH 4 portes sedan 1949, acheté du Syndic de faillite Tremblay en 2015.



DODGE AMBULANCE D'ARMÉE 1952, acheté de M. Sébastien Fortin d'Hébertville Village en 2015.



CHEVROLET 210 1956, acheté de M. Iréné Lavoie de Chicoutimi en 1990.



OLDSMOBILE NINETY-EIGHT 1954, acheté de M. Sylvain Gauthier de Chicoutimi en 1994.



CANADA Tracteur de Semi-Remorque 1958, acheté de M. Bluteau de Larouche en 1998.



CHEVROLET BEL AIR 1955, acheté de la succession de M<sup>me</sup> Françoise Couillard de Kénogami en 2006.



CADILLAC Fleetwood, Limousine 1958, acheté de M. Michel Tremblay de Kénogami en 2008.



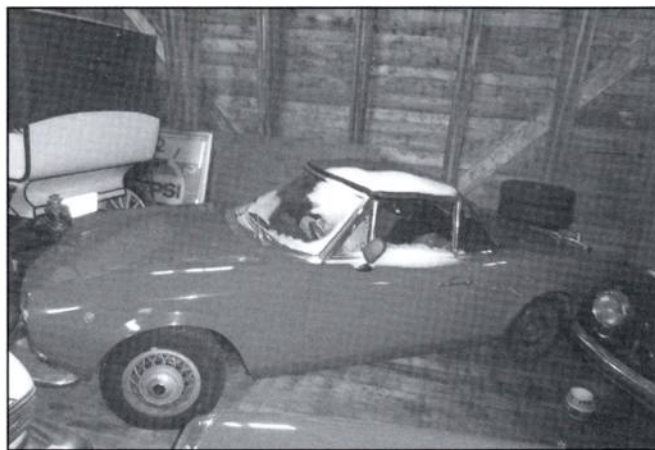
CHRYSLER IMPÉRIAL 1960, acheté de M. J-Guy Bouchard de Kénogami en 2016.



BUICK ÉLECTRA 1966, acheté de M. Donald Bouchard de La Baie en 2000.



FORD MUSTANG 1965, acheté de M. André Huberdeau de Saint-Hubert en 2014.



FIAT 1969, acheté de M. Richard Tremblay de Chicoutimi en 2004.



CHRYSLER SERIE 300 Canadien décapotable 1966, acheté de M. Denis Gagnon de Jonquière en 2013.



PACKARD PATRICIAN série 400 1953, acheté de M. Jean-Guy Bouchard de Kénogami en 2016.

**La revue d'histoire régionale  
SaguenayensiA est  
publiée  
trimestriellement**

**Pour vous abonner, compléter ce formulaire et  
nous le faire parvenir par la poste avec  
votre chèque au montant total à l'adresse  
suivante :**

**Société historique du Saguenay  
930, rue Jacques-Cartier Est, local C-103  
Chicoutimi QC G7H 7K9**

**Je désire m'abonner :**

- Abonnement pour un an : 35,00\$ \_\_\_\_\_
- Je désire renouveler mon abonnement : 35,00\$ \_\_\_\_\_

**Je désire devenir membre de la Société historique du Saguenay :**

- Membre corporatif : 100,00\$ \_\_\_\_\_
- Membre individuel : 25,00\$ \_\_\_\_\_
- Membre de soutien : 26,00\$ à 49,00\$ \_\_\_\_\_
- Membre de soutien : 50,00\$ à 99,00\$ \_\_\_\_\_
- Membre bienfaiteur : 100,00\$ à 249,00\$ \_\_\_\_\_
- Membre bienfaiteur : 250,00\$ à 499,00\$ \_\_\_\_\_
- Membre bienfaiteur : 500,00\$ et plus \_\_\_\_\_
- Total :

Nom \_\_\_\_\_

Institution/maison d'affaire \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Ville \_\_\_\_\_

Province \_\_\_\_\_

Code postal \_\_\_\_\_

Téléphone \_\_\_\_\_

Courriel \_\_\_\_\_



*C'est en 1966 que Gilles-Arnold Tremblay débute sa carrière d'affaires dans le domaine de l'automobile alors qu'il travaille au financement des concessionnaires dans une entreprise régionale. Pendant 13 ans, il apprivoisera les rouages du marché avant de partir à son compte, en 1979, en fondant « Arnold Chevrolet Oldsmobile, dont les installations sont situées sur la rue Saint-Dominique à Jonquière.*

*Rapidement homme d'affaires prospère, forte personnalité, possédant une saine discipline de vie, une ouverture d'esprit et beaucoup de détermination, il mettra en place une entreprise qui s'imposera comme leader du marché de l'automobile dans la région.*

*L'importance apportée aux respects des valeurs humaines notamment, l'entraide, le travail d'équipe, le respect de ses engagements et le souci toujours constant de la satisfaction de ses employés et de la clientèle permettent à son entreprise de demeurer un fleuron de l'économie jonquéroise.*

*En 1992, alors que le monde des affaires est confronté aux conséquences d'une crise économique sans précédent depuis la « grande crise de 1929 », Gilles-Arnold décide quand même d'investir plus de 2 000 000\$ dans un nouvel établissement sur la route 170 dans le secteur d'Arvida. «Le temps était venu de procurer un milieu de travail plus adéquat aux employés, précisant que la qualité de vie au travail est un élément essentiel pour améliorer la productivité et atteindre des standards de qualité totale. »*

*La même année, l'homme d'affaires est désigné « Personnalité d'affaires de la Chambre de commerce de Jonquière. » En 1998, « L'actualité », en association avec la « Corporation des concessionnaires d'automobile du Québec », l'honore à titre de « Concessionnaire émérite pour la province de Québec. »*

*Malgré un horaire toujours très chargé, Gilles-Arnold Tremblay trouvera quand même le temps et l'intérêt de siéger au « Conseil canadien des concessionnaires, au conseil d'administration de la PPCA, compagnie d'assurance spécialisée dans le secteur de l'automobile, en plus d'une implication active dans le milieu régional.*

*Après 30 ans de dévouement dans ce secteur d'activité, Gilles-Arnold Tremblay cède, en 2007, les commandes à ses enfants, Maxime et Valérie. Les premiers pas de cette relève dans le domaine de l'automobile ont été réalisés à l'extérieur de la région. Ils sont toutefois respectivement actifs au sein de l'entreprise depuis 1990 et 1993 en travaillant dans les différents secteurs de l'établissement. C'est donc sur des bases solides que les deux propriétaires travaillent à consolider et faire prospérer leur entreprise.*

Sources : Archives de Gilles-Arnold Tremblay

**C'est facile de payer moins cher!**

**JUSQU'À 16 183\$ DE RABAIS SUR LES MODÈLES 2016**

**548-8888**

arnoldgm.com

2595, rue Godbout, Jonquière

**ARNOLD**  
LE CENTRE CAMION  
GM au Saguenay-Lac-St-Jean  
LE + GROS VENDEUR DE CAMIONS GM AU QUEBEC

**ARNOLD**  
gm.com

2595, rue Godbout, Jonquière, QC - G7S 5S9

Tél. : 418 548-0821 • Téléc. : 418 548-0921 • Sans frais : 1 800 830-0821





*Saguenay-Lac-Saint-Jean,  
Notre histoire en images...  
Tome 2*

*Auteurs : Éric Tremblay  
Édition : Société historique du Saguenay*

**« Le Saguenay-Lac-Saint-Jean, notre histoire en images... »**

**Tome II**

**200 magnifiques photographies anciennes de la région sous les thèmes de la forêt, de l'agriculture, de l'industrie et de la population. Commandez votre copie au coût de 35\$ + frais de livraison, à la Société historique du Saguenay :**

**930, rue Jacques-Cartier Est**

**Chicoutimi QC G7H 7K9**

**418 549-2805**

Votre maison a besoin d'être rénovée?  
Vous souhaitez préserver son caractère  
architectural et faire les bons choix?

# CONSULTEZ les FICHES-CONSEIL à la RÉNOVATION PATRIMONIALE

de la Ville de Saguenay disponibles en ligne à  
[permis.saguenay.ca](http://permis.saguenay.ca)

Vous y trouverez dix différents  
types de maisons qui se  
trouvent sur notre territoire  
ainsi que toutes les informations  
nécessaires quant aux bonnes  
interventions à réaliser pour  
respecter le style et l'époque de  
construction de votre bâtiment.

Vous devez également consulter  
un professionnel ou un inspecteur  
en bâtiment de la Ville de  
Saguenay en cas de doute ou de  
travaux majeurs.

INFORMATION : 418 698-3112 ou [permis.saguenay.ca](http://permis.saguenay.ca)

ENTENTE SUR LE DÉVELOPPEMENT CULTUREL DE SAGUENAY

Ville de  
**Saguenay**  
au service du citoyen

Culture  
et Communications  
**Québec**

LA  
MAISON  
DE  
COLONISATION

SHS  
Bibliothèque

LA  
MAISON  
NÉOCLASSIQUE  
QUÉBÉCOISE

LA  
MAISON  
À TOIT  
MANSARDÉ

LES MAISONS  
PITTORESQUE  
ET  
VICTORIENNE

LA  
MAISON  
NÉO-TUDOR

LA  
MAISON  
VERNACULAIRE  
AMÉRICAINE

LA  
MAISON  
CUBIQUE

LA  
MAISON  
BOOMTOWN

LA  
MAISON DE  
LA WARTIME  
HOUSING LTD

LE  
BUNGALOW

