

13 - Le garage

*La Datsun démarre du premier coup.
[...] le moteur produit un harmonieux concerto.
[...] Pas de claquement suspect, pas de sifflement.
Embrayage : la transmission se plaint un peu,
mais on entend sous les pneus
le gravier crisser comme de gros cristaux de sucre.*

Six degrés de liberté
Nicolas Dickner

Lorsque l'on parle de garage à Manche d'Épée, on pense aussitôt à la famille Lepage. Bien que l'histoire de l'entreprise traverse pas moins de six décennies, elle demeure plutôt méconnue, comme bon nombre de nos récits. Le bâtiment blanc et rouge occupe la même place au milieu du village depuis plus de soixante-dix ans, sauf que l'aventure a commencé ailleurs. Une aventure qui épouse celle de l'automobile et du tourisme dans la région. L'usage veut que l'on utilise le mot garage pour désigner le lieu où l'on se rend pour faire réparer sa voiture. Il serait cependant plus exact de dire que les Lepage sont, pendant des années, les propriétaires d'une station-service, puisqu'on y distribue de l'essence tout en assurant l'entretien des véhicules. Aujourd'hui, le silence remplace les rires, cris, coups de marteau, bruits de moteurs ou de visseuse d'écrous à air comprimé; l'évocation de ces années ne demande pas mieux que de nous les rappeler.

Une route et un garage

L'accroissement du nombre d'automobilistes et l'essor du tourisme dans la région entraînent, dans la foulée, l'ouverture de commerces spécialisés pour répondre aux nouveaux besoins que cela suscite. L'histoire de l'hôtel Gaspé-Nord a été l'occasion de souligner l'inauguration du boulevard Perron, la première route de ceinture de la péninsule, en 1929. C'est aussi à cette époque que Maurice Lepage choisit de se lancer en affaires en implantant un garage à Manche-d'Épée.

En réalité, ce n'est pas tant au village qu'il décide d'installer son entreprise qu'à l'extrémité ouest de son territoire, sur les côtes, en direction de Gros-Morne. Il la situe en plein portage, comme on dit des routes montagneuses qui relient deux

localités, sans beaucoup de maisons aux alentours. En y regardant de près, son choix se révèle plutôt stratégique, considérant les défis posés aux conducteurs du temps : qu'ils aillent dans une direction ou dans l'autre, quand ils passent devant son établissement, ils viennent de monter une pente raide et se préparent à en descendre une nouvelle tout aussi inquiétante. Dans tous les cas, leur voiture a intérêt à être en bon état, et peut-être cela les incite-t-ils à s'arrêter au garage pour en obtenir l'assurance?

Maurice, dans la jeune vingtaine, revient à peine des études. Son établissement est bâti sur le dernier lot de la localité, dans un lieudit appelé la côte à Ti-Pi. En réalité, la côte à proprement parler incline vers Gros-Morne et se trouve donc sur son territoire. A-t-il construit l'atelier qu'il occupe ou l'a-t-il acheté d'un certain Jos Langlois? L'histoire demeure imprécise à ce sujet. La décision d'ouvrir un commerce en misant sur l'augmentation du nombre d'automobiles et de visiteurs apparaît on ne peut plus logique et constitue un choix d'avenir en dépit de la misère créée par la Grande dépression et le *krach* d'octobre 1929 aux États-Unis.

Là où l'histoire de Maurice commence

Maurice naît en 1908, à Baie-des-Sables, un village qui se trouve à plus de 200 kilomètres en amont de Manche d'Épée. Selon un guide touristique d'alors, *cette paroisse fondée par des Écossais et située au fond d'une jolie baie sablonneuse reçut à l'origine le nom de Sandy Bay. Plus tard, la population étant devenue en grande majorité canadienne-française, le nom fut officiellement changé en celui de Baie des Sables*¹. Établi en 1850, ce village, à peine plus ancien que Manche-d'Épée, est vu comme prospère, un endroit où la grande culture et l'industrie laitière sont bien développées; c'est aussi une place de villégiature assez fréquentée, où l'on trouve une belle plage et de bons hôtels². Un jour, à la gare locale, Maurice prend le train qui emprunte le *parcours du chemin de fer Canada & Gulf Terminal*³ pour se rendre à Matane. À cet endroit, il monte à bord du *Gaspesia* qui le conduit jusqu'à Rivière-Madeleine. Comme le bateau mouille dans l'anse, des barges vont au-devant des passagers et les amènent à terre. Là, Maurice est accueilli par sa tante Octavie Lepage, la sœur de son père Jérémie. Nous sommes en 1924 et le jeune voyageur a 16 ans.

Octavie Lepage est la femme d'Edmond Sasseville, le propriétaire de l'hôtel Madeleine-sur-Mer. Ce monsieur est originaire de Sainte-Anne-des-Monts, village dont le grand-père, Jean-Baptiste, a été le premier maire en 1846. Il s'agit d'une famille réputée pour son sens des affaires. Par exemple, la sœur d'Edmond, Anna, est tailleur pour hommes⁴ dans la première moitié du 20^e siècle, phénomène rare à cette époque comme à la nôtre.

L'hôtel Madeleine-sur-Mer est implanté du côté nord de la route, au centre du village et en bordure du rivage. À l'ouest, il a pour voisin une vaste maison qui appartient à la compagnie qui est alors propriétaire de la papetière du Grand-Sault. Souvenons-nous de la prospérité qui touche Rivière-Madeleine au début des années 1920 et de l'activité que cela entraîne dans le village. Malheureusement, quand ce dynamisme tourne court, en 1927, la Brown acquiert les actifs dans l'intention de les liquider, y compris la maison. En 1946, le Docteur Ferron en devient le propriétaire. D'ailleurs, une plaque inaugurée en 2005, à l'occasion du 20^e anniversaire de son décès, rappelle que le médecin-écrivain a vécu dans cette demeure. Aujourd'hui, elle loge l'auberge et restaurant Chez Mamie.

Quant à l'hôtel, il connaît des modifications à l'initiative de ses propriétaires successifs que sont Camille Sirois, entrepreneur, et plus tard Marc Drolet. Il est détruit par un incendie le 8 décembre 1974⁵.

Pour revenir à la famille de Maurice, son père Jérémie et sa mère Philomène Lévesque se marient en 1900 à Saint-Ulric. Jérémie est le fils d'Antoine Lepage et de Philomène Bélanger, qu'il épouse en seconde noce. À la fin de sa vie, cette dame, la grand-mère de Maurice, demeure chez sa fille Octavie; elle décède le 10 mai 1939, puis elle est inhumée au cimetière de Madeleine-Centre.

Lorsque sa tante Octavie le reçoit à l'été 1924, elle juge que son neveu est encore trop jeune pour se chercher immédiatement un emploi. Elle l'encourage plutôt à poursuivre des études en mécanique à Québec, dans une école de métiers dont elle s'engage à en payer les frais. Elle, qui a été enseignante à Madeleine-Centre vers 1920, accorde de toute évidence la priorité à l'éducation.

Une route et des automobiles

L'histoire de l'automobile est jeune lorsque Maurice Lepage ouvre son premier garage. Si elle fait son apparition en ville au début du 20^e siècle, c'est à l'été de 1920 qu'une première voiture circule dans la municipalité. Elle est conduite par un monsieur Enright de Port-Daniel. Le chemin du Roi ne lui simplifie pas la vie. Comme le raconte le curé Plamondon, *au départ de Grande-Vallée, les voyageurs ont dû se faire traîner par des chevaux, afin de monter les côtes, car, outre le fait que la route n'est pas très bonne, il faut dire que les pneus du véhicule sont trop lisses pour s'agripper efficacement à la chaussée. Par ailleurs, lors des descentes, surtout dans le portage de Madeleine, il a fallu couper des arbres et les attacher à l'arrière de l'automobile de façon à réduire la vitesse et à assurer une certaine stabilité*⁶. Malgré tout, la présentation se révèle convaincante, puisqu'une dizaine de personnes qui en ont les moyens s'achètent des voitures. La nouvelle route va accentuer le phénomène. Sauf que le changement, on le sait, ne se produit pas sans conflit ni résistance. Dans le cas présent, *l'automobile a*

remis en question la circulation [...] des charretiers et des cochers (le monde du cheval)⁷ qui régnait à son rythme et à sa manière sur des routes dont il s'accommodait. L'un qui va vite trouve que l'autre va lentement et vice versa : une version routière des anciens et des modernes.

La modernité ne se gêne pas pour s'imposer et *l'automobilisation s'est véritablement insérée dans le paysage [...] avec l'établissement de trois éléments distincts et indispensables à l'essor de l'automobile : les garages [...] les pompes et les stations à essence [...], et enfin, la signalisation [...] principalement destinée aux automobilistes⁸, car le charretier pouvait même se fier à son cheval pour se souvenir de l'itinéraire vers la maison et celui-ci n'avait que faire des règlements de la circulation. En ouvrant un garage, Maurice Lepage favorise l'entrée de la nouveauté à Manche-d'Épée.*

La signalisation, qui relève du ministère de la Voirie créé en 1914, commence de manière assez rudimentaire, mais connaît *une mise au point rapide en l'espace de quelques années, principalement au début des années 1920, afin de répondre au nombre toujours croissant de véhicules motorisés⁹. À partir de 1924, année où le gouvernement adopte la Loi concernant les véhicules automobiles, les signaux symboliques sont progressivement utilisés et vont s'améliorer, par exemple en ajoutant de la couleur au fil du temps. Une chose qui n'a pas totalement changé est la présence d'un trop grand nombre d'enseignes publicitaires dont le ministère dit déjà en ce temps-là qu'elles enlaidissent les routes.*

Les règlements de la circulation ne sont pas encore très élaborés. Les automobilistes d'aujourd'hui seraient heureux de savoir qu'*en 1925, la vitesse permise pour les véhicules de promenade était de 20 milles à l'heure (soit environ 30 kilomètres à l'heure) dans les villes et les villages, et de 30 milles à l'heure (environ 50 kilomètres à l'heure) en rase campagne; toutefois, la vitesse dans les courbes et les pentes était limitée à 8 milles à l'heure (environ 14 kilomètres à l'heure)¹⁰. Malgré les apparences, la vitesse est déjà la principale cause (65 %) des accidents sur les routes. Les conducteurs qui passent devant le garage Lepage, sur la côte à Ti-Pi, et qui descendent vers Manche-d'Épée ont toutefois intérêt à respecter ces vitesses, non pas à cause de la police, mais au regard de la prudence que réclament la pente et les courbes de la route, en particulier le croche du Petit-Ruisseau.*

Le garage et la vie

Tandis qu'il exploite son garage sur le chemin des Côtes-de-Manche-d'Épée, Maurice fait la connaissance de Gertrude Lavoie qui est, croit-on savoir, à l'emploi de son oncle Edmond Sasseville. Le couple se marie à Grande-Vallée d'où elle est originaire, le 19 octobre 1937. Maurice a 29 ans et Gertrude 23 ans; ses parents sont Camille Lavoie et Éva Minville. La vie sur les côtes oblige peut-être à trop de solitude, car en 1939, l'année de la naissance de son premier

enfant, Gérald, le couple déménage au village. Fait à ne pas négliger non plus, l'augmentation du nombre de véhicules acquis par des conducteurs locaux a pour effet d'accroître la demande et il est toujours bon de rapprocher le service du client.

Quelles sont les marques d'automobiles les plus populaires à Manche-d'Épée? Au salon qui s'est tenu, en janvier 1924, à Montréal, voici la liste de celles que l'on pouvait découvrir : Rickenbaker, Cadillac, Chevrolet, Chalmers, Chandler, Maxwell, Franklin, Rollin, Lincoln, Ford, Gray Dort, Studebaker, Rolls-Royce, Pierce-Arrow, Reo, Peerless, Hudson, Essex, Nash, Durant, Star, McLaughlin-Buick, Stearns-Knight, Marmon, Dodge-Brothers, Packard, Paige, Jewett, Haynes, Oldsmobile, Oakland, Vauxhall, Overland, Willys-Knight, et Will-Sainte-Claire. Au salon de 1929, *on peut admirer des automobiles Ford chaussées de pneus ballon, munies d'un moteur de 40 cv, et pouvant filer à 55 ou 65 milles à l'heure*, la Ford qui s'avère d'ailleurs l'une des voitures les plus populaires et les moins chères des années 1930¹¹.

C'est donc sur une parcelle achetée de son voisin Alfred Boucher que Maurice construit une petite maison mitoyenne de son garage à une porte. Un escalier de trois marches permet le passage de la maison à l'atelier; on peut déjà parler d'une station-service puisque le commerce vend de l'essence de marque *Esso*. Rappelons-nous que les pompes à essence faisaient jusque-là partie du magasin général rattaché à l'hôtel Gaspé-Nord. Le grossiste est Henri Drouin de Mont-Louis; il livre le carburant dans des barils de 45 gallons (170 litres) que l'on transvide dans un réservoir souterrain.

Comment ne pas noter la coïncidence qui apparaît ici alors que le fils d'Henri, Jude Drouin, et le petit-fils d'Alfred, [Albert -] Guy Boucher, sont tous deux des hockeyeurs réputés, parmi les meilleurs de la région. Jude a fait une carrière de 12 ans dans la Ligue nationale.

Des visiteurs arrivent régulièrement de « par en haut » comme on dit quand nos mots suivent le sens du fleuve. Lorsqu'il reçoit Antonio Chamberland de Baie-des-Sables, qui exploite une grosse ferme et vend des pommes de terre, Maurice Lepage conserve un lien avec sa jeunesse, tout comme il le fait avec cet autre commerçant, dont on oublie le nom, qui arrive au printemps pour vendre des porcelets aux familles qui veulent bien les engraisser en prévision de la boucherie prévue au début de décembre.

L'expansion

À compter de 1920, l'essor de l'automobile est considérable et l'augmentation du nombre de véhicules est fulgurante. D'ailleurs, depuis l'année précédente,

l'immatriculation est obligatoire au bureau du Trésorier provincial des automobiles. Il ne faut pas oublier non plus que le tourisme connaît une forte progression en Gaspésie, en particulier grâce à la promotion intensive qu'en fait le gouvernement à partir de 1930.

En 1946, Maurice Lepage construit un nouveau garage du côté nord de la route, en face de son ancienne exploitation. Il s'agit d'un bâtiment qui comporte deux portes coulissantes sur rail et autant d'espaces de travail singularisés par des fosses (pits) qui facilitent l'intervention sous les voitures. Le bâtiment possède un toit plat et une petite porte se trouvant à gauche de la façade, près de la pompe à essence surmontée d'un réservoir en verre de 10 gallons qui sera remplacée vers 1950. Tout comme à l'hôtel Gaspé-Nord, la famille Lepage et son entreprise peuvent compter sur une alimentation électrique de 32 volts, grâce à une éolienne située derrière la station-service.

S'il est vrai que l'automobile connaît une croissance rapide, celle-ci est favorisée à partir de 1928 par le déneigement des rues des grandes villes et de certains chemins dans les banlieues de Québec et de Montréal; il faudra attendre 1956 pour que cela devienne réalité en Gaspésie. Par conséquent, de novembre à mai, la vie se déroule au ralenti dans le garage et la vente de carburant est à l'avenant. On comprend sans peine l'importance que prend l'activité estivale, et plus particulièrement l'activité touristique, dans l'exploitation d'une station-service quand les véhicules ne peuvent circuler en hiver.

À ce sujet, après avoir offert de l'essence de marque *Esso*, on voit bientôt apparaître la bannière *Texaco* chez Lepage, dont la distribution est assurée par Adélarde Lemieux de Mont-Louis. Cela coïncide à peu de choses près avec le remplacement des pompes à essence, surmontées d'un réservoir en verre, par des pompes en métal, qui n'égalent en rien la beauté et le charme des anciennes.

Dès 1920, le gouvernement commence à promouvoir le Québec auprès des touristes en distribuant des publications en Ontario et aux États-Unis. En 1923, il détermine sa première politique touristique et publie une carte routière bilingue. Sentant peut-être le besoin de rendre son action plus efficace, il procède en 1926 à la création du Bureau du tourisme. Cela est bien attrayant, mais la Gaspésie ne sera pas concernée avant qu'une route digne de ce nom ne soit ouverte à la population et aux voyageurs. Tout de même, en 1927, le gouvernement effectue un recensement des hôtels. Souvenons-nous qu'il y en a seulement trois sur la rive nord, entre Sainte-Anne-des-Monts et Gaspé, au moment où s'implante l'hôtel Gaspé-Nord à Manche-d'Épée.

Puis, avec l'inauguration de la Route 6, l'État se met à chanter les louanges et la beauté de la Gaspésie en distribuant, dès 1928, 500 000 cartes postales. Le

premier guide touristique paru en anglais donne le ton : *Romantic Québec, Gaspé Peninsula*. Cette brochure de 32 pages s'adresse aux gens bien nantis qui peuvent désormais planifier leur séjour en pays pittoresque. Maurice, qui maîtrise plutôt bien l'autre langue, est prêt à les servir. Toutefois, quand on veut faire pittoresque, il arrive que l'on exagère, si bien que *sous la plume des publicistes gouvernementaux, la Gaspésie devient alors un vaste terrain de golf et de tennis tout en conservant les traits d'une région arriérée où le pêcheur affable se fera un plaisir de poser pour la postérité*¹², et les enfants de recevoir cinq cennes pour un « Smile ! ».

Le tourisme et son défilé d'automobiles favorisent la créativité des enfants qui inventent des jeux — que bien d'autres ont inventé —, soit le comptage des voitures selon la marque (Chevrolet, Pontiac, etc.), le modèle (Impala, Grand Prix, etc.), l'immatriculation (Ontario, Maine, New York, etc.), les roulettes rondes en aluminium et les autres, bref de s'amuser sur la véranda un jour de pluie tout en étant attentifs au trafic et au temps qui passe. Le touriste compatissant leur inspire aussi la vente d'étoiles de mer et de coquillages, qui dégagent assurément une odeur considérable sous ses narines urbaines étant donné les lacunes dans la préparation.

De son côté, la famille Lepage s'accroît : en 1952, les sept enfants — Gérald, Murielle, Benoît, Francine, Jacques, Michel et André — sont nés. En 1955, le moment est venu de construire une nouvelle maison sur le site de la première. Pendant les travaux, on les retrouve locataires de la maison des Béland.

La diversification

L'année 1955 est aussi celle de la rénovation de la route, ce qui a pour conséquence de hausser la voie, si bien que toutes les constructions situées au nord se retrouvent à un niveau inférieur. Cela donne le signal de départ à d'importants travaux de modernisation du garage. Sous la supervision du père de Gertrude, Camille Lavoie, on surélève le solage, que l'on remplit ensuite de pierres et de béton afin que le plancher se retrouve au niveau de la route, on construit un toit pentu et l'on installe de nouvelles portes. Cette fois, il s'agit de deux portes pliantes entre lesquelles on a placé la petite porte d'accès. En 1961, l'entreprise fait l'acquisition d'un compresseur à air.

Tout en demeurant dans l'univers de l'automobile comme son frère Gérald, Benoît choisit de se spécialiser dans le débosselage; il utilise à l'occasion le garage familial comme atelier. Le 22 mai 1960, diplômé d'une école technique de Rimouski, il revient avec son équipement, ses connaissances, ses produits et leur odeur acide. Dans la jeune vingtaine, sa présence provoque une diversification des manières et des activités; certains soirs, il transforme le garage en chambre de peinture où la moindre poussière est interdite de voler. À cette époque,

Gérald et lui travaillent au garage de Camille Sirois, à Rivière-Madeleine, qui par un hasard de l'histoire est situé à l'endroit même où leur grand-tante Octavie a accueilli leur père quelque quarante années plus tôt.

Le tourisme suscite un va-et-vient, mais la machinerie et les camions représentent une clientèle assidue. Selon qu'ils transportent du gravier avec leurs bennes, de la pulpe avec leur plate-forme ou des billots avec leurs ridelles munies d'un châssis mobile, les camionneurs que sont Émilien Fournier, Armand Blanchette et Roger Boucher comptent sur les services et les conseils de Maurice pour réparer leurs mastodontes (à nos yeux d'enfants) et reprendre la route. C'est parce qu'il lit beaucoup de revues spécialisées en mécanique automobile que ce dernier parvient à suivre l'évolution qui s'impose. Pour un homme qui a tendance à dire : « c'est pas un mystère » ou encore « c'est facile comme A B C » devant une nouveauté, il faut croire que chaque problème trouve sa solution.

Le garçon que je suis à l'époque conserve son lot de souvenirs de ses nombreuses visites au garage, notre deuxième voisin. D'autant que Michel et moi sommes du même âge. On prétend que chacun sait où il était quand il a appris l'assassinat du président étatsunien John F. Kennedy. Selon mon expérience, cela est véridique, puisque je me souviens que j'étais au garage, près de la petite porte du milieu, lorsque j'ai appris la nouvelle. Qu'est-ce que je faisais là un vendredi, le 22 novembre 1963? Sans doute, de retour de l'école, étais-je allé faire un tour, comme j'en avais l'habitude?

Le garage, c'est aussi des odeurs, des apprentissages et des folies. Je crois que les émanations que l'on découvre dans cet univers atteignent leurs plus belles intensités en hiver : les émanations en provenance de pneus, d'huile, du métal gelé qui arrive de dehors, de la neige qui fond, d'une « batterie » qui coule, d'un bidon d'essence ouvert, du *coke* que boit ton voisin, ces effluves montés en puissance par le souffle brûlant de la chaufferette au diesel constituent une fragrance pour les uns, une pestilence pour les autres, mais dans tous les cas, elles sont inoubliables.

L'enfance et l'adolescence sont les âges de l'école, mais il ne faut pas sous-estimer les apprentissages par mimétisme. Les heures passées à regarder comment on répare un pneu, change des freins ou colmate un réservoir à essence rendent l'adulte moins démuni quand la situation se présente pour vrai un jour. Peu après, je deviens client avec ma première auto, une Datsun vert bouteille, que je conduis avec l'inconscience du débutant.

Des folies! Quand un monsieur Dumont de Drummondville, possédant un chalet au lac au Diable, laisse sa jeep jaune avec un écusson *Pepsi* collé sur les portières au garage pendant plusieurs jours pour un entretien tandis qu'il

retourne chez lui en ville, la tentation de « l'emprunter » pour aller faire un tour est trop forte pour deux garçons de treize-quatorze ans. La réprimande du garagiste, bien que réelle, consistait en une réplique satirique : « Un autre succès de la vitesse! »

Enfin, la bannière *Champlain* remplace la *Texaco*, et il revient à Damas Vallée de Tourelle d'en assurer la distribution.

La succession

En 1972, Gérard, qui a vécu à Montréal, revient et prend la succession de son père. Pour l'essentiel, les opérations demeurent les mêmes. Il ajoute toutefois un service de remorquage et apporte une touche de modernité au métier de mécanicien et au bâtiment. Les grandes portes sont remplacées par des portes sectionnelles à ouverture électrique, la petite porte est ramenée à gauche, le bureau est réaménagé et le revêtement extérieur d'amiante disparaît au profit d'un bordage à clin.

À l'intérieur, l'une des fosses, celle de droite, est remplie pour y installer un élévateur (lift) qui répond à l'évolution et facilite le travail. De même, le panneau dans le mur arrière par lequel on jetait tout dans un dépotoir qui n'avait rien d'écologique est condamné, et le mur refait à neuf. Côté essence, c'est au tour de *Gaz-O-Bar* de faire son apparition.

Les années passent, puis un jour, Gérard est emporté par la maladie, en 1991.

À compter de cette date, les formules de gestion se succèdent; elles conduiront progressivement à la fermeture de l'entreprise. Au cours de cette période, le bureau a aussi pour utilité de servir de « dépanneur ». D'abord, Georgette Gaudreau, veuve de Gérard, voit aux opérations avec l'aide d'un employé, Georges Fournier. Puis, le 1^{er} septembre 1994, Réal Pelchat loue le garage qu'il gère jusqu'en 1999. À son tour, Christian Côté devient locataire pendant un an. Enfin, le 30 janvier 2004, Raymond Ferron s'en porte acquéreur et l'administre pendant quatre ans. Il procédera à sa fermeture en 2008.

Autre temps

Maurice Lepage décède le 23 août 1975 à l'âge de 67 ans. Sa femme, Gertrude Lavoie, lui survit jusqu'au 9 janvier 1985, année où elle meurt à son tour à l'âge de 71 ans. Les conditions qui ont entraîné la naissance d'une station-service ne sont plus réunies. Même si le bâtiment rouge et blanc se tient toujours debout au milieu du village, il a perdu sa raison d'être. Bien sûr, il y a des voitures, il y a des

touristes, mais la combinaison des deux n'est maintenant gagnante que pour les localités les plus peuplées ou les centres de services.

Il nous reste un récit, une histoire, le souvenir d'un patronyme qui, comme d'autres, a résonné à l'école, à la patinoire, de la mer à la montagne et qui, maintenant, subsiste comme un écho dans nos oreilles.

Bernard Boucher

www.lamedepierre.info

2 mars 2017

Je remercie Georgette Gaudreau, Benoit Lepage ainsi que Thérèse Bond pour les renseignements, et Blandine Mercier pour sa collaboration à la recherche.

Je remercie Marlène Clavette pour la révision de texte.

¹ Ministère de la Voirie et des Mines, *Sur les routes du Québec, Guide touristique*, gouvernement du Québec, 1929, p. 273.

² *Op. cit.*

³ *Op. cit.*

⁴ Mario Edgar Ross Rioux, « Anna Sasseville, tailleur pour hommes », *Magazine Gaspésie*, vol. 53, n° 1, (185) mars-juin, 2016, p. 21.

⁵ Marcel Plamondon (1980), *Notes historiques sur la paroisse de Madeleine*, Madeleine, p. 132.

⁶ *Op. cit.*, p.79.

⁷ Étienne Fauquier, « Automobile, transports urbains et mutations : l'automobilisation urbaine de Québec, 1919-1939 », *Revue d'histoire urbaine*, vol. 38, n° 1, automne 2009, p. 26-37. <http://id.erudit.org/idernet/038465ar>

⁸ *Op. cit.*

⁹ Yves Laberge, « Une question de sécurité routière, les débuts de la signalisation routière au Québec », *Cap-aux-diamants*, Hors-série, 2012, p. 56.

¹⁰ *Op. cit.*, p. 57.

¹¹ Les renseignements donnés dans ce paragraphe sont tirés de : *Nos racines : l'histoire vivante du Québec*, Montréal, 1982, chapitre 125, p. 2496 et chapitre 126, p. 2516-2517.

¹² Marc Desjardins, Yves Frenette, Jules Bélanger et Bernard Hétu (1999), *Histoire de la Gaspésie*, Sainte-Foy, PUL/IQRC, p. 542.