

Marcel Latouche

Passager du XX^e siècle



Récit Autobiographique

1919-2018

Tous droits réservés

© Marcel Latouche, Février 2018 - Québec

Dépôt légal – 2018

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN 978-2-9809887-1-4

À mes parents,

Jules Latouche et Alice Blackburn



*« Merci de m'avoir légué
le désir de connaître,
l'esprit de persévérance
et l'amour de la
famille. »*

Table des matières

Introduction.....	1
Mes ancêtres	3
La petite enfance 1919-1926.....	9
L'école primaire 1926-1932.....	21
Les années de collège 1932-1941	29
L'Université 1941-1946.....	37
Premier emploi d'ingénieur 1946-1947	53
Le Port de Québec 1947-1974	57
La vie de famille.....	81
La Société des traversiers du Québec 1974-1984.....	93
La retraite	105
Avant le point final	119

Hommage à mes ancêtres

Le passager du XX^e siècle est un homme heureux. Il a causé avec ses grands-parents, il a vécu avec sa famille immédiate et il a observé l'évolution de ses petits-enfants.

Mes ancêtres m'ont enseigné que la route du succès est jalonnée par trois qualités essentielles : Observation, débrouillardise et persévérance.

Du côté maternel,

Maxime Hudon, 1828-1896, Geneviève Moffet, 1825-1911, et Léopoldine Hudon Blackburn, 1861-1944, méritent le titre de figure de proue.

Ils ont pris avec audace les bonnes décisions. Ils ont aussi inculqué à leurs descendants la joie de connaître et le plaisir de la réussite. J'entends encore grand-mère Léopoldine me dire : « Ne te couche jamais sans avoir appris quelque chose de nouveau ».

Du côté paternel,

Pierre-Alexis Latouche, 1846-1929, Alphonse Latouche 1877-1961 et mon père Jules Latouche, 1884-1968, ont tous trois vécu en milieu rural. Il leur a fallu faire de tout avec des riens et travailler sans relâche.

Par leur vision du travail, leur manière de fabriquer ce dont ils avaient besoin, souvent avec des outils d'un autre âge, ils sont devenus des modèles de persévérance.

Ils ont aussi été très fidèles malgré leurs porte-monnaie presque toujours vides.

Ils m'ont permis de découvrir l'air pur de la campagne si agréable à respirer et la vision des bateaux sur le fleuve, si stimulante.

Marcel Latouche

Introduction

Je suis né au début de 1919. J'ai gradué du Collège des Jésuites en 1941 avec le titre de Bachelier ès arts et j'ai obtenu mon diplôme d'ingénieur (Bachelier ès sciences appliquées) en 1946.

Au printemps de 1947, j'ai répondu « présent » à un appel d'urgence des autorités du Port de Québec. J'y ai œuvré pendant près de 28 ans.

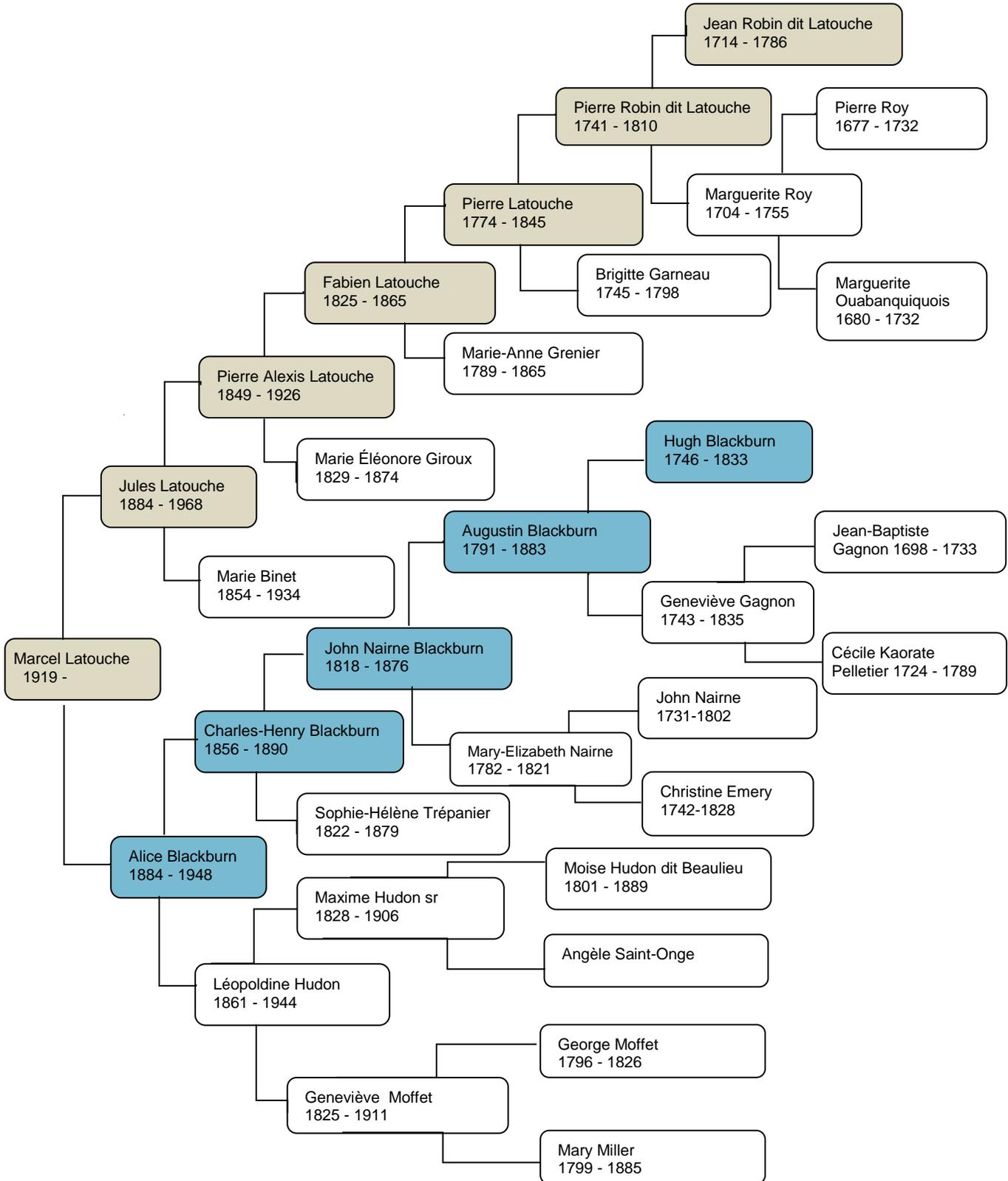
À cette époque, le Port était dans un état lamentable, notamment en raison de la guerre 39-45. Le personnel qualifié avait été mobilisé et l'entretien remis à plus tard. Mais la paix revenue, tout devenait urgent.

Il faut savoir que le Port de Québec est un immense territoire qui s'étend bien au-delà des ponts de Québec et Pierre Laporte, des deux côtés du fleuve. Lors de mon entrée au Port, il existait déjà une vingtaine de quais de transbordement de marchandises avec hangars de transit. Mais l'outillage, la sécurité, les services, le personnel compétent, les communications, les déplacements, tout était à refaire, à réorganiser.

Cette longue présence dans un milieu maritime et multidisciplinaire a laissé en moi une marque indélébile qui a déteint sur tout mon entourage. Le chemin parcouru au cours de toutes ces années au Port, et plus tard à la Société des Traversiers du Québec m'a véritablement donné le sentiment d'avoir traversé le XX^e siècle en recherchant des solutions et des améliorations à partir de ce que l'évolution scientifique et technologique nous apportait de meilleur.

Ce surnom de passager du XX^e siècle est devenu un fait. C'est ce que vous découvrirez en lisant cette autobiographie.

L'arbre généalogique de ma famille



Mes ancêtres

Le premier de mes ancêtres à s'établir en Nouvelle-France se nomme Jean Robin dit Latouche. Fils de Jean Robin et Marie-Jeanne Gadolet, il est originaire de la Commune de Châniers, dans le canton de Saintes, en Charente-Maritime.

La première mention de sa présence en Nouvelle-France date de 1729 alors qu'on le retrouve comme soldat des troupes de la marine, à titre de canonnier¹. Il a alors 15 ans. Comme d'autres jeunes de son époque, il a sans doute été séduit par les promesses des recruteurs professionnels qui recherchent des jeunes gens pour servir en Nouvelle-France. À l'époque, les contrats d'engagement dans la marine sont de six ans.

On trouve également mention de sa présence à plusieurs reprises dans le registre des malades de l'Hôtel Dieu de Québec² entre 1730 et 1737. Il y est inscrit comme canonnier de Saintes, ce qui permet de croire qu'il est demeuré soldat de la marine toutes ces années et qu'il a peut-être même fait plus d'une traversée entre la mère patrie et la Nouvelle-France, puisque l'Hôtel Dieu recevait une compensation financière pour les soins apportés aux soldats du roi, notamment après leurs traversées de l'Atlantique.

À chaque fois, il est identifié non pas comme Jean Robin, mais bien comme Jean Robin dit Latouche. Il faut savoir que l'usage des surnoms est systématique chez les soldats français, aux XVII^e et XVIII^e siècles. Comme il n'est pas rare que ce surnom en vienne à supplanter le véritable patronyme de l'individu, on exige, à compter de 1716, son inscription dans les registres, à côté des nom et prénom du soldat³. Ces surnoms ont tous trait à une caractéristique particulière de l'individu; ce qui laisse à penser que le jeune Jean Robin était sans doute un bon tireur.



L'habit des canonniers dans les troupes de marine française au milieu du XVIII^e siècle

¹ Charles Vianney Campeau. Navires venus en Nouvelle-France - Gens de mer et passagers de 1700 à la conquête

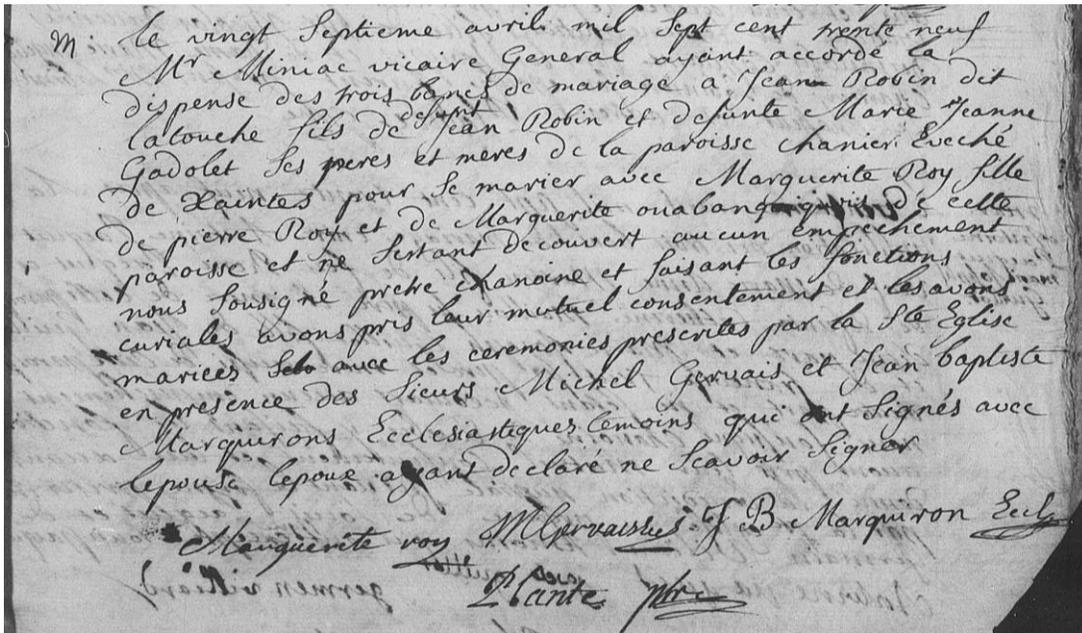
² Marcel Fournier et Gisèle Monarque. Registre journalier des MALADES de l'Hôtel-Dieu de Québec. Archiv-histo 2005. Dans ce registre, il est inscrit que Jean Robin dit Latouche a 21 ans lors de son 1^{er} séjour à l'hôpital en 1729, ce qui ne coïncide pas avec les registres de Beauport qui fixe l'âge de son décès à 72 ans en 1786.

³ Gouvernement du Canada. Passerelle pour l'histoire militaire canadienne, Annexe B. La vie quotidienne en Nouvelle-France.

Mes ancêtres

Quelques années plus tard, le 27 avril 1739, Jean épouse Marguerite Roy, veuve, de dix ans son aînée. Elle est la fille de Pierre Roy, commerçant de fourrures et interprète au Fort des Miamis dans la région de Détroit et de Marguerite Ouabanquiquois, une Indienne Miami. Le mariage est célébré en l'église Notre-Dame de Québec.

MARIAGE DE JEAN ROBIN DIT LATOUCHE ET DE MARGUERITE ROY EXTRAIT DE REGISTRE DE MARIAGE⁴



« Le vingt septième avril mil sept cent trente-neuf, M. Miniac, vicaire général ayant accordé dispense des trois bans de mariage à Jean Robin dit Latouche, fils de défunt Jean Robin et défunte Marie Jeanne Gadolet, ses pères et mères de la paroisse de Châniers, Évêché de Saintes, pour se marier avec Marguerite Roy, fille de Pierre Roy et de Marguerite Ouabanquiquois de cette paroisse et ne s'étant découvert aucun empêchement, nous soussigné prêtre chanoine et faisant les fonctions curiales, avons pris leur mutuel consentement et les avons mariés selon les cérémonies prescrites par la Ste Église en présence de Sieur Michel Gervais et Jean Baptiste Marquiron, Ecclésiastiques, témoins qui ont signés avec l'épouse, l'époux ayant déclaré ne savoir signer. »

Marguerite Roy, M. Gervais Eccl., J. Bas. Marquiron Eccl. Plante ptre

Cet extrait du registre de mariage entre Jean Robin dit Latouche et Marguerite Roy nous apprend que les parents de Jean Robin sont tous les deux décédés au moment du mariage. On sait par ailleurs que les parents de Marguerite Roy, qui vivaient dans la région de Détroit, sont également décédés à cette époque.

⁴ Dans l'acte de mariage, on observe que Marguerite Roy n'y est pas présentée comme veuve et pourtant on trouve bien dans les registres des documents attestant ses deux mariages précédents et portant sa signature bien reconnaissable; l'un en 1726 à Fort des Miamis avec Guillaume Dupont dit Leblond et l'autre en 1735 à Québec avec Jean-Baptiste Dupuis, décédé deux jours plus tard.

Jean Robin dit Latouche et Marguerite Roy s'installent rue Sainte-Famille à Québec dans une maison dont Marguerite a hérité de son 1^{er} mariage avec Guillaume Dupont dit Leblond. Cette maison fera l'objet de multiples poursuites judiciaires de la part des membres de la famille Dupont qui se considèrent légitimes héritiers de la propriété. Jean Robin et Marguerite Roy ont trois enfants dont un seul survit, Pierre, né le 14 août 1741. Peu de temps après le décès de Marguerite Roy en 1755, la maison est vendue sous ordonnance de la cour et Jean Robin dit Latouche s'établit brièvement à Sainte-Foy avec son fils Pierre.

En 1768, à l'âge de 27 ans, le jeune Pierre Robin dit Latouche épouse Brigitte Garneau, la sœur de Jean-Baptiste Garneau, un cultivateur voisin de Sainte-Foy. Ce Jean-Baptiste Garneau vient par ailleurs d'acquérir la demie du fief Duchesnay dans la Seigneurie de Beauport⁵.

Pierre Robin dit Latouche et Brigitte Garneau s'installent à Beauport. Ils ont 9 enfants dont 5 survivent. Parmi ceux-ci, leur fils Pierre, identifié sous le simple nom de Pierre Latouche, est mon ancêtre.

Le frère de Brigitte Garneau, Jean-Baptiste, meurt en avril 1791 sans enfant. Par testament, il lègue à son neveu et filleul Pierre Latouche, le quart de l'arrière-fief Duchesnay ainsi qu'une partie de ses terres à bois et deux mille livres de vingt sols « ladite somme devant être employée pour construire une maison sur le quart du fief à lui légué ». ⁶

Pierre a 17 ans au moment où il hérite de cette terre. Ses parents achètent du Seigneur Antoine Juchereau Duchesnay, le petit fief Morency^{7, 8}, en mai 1791. Ce fief correspond à la partie sud du fief Du Buisson.

Pierre construit sa maison sur sa partie du fief Duchesnay⁹ deux ans plus tard, mais il ne se marie qu'en 1812, à l'âge de 38 ans. Il épouse sa voisine, Marie-Anne Grenier. Elle a 23 ans. Ils ont dix enfants, soit cinq garçons et cinq filles. De ce mariage, seul Fabien, né en 1825, laissera une descendance du nom de Latouche. Ce Fabien est mon arrière arrière-grand-père. J'apprendrai son histoire et son décès subit à l'âge 40 ans en lisant les cahiers écrits par mon grand-père, Pierre-Alexis Latouche.

⁵ Minutes 1523, 18 juin 1764, notaire J.-A. Saillant de Collégien. Banque parchemin BANQ.

⁶ Testament fait par Jean-Baptiste Garneau le 1^{er} juillet 1790 devant le notaire Pierre-Louis Deschenaux et codicille du 5 avril 1791.

⁷ Michel Harvey. *Courville, de la Seigneurie à un quartier*, Mémoire, Université Laval, 1985,pe 5-6, livres rares

⁸ Le fief Morency correspond au lot 391 du cadastre de Beauport.

⁹ Cette partie de fief correspond au numéro de lot 234 du cadastre de Beauport

Mes ancêtres

La maison construite par Pierre Latouche sur la partie nord-est du fief Duchesnay demeurera propriété de la famille Latouche pendant près de 200 ans. Elle abritera cinq générations de Latouche. C'est là où mon père est né.



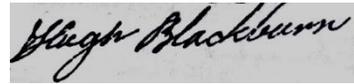
Maison construite en 1793 par mon ancêtre Pierre Latouche sur la terre qui lui fut léguée en 1791 par son oncle et parrain, Jean-Baptiste Garneau. Sise au 2031 avenue Royale à Beauport, c'est aussi la maison où mon père, Jules Latouche, est né.

Mes ancêtres

Ma mère, Alice Blackburn, est d'ascendance écossaise. Son ancêtre, Hugh Blackburn, originaire de Tranent, près d'Édimbourg, serait arrivé au Québec vers 1758¹⁰, à l'âge de 12 ans, au service du lieutenant-colonel John Nairne, membre du 78^e régiment des Fraser Highlanders.

Après avoir participé à la prise de Louisbourg en 1758, à la bataille de Beauport et à celle des plaines d'Abraham en 1759, puis à celle de Sainte-Foy en 1760, John Nairne et son ami, le lieutenant-colonel Malcolm Fraser, décident de s'installer au Canada.

Le 27 avril 1762, pour services rendus, Malcolm Fraser se voit concéder par le gouverneur Murray, la partie est de la seigneurie de La Malbaie qu'il nomme Mount Murray. John Nairne, pour sa part, reçoit le secteur ouest qu'il nomme Murray Bay. Ce territoire d'une profondeur de 3 lieues s'étend de la rivière Malbaie jusqu'à Cap-aux-Oies. Hugh Blackburn devient vite l'homme de confiance du seigneur Nairne. Il est plus instruit que la moyenne des gens de son entourage. Pour le Seigneur, il agit comme menuisier, cultivateur, traiteur de fourrures, marchand, etc. Sa signature apparaît sur plusieurs des documents.



Au cours de ses activités, Hugh rencontre une jeune métisse du nom de Geneviève Gagnon, fille de Jean-Baptiste Gagnon et de Cécile Kaorate Pelletier, d'origine montagnaise. Geneviève est surnommée Javote par les gens de son milieu.

Hugh se convertit au catholicisme et est baptisé Augustin. Dans les registres du temps, on galvaude son nom et son prénom. On le signale comme Blackburn, Blackborne, Blagueborne, Blackburn; Augustin, Huges, Hughes, Hugh.

Hugh et Geneviève Gagnon ont quatorze enfants dont douze survivent. Leurs descendants essaient partout au Canada, aux États-Unis et ailleurs dans le monde.

Un de leur fils, Augustin Blackburn, est né en 1791. On dit de lui qu'il est beau, élégant, brillant violoneux, organisateur de joyeuses réunions et un peu aventurier. En 1812, lors d'une des invasions américaines, il était sergent à Pointe-Lévis.

Au cours de sa vie, il se marie trois fois et se déplace beaucoup. Sa première épouse est la fille du seigneur John Nairne, Mary Nairne, surnommée Polly. Le 24 juillet 1813, les registres de l'église presbytérienne St-Andrew's de Québec indiquent : « Augustin Blackburn, aged about 22 and Mary Nairne of said place, spinster aged about 38 were joined in marriage by licence from major general Clargone at Québec ».

¹⁰ Il y a une autre hypothèse voulant que Hugh Blackburn soit arrivé au Québec vers 1763, recruté en Écosse par le Seigneur John Nairne qui cherchait de jeunes ouvriers pour travailler sur sa Seigneurie. Mais nous n'avons pu en avoir confirmation.

Mes ancêtres

De cette union naissent 3 enfants dont le plus jeune est John Nairne Blackburn, né en 1818.¹¹ L'année 1821 sera tragique pour le couple. Leur unique fille Jemima décède quelques semaines avant sa mère. John Nairne Blackburn et son frère aîné, William Ker, sont encore très jeunes et leur père est incapable de s'occuper d'eux. La famille Nairne prendra charge des deux orphelins.

À la même époque, William Fraser, parrain de John Nairne Blackburn, prend sa retraite et vient s'établir à Québec. Il est nommé tuteur des deux garçons et les emmène en ville avec lui, où ils pourront fréquenter de meilleures écoles.

Quelques années plus tard, le jeune John Nairne Blackburn pense à se marier. Son parrain l'oriente vers l'achat d'une grande terre à Château-Richer¹². Il y réside avec son épouse Sophie-Hélène Trépanier et s'y construira une très belle demeure. Cette propriété est située au 7126 de l'avenue Royale.



La maison habitée par John Nairne Blackburn vers 1860 est située au 7126 avenue Royale à Château-Richer. Elle figure aujourd'hui au répertoire du patrimoine bâti de la MRC de la Côte-de-Beaupré. Sur cette photo, je suis en compagnie de Mme Dion, résidente de la maison en 1990. La maison est aujourd'hui propriété de Louis Painchaud, un descendant de la plus jeune fille de John Nairne Blackburn.

John Nairne Blackburn et Sophie Hélène Trépanier ont 10 enfants, dont Charles-Henry, mon grand-père maternel, né en 1856. Je ne l'ai pas connu puisqu'il est décédé en 1890. Par contre j'ai bien connu son épouse, Léopoldine Hudon, ma grand-mère et mon ange gardien.

¹¹ On peut trouver les détails de cette lignée en consultant l'ouvrage *Les Blackburn au Québec*, déposé à Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

¹² Cette terre correspond aux numéros 394 et 395 du cadastre de 1879 de Château-Richer

La petite enfance 1919-1926

Je suis né à Courville, le 16 février 1919, dans une maison construite par mon père, sur la terre paternelle, une quinzaine d'années auparavant. Au moment de ma naissance, il n'y a ni électricité, ni téléphone, ni radio, ni salle de bain, etc.

À l'étage principal de cette maison, il y a, à l'avant, côté rue, une salle à manger et un salon utilisés seulement dans les grandes occasions et, du côté jardin, une chambre et une cuisine où tout se passe.

Dans cette cuisine, il y a une vraie cheminée qui pourrait devenir un beau foyer, mais elle est utilisée comme rangement quotidien pour le bois de chauffage. À angle droit, il y a un évier équipé d'un seul robinet d'où coule une eau très froide. Puis, c'est le poêle à bois qu'il faut tisonner très souvent pour obtenir un peu d'eau chaude pour se laver, cuisiner, laver la vaisselle et faire la lessive. Ensuite, il y a un petit espace où l'on retrouve cuve, planche à laver et grosse brique de savon. C'est le coin lessive et parfois séchage de linge. Deux petites armoires servent à la fois de garde-manger et de rangement pour la vaisselle et les accessoires.

Il n'y a pas de comptoir de cuisine. Une grande table sert à la préparation et à la consommation des repas, mais on y linge aussi les bébés, on y lit le journal, on y joue aux cartes, on y hache le tabac à pipe, on y écrit des lettres, on y fait de la couture et du reprisage, sans oublier le repassage et le bricolage, etc.

Il n'y a pas de bain; on se débarbouille à la serviette. Pour les besoins naturels, c'est le pot de chambre qu'on va vider, à l'étage, dans une cuvette en porcelaine raccordée à l'égout.



Cette maison centenaire fut construite par mon père, au 2032 de l'avenue Royale à Courville. La fenêtre en lucarne est celle de ma chambre. C'est là où j'ai essayé d'appivoiser le français, l'anglais, le latin, le grec, la rhétorique, la littérature, la philosophie, les mathématiques, la résistance des matériaux et d'autres sciences.

La petite enfance 1919-1926

Mes parents

Mon père est fils de cultivateur. Selon les coutumes de l'époque, il est retiré de l'école avant d'avoir terminé le cours primaire, pour aider aux travaux de la ferme. En plus, parce que les fermes sont trop petites pour alimenter plusieurs familles, le fils aîné hérite des biens et les autres doivent partir. Mon père est l'un des plus jeunes de la famille alors, il lui faut trouver un emploi.

À la fin des années 1800, plusieurs adolescents de la région vivent cette situation de l'avant-guerre 14/18. C'est ainsi que mon paternel entreprend la fabrication de contenants à mesurer des liquides : chopines, pintes, gallons et sans doute aussi des bidons de lait en métal soudé. Mais les acheteurs sont rares, parce qu'eux aussi ont le porte-monnaie vide.



Mon père, Jules Latouche, né le 18 juin 1884.

Et puis, un jour de marché, en 1901, il apprend qu'au Port de Québec, il y a un recruteur qui cherche des hommes pour construire un château à l'île d'Anticosti. Il s'y rend avec assurance. Il est costaud; on l'appelle « le grand Jules »; son surnom est Castor¹³. Il a de l'expérience : il a déjà construit un four à chaux et des bâtiments de ferme; il sait aussi mesurer, tailler et souder le métal, etc.

Sa candidature est retenue. Quelques jours plus tard, il s'embarque sur le Fleurus, vers l'île d'Anticosti. Il fait partie de l'équipe qui construit un grand et luxueux château pour le propriétaire de l'île, le roi du chocolat français, Henri Menier.



Manoir bâti entre 1889 et 1904 pour Henri Menier sur l'île d'Anticosti.

Source : Bibliothèque et Archives Canada

Il y travaille pendant près d'un an. Il revient à la ferme paternelle l'année suivante. Alors, pour l'aider à s'établir, mon grand-père lui cède un petit lot forestier, aux Trois-Sauts, le long de la rivière Montmorency. Il entreprend l'abattage de plusieurs arbres, aidé par un bucheron qu'il paie 1 \$ par jour.¹⁴ Il utilise le cheval de la ferme pour les transporter chez les Grenier, à

¹³ Selon une coutume de l'Époque, les villageois identifiaient chaque famille par un surnom descriptif. Celui des Latouche était « castor », c'est-à-dire : gros travailleurs.

¹⁴ Les prix mentionnés proviennent de notes et de lettres laissées par papa et aujourd'hui conservées par ma nièce, Nicole Latouche.

La petite enfance 1919-1926

Beauport, soit à environ trois milles. Les arbres y sont transformés en poutres, solives, madriers, colombages et autres pièces nécessaires pour construire une maison.

Par une autre concession paternelle, mon père reçoit une partie du lot no 234, mesurant environ 60 pieds de largeur par quelques centaines de pieds en longueur, couvrant une superficie de l'ordre de 20 000 pieds carrés. Aidé de ses frères et surtout de son beau-frère Alfred Lefebvre, entrepreneur maçon, il entreprend la construction de sa maison. Dès qu'elle devient habitable, il trouve un locataire pour l'été.

Ce locataire est Maxime Hudon jr, quincaillier de Québec. Et, connaissant mon père comme je l'ai connu, il a sans doute échangé quelques semaines de loyer pour des clous, vis, pentures, serrures, crochets, vitres et autres produits indispensables.

La famille de Max Hudon s'installe et reçoit des invités les fins de semaine. Parmi ceux-ci, il y a son frère, Georges Hudon, comptable à la quincaillerie, sa sœur Léopoldine, veuve de Charles-Henry Blackburn, accompagnée de ses deux filles, Alice et Clara Blackburn.

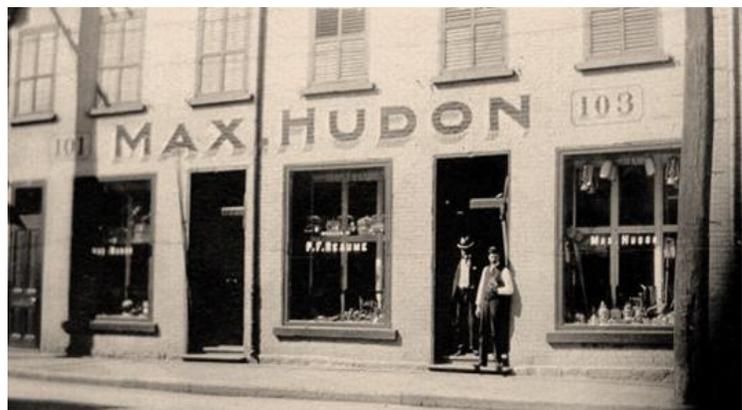
Enchanté par tout ce qu'il voit et entend, mon père décide, à la fin de la saison, d'organiser un dîner champêtre. À cette fin, il érige une tente dans son jardin, prépare un gros bouilli de légumes et demande à sa sœur Germaine de lui confectionner deux belles tartes aux bleuets. C'est un succès. Ce type de réception sous la tente a été répété à quelques reprises pendant mon enfance. Sans doute, trop gêné pour le dire, il admire Alice, une fille très racée, qui s'exprime avec aisance, qui a un maintien de reine et qui gagne admirablement bien sa vie.



Ma mère, Alice Blackburn, née le 26 octobre 1884.

La nouvelle maison est encore inachevée et l'aménagement extérieur à peine ébauché. Il y a bien sûr un poulailler et un petit jardin, mais ce n'est qu'un début.

À la ferme paternelle, il y a comme priorités de battre l'avoine au moulin, faire boucherie de porcs et tout préparer pour l'hiver. Entre ses différentes occupations, mon père complète un logement au sous-sol de sa maison et le loue à 5 \$ par mois. Il scie et fend son bois de chauffage, pour l'année. Ensuite, il plante d'autres pommiers et pruniers.



La quincaillerie Max Hudon au 103 (aujourd'hui 363) rue Du Pont dans le quartier Saint-Roch, à Québec, vers 1900. Mon père y a travaillé quelques années après son mariage.

De temps à autre, mon père se rend visiter les Hudon et les

La petite enfance 1919-1926

Blackburn à Saint-Roch. Il apprend alors que les grands-parents Blackburn ont vécu à Château-Richer, tout près de la meunerie de Rivière-au-Chien où les Latouche vont faire moudre leur blé.

On lui dit aussi qu'au décès de Charles-Henry Blackburn, le 13 mars 1890, son épouse, Léopoldine Hudon, s'est retrouvée veuve à 29 ans, avec quatre enfants en bas âge : Georges 8 ans, Alice 6 ans, Clara 4 ans et Albert bébé, dans la maison familiale du 184 rue Charest à Saint-Roch.

Exerçant le métier de boulanger, Charles-Henry Blackburn était grand amateur de courses de chevaux. Je me souviens d'ailleurs avoir vu une assiette de métal d'environ 16 pouces de diamètre gagnée lors d'une de ces courses. Un jour, lors d'une compétition, il fut pris dans un violent orage et prit froid. Il mourut peu de temps après, à 33 ans, probablement de consommation.

La boulangerie installée dans la maison de la rue Charest, continua ses opérations pendant un certain temps avec Jos. Neely comme boulanger. Les produits offerts en vente dans la pièce côté rue, étaient préparés et cuits à l'arrière, côté cour.

Mais rapidement, le grand-père Max Hudon sr. intervient. Il achète la maison voisine, le 186 Charest et y déménage la veuve et ses quatre enfants, puis ferme la boulangerie.

Au 184, il ajoute un troisième étage comprenant 2 chambres à coucher, 1 toilette, 1 débarras et des armoires de rangements. Entre les deux maisons, il se construit un atelier de menuiserie pour conserver les revenus familiaux et aménage un passage intérieur, au deuxième étage, permettant un accès facile et rapide entre les deux maisons. Quand les travaux d'agrandissement sont complétés, il y ramène la jeune famille.



La maison de ma grand-mère, Léopoldine Hudon, au 184 rue Charest, à Saint-Roch.

Par la suite, il vend sa résidence sise au 190 rue Sainte-Marguerite, et déménage sa propre famille, son épouse Geneviève Moffet, ses fils Max jr et Georges et sa fille Caroline au 186 Charest.

Pendant ce temps, Alice continue ses études au couvent de St-Roch. Léopoldine et ses parents veulent lui donner la meilleure instruction possible. On l'inscrit donc chez les Ursulines, comme sa mère il y a des années.¹⁵

¹⁵ Cette histoire est vraie. Ce n'est pas du roman. Tante Clara a conservé des lettres que j'ai eu l'occasion de lire. Ma nièce, Nicole Latouche, en a sans doute conservé quelques-unes.

Quelques années plus tard, maman gradue chez les Ursulines à l'âge de 17 ans. Elle se trouve un emploi chez Vandry inc., distributeur de produits électriques, où elle devient secrétaire.

Ses fonctions l'amènent à rencontrer différents fournisseurs. Elle constate alors qu'elle a quelques lacunes en anglais surtout avec les termes techniques et d'affaires.

À un dîner familial, elle en parle, avec les siens. Sa grand-mère maternelle, Geneviève Moffet, lui dit :

- Il te faut une immersion complète. Nous avons de la parenté à Boston; laisse-moi régler ça.

Effectivement, quelques mois plus tard, arrive au 184 Charest une lettre venant de Boston. Et la grand-mère apprend à Alice que sa cousine Mina Moffet offre de l'héberger et de lui trouver un emploi. Ce sera facile parce qu'il y a plusieurs offres d'emplois présentement.



La famille de ma mère, Alice Blackburn. Au centre sa mère Léopoldine Hudon. À l'arrière ses frères Albert et Georges. À l'avant, Clara et Alice.

Cette lettre réjouit et, en même temps, inquiète. On hésite beaucoup à laisser la jeune fille partir seule.

Par la suite, on décide que l'oncle Georges Hudon a lui aussi besoin de perfectionner son anglais. Il donne sa démission de teneur de livres à la quincaillerie Chinic. Il accompagne Alice à Boston et lui sert de chaperon. Ils sont très aimablement reçus par les cousins Moffet. Alice réside chez eux et Georges à Chelsea, en banlieue. Quelques jours plus tard, la jeune fille et son oncle ont chacun un emploi plus rémunérateur que ce qu'ils avaient à Québec.

Elle écrit à sa mère :

- Les cousines sont formidables. Elles me traitent royalement. J'occupe un poste d'assistante secrétaire de direction. Ma santé est excellente. Mon salaire, déjà très bon, sera révisé dans un mois.

L'oncle Georges écrit à son père :

La petite enfance 1919-1926

- Je travaille chez Pope & Cottle Lumber à Chelsea. L'ouvrage est agréable et le salaire aussi. J'ai l'intention d'amasser un joli magot avant de revenir au Québec.¹⁶

Pour tous les deux, la situation est agréable, de même que les salaires et les économies. Mais le 13 mars 1906, le grand-père d'Alice et père de l'oncle Georges, Maxime Hudon senior décède, à l'âge de 76 ans. La mère d'Alice se retrouve donc dans une situation précaire. Elle est veuve, avec Clara et Albert, adolescents, à sa charge. Son fils aîné Georges est marié et réside à Montréal.

Ma mère, forcée par ces circonstances, se sent obligée de quitter Boston, ce milieu qu'elle apprécie, pour venir aider sa mère. Elle donne sa démission et revient à Québec. Rapidement, elle trouve un emploi comme adjointe au sténographe officiel du Palais de justice, M. Bélinge. Son savoir et son expérience sont des atouts précieux.

À cette époque d'avant la guerre 14/18, le Port de Québec est en plein développement. Les navires à vapeur y accostent plus souvent, avec des cargaisons plus importantes. Les accidents sont plus fréquents et les vols plus nombreux. Les poursuites en réclamations augmentent également. Les témoins appelés à comparaître sont souvent de langue allemande, alors M. Bélinge suggère à son adjointe d'étudier l'allemand. Elle s'y met, avec un certain succès.



Le Port de Québec au début du XX^e siècle.
Source : Archives de la Ville de Québec.

En 1911, mon grand-oncle Georges Hudon, frère de ma grand-mère Léopoldine, est à Boston depuis plus de cinq ans, lorsque sa mère, Geneviève Moffet, décède. Il revient alors à Québec et investit ses économies dans l'achat d'une maison à trois logements, voisine de celle de ma grand-mère. Parmi les locataires, je me souviens d'une famille Careau. Ce triplex était séparé de la tannerie Deslauriers par un mur de 10 à 12 pieds de haut.

Entre-temps, l'oncle Albert, frère de ma mère, s'est trouvé un emploi, comme commis vendeur, chez Barthélémy Leclerc¹⁷. En 1912, il épouse Aline Bédard. Ils deviendront mes parrain et marraine.

Et puis arrive la guerre de 1914. Une activité économique importante s'en suit.

Mes parents sont tous deux nés en 1884, ils ont donc 30 ans et sont célibataires. Mon père, parce qu'il n'a pas de revenu stable, ma mère parce qu'elle est soutien de famille. Mais l'économie de guerre va tout changer.

¹⁶ Lettres conservées par tante Clara, aujourd'hui chez Nicole Latouche à Beauport.

¹⁷ Barthélémy Leclerc est le père de Gilberte Leclerc que ma sœur Jacqueline a bien connue.

La petite enfance 1919-1926

À la quincaillerie Max Hudon, les ventes augmentent et un poste est offert à mon père. Tante Clara tient une chapellerie dans la résidence familiale, rue Charest, et les affaires sont plus prospères. La maison du grand-père, dont a hérité ma grand-mère, est louée à son frère Max, le quincaillier. Le corset est donc moins serré.

Mon père profite de la situation pour proposer le mariage. Ma mère hésite, mais à l'âge de 30 ans, il est encore possible d'avoir sa propre famille.

Le mariage a lieu le 26 octobre 1914. Le couple s'installe lui aussi au 184 Charest pour l'hiver. Mon grand-père, Pierre-Alexis Latouche, s'occupe de la maison de Courville et du poulailler. Les nouveaux époux vivent alors à proximité des services essentiels avec électricité et téléphone, en plus d'avoir rues et trottoirs déneigés.



Ma mère Alice et mon père Jules devant la maison de Courville.

Mais dès le carême terminé, ils prennent le tramway et retournent à Courville, vers le poêle à bois, les poules, le jardin et la vue sur le fleuve. Et il y a aussi l'air pur, le soleil et autres choses.

Et bientôt, ma mère devient enceinte. L'accouchement est prévu pour la mi-février. À cette date, il y a des risques : loin des services, du médecin, des routes dégagées et du confort. Grand-mère Léopoldine se dit prête à accueillir à nouveau le jeune couple.

Mes frères et sœur

ERNEST

Ernest naît le 24 février 1917. Il est baptisé à l'église Jacques-Cartier. Quelques semaines plus tard, la famille retourne à Courville. Ma mère s'occupe de son bébé, de sa cuisine, de son mari; en fait, elle manque de temps.

La belle saison passe et l'hiver suit. C'est son premier hiver à la campagne. Tout est si loin et si froid. Et il y a le carême, le temps des pénitences. L'été revient et Ernest dort sur la galerie, dans son carrosse.



Ernest et moi sur la galerie de la maison familiale avant le terrible accident qui emporta mon frère.

La petite enfance 1919-1926

MARCEL

Quelques mois plus tard, elle est de nouveau enceinte. L'accouchement est encore prévu pour l'hiver. Elle a peur, mais elle n'ose imposer une nouvelle fois cette charge à sa mère. Ses beaux-parents Latouche lui disent que toutes les femmes du voisinage accouchent à la maison et s'en tirent très bien.

Cette fois, c'est de moi qu'il s'agit. J'arrive en ce bas monde le 16 février 1919 et suis baptisé Joseph Albert Marcel à l'église de St-Louis de Courville, paroisse récemment créée.



Me voici à quelques mois, sur la galerie de la maison familiale.

PAUL-ÉMILE

Deux ans plus tard, l'histoire se répète. Cette fois cependant mes parents louent à Québec, un petit logement, dans un troisième étage sur la rue Maisonneuve, à St-Malo. (Ma naissance, aurait-elle été si pénible?) Paul-Émile y naît, le 12 janvier 1921. Il est baptisé à l'église de St-Malo. D'autre part, il m'apparaît probable qu'Ernest a dû passer l'hiver à se faire cajoler par grand-mère, tante Clara et Dora Monier, la couturière de ma tante. Et de nouveau, dès le printemps, la famille retourne à Courville.

ROGER

À l'automne de 1922, ma mère apprend qu'elle est à nouveau enceinte, avec accouchement prévu pour le début de l'été suivant. On décide alors de passer l'hiver près du poêle à bois. Et Roger naît le 23 mai 1923, dans le lit où je suis moi-même né. Il est lui aussi baptisé à Courville. Quatre garçons de suite, Ouf!



Roger, Marcel, Jacqueline et Paul-Émile vers 1932

JACQUELINE

Puis, après une très douloureuse épreuve, ma mère devient de nouveau enceinte. Cette fois, elle accouche d'une fille. Jacqueline naît le 1er juin 1925. Elle aussi est baptisée à Courville.

DE TERRIBLES SOUVENIRS

Pour écrire ce texte, il me faut longuement réfléchir. Il en résulte le réveil de douloureux souvenirs. Un jour, avec papier et crayon, maman nous enseigne, à Ernest et à moi, la manière d'utiliser des cercles et des queues pour former des lettres : o, a, b, d, p. Elle attache beaucoup d'importance et de patience à ces enseignements. Savoir lire et écrire, c'est le meilleur moyen pour devenir de vrais hommes.

La petite enfance 1919-1926

Et, un peu plus tard, je regarde avec envie Ernest ouvrir un paquet contenant un sac d'écolier, une ardoise et un coffre à crayons. Le chanceux!

Arrive enfin le départ pour l'école. Au retour, chaque jour, j'assiste aux devoirs et aux leçons.

Et puis, le 7 mai 1924, c'est jour de première communion pour une trentaine d'élèves du Couvent de Courville. Cette grande fête débute par une messe très matinale dans le but de permettre aux parents de participer à la cérémonie. Mon père devra cependant partir avant la fin pour se rendre à son travail, à la quincaillerie Maxime Hudon.

Pour égayer cette fête, les filles portent une robe blanche et les garçons, un brassard blanc et or au bras gauche. Ernest est là parmi les autres, il est entouré de nombreux amis et chante avec entrain.

Dans ce groupe, il y a aussi d'autres Latouche : mon cousin Maurice, le fils d'Alphonse, frère de mon père. Jos.-Benoit, fils d'Ulric, neveu de mon grand-père. Florence, fille de Joseph, un autre frère de mon père, décédé de la grippe espagnole quelques années plus tôt.

Toute l'assistance se lève et chante en chœur :

- « C'est le grand jour, bientôt l'ange mon frère partagera son banquet avec moi ».

Et, de retour à la maison, maman toute joyeuse fait manger ses quatre garçons. Ensuite, elle met ses deux plus jeunes au dodo, Paul-Émile 3 ans et Roger qui aura 1 an le 23 mai.

Puis elle sort sur la galerie avec Ernest et moi.

- Vas-y Ernest, chante, montre à Marcel comment faire.
- « C'est le grand jour, bientôt l'ange mon frère partagera son banquet avec moi ».

Puis nous répétons à trois, encore et encore.

C'est alors que ma cousine Alvine traverse la rue. Un petit chien blanc jappe derrière elle. Elle a peur, elle crie. Le brave Ernest descend l'escalier à la course et poursuit le chien. Il longe la route, mais ne la traverse pas. Soudain, maman tombe à terre et moi je pleure et n'y comprends rien. Ma tante Germaine vient me prendre par la main et m'emmène chez elle.

Par la fenêtre de la salle à manger, ma grand-mère Marie Binet et moi voyons un affolement général. Plusieurs personnes courent, crient et gesticulent.



Le 7 mai 1924, de la galerie au haut de l'escalier, ma mère et moi voyons deux autos en course. L'une d'elles accroche mon frère ainé Ernest et vient le crucifier dans la fenêtre sous la galerie. Ma mère en reste profondément marquée pour le reste de ses jours. Quant à moi, je revois encore cette scène avec une vive émotion plus de 90 ans plus tard.

La petite enfance 1919-1926

Puis je me réveille chez grand-mère Léopoldine au 184 Charest. Ce n'est que beaucoup plus tard que j'ai appris ce qui s'était passé.

Deux automobilistes en course et peut-être distraits par mon frère qui tentait de faire fuir le petit chien, ou encore l'une voulant dépasser l'autre, elle bifurque vers l'accotement, accroche l'enfant, renverse deux clôtures, traîne l'enfant sur plusieurs dizaines de pieds et vient le crucifier dans la fenêtre sous l'escalier. Horrible!

Dans un autre souvenir, je sens quelqu'un me lever dans ses bras pour que je puisse voir le visage d'Ernest, derrière une vitre. Il a l'air de dormir. Et je ne vois maman, nulle part.

Dans notre salon, il vient beaucoup de monde. Il y a des religieuses et des enfants qui pleurent. Et puis papa me prend par la main et nous sortons par la porte d'en avant. C'est plein de monde et nous marchons derrière un corbillard blanc, tiré par un cheval blanc. C'est quelque chose que je vois pour la première fois de ma vie et peut-être la dernière. La foule nous suit jusqu'à l'église.

Mon père et moi sommes dans le premier banc en avant. Derrière nous, il y a des oncles et des cousins. Le prêtre qui dit les prières, je pense que c'est l'abbé Côté. À plusieurs reprises, papa met une main sur mon épaule.

Ensuite des hommes viennent et nous sortons de l'église, en suivant la tombe. En procession, nous allons au cimetière. Là, il y a un gros trou. Des hommes y placent la tombe. Le curé Côté récite des prières. Puis, on commence à enterrer. Aie...Aie... Mon père éclate en larmes. Je n'y comprends rien, parce que depuis des jours, on me dit que les hommes ne pleurent pas.

Ces événements marquent pour la vie. Les plus touchés sont sans doute, maman, grand-mère Léopoldine, tante Clara, papa et moi. Le rire aux éclats nous semble interdit; un simple sourire devient même difficile. Il faut de l'aide, mais bénévole.

Et rapidement, je me retrouve chez grand-mère. On me dit que maman est très malade et que je dois jouer à l'intérieur, mais comme jouet, il n'y a que des rouleaux de fil. Comme compagnon de jeu, j'ai le chien Prince. Maman n'est pas là, ni Ernest, ni les devoirs, ni les leçons. À l'occasion, l'oncle Georges Hudon m'emmène au parc Victoria chercher de l'herbe pour ses poules.



Le chien Prince, mon seul ami

Paul-Émile, lui, est hébergé par tante Lydia et oncle Maxime Hudon. Anna-Paule s'en occupe particulièrement et lui apprend quelques chansonnettes du genre « En roulant ma boule, et À la claire Fontaine ».

Roger, encore bébé, demeure à Courville.

Puis, l'année suivante maman est enceinte de ma sœur Jacqueline. Enfin une fille!

La petite enfance 1919-1926

Mais maman ne se remet pas facilement en santé. Le médecin vient souvent et déclare qu'elle a développé un goitre, pour avoir trop pleuré. Il lui recommande quelques spécialistes de Québec. Mais, rien n'y fait. Ma sœur Jacqueline deviendra très jeune en charge de la maisonnée, et ce, jusqu'au décès de papa en 1968.

De cette période, je suis aujourd'hui le seul survivant. Malgré mon grand âge, je dois écrire mes souvenirs, avant que le point final n'arrive.

L'école primaire 1926-1932

Bientôt, j'atteins l'âge scolaire et je retourne à Courville. Je quitte mon ami Prince, l'électricité, le téléphone et le poêle à gaz et retourne au poêle à bois et aux grands espaces. Je suis inscrit au couvent de Courville, en première année et j'hérite du sac d'écolier, de l'ardoise et du coffret d'Ernest. Les bonnes sœurs sont bien gentilles.



La classe de 2e année au couvent de Courville. Je suis le deuxième en partant de la droite sur la première rangée.

Le soir, il y a encore des devoirs et des leçons. Maman est là, mais ce n'est plus comme avant. Ce n'est plus un jeu et il y a souvent des larmes. La

lampe à l'huile est déprimante quand on a connu l'électricité. Deux ou trois fois par semaine, Alice Grenier, une voisine, vient nous préparer à manger. Elle me fait gratter les fonds de plats, ce que j'apprécie. Elle fabrique cinq ou six sortes de tartes, des crêpes, des omelettes, etc. De temps à autre, un homme de Laval nous vend six truites pour 25 cents.

Papa lui semble se consoler dans le travail. Il construit une chambre à coucher à l'étage et pose un bras de galerie pour empêcher qu'on ne tombe dans l'escalier. Chaque jour, il se lève à cinq heures, chauffe le poêle, va à la messe de six heures, déjeune, rentre du bois, puis prend le tramway pour aller travailler à Québec, à la quincaillerie Hudon.



La maison paternelle au 2032 av. Royale à Courville fait partie du site patrimonial de Beauport.

Bientôt, c'est à mon tour de chanter :- C'est le grand Jour.....Et maman pleure plus que jamais.

L'école primaire 1926-1932

D'autres souvenirs me reviennent en mémoire. Les hivers sont durs. La seule route pour tous les services : école, église, médecin, épicerie, boucherie, etc., n'est pas déneigée. De temps à autre, une gratte en bois tirée par un cheval de labour la rend passable pour les piétons et certaines voitures, surtout des carrioles. La neige durcie sur la route ondule et parfois le marcheur se retrouve à la hauteur des fils de téléphone. En plus, il y a le vent et le froid. À l'intérieur, le petit chauffage au bois est inadéquat. C'est pourquoi mon père construit une trappe avec contrepoids pour garder un peu plus de chaleur dans la cuisine. Paul-Émile et moi couchons dans la nouvelle chambre, à l'étage. Tôt le matin, nous descendons à la cuisine en refermant la trappe derrière nous.

Les jours de grosse tempête, l'oncle Alphonse attèle son cheval à un traineau à bâtons et reconduit les enfants à l'école. Cousins, cousines et moi nous nous y entassons.

Par beau temps, il arrive quelques fois que Philémon Bernard, propriétaire d'une épicerie à l'est de l'église, vienne en voiture pour prendre les commandes et effectuer les livraisons. Il accepte souvent que des enfants s'entassent dans sa voiture, mais les risques d'accident sont élevés.

Au moment d'écrire ces lignes, je suis dans ma 100^e année et j'essaie de me souvenir de la situation familiale alors que je n'avais pas encore 10 ans.

1926 – Papa est sur le point de changer d'emploi, si ce n'est déjà fait.

Ernest est décédé depuis 2 ans

Maman ne réussit pas à revenir à la normale. Trois ou quatre médecins ont déjà été consultés sans succès.

Quant à moi, je vis le début de ma scolarité avec des vêtements fabriqués maison.

Comme réaction positive, papa tente d'organiser quelques divertissements. Il parle aux Mûnier, locataires d'une maison voisine. On convient d'une partie de cartes par semaine. La première a lieu chez les Mûnier et j'y assiste, mais Paul-Émile, Roger et Jacqueline ne sont pas là, gardienne? Grands-parents?

Nous sommes bien reçus. Pendant que les parents brassent les cartes et causent, madame Mûnier fait jouer un disque d'opéra que j'apprécie beaucoup, parce que chez nous il n'y a jamais de musique. C'est la première fois que j'entends autre chose que l'orgue de l'église.

Et l'hiver arrive. Tout est loin : école, église, épicerie, médecin, etc.

L'état de maman empire encore. Papa réactive le besoin de distractions, mais sous une forme différente.

L'école primaire 1926-1932

Oncle Max et tante Lydia organisent un souper familial avec invités. Ce repas a lieu à leur résidence, au 98 rue Saint-François. Sont présents en plus de nos hôtes: leur fille Gabrielle la famille Sasseville, papa et maman, ainsi que mes deux frères et moi.

La salle à manger est occupée par Henri Sasseville et son épouse Olive Blackburn ainsi que par oncle Maxime Hudon et son épouse Lydia Parent. Mais je ne me souviens pas du lien qui unissait ces invités à leurs hôtes à l'exception du fait que ma mère y rencontrait pour la première fois Olive Blackburn, une de ses lointaines cousines. Lors de cette rencontre, cousine Gabrielle, Paul-Émile, Roger et moi mangeons dans la cuisine. Ma sœur Jacqueline, qui n'a que deux ans, se fait sans doute garder à la maison.

LE FEU DE L'HOSPICE SAINT-CHARLES

En décembre 1927, un peu avant Noël, je suis en visite chez grand-mère au 184 Charest à Saint-Roch. Le grand-oncle Georges nous informe qu'un feu a éclaté dans la nuit à l'hospice Saint-Charles, situé à moins d'un mille de la maison. Il y aurait plusieurs morts.



Le 14 décembre 1927, à 10 heures du soir, un violent incendie éclate à l'hospice Saint-Charles, rue de la Couronne à Saint-Roch. L'hospice, dirigé par les Sœurs du Bon Pasteur, compte 371 enfants, principalement des orphelins et des enfants pauvres. 28 d'entre eux périrent, majoritairement de jeunes enfants et quelques religieuses.

Le téléphone sonne, ma tante répond :

- Allo oui, je suis bien Clara Blackburn. Quoi! Qu'est-ce que vous dites? Deux petites Blackburn à l'hospice? Bien sûr, nous allons faire tout notre possible pour les retrouver.

L'appel provient d'une cousine éloignée vivant à Chicoutimi. Elle s'inquiète du sort de deux petites Blackburn de leur parenté placées à l'hospice Saint-Charles.

Les questions fusent :

- Elle a dit l'âge de ses nièces?
- Oui, 5 et 7 ans.
- Pauvres petites, en plein hiver.

Puisque l'hospice est à distance de marche de la maison, il est décidé que le grand-oncle, Georges se rendra sur place pour tenter de retrouver les deux petites.

- Mon oncle, je veux y aller avec vous.
- Non, non. C'est dangereux.
- Mais elles sont deux, je pourrais vous aider à les ramener.

L'école primaire 1926-1932

- Bon d'accord, habille-toi.

Et nous partons. Le spectacle est désolant. On ne peut approcher de l'hospice complètement ravagé par les flammes. La confusion règne. Je n'ai jamais vu autant de monde et ils parlent tous en même temps. L'oncle Georges demande à plusieurs où ont été transportés les enfants.

Malgré nos recherches, on ne trouve aucune trace des petites cousines Blackburn. Nous revenons à la maison où l'on apprend que certains enfants ont trouvé refuge dans l'édifice de la Rock City Tobacco, en face de l'hospice. Nous nous rendons sur place et elles sont là, en pleurs. Le grand-oncle Georges et moi amenons les petites à la maison en les tenant par la main.

Les fillettes resteront quelques jours avec nous, sous les bons soins de grand-mère et de tante Clara, jusqu'à ce que la parenté de Chicoutimi vienne les chercher pour les ramener avec eux.

LE DOCTEUR LABERGE

Le récit de cet incendie me conduit à un autre exercice de mémoire. Qu'est-ce que je pouvais bien faire chez ma grand-mère, un 14 décembre avant le congé des fêtes, alors que j'aurais dû être à l'école?

C'est que, quelques jours auparavant, une religieuse de l'école m'a renvoyé à la maison avec un billet disant que j'étais malade. Pauvre maman, avec quatre enfants et une santé déjà chancelante, elle ne pouvait m'emmener chez le médecin. C'est ainsi que je me suis retrouvé chez grand-mère, en attente d'un rendez-vous médical avec le docteur Laberge, le médecin de famille des Hudon/Blackburn.

C'est Anna-Paule, fille adoptive de Maxime Hudon jr, qui me conduit chez le médecin.

- Bonjour Dr Laberge, voici Marcel, le fils de ma cousine Alice que vous connaissez. On le trouve bien pâle. Sa grand-mère craint qu'il ait le ver solitaire.
- Et toi mon homme, tu vas à l'école?
- Oui docteur.
- Bon, voyons ça. Ouvre la bouche bien grande. Regarde-moi droit dans les yeux. Laisse-moi écouter ton cœur et tes poumons. Monte sur la balance.
- Maintenant, va attendre dans la salle voisine et ferme la porte en sortant.

C'est ce que je fais, sauf que je laisse la porte entrebâillée. J'y colle mon oreille et j'écoute.

- Alors docteur, qu'est-ce que vous en pensez?
- Marcel n'a pas le ver solitaire, mais il faudra le surveiller. Il n'est pas fort. Il lui faut une bonne nourriture, un train de vie régulier et du bon air frais. Malgré tout, je ne pense pas qu'il vive vieux.

Aujourd'hui, rendu à mon âge, je ne peux m'empêcher de sourire en repensant à cette histoire.

LE JARDIN

C'est le domaine préféré de mon père, au cours des années, il y entretient une bonne vingtaine d'arbres fruitiers et plusieurs arbustes. Il y cultive aussi plusieurs sortes de légumes.

Ses arbres lui fournissent au moins six sortes de pommes, deux sortes de prunes et des pruneaux. Ses arbustes lui livrent des gadelles, des framboises blanches et parfois quelques raisins d'un petit cep.

Quant au potager, son succès est aussi très visible : patates, carottes, navets, pois verts, salades, haricots, fèves grimpantes et autres. Mais, quel travail! Sarclage, émondage, piquetage, cordages, clôtures, etc. Ses trois fils ne l'aident que très peu et l'aide extérieure est pour ainsi dire inexistante.

Évidemment, il se console de ses épreuves par le travail. Son surnom de «Castor» est bien mérité.

Un jour, j'ai entrevu «deux petits voleurs de pommes». J'appelle mes deux frères et, à nous trois, nous les chassons du jardin paternel. Ils se sauvent en gagnant l'avenue Royale. Nous courrons après, mais nous sommes un peu plus lents que les deux petits chenapans. De loin nous les voyons entrer dans l'Église de Courville. Nous y entrons nous aussi. En apparence il n'y a personne. Mais j'entrevois que la porte d'un des confessionnaux est mal fermée. Je l'ouvre :

- Vous, vous nous suivez tous les deux!
- Vous marchez sur le trottoir devant nous et n'essayez pas de vous sauver.

Alors ensemble nous gagnons la maison paternelle sans incident. Mon père est un peu étonné de nous voir ramener ainsi les deux petits voleurs.

- Nous avons retrouvé les deux voleurs. Ils méritent une bonne leçon papa!
- Laissez-moi seul avec eux, dit mon père

Quelques instants plus tard, les deux petits partent avec le sourire aux lèvres. Papa nous dit :

- Je vais avoir besoin d'aide. Il y a la clôture à réparer, des branches cassées à ramasser et un bon nettoyage à faire.

L'ÉLECTRICITÉ

Un jour, en 4^e année, en revenant de l'école de Courville, il y a un visiteur à la maison. C'est oncle Georges, le frère de maman. Il est là pour installer l'électricité. Enfin!

Je suis très impressionné par son savoir-faire. Il place au-dessus de la porte d'entrée une boîte noire qui contient ce qu'il appelle une « fuse ». Je déballe des isolateurs en porcelaine. Il installe des réceptacles au plafond de la cuisine, de la salle à manger et des deux

L'école primaire 1926-1932

chambres. Dans chacun de ces réceptacles, il visse une ampoule qu'on allume ou éteint en tirant sur une chaînette. De la boîte d'entrée à chacune des ampoules, il y a deux fils qui courent au plafond; ils sont retenus par des isolateurs, ce n'est pas très joli, mais si pratique. Au total, il y a quatre ampoules et aucune prise de courant.

- Voilà, ça fonctionne. Quand vous serez grands, on en posera d'autres.

C'est un début, mais il faudra attendre encore longtemps pour l'eau chaude au robinet, un bain, le téléphone, une laveuse et un frigidaire.

À la même époque, en 1926, l'un des principaux officiers de la toute récente Commission des Liqueurs du Québec est M. Vandry, le premier patron de ma mère, fraîche diplômée des Ursulines. Elle va le rencontrer et lui explique sa situation. Il compatit et engage mon père, à un salaire bien convenable, incluant des congés payés. Mon père a alors 41 ans et il y reste jusqu'à sa retraite, à l'âge de 73 ans.

À L'ÉCOLE

Par la suite, mes deux frères et ma sœur font aussi leur cours primaire au couvent de Courville. Quant à moi, lors de ma sixième année, j'apprends que par décision du curé, du maire et de la commission scolaire, les garçons de septième année devront changer d'école. Un professeur laïc enseignera dans une classe en construction dans la salle paroissiale.

En septembre cependant, les travaux ne sont pas terminés. Une trentaine d'élèves sont logés temporairement dans l'unique salle de l'hôtel de ville; je suis du groupe. Quelques semaines plus tard, nous déménageons dans nos nouveaux locaux.

Le professeur, Roland Genest, est plus exigeant que les bonnes sœurs. Il lui arrive souvent, à la fin des cours de garder un élève plus longtemps. Et un jour, c'est à mon tour.

- Marcel, je t'observe depuis un bout de temps et je pense que tu peux faire mieux. Qu'as-tu l'intention de faire plus tard? Dans un an ou deux, tu ne seras plus ici, mais sur le marché du travail. Il te faudra apprendre un métier.
- Maman veut que je fasse un prêtre.
- Tu aurais dû le dire plus tôt. Il faut te préparer dès maintenant, pour passer les examens d'admission au Séminaire de Québec. Chaque jour, tu resteras ici un peu plus longtemps, après la classe et je te donnerai des cours d'analyse logique et grammaticale. Il y aura aussi des devoirs.
- Mais nous n'avons pas d'argent.
- Oh, mais je ne charge rien, quand un élève accepte de s'instruire. Parles-en à ta mère et apporte-moi la réponse demain.
- Merci mille fois.

De retour à la maison, je raconte la proposition faite par M. Genest. Mes parents sont tous deux enchantés par cette offre. Et les cours commencent dès le lendemain.

Je suis le seul à suivre cet enseignement particulier et encore aujourd'hui, il m'en reste des traces, dans les accords de participe passé, par exemple.

Mon père, impressionné par cette tournure inattendue, en parle à des confrères de travail.

- Mon fils va faire un prêtre.
- As-tu pensé qu'il faudra au moins huit ans d'études et qu'il n'est pas bon de mettre ce genre d'idée là dans la tête d'un enfant. Laisse-lui la chance de décider par lui-même. Et j'ajoute que tu es un chanceux, parce que les Jésuites viennent d'ouvrir un nouveau collège, sur le chemin Ste-Foy.
- Veux-tu dire que les Jésuites donnent aussi un cours classique?
- Bien sûr. D'ailleurs, Côté, Deschênes et Feuilletault y ont déjà inscrit leurs garçons.

En mai, c'est le moment des examens d'admission, je m'y présente avec confiance. Quelques semaines plus tard, mon père est informé par courrier que je suis accepté.

Cette nouvelle, au lieu de le réjouir, affole papa. C'est qu'il n'y a pas que l'école à payer. Les déplacements, les livres, les repas, les vêtements...Trop cher.

Toute la famille en parle. Abandonner avant même d'avoir essayé devient une hérésie. Et grand-mère donne son opinion.

- Pour aider Alice à souffler un peu, j'ai téléphoné au recteur du collège, c'est mon cousin Olivier Hudon. Il demande que Jules aille le rencontrer demain, pour discuter d'un arrangement. Il croit que Marcel peut réussir et moi aussi si on l'aide. Alors, je prendrai les trois garçons dans ma maison. Marcel voyagera à pied par la côte du boulevard. Paul-Émile et Roger iront chez les frères de la rue Caron.

Cette proposition est acceptée et j'entre au collège à mi-tarif. Mais grand-mère a déjà soixante-huit ans. Ses seuls revenus sont : un petit loyer de son fils Georges Blackburn au 186 Charest, maison dont elle a hérité de son père Maxime Hudon. Un autre petit loyer de son frère Georges Hudon pour une chambre au troisième étage du 184 Charest et une place garage louée à M. Robitaille, sous l'atelier du grand-père Maxime.

D'autre part, mon père demande une révision de salaire; mais il n'en tire que très peu. Un de ses confrères de travail lui donne quelques œufs de canard. Il les fait couvrir par une de ses poules et obtient cinq canetons blancs, peu dispendieux à nourrir. À Noël, ils sont bien dodus et grand-mère connaît de bonnes recettes. Le verger paternel contient une vingtaine d'arbres fruitiers, alors on organise des ventes de pommes à 25 cents le panier. Ajoutons que les cousins Rainville remettent 25 cents chacun, à Paul-Émile et à moi, pour chaque demi-journée de vente de légumes, de porte-à-porte, les jours de marché.

Les années de collège 1932-1941

Malgré ces difficultés, quelques années plus tard, mes deux frères et moi fréquentons le collège des Jésuites et Jacqueline le couvent des Ursulines, mais au prix de nombreux sacrifices.

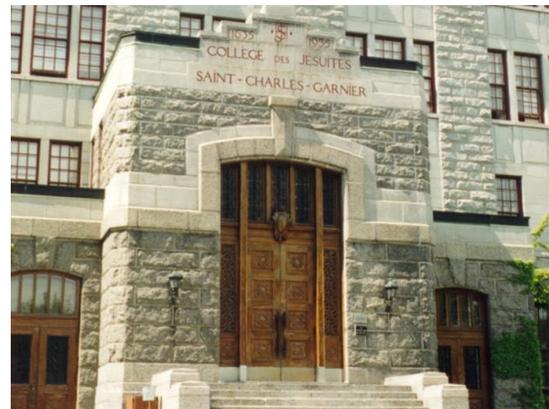


De 1930 à 1935, le Collège des Jésuites est situé sur le Chemin Sainte-Foy dans l'ancien presbytère de la Paroisse Notre-Dame du Chemin, immeuble qui abrite aujourd'hui le CLSC de la Haute-Ville.

En 1931, j'ai 12 ans et je suis inscrit en Éléments français, au Collège des Jésuites, au 83 chemin Ste-Foy, à quelques pas de l'avenue des Érables, à Québec. Je réside chez grand-mère et je passe par la côte du boulevard Langelier. Les trois frères Méthé utilisent aussi cet itinéraire pour fréquenter le même collège que nous. Ils sont les fils de l'ingénieur Philippe Méthé, directeur de l'école technique de Québec.

Au fil du temps, cette côte m'est apparue sous un autre angle. En imagination, j'y ai vu un nez avec ses deux narines. L'une pour les piétons, l'autre pour les véhicules. Les frères Méthé et moi avons fréquenté très souvent celle des piétons. Cette côte devenait en quelque sorte le passage d'un secteur ouvrier (Sant-Sauveur, Saint-Roch) à un autre plus fascinant, la haute-ville (Le Collège des Jésuites, le musée des pères blancs d'Afrique, la rue Cartier, etc)

Mon professeur principal est le père Legault. Analyse, grammaire et dictées sont au menu. Les mathématiques relèvent du père Zipfell, (je crois). L'anglais nous est enseigné par un laïc, M. McKenney.



Le collège des Jésuites inauguré en 1935 sur le boulevard Saint-Cyrille, aujourd'hui René-Lévesque.

Le recteur est le père Olivier Hudon, le préfet des études, le père Léo Hudon, cousin du précédent, donc aussi cousin de ma grand-mère. J'ai revu le père Léo Hudon, vers 1954 alors qu'il était de passage à Québec et je suis allé le reconduire au collège, dans ma première voiture.

Les années de collège 1932-1941

En 1935, nous déménageons dans le nouveau collège St-Charles Garnier sur la rue St-Cyrille. Là, je suis en méthode avec le père André Frenette pour le français et le latin, le père Handfield pour le grec, un laïc, M. Lambert pour les mathématiques et la gymnastique. M. McKenney lui conserve son poste en anglais.

En 1938, c'est rhétorique. Il y a quelques nouveaux élèves dont René Lévesque (futur premier ministre et ex-élève du séminaire de Gaspé) et Jacques Côté (fils d'un sénateur d'Alberta et annonceur à Radio Canada, Québec).

Le père Plante est titulaire de cette classe. Il nous enseigne le français et le latin. Le père Handfield est promu recteur, tout en conservant sa chaire de grec. Le père Ernest D'Astous est notre nouveau prof de maths. Il est extraordinaire et réussit à nous inculquer le goût des maths. Le père Hugo Lefebvre enseigne l'apologétique¹⁸, ce qui provoque souvent des discussions avec René Lévesque.

En 1939, c'est la remise du C39 (conventum de 1939) pour tous ceux qui ont réussi leurs examens de rhétorique, avec photo accrochée dans un corridor du collège et publication dans les journaux. Je suis sur cette photo.

Mais, pour obtenir le titre de Bachelier ès arts et être admis à l'université, il faut deux années de scolarité supplémentaires (ancêtre du CÉGEP). En philo I, René Lévesque nous quitte.

Nos professeurs de philosophie thomiste (en latin) sont le père Morency en première et le père Bergeron en seconde. La chimie est enseignée par le père Lepage en première et la physique, en seconde, par le père Hamel. Le père D'Astous continue son magnifique travail et réussit si bien que six d'entre nous choisissent de devenir ingénieurs : Bruneau Amyot, Jean Filiatrault, Jean et Marc Méthé, Jacques Roy et moi. Mais au cours de l'été suivant, Filiatrault change d'avis et devient Jésuite.

Fait à remarquer, nous sommes parmi les premiers à pouvoir répondre en français aux examens de philosophie; avant, tout se faisait en latin.

Ensuite, c'est l'université. Je suis admis à Laval en préscolaire, tout comme les autres bacheliers ès arts. C'est qu'il nous manque certains éléments en chimie, en physique, en biologie et en maths.



Ma photo du Conventum de 1939 (C39) au collège, dans la même classe que celui qui deviendra plus tard Premier ministre du Québec, René Lévesque.

¹⁸ L'apologétique est un champ d'études théologique ou littéraire consistant à défendre de façon cohérente une position.

LA VIE À L'ÉPOQUE DU COLLÈGE

Au début de mon temps de collège, je suis hébergé chez grand-mère. Pour l'hiver, ma tante Clara confectionne trois manteaux de couleur bleu poudre. Paul-Émile et Roger portent le leur, mais moi, je refuse catégoriquement. Il s'agit d'un manteau de coupe et de couleur féminine et d'allure fillette. Maman m'en achète un, à peine meilleur, chez un manufacturier juif de la rue St-Vallier.

D'autre part, grand-mère n'a plus la force de continuer. Elle a soixante-dix ans. La cuisine, l'entretien ménager des trois étages de sa maison, l'éducation de ses trois petits-fils, jeunes ados, la lessive, etc. tout retombe sur ses épaules. Tante Clara aide un peu, mais son atelier de chapelière l'occupe beaucoup, tout en rapportant très peu. Sans doute est-ce dû à la crise économique de 1929 et à l'environnement. Tout d'abord son atelier est situé dans l'ancienne boulangerie de mon grand-père Blackburn qui n'a aucune allure de magasin de mode. En plus, il y a là des arômes désagréables. À moins de 150 pieds, du côté ouest, c'est la tannerie Deslauriers qui dégage des odeurs d'acide. Au nord, il y a un mur de plus de 20 pieds de hauteur qui nuit à la circulation de l'air et un poulailler (ancienne écurie de mon grand-père) où sont gardées enfermées plusieurs poules. Du côté est, à environ 100 pieds, c'est la manufacture de chaussures Gale's Brothers. Et en face, il y a un maréchal ferrant, donc souvent des chevaux dans la rue.

En conséquence, nous commençons l'année scolaire à Courville, en voyageant par le petit tramway, mais il y a là un coût et une perte de temps considérable. Et en hiver, il y aura sûrement des absences.

Un jour, mais je ne me souviens plus en quelle année, je me rends compte que nous ne voyageons plus par les longs tramways marron foncé qui nous amenaient de la petite gare l'Espérance, voisine du pré des vaches de l'oncle Alphonse, à la gare Ste-Anne sur la rue St-Paul. La QRL&P company (Quebec Railway Light, & Power) nous transporte dans des tramways vieillots et plus petits qui relient le Kent House aux limites de la ville, via le chemin de La Canardière avec correspondance pour la côte d'Abraham et le Carré d'Youville, ce qui rallonge et complique nos déplacements.



Le tramway de la QRLHP entre Saint Anne de Beupré et Québec.

Pour ces raisons, nos parents décident de louer un petit logement, au 151 de la rue Colomb, dans Notre-Dame-de-Grâce, chez Ouellet. L'hiver suivant, dans des conditions similaires, nous louons, au troisième étage, en haut du magasin Lajeunesse, à l'intersection St-Vallier et Bagot, dans St-Sauveur.

Pour les années suivantes, mes deux frères et moi sommes tous les trois au collège et nous voyageons en tramway. Toujours, aux heures d'affluence donc debout, nous perdons au moins trois heures par jour. Cette perte de temps en déplacements se répète six fois par

Les années de collège 1932-1941

semaine, parce que notre congé hebdomadaire a lieu les mardis et jeudis après-midi. À cet inconvénient, il faut ajouter le repas du midi. Nous nous contentons de sandwiches avalés en cachette dans une salle de toilette et de gorgées d'eau froide. Un jour, le frère Avard, jésuite, se rend compte de notre situation. Il dépose chaque jour, près de la porte du réfectoire un petit bidon de Postum chaud. Mais cet avantage ne dure que quelques mois. Aucun de nos confrères n'a vécu de situation similaire. La majorité d'entre eux vit à proximité et mange chaud tous les midis.

LES SPORTS

Au collège, les sports sont très importants, peut-être en raison de l'adage : un esprit sain dans un corps sain (*mens sana in corpore sanum*). Bicyclette, tennis, crosse, course, ballon-panier, hockey, ski et autres sont les plus en vogue. Il y a aussi les scouts avec leurs chants, excursions, campements, concours d'adresse et autres. L'uniforme des Éclaireurs suscite beaucoup d'envie. Mais nous, pauvres, devons nous contenter de regarder, d'écouter et d'admirer. Nous sommes isolés. Nous ne faisons pas partie de la gang.

LE TENNIS

Un jour à la bibliothèque du collège, je trouve au mot tennis, un plan détaillé, avec mesures, règlements, le service, les points, etc. J'y retourne à deux ou trois reprises pour copier ces informations. C'était bien avant l'invention des photocopieuses.

Au congé suivant, mon frère Roger et moi mesurons l'espace entre la maison et le jardin. Nous plantons quelques piquets pour mieux voir.

- C'est trop petit. Nous n'avons ni la longueur, ni la largeur requises.
- D'accord, mais nous pouvons quand même apprendre à jouer sur un terrain à dimensions réduites. Ce sera peut-être plus facile.
- La pente du terrain est un obstacle plus difficile à corriger.

Le même soir, les trois frères expliquent à leur paternel comment construire un tennis.

- Pour niveler ce terrain, il faut excaver la partie haute et transporter le matériel obtenu dans la partie basse.
- Mais il faut un mur pour retenir le remplissage en place; sinon tout va glisser dans le jardin.
- Il s'agit d'un très gros travail qui exige beaucoup d'effort et de temps.

Mais les coûts inquiètent plus le paternel. Cependant, il ne s'oppose pas au projet parce qu'il préfère savoir ses fils très occupés, plutôt que d'apprendre qu'ils fréquentent de mauvais compagnons.

Les années de collège 1932-1941

La semaine suivante, je remarque des ouvriers s'affairant à enlever des dormants sous les rails de tramway. Je m'approche.

- Vous n'auriez pas un peu de travail pour moi.
- Non, tu es trop jeune et pas assez costaud.
- Les dormants que vous enlevez, on peut en prendre?
- Oui, mais ce n'est pas bon pour le chauffage et c'est très lourd à transporter.
- Avec une brouette on pourrait y arriver.
- Bon, prends-en tant que tu peux; mais ne brise rien et ne vole rien. Attention aux accidents; nous ne sommes pas responsables.

Le chargement et le transport commencent le même jour. Nous choisissons les meilleurs dormants, les moins endommagés, mais ils pèsent plus. Le trajet à parcourir est difficile. Il est en partie sur la voie ferrée, en partie dans le pacage des vaches de l'oncle Alphonse et en pente. C'est épuisant, mais pour obtenir un tennis, il faut persévérer.

Petit à petit, le mur s'élève. L'excavation de la partie haute se fait avec le souci de ne pas faire tomber la clôture du champ des vaches, ni d'avoir à construire un escalier pour accéder au poulailler.

À la fin des vacances d'été, le mur est plus haut que moi sur environ quarante pieds de longueur, à la séparation du jardin, alors que les deux côtés sont plus courts et moins hauts. Mais il n'y a pas suffisamment de remplissage pour mettre le terrain égal et à niveau. Il en résulte que la moitié haute du futur tennis est acceptable, l'autre moitié est en pente. La rentrée scolaire nous oblige à remettre notre projet à plus tard.

Au nouveau collège sur la rue St-Cyrille, les sportifs peuvent prendre une douche après les parties ou les entraînements. J'aurais bien aimé le tennis, mais je n'ai pas l'équipement nécessaire. C'est pourquoi je m'inscris au ballon-panier. Ce qui me permet de prendre une douche, une fois par semaine. Jusque-là, je n'avais pas connu mieux qu'un petit lavage à la débarbouillette et à l'eau à peine tiède.

LA PATINOIRE

À l'approche de l'hiver, nous décidons de faire une patinoire sur l'emplacement de notre futur tennis; ce sera un bon test pour notre mur. L'oncle Max nous donne des patins à deux lames. Mes deux frères essaient leurs patins en poussant une vieille chaise sur la glace. Mais, pas de patins de fillette pour moi. Je cherche une solution. Au grenier, je découvre une paire de patins neufs, mais sans bottine et d'un type



Roger, Marcel et Paul-Émile sur la patinoire familiale en 1939.

Les années de collège 1932-1941

qui apparemment ne se fabrique plus. Avec patience, je trouve un moyen pour les retenir à mes couvre-chaussures. Mais en descendant l'escalier, je tombe et perds les patins. Alors je recommence. Les jours suivants, je fais comme les autres et moi aussi je pousse une vieille chaise. Et nous commençons à jouer au hockey.

Comme jambières, nous utilisons de vieux catalogues Eaton. Quelques bâtons de hockey sont fabriqués en retailles de planches et même en branches de pommiers. Nous fabriquons plusieurs rondelles en bois sciés dans des rondins de bois franc. Les buts sont en tuyaux et broche à poules. Les jambières de gardien de but sont en jute enroulée sur des tiges d'osier, lesquelles sont recueillies après le passage du tramway à balais chasse-neige. Mais nous ne connaissons pas de solution valable pour les gants. Pendant plusieurs années, notre patinoire continue d'occuper nos loisirs un peu trop courts.

DE VRAIS PATINS

Dès la reprise des cours, le 7 janvier, nous observons attentivement les chanceux, bien équipés qui évoluent sur de grandes patinoires bien nivelées, bien déneigées, bien arrosées et munies de bandes de bois de plus de trois pieds de hauteur.

Un jour je remarque une paire de patins en bon état, appuyés au mur près de mon casier. Ils sont là depuis plusieurs jours, sans que personne ne les utilise ni ne les réclame. Je m'enhardis et demande au surveillant de récréation :

- Je m'excuse père Duplessis, mais ces patins-là n'ont pas servi depuis longtemps. Alors si vous me le permettez, je vais m'en servir et ensuite je les replacerai au même endroit.
- Je ne sais pas moi non plus à qui ils appartiennent, mais tu peux t'en servir.

À partir de ce jour, je m'entraîne sur une vraie patinoire. J'aide aussi au déneigement, en poussant une gratte, mais en patins bien sûr.

RETOUR AU TENNIS

Et, de nouveau en vacances, nous reprenons notre projet de tennis. À ce moment, la maison du cousin Ulric Latouche est en démolition, suite à un incendie. Alors nous transportons quelques dizaines de brouettées de briques que nous cordons en rangs serrés. Au voisinage, il y a un fossé qui transporte beaucoup de sable chaque jour de pluie. Nous nettoyons ce fossé et utilisons le sable pour recouvrir nos briques. Mais le terrain n'est pas encore au niveau.

FINANCES

Nos moyens financiers sont très précaires. Papa nous accorde 1,25 \$ chacun par semaine pour nos frais de déplacement, soit le coûtant. Les Rainville nous payent 25 ¢, pour la vente de légumes de porte-à-porte, les samedis d'été seulement. C'est que pendant l'année scolaire, nous avons des cours, suivis d'études jusqu'en fin d'après-midi, les samedis. En

Les années de collège 1932-1941

plus, l'oncle Alfred, entrepreneur maçon accorde 25 ¢ à mes deux frères et 50 ¢ à moi, au jour de l'an. Je crois n'avoir rien oublié.

EMPLOIS D'ÉTÉ

Au temps de mon adolescence, à quelques jours des vacances d'été, je fais une réflexion un peu spéciale; mes confrères de collège vont passer leurs vacances à jouer, rire, chanter, partir en voyage et s'amuser. Mais pour nous, ce sera différent. Il faut absolument trouver un emploi temporaire. Mais où? Comment? Et surtout à quel salaire? Le temps presse. Alors rapidement les trois frères Latouche, sans arc, ni flèche, partent à la chasse à l'emploi. Roger réussit à convaincre un petit entrepreneur qu'il peut grimper à une échelle pour fournir outils et matériaux à un couvreur. Paul-Émile trouve un boulot à Limoilou à l'Anglo Canadian Pulp . Quant à moi je m'oriente vers Mount Mill où je connais le contremaître Simard.



La dalle du moulin de Mount Mill servant au transport des billots de bois de la rivière Montmorency jusqu'au fleuve.

L'argent gagné nous permet d'acheter de la poussière de pierre, des raquettes, des balles, un filet usagé et même des clôtures pour notre tennis. Tante Clara fait sa part, en cousant quelques retailles de vieux vêtements blancs pour en faire des galons de sol que nous fixons avec des broches coupées dans un rouleau, cadeau de notre paternel. À partir de ce moment, nous vivons à chaque été de mémorables tournois de tennis.

Je dois aussi mentionner le montage pièce par pièce de nos premières bicyclettes. En raison de nos faibles moyens financiers, nous ne pouvons acheter que quelques pièces à la fois (selles, pédaliers, ailes, guidons, etc.) que nous assemblons patiemment, une seule bicyclette à la fois. Presque toutes ces pièces proviennent d'un magasin d'article de sport dans la Côte d'Abraham. Mais au bout du compte, cela fonctionne et nos déplacements en sont facilités.

ENFIN UN BAIN

En parallèle avec nos petites rémunérations, papa réussit le tour de force d'améliorer valablement sa propriété. Vers 1938, l'arrogance d'Hitler porte à croire à l'imminence d'une guerre mondiale. Alors papa construit un hangar à deux étages, lambrissé de tôle ondulée, entre le poulailler et la maison. Il pourra ainsi y remiser plus de bois et de charbon. Il change le poêle de cuisine; y ajoute



Sur cette photo récente de la maison, on voit bien le hangar à deux étages auquel on pouvait accéder directement par la galerie de l'étage.

Les années de collège 1932-1941

ce qu'il appelle un water front. À l'étage, il construit deux chambres. Celle du côté sud-est est équipée d'une baignoire et d'un très grand rangement. Celle du côté nord-est devient la chambre de maman et de notre sœur Jacqueline. Il installe dans cette chambre un calorifère en fonte relié au réservoir d'eau chaude non isolé et situé dans la chambre voisine de la cuisine. Pendant l'hiver, cet arrangement permet d'avoir au moins un peu de chauffage puisque le poêle peut brûler du charbon.

Les trois garçons occupent la chambre voisine de l'escalier. Il réalise tous ces travaux seul, sans aide extérieure. Électricité, plomberie, menuiserie lui semblent des jeux. Mais, quels sacrifices pour l'achat des matériaux!

Le plus beau dans ces améliorations, c'est que nous pouvons nous baigner dans de l'eau tiède, ce qui est beaucoup mieux qu'à la serviette humectée dans un bassin.

UN NOUVEAU RECTEUR

Le sport n'est qu'un à côté, un dérivatif; le principal demeure les études. Je rappelle qu'au collège, nous sommes à mi-tarif. Les examens sont nombreux et souvent difficiles. Peu de temps après ma rhétorique, un nouveau recteur, le père Bergeron, est nommé. Les dossiers des trois frères Latouche sont sur son bureau. Nous passons chacun une entrevue séparée. Paul-Émile choisit de s'orienter vers la comptabilité à l'école Ouellet; Roger quant à lui préfère continuer son cours classique en s'inscrivant chez les Eudistes. Il y obtient son Baccalauréat-ès-Arts quelques années plus tard. Quant à moi, je me débats et le père Bergeron accepte que je continue ma dernière année comme extra collégial. Ceci signifie que je suis admis aux mêmes cours et examens que mes confrères.

À la fin de cette deuxième année de philosophie thomiste, en latin, il y a à la salle académique, sous la direction du père Bergeron, une cérémonie où on cite, par ordre alphabétique, le nom de chacun des finissants, dont le mien et la profession choisie. Toute l'assistance applaudit. Je me souviens aussi des sourires satisfaits des pères D'Astous, Hamel et Lepage, devant le nombre de futurs ingénieurs. Merci à ces trois excellents professeurs.

Plusieurs mois plus tard, j'apprends qu'après la cérémonie collégiale, une réception sociale a eu lieu, à la résidence du docteur Marceau, sur la Grande-Allée. C'est là qu'a eu lieu la prise de ruban officielle. Selon la coutume, les futurs ingénieurs ont choisi le ruban vert, sauf moi qui n'avais pas été invité. Mais peut-être est-ce parce que nous n'avions pas le téléphone.

Je remarque aussi l'absence de mon nom sur la liste des diplômés de philo II, dans le bottin des anciens élèves.

Tout ça me rappelle que j'ai terminé mon cours classique gréco-latin, en extra collégialité. Ce qui ne m'a pas empêché d'être admis à l'université et d'y obtenir un baccalauréat ès sciences appliquées en 1946, lequel s'ajoutait à mon baccalauréat ès arts obtenu cinq ans plus tôt.

L'Université 1941-1946

En ce temps-là, il n'y avait, au Québec, que trois facultés universitaires à produire ce type d'enseignement, soit l'École polytechnique et l'Université McGill à Montréal ainsi que l'Université Laval à Québec.

Comme je l'ai écrit plus haut, les finissants du cours classique sont inscrits en préscientifique, parce qu'il leur manque des éléments en mathématiques, en physique et en chimie.

Dans cette classe, nous sommes une cinquantaine qui provenons pour la plupart de l'extérieur de la région. Il y en a même trois du Nouveau-Brunswick. Le choix de profession de chacun est connu. Trois ou quatre sont des religieuses qui s'orientent vers la pharmacie; quelques-uns veulent devenir chimistes; le génie minier a cinq ou six adeptes, un Haïtien pense au service téléphonique pour son pays; un prêtre des missions étrangères a choisi la physique. En génie électrique, nous sommes une douzaine.

Le doyen de notre faculté est Adrien Pouliot, mathématicien de réputation internationale. La plupart des professeurs sont laïcs et ont été formés ailleurs. Je me souviens de Paul Koenig, de Basil White, de M. Matte et d'un Belge dont le nom m'échappe.



En 1946, la faculté des sciences de l'Université Laval est située sur le boulevard de l'Entente à Québec.

Mes confrères de collège qui sont encore avec moi sont Bruneau Amyot et Marc Méthé. Les trois autres sont Jacques Roy qui a préféré aller à Polytechnique, Jean Filiatrault qui est en formation théologique pour devenir Jésuite et Jean-Paul Méthé qui est malade au point de devoir reprendre son année.

Au Collège, nous changions de professeurs deux ou trois fois par jour. Ici, les cours sont de 50 minutes, puis les étudiants ont 10 minutes pour déménager, avec leurs bagages, dans une autre salle, voire dans un autre édifice.

Trois fois par semaine, il y a de la culture physique. Je participe aux trois, même si une seule est obligatoire, ce qui me permet de prendre trois douches par semaine. C'est beaucoup mieux qu'un petit bain à l'eau tiède.

L'Université 1941-1946

Par ailleurs, le temps alloué au transport entre la maison familiale à la campagne et la faculté des sciences sur le boulevard de l'Entente est augmenté. Il en résulte une perte de temps de l'ordre de plus de 15 heures par semaine. C'est un très grand désavantage, mais comment faire autrement?

À cet inconvénient, il faut ajouter le repas du midi. Nous sommes plusieurs dans ce cas. Mais la plupart d'entre eux logent dans des maisons de pensions où le service des repas n'est pas inclus. Au moins, ils n'ont pas à subir les transports quotidiens. Ils vont manger dans un petit restaurant du chemin Sainte-Foy, Chez Camille.

Pour régler mon problème, je demande une entrevue à l'abbé Laverdière qui occupe la fonction de régisseur des édifices de la Faculté des sciences de l'époque. Régisseur n'est pas le titre qu'il portait, mais bien celui qui décrit une de ses fonctions. En fait, il était le délégué du recteur de l'Université. Sa secrétaire Rachelle Bergeron, devenue plus tard madame Théo Wildi, ingénieur de grand renom, m'introduit.

Je lui explique ma situation. Très compréhensif, il me permet d'utiliser gratuitement un coin de laboratoire de chimie et même le réchaud au gaz pour pouvoir manger et boire chaud.

Dans cet environnement, je m'extériorise beaucoup plus qu'au collège. Peu après, je rencontre en privé le doyen Pouliot et lui demande l'octroi d'une bourse. Il est d'accord. Il me faudra cependant en rembourser une partie après ma graduation.

C.O.T.C.

En 1942, je suis dans le C.O.T.C. (Canadian Officers Training Corps). À tous les mercredis en soirée, il y a entraînement et, au cours de l'été, un camp de 2 semaines à Valcartier. Les officiers de cette section sont le colonel Légaré, le major Lamontagne, le capitaine Lavigne, le lieutenant Lévesque et le sergent-major Gerry Vennes. J'ai revu ce dernier à plusieurs reprises par la suite, en tant qu'architecte et surtout joueur de golf au club de golf de Lorette.

Cette année-là, comme travail de vacances, je retourne à Mount Mill, le moulin construit en partie sur la terre de mon grand-père Pierre-Alexis Latouche, au centre de tri du bois de pulpe destiné à l'Anglo Pulp and Paper.

ACCIDENT

En septembre, c'est la rentrée en première année du cours d'ingénieur, avec comme professeurs principaux Adrien Pouliot et l'abbé Larue qui nous initient au calcul intégral et différentiel. C'est très difficile et dans ce domaine, il n'est nullement question de mémoire, mais bien de raisonnement.

Avant la fin du mois, j'ai un accident. Un samedi de beau soleil, nous sommes nombreux à jouer au tennis sur notre petit court. Vers quatre heures, j'utilise ma bicyclette pour aller reconduire quelques-uns des participants. À Beauport, près de chez Jos Grenier, marchand

de bois, il y a devant nous une automobile qui roule plus lentement qu'un piéton. J'accélère pour la dépasser, par la gauche, selon la règle. Mais lorsque je veux revenir à ma position normale, il y a une grosse pierre que je ne peux éviter. Le résultat de l'impact est que la roue avant de mon vélo n'est plus qu'un débris, alors que je suis éjecté à plusieurs pieds.

Cette pierre sur le pavage est sans doute une raison suffisante pour justifier la lenteur du véhicule qui me précédait.

On m'a raconté par la suite que mes compagnons se sont précipités à mon secours. J'avais la tête coincée entre un poteau de Bell Canada et un trottoir de ciment. Charlie Angers m'a dégagé de là et a participé à mon transport dans une maison voisine, chez mon oncle Alfred. Une jeune fille de la famille Robert a téléphoné pour l'ambulance. Au service d'information du poste de radio CHRC on a annoncé mon décès.

Quant à moi, je me sentais très bien, dans un tunnel de joie : musique très douce, éclairage d'une qualité surnaturelle, parfum d'une qualité inconnue et un très grand désir d'y demeurer à perpétuité.

Mais une main très douce me tape sur les joues et une voix de femme dit : réveillez-vous! réveillez-vous! Ouf ... ça y est.

Et je suis réveillé, sans jamais avoir su combien de temps j'avais été dans cet état. Papa et Roger étaient là. Je portais un bandage au-dessus de l'oreille droite. Une photo a été prise, probablement par Roger. Je n'ai vu cette photo que plusieurs années plus tard.



À l'hôpital de l'Enfant Jésus en 1941, à la suite de mon accident de bicyclette. J'ai alors 23 ans.

Un jour ou deux plus tard, j'ai reçu la visite de Mgr Pelletier, aumônier des étudiants; il devint par la suite évêque de Trois-Rivières.

Le vendredi, je me sens beaucoup mieux; je peux même marcher dans le corridor. Je reçois un coup de fil :

- Ici Jacqueline Corriveau, secrétaire de monsieur Dupuis. Comment vas-tu?
- Pas mal pour l'instant, j'espère sortir prochainement.
- Alors, écoute bien. Tous les étudiants en génie électrique sont invités par la Shawinigan Power. M. Dupuis veut savoir si tu seras du voyage car il faut réserver des chambres au Grand-Mère Inn.
- Dis-m'en un peu plus

L'Université 1941-1946

- Tout est aux frais de la compagnie. Le départ aura lieu de la faculté, lundi matin à 8 heures. Tu n'as à apporter que quelques effets personnels. Le voyage durera trois jours.
- Bon, dis-lui que j'y serai et remercie-le de ma part¹⁹

Maintenant, il va falloir que je sorte d'ici. Et je ne peux pas téléphoner chez nous; ils n'ont pas encore le téléphone. Mes vêtements sont dans cette armoire, mais je n'ai que quelques sous dans mes poches. En cherchant une solution, je retourne marcher dans le corridor. Il y a là une boîte de téléphone public. Sur une instruction, je lis : appel local 0,10 ¢. Je décide d'appeler mon cousin Henri Blackburn qui a une auto lui.

- Ici ton cousin Marcel. Je sors de l'hôpital demain et je n'ai aucun moyen de transport pour retourner chez nous.
- Bon, je suis pas mal occupé, mais demain à deux heures, je pourrais.
- À deux heures, je serai sur le perron à la porte principale de l'hôpital et merci beaucoup.

Ce jour-là, après le diner, j'enlève ma jaquette et enfile mes vêtements civils. En prenant une marche d'un air bien innocent, je me rends jusqu'à la porte, pour prendre un peu de soleil.

Mon cousin arrive et je monte dans sa voiture sans avoir demandé mon congé. À ma famille je ne raconte que les grandes lignes de mon évasion. J'insiste davantage sur mon invitation, pour un voyage éducatif gratuit.

Le lundi matin, dans l'autobus, il y a deux professeurs et une vingtaine d'étudiants de première, deuxième et troisième année. À Shawinigan, nous sommes logés grand luxe et nourriture excellente. On nous explique avec force détails la production, la transmission et la distribution de l'électricité. Lors de notre graduation en 1946, 4^e année, deux de mes confrères - Chabot et Swift sont engagés comme ingénieurs par cette compagnie.



La centrale de la Shawinigan Water and Power à Shawinigan vers 1940.

C'est au cours de ce voyage que j'ai enlevé le bandage retenu par un sparadrap, au-dessus de mon oreille droite.

Le lendemain du retour de voyage, c'est la reprise des cours. Je remarque un avancement important dans l'enseignement des dérivés et des intégrales. J'ai du retard. Il va me falloir bûcher fort. Peu après cette rentrée, l'abbé Larue me convoque à son bureau :

¹⁹ On peut vérifier cet écrit auprès de Jacqueline Corriveau, épouse de Jérôme Lépine.

- En votre absence, il y a eu un examen obligatoire pour tous. Choisissez une date et une heure, de préférence en fin d'après-midi, la semaine prochaine.

Nous convenons de mardi, 4 heures. L'examen a lieu dans son bureau et ne comporte qu'une seule question. Il observe mon utilisation de la règle à calcul et la manière de me servir des résultats obtenus. Cela me donne un trac fou; mais je réussis à me concentrer sur la question. À 5 heures, il ramasse mes papiers et me souhaite le bonsoir. Je n'ai plus entendu parler de cet examen.

Cependant, j'ai appris que pendant mon absence, quelques étudiants avaient quitté le cours, à la suite de ce fameux examen. Parmi eux, il y avait un détenteur du prix du Prince de Galles, premier de classe depuis son enfance. C'est qu'on veut éliminer ceux qui se fient à leur mémoire plus qu'à leur raisonnement.

EMPLOIS SANS INFLUENCE

L'année se poursuit sans autre aventure. Arrive le temps de la recherche d'un emploi d'été. Pour ce faire, plusieurs se servent de leurs influences familiales, alors que moi, je n'ai aucun atout de ce genre. En période de guerre cependant c'est plus facile.

Je trouve assez rapidement un poste à l'Anglo Shipbuilding, au Port de Québec, à 45 ¢ l'heure. Au bassin Princess Louise, il y a quelques frégates en stage de finition. Sur chacune de ces frégates, il y a des équipes d'électriciens chargés d'installer contrôles et fileries nécessaires pour l'opération. Mon rôle est de rencontrer, au moins deux fois par jour, chaque contremaître de ces équipes. Ils me remettent des réquisitions écrites, souvent accompagnées d'explications verbales, pour du matériel dont ils ont besoin. Je porte chacune des réquisitions aux magasiniers appropriés dont la fonction est de préparer l'équipement et les matériaux requis et d'en organiser la livraison. Cet arrangement a pour but d'améliorer la productivité. Précédemment, plusieurs quittaient le travail pour aller discuter avec les magasiniers.

Sur ce chantier, les bâtisses temporaires sont nommées A,B,C,D et E. La A abrite les bureaux, la B les magasins de matériaux d'électricité et divers autres.

UNIVERSITÉ 2^e ANNÉE

En septembre, je rentre au bercail pour entreprendre ma 2^e année. Nos professeurs sont : Adrien Pouliot (mathématiques), l'abbé Laverdière (géologie), Christian Lapointe (physique), Maurice Royer (résistance des matériaux), Robert Lapalme (dessin à main levée), M. Carrier (géométrie descriptive), M. Désy (dessin industriel) et un autre professeur dont j'oublie le nom (astronomie et anglais). Je crois bien en avoir oublié un ou deux autres. Le plus difficile, à mon avis, c'est lorsque nous avons deux examens différents la même semaine ou un oral qui suit l'écrit.

L'Université 1941-1946

Nous avons aussi quelques nouveaux confrères qui partagent certains cours avec nous, dont une Américaine, Mary Shaefer. Elle devient plus tard l'épouse de Gilles Lamontagne, maire de Québec.

CAMP U.N.T.D.

Vers la fin de l'année, la marine et l'aviation décident d'ouvrir, elles aussi, des entraînements d'officiers, soit UNTD (University Naval Training Division) et RCAFTD (Royal Canadian Air Force Training Division). Je demande et obtiens mon transfert de COTC à UNTD. On m'enregistre sous le numéro V 74 991. Mon confrère depuis plusieurs années, Marc Méthé suit la même voie; il doit avoir un matricule voisin du mien. Un uniforme complet est remis à chacun : bottes, pantalons chemises, paletot d'hiver, gilet de laine, etc. Ce gilet est d'excellente qualité; je réussis à m'en acheter un à 2 \$ et je le porte encore aujourd'hui au chalet.

Le Commandant de notre division, Lucien Massé, porte l'uniforme de lieutenant avec les insignes vert et or de rigueur. Il est également un nouveau professeur de mathématiques à la faculté des sciences. Nous nous connaissons. Ses parents vivent à Beauport, dans une très belle maison construite sur la terre de Clément Grenier, à environ un mille de chez nous. Vers 1950, son frère Roland vient travailler au Port comme mécanicien d'entretien.

HALIFAX

Après les examens de 2^e année, nous sommes avisés que le camp d'entraînement aura lieu à Halifax. Le trajet se fera par train. Le départ se fera de la gare du Palais à 4 heures du matin, dans 3 jours. C'est un inconvénient majeur, car il n'y a pas de service de nuit pour se rendre à la gare par autobus. Alec De Léry un confrère de 1^{ère} année, voyant mon embarras offre de m'héberger. Alors, la veille du départ, j'arrive chez lui, dans le vieux Québec, avec mon petit bagage. Il habite rue de Brébeuf, dans la maison de luxe, construite par son ancêtre l'ingénieur Chossegros De Léry, il y a plus de 100 ans. Il me présente à ses parents qui m'accueillent royalement. Une bonne nous sert du chocolat chaud et me conduit à la chambre mise à ma disposition. Elle viendra me réveiller à trois heures et le chauffeur viendra nous reconduire à la gare.

Tout fonctionne comme prévu, sauf que nous n'arrivons à Halifax qu'en soirée et qu'il pleut. Heureusement un autobus de la marine est là pour nous conduire au HMCS Stadacona «Stone Frigate», un bâtiment qui ne naviguera jamais.

On nous inscrit et nous passons aux magasins pour y recevoir des équipements. Nous couchons dans des hamacs accrochés aux murs. Nous sommes plusieurs dans la même pièce. Nous plaçons nos effets personnels sur des tablettes fixées au mur. Dès le lendemain, il y a un réveil très matinal, suivi d'une douche, de la barbe et d'un copieux déjeuner.

Ce camp U.N.T.D., à la base navale d'Halifax, comprend des exercices de toutes sortes : gymnastique, courses, marche en rang, balle molle, etc. Il semble que nous sommes le

premier groupe de ce genre à venir à Halifax pour deux semaines de camp. J'ai l'impression qu'on ne sait pas trop quoi faire de nous. Alors, on nous utilise à toutes les sauces.

Un matelot me dit de l'accompagner. Il me remet une réquisition pour de la peinture grise et quelques items de quincaillerie. Il me conduit à une petite embarcation motorisée et m'explique que le magasin est là-bas de l'autre côté de la baie. Le moteur tourne et dès que je monte à bord, sans mon accompagnateur, l'embarcation décolle vers l'autre rive. Dès l'accostage, je descends et l'opérateur me dit qu'il



Les jeunes marins à l'entraînement au camp U.N.T.D. de Halifax en 1943.

va m'attendre. Au magasin, je présente la réquisition. Le commis la remplit et demande à un autre de prendre un chariot et de porter le tout au quai. La marchandise est placée sur une rampe et glisse jusqu'à l'embarcation. Mais un des contenants crève et la peinture grise se répand sur le quai. Personne ne dit mot.

Un autre jour, je suis désigné amarreur, pour aller reconduire un capitaine sur une petite île, au large.

À notre première fin de semaine, nous sommes invités à un grand spectacle. Une vingtaine de places nous sont réservées, à environ 100 pieds de la scène. Le spectacle « Meet The Navy » commence. Le grand orchestre de la marine s'anime. Les Girls venues de je ne sais où chantent et dansent. L'assistance les applaudit fortement. Tout le monde chante avec cœur, sauf moi qui n'y connais rien. C'est la première fois de ma vie que j'entends cette musique et ces chansons. Et ça me rappelle que chez nous, il n'y a ni radio, ni téléphone.

Le lendemain, c'est dimanche jour de congé. Je prends une longue marche pour visiter la ville. La marine est partout. Je remarque que la plupart des maisons ont sur leur porte d'entrée au moins une plaque portant le nom de l'occupant. Service postal? J'en vois aussi plusieurs au nom de Blackburn.

D'autre part, j'ai appris qu'un de mes confrères, Zéphirin Paquet, des magasins Paquet de la rue Saint-Joseph avait été désigné pour pelleter du charbon sur un vieux navire. Ce qui ne l'a pas empêché d'obtenir son diplôme de l'université McGill et de devenir maire de la ville de Lac-Sergent.

L'Université 1941-1946

Un autre jour, plusieurs de notre groupe doivent monter sur une colline pour pratiquer le tir à la mitrailleuse Bren. Je suis désigné porteur de la caisse qui contient l'arme. Nous grimpons et nous prenons position. Après plusieurs rafales, je sens que le bruit produit est trop intense pour mes oreilles. Mais les bouchons d'oreilles n'étaient peut-être pas encore inventés. Quelques jours plus tard, c'est le retour à Québec.

OFFRE DE BOURSE

Et, de nouveau, c'est le travail de vacances. Je trouve rapidement un emploi à l'Anglo Shipbuilding, à la salle à dessins, sous la direction de M. Bart. J'ai des difficultés avec le lettrage et j'essaie de m'améliorer. Je travaille surtout avec Ernie Plamondon et M. Gorman. Le père de ce dernier est en charge du moulin Mount Mills, et lui, il a déjà joué au hockey avec G.H. et Olivier Larue, fils du médecin de Courville. En plus, la firme d'ingénieurs-conseils Legett Engineering vient faire des inspections.

La secrétaire de ce département est Annie Simard de Baie-Saint-Paul. Je l'ai revue une seule fois, quelques années plus tard, alors que l'autobus qui m'amenait à Chicoutimi faisait son arrêt de routine devant un restaurant à Baie-Saint-Paul.

En août 1944, je me rends à Montréal, par train, pour la première fois de ma vie. J'essaie de profiter d'une excursion aller-retour à prix réduit. J'espère pouvoir faire un tour de ville, à bord du tramway ouvert. Mais sur place, le tramway n'est pas en opération. Alors, je marche, dans le quartier de la gare, pour ne pas me perdre. L'air est pollué; il fait chaud et je fatigue vite. Il y a un parc et des bancs publics, tous occupés. Sur un de ces bancs, il y a un homme seul. Je lui demande si je peux prendre place.

- You're welcome.
- Thank you very much.

Ce monsieur ne parle qu'anglais et moi je ne suis pas bilingue. Cependant la conversation s'engage.

Je lui fais part de mes études et de mes ambitions. L'heure de mon train approche et je le quitte en échangeant des « Au revoir » et des « God bless you ».

De retour chez nous, à Courville, je lis l'Évènement, Journal que mon père nous rapporte de la Commission des Liqueurs. À cette époque, c'est notre seul moyen d'information. Autrement, il n'y aurait que les on-dit et une petite radio avec ses parasites. C'est ainsi que j'apprends qu'il y a la conférence Roosevelt-Churchill au Château Frontenac. Il faut trouver un moyen de mettre fin à cette guerre qui dure depuis quatre ans.



Mackenzie King, Franklin D. Roosevelt et Winston Churchill, le 18 août 1943 à la Conférence de Québec.

Je décide d'aller voir ce qui se passe. Près du château, il y a foule. Dans un petit parc, en face de la maison Mailloux, il y a un homme que je reconnais. C'est mon anglophone d'hier. Nous renouons connaissance et poursuivons notre conversation. Ce monsieur, dont j'ai oublié le nom, est de Michigan Tech University. Nous discutons de bourse d'études. Puis, nous nous séparons après plusieurs « God Save America ».

DÉCÈS DE GRAND-MÈRE

En arrivant chez nous, j'apprends que grand-mère est morte. Pourtant j'aurais bien aimé la consulter. Il me semble qu'elle aurait apprécié mes deux jours précédents. Elle m'aurait peut-être organisé un stage au Michigan.

Pauvre elle; elle m'appelait son homme. Et, encore aujourd'hui, je la considère comme la présidente de mon comité de protection. R.I.P.

UNIVERSITÉ 3^e ANNÉE

En septembre 1944, c'est la rentrée et le début de la troisième année, mais aussi de la spécialisation.

Les professeurs sont : en électrotechnique, René Dupuis et M. Bouchard - en électronique, Gilles Sarault retraité de Radio-Canada - en mathématiques, Adrien Pouliot et Lucien Massé, notre commandant du UNTD - en physique, Franco Rasetti qui nous éblouit par sa science (en Europe, il a œuvré à la fission de l'atome) - en matériaux d'ingénieur, le docteur Potvin- et en structure, Maurice Royer.

En parallèle avec ces matières, il y a plusieurs sessions de laboratoire en électricité, en électronique, en analyse de contenus de produits chimiques et autres.

Le professeur Massé nous donne à résoudre, de plus en plus souvent, des problèmes à consonance navale. Je prends ça pour une déformation professionnelle. Mais j'ai eu la preuve plus tard qu'il s'agissait d'une réalité quand le capitaine Foster du traversier Sieur-D'Amours de Matane m'a dit que son père commandait un des sous-marins allemands en service actif dans les eaux du St-Laurent.

Et en plus, il faut ajouter une soirée d'entraînement militaire au H.M.C.S. Montcalm (navire canadien de Sa Majesté, Stone Frigate, comme le Stadacona). Cet édifice (ancien Quebec Winter Club) est situé sur la rue Laurier à Québec.

On y fait de la culture physique, des exercices de parade, de la boxe, etc. On nous enseigne aussi la discipline et la précision dans tous nos gestes. Tous les mots et expressions utilisés sont en anglais seulement.



A la mémoire de
Dame Léopoldine Hudon
Epouse de
Feu Henri Blackburn
Décédée à Québec
le 13 Aout 1944
à l'âge de 83 ans et 5 mois
R I P.

L'Université 1941-1946

Tout ça ne me permet pas d'oublier les 15 heures de voyage par semaine entre chez nous et la faculté. Malgré ces inconvénients, l'année scolaire se termine sans accroc. Selon la routine établie, le camp d'entraînement sera suivi de l'emploi d'été.

DERNIER CAMP U.N.T.D.

Cette année-là, la veille du départ pour Halifax, les U.N.T.D. couchent dans des hamacs accrochés dans une des salles du H.M.C.S. Montcalm, près du manège militaire de la Grande-Allée à Québec. Le lendemain matin, le transport à la gare est assuré par la navy.

À Halifax, nous sommes dirigés à bord du H.M.C.S. Vison, un petit navire transformé en balayeur de mines. On nous conduit à l'endroit réservé pour accrocher nos hamacs et ranger nos bagages. Il y a à bord un lieutenant Tanguay, originaire d'Alberta, mais il me semble bien que cet homme n'ait jamais dit un seul mot de français depuis sa naissance. Dans la salle des machines, un chef nommé Vaillancourt aime bien qu'on lui cause en français. Je l'ai revu des années plus tard, quand il est venu au Port de Québec soumissionner sur un système de dépoussiérage (dust collector) pour nos élévateurs à grains.



Le HMCS Vison servait de navire d'entraînement dans le port d'Halifax, qui fut le principal port de ravitaillement des troupes alliées durant la 2^e guerre.

Nous avons quelques nouveaux confrères venus de Toronto et de Western. Nous recevons quelques cours de transmission de messages par drapeau.

Cette année, l'équipement reçu inclut un imperméable et un stencil portant notre matricule individuel. On nous donne instruction de marquer nos effets personnels en nous servant de ce stencil. Après les cours je prends une marche, en solitaire sur le pont. Dans une course, j'aperçois une porte qui joue sur ses gonds, selon le roulis plutôt faible à ce moment-là. Je l'ouvre et sur une tablette je vois : un pot de peinture grise et un genre de blaireau. Je les emprunte et retourne à mon dortoir. J'étends mon imperméable et le marque à l'intérieur V 74 991. Quelques jours plus tard, un des nôtres cherche son imper, partout. Le mien est bien marqué, ce qui me sauve de tout soupçon.

Ce stage à bord du balayeur de mines H.M.C.S. VISON réveille un autre souvenir. Au cours de la guerre 39-45, nous apprenons que des sous-marins allemands circulent dans le golfe Saint-Laurent et aussi dans les eaux près des côtes américaines où naviguait le VISON. Si j'avais su....

LA FIN DE LA GUERRE

Donc, je suis à bord du H.M.C.S. VISON, un balayeur de mines, mais pour deux semaines seulement.

Nous naviguons aux environs d'Halifax, quand la radio annonce la fin de la guerre. Les alliés sont entrés à Berlin, Hitler est mort. C'est la fête. Tout l'équipage veut descendre à terre. Le capitaine veut arroser ce grand évènement; il fait servir une ration de rhum blanc, la boisson de la marine, à tous.

Une autre nouvelle nous arrive. L'ordre de retourner en mer est confirmé par la radio. À Halifax, il y a des émeutes, du vandalisme, des incendies et beaucoup de bruit.

Finalement, l'ordre revient, nous terminons notre camp et je rentre à Québec.

Au cours de l'été qui précède ce camp du U.N.T.D., un dimanche, le curé Ulric Turcotte monte en chaire pour son prône :

- La semaine prochaine, nous aurons des funérailles militaires. Un détachement de la marine canadienne sera présent. Venez nombreux témoigner votre sympathie à la famille de Charles-Henri Boutet. Le bateau sur lequel il était matelot a été coulé en eaux canadiennes.

Je n'ai pas pu assister à ces funérailles car j'étais déjà parti pour Saint Pascal de Kamouraska où m'attendait un emploi d'été.

SAINT PASCAL DE KAMOURASKA

Cet été-là, j'ai obtenu un emploi d'étudiant en électrification rurale, à Saint-Pascal de Kamouraska, pour la Québec Power. La lettre d'engagement indique que je loge à l'hôtel Victoria, en face de la gare. Je devrai payer hôtel et repas, demander des reçus et produire un compte de dépenses pour remboursement. Mon patron sera Armand Dorais, surintendant local, que je devrai rencontrer le jour de mon arrivée. J'ai oublié le montant de mon salaire, mais il devait probablement être de 75 \$ par mois.



L'hôtel Victoria à Saint-Pascal de Kamouraska, aujourd'hui transformé en résidence pour personnes âgées.

En descendant du train, je vois, à quelques centaines de pieds, l'hôtel local. Je m'y rends et suis accueilli par une demoiselle Bérubé, fille du propriétaire.

- M. Dorais est venu hier réserver une chambre pour vous. Venez voir si elle vous convient. Donnez-moi votre bagage.
- Non merci, je vous suis.

L'Université 1941-1946

Ensemble nous montons l'escalier et tournons dans un corridor. Elle ouvre une porte et me montre une belle grande chambre (2 fenêtres, évier, eau chaude et froide, grand rangement, lit confortable).

- Pour aller voir M. Dorais, vous prenez la rue voisine, vous marchez jusqu'à la route principale, vous tournez à gauche et vous voyez l'annonce Q. P. Co.

Je prends le trajet indiqué et effectivement je suis attendu. Les présentations sont très rapides.

- As-tu un permis de conduire?
- Non monsieur.
- Sais-tu conduire?
- Non monsieur.
- Bon je vais arranger ça. Demain après ton déjeuner, il faut que tu sois là, avant 8 heures. Tu montes avec moi et nous partons avec l'équipe des « linemen », vers Pohénégamook.

Et avant l'heure dite, je rencontre le contremaître Jos. Létourneau, le chauffeur Caron, du gros camion et quelques-uns des hommes de lignes. Environ 30 minutes plus tard, nous arrivons sur le site des travaux. Létourneau met ses hommes au travail.

M. Dorais m'explique qu'il s'agit de construire une ligne de distribution pour alimenter un petit village et quelques fermes. Les droits de passages ont été négociés par l'équipe Langevin du bureau de Québec. Les piquets de bois où les hommes creusent ont été posés par lui. Mais par la suite ce sera à moi de le faire. Il faut éviter les angles, le plus possible et bien indiquer les instructions sur les piquets. Puis nous retournons tous deux à Saint-Pascal. En route, il continue de faire mon éducation. En arrivant, il me demande de démarrer la camionnette, de la reculer, de l'avancer, de la stationner, etc. Attention aux changements de vitesse, à la clutch. Et j'apprends le langage des linemen : crossarms, braces, lag screws, lightning arresters, transformers, que plusieurs appellent « transformeurs ». Je suis probablement le seul à parler de transformateurs. Ceci me rappelle mon temps de collègue où même le sport était francisé - le bâton de hockey, par exemple, devenait le gouret.

Par la suite, Jos Létourneau m'initie au fonctionnement du gros camion, avec et sans remorque. Une tape sur l'épaule et je suis reçu chauffeur.

Un jour, sur la route d'Escourt, nous sommes à court d'un poteau de 35 pieds. Armand Dorais dit :

- Marcel, prends la camionnette, va à Saint-Pascal. Dans la cour, sur le rack, il y a un poteau de 35 pieds. Attache la petite remorque derrière la camionnette; recule devant le rack, roule le poteau sur la remorque, attache-le solidement et viens nous le porter. Deux heures plus tard, j'arrive à Escourt avec le fameux poteau et sans la moindre égratignure. Et personne ne me reprocha d'avoir conduit sans permis.

Pour aller chez nous, l'horaire des trains ne convient pas. Seule possibilité, le pouce. Pas facile, mais exigeant souvent plusieurs étapes. Il m'est arrivé une seule fois, tard en saison, de faire un pouce d'une seule traite. Dès mon premier signal, une voiture arrête :

- Où allez-vous?
- Québec, si possible.
- Bien, moi aussi.
- Oh merci monsieur. Mon nom est Marcel Latouche et je suis étudiant ingénieur à Laval.
- Et moi, mon nom est Zachée Langlais et je suis ingénieur-conseil. Mon fils Pierre est lui aussi étudiant ingénieur, en Angleterre, où tout est différent d'ici. Les étudiants sont conseillés par un tuteur qui guide leurs lectures, les gens qu'ils fréquentent, les sports qu'ils pratiquent, etc.

Ce jour-là, le trajet m'a paru très court. Et plus tard, je suis devenu un ami de Pierre Langlais. Il a participé activement à la construction de l'édifice Baker qui devint par la suite le siège social de la Société des traversiers. Pour cette bâtisse, il a innové, en plaçant le chauffage enrobé dans le plancher de béton. En plus, il a été commandant de la réserve navale à Québec. Sa sœur était une skieuse et une golfeuse étoile.

Cet été à Saint-Pascal m'a ouvert les yeux. Je me sentais de plus en plus devenir ingénieur et sortir de la mouise de mon enfance.

Peu avant la fin de mon stage, je rencontre Pascal Lévesque, étudiant en chimie. Il m'invite à souper chez lui. Son père est marchand de meubles, dans la rue voisine de l'hôtel des Bérubé, où je loge. J'y suis allé.

À la table, il y a M. et Mme Lévesque, Réjeane, Pascal et moi. Réjeane, la sœur de Pascal est une petite chatte prête à tout pour attirer un homme dans ses bras. Pas mon genre.

UNIVERSITÉ 4^e ANNÉE

En septembre 1945, débute la quatrième et dernière année du cours. Les professeurs de l'an dernier sont au poste; un nouvel arrivant, Lionel Swift est ajouté, pour un cours de relais électriques. Ce cours est entièrement en anglais.

Au début, nous sommes 11 étudiants, mais Jean-Paul Fournier est rapidement éliminé, je ne sais plus trop pourquoi.

La guerre en Europe est terminée et je suis licencié de la marine en même temps que mes confrères du U.N.T.D. Mais la guerre de Corée se poursuit. Des officiers de marine viennent me rencontrer à quelques reprises, avec des arguments du genre : Le Canada a dépensé beaucoup d'argent pour vous. Vous avez fait des voyages (vêtu, logé nourri) aux frais de votre pays. Des professeurs ont été payés pour assurer votre formation. Vous êtes en dette envers le Canada. Et nous vous offrons un grade d'officier, toutes dépenses payées. La guerre de Corée ne durera pas. L'expérience acquise en Europe en est un gage.

L'Université 1941-1946

Les pressions sont fortes. Et si j'y cède, ma mère malade en mourrait d'inquiétude.

ALCAN

Peu de temps après la reprise des cours, nous sommes invités par Alcan. Trajet en autobus de Québec à Arvida, logement au Saguenay Inn, visite de Shipshaw, de l'île Maligne, de l'aluminerie, etc. Ces visites sont suivies par un grand banquet. Après quelques discours en anglais, un orchestre entre et la danse commence. Mon confrère, depuis nos débuts au collège, Bruneau Amyot, danse le tango comme un pro, avec la fille du président d'Alcan, venue de Montréal. Paul-Henri Lavallée se fait valoir avec son Old Man River et moi, je me console en constatant que je ne suis pas le seul à être resté assis.



Le groupe des 10 devant l'Hôtel Saguenay Inn à Arvida en compagnie du professeur en électrotechnique, René Dupuis. On me voit sur la 1^{ère} rangée au centre, avec une cravate.

UN BÉGUIN

D'autre part, je continue de préparer et consommer mes repas du midi au laboratoire de chimie, grâce à la permission de l'abbé Laverdière. Avant la reprise des cours d'après-midi, je prends une marche à l'extérieur. Je suis souvent accompagné par Armand Beaupré, un confrère étudiant en chimie. Il nous arrive presque chaque jour de rencontrer trois pensionnaires du couvent de Bellevue. Claire Blondeau, Françoise Fontaine et Pauline Labbé. Un béguin se développe entre Claire et moi. Elle nous invite à la résidence secondaire de sa famille, à L'Ancienne-Lorette. Françoise, Pauline, Armand et moi faisons le trajet en autobus. Nous sommes très bien accueillis. Grand terrain, tennis, piscine, grand luxe! C'est sérieux. Mais son père est propriétaire de Chaussures Blondeau, fabrication et

distribution, le mien est messenger. Elle est riche et je suis pauvre. Alors, ce serait une mésalliance semblable à celle de mes parents. Dans l'autobus qui me ramène à Courville, je prends la résolution d'espacer nos rencontres. Ce n'est qu'après mon mariage avec Gigi que Claire a épousé un dessinateur industriel, qu'elle m'a un jour présenté au club de golf de Lorette. Et je ne l'ai jamais revue.

PREMIER EMPLOI

Au début de l'année, nous étions 11, maintenant nous ne sommes plus que 10. J'ai encore à l'esprit le visage de Jean-Paul Fournier quand il a appris qu'il ne faisait plus partie de l'équipe. La persévérance est de mise alors que nous ne sommes qu'à quelques mois du fil d'arrivée.

À la faculté, les offres d'emploi pour ingénieurs sont de plus en plus nombreuses; j'en ai compté 85. Plusieurs sont de l'Ontario et même des États-Unis. Nous n'avions que l'embarras du choix. Mais pour choisir, il faut plus d'informations. Je prends quelques adresses en note. J'envoie des lettres et reçois des réponses. De Chicoutimi, la Compagnie Saguenay Électrique me demande d'aller rencontrer son président; mes frais de déplacement seront remboursés. L'horaire des trains ne convenait pas; alors j'y suis allé par autobus via Baie-Saint-Paul.

À Chicoutimi, je rencontre le président Paul Tellier, le directeur général Gilbert Proulx et le secrétaire Alain Manseau. On m'explique le programme d'électrification rurale de la région de Roberval. On m'offre un bureau à Roberval et une camionnette pour mes déplacements. Le salaire est de 125 \$ par mois, à condition que j'obtienne mon diplôme et que je signe les documents nécessaires. Ce que j'accepte. Je signe les formulaires qui me sont présentés puis, Alain Manseau vient me reconduire à l'autobus.

De retour à Courville, toute ma famille veut savoir. Mon père est enchanté de cette offre. Il me fait confiance, ma vie future lui semble assurée.

Je retourne à l'Université pour une très courte période, puis je suis convoqué à la remise des diplômes par le Cardinal J.M.R. Villeneuve, recteur de l'Université Laval. Ce diplôme fait de moi le premier diplômé de la famille. Il faut fêter cela, mais selon nos moyens.

Au jour prévu pour cette fête dont je n'ai pas été avisé, je sors prendre une marche. À mon retour, je suis tout surpris de trouver mes parents, mes deux frères et ma sœur réunis pour célébrer ma réussite. Roger est accompagné de Gilberte Simard.

Pour remercier Roger de l'avoir invitée à cette fête, elle organise quelques jours plus tard une petite soirée chez ses parents, au 116 ½ de la Canardière à Limoilou. Roger et elle, ainsi que Marcelle Marcoux et moi y participons. Malgré cette très aimable réception, je prends le train dès le lendemain pour Chicoutimi afin de respecter mon contrat.



Gilberte Simard, celle qui deviendra mon épouse 2 ans plus tard.

L'Université 1941-1946

Quelques semaines plus tard, mon père fait poser le téléphone. En fait, je commence à voler de mes propres ailes, ainsi que mon frère Paul-Émile qui est maintenant vérificateur pour le contrôleur Dolbec, alors que Roger terminera son cours classique dans quelques semaines. Quant à Jacqueline, elle a déjà quitté les études pour prendre soin de maman.

LES 10 DIPLÔMÉS

Mais que sont devenus mes 9 confrères?

1. Marc Méthé, confrère de collègue, de marine et d'université. Il était mon meilleur ami. Au collège, il a régulièrement participé à l'émission *Génies en Herbe*, animée par René Arthur sur les ondes de CKCV, où il était largement supérieur aux autres concurrents. Ensemble nous avons étudié et préparé nos examens. Ses parents m'ont hébergé et même nourri à plusieurs reprises. Si j'ai réussi à devenir ingénieur, c'est en grande partie grâce à cette famille. Il a fait carrière à Hydro Québec où il a notamment travaillé pour la division internationale, jusqu'à un âge avancé. Il a épousé Gaby Fortin. Quelques années après mon mariage, il s'est construit une maison au Parc Falaise. Il est décédé en 2010.
2. Bruneau Amyot, lui aussi confrère de collègue et d'université. C'est le danseur de tango du Saguenay Inn et frère du grand nageur Jacques Amyot. Il a travaillé dans la vente pour Ferranti Transformers, puis pour Forano de Plessisville. Il m'a bien aidé en dessin et en lettrage. Il a aussi été peintre visagiste de grand talent. Il est décédé.
3. Lucien Trudel a été mon coéquipier pour les expériences de laboratoire en électricité. Il a travaillé au ministère des Mines et est devenu un grand expert en câbles et en filage de toutes sortes. De notre groupe, il est le premier décédé.
4. Paul-Henri Lavallée a été très fidèle à son unique emploi chez Bell Canada. Il a terminé sa carrière en charge des opératrices à Québec. Il a souvent répété son Old Man River, avant de quitter ce monde.
5. Yvon Chabot a fait de l'électrification rurale pour la Shawinigan Water and Power, dans les Cantons de l'Est.
6. Guy Babineau a travaillé pour Québec Power, puis pour General Electric, où il est devenu expert en compteurs électriques.
7. Charley Swift, était le frère de Lionel, notre professeur de relais électriques. Il a œuvré pour la Shawinigan Water and Power, en électrification rurale, dans la région de Montréal, je crois. Il a participé en même temps que moi à un stage de formation administrative à l'Université Western.
8. Oscar Dorval, fils d'un marchand de glace de Saint-Roch, a débuté en même temps que moi à Saguenay Électrique. Son travail se passait surtout au bureau. Probablement pour raison d'ennui, il a démissionné. Il a travaillé pour Tassé & Sarrault, ingénieurs-conseils et plus tard pour un ministère du gouvernement provincial. Il a eu plusieurs rejetons. À ceux qui lui en faisaient remarque, il répondait qu'il n'avait qu'à s'asseoir au pied du lit pour que sa femme devienne enceinte.
9. Gilles Perron, beau-frère d'un important ministre de Duplessis, Jos. D. Bégin, a fait carrière à Montréal. Il est devenu président de la Corporation des Ingénieurs. Je ne l'ai revu qu'une seule fois, en 1996, lors du 50^e anniversaire de la réception de notre diplôme. En 2018, lui et moi étions les seuls survivants de ce groupe de dix.
10. Bibi.

Premier emploi d'ingénieur 1946-1947

En 1946, le trajet par train entre Québec et Chicoutimi dure aussi longtemps qu'un aller-retour entre Québec et Montréal. Dès mon arrivée, Alain Manseau est sur le quai de la gare et me conduit au bureau du directeur général de Saguenay électrique, Gilbert Proulx, au 22 de la rue Tessier.

Saguenay électrique est une filiale de Saguenay Power. Elle opère quelques petites centrales de production dont Belle-Rivière à Métabetchouan. Les plus gros clients sont les papetières de Dolbeau, de Desbiens Mills et l'usine de sciage de Gagnon.

Puis je pars avec le président Paul Tellier pour un aller-retour à Roberval afin d'y être présenté au directeur régional, Paul Ouellet

M. Tellier conduit vite et parle beaucoup.

- Quand vous aurez des problèmes, vous passerez par Gilbert
- Ce soir vous couchez au 122 rue Jacques Cartier chez Dauphinois où une chambre vous a été réservée.
- Demain matin, vous allez chez Côté et Boivin sur la rue Racine. Une camionnette vous y attend et vous partez pour Roberval.

Le lendemain, dès l'ouverture du garage, j'examine ce qui me servira de véhicule. Il s'agit d'une camionnette neuve, Ford rouge, 1946. Tout me semble en ordre, sauf qu'il n'y a qu'un seul siège, celui du chauffeur et un vide côté passager. Tant pis, alors je démarre et pars seul.

À Roberval, il y a une voiture dans l'entrée des Ouellet. Je m'arrête dans la rue. Il me voit et sort. Un inconnu l'accompagne. Ouellet me fait signe de le suivre sur la rue principale. Stationnement dans une ruelle. Ouellet descend; son chauffeur repart. J'accompagne mon directeur régional. Ensemble nous montons à l'étage en haut du magasin Gagnon. Il y a là une grande salle et un petit bureau. Trois employés me sont présentés : une secrétaire réceptionniste, un commis et un homme d'entretien. Il ouvre une porte. Ton bureau! Mais ce n'est pas le petit près de l'entrée. Il y a là deux grandes fenêtres qui donnent sur la rue principale et aucun meuble.

Premier emploi d'ingénieur 1946-1947

Gilbert vient te voir la semaine prochaine. Je te suggère d'entreprendre tes inspections par Saint-Félicien. Tu y rencontreras Pascal Savard, c'est notre spécialiste en sous-stations.

Ensuite Patrick Gagnon, à Normandin, il s'occupe des pannes de services et il est compétent en installations et raccordements. Plus au nord, à Dolbeau, au moulin à papier, il y a un ingénieur danois, il s'y connaît et nous rend souvent service. Puis il me donne une grosse caisse de bois, pour y ranger mes affaires, en attendant mes meubles.

- Ah j'oubliais de te dire que je t'ai trouvé une pension, sur ma rue, à cinq maisons de chez nous ?

Dès le lendemain, j'entreprends la tournée suggérée.

Quelques semaines plus tard, il neige et les risques d'accidents et d'interruptions de courant vont en augmentant. Puis un jour, Mlle Brassard opératrice à la centrale téléphonique voisine de mon bureau, me signale que j'ai un appel venant de Saint-Félicien.

- Ici Pascal Savard. Il neige un peu, mais ce n'est pas grave. Pouvez-vous venir demain matin vers 9h30 à l'entrée de Saint-Prime.
- À condition que la neige n'augmente pas.
- Soyez sans inquiétude, j'ai une autochenille, il n'y a aucun danger.
- Bon alors, j'y serai.

Sur place, Pascal Savard, bien assis dans son autochenille Bombardier (ancêtre des ski-doo), avec espace pour personnel et outillage, m'attend le sourire aux lèvres.

- Vos cousins Garneau du 3^e rang de Saint-Prime vous attendent pour diner aujourd'hui. Vous laissez votre Ford ici en sécurité. Je reviendrai vous chercher vers 3h30 et vous serez de retour pour souper à Roberval.

Je ne m'attendais pas à ça, mais

Chez les Garneau je suis surpris par la qualité de l'accueil. Il y a là cinq ou six jeunes filles et un peu moins d'adolescents. Tous veulent des nouvelles de Courville.

En fait, dans tout ce groupe je ne connais qu'une seule cousine, Marie-Ange, elle est venue une ou deux fois à Courville en compagnie de son frère, un père franciscain. Mais chez nous, il n'y avait pas eu de repas.

Cette parenté Garneau provient du mariage de Cléophas Garneau de Beauport avec Marie Audélie Latouche, sœur de mon grand-père, Pierre Alexis Latouche.

À l'époque, le curé Tremblay de Beauport faisait des sermons semblables à ceux du curé Labelle, au temps de Séraphin Poudrier : « Mariez-vous, faites des enfants, allez coloniser les meilleures terres du Québec. C'est la survivance de notre race et de notre langue ».

Premier emploi d'ingénieur 1946-1947

Puis un jour, je reçois une autre invitation : Remise de l'anneau de fer des ingénieurs, symbole de solidité (Son's of Martha), section Québec. J'y suis allé de même que mes neuf confrères.

Ensuite, je retourne continuer ma familiarisation avec le réseau de distribution. Je me sens un peu trop solitaire. En fait, la plupart des gens que je rencontre ne connaissent pas le côté technique de la profession. Depuis mes débuts, je n'ai rencontré que deux ingénieurs: Gilbert Proulx à Chicoutimi et un Danois à Dolbeau. En cas de panne sérieuse, il y a risque de mauvaise décision.

FIANÇAILLES

À plusieurs reprises, je prends le train du vendredi soir pour Québec. Je descends à la gare de Limoilou vers 8 heures et prends l'autobus pour Courville.

Tous mes confrères sont très occupés par leur emploi ou par leurs fréquentations. Alors je décide d'aller frapper à la porte de celle qui m'avait si bien reçu la veille de mon départ. Gigi m'accueille chaleureusement. Je réitère mes visites. Nous faisons des projets de mariage. Elle accepte de venir vivre à Roberval.

Pour lui faire connaître la place, je l'invite à venir me rendre visite avec ma sœur Jacqueline. L'occasion est favorable pour une courte croisière sur la rivière Saguenay, à bord d'un navire de la Canada Steamship line. Trajet : Chicoutimi, Port-Alfred, Cap Trinité et retour. Souper dans un petit café; nuitée à l'hôtel pour les deux femmes et chez Dauphinois pour moi. Le lendemain, visite de Roberval dans ma camionnette aménagée temporairement, puis le train pour Québec. Il faut croire que c'est un succès puisque nous décidons de nous fiancer à Pâques.



Gilberte et moi lors de notre croisière sur le Saguenay en 1946 . La photo est prise par ma sœur Jacqueline.

Premier emploi d'ingénieur 1946-1947

Pour l'occasion, la famille Simard donne un petit festin. Au cours du repas, on m'appelle au téléphone.

- Ici René Dupuis (mon directeur d'études à l'université). J'ai reçu un appel pressant du Port de Québec. Ils ont besoin d'un ingénieur et je crois que vous êtes qualifié pour ce poste. Demain, lundi de Pâques, il faudrait aller rencontrer M. Louis Beaudry gérant du Port, à 10 heures. Je crois que vous ne le regretterez pas.
- Merci de votre opinion, mais je ne peux laisser mon emploi à Roberval, comme ça.
- Commencez par aller voir et vous déciderez après.
- Bon, j'irai à 10 heures et merci encore.



Effectivement, la rencontre a lieu à l'endroit et à l'heure dite. Je reçois une offre alléchante :

1. Un poste à Québec;
2. je suis fiancé à une fille de Québec;
3. un salaire à 325 \$ par mois, alors que je ne reçois que 135 \$ à Roberval;
4. Économie de chambre et pension et de voyages par train et autobus.

La famille Simard organise un petit festin pour souligner nos fiançailles.

Tout mon monde est enchanté par cette manne imprévue. Le jour même, je reprends le train pour aller donner ma démission et préparer mon déménagement. Le 5 mai 1947, je débute au Port.

Le Port de Québec 1947-1974

Une lettre portant la signature de M. Louis Beaudry confirme mon engagement au salaire de 325 \$ par mois et indique que je dois me présenter au bureau du personnel, le 5 mai, pour y remplir les formulaires appropriés.

J'y suis très bien reçu par le chef de cette section, M. Alexandre Cardinal. Il remplit lui-même un questionnaire de plusieurs pages et me demande de le signer. Je l'examine et remarque que tout est en anglais. Il ajoute ensuite que pour ses dossiers, il a besoin d'une lettre de recommandation de mon député. Il me tend aussi un papier portant le nom, l'adresse et le numéro de téléphone de Wilfrid Lacroix, mon député. Tout était prêt avant mon arrivée. Ensuite, il me présente ses deux assistants : Rosaire Cardinal son frère et un anglophone, dont j'ai oublié le nom, à qui il demande de venir me conduire à mon bureau.

Ensemble, nous montons par l'escalier parce que l'ascenseur ne fonctionne plus depuis longtemps. Au premier étage, il y a le bureau du gérant alors que le mien est au troisième. C'est le no. 22, ce qui me rappelle les nombreux 22 de mon emploi précédent et aussi que Gigi, ma fiancée, a 22 ans.



L'administration du Port de Québec au 150 rue Dalhousie, immeuble construit en 1913. Mon bureau est au 3^e étage du côté est face au fleuve.

Ce bureau mesure environ 12 pieds par 15. L'ameublement est vieillot, mais en bon état. Et avant que j'aie le temps de l'examiner plus à fond, les voisins de l'étage viennent me souhaiter la bienvenue. Parmi eux, il y a Xavier Dionne, dessinateur, Laval Guay, commis au chemin de fer du Port et son patron. M. Parant, un anglophone. On me signale qu'il y a plusieurs bureaux inoccupés. L'ingénieur en chef Huestis a pris sa retraite et M. Beaudry a hérité du titre. L'ingénieur Bizier est parti en affaires avec Wellie Caron mon prédécesseur. La sonnerie de mon téléphone se fait entendre :

- M. Beaudry vous demande.

Je descends un étage et rencontre deux secrétaires, Mrs Hayden et Françoise Rancourt, ainsi que le chef de cabinet, Guthrey Scott, qui m'introduit avec respect. Le gérant me souhaite la bienvenue et ajoute :

Le Port de Québec 1947-1974

- M. Raoul Girard, ingénieur civil occupera prochainement le bureau en face du vôtre. Attention ne vous laissez pas dépasser. Montrez vos compétences et un bon esprit. Je vous fais confiance.
- Merci de votre appréciation; vous pouvez vous fier à moi.
- Pour le moment, ce qui est important c'est l'électricité. Bonne chance.

Cette petite conversation a sans doute marqué nos relations pour plusieurs années.

Alors, en sortant je dis aux secrétaires :

- Si quelqu'un me demande, je vais au « power house ».

Mon stage à Anglo Shipbuilding, en 1945, m'avait familiarisé avec les lieux.

J'y suis accueilli par le contremaître Alphonse Poliquin qui m'explique que la Québec Power nous fournit l'électricité à 2 300 volts et que nous nous occupons de la distribution. Devant lui, il y a le « switchboard » à 2 300 volts qui est en service depuis 1913. À angle droit, un autre tableau à 600 volts; celui-là dessert les élévateurs à grains. Tout cet équipement date de l'époque de la centrale thermique au charbon (1913).

Il me dit aussi que son équipe comprend trois opérateurs : Roach, Laverdière et Sanschagrin et trois dépanneurs : Parent, Bérubé et Bissonnette. À tour de rôle, ils assurent un service de 24 heures, 7 jours par semaine. Pour l'entretien courant, il ne lui reste que Charles Paquet et Léopold Tremblay. Mais il est déjà l'heure de la soupe. Et ti-père Parent vient me reconduire au bureau, dans la très vieille camionnette Fargo, reliquat de l'économie de guerre 1939/1945.

Décrire cette journée du 5 mai 1947 réveille en moi, des souvenirs profondément enfouis.

À la fin de ma première journée dans ce milieu plutôt historique, où apparemment tout date d'avant ma naissance, je prends l'autobus et retourne chez mes parents, à Courville. Mon père, ma mère, mes deux frères et ma sœur m'accueillent en curieux. Ils veulent tout savoir.

Papa commence :

- Penses-tu que tu peux me trouver un bon quai où je pourrais pêcher à mon goût, en fumant ma pipe et en regardant passer les bateaux.
- Certainement pas! C'est trop dangereux. Quand un bateau arrive, il faut d'abord l'attacher à un quai pour qu'il ne bouge pas. Ensuite il faut beaucoup de monde pour le vider. Il faut aussi en vitesse placer cette marchandise à l'abri dans un hangar. De plus aucun public n'est admis sur les quais.

Dans l'histoire du Port de Québec, l'année 1913 est une des plus importantes. Sur le site d'un élévateur à grains détruit par un incendie a été érigé l'édifice administratif encore solide aujourd'hui. La même année, en 1913, ont été construits les silos à grains, plusieurs quais et hangars, les deux ponts du bassin Louise, une centrale thermique génératrice d'électricité,

Le Port de Québec 1947-1974

un système de protection contre le feu avec pompe et moteur à essence de 300 HP et un réseau d'aqueduc.

Et j'en passe, mais en 1947, c'est bien différent.

Le Port en 1947

Dès mes débuts au Port, j'ai constaté que les services offerts aux usagers étaient d'un autre âge. La centrale thermique (power house) opérée au charbon était encore là et les opérateurs aussi, mais rien ne fonctionnait; il y manquait le charbon et l'autorisation. Pourtant, le branchement aux lignes de la Québec Power était déjà effectué

Il en allait ainsi des autres corps d'emploi : charpentiers, menuisiers, mécaniciens, soudeurs, peintres, modeleurs, fondeurs, chauffeurs de locomotive, grutiers, etc. Toutes les unités étaient en piètre état :

Secteur routier :

Pour les déplacements il n'y avait qu'une camionnette de $\frac{3}{4}$ de tonnes, utilisée surtout par les électriciens, et une moto pour la police du Port.

Secteur ferroviaire :

Le Port gérait son propre chemin de fer, indépendant du Canadien national et du Canadien pacifique. Il avait à son actif 4 locomotives à vapeur alimentée au charbon, 3 grues mobiles sur rail (8 tonnes, 10 tonnes et 15 tonnes) et 21 milles de voies ferrées en bien pauvre état, incluant les aiguillages. Tous ces équipements pouvaient se rendre jusqu'aux entrepôts frigorifiques sur la rue Dalhousie. Les dormants étaient de mauvaise qualité et le déneigement des rails effectué par des grattes en bois tirées par des chevaux.

Secteur maritime :

Le secteur maritime opérait une grue flottante d'une capacité maximale de 70 tonnes fonctionnant à la vapeur et alimentée au charbon. Un chaland (floating scow), utilisé surtout pour les réparations des quais, transportait le matériel et le personnel nécessaires pour inspecter et effectuer les travaux et un petit bateau à hélice avec cabine, pouvant transporter 6 personnes debout, pour le sondage et l'inspection.

La sécurité :

La sécurité relevait de la police du Port. Il y avait une guérite à l'intérieur du hangar 26 et un bureau pour le chef de police logé dans un corridor passant au rez-de-chaussée de l'édifice de l'administration. Une seule moto, aucune radio et un seul téléphone de la compagnie Bell pour les urgences. Cela était nettement insuffisant pour assurer des communications efficaces et pourvoir à la sécurité du Port sur un aussi grand territoire.

Évidemment, il m'a fallu plusieurs inspections pour découvrir tous ces faits. Il m'a aussi fallu plusieurs années pour les corriger. Mais quel travail emballant.

Le Port de Québec 1947-1974

À partir de juin 1947, M. Beaudry vient souvent converser dans mon bureau. Il m'apprend que le Port vient d'acquérir les bâtisses construites pour l'Anglo Shipbuilding pendant la guerre. Il a l'intention de conserver la B et la C pour le Port et de faire démolir les autres. On peut donc penser à y regrouper nos différents ateliers.

Ensuite, il est question d'un important contrat accordé à Émile Frenette entrepreneur général pour réparer la structure, les portes et le plancher du hangar 29. Les dommages ont été causés par une entreprise d'engrais chimiques. Les travaux seront dirigés par M. Pouliot ex-surintendant de l'entretien au Port. Il me demande de me familiariser avec ce genre de travaux.

Il m'informe aussi de l'arrivée prochaine d'Albert Bureau, homme d'expérience venant du Canadien National, qui devient notre surintendant de l'entretien.

Il m'annonce également la nomination du sergent Kirouac au rang de chef de police du Port.

Au cours des années suivantes, il y a plusieurs conversations de ce genre. En fait, je crois bien avoir été le seul avec qui il s'entendait. Mais cela tient aussi de l'ambiance. Dans mon bureau, il y a trois très grandes fenêtres dont deux donnent à l'est du côté du fleuve. Il y circule de nombreux navires à si courte distance, qu'au soleil couchant, je peux lire leur nom, sans lunettes d'approche. Mais dans son bureau, les fenêtres sont du côté ouest et la vue est limitée à quelques bâtisses, dont l'entrepôt de La Commission des Liqueurs, où mon père travaillait, et un genre d'auberge pour marins de passage dans le Port, le « Seamen's Institute ».



Louis Beaudry fut gérant du Port de Québec pendant 26 ans, soit de 1935 à 1961.

LE REGROUPEMENT DES ATELIERS

Nous entreprenons le regroupement de nos différents ateliers, dans la bâtisse B. Au rez-de-chaussée : Le bureau du nouveau surintendant de l'entretien, Albert Bureau, du contremaître, Arthur Gagné et du commis, Paul Rousseau. Au même niveau, les mécaniciens, forgerons, soudeurs, plombiers et couvreurs; et aussi les magasins. À l'étage : les menuisiers, peintres, épisseurs et un casse-croute dinette.

En parallèle avec ce regroupement, nous faisons une mise à jour de notre système de protection contre les incendies. Une grosse pompe, actionnée par un moteur à essence de 300 HP, aspire l'eau du bassin intérieur et la refoule à haute pression dans un conduit de 12 pouces de diamètre, alimentant une dizaine d'hydrants dont les sorties sont aux normes des pompiers de Québec. Cette ligne longe la rue Abraham Martin et sert de protection pour les élévateurs à grains et les bâtisses avoisinantes, depuis 1913.

Le Port de Québec 1947-1974

La bâtisse C est utilisée pour l'outillage et le matériel qui ne servent qu'occasionnellement. Plus tard, on y ajoutera une voie ferrée de garage pour l'entretien des locomotives.

LE BUDGET

M. Beaudry me demande de préparer le budget complet du Port, avec estimés détaillant les items d'immobilisations et aussi , séparément, le budget opérations et entretien. Je conserve cette prérogative pendant une vingtaine d'années.

Cette préparation des budgets m'ouvre les portes de tous les secteurs de l'administration portuaire. En plus, elle me familiarise avec le fonctionnement du gouvernement fédéral. Pour préparer des projets d'améliorations acceptables par les autorités, pour établir des priorités convenables et pour conserver une efficacité réelle, il faut tact et patience.

Mais à cette époque, nous nagions encore dans nos habitudes de restrictions où tout était axé sur l'effort de guerre. L'équipement électrique datait de 1913, soit d'environ 40 ans. Il y avait donc urgence d'agir. Mais la priorité revenait aux élévateurs à grains, parce que là, en plus des dérogations au code d'électricité, il y avait de graves risques d'explosions, d'incendies et de mortalités.

Les statistiques de l'époque nous apprennent qu'à l'échelle mondiale, il y a en moyenne une explosion par année, suivie d'un incendie et souvent avec pertes de vie. D'ailleurs, l'édifice de l'administration du Port est construit sur le site d'un élévateur détruit par un de ces incendies.

LE BASSIN LOUISE

Le bassin Louise et ses très nombreuses infrastructures me fascinent de plus en plus. Comme un pèlerin à la recherche de son histoire, je le fréquente assidûment et questionne ceux qui paraissent savoir. C'est ainsi qu'on m'informe que les quais et les infrastructures du bassin Louise ont été érigés entre 1850 et 1875 . J'apprends également que l'édifice de l'administration portuaire où j'ai mon bureau est construit sur les ruines d'un élévateur à grains détruit par un incendie en 1909. À cette époque, c'est le quai de Pointe à Carcy qui sert de terminal pour le chargement du grain en route vers l'Europe.

Le bassin intérieur (Wet dock) était sans doute unique au Canada. Selon mes dictionnaires, ce style d'aménagement ne se fait que dans les sites portuaires où il y a d'importantes marées hautes.



Le bassin Louise au début du XX^e siècle

Le Port de Québec 1947-1974



On voit ici l'élévateur à grain de la Great Northern Railway company détruit par un incendie en 1909. C'est sur ce site qu'a été construit l'édifice administratif du Port. On aperçoit également les deux convoyeurs à angle droit qui dirigeaient le grain au-dessus du Quai de Pointe à Carcy, pour le chargement du grain destiné à l'Europe.

LE DÉCHARGEMENT DES WAGONS DE GRAIN

Mes souvenirs des événements d'avant 1950 sont encore bien vivants. Je revois le déchargement des wagons de grains.

Une des locomotives du Port pousse quelques wagons chargés de grains vers l'abri « car shed », côté sud des silos, en face du « power house ». En arrêtant le train, le premier wagon désaccouplé, roule sur son erre, jusqu'à ce qu'un employé l'arrête, avec un outil approprié. Des hommes s'approchent et ouvrent la porte de côté du wagon « box car ». À l'intérieur, il y a un mur de planches clouées sur le cadre de la porte au moment du chargement. En cours de route, l'espace entre ce

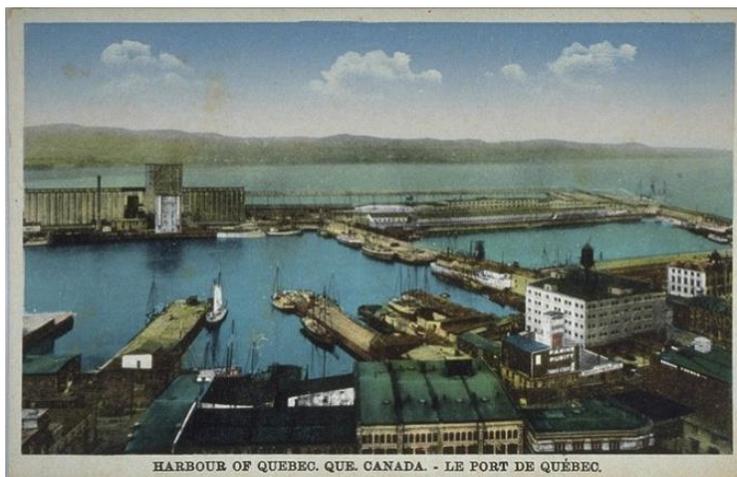


Illustration du Port de Québec tirée d'une carte postale de 1948. Le bassin intérieur « Wet dock » était sans doute unique au Canada. Selon mes dictionnaires, ce style de construction ne se fait qu'aux endroits où il y a d'importantes marées hautes.

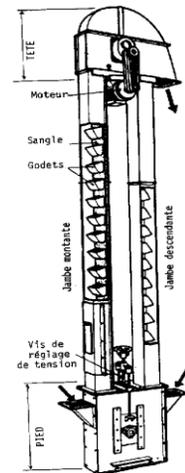
Le Port de Québec 1947-1974

mur et la porte est rempli de grains. En examinant les rainures de la porte coulissante, on en déduit qu'une partie de la charge a été semée le long du parcours.

Des ouvriers porteurs de marteaux et de barres de fer viennent enlever le mur temporaire. Beaucoup de grains tombent alors sur et entre les rails et dans une chute en métal, jusqu'au pied d'un élévateur. Ensuite on gratte, on pellette, on balaye. Mais il en reste un peu dans les coins, les rainures de portes, les fentes du plancher. Puis à l'aide d'un « car puller », on remplace le wagon vide par un plein. Le grain tombé à travers un grillage sous les voies ferrées est dirigé vers le bas d'un des élévateurs via une chute en métal située dans le « work house ».

Si mon père avait vu toute cette perte de grain, il aurait sûrement demandé la permission de le récupérer pour ses poules!

La plupart des élévateurs sont construits de la même façon. Une courroie caoutchoutée d'environ 24 pouces de largeur par près de 300 pieds de longueur est montée en continu « endless belt », à l'aide de griffes de type « flexco ». Quelque 200 godets en métal sont boulonnés sur cette courroie en deux colonnes non contiguës. Le grain dans la chute sous les rails remplit les godets. En tournant, la courroie devient un élévateur.



En haut de trajet les godets se déchargent par gravité. Le grain tombe dans une chute qui le dirige vers une balance. La pesée obtenue est transformée en boisseau, qui est l'unité commerciale. Mais le plus important, c'est l'équipement utilisé pour faire fonctionner cet élévateur. Bien ancré au plancher, il y a un gros moteur électrique sur l'arbre duquel est installée une poulie de type réa, à plusieurs encoches profondes. Des câbles en chanvre de Manille la relie à celle de l'élévateur. C'est le réducteur de vitesse de cette époque.

Vue d'un élévateur à godets

Mais il arrive souvent qu'un des câbles casse et vienne s'emmêler dans les autres. Alors forcément l'élévateur s'arrête, ce qui cause un futoir complet. Aucune alarme, aucun signal. Au niveau des rails, on continue à décharger jusqu'à ce qu'on constate que le grain s'accumule sur les rails au lieu de couler à travers les grilles. Parfois sous le choc de cet arrêt brusque, la courroie se déchire et tombe dans le puits en même temps que les godets. C'est un quasi-désastre. Pour repartir cet élévateur, il faut des centaines d'heures de travail et beaucoup d'équipement de rechange. Très couteux, même avec les petits salaires de cette époque.

Et ce n'est pas tout; le moteur et tous les appareils électriques concernés dérogent aux exigences du code de sécurité.

Cette situation m'incite à écrire des recommandations détaillées pour la décrire et la corriger. Mon texte adressé à M. Louis Beaudry gérant et ingénieur en chef du Port, doit être écrit en anglais, puisqu'il faut l'envoyer à Ottawa où se prennent les décisions importantes, Guthrey Scott et Mrs Hayden le polissent pour le rendre conforme aux us et coutumes du milieu.

Le Port de Québec 1947-1974

Par la suite, les budgets du Port prennent plus d'importance et plus d'exigence. Un des membres du Conseil des Ports Nationaux, M. Maurice Archer, ingénieur et brigadier général, vient à Québec pour se familiariser avec nos installations. Il me signale l'ampleur des travaux à entreprendre. En fait, les élévateurs de Vancouver, Montréal, Trois-Rivières, Québec et Halifax ont besoin d'une importante cure de jeunesse. Les services de la firme de consultants C.D. Howe ont été retenus. Les travaux à réaliser prendront plusieurs années. Il me suggère aussi de suivre des cours du soir, en structure, à l'université; ce que je fais pendant quelque temps.

En attendant que les études et recommandations nécessaires soient réalisées, il faut continuer d'opérer avec l'équipement existant et si possible le rendre plus sécuritaire et plus économique. Or, un des élévateurs est plus endommagé que les autres. Une remise en état original devient impensable. Alors nous installons une courroie et des godets neufs reliés à un réducteur de vitesse à engrenages baignant dans l'huile et mû par un moteur de 50 HP. Ce moteur est à l'épreuve de la poussière et des explosions, et de type Class II Groupe G. Il en va de même avec le démarreur et les relais de protection.

Comme étape suivante, dans le déchargement des wagons, nous installons des pelles tirées par des câbles pour remplacer les petites pelles manuelles. Les nouvelles sont en alliage d'aluminium et beaucoup plus efficaces. Mais pour en faire l'entretien, nous envoyons M. D'Amours à Montréal, suivre un cours de soudure.

Dans les secteurs autres que les élévateurs, il se produit aussi plusieurs étapes de rattrapage. Quelques exemples : réfections majeures au hangar no 6, occupé par Lachance et Morel, achat d'une voiture de patrouille pour la police, de bases et démarreurs neufs pour 2 moteurs synchrones de 249 HP chacun à l'entrepôt frigorifique, un nouveau tableau de disjoncteurs à 4 160 volts, le remplacement de la vieille Fargo par un camion à nacelle, enfin, sur les 21 milles de chemin de fer du Port plusieurs dormants de la forme d'une branche d'arbre sont remplacés par des unités légales créosotées, etc.

Ces améliorations sont devenues possibles grâce à l'ajout de personnel compétent : chez les ingénieurs - Gaston Blanchet, Philippe Désy, Jacques Gagnon, Guy Lessard, Guy Fortin; chez les techniciens - Gaston Marcotte, Claude Blanchet, Jean Vézina, Ronald Sylvain, Guy Hamel, en arpentage - Yvon Bureau, qui deviendra plus tard président du C.A. du Port, etc.

La firme de consultants C.D. Howe propose d'améliorer d'abord le déchargement des wagons de grains, en remplaçant les systèmes de pelles par un « car dumper ». Mais pour réussir à pencher et à retourner les wagons à gauche et à droite, il faut plus d'espace. Il faut enlever les colonnes de l'édifice « car shed » qui permet de travailler à l'abri des intempéries. Le toit sera alors consolidé en béton armé.

LES NOUVELLES TOURS MARINES ET LES NOUVELLES BALANCES

L'amélioration suivante concerne le déchargement des barges de grains. L'équipement portuaire utilisé pour vider une barge de grains provenant des prairies canadiennes est une

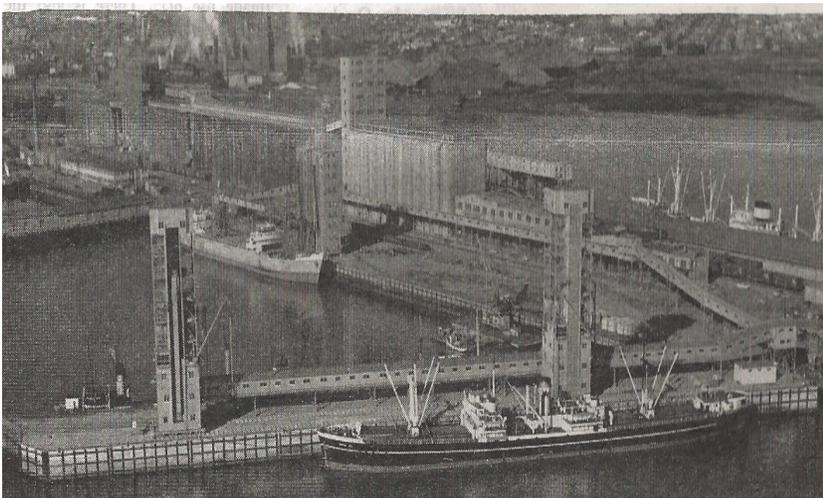
Le Port de Québec 1947-1974

tour marine. Cette tour fixe est munie d'un bras flexible, comme un coude humain, activé à l'électricité. À l'intérieur du bras il y a un élévateur à godets. L'opérateur ajuste le bras et le coude jusqu'à ce que les godets, fixés à une courroie en caoutchouc (endless belt), atteignent le grain. Alors les godets se remplissent et sont élevés jusqu'à une chute en métal où ils se vident par gravité et tombent sur un convoyeur qui les transportent jusqu'aux silos

Depuis 1913, les barges venues des Grands Lacs doivent attendre une marée montante. Au moment favorable, on lève le pont du chemin de fer et ensuite celui de la route; puis on ouvre les portes donnant accès au bassin intérieur. Une seule barge à la fois peut alors entrer et aller s'accoster au quai desservant l'unique tour de déchargement. Un élévateur semblable à ceux décrits plus haut sort de la tour et pénètre dans une des cales de la barge. Une fois tout l'équipement en place, l'élévateur est mis en marche et les godets se remplissent de grains. En haut de course, les godets se vident sur un convoyeur et les grains sont acheminés vers les balances. Mais il faut nettoyer manuellement ce qui reste de grains à fond de cale.

La solution retenue est de construire deux tours marines sur un nouveau quai qui sera situé près de l'entrée du bassin extérieur. Deux convoyeurs installés dans une nouvelle galerie dirigent le grain dans une bâtisse érigée à l'extrémité est des silos existants. Le nouveau « Lofter House » est équipé de balances, de convoyeurs et d'un ascenseur à passagers. Le niveau d'achalandage du vieux secteur s'en trouve soulagé d'autant.

Les nouvelles balances de marque Toledo sont beaucoup plus précises et plus rapides que les manuelles de 1913. Elles requièrent aussi plus d'attention. En cas d'erreur, il y a arrêt automatique. Nos peseurs sont presque tous incapables de remettre le système en marche. Nous décidons d'envoyer Jean Vézina, un de nos techniciens très compétent en électronique et Gérard Garneau, assistant contremaître électricien, suivre un cours offert par le fournisseur des balances.



Les élévateurs à grains du Port de Québec vers 1960 et le nouveau quai qui longe le fleuve. Ce nouveau quai au fleuve est une idée géniale. Les barges de grains n'ont plus à entrer dans le bassin Louise, les arrivées et départs sont moins laborieux, plus rapides et beaucoup plus économiques.

Le Port de Québec 1947-1974

Cet aménagement permet de décharger simultanément wagons et barges, une à la fois. Et avec le concours des techniciens Gaston Marcotte et Claude Blanchet, nous y ajoutons un système de lampes pilotes pour assurer une meilleure sécurité.

DES PROJETS MAJEURS

En 1960, Howard Mann, le président du Conseil des Ports nationaux, convoque plusieurs personnes à un forum pour discuter du transport des marchandises par bateaux. J'y participe en tant qu'ingénieur du Port de Québec. Il y a là plusieurs personnes qui me sont inconnues.

À l'échelle mondiale, il y a de grands besoins pour de plus gros navires, plus d'espaces de stockage et plus de quais en eau profonde.

Le président Mann me signale la présence de René Arthur de Radio-Canada.

- Il faudra sans doute vous occuper un peu de lui.

Au moment d'une pause-café, je m'approche de ce journaliste :

- Bonjour monsieur, mon nom est Marcel Latouche, je suis ingénieur au Port de Québec.
- Et moi je suis René Arthur de CBF à Montréal ²⁰

En fait, il s'agit du même René Arthur qui a animé l'émission Génies en herbe au poste CKCV lors de mon temps de collègue et nous avons causé de cette belle période.

À la suite de ce forum, le Port est orienté vers un développement majeur.

À l'échelle mondiale, le transport maritime est en pleine évolution. Les navires sont de plus en plus gros et requièrent des tirants d'eau plus élevés et des quais de plus grande hauteur. Pour répondre à ces demandes, nous examinons d'abord la Rive-Sud du fleuve. Du côté d'Indian Cove, près de Lauzon, il y a quelques possibilités, mais les approches sont rocheuses et en plus, les grandes surfaces nécessaires pour la réception, la manutention, le stockage et l'expédition des solides et des liquides en vrac sont nettement insuffisantes. L'ingénieur en chef des Ports nationaux, Less Straton, envoie quelques ingénieurs de son personnel d'Ottawa examiner le site de New Liverpool près de Lévis. Selon les cartes marines, il y a là suffisamment d'eau pour y construire des quais de grande hauteur. Après examen, on en vient à la conclusion qu'il est impensable de construire un site de réception et d'expédition des liquides et de solides en vrac parce que la proximité des résidences ne permet aucun développement futur.

²⁰ René Arthur est né dans la région de Marseille. Il a fait une partie de ses études à Québec et agira quelques années plus tard comme Secrétaire du Premier ministre Jean Lesage.

Le Port de Québec 1947-1974

Nous examinons ensuite le site de Maizeret. Il y a là de vastes espaces, mais le sol est trop spongieux. Pour s'y déplacer, il faut utiliser des raquettes de type « pattes d'ours ». Une recherche dans les classeurs du Port nous apprend que M. Beaudry a, à plusieurs reprises, avisé Anglo Canadian Pulp and Paper de cesser cet envahissement du territoire portuaire.

Et ceci me rappelle qu'au temps de mon adolescence, il y avait une route longeant la terre de mon grand-père reliant l'avenue Royale à Mount Mill. Il y avait là plusieurs milliers de billes de bois de pulpe flottantes « pitounes » dans la rivière Montmorency, retenues par un trottoir flottant « bôme ». Un convoyeur à chaînes agrippe des billes et les sort de l'eau, les élève à plus de 100 pieds et les laisse tomber dans une dalle en V, en bois remplie d'eau et en pente jusqu'au fleuve. Le tout forme un train de billes jusqu'au fleuve, à plus d'un mille de distance. Là, les billes sont encerclées par des radeaux « bômés » et remorquées jusqu'à l'Anglo. À cet endroit, ces ilots de « pitounes » sont ancrés pendant plusieurs semaines. Il s'ensuit que le vent, les marées et autres agents arrachent des écorces qui calent en envahissant le secteur.

Des forages indiquent que sous le terrain spongieux, le sol est de bonne qualité. Les ingénieurs du Conseil des Ports nationaux, sous la direction de l'ingénieur en chef Less Stratton, préparent les documents pour un appel d'offres, en vue de réaliser rapidement la construction du quai no 50 dans la baie de Beauport.

En fait, il y a urgence et les pressions sont très fortes. Canadian Import, Golden Eagle, Falconbridge et d'autres ont des besoins urgents de quais et d'espaces de stockages. Le bassin intérieur devient de moins en moins rentable parce qu'inaccessible à marée basse. Les distributeurs d'huile à chauffage et de charbon ne fournissent plus à la demande de leur clientèle. En plus, les navires deviennent plus gros et le tonnage de marchandises qui transitent par le Port va en augmentant.



Vue aérienne du secteur de la baie de Beauport en 1948 avant l'agrandissement du Port.

LE QUAI 50

Les travaux de construction du quai 50 débutent avec l'aménagement d'une route d'accès située dans le prolongement de l'avenue industrielle. L'outillage, la machinerie et les matériaux nécessaires au creusement du site portuaire y sont transportés.

Les fondations du nouveau quai doivent être construites à une profondeur de soixante pieds sous le niveau des marées les plus basses, ce qui implique le dragage de plusieurs millions de verges cubes de sable. Marine Industries de Sorel obtient le contrat de dragage. Le lit du

Le Port de Québec 1947-1974

fleuve est alors aspiré et refoulé dans un pipeline de plus de dix-huit pouces de diamètre. Ces travaux débutent dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles, au voisinage de l'Anglo pulp and paper, et se poursuivent en direction de l'île d'Orléans

Au cours de ce dragage, le sable est refoulé en direction de la route d'accès, ce qui permet au personnel de déplacer et de rallonger le pipeline selon les besoins. Lorsqu'il y a suffisamment de sable, un bulldozer s'y engage pour préparer une route en direction d'un plan incliné qui servira à construire et mettre à l'eau les caissons de béton du futur quai. Ces travaux produisent un terrain de plusieurs hectares.



La construction des battures de Beauport

Le quai 50 est rapidement terminé et devint vite à saturation. Ce n'est que la première phase d'un développement très important qui aura une grande influence sur l'avenir du Port. Il faut entreprendre la construction des quais 51,52 et 53 et même penser au 54.

DES OPPOSANTS

Mais il y a des opposants. Des résidents et des voisins des Battures de Beauport émettent des opinions du genre :

- Le Port va nous priver de nos accès au fleuve;
- Le Port va nous inonder de poussière de grain et de charbon;
- On ne verra plus passer les bateaux;
- Ça enlève de la valeur à nos propriétés, etc.

Des rencontres sont tenues pour rassurer ces opposants. Peut-être parce que je les connais bien, je deviens le délégué attiré.

Il y a aussi quelques articles dans les journaux. Il est bien évident que les opposants craignent de vivre un envahissement des berges du fleuve semblable à celui qui a été réalisé à l'anse au Foulon au début des années 30.

L'assemblée la plus imposante organisée par la Chambre de Commerce a lieu à Beauport, au restaurant La Bastogne; une autre dans un chalet à l'île d'Orléans, une autre dans une usine de meubles, une autre sur les lieux des travaux, etc.

À chaque endroit, il faut expliquer que le Port ne désire nullement construire des élévateurs à grains sur les Battures; que la distance entre les nouveaux quais et la grève est de

Le Port de Québec 1947-1974

plusieurs milliers de pieds; que les travaux sont orientés vers l'île d'Orléans et non vers la grève; que ces installations vont créer plusieurs centaines d'emplois et donner de la valeur à leurs résidences.

Aujourd'hui, il est possible d'affirmer que ces investissements ont doté le port :

1. De 4 quais en eau profonde, en ligne droite de plus de 3 500 pieds de longueur.
2. De près de 500 000 pieds carrés d'entreposage.
3. De facilités de liaisons rapides avec le transport intermodal
4. De grandes possibilités de développement
5. D'une zone d'ensablement naturel entre le secteur des opérations portuaires et la rive. Dans cette partie, on retrouve maintenant une plage, une piste cyclable, des aires de jeux aquatiques et nautiques, un édifice et un parc.

Cela devrait nous inspirer pour le futur.

Au XXI^e siècle, la venue de navires gros-porteurs (150 000 tonnes) va chambarder le transbordement des marchandises et les connexions intermodales (eau, rail, route) deviendront de plus en plus essentielles. Les vrac solides et liquides ne pourront plus être laissés à l'air libre. Il faudra des réservoirs et des silos, comme pour le grain. Il deviendra nécessaire de disposer de grands espaces, loin du tablier des quais. Ces grandes surfaces pourront être obtenues par le dragage du lit du fleuve, nécessaire pour ériger les assises des nouveaux quais. Nous ne pourrons plus agir comme lors des constructions précédentes. Il n'est plus question de caissons de bois remplis de pierre. Les nouveaux navires nécessiteront des quais de grande hauteur, à surface nivelée, pavée, clôturée et surtout à façade rectiligne.

CANADIAN IMPORT

Avant la 2^e guerre mondiale, la plupart des maisons de la région étaient chauffées au charbon. Le principal fournisseur était Canadian Import. Son administration était au 55 de la rue Dalhousie; son président était M. Stobo; son ingénieur Bill Ray.

Le charbon arrivait par bateaux déchargés manuellement, au début. Des débardeurs le mettaient dans des sacs de jute, qu'on hissait sur le quai à dos d'hommes. Peu de temps avant mon arrivée au Port, on installa deux bennes preneuses dans des tours mobiles sur rails. Mais petit à petit l'huile remplaça le charbon. La compagnie connut alors de graves problèmes : marées, portes du bassin, espaces de stockages, taille des navires, etc. Les opérations devenaient trop longues et nuisaient à la rentabilité. Alors la compagnie se transforma, changea de nom et vint s'installer sur les battures. Puis elle fut achetée par Golden Eagle, ancêtre d'Ultramar. Parmi les officiels de cette époque, je me souviens de Jean-Louis Lachance, Bill Ray, Norbert Rivet, Claude Laplante et Hormidas Brochu qui s'est fait arracher un bras au quai 51, pris dans un convoyeur. Mon fils Marc était présent lorsqu'on l'a secouru.

Le Port de Québec 1947-1974

IMMIGRATION

Vers la même époque, les Travaux publics fédéraux font construire à l'Anse Au Foulon un nouveau terminal pour l'accueil des immigrants. Le deuxième étage de notre hangar « A » (no 104) sera relié au nouvel édifice par une galerie passant au-dessus de nos voies ferrées. Ce projet entraîne plusieurs autres dont : stationnements pour employés et visiteurs, déplacements de voies ferrées, sous-station électrique, éclairage de rue, aqueduc, drainage, pavage, protection contre le feu, service de police, etc.

AGRANDISSEMENT DES ÉLÉVATEURS

Suite à ces travaux du foulon, l'édifice de l'immigration situé rue Abraham Martin, construit en 1913, est démoli de même que notre hangar 18. Les sites libérés seront occupés par un agrandissement des élévateurs à grains.

La firme C.D. Howe de Montréal a le contrat pour préparer les plans et devis. Leurs ingénieurs viennent souvent à Québec pour cet important projet. En vue d'activer et de sécuriser les opérations de transport et de manutention des



Les élévateurs à grains de Québec aujourd'hui

grains, il devient nécessaire de construire de nouveaux quais, en caissons de béton semblables à ceux des Battures de Beauport. Les barges chargées de grains provenant des Grands Lacs pourront alors accoster en demeurant sur le fleuve et n'auront plus à entrer dans le bassin Louise, ni à en sortir. La vision du trafic maritime est sûrement meilleure sur le fleuve que dans le bassin entouré de hangars. La réalisation de ces travaux exige quelques années.

AUGMENTATION DU TONNAGE SUR LES BATTURES

Simultanément, le développement des battures de Beauport se poursuit. Les locataires déjà en place et quelques nouveaux contribuent à l'augmentation du tonnage des produits manipulés. En conséquence, il faut plus de machineries, plus de voies ferrées, plus de routes, plus d'eau, plus d'électricité, etc. La réception d'énergie passe de 4 kV à 25 kV. L'éclairage des rues et des quais est



Les battures de Beauport

Le Port de Québec 1947-1974

amélioré. Le Canadien National construit une cour de triage et une voie bouclée. Vis-à-vis la clé de séparation entre les quais 50 et 51, la compagnie Arrimage du Saint-Laurent fait construire un tunnel souterrain dans lequel elle fait installer un convoyeur permettant de transporter le vrac solide reçu par bateau vers l'arrière terrain, ce qui soulage plus rapidement le tablier du quai 51.

LE MONDE EST PETIT

Pendant mes années au Port, un jour, j'apprends que la Corporation des ingénieurs du Québec offre à ses membres la possibilité de suivre un programme de formation pour améliorer leur performance devant les auditoires qu'ils auront à rencontrer dans l'exercice de leurs fonctions.

Je fais application et suis informé quelques semaines plus tard que le programme est accepté. Notre formateur sera Pierre Boucher, président de l'Union des Artistes, qui est aussi un de mes anciens confrères de collègue. Les rencontres auront lieu les samedis après-midi et ne dureront que quelques semaines.

Dès le début de la première séance, l'animateur me présente aux huit ou dix autres participants.

- Je reconnais parmi vous Marcel Latouche, un de mes confrères de collègue.

C'est avec plaisir que nous échangerons quelques souvenirs.

Parmi les participants, je reconnais entre autres Henri Beique et Jean Saint-Jacques de Québec Power. Le programme a lieu tel que prévu : présentations, conférences et remerciements se suivent avec efficacité.

Henri Beique est le premier conférencier et il nous parle de camions, ce qui surprend tout le monde. Mon tour arrive vite et je parle de la navigation entre le niveau des Grands Lacs et le fleuve, ce qui ne surprend personne. Mais Beique ajoute :

- Quand on l'entend parler, on a l'impression qu'il cherche à faire de l'effet...

D'autre part, quelques années plus tard, une autre occasion se présente, un sous-ministre fédéral vient à Québec pour nous causer des prises de décisions dans le cas de la vache folle. Là encore, il n'y a qu'une dizaine de participants, ...

Cette fois l'animateur est Jean Boucher, également ex-confrère du collègue et frère du précédent.

Jean est du conventum de C36 ou C37 alors que Pierre est du C39.
Le monde est petit...

Le Port de Québec 1947-1974

ÉLECTIONS

À la fin des années 50, il y a des élections au palier fédéral. Les libéraux perdent le pouvoir. Plusieurs changements sont à prévoir. Je reçois un coup de fil de l'ingénieur Y.R. Tassé du bureau Tassé, Sarrault, Painchaud (Robert) et associés, rue St-Paul. Il désire me voir, dès que possible, à son bureau. J'y vais.

- Marcel, tu devrais soigner ta mise un peu plus et aussi l'aspect social. Laisse à d'autres les élévateurs à grains et fais-toi connaître. Ensuite, viens me voir à mon bureau à Ottawa, j'ai du monde à te présenter.

Fait à noter, la direction du Conseil des Ports nationaux est changée du tout au tout. Le nouveau président est Howard Mann et le représentant du Québec est Louis-René Talbot, Ingénieur de Québec. Une semaine plus tard, ils viennent tenir une réunion au Port. Le gérant et ingénieur en chef du Port, Louis Beaudry les reçoit, porte close, dans la salle du conseil.

Pendant cette réunion, je continue mon travail habituel, dans mon bureau. À un moment donné, je me sens observé. Dans la porte, il y a quelqu'un qui me regarde. Je lève les yeux. Nous nous regardons surpris, ébahis. L'un et l'autre, même taille, même calvitie, même sorte de lunettes. Jumeaux? Il se présente :

- I am Howard Mann, your chairman.

En souriant, il accepte la chaise que je lui propose, et nous causons comme de vieux amis. Pour meubler la conversation, je lui parle de ma récente rencontre avec Y. R. Tassé. Il me recommande fortement de ne pas donner suite; autrement, je vais être pris avec la politique jusqu'à la fin de mes jours. Puis, il se lève, me serre la main et retourne à sa réunion. Aujourd'hui, je ne regrette pas d'avoir suivi ce conseil.

M. Beaudry devient de plus en plus susceptible. Il engueule tout le monde, sauf moi. Il vient souvent causer dans mon bureau et se plaint des autres services fédéraux. Les Travaux publics veulent régir la construction et l'entretien de tous les quais du Canada. La douane veut contrôler notre police. C'est la pagaille.

L'INTÉRIM

En 1961, il en a assez et m'annonce qu'il prend sa retraite. Effectivement, je reçois une lettre signée du président Mann me nommant Acting Port Manager, mais pas un mot de la fonction de Chief Engineer. La presse est informée. Armand Viau,



Article paru dans le quotidien Le Soleil le 29 septembre 1961

Le Port de Québec 1947-1974

commissaire industriel et président de la Chambre de Commerce de Québec recommande qu'on donne tout de suite un caractère permanent à cette nomination. Paul Morin de la Chambre de Commerce Beauport abonde dans le même sens. Lucien Quinty de l'Action catholique et Pierre Champagne du journal Le Soleil y vont aussi de leur avis. Mais rien ne bouge et je laisse flotter. C'est que je suis suroccupé; j'ai deux bureaux à diriger.

Quelques semaines plus tard, l'avocat Guy Dorion, confrère de collègue, me téléphone d'Ottawa :

- Marcel, il faut régler ton cas. Il faudrait que tu viennes à Ottawa, à mon bureau. J'ai des gens à te présenter.

À quelques jours de Noël, je reçois un coup de fil de la part d'Albert Baker, arrimeur dans plusieurs ports du St-Laurent. Il a la réputation d'être le plus généreux distributeur de cadeaux du milieu maritime. Il me dit :

- J'ai pour vous un beau cadeau de fin d'année; où dois-je le faire livrer?
- Je vous remercie beaucoup, mais je préfère conserver nos bonnes relations actuelles.

En janvier ou février, Howard Mann et Louis Talbot sont à Québec et m'invitent à aller dîner avec eux au Club de La Garnison. J'y vais. À quelques tables de distance je reconnais Jean Proulx gérant de l'Anglo Pulp et à une autre, le colonel Oscar Gilbert, parrain de Gigi. Après le dessert, Mann m'annonce sur un ton confidentiel que mon temps d'Acting Port Manager est terminé. Il voulait me prévenir personnellement avant d'en informer les médias. Il m'offre un poste d'assistant gérant au Port de Montréal.

Je me lève, leur serre la main à tous deux et sans les remercier pour leur dîner, je sors le plus dignement possible. D'une salle voisine, je téléphone à mon épouse. C'est en sanglotant que je lui apprends la nouvelle.

PAUL BOUSQUET

Puis je retourne à mes occupations habituelles comme si de rien n'était. Quelques jours plus tard, toute la ville en parle, Paul Bousquet, ingénieur à la Garde Côtière à Québec, vient occuper la place que j'ai déjà libérée. Nous nous connaissons bien l'un l'autre depuis quelques années déjà. Il n'y a aucune animosité. Tout continue comme au temps de Louis Beaudry, sauf les absences. Bousquet va souvent à Ottawa, à Montréal et ailleurs, en plus des vacances, des congés de maladie, des réunions d'affaires, etc. À chaque fois, il me demande d'agir comme garde phare.

EN EUROPE AVEC GIGI

En 1963, une visite des grands ports européens est organisée pour familiariser les dirigeants des ports canadiens avec les nouveaux modes de manutention et de transport maritime. Je suis désigné par Howard Mann pour faire partie de ce voyage. Le groupe

Le Port de Québec 1947-1974

comprend une vingtaine de personnes. De Québec nous sommes cinq. Le sénateur Langlois, deux capitaines de bateau, mon épouse, Gigi, (à mes frais) et moi. De Montréal, il n'y a que le capitaine Oppen.

Nous quittons Dorval par KLM, vol sans escale Montréal-Rotterdam. Au-dessus de Londres, nous tournons en rond pendant près d'une heure. Rotterdam est fermé; trop de vent. Atterrissage à Londres, hôtel, repas. Décollage en soirée. Résultat : une journée de moins dans le plus important port d'Europe, Europoort. Trop court, beaucoup trop court!

Nous reprenons l'avion pour Oslo, où nous n'avons que quelques heures pour essayer de tout voir, de tout comprendre. Un autre avion nous emmène à Hambourg. Le gérant local nous donne une conférence et distribue quelques documents publicitaires. Ensuite, il me prend par le bras et me tire à l'écart.

- Mon ami Howard Mann a confiance en vous. Il m'a annoncé votre visite.

Vitement, nous reprenons l'avion. Cette fois, nous atterrissons à Orly. Nous passons par l'hôtel avec nos bagages; il y a une invitation pour une soupe à l'oignon aux Halles. Il est plus de minuit, et à 7 heures nous devons être de nouveau à Orly, à bord d'un avion en partance pour Londres. J'insiste pour laisser tomber la soupe et Gigi est très déçue.

Tôt le matin, de Londres un autobus nous conduit à Liverpool pour que nous puissions observer le déchargement d'une cargaison de sucre brut. C'est très différent du grain, du charbon, du nickel, etc. L'outillage utilisé impressionne peu. Nous revenons à Londres le même jour.

À partir du lendemain, nous vivons un cours d'histoire. Visite guidée de la ville, Westminster, Windsor, Buckingham, la Tour de Londres, etc. Ce cours est suivi d'un somptueux diner. À la fin, le président de l'assemblée se lève et nous remercie d'avoir choisi sa ville comme dessert de notre voyage. Avant que les applaudissements soient terminés, le capitaine Oppen, du Port de Montréal est debout et dit qu'il a bien hâte de prendre sa retraite pour revenir à Londres où il résidait avant la guerre et y vivre avec son vieux père qui y réside depuis longtemps.

Le président reprend la parole et en un français impeccable, sans accent et sans note :

- Il y a parmi vous plusieurs francophones du Québec. J'espère qu'ils ont bien profité de leur voyage et je les invite à revenir nous visiter. Merci

Je me retourne, regarde le sénateur Langlois. Par gestes, je lui suggère de répondre à cette amabilité. Il me répond, non, toi, vas-y. Alors je me lève :

- M. le président, votre courtoisie et votre éloquence font honneur à toute l'Angleterre. Mes compagnons et moi sommes très touchés par votre aimable invitation. C'est avec grand plaisir que nous reviendrons, merci.

Et, dès le lendemain, nous nous envolons vers Dorval.

Le Port de Québec 1947-1974

Quelques semaines plus tard, je reçois une lettre du président Mann demandant à Oppen et à moi un rapport écrit sur ce fameux voyage. Quoi répondre? Je constate que j'ai agi en touriste plutôt qu'en ingénieur. Je n'ai ni note, ni photo. Les quelques documents qu'on nous avait remis ont été oubliés ou perdus au cours de nos nombreux déplacements. En plus des bagages à faire et à défaire, j'avais à m'occuper de Gigi qui ne saisissait pas les instructions données en anglais. D'autre part, il y avait aussi le capitaine Côté et son copain, qui rigolaient presque continuellement.

En cherchant une réponse convenable, je feuillette Engineering Journal. Un article mentionne que le transport maritime s'oriente vers de nouvelles techniques: navires plus gros, tonnages plus élevés, vitesse accrue, besoin de quais de grande hauteur et d'immenses surfaces de stockage, etc. Il me revient alors en mémoire que le gérant de Hambourg avait effleuré cette idée.

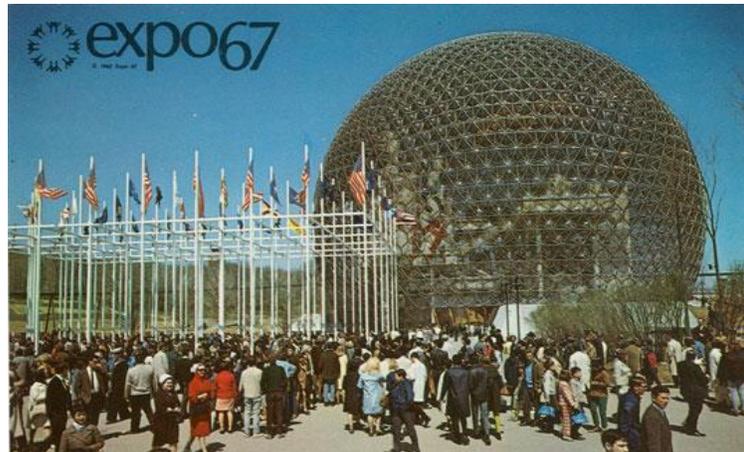
J'ai donc ce qu'il me faut pour mon rapport. Je m'empresse de le rédiger et de le faire parvenir à mon président. Le capitaine Oppen me téléphone pour me dire qu'il a répondu à Mann en lui signalant qu'il avait été bien reçu partout et qu'il ne pouvait rien ajouter de plus. Je ne lui mentionne rien de mon rapport.

STAGE À WESTERN

Quelques semaines plus tard, Louis René Talbot membre du Conseil des Ports nationaux vient m'offrir un stage à l'Université Western en Ontario. Je m'y rends avec l'idée d'échanger des renseignements avec d'autres stagiaires. Ces déplacements couteux, en Europe et à Western, étaient-ils reliés les uns aux autres ?

AU PORT EN 1966 ET 1967

En 1966, au bureau 22 du Port, je reçois la visite de Benoit Tascherau, résident de New Liverpool, sur la Rive-Sud, près du site où se trouve aujourd'hui le quai d'Ultramar. Il m'offre de devenir conférencier officiel, dans la région de Québec, pour l'Exposition universelle de Montréal prévue en 1967. Il s'agit d'un travail non rémunéré, mais



compensé par des laissez-passer, des invitations à certains spectacles, quelques objets souvenirs et le remboursement des dépenses. Ces conférences, avec matériel fourni par Expo 67, sont données en soirée ou en fin de semaine. À chaque fois, je suis prévenu une semaine à l'avance. Le personnel d'Expo 67 se charge de la publicité. J'accepte.

Le Port de Québec 1947-1974

On m'invite au restaurant de l'île Notre-Dame pour finaliser cette entente. On me remet la documentation et on me fait visiter le site. La semaine suivante, Taschereau vient me remettre écran, projecteur, diapositives et gadgets publicitaires.

Au cours de 1967, j'ai donné une centaine de conférences dans des écoles, des restaurants, des salles paroissiales, etc.

Comme récompense, Gigi et moi avons été invités au spectacle d'ouverture et au merveilleux film tchécoslovaque « Laterna Magica », etc.

Un entrepreneur de Québec m'a prêté sa roulotte, installée dans un parc de la Rive-Sud pour que ma famille puisse demeurer à Montréal pendant au moins deux jours.

Ces conférences suivies de questions et réponses sont loin d'avoir été une perte de temps.



Je donnerai plus d'une centaine de conférences sur l'Expo 67 en un an.

STAGE EN FRANCE

Dans un journal de 1969, sans doute l'Engineering Journal, une annonce attire mon attention. L'Association pour les stages techniques en France (ASTEF) invite les ingénieurs œuvrant dans le domaine portuaire à poser leur candidature pour visiter les principaux ports français, rencontrer leurs homologues, etc.

Je fais application, CV inclus. Je suis le seul québécois à être choisi. Mon président Howard Mann me félicite et m'accorde un congé avec solde pour un stage de trois mois.

À Paris, je suis logé gratuitement à Cachan. L'ASTEF m'accorde une aide financière pour repas et déplacements. L'administration se fait au 64 Pierre Charron. Je me souviens de certains noms : Mlle de La Hosseraie, Mlle Robin, M. Cadoret.

Plusieurs conférenciers viennent nous entretenir de machinerie, d'équipement de levage, de dragage, de certification navale, etc. Mon groupe se composait d'une quinzaine d'ingénieurs venant de différents pays : deux Espagnols, un Portugais, un Mexicain, un Argentin, un Égyptien, un Polonais, un Canadien, etc.

Les conférences et discussions se tiennent dans des édifices gouvernementaux. Chaque fin de semaine, il y a excursions, en groupe. La première a lieu à la maison de campagne de Mlle de La Hosseraie. La seconde à Chartres. Cette dernière est inoubliable. Un conférencier super éloquent nous décrit les vitraux de la cathédrale endommagés par la vibration lors des bombardements allemands et alliés. Il nous invite à admirer un des survivants de cette époque, en insistant sur les reflets d'un bleu inconnu, dans la seule lumière solaire. À mon retour à Cachan, j'écris une lettre à Gigi, en lui racontant ma journée et je termine par ces mots : « et tu n'étais pas là ». Je la supplie de venir me retrouver.

Le Port de Québec 1947-1974

Pendant plusieurs années, je l'ai vue sortir cette lettre et la relire. Il ne fallait pas manquer cette occasion unique et gratuite.

Dès que j'informe la responsable de la venue de mon épouse, elle fait ajouter un lit dans ma chambre de Cachan. Elle lui souhaite la bienvenue et me demande en retour de m'assurer que personne ne se perde en cours de route, lors de nos excursions.

Gigi est incluse dans notre groupe lors des visites à Rouen, au mont St-Michel, à Bordeaux, à Marseille, à Boulogne, etc. Un jour dans un restaurant de St-Malo, nous apprenons par la télévision l'enlèvement du diplomate Richard Cross et la capture de Pierre Laporte.

Après chaque voyage, nous revenons à Paris. Nous passons nos soirées à arpenter les rues, les parcs et les monuments de Paris. Je constate alors que les films et les lectures ont bien servi à la préparation de Gigi.

ÉTUDES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU PORT

Quelques semaines après mon retour au bercail, je reçois un téléphone de Fernand Jolicoeur du bureau du ministre Marchand.

- Marcel, peux-tu venir au bureau de la Grande-Allée lundi matin à 9 heures?

Sur place, Fernand est entouré de Roger Drouin, de Michel Lasalle et de Gilles Pellerin. Le ministre a décidé de faire réaliser une étude détaillée du développement du Port. Les services des Consultants Asselin, Benoit, Boucher, Ducharme, Lamarre (ABBDL) de Montréal ont été retenus. Le laboratoire Lasalle fera un modèle du fleuve dans les environs du Port. La firme Dupuis de Québec fera un relevé de tous les plans dans vos archives. Jolicoeur me dit :

- Marcel, tu deviens avec nous membre du comité de surveillance. Nous aurons plusieurs rencontres pour orienter les consultants. Ils devront préparer un rapport écrit qui sera soumis au ministre à temps pour l'inscrire au budget de l'année 1972-1973.

Au cours de cette année, je deviens le président du comité. De nombreuses rencontres ont lieu à Québec, à Montréal et à Ottawa. Le gouvernement du Québec s'intéresse à ces études du Port et y délègue Bruno Riendeau qui se joint à notre comité. Le rapport est terminé à temps. Il est rédigé en français et imprimé en 10 ou 12 cahiers, plus un résumé en anglais. Les archives nationales et les bibliothèques locales en ont reçu copies.

Frédéric Dréville de ABBDL est le dirigeant responsable des études. Au cours d'une discussion, je lui apprends qu'à Marseille, le port est en train de réaliser un projet semblable à celui des Battures : quais de grande hauteur et création de terre-plein par dragage. Quelques jours plus tard, nous prenons tous les deux l'avion pour aller visualiser « in situ ».

Le Port de Québec 1947-1974

DEUX AUTRES MISSIONS

Ces études du Port ont souligné l'importance des grandes surfaces de stockages pour la manutention du vrac. Or ces grandes surfaces sont réalisées par de coûteux travaux de dragage. Pour nos quatre quais des Battures, deux soumissionnaires ont répondu à l'appel d'offres : McNamara Dredging de Toronto et Marine Industries de Sorel, devenu par après Richelieu Dredging. Plusieurs autres ports utilisent des procédures semblables. Mais réussissent-ils mieux que nous? J'en doute.

Il est alors décidé de préparer une mission pour examiner cet aspect. Quatre ingénieurs en font partie : Roland Thibault, vice-président de Marine Industries, Norman McNeil de ABBDL, Gaston Blanchet du Port de Québec et moi-même.

Nous examinons de près les dragages en cours sur la Seine, la Loire et en Méditerranée, à Fos. Seuls ces derniers sont comparables, quant aux méthodes, aux volumes de sable, aux dimensions des surfaces de stockage et aux résultats obtenus.

Le Québec s'intéresse de plus en plus au fleuve et aux ports. J'apprends qu'il envoie en mission en France, Jacquelin Harvey géographe, pour deux semaines. J'offre de l'accompagner; ce qui est accepté. Ensemble nous visitons Boulogne, La Rochelle et Marseille.

LES MURS DE LA RIVIÈRE SAINT-CHARLES

En 1972, le budget du Port inclut la construction d'un nouveau quai sur les Battures de Beauport. Le conseiller Louis René Talbot, des Ports nationaux à Ottawa, de passage à Québec, vient discuter du contenu de notre budget.

La ville de Québec soumet aussi des demandes au fédéral, par l'entremise du ministre Jean Marchand. On y décrit la rivière Saint-Charles comme un dépotoir public à ciel ouvert. On y demande de défrayer les coûts de construction de murs et d'un aménagement paysager pour empêcher des citoyens de venir jeter dans la rivière des carcasses d'animaux morts, des vieux pneus, des surplus de légumes, etc.

Le gouvernement est dans l'embarras. Accorder cette demande devient un précédent. La refuser devient un geste politique impardonnable. Les travaux publics fédéraux, provinciaux et municipaux sont à l'œuvre dans la rivière Saint-Charles, au parc Cartier-Brébeuf, depuis quelques années, mais ces organismes ne sont pas le Port.

Quelques semaines plus tard, Jean Marchand remercie le ministre Pickersgill de Terre-Neuve, pour avoir trouvé la solution. Cette rivière est dans le Port et déverse ses eaux et sa pollution dans le territoire portuaire. Alors, il est normal que le coût des murs soit dans le budget du Port. Mais l'embarras persiste parce que les documents nécessaires à la construction des murs (emplacement précis, arpentage, type de murs, aménagement, etc.) sont loin d'être prêts.

Le Port de Québec 1947-1974

Pour régler ce problème, le gouvernement fédéral désigne les Travaux publics du Canada comme maître d'œuvre du projet et appointe un nouveau comité pour en guider et surveiller la réalisation. Les Travaux publics sont représentés par Gérard Lajoie, président du comité et Gaston Drouin, la ville par Arthur Piché, son ingénieur en chef et Roger Guay, et le Port par Less Stratton, ingénieur en chef du Conseil, à Ottawa et Paul Bousquet, gérant du Port.

Les réunions sont tenues à la gare maritime Champlain de l'anse au Foulon. La langue de travail est le français, mais Stratton ne peut suivre la musique et je deviens son remplaçant. Résultat : Le développement des battures de Beauport est reporté à plus tard et les montants budgétés pour le Port sont utilisés par les travaux publics du Canada pour assurer la construction des murs de la rivière Saint-Charles. Le Comité se réunit souvent et les travaux progressent rapidement.



En 1966, la Ville de Québec, en partenariat avec les instances provinciales et fédérales, amorce la construction de murs de béton de chaque côté de la rivière Saint-Charles, sur quatre kilomètres de longueur, soit du pont Samson à la passerelle de l'Aqueduc. Ces aménagements furent démantelés 30 ans plus tard pour procéder à la renaturation des berges.

La vie de famille

LE MARIAGE

J'ai rencontré Gilberte pour la première fois, lors de ma graduation, au printemps 1946. Nos fiançailles ont eu lieu le dimanche de Pâques 1947. Je travaillais alors à Roberval pour Saguenay électrique et nous planifions notre mariage pour l'été de la même année. Nos fréquentations ont donc été de courte durée.

Lors de mon entrée en fonction au Port de Québec en mai 1947, mon horaire hebdomadaire était de 9 h à 5 h, du lundi au vendredi inclus et de 9 h à midi et demi le samedi. Je résidais chez mes parents, avenue Royale, à Courville, desservie par des autobus de banlieue ouvrière. Ce qui me laissait très peu de temps pour planifier un mariage.



La réception de mariage a lieu à l'hôtel Saint-Roch, propriété du parrain de ma femme, le colonel Oscar Gilbert.

Finalement les décisions suivantes sont prises : le mariage sera célébré à la fin de l'été de 1947, à l'église St-Charles de Limoilou par le Père Émile, capucin. Les pères et mères, les frères et sœurs, les oncles et tantes seront les seuls invités. Ma sœur et celle de Gigi s'occuperont de tous les détails. La réception aura lieu à l'hôtel St-Roch. Les mariés et leurs témoins seront en simple tenue de ville. Les nouveaux époux seront à loyer dans une maison en construction, sur la rue des Jésuites, à Giffard.

Tout est réglé ou presque, sauf un congé de mariage. Au cours d'une de nos conversations, j'en parle à mon patron. D'un commun accord, nous fixons mon absence du 28 août au 2 septembre, fin de semaine de la Fête du travail, soit 4 jours.



L'appartement de mes beaux-parents, Gracia Gilbert et Ernest Simard au 2^e étage de l'immeuble dont ils étaient propriétaires au 116 1/2 (aujourd'hui 502) chemin de la Canardière à Québec.

Le mariage a donc lieu le vendredi 29 août 1947. Tout se passe selon le programme établi. Après la cérémonie et la réception, la sœur de Gilberte, Gaby, et son époux Jean-Paul Labranche viennent nous reconduire à St-Jean-Port-Joli, pour notre voyage de noces. Ils reviennent nous chercher le lundi 2 septembre, en après-midi.

En cette époque d'économie, il n'a même pas été question de louer une voiture. Nous arrivons directement, à notre

La vie de famille

nouveau logement, au deuxième étage de la maison Tanguay, rue des Jésuites à Giffard. Jean-Paul et Gaby qui occupent le premier étage nous invitent à souper chez eux. Dès le lendemain, je retourne au Port. Par la suite, nous prenons vite l'habitude d'aller souper les samedis chez les beaux-parents au 116 1/2 de la Canardière et les dimanches au 2032 avenue Royale, chez mes parents.

Et Gigi devient enceinte. La famille Simard nous offre gîte et couvert. Nous prévenons le propriétaire Tanguay que notre bail viendrait à échéance le premier mai 1948. Nous déménageons sur la Canardière. Le fait que nous n'ayons à payer ni loyer, ni nourriture, ni chauffage, ni électricité, ni téléphone nous permet d'accumuler des économies à la Caisse populaire.

LES ÉTÉS AU CHALET

En 1948, Gigi et moi passons l'été au chalet de la famille Simard, au Lac Sergent, dans le comté de Portneuf. Je voyage par le train, matin et soir. Je deviens alors l'homme à tout faire de la famille, sauf la cuisine et le ménage. Heureusement, il y a deux semaines de vacances, le 24 juin, le 1^{er} juillet et les fins de semaine.



Le chalet de la famille Simard au Lac Sergent dans le comté de Portneuf, construit en 1932.

Je commence par l'eau courante. Un cousin voisin, Léon Joseph Simard a l'eau chez lui. Il me donne la permission de connecter sur sa tuyauterie un branchement galvanisé; c'est un jeu d'enfant, quand on a fabriqué des buts de hockey en tuyaux. L'évier de cuisine est en place, mais non raccordé, depuis environ 15 ans.



Gilberte et moi avec mes beaux-parents, Gracia Gilbert et Ernest Simard, au chalet du lac Sergent.

Ensuite, 4 gros sapins, trop près des escaliers d'entrée, ont des branches qui frottent sur le toit de la véranda; il faut arrêter cette érosion.

Le chalet repose sur des bûches de bois et de grosses pierres qui se déplacent aux gels et dégels. Il n'y a ni toilette, ni bain. Au cours des nuits, nous avons parfois la visite des chauves-souris. La petite tondeuse manuelle est bien insuffisante pour le foin. Il n'y a aucune remise : outils, canot, avirons et équipement doivent être sortis et rentrés pour chaque usage.

DEUX FAUSSES COUCHES

En août 1948, les Labranche passent une vacance avec nous. Nous essayons d'enlever deux des souches des arbres abattus plus tôt. Un soir, Gaby ne se sent pas bien. Jean-Paul va chercher le docteur Minguy, au bout du chemin de La Colonie. Près de 30 minutes plus tard, le docteur m'appelle. Il me met dans la main quelque chose enveloppé dans du papier et dit va jeter ça dans la chiotte. Dehors je regarde le contenu et je comprends qu'il vient de pratiquer une fausse couche.

Quelques semaines plus tard, de retour à la ville, je me rends à Courville pour la coulée d'un trottoir de ciment au pied de l'escalier d'entrée. À mon retour, Mme Simard m'apprend que Gigi se repose; elles arrivent de l'hôpital. Gigi a eu une fausse couche, comme sa sœur.

Nous conservons néanmoins notre rythme de vie.

LA MAISON DE L'AVENUE MONK

Avec les économies réalisées, je m'achète un terrain de 5 000 pieds carrés sur l'avenue Monk. Le vendeur est la Compagnie Québec Land; le prix 2 500 \$. Cet achat devient une étape importante dans notre vie. Il ouvre une porte vers l'autonomie financière et ferme celle d'un passé trop restrictif et d'une sacoche presque toujours vide.

Mon terrain est situé sur le site de l'ancien musée chinois des Jésuites²¹. C'est là qu'ils imprimaient le journal des missions : Le Brigand. Il est aussi à deux pas de mon collège où j'espère bien que mes fils iront un jour pour y recevoir une bonne formation.

J'entreprends les plans de la maison dont je rêve depuis un certain temps. La salle de lavage et séchage de linge me semble une innovation; et quelle amélioration par rapport à ce que nous avons à Courville. Je négocie avec M. Gagnon de Mutual Life un projet d'hypothèque remboursable en 20 ans. Il examine mes plans préliminaires et convient qu'il y a des possibilités. Il faut d'abord compléter les plans, puis les soumettre à l'approbation de l'Office du Crédit Agricole qui garantit le prêt au taux de 2,5%. Sur réception de cette approbation, les travaux pourront débuter. M. Gagnon viendra inspecter une fois les fondations complétées et le carré de



La maison du 821 Monk. Au second étage, le 823 Monk, il y avait un locataire.

²¹ Le musée chinois fondé par les Jésuites en 1931 logeait au 653 chemin Ste-Foy. Il déménagera quelques années plus tard à Montréal avant de voir sa collection rapatriée au Musée de la civilisation de Québec

La vie de famille

maison érigé selon les plans. S'il est satisfait, un chèque sera émis pour aider à la poursuite des travaux. À chaque phase terminée, il y aura inspection et correction, si nécessaire. Des chèques seront émis jusqu'au total de 10 000 \$, le montant de l'hypothèque. M. Gagnon m'informe des modalités de remboursement prévues :

- Chaque année, vous me remettrez douze chèques prédatés du premier du mois de 106, 83 \$ chacun.

Le terrain payé comptant grâce aux économies réalisées et les plans terminés, il est prévu de commencer la construction au printemps de 1950.

Au Port, d'une fenêtre de mon bureau, je vois des ouvriers occupés à démolir une grosse bâtisse. Je vais voir ce qu'il en est. M. Cantin de Sainte Catherine m'informe qu'il a obtenu le contrat des Travaux publics du Canada pour démolir le H.M.C.S. Chaleur II. Il s'agit d'un centre d'entraînement naval devenu un surplus de guerre. Tous les matériaux récupérés de la démolition sont en vente à prix réduit. Je lui apprend que j'ai l'intention de me construire une maison.

- Je sais que vous êtes le nouvel ingénieur au Port. Venez voir la qualité de ces murs en madriers de première classe; ils sont tous tirés de largeur et d'épaisseur. J'enlève tous les clous et je vous les livre en bon état.
- Il y en a combien?
- Assez pour faire tout le carré d'une grande maison, y compris les portes et les fenêtres.
- Bon, mais à quel prix?
- Pour vous, c'est la moitié du neuf; vous ne pourrez pas trouver mieux ailleurs.
- Ça demande réflexion.
- D'accord, mais ne tardez pas, parce que ça va se savoir et les acheteurs vont être nombreux.

De retour chez mes beaux-parents, je les mets au courant de cette offre. La réponse :

- Un de nos locataires est charpentier de métier. Il a des problèmes depuis la fin de la guerre. Il s'est ouvert une fabrique d'eau de javel, mais ça ne paye pas.
- Est-ce qu'on peut lui parler pour lui offrir du travail?
- Un coup de fil et il sera ici dans 15 minutes.

Effectivement, le producteur de Vita Lava arrive très inquiet. Je lui explique ma situation et l'interroge sur son expérience en construction.

- Avant la guerre, j'ai fait les portes d'entrée et les décorations au-dessus du grand escalier du collège des jésuites sur la rue Saint-Cyrille.

J'avais admiré ces portes et leurs décorations pendant mes années de collège; du travail bien fait.

- Ensuite j'ai travaillé pour les Dominicains. Pendant la guerre, j'ai travaillé pour un entrepreneur au camp de Valcartier.

- Voici les plans de ma maison. Êtes-vous intéressé?
- Oui, mais je n'ai plus d'outils.

Nous finissons par nous entendre. J'achète les outils dont les coûts seront retenus sur ses gages futurs. M, Cantin, mon fournisseur, livre les matériaux convenus à l'usine Vita Lava de Deschênes & fils, tout près de chez mes beaux-parents. C'est là et à ce moment que débute la fabrication des portes et fenêtres de la maison sise au 821-823 de l'avenue Monk

Mon beau-père va deux ou trois fois par semaine surveiller l'avancement des travaux. Pour ma part, je vais plutôt sur l'avenue Monk pour me familiariser avec le voisinage et visualiser l'emplacement de la maison de mes rêves. À cette époque, je n'avais pas encore de voiture; donc déplacements lents. Un jour un passant me parle :

- C'est à vous ce terrain-là?
- Oui monsieur.
- Je peux vous le creuser pour pas cher.

Mon fabricant de fenêtres et mon beau père arrivent en camion Vita Lava. Nous discutons, nous nous entendons et nous plantons des piquets. Le creusage commence la semaine suivante. Un cheval de labour et une pelle de métal sont utilisés. Ce travail dans une terre de jardin se fait plus rapidement que prévu; mais je ne me souviens pas du coût.

Deschênes se fait aider par un de ses voisins très adroit. Mon père, mes deux frères et moi y allons aussi souvent que possible. Les portes et fenêtres fabriquées par Deschênes, ainsi que ce qui reste des matériaux livrés par Cantin, sont transportées sur le site. Tel que prévu, il y a suffisamment de madriers pour monter tout le carré de maison.

J'appelle M. Gagnon de la Mutual Life. Il vient faire son inspection, se déclare satisfait et je reçois un chèque de 6 500 \$; j'espérais 10 000 \$. On m'explique au téléphone que la brique n'était pas posée sur le mur arrière; on ajustera à la prochaine réclamation. La semaine suivante. M. Max Fagan, le voisin d'en face, traverse la rue et vient me demander si j'accepterais de louer le logement du haut à son homme de confiance Saül Gold. Le bail est signé avant la fin des travaux, à 100 \$ par mois. M. Gold, sa femme Sarah, ses fils Barry et Michael et leur servante Marguerite (Gogo) Pomerleau entrent à la fin de septembre et ils y restent une vingtaine d'années.

Quant à nous, le déménagement a lieu le 6 octobre 1950 et nous y demeurons pendant 40 ans.

Certains de mes confrères apprennent l'existence de ma propriété, ils viennent voir en curieux. Jean-Louis Boivin, chimiste, originaire de Baie-Saint-Paul emprunte mes plans et s'en construit une semblable sur la rue Rochette à Sainte-Foy.

Les Gold auront comme remplaçants Louis-Marie Lemay, sa femme Judith Vézina, leurs filles Esther et Hélène et leur fils Robert. Ils y demeureront jusqu'à ce que nous vendions notre maison, en 1990.

La vie de famille

Du point de vue financier, la maison coûte 20 000 \$, lors de la construction. Deux locataires l'occupent pendant 40 ans, ce qui fait que la vente devient un profit net.

LES BELLES ANNÉES

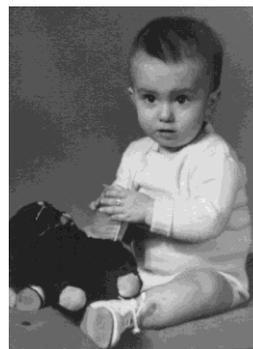
MARC

Marc naît le 30 novembre 1949, à l'hôpital de l'Enfant-Jésus. Mon père Jules est parrain et ma sœur Jacqueline est marraine.

Gigi accouche dans la douleur et la peur. Le stress est tel qu'il faut lui mettre les fers pour le passage du bébé.

Un médecin plus compétent aurait peut-être fait une césarienne. L'attente dure une éternité. Le médecin aurait-il pu la rassurer? Finalement, une garde malade sort en portant un bébé. C'est Marc, mais son œil gauche.....

- Oh! Ça va se replacer, dans quelques jours tout sera normal.



Marc vers 1 an

Une semaine plus tard, nous rentrons à la maison, au 116 et demi de la Canardière, devenu plus tard le 502. Mais Marc pleure beaucoup. Quelque chose ne va pas. Un médecin de la 3^e avenue vient l'examiner

- C'est normal qu'un enfant pleure. Tout va bien, soyez sans inquiétude.

Puis, le 6 octobre 1950, nous aménageons dans notre nouvelle maison de l'avenue Monk. Dès sa première nuit, Marc dort comme un prince; il se sent bien dans son nouveau chez soi. Marc semble heureux, il marche partout et sa voix est agréable à entendre. Quand je le place debout sur le frigo, c'est en riant aux éclats qu'il saute dans mes bras.

À l'été, nous allons au chalet. Il s'agit d'un changement complet. Les bruits ambiants sont différents. Les visiteurs ne sont pas les mêmes. La baignade dans l'eau du lac est moins agréable que dans l'eau chaude du bain, les lits sont moins confortables. Marc répète souvent :

- Je veux m'en aller dans chez nous.



Marc vers 2 ans.

En 1949, 50 et 51, nous passons l'été au chalet du lac Sergent. Je voyage par le train matin et soir et, le midi, je dine au Baril D'huitres, au Riviera avec des collègues du Port, ou à La Brasserie Dow avec Roland Charland.

C'est au cours de ces années-là que j'entreprends la construction d'une salle de toilettes, sans bain, mais avec un drainage en blocs de béton enterrés. Puis j'achète un kit de cabanon de 8 pieds par 12 pieds. Je donne à contrat aux Rochette la construction d'un solage en blocs de béton sous le chalet.

HÉLÈNE

Hélène naît le 23 juillet 1952 à l'hôpital Saint Sacrement. Mes beaux-parents sont parrain et marraine, lors de son baptême à l'église paroissiale.



Hélène, Marc et le père Noël Marcel à l'hiver 1953.

À peu près à la même date, mon beau-frère, Paul Simard change de voiture. Il me vend sa Pontiac marron, à quatre portières, conduite manuelle. C'est ma première voiture



Marc et Hélène dans la cuisine sur l'avenue Monk.

Comme l'accouchement a eu lieu l'été, les Labranche sont seuls au chalet. Mais puisque maintenant nous avons une voiture, en août, nous allons leur montrer notre poupon. Nous en profitons pour présenter le chalet à Hélène, mais ce n'est pas suffisant pour la réveiller. Marc est du voyage. De retour à la ville, j'entreprends la construction de mon garage.



Hélène vers 1 an.

En 1953, Hélène a un an; au chalet, elle rit aux éclats. Elle marche, elle trotte : cuisine, salle à manger, un grand rond. C'est la belle vie.

1954 ET LES ANNÉES SUIVANTES

Marc a 5 ans et Hélène 3 ans, en hiver, nous jouons ensemble dans la neige. Nous passons les étés au chalet. Nous achetons nos légumes chez les Frères de la Miséricorde et notre épicerie chez Boutet. C'est vraiment la belle vie.

En septembre 1954, Marc débute sa scolarité, à l'école Saint-Joseph des Oblates, rue Joffre, au coin de St-Cyrille. Pour la dernière année de son primaire et comme préparation pour son collège, il est inscrit à l'école Poulin, sur Saint-Cyrille. Par la suite, il réussit les examens d'admission au collège des Jésuites et il y demeure trois ans. Il lui arrive de sécher des cours. Le père Favreau préfet des études, recommande qu'on le fasse examiner

La vie de famille

par un médecin. Le docteur Dominique Bédard est consulté. Tout est normal. Plus tard, il fréquente l'école Joseph-François Perreault et le CÉGEP Ste-Foy. Au cours de ces années, j'emmène souvent Marc au Port.

Septembre 1957, Hélène a 5 ans; sur le trottoir devant le 821 Monk, elle attend le taxi de M. Tailleur pour se rendre chez Mlle Galipeau sur la rue Moncton. C'est son professeur de première et deuxième années. Il n'y a que quelques garçons et filles dans sa classe.

En 1960, pour sa troisième année, elle va au couvent de Bellevue. Elle y termine son cours primaire et aussi son secondaire, soit un total d'une douzaine d'années. En préparation pour son avenir, elle anime un spectacle intitulé le LATOUSHOW.

Elle fréquente ensuite l'Université Laval où elle obtient un baccalauréat ès arts : journalisme et sciences politiques.



Gilberte et moi fêtons notre 10^e anniversaire de mariage au Lac Sergent entourés d'amis et membres de la famille. À l'arrière Antonio Trépanier, ma belle-sœur, Carmen Simard, Lumina et Arthur Verrault, la sœur de Gilberte, Gaby Labranche, Mildred Simard, fille adoptive de Lumina et Arthur Verrault, Paul Simard, le frère de ma femme. Sur la rangée du centre Gilberte et moi, mon beau-frère Jean-Paul Labranche et Pauline Trépanier. À l'avant, les enfants de ma belle-sœur Carmen Simard et de mon beau-frère Jules Simard, (sans doute celui qui a pris la photo) Guy, Luc et Marie, suivis d'Hélène et Marc.

ANNE

À la fin de 1960, j'espère devenir le père du bébé de l'année, mais en vain. Noël passe, le jour de l'An aussi et je ne vois rien venir. Le 10 janvier Gigi entre à l'hôpital Saint-Sacrement. Dans sa chambre il y a le médecin, une religieuse infirmière et moi. Le médecin prend la parole :

- Le bébé tarde à venir. Il va falloir faire une césarienne. C'est une opération sérieuse. Voulez-vous faire votre testament?

Gigi souffre trop pour répondre. Et moi, je dis :

- Pas nécessaire.

La religieuse ajoute :

- Voulez-vous que j'appelle l'aumônier pour vous confesser et recevoir l'extrême-onction?
- Non merci.
- Avez-vous des questions?

Très encourageant!...

J'attends avec impatience et enfin, on vient me présenter une belle fille bien jouflue. C'est Anne, ma princesse. Une semaine plus tard, nous rentrons à la maison. La bonne, Gloria Soares, émigrante des Açores, a préparé un petit goûter.

Anne est baptisée à Saint-Sacrement. Ses parrain et marraine sont Paul Simard et son épouse Reine Marois.

À 5 ans, Anne débute sa scolarité à l'école Saints-Martyrs. Elle complète son secondaire à Bellevue, en 1973. Quant au CEGEP, elle commence à Mérici, puis bifurque à Limoilou. Elle obtient un baccalauréat ès consommation (merchandising) de l'Université Laval, en 1984.

LYNE

Le 25 janvier de 1963, Lyne voit le jour à l'hôpital Saint-Sacrement. Elle est baptisée par le père Côté S.S.S.S. Son parrain est Marc et sa marraine Hélène.

Elle, c'est mon Bébé; comme moi, elle aime les animaux et les sports.

À quatre ans, elle entre en maternelle à Saint-Martyrs. Comme ses deux sœurs, elle termine son primaire et son secondaire à Bellevue. Elle obtient son DEC au CÉGEP de Limoilou.



Anne vers 1 an



Anne vers 2 1/2 ans



Lyne vers 1 1/2 ans

La vie de famille

Elle est admise en première année d'architecture à l'Université Laval, en 1981. Mais il est bien possible qu'elle n'ait pas la vocation, puisque dès l'année suivante, elle bifurque en urbanisme à UQAM, à Montréal, où elle obtient un bac ès urbanisme. Son année d'architecture lui sert en dessin, en peinture et en beaux-arts. Je ne suis pas déçu de ce changement de route. Il prouve qu'elle peut décider par elle-même. Elle a fait comme je l'ai fait quand j'ai décidé de devenir ingénieur.



Lyne vers 6 ans



Lyne et Anne à 3 et 5 ans dans la cuisine de la maison familiale sur la rue Monk.

D'AUTRES SOUVENIRS

Mais il y a aussi d'autres aspects dans les souvenirs de ces belles années.

La construction de la maison du 821 Monk est un succès tout d'abord du point de vue coût et vitesse d'exécution :

1. Gigi, le bébé de la famille, est la première à avoir son chez-soi.
2. La rapidité à trouver un bon locataire sans même avoir besoin d'annoncer
3. Le plan de la construction peut servir pour d'autres.
4. Deschênes, le fabricant de Vita Lava a démontré des talents inconnus.
5. Les arrérages de loyer de Vita Lava n'existent plus.

La famille Simard décide alors d'utiliser ce constructeur pour transformer une maison de trois étages sur le boulevard Charest, pour en faire un magasin de vente d'ornements d'église et de vêtements liturgiques, la Procure Ecclésiastique. Jusque-là, les stocks de marchandises étaient empilés sous les lits au 502 de La Canardière. Le commerce d'articles

religieux passe alors de commis voyageurs, se rendant d'une paroisse à une autre, à un véritable centre de ventes avec exposition des articles offerts.

Dans la famille de ma femme, il reste encore trois Simard à construire : sa sœur Gaby et ses deux frères, Jules et Paul. Gaby et son mari Jean-Paul Labranche sont locataires, tout comme Paul Simard, alors que l'ainé Jules vit chez ses parents. On décide alors de commencer par les Labranche, parce qu'ils se sont déjà acheté un terrain sur la rue Madeleine de Verchères. Mais ils ne veulent pas de locataire au-dessus de leur tête. Ils ont peut-être connu quelques embarras dans leur logement à Giffard. Mes plans ne peuvent donc être utilisés et je suis trop occupé pour en commencer d'autres.

Deschênes entreprend la construction de la maison des Labranche au printemps de 1953 ou 54. La présence de terre glaise cause quelques inconvénients, mais ils sont satisfaits des résultats.

L'année suivante, Paul, le frère de Gigi, devient le client de l'ex-embouteilleur d'eau de javel. Il utilise mes plans pour l'érection de sa maison sise au 875 Madeleine de Verchères. Mais son épouse préfère installer la lessiveuse dans la cuisine et utiliser la salle de lavage comme remise. La maison à peine terminée, ils font percer une porte dans le solage de béton pour ériger un garage en sous-sol. C'est là le désavantage de ne pas savoir lire les plans.

Jules, l'ainé de la famille cède aux pressions de sa mère et devient le dernier client de Deschênes. Mais son terrain est trop étroit pour pouvoir utiliser mes plans.

Quelques jésuites viennent, à tour de rôle, visiter mon installation sur l'avenue Monk. Le père Léo Hudon trouve que je suis bien chanceux d'avoir une femme comme Gigi. Le père Réginald Goulet est en contemplation devant des numéros de la revue Architectural News Record. Le père Ernest D'Astous me demande un vin écossais.

Le voisin arrière, Adrien Hébert, fait une patinoire dans la cour pour ses enfants, Christiane, Jean, Richard, Marc, et leurs amis. Je me joins parfois à leurs jeux. Je m'achète une souffleuse à neige Toro. Je l'utilise pour déblayer l'entrée depuis la rue, jusqu'au garage et ensuite dans la cour.

Aux environs de 1960, je finis le sous-sol de notre maison. J'y aménage un bureau avec bibliothèque et table à dessin. J'y trace le plan du chalet des Labranche. Maurice Rochette de Lac-Sergent en fait la construction. Il est situé au 1652 chemin de la Chapelle, voisin de notre chalet.

La vie de famille



En 1972, nous fêtons notre 25^e anniversaire de mariage au chalet des Labranche. Sur cette photo on aperçoit en partant du haut et de la gauche : Mildred Simard, mon beau-frère Paul Simard et son épouse Reine Marois, René Beauséjour, Antonio Trépanier, mon beau-frère Jules Simard, mon frère Roger. 2^e rangée : Pauline Trépanier et ma nièce Louise Labranche. 3^e rangée : Mon frère Paul-Émile et son épouse Colette Lambert, notre locataire sur la rue Monk, Judith Lemay. 4^e rangée, Gemma Beauséjour, Françoise Grenier, l'épouse de mon frère Roger et madame Couture. 5^e rangée, ma sœur Jacqueline, épouse en secondes noces de Jean-Paul Labranche, ma nièce Reine Labranche, ma belle-sœur Carmen Guèvremont, épouse de Jules Simard, ma nièce Lucie Labranche, ma fille Hélène. À l'avant, Jean-Marie Couture, le père Bélanger, curé de la paroisse Saint-Sacrement à Québec, ma fille Anne, Gilberte et moi, ma fille Lyne, Louis-Marie Lemay et enfin, mon garçon Marc.

La Société des traversiers du Québec 1974-1984

En 1974, Hélène et Marc ont quitté la maison tandis que mes deux petites dernières sont encore aux études. Lors d'une réunion de parents d'élèves au collège de Bellevue, Jacques Charland, confrère de collège et ingénieur, sous-ministre adjoint à Transports Québec, vient me saluer. Nous causons de quais et travaux portuaires.

Le lendemain de cette rencontre, il demande à Simone Beaulieu, ma secrétaire, si je peux le recevoir.

- Marcel, ce matin, j'ai soumis ton nom au ministre Raymond Mailloux pour que tu deviennes PDG de La Société des traversiers du Québec.
- Oh! Merci bien. Je le prends comme une marque de confiance. Je sais qu'il y a des problèmes à la traverse de Québec-Lévis.
- Mais c'est beaucoup plus que ça. Nous avons un traversier brise-glace en construction à Sorel et le ministre désire t'en causer personnellement. Il t'attend à son bureau, au Bunker, lundi matin à 9 heures.
- Oh merci beaucoup pour ton appréciation, j'y serai.

Et le ministre me reçoit fort aimablement.

- J'ai bien entendu parlé de vous. Vous êtes sans doute au courant que la Loi de la Société des traversiers de Québec-Lévis a été remplacée par une nouvelle Loi, dont voici une copie. En plus, nous visons l'acquisition de la traverse Matane-Godbout. Il nous faut un homme pour diriger et orienter cette Société selon nos espoirs. Je n'ai pas assez de temps pour vous expliquer les détails. Je vous suggère d'en discuter avec Jacques Charland que vous connaissez bien, je crois.

Cette proposition m'intrigue. En fait, c'est la troisième fois qu'on m'offre un poste au provincial :

- 1- Gaston Cholette était venu me voir, accompagné par un universitaire français. Avec l'approbation de Claude Morin; il m'avait offert une période d'étude en France, probablement à l'ENA, suivie d'un poste important au retour.

La Société des traversiers 1974-1984

2- Le ministre de l'Éducation, Gérin-Lajoie, dans une intervention similaire à celle de Jacques Charland, avait délégué Robert Morin pour m'offrir un poste. Le ministre m'a lui aussi proposé ce poste important. Mais en sortant de la rencontre, j'ai vu sous un escalier, dans un tout petit local, un homme élégant, en train de faire des mots croisés. J'ai questionné; on m'a répondu :

- C'est l'ancien sous-ministre; il est tabletté.

Je n'ai pas donné suite à cette offre. Et maintenant, que faire avec celle-ci?

Je téléphone à Jacques Charland; il m'invite à déjeuner chez lui, le lundi suivant à 8 heures. Il débute la conversation :

- Commençons par la traverse de Québec-Lévis. Les nouveaux quais sont terminés, mais ne sont pas encore payés; il y a des réclamations. Les piétons sont transportés en autobus par le pont. En priorité, il faut rétablir le service et en assurer une fiabilité réelle. Dans un proche avenir, le brise-glace en construction à Sorel sera lancé. Il y aura alors période de rodage, puis de mise en service. La nationalisation de la compagnie Matane-Godbout limitée est aussi une priorité.
- C'est là mon mandat?
- Il faut aussi acquérir d'autres traverses : Ile aux Coudres, Sorel, Tadoussac et en ouvrir de nouvelles; faire construire des bateaux, des quais, des gares maritimes et harmoniser les conventions collectives.
- Mais pour réaliser ce mandat, il va falloir du personnel.
- Bien sûr, c'est pour ça que nous avons pensé à toi. Le ministre a déjà navigué et il connaît ton passé dans la marine et au Port. Jacquelin Harvey qui était de ton dernier stage en France est son neveu.

Cette importante proposition comporte beaucoup d'inconnus et d'incertitudes. J'en cause avec l'avocat du Port, J. Léo K. Laflamme. Il me dit :

- C'est peut-être la chance de votre vie; mais protégez vos arrières. Parlez-en à Bousquet, suggérez-lui d'écrire au président Mann pour qu'il vous accorde un congé sabbatique qui vous permettrait d'accepter la proposition et, plus tard, de nous revenir, si vous le voulez.

La demande acceptée par le président Howard Mann spécifie : Congé d'un an sans solde, permettant de conserver un poste similaire et de souscrire au fonds de pension sans pénalité.

J'accepte l'offre et au Port, le club social organise une soirée d'adieu. On utilise la salle de réunion de la bâtisse B. Les ingénieurs, techniciens, dessinateurs, comptables, policiers, délégué syndical, enfin tous, sauf Bousquet.

La réception est présidée par un adjoint, Michel Careau qui excuse l'absence du gérant. Les dames s'occupent de Gigi pendant que j'essaie avec beaucoup d'émotion de les remercier de leur geste amical.

Parce que les nombreux problèmes en cours à la S.T.Q. sont en urgence, je débute le lendemain matin à mon bureau du siège social loué par la traverse de Lévis, dans un édifice du Canadien National, au marché Champlain. J'y suis accueilli par sept employés :

1. Fernand Drolet, en charge de la traverse;
2. Gaston Saucier, chargé de la finance;
3. Mlle Matte, commis de bureau;
4. Mlle Blais commis de bureau;
5. Mme Camille Voiselle ma secrétaire;
6. Jean Guy Cloutier, spécialiste en vente de bibelots;
7. Mme Cloutier son épouse, adjointe aux souvenirs.

Camille, ma nouvelle secrétaire, me signale qu'il y a deux absents : Mme Dion, secrétaire principale et Roger Vézina, préposé à l'entretien. Il n'a pu venir parce qu'il est du côté de Lévis et que les passerelles d'accès au traversier n'opèrent pas.

Je sors pour essayer de trouver ce qui ne va pas avec ces passerelles en panne depuis quelques semaines. Vézina arrive dans sa camionnette; il a fait le tour par le pont de Québec. Il me dit :

- On le sait ce qui ne va pas. C'est ce réducteur de vitesse qui a travaillé sans huile; il en faut un neuf.
- Appelez Jacques Déry de Lavalin à Montréal et poussez dessus.

De retour au bureau, je demande à Camille d'appeler Déry que je connais bien. Il est au courant de la situation et les engrenages déjà en fabrication seront livrés et mis en marche dans quelques jours.

Un problème réglé. Mais je suis quand même déçu. Je connais mal ce milieu. J'ai l'impression de recommencer mes études. Au Port, j'avais du personnel qualifié auquel je pouvais me fier; ici je me sens solitaire. Le personnel actuel est plus orienté vers les revenus des restaurants et des souvenirs que vers la fiabilité du service. C'est à l'opposé de mon mandat. Il me faut de l'aide, mais je n'ai même pas de local pour l'accueillir.



Créée le 4 juin 1971, la STQ exploitait une seule traverse, soit Québec-Lévis. Quatre décennies plus tard, elle gère cinq traverses qui ont réalisé 3 millions de traversées représentant 8 776 549 km, soit 220 fois le tour de la Terre avec à son bord, 160 millions de passagers et 57 millions de véhicules.

Source : STQ, communiqué du 40^e, 6 sept 2011

La Société des traversiers 1974-1984

Je retrouverai à la Société des Traversiers un peu le même sentiment que lors de mon arrivée au Port de Québec, 27 ans plus tôt: Tout est à faire, je me sens seul et je ne connais pas bien le secteur.

- La Société est mal logée
- Le personnel est plutôt orienté vers la vente des souvenirs
- La traverse de Lévis est en faillite
- Les passagers sont transportés en autobus
- La radio et la presse locale dénigrent la Société
- Le Camille Marcoux est en construction et devra être mis en service
- Il y a des travaux importants à compléter à Matane, à Baie-Comeau et à Godbout
- L'acquisition de la Traverse de Sorel doit être menée à bien
- Il faut uniformiser les conventions collectives
- Il faut recruter du personnel qualifié
- La sécurité à bord des traversiers doit être appliquée plus rigoureusement
- Le CA de 4 membres est à peine au courant des urgences.

Mais, au moins, j'avais déjà connu une situation semblable et je savais que je pouvais réussir, pour peu qu'on me fasse confiance.

LE CAMILLE-MARCOUX

Peu de temps après mon arrivée à la Société, je suis invité au voyage d'essai du traversier Camille-Marcoux. À Sorel, on me présente quelques personnes de la compagnie Traverse Matane-Godbout Ltée. avec qui je négocierai prochainement. Le capitaine Bouchard me dit qu'une cabine du navire est à ma disposition pour le voyage d'essai qui doit durer plusieurs jours. Mais le travail à faire me semble plus urgent alors, au changement de pilote à Québec, je descends l'échelle.



Le traversier Camille-Marcoux, construit par Marine Industries de Sorel en 1974, est utilisé pour la traversée Matane-Baie-Comeau-Godbout, en même temps que le Sieur D'Amours et le N.A. Comeau et parfois aidé de quelques autres navires. Au début des années 2000 il a été partiellement rénové et remplacé par le F. A. Gauthier en 2016.

LE 109 DE LA RUE DALHOUSIE

Au bureau, la priorité est de trouver un local convenable pour loger la Société. Je demande à Camille, ma secrétaire, de me trouver l'ingénieur Philippe Désy qui était un de mes ingénieurs au Port, maintenant rendu au provincial. Elle réussit en quelques minutes. Désy est en charge des allocations de bureaux pour la province. Je lui explique mon problème. Il peut me trouver un local, mais au centre-ville seulement. Trop loin des traversiers. En voiture, je circule sur la rue Dalhousie. Je vois une affiche : À vendre. Vite, je me stationne et reviens à pied. C'est l'édifice Baker que j'ai vu construire, il y a environ dix ans. Excellent, en plein ce qu'il me faut. Je connais Albert Baker depuis 25 ans au moins; et mon confrère Pierre Langlais a agi comme ingénieur lors de l'érection de cette bâtisse de haute qualité. Je sais aussi que Baker a vendu sa firme d'arrimeur à Roger Paquin et qu'il occupe maintenant un bureau en haut de la banque, au coin de St-Pierre et St-Paul. Je frappe à sa porte et il me reçoit sur le champ.

- Trop tard j'ai vendu à un restaurateur.

Déçu, je retourne à la maison. Le lendemain Camille me dit :

- M. Baker au téléphone.
- Mon comptable me dit qu'on peut annuler la vente; le contrat n'est pas encore payé
- Combien?
- Le même prix que convenu avec le restaurateur, 150 000 \$. Mais il faut faire vite.

Je téléphone à Jacques Charland, aux membres du C.A., à Désy. Et moins d'un mois plus tard, le siège social de la S.T.Q. déménage au 109 de la rue Dalhousie. Roger Vézina, chargé de l'entretien, aidé de son personnel fait un déménagement complet. C'est beaucoup plus rapide et moins dispendieux, que de demander des autorisations pour engager une firme de déménageurs.

L'unique actionnaire de la S.T.Q., le ministre Raymond Garneau, vient se rendre compte de l'état des lieux. Jacques Charland lui vante les qualités de cette bâtisse et moi je le remercie de la rapidité de sa prise de décision.

Le personnel déménagé a diverses réactions. M. Drolet et Mlle Matte en dépriment, ils sont bien loin de leurs activités coutumières. Gaston Saucier et Camille Voiselle s'épanouissent devant ces prises de décisions aussi rapides.

D'autre part, le Camille-Marcoux a complété son voyage d'essai et vient s'accoster au quai 20 du Bassin Louise, pour que les intéressés puissent admirer cet élégant brise-glace. Les visiteurs sont très



Le 109 rue Dalhousie, siège social de la Société des traversiers de 1976 à 2006.

La Société des traversiers 1974-1984

nombreux. Parmi eux, la plupart de mes collègues du Port et René Dupuis, mon directeur d'études à l'université, qui m'avait fait une proposition d'avenir en 1947, alors qu'il m'avait orienté vers le Port. Il me félicite et je le remercie sincèrement. En fait, c'est à lui que je dois toute ma carrière. D'autre part, les officiers du Camille-Marcoux visitent le siège social au 109 Dalhousie.

Les réunions du C.A. de la STQ sont fréquentes, en raison des urgences. Les administrateurs connaissent tous les principaux problèmes de la traverse Québec-Lévis, alors que moi, je ne suis qu'un petit nouveau. C'est au cours d'une de ces réunions que j'apprends que la STQ ne possède aucun bateau, alors que je me croyais déjà amiral de la flotte.

Mais dans cette erre d'aller, les décisions se prennent vite. Nous devenons propriétaires de trois traversiers : le Camille-Marcoux, le Radisson et le Pierre-de-Saurel. Quant à ceux de Québec-Lévis, ils demeurent, pour le moment, propriété du ministère de l'Industrie et Commerce, parce que le dossier n'est pas encore fermé, avec le constructeur Davie Shipbuilding.

DU NOUVEAU PERSONNEL

Le ministère des Transports du Québec n'est en fait qu'un débutant dans le domaine maritime. Il y a bien une section maritime au ministère dont les employés sont Jaquelin Harvey, géographe, Laurent Cantin, comptable et joueur de tennis réputé, Fernand Larochelle, chercheur et quelques autres dont j'oublie les noms. Alors, pour m'appuyer dans mes nouvelles responsabilités, je me retourne vers ceux que j'ai connus au cours des années précédentes et je recrute : Paul Barbeau, ingénieur et architecte naval, venu du Port (aujourd'hui président de NAVTECH), Nadeau, comptable et Lancup au personnel.

Cet ajout a une importance capitale sur la fiabilité du service et sur le budget. Il permet les mises en cale sèche et l'utilisation des navires de relève. Le ressac se fait sentir jusqu'au Port. Je reçois quelques applications : Jacques Gagnon ingénieur, J.Y. Vallée dessinateur, et un autre Gagnon, électricien.

LA TRAVERSE MATANE-GOUBOUT LTÉE

Les travaux en cours à Matane ne sont pas complétés. Il y a là un brise-lames sensationnel en tétrapodes, un quai tout neuf, une rampe en période d'ajustement, une gare maritime en construction, une passerelle à passagers en devenir ainsi qu'un important rodage à prévoir.

Pour le moment, le Camille-Marcoux utilise un quai loué du fédéral. Le Sieur-D'Amours est à Baie-Comeau et le N.A. Comeau, amarré au quai voisin du Camille-Marcoux. Le gérant de la compagnie est un petit homme, au langage doux, qui cherche à savoir si la compagnie va être étatisée. Je devine l'homme qui a peur de perdre son poste.

Pour connaître un peu mieux l'histoire de cette compagnie, je cause avec quelques employés du bureau. Le N.A. Comeau est un petit traversier étroit, qui n'a qu'une seule

La Société des traversiers 1974-1984

porte à l'arrière. Habituellement, on y entre d'abord quelques autos seulement, en file côté tribord. Sur un pont circulaire, on les retourne, une par une et les enlève, le devant vers l'unique sortie. On entre ensuite un ou deux camions, à reculons. Le temps à quai est beaucoup trop long et nuit à l'efficacité et à la rentabilité. Ce navire a été construit en Écosse pour le compte de la Traverse Matane-Godbout Itée.

LES RÉSULTATS EN DEUX ANS

Je suis en fonction depuis décembre 1974 et constate, deux ans plus tard, que la traverse de Lévis a réussi 98% des traversées prévues au programme, malgré les glaces, brouillards, trop hautes marées, pannes d'électricité, etc.

Quel changement avec les années précédentes!

Et ce n'est pas tout. Dans ce climat de confiance, aux prises de décisions rapides, je me sens apprécié. Pour cette courte période, le bilan des résultats obtenus devient :

- Achat et aménagement d'un siège social plus que convenable;
- Fiabilité sans précédent du service à Québec-Lévis;
- Personnel technique de haute qualité;
- Regroupement des achats pour économie d'échelle (uniformes, amarres, fournitures de bureau, etc.);
- Le ministère nous confie l'opération de la traverse de l'Île-aux-Coudres;
- Le ministère nous confie l'opération de la traverse de Matane-Baie-Comeau-Godbout;
- Le nombre d'employés passe d'une centaine à plus de 400;
- Le système comptable mis en place donne satisfaction;
- La fiabilité du service transpire dans toutes les traverses;
- La flotte passe de zéro à sept unités;
- Un directeur des opérations, Patrice St-Amant, formé chez Clarke Steamships et un surintendant de l'entretien, Jacques Lizotte, du chantier Marine Industries se joignent au personnel existant;
- Une importante révision de tarifs a été approuvée pour la traverse de Matane;
- Les mises en cale sèche sont planifiées selon les exigences de la loi de la marine canadienne, mais en tenant compte de nos opérations;
- La sécurité et la protection contre le feu, avec exercices appropriés sont enseignées au personnel.

LA SITUATION FINANCIÈRE

La situation financière donne moins de satisfaction. Gaston Saucier, adjoint administratif, démontre que les bars et restaurants opérés par du personnel navigant, membre du SIU ou du CMOU, sont très largement déficitaires. Les restaurants seront dès l'année suivante remplacés par des machines distributrices et les bars seront fermés.

Mais il y a d'autres causes :

La Société des traversiers 1974-1984

1. La paix syndicale a été achetée en acceptant que les mécaniciens, huileurs, nettoyeurs et même l'assistant-chef soient membres de la CMOU (Canadian Marine Officers Union). Il en résulte que ces gens sont logés, nourris, habillés, etc., pendant 7 jours consécutifs de présence à bord. Une deuxième équipe vient les remplacer avec les mêmes avantages, pour les 7 jours suivants. Cette entente cause de très sérieuses difficultés : l'assistant-chef gagne plus que le chef; les absences (maladies, vacances, accidents, funérailles, etc.) conduisent à l'existence d'une équipe de surnuméraires. Cette convention a été négociée par le personnel du Conseil du trésor.
2. Les navires que nous a cédés le ministère ont dû subir de sérieuses réparations. Il a fallu changer le moteur et l'hélice du Trois-Rivières et modifier le Radisson, en changeant plusieurs de ses tôles, érodées surtout par les glaces.
3. Quant aux Gouin et Desjardins, ils sont équipés de moteurs efficaces pour des longs trajets, mais à pauvre rendement lorsqu'il y a départs et arrêts fréquents.
4. Avant que la STQ opère à Matane, il y avait à bord : assiettes, tasses et soucoupes de qualité, aux armoiries du Québec. Elles sont disparues et ont été remplacées par nos prédécesseurs, par des unités de moindre qualité.

ÉLECTIONS

En novembre 76, il y a élections. Lucien Lessard devient mon nouveau ministre. J'ai la frousse, alors qu'il reste tant à faire. Un des membres du CA démissionne et est remplacé C.A. Vigneault un organisateur politique de Baie-Comeau.

Le ministre confie à son chef de cabinet, Régent Séguin, les relations avec la STQ. Pour toute question importante, il me faut donc passer par cet intermédiaire. Rapidement, je constate que Vigneault ambitionne de devenir PDG de la STQ, apparemment avec le soutien de Séguin. Et mon congé sabbatique du Port est déjà terminé.

Par des fonctionnaires du ministère, j'apprends l'existence de négociations pour l'acquisition de la traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon. On me parle aussi d'une étude pour un pont sur le Saguenay pour remplacer les traversiers de Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine. Le tout sans m'en informer. Quel changement avec l'administration précédente!

Plus tard j'apprends que ce projet de pont a été mis de côté parce que les intérêts sur l'argent emprunté étaient plus élevés que le coût d'opération des traversiers de Tadoussac.

IMTA

Au temps du ministre Mailloux, je suis devenu membre de l'International Marine Transit Association (IMTA) qui regroupe les opérateurs de traversiers d'Amérique du Nord. Chaque année, les membres peuvent se rencontrer dans une des traverses, pour établir des contacts, échanger des idées, établir des comparaisons, etc. Cette année-là, IMTA est invité en Russie, avec escale à Copenhague. Par prudence, je demande au CA si je peux y aller. Oui et Camille prend les réservations. J'emmène Gigi, à mes frais. À Copenhague, je suis attendu personnellement. On m'offre d'acheter un traversier de la taille du Camille-Marcoux,

La Société des traversiers 1974-1984

pour 8 millions, alors que le Marcoux en a coûté 12. Le Stella-Scarlet est de bonne qualité, mais nous n'avons pas les crédits pour ça. En Russie, j'assiste à une démonstration d'aéroglysseur. Il est équipé de moteurs diesel, plus économiques que les jets utilisés par ceux qui traversent La Manche. Il s'en dégage une grosse fumée noire et de la suie. Ces appareils sont surtout destinés au transport des passagers et n'accommodent que quelques rares autos par traversée.

À mon retour, je fais rapport au C.A. de ce que j'ai vu. Plus tard, Séguin demande que Saint-Amant et moi allions traverser la Manche en aéroglysseur et que nous allions ensuite rencontrer le ministre à Paris pour y discuter de l'implantation de ce système à Matane. Tout se passe selon ce programme, sauf que personne n'avait dit au ministre qu'au coût de l'appareil, il fallait ajouter ceux des aires de départs et d'arrivées, ni qu'un seul appareil ne pouvait suffire à la tâche.

DIRECTEUR DU PERSONNEL

Pour éviter les risques des négociations précédentes, je suggère au C.A. l'embauche d'un directeur du personnel expérimenté pour négocier les conventions collectives, d'un contrôleur des finances et d'un avocat. J'obtiens un oui.

Jules Lapierre devient le directeur du personnel. L'avocat Jocelyn Fortier devient aviseur légal; il assiste aux réunions du CA et rédige les comptes rendus. Danielle Paradis devient contrôleur sous l'autorité du directeur de l'administration, Gaston Saucier.

Par l'intermédiaire de Séguin, le ministre me demande de faire construire deux traversiers pour Tadoussac. Le contrôleur de la STQ rouspète. Mais il faut bien s'incliner. Cette traverse est opérée par une filiale de Clarke Steamship. Je vais rencontrer Daniel Simard, le gérant local à Tadoussac. Il me dit que les fonctionnaires ont déjà tous les renseignements. Il me montre une longue file d'attente. Il estime le nombre de camions remorques qui traversent le Saguenay à environ 1 000 par semaine et les vieux traversiers ne peuvent suffire.

J'envoie l'architecte naval de la STQ au ministère et à Tadoussac. Il s'agit de faire construire deux bacs amphidromes, c'est-à-dire qu'on embarque les véhicules d'un côté de la rivière, on traverse et on les sort. On les remplace par d'autres véhicules et on repart, sans avoir à tourner le traversier. Importante économie de temps, permettant de faire plus d'allers-retours par jour. Un estimé est préparé : 10 Millions \$. Séguin me transmet la réponse du ministre : Empruntez l'argent. Je rencontre Jean Campeau, sous-ministre des finances. Il m'explique l'existence d'une formule prêt-bail, genre d'hypothèque, permettant de financer ce genre de projets. Le ministre désigne un avocat pour participer à ces négociations. En quelques semaines tout est bâclé et Marine Industrie entreprend la construction des deux bacs. Mais je deviens inquiet. Je n'ai pas suffisamment protégé mes arrières. Si le ministre nie m'avoir donné l'ordre d'emprunter 10 millions, je suis fait. Puis-je me fier à Campeau?

Mais le temps n'est pas à la méditation. J'ai un bon personnel, dont tous les membres sont expérimentés. Il faut bien que je lise les nombreux rapports qu'ils me font parvenir et que je cause au moins un peu avec chacun d'eux.

La Société des traversiers 1974-1984

Pour l'instant, il y a deux navires en construction à Sorel; on ne peut l'oublier. Avant même leur livraison, Paul Barbeau vient me parler. Il me présente sa démission. Il veut fonder son entreprise NAVTECH, dont il est aujourd'hui le PDG. Il voit sans doute ma déception.

- Nous sommes de trop bons amis pour que je vous laisse tomber. Je n'oublie pas notre temps ensemble au Port, ni les caissons circulaires à Ottawa. Je vous suggère fortement de me remplacer par Charles Dugal. Il a reçu la même formation que moi et je réponds de sa compétence.
- Dis-lui de venir me voir.

Affaire bâclée, Dugal est très compétent. Il conserve son poste d'ingénieur et architecte naval, jusqu'à sa retraite en 2010. En partant, Paul Barbeau me donne une toile qui est maintenant accrochée chez ma fille Lyne.

ASSURER LA FIABILITÉ DU SERVICE

Au cours d'une de nos nombreuses conversations, Jocelyn Fortier, avocat et secrétaire du C.A. de la Société des Traversiers, m'informe qu'un navire de la classe du Camille Marcoux est en service sur le Lac Ontario. Pour en savoir davantage, il avait écrit à l'opérateur de ce navire, Ontario Northland & Owen sound, et avait reçu en réponse une invitation à venir faire une traversée à bord de ce navire.

Quelques semaines plus tard, lui et moi partons pour ce voyage très instructif. Ce navire est de bonne qualité et très bien entretenu. Au siège social de la compagnie qui opère le bateau, on convient qu'il y a possibilité de le louer à la STQ comme dépanneur en cas d'urgence. C'est un bon pas vers la fiabilité du service.

LA TRAVERSE SOREL-ILE-SAINT-IGNACE

Séguin m'apprend que le ministre veut des résultats. Les fonctionnaires du ministère piétinent depuis trop longtemps sur ce dossier. Il veut que je m'en occupe. Il désigne un avocat inconnu pour mener ce dossier à bon port. Il y aura des dépenses, alors je décide de me faire accompagner par notre contrôleur, Danielle Paradis.



Le N.M. Catherine-Legardeur effectuant la traversée entre Sorel et l'île Saint Ignace.

Deux ou trois courtes rencontres suffisent. Pendant que l'avocat et Danielle Paradis examinent les dossiers, je cause avec le président Lachapelle.

La Société des traversiers 1974-1984

- Je n'ai pas confiance dans ces fonctionnaires; ils cherchent des poux là où il n'y en a pas. Vous, ce n'est pas pareil; vos 25 ans au Port de Québec sont un gros atout.

Une semaine plus tard, le contrat est prêt à être signé. Une fête locale est organisée. Je suis invité. J'y vais seul. Le ministre est entouré de plusieurs personnes que je ne connais pas. Aucun d'eux n'a participé aux négociations. Je suis en pleine réunion politique, ce qui me rend très mal à l'aise. Je me tiens près d'un mur et ne parle à personne.

Un maître de cérémonie prend la parole. Il remercie le ministre d'avoir si bien négocié et ajoute qu'il aimerait bien que le président de la « régie! » des traversiers soit là pour rassurer les usagers.

- Mais il est là; M. Latouche répondez donc à M. le maire.
- Monsieur le Ministre, Messieurs les invités; en tant que président de la Société des traversiers du Québec, je tiens à rassurer tous les usagers et le personnel; le service sera de haute qualité. Notre Société n'a pas encore 5 ans d'existence et déjà dans les traverses que le ministère nous a confiées notre pourcentage de réussite est de l'ordre de 98 %. Merci.

Et sans m'attarder, je retourne à Québec.

DES VISITEURS

En plus des nombreuses tâches, il y a aussi des visiteurs à recevoir dont Stan Pappius, successeur de Less Stratton à Ottawa. Il est en admiration devant les photos du brise-lames de Matane et des quais de Godbout et de Matane. Il y a aussi Paul Bousquet qui s'ennuie à la gérance de Port-Au-Prince en Haïti; Guy Beaudet, retraité du Port de Montréal et consultant chez Lavalin, qui m'offre un poste en Afrique; Michel Gagnon de Clarke Steamship qui cherche à connaître l'état des négociations pour l'acquisition de leurs traverses.

Puis il y a un remaniement ministériel, Lessard et Séguin ne sont plus dans le portrait. De Belleval et Ouellet les remplacent.

LE ARMAND-IMBEAU

Un des deux bacs²² (traversier à fond plat) amphidromes (double bow) en construction à Sorel est sur le point d'être terminé. Un concours est organisé pour lui trouver un nom. Plusieurs participants



Le N.M. Armand-Imbeau effectuant la traverse entre Tadoussac et Baie-Ste-Catherine.

²² Le fond plat est avantageux pour cette traverse. Il permet, à marée haute, de placer le bac sur la grève sablonneuse et, lorsque la marée baisse, la coque devient visible, alors il y a possibilité de l'examiner et d'y effectuer de petites réparations, le cas échéant.

La Société des traversiers 1974-1984

soumettent leurs propositions. La gagnante est une dame de Tadoussac avec le nom Armand-Imbeau. Le ministre lui remet un plateau en argent gravé et daté, le jour du lancement, Gigi et moi assistons à la cérémonie. Aux essais, ce bac se révèle très efficace.

Le nombre de traverses desservies par la STQ augmente, de même que celui des bateaux de la flotte, des employés, des syndicats, des quais, des gares, des rampes, des stationnements, etc.

NOUVEAU PDG

Et, un jour de 1981, le ministre m'invite à dîner avec lui au restaurant Le Parlementaire.

- J'apprécie votre travail. Je n'ai rien contre vous, mais le Conseil des ministres a décidé de ne pas renouveler votre mandat.

Jacques Clermont arrive seul au bureau. Il demande à me voir en particulier. Je le reçois dans la salle de conférence, parce que j'ai déjà libéré le bureau.

- Le ministre vous a annoncé mon arrivée. J'étais sous-ministre adjoint à Industrie et Commerce quand on m'a avisé que je devais venir ici. Vous êtes sans doute déçu, mais ne partez pas, j'ai besoin de vous. Je ne connais rien dans les bateaux. Ensemble nous formerons une bonne équipe.

J'hésite, puis je finis par accepter. Je deviens directeur-général adjoint, avec augmentation de salaire. Cette aventure dure trois ans, jusqu'à ce que j'aie 65 ans.

En 1983, les relations syndicales deviennent plus tendues. Michel Clair, un nouveau ministre, demande que j'accompagne Clermont pour aller lui expliquer la situation. Elle ressemble beaucoup à celle que nous avons vécue à Matane il y a quelques années, pour acheter la paix.

Le ministre est d'avis qu'il ne faut pas céder.

La retraite

Le 16 février 1984, j'ai 65 ans. C'est une date mémorable. La STQ organise une grande fête. Le C.A. au complet et tous les capitaines et chefs mécaniciens qui ne sont pas en service sont présents de même que tout le personnel du siège social et plusieurs des employés des différentes traverses. Il y a plusieurs discours, mais aucune larme.

Quelques semaines après les adieux, Clermont m'appelle, il m'offre quelques petits contrats. Il y en a un pour l'Île-aux-Coudres, un autre pour Tadoussac et un troisième pour Matane. Les deux premiers sont rapidement exécutés; le dernier demande plus d'attention. Il s'agit d'utiliser le traversier-rail Alexandre-Lebel, propriété de Cogema pour transporter des camions remorques.

En fait, au cours des années précédentes, l'opération quotidienne du Camille-Marcoux et du Sieur-D'Amours était primordiale et complètement séparée de celle du Alexandre-Lebel. Administration, opération et entretien nettement séparés, même si la STQ est actionnaire dans Cogema.

Pour débiter, je me rends au bureau de Cogema à Matane. En causant avec Quimper, le gérant de la compagnie, j'apprends que le traversier-rail Alexandre-Lebel ne fait qu'un aller et retour par semaine. Au départ de Matane, il transporte normalement des wagons vides, alors qu'au retour, il s'agit de wagons pleins. Mais le navire lui n'opère que très rarement à pleine capacité et une clientèle supplémentaire serait la bienvenue. C'est tout le contraire de nos traversiers qui font deux allers et retours par jour, remplis à capacité chaque fois. Mais ils ne peuvent en faire plus, en raison de la distance à parcourir.

Sur le quai du côté de Matane, il y a de nombreux rails que les camions devraient traverser; même obstacle à bord du Lebel. Mais si le Lebel venait à notre quai, une partie du problème serait résolue. Un essai immédiat est décidé.

Le capitaine approche son navire de nos équipements. De visu, nous constatons plusieurs incompatibilités : notre rampe ne peut recevoir la proue du Lebel. Le système d'amarrage rampe-rail est inadéquat. Les méthodes d'opération sont différentes, par exemple : les attaches des camions en cas de mauvais temps.

Nous avons aussi examiné la possibilité de construire quelques passages à niveau, à Matane et à Baie-Comeau, pour permettre l'accès des camions à bord du Lebel. Mais il y a des inconvénients majeurs :

- Il y a un manque d'espace à Baie-Comeau pour y établir un stationnement pour les camions arrivant ou partant par le Lebel;

La retraite

- il n'y a aucune commodité à bord du navire pour recevoir les chauffeurs de camion;
- Cogema ne peut ajouter de personnel supplémentaire pour la sécurité et les services aux passagers des camions transportés sur le Lebel.

Quimper est très déçu, il espérait transporter des remorques sur wagons. Mais le temps requis pour ces opérations les rendrait non rentables.

De retour à Québec, je reçois un appel d'un confrère de stage à Western. Il travaille maintenant pour la Banque Fédérale de Développement du Canada. Il me convainc de faire un peu comme lui. Cette offre est intéressante, mais ressemble à un bénévolat déguisé.

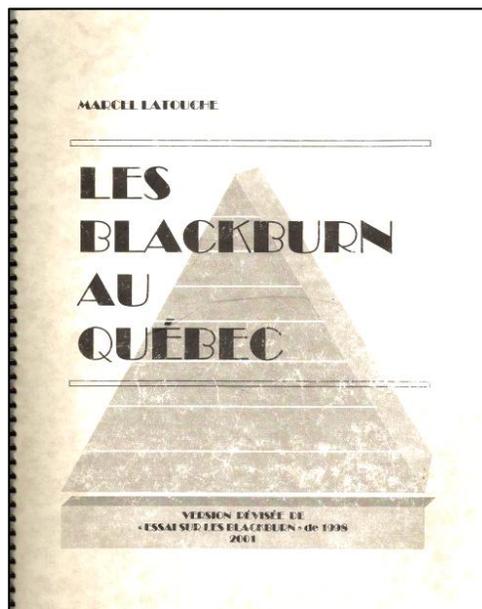
Comme premier client, on m'assigne un fabricant d'horloges grand-père de la Beauce. J'y vais et y découvre de véritables œuvres d'art. L'usine est largement déficitaire, le propriétaire ne fabrique qu'un seul item; pas question d'ajouter d'autres produits. Le propriétaire scie, râpe, lime, polit et flatte pendant des heures ses boîtiers d'horloge. Il en fait des œuvres d'art en chêne verni. Les mécanismes proviennent d'Allemagne. Il les installe lui-même avec une grande minutie. Pour rentabiliser l'entreprise, il faudrait des prix de vente astronomiques. Impensable! Je ne suis pas de taille à lui montrer comment peaufiner, alors je me retire.

Mais je suis trop jeune pour me contenter de regarder la télévision. Alors j'entreprends des recherches en généalogie au Pavillon Casault à Sainte-Foy.

LA GÉNÉALOGIE

Cette décision de m'intéresser à la généalogie provient sans doute de certains événements qui remontent à ma jeunesse. Je me souviens que par temps de grosses pluies, je montais au grenier de la maison paternelle et prenais grand plaisir à lire quelques écrits de ma famille entassés dans un sac en papier. Il y avait là des lettres, des notes, des cahiers, etc. Ces lectures m'ont appris, par exemple, qu'à l'âge de 17 ans, mon père a travaillé à la construction d'un château sur l'île d'Anticosti, ou encore, qu'il a lui-même buché les arbres qui ont servi à construire la maison où je suis né ainsi que plein d'autres souvenirs qui ont nourri mon intérêt pour l'histoire des générations passées.

Mes premières recherches généalogiques ont porté, politesse oblige, sur la famille de ma mère, les



L'ouvrage *Les Blackburn au Québec*, réédité en 2001 et déposé à Bibliothèque et Archives nationales du Québec, a souvent été cité comme source de référence dans d'autres travaux ou études généalogiques. Certains chercheurs l'ont même baptisé « la bible des Blackburn ».

Blackburn. Ces recherches sont vite devenues une passion. Mais je n'avais pas la bonne méthode et je me serais vite embourbé si mes filles ne m'avaient convaincu de la nécessité d'utiliser un ordinateur. Je me suis donc mis à l'apprentissage de l'informatique à l'âge de 70 ans, en m'inscrivant à un cours rapide donné près de chez moi.

Quelques années plus tard, je réussissais à publier quelques-uns de mes écrits tels : Les Blackburn au Québec; Un Québécois fils du Duc de Kent; Petite histoire de ma famille; Au pays de ma mère, Alice; Julie de Saint-Laurent et La belle centenaire. J'arrive aujourd'hui avec ce « Passager du XX^e siècle ». Cette fois, c'est de mon histoire qu'il s'agit.

AVIS DE RECHERCHE

En 1985, je suis invité à participer à l'émission Avis de Recherche, produite par la télévision de Radio-Canada. Le concept de l'émission est de réunir autour d'une personnalité connue, des amis et collègues de longue date. Pour cet épisode, la personnalité invitée est le premier ministre René Lévesque. Un avis de recherche est donc lancé pour tenter de retrouver ses anciens camarades de collègue.

C'est à ce titre que je suis contacté par une recherchiste de Radio-Canada, puisque Lévesque et moi sommes tous les deux membres du Conventum 1939 du collège des Jésuites. D'autres amis du collège sont également invités.

Nous sommes rassemblés dans les studios de Radio-Canada à Québec puis transportés par autobus à Montréal, où l'émission est enregistrée devant public. C'est l'occasion de retrouver plusieurs collègues que je n'avais pas revus depuis longtemps. L'ambiance est bon enfant. Après l'émission on nous sert un bon repas et on nous ramène à Québec par autobus.



Les participants à l'émission *Avis de recherche* de Radio Canada sont réunis sur cette photo. Je suis dans la deuxième rangée entre le premier ministre René Lévesque et le père jésuite, Jean Filiatrault. Sur la première rangée on reconnaît l'animatrice, Aline Desjardins, entourée du père Plante, jésuite, à sa droite et, à sa gauche, du co-animateur Gaston l'Heureux, fils du major l'Heureux, vétéran de la guerre 14-18 et aide-arpenneur au Port de Québec.

La retraite

LES JARDINS DE VILLERS

En 1989, mes deux dernières filles quittent le 821 avenue Monk à tour de rôle. Marc travaille de nuit pour le CN. Il ne revient à la maison qu'en fin de semaine. Je vais le chercher à la gare de Sainte-Foy le samedi et l'y ramène le dimanche.

Hélène et son conjoint André Trudeau s'établissent à Sillery, Anne à Saint-Nicolas et Lyne à Sainte-Foy. Il en résulte que notre maison avec ses 10 pièces devient trop grande et difficile à entretenir. Il convient de vendre la maison et de la remplacer par quelque chose de plus petit.

Alors, j'entreprends des recherches du côté de Sainte-Foy. Je consulte les annonces sans grand résultat. Puis un jour, sur la rue De Villers, à deux rues de l'autoroute Du Vallon, il y a en construction un édifice à condos de six étages. Très intéressant. Travaux et matériaux de haute qualité. Je reviens observer à plusieurs reprises, Gigi m'accompagne. Ensemble, nous escaladons les six étages. Nous rencontrons la préposée au bureau des ventes. Nous visitons deux ou trois appartements modèles de la phase II. Impressionnant! Ils ont ce qu'il nous faut : deux chambres à coucher, au premier étage, un coin de rue. Le prix 175 000 \$, trop cher et trop près des bruits du chemin Sainte-Foy. Alors nous décidons d'attendre l'avancement des travaux de la phase III.

Nous retournons à l'avenue Monk et à mes recherches en généalogie. Mais je reviens très souvent visiter l'avancement des travaux.

Nous revoyons la préposée aux ventes, il y a plusieurs condos déjà vendus. Le 304 et le 404 retiennent notre attention, mais le prix est de 175 000 \$. Je rencontre Gauthier le constructeur, il est de Sept-Îles et connaît bien la traverse de Matane. Nous discutons, il accepte de baisser son prix à 160 000 \$, mais je n'offre que 140 000 \$. Nous finissons par nous entendre à 150 500 \$, conditionnellement à la vente de notre maison.

Je retiens les services de sa préposée pour vendre le 821 avenue Monk. Elle démarre à 225 000 \$. Plusieurs candidats potentiels se présentent. Finalement, l'acheteur est le président de l'Association des Propriétaires de Navires du Saint-Laurent. Une entente est réalisée à 178 000 \$. Ce qui a influencé sa décision, c'est le bureau au sous-sol, la bibliothèque et l'ancre de bateau sur les tuiles du plancher du bureau.

Le condo de 1 650 pieds carrés au 812 De Villers nous convient parfaitement, nous y demeurons jusqu'en 2009. Nous y vivons heureux, près de tout, entre Place Du Vallon et Plaza Laval. Tout le voisinage



Le 812 De Villers à Ste-Foy où nous avons vécu de 1990 à 2009.

est de qualité, mais comme tout bâtiment neuf, il y a une période de rodage. Au début les mécanismes des deux portes de garage fonctionnent mal. Les résidents du rez-de-chaussée trouvent le plancher trop froid, le déneigement ne donne pas satisfaction.

Quelques propriétaires proposent d'engager un concierge, mais il y a opposition. On décide de former un conseil d'administration dont je deviens membre et président quelques années plus tard.

Nous y avons de bons amis : Allard, Bouchard, Bernier, Houle, Bégin, Kirouac (administrateur du 400^e anniversaire de la Ville de Québec)... etc. Gigi et moi jouons parfois aux cartes avec les Dorval du 409.

En été, nous conservons nos habitudes : Lac Sergent de juin à septembre.

Je continue à aller chercher Marc à la gare de Sainte-Foy jusqu'à ce qu'il devienne retraité du CN et dialysé obligé. Il restera en attente d'une greffe de rein pendant 6 ans. Nous l'aidons à se trouver un condo au François de Laval, sur le chemin Sainte-Foy.

Mais revenons à la période de rodage de notre nouvelle résidence. Un soir, je me couche tôt et rêve de faire une bonne nuit. Dehors la température descend à -10° C, bien au chaud sous mes couvertures, je ronfle. Mais Gigi me bouscule :

Tu n'entends pas l'alarme ? Va voir, c'est peut-être le feu!

Elle insiste. Sans gaieté de cœur, je m'habille. Suivant les instructions, nous descendons tous les deux par l'escalier, nous sommes les derniers arrivés. L'alarme continue de rugir. Albert Allard me dit :

- Venez voir le tableau du système d'alarme.

Une lumière clignote nous indiquant qu'un relais de la chute à déchets est en activité. Alors Albert et moi nous arrêtons cette alarme et nous partons inspecter la chute à déchets depuis le garage jusqu'au toit, avec soin, intérieur et extérieur.

Rien, pas de feu, pas de fumée, nous pouvons renvoyer chacun chez soi. Une heure ou deux plus tard, le signal d'alarme reprend ses rugissements. Gigi me réveille de nouveau, ce qui me donne l'envie de réciter la litanie des saints. Répétition des opérations et même conclusion. Le lendemain, inspections avec témoins, intérieures et extérieures, nous ne trouvons aucun indice, tout le monde est perplexe.

Après quelques appels téléphoniques, un ingénieur spécialiste en relais de système d'alarme nous montre l'item qui nous embarrasse. Il nous explique que ce type de relais agit en cas de grande variation de température. Actuellement, le jour au soleil, la température oscille entre -4° C et -6° C alors que la nuit le mercure descend jusqu'à -28° C. Alors, en raison de cette grande différence le relais agit et déclenche l'alarme. Il vous faut changer ce relais par un autre type qui n'agira qu'en présence de fortes hausses de température.

La retraite

Un autre exemple : plusieurs condos, dont le nôtre, sont équipés de broyeur d'aliments (épluchures de fruits et légumes, surplus de repas, etc.). Or un des propriétaires a trop chargé le sien et a bloqué le drainage qui n'a pas été prévu pour les surcharges de cette importance. Il en résulte une inondation dans les condos 104, 106, 107, 108, et 109. Beau dégât. Une autre fois, c'est une toilette qui coule sans arrêt, autre gros dégât!

AU LAC

Il n'y a pas que les nouvelles propriétés qui peuvent avoir des problèmes, les plus anciennes aussi.

Un samedi d'avril 1993, nous recevons un appel téléphonique :

- Ici madame Dolbec du lac Sergent. Nous avons eu une grosse tempête aujourd'hui et plusieurs arbres sont tombés chez vous.
- Merci de votre appel, je m'en occupe.
- J'appelle chez nos voisins du lac, les Labranche.
- Vous avez eu une tempête ?
- Oui, très grosse. Jean est sur le toit de votre chalet avec votre fille Lyne. Ils posent une toile pour empêcher l'eau de pluie de pénétrer dans le chalet. Mais maintenant, c'est plus calme.
- Y a t'il d'autres dégâts ?
- Trop tôt pour le dire
- J'irai demain matin.

Et, le lendemain, je compte sept arbres qui encombrent le terrain. Il y en a même un dont la cime est rendue sur le perron de la chapelle. Celui près du cabanon et du fanal de l'entrée devra être abattu. Les deux épinettes qui soutenaient le trapèze aussi, puisqu'ils n'ont plus qu'une dizaine de pieds et que leur écorce est pendante. L'érable d'une quinzaine de pieds de hauteur, situé à environ 25 pieds du lac et voisin de la clôture est couché sur le sol.

Au total, il y a sept arbres à enlever et à transporter ailleurs. Mon beau-frère et voisin, Jean-Paul Labranche vient me donner un coup de main. J'appelle aussi mon frère Roger. Celui-ci arrive en début d'après-midi, avec sa fille, Nicole et son gendre Marcel Banville, retraité d'Hydro-Québec, équipé de scie à chaînes, éperons, cordage, etc.



Au total plus de cinq grosses épinettes et deux érables ont été renversés par cette tempête du printemps 1993.

Un autre voisin, Marcel Goulet, se joint à nous. Avec lui, je débarrasse le perron de la chapelle, puis la partie de route qui donne accès au 1652 et au 1654. Pendant que Roger et son équipe ébranchent et débitent les deux arbres du trapèze et un autre plus près de la clôture.

En plus du nettoyage, il faut refaire une partie du toit. Il s'agit de la section voisine de l'antenne de télévision. Il faut aussi redresser un peu le chalet. Le père de Michel Rochette et son frère Jean-Marc sont engagés pour refaire une partie du toit et mettre le chalet de niveau.

Au total, il y a des dépenses d'environ 14 000 \$. Après réclamations et discussions, les assureurs me font un chèque de près de 10 000 \$.

50^e ANNIVERSAIRE DE MARIAGE

Les années passent, Gilberte et moi célébrons notre 50^e anniversaire de mariage. Une fête est organisée. La célébration a lieu à la maison Juchereau-Duchesnay de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

Parents et amis sont réunis et c'est l'occasion de revoir en quelques images le fil de notre vie. L'atmosphère est joyeuse. Tout le monde est heureux.



Tous les membres de ma famille sont réunis pour ce 50^e : Anne, Hélène, son conjoint André Trudeau, mon petit-fils Simon, Marc, Lyne, mon autre petit fils Olivier, Gilberte et moi et enfin ma petite fille Sophie.

LE CENTENAIRE DE LA CHAPELLE DE LAC SERGENT

Au début des années 2000, nous passons toujours nos étés au lac Sergent et je m'implique comme à l'habitude dans les travaux de rénovation divers.

Lors d'une inspection du comité du bois pourri dont je suis le seul membre, je trouve une fenêtre de l'annexe de la chapelle en très piteux état. Il faudra l'enlever et remettre l'encadrement à neuf. Il y a eu une infiltration d'eau et cette réparation ne peut être remise à plus tard. Pour des raisons de sécurité, j'invite un voisin retraité, Marcel Goulet, à participer à ce travail. Il accepte avec plaisir. Au moment d'une pause, nous causons :

- Notre Chapelle aura bientôt 100 ans, il va falloir organiser une grande fête.
- Commençons par en parler à l'abbé Leclerc et aux syndicats.

Quelques rencontres ont lieu. Il est décidé d'organiser un comité pour établir une programmation valable et rédiger un livre racontant l'histoire de la chapelle. Je me réserve cette fonction et laisse à d'autres le soin de planifier les fêtes.

La retraite

Je débute mes recherches en relisant les publications de Pierre-Paul Magnan parues à l'occasion du 30^e et du 40^e anniversaire de la Chapelle. Puis je recherche des archives écrites par les syndics précédents. J'en trouve une partie dans une armoire des frères de la Miséricorde à la Base-Plein-Air et une autre aux Archives de l'Archevêché à Québec.

En 2004, le comité des fêtes du centenaire est formé. Il est constitué de :

Laurent Langlois	Président du comité, ex-maire et ex-syndic.
Pierre Richard	Responsable des communications, professeur au CEGEP Garneau.
Denys Tremblay	Organisateur hors pair, technicien chez Bell Canada.
Hélène Michaud	Conseillère municipale, représentante officielle du conseil municipal.
Clermont Fréchette	Syndic de la chapelle à compter de 2005.
Guy Lemieux	Artiste peintre, coordonnateur de l'exposition artistique.

C'est à eux que revient la tâche d'élaborer et de coordonner la réalisation du programme du centenaire. Ils feront ce travail en collaboration avec les autres syndics de la chapelle Paul Mercure et Robert Desrosiers auxquels s'est joint Henri Gariépy, en 2006.

Plusieurs réunions ont lieu, été comme hiver, afin d'arrêter un programme d'activités permettant aux résidents du lac, actuels et anciens, de célébrer leur magnifique chapelle en tenant compte des ressources disponibles.



Sur cette photo, en partant de la gauche, on reconnaît les membres du comité organisateur sur la 2^e rangée: Clermont Fréchette, Guy Lemieux, Laurent Langlois, Denys Tremblay, Pierre Richard et Hélène Michaud, et, à l'avant, je suis entouré de ma fille Hélène et de mon gendre, André Trudeau.

De nombreuses suggestions sont examinées. Compte tenu du fait que la chapelle a été construite en 1907 et inaugurée en 1908, on propose d'ouvrir les festivités par une messe de Noël, en décembre 2007.

- Vous n'y pensez pas, en plein hiver, personne ne viendra se faire geler là, même habillé de fourrures.
- Mais non; dans notre jeunesse, on allait voir des parties de hockey en plein air, par des températures beaucoup plus basses.
- Il est possible de tempérer cette chapelle, sans difficulté.
- Peut-être, mais à quel prix?
- Une messe de Noël dans cette chapelle réputée « non chauffable », c'est du jamais vu. Et c'est en plein ce qu'il nous faut pour la remplir à pleine capacité. Ce qui ne s'est pas vu depuis au moins 25 ans.

Les membres du comité font une inspection détaillée des lieux, à l'intérieur comme à l'extérieur, pour évaluer les travaux nécessaires. Il faut également trouver du financement et obtenir les autorisations requises ainsi que le concours des autorités municipales et religieuses, mais on arrive vite à un consensus autour de l'idée d'ouvrir les célébrations par une messe de Noël en 2007 et, si l'expérience est concluante, de les clôturer par une messe de Noël en 2008.

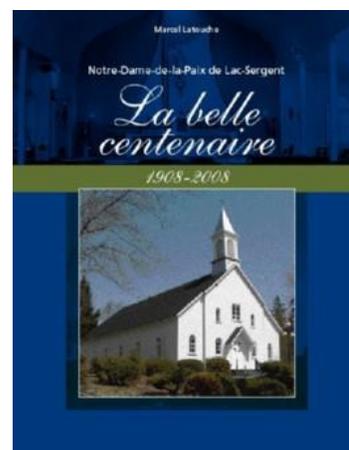
Ainsi, dès l'été 2007, un programme préliminaire des activités visant à souligner le centenaire est dévoilé à l'occasion du lancement du livre « La Belle Centenaire » sur l'histoire de la chapelle.

Le programme du centenaire s'articule autour de quatre types d'activités :

- Des travaux de restauration et d'embellissement
- La célébration de messes commémoratives
- Une exposition d'art
- La publication et la mise en vente du livre « *La belle centenaire* » dont les profits seront versés à la chapelle.

Le livre « La Belle Centenaire »²³ est lancé le 8 juillet 2007, dans la chapelle de Notre-Dame-de-la-Paix. Tous les miens y assistent.

Résident d'été du lac Sergent depuis plus de 60 ans, mes recherches m'ont permis de retracer l'histoire de la chapelle et les faits qui ont marqué son évolution au cours de ses cent ans. Le livre est remis aux principales bibliothèques de la région ainsi qu'aux archives de l'Archevêché de Québec. J'en fais don aux autorités de la chapelle; c'est mon cadeau pour le 100^e



Le livre « La belle centenaire » est déposé à bibliothèque et Archives nationales du Québec.

²³ Le livre est déposé à Bibliothèque et Archives nationales du Québec : ISBN 978-2-9809887-0-7.

La retraite

anniversaire, les profits de la vente étant remis à la chapelle.

Le jour du lancement, le temps est radieux. Plus d'une centaine de résidents du lac assistent à la messe de 10 h 30 qui précède le lancement. L'atmosphère est conviviale et l'œuvre est appréciée de tous.

Plusieurs photos sont prises. La télévision communautaire de St-Raymond filme le tout et produit un DVD grâce au concours de Robert Desrosiers. L'abbé Leclerc, le président du comité organisateur, Laurent Langlois, le maire Denis Racine et l'auteur, prennent la parole. Pierre Richard agit comme maître de cérémonie. C'est à lui que revient l'honneur d'ouvrir cette célébration qui marque le début des activités visant à commémorer le centenaire.

Un vin d'honneur est offert par le comité organisateur et l'Auberge La Bastide de Saint-Raymond, alors propriété de mon neveu, Jean Labranche, sert gracieusement bouchées et canapés.

Les 123 premiers exemplaires sont dédiés le même jour. Dès la fin de l'année, environ 300 exemplaires sont déjà écoulés, sans commanditaire et sans publicité autre que le bouche-à-oreille.

Fait à remarquer, plusieurs livres sont vendus à l'extérieur de la région, notamment au Saguenay, à Longueuil et Montréal, à Niagara, à Edmonton et en Arizona, généralement auprès d'anciens résidents du lac intéressés à se remémorer d'heureux souvenirs.



L'auteur Marcel Latouche et sa fille Anne au moment de dédicacer le livre.



La messe du Centenaire, a été célébrée le 18 juillet 2008 par Monseigneur Maurice Couture. Il est ici en compagnie de l'abbé P-A Leclerc, de mon épouse, Gilberte Simard, et de moi-même.

LES APPARTEMENTS DU CHÂTEAU DE BORDEAUX

Gigi et moi vieillissons, comme tout le monde. Il devient nécessaire d'avoir un médecin de famille. Nous choisissons Anne Moreau de la clinique de médecine familiale de l'hôpital Laval, situé à quelques pas de notre condo à Place de Villers.

Au cours d'un des examens de Gigi, son médecin découvre certains indices qui attirent son attention. Il faut l'hospitaliser en février 2009 pour un examen plus approfondi d'une durée de trois jours et deux nuits. Hélène et moi participons aussi à cet examen, mais de jour seulement.

Gigi se sent en sécurité et apprécie l'attention qu'on lui porte. Hélène et moi sommes bombardés de très nombreuses questions, par plusieurs spécialistes différents.

Le troisième jour, il y a rencontre entre ce groupe de spécialistes et nous. Le verdict : Gigi est atteinte de la maladie de Parkinson. Dur à digérer. Mais devant cette situation, elle conserve la même attitude et nous dit que: « Personne ne doit savoir ». Ce qui est en quelque sorte comparable à un secret de guerre que tout le monde connaît.

La Docteure Moreau l'incite à participer à des exercices physiques avec un groupe de femmes atteintes du même mal qu'elle. Refus formel, « personne ne doit savoir ».

Nous sommes conscients que la maladie va évoluer, mais nous ne savons ni comment, ni à quelle vitesse.

Pour ma part je souffre de dégénérescence maculaire liée à l'âge et aussi de surdité. Alors, avant de causer un accident regrettable, je rends mon permis de conduire. En conclusion, nous sommes tous les deux mûrs pour une résidence pour personnes âgées. Après quelques recherches, nous optons pour les appartements du Château de Bordeaux.

En 2009, Gigi et moi allons passer notre dernier été à Lac-Sergent. Nous laissons derrière nous des souvenirs de bonheur intense et nous rentrons à l'appartement 616 du 2142 chemin Saint-Louis. Nos filles ont tout aménagé avec efficacité. Tout a été bien placé, rien n'est à changer. Merci! Merci!



Les Appartements du Château de Bordeaux

La retraite

Mais la maladie de Parkinson continue son œuvre.

Il est difficile de parler d'une telle maladie qui transforme insidieusement la personnalité et les comportements de ceux qui en sont atteints. Ce ne sont que les souvenirs des belles années de vie commune et le respect mutuel qui permettent de nous appuyer et de nous entraider dans ces moments difficiles. Je suis fier que nos enfants aient consacré, temps et présence, pour m'appuyer et aider leur mère à franchir le plus dignement possible les dures étapes de cette cruelle maladie.

Sur recommandation de la Docteure Moreau, Gigi entre à l'urgence de l'hôpital Laval le 10 février 2011. Elle demeure hospitalisée jusqu'au 21 mars 2011. Par la suite, on la transporte à la Résidence Côté Jardins, un centre de soins de longue durée (CHSLD), situé sur la rue Painchaud. Nous comprenons tous que l'inéluctable approche. Les filles et moi allons la voir presque tous les jours, jusqu'à la fin.

Elle décède le 11 septembre 2011, soit 13 jours après notre 65^e anniversaire de mariage. Le certificat de décès porte l'indication : insuffisance respiratoire.

Elle est exposée à la Coopérative funéraire des Deux-Rives, dont je suis actionnaire. Plusieurs parents et amis viennent la saluer et lui rendre un dernier hommage. Les funérailles ont lieu à l'église Saint-Jean-Baptiste-de-La-Salle. Le célébrant est l'abbé Luc Simard, son neveu. Elle est incinérée, placée dans une urne et enterrée au cimetière Saint-Charles, avec d'autres membres de sa famille, dans un lot dont elle est propriétaire.

Moi, je dois maintenant apprendre à vivre seul.

En raison de ma basse vision et de ma surdité, j'utilise tout ce que la technologie peut mettre à ma disposition, comme les appareils auditifs et le lecteur Optelec clearview pour demeurer actif. J'occupe mon temps en faisant des choses que j'aime telles que lire beaucoup, écrire et donner des conférences.



Lors d'une conférence que j'ai donnée sur le Port de Québec en 2012, dans le grand salon des Appartements du Château de Bordeaux.

Avec le soutien de mes filles, j'écris de courts articles sous le titre « Savez-vous que » dans le journal de la résidence, « Le petit Bordeaux » et je donne parfois des conférences auxquelles participent plusieurs résidents.

Je continue également à suivre avec intérêt ce qui se passe au Port de Québec et à la Société des traversiers. Je suis invité à l'occasion à agir comme membre de jury, avec d'autres ex-présidents de la Société, pour choisir le nom des nouveaux navires de la Société. Je participe toujours avec grand plaisir à ces jurys.

C'est aussi à cette époque que j'entreprends d'achever mon autobiographie.

Au moment d'écrire fin, j'ai une impression de remords. En fait, je me suis attardé sur mes difficultés personnelles et j'ai à peine effleuré les sacrifices de mes parents. Pour eux, la vie a été dure et ils ne se sont jamais plaints. Pour eux, les vêtements neufs ont été très très rares. Tout pour leurs enfants et pour eux, quelques miettes seulement.



Les membres du jury, réunis au Mess des officiers de la Citadelle de Québec en juin 2013, pour le choix du nom du nouveau traversier assurant la liaison Matane-Baie-Comeau-Godbout. On reconnaît dans l'ordre, les ex-PDG de la Société des traversiers, Denis Vandry, Liguori Hinse, Marcel Latouche, Jacques Clermont, Jean-Yves Gagnon, et Clermont Gignac, ainsi que le PDG Georges Farrah, au premier plan. Le traversier portera le nom de N.M. F.-A.-Gauthier.

SAVEZ-VOUS QUE ...



La Société des traversiers du Québec (S.T.Q.) a opéré le navire motorisé, N.M. Trois-Rivières, sur le St-Laurent pendant plusieurs années sur des trajets de courte durée, notamment à l'Île-aux-Coudres. Il était alors certifié pour un transport maximal de 600 passagers par traversée, en sécurité et confort. Des équipements de sauvetage, des sièges, un restaurant et des toilettes étaient en service.

Mais en 2007, pour des raisons d'usure, ce traversier fut mis au rencart. Offert en vente, il fut acquis par un regrattier qui l'envoya en Haïti. Et depuis, il est utilisé sur un trajet de longue durée (10 heures) avec 3 000 passagers à son bord, sans sécurité, ni confort. Les journaux du 30 janvier 2010, dont Le Soleil de Québec, ont décrit cette situation, comme en témoigne la photo ici-bas.

Marcel Latouche, ing.
Ex PDG de la Société des traversiers du Québec.

Ci-haut, un des articles que j'ai publié dans le journal Le Petit Bordeaux, distribué aux résidents des Appartements du Château de Bordeaux, où je demeure. Cet article ayant suscité beaucoup de questions, j'ai été invité à donner une conférence sur le sujet. Fait à signaler, Mme Michaele Jean, gouverneure générale du Canada, de passage à Port-au-Prince, a effectué une traversée de 10heures à bord de ce navire.

Avant le point final

Au cours de ce siècle fascinant, j'ai vu apparaître de nombreuses innovations qui ont littéralement transformé nos vies, de l'avion, à la télévision, en passant par l'ordinateur. J'ai vu s'installer, petit à petit, tout le confort moderne que l'on connaît aujourd'hui, d'abord l'électricité, puis l'eau chaude, et tous ces appareils domestiques qui nous ont tant simplifié la vie. J'ai également observé l'accélération croissante des modes de transport et je considère que j'ai été aux premières loges en ce qui a trait au développement du transport maritime.

Pour les années qui viennent, j'occupe mon esprit en pensant aux progrès qui pourraient encore survenir.

J'ai lu que des navires géants, pouvant transporter plus de 18 000 conteneurs²⁴, surnommés les « Wall Mart des mers », sont actuellement en construction en Corée et que certains navires de ce type sont déjà en opération. Cela changera la donne en ce qui concerne le transport des marchandises.

Le Port de Québec possède le tirant d'eau nécessaire pour accueillir de tels géants. Mais plus encore, il occupe une position clé. Il offre **le plus court trajet**, libre de glace, entre le plus grand port du monde moderne, Yangshan en Chine, et le plus grand port d'Europe, Rotterdam et vice-versa.

Ce trajet va de Yangshan à Prince Rupert, en Colombie Britannique, par l'océan Pacifique; il emprunte le chemin de fer de Prince Rupert à Québec, et traverse l'Atlantique, de Québec à Rotterdam.

On peut facilement visualiser que cette distance est la plus courte en examinant un globe terrestre. Cela figure également dans les données publiées par le Port de Québec. De plus, il ne faut pas oublier que l'Accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne viendra stimuler de façon importante le commerce maritime entre l'Europe et l'Amérique et que cela nous permet d'entrevoir un essor économique important pour notre région.

Mais, pour relever avec succès ce défi, il faut rapidement entreprendre la construction du quai 54 sur les battures de Beauport et même envisager dès maintenant celle des quais 55 et 56.

²⁴ Un conteneur est une boîte de métal mesurant 8' de largeur par 8' de hauteur et 20' de longueur permettant de transporter de grandes quantités de marchandises.

Avant le point final

Eh oui, le passager du XX^e siècle a vu apparaître plusieurs nouveautés qui ont valablement modifié l'existence des vivants. Comme au hockey, il me fait plaisir d'accorder trois étoiles.

La première va à la révolution hygiénique. L'apparition de l'eau courante, à température et à débit facilement ajustables, a permis une sortie de la brousse ancestrale. La récupération et l'enfouissement ont contribué à diminuer le tout-à-l'égout.

La seconde étoile va au transport. Tous les modes ont évolué à la vitesse grand V. L'aérien, le routier, le ferroviaire et le maritime n'ont pas fini d'impressionner.

La troisième étoile va à la santé. Au temps de mon enfance, l'espérance de vie était de 60 ans alors qu'aujourd'hui, près d'un siècle plus tard, les centenaires sont en augmentation.

Au moment de terminer la rédaction de son autobiographie, l'auteur, Marcel Latouche, entame sa 100^e année.

Fort d'une mémoire vigoureuse et prenant appui sur ses nombreuses recherches généalogiques, il tenait à laisser à ses descendants un témoignage de l'évolution de la société dans laquelle il a vécu.

On y découvre notamment des scènes éloquentes de la vie quotidienne au début du siècle à Courville et à Beauport ainsi que dans le quartier Saint-Roch, à Québec. On peut également suivre l'évolution fascinante du Port de Québec et de la Société des traversiers du Québec à l'époque où il y a occupé des fonctions névralgiques.

Ingénieur de formation, Marcel Latouche a notamment œuvré à titre d'ingénieur au Port de Québec de 1947 à 1974 et de Président-directeur-général de la Société des traversiers du Québec de 1974 à 1984.



Du même auteur :

- Petite histoire de ma famille, mai 1998
- Julie de Saint-Laurent, histoire romancée, janvier 2000
- Au pays de ma mère Alice, novembre 2000
- Les Blackburn au Québec, juillet 2001
- Un québécois fils du duc de Kent, février 2002
- Notre-Dame-de-la-Paix de Lac-Sergent. La belle centenaire 1908-2008, juillet 2007
- La chapelle Notre-Dame-de-la-Paix de Lac-Sergent 1908-2008. Les Fêtes du Centenaire, juin 2009