

Douzième partie

Une époque révolue

Les ailes du passé

Pouvez-vous vous imaginer aujourd'hui, en regardant la carte du Québec, que la majeure partie de celle-ci a été dressée à Val-Brillant?

Voici d'abord ce qu'écrit Émile Péro¹, historien français de l'aviation au sujet de Jacques de Lesseps:

“En 1925, l'Honorable HONORÉ MERCIER, Ministre des “Terres et Forêts” du Québec, veut précisément faire établir la carte de (la) Gaspésie pour déterminer, entre autres, l'emprise des immenses forêts domaniales. Pragmatique, le Ministre s'adresse au seul spécialiste de l'époque en la matière, et, à la suite des entretiens de son délégué à Paris avec monsieur BALLEYGUIER, une filiale de la “C.A.F.” va naître, “C.A.F.C.”, Compagnie Aérienne Franco-Canadienne” dont JACQUES DE LESSEPS est nommé DIRECTEUR et CHEF-PILOTE. Il a 42 ans.”

Ainsi s'amorce l'odyssée aérienne devant mener à la constitution de la carte de notre belle province. Cette compagnie, spécialisée dans la photographie aérienne et son application la “photogrammétrie”, s'installe au Québec avec son représentant le commandant Maurice Quedru². C'est donc le début de la photographie aérienne et de l'aviation commerciale au Québec.

Le comte Jacques de Lesseps fixe son choix sur la baie de Gaspé comme première base de ses opérations; dès l'été 1926, le comte et son équipe, formée d'un autre pilote et de photographes navigants, parcourent le ciel de la péninsule gaspésienne et procèdent à la photographie aérienne de la partie est de la péninsule.

Le lac Matapédia offre aussi de grandes possibilités d'amerrissage. Sis sur ses bords, Val-Brillant représente l'endroit idéal pour l'établissement d'une seconde base. L'organisation d'un laboratoire pour les photographes et d'un atelier pour le cartographe en fait la base principale. Dans la même année, Albert-Pierre Monville, pilote-adjoint de Jacques de Lesseps, loue un terrain situé en bordure du lac Matapédia et appartenant à Louis Claveau (actuellement à Régis Côté) ainsi qu'une résidence appartenant à Octave Dubé (actuellement à Jean-Hugues Claveau). Les contrats de location se signent dans la maison de Louis Claveau laquelle était récemment la brocante de Jean-Rock Poirier. Sur le terrain loué, la compagnie aérienne construit une bâtisse pour le gardien et un entrepôt pour les trois hydravions du type SCHRECK-F.B.A.17 qui y prennent place au printemps de 1927.

L'année suivante, c'est par chemin de fer, qu'arrivent dans deux énormes caisses de bois, les pièces détachées de deux autres hydravions du même type, mais plus puissants. Chacune de ces caisses est transportée sur un “bobsleigh” tiré par des chevaux, et ce, de la gare à l'entrepôt où les appareils sont remontés. Lors du travail d'arpentage, deux passagers seulement y prennent place avec un maximum de cent livres d'équipement.



Le comte Jacques de Lesseps, vers 1910 (Collection privée).

Le gérant, M. Ravi, dirige une équipe de douze personnes parmi lesquelles on retient les noms des pilotes suivants: Albert-Pierre Monville devenu chef-pilote, André Costa, Georges Curie, Robert Plamont, Pinetti, André Hosty assistés des mécaniciens Smalko Milankovitch, le serbe, un nommé Vachon et Maurice Pau-may. Ce dernier vint de Paris à Montréal lors de l'Expo '67 et descendit jusqu'à Val-Brillant pour visiter la famille Claveau. En 1985, Georges Curie demeurait le dernier survivant de l'équipe.



Albert-Pierre Monville (1927) chef-pilote. Innombrables missions photographiques au Canada pendant 5 ans. Il écrit "l'Art du Pilotage" en collaboration avec André Costa. Il meurt en 1952 lors d'une collision au sol par un autre avion à Casablanca. (Collection privée).



Robert Plamont, pilote (1927) (Collection privée).

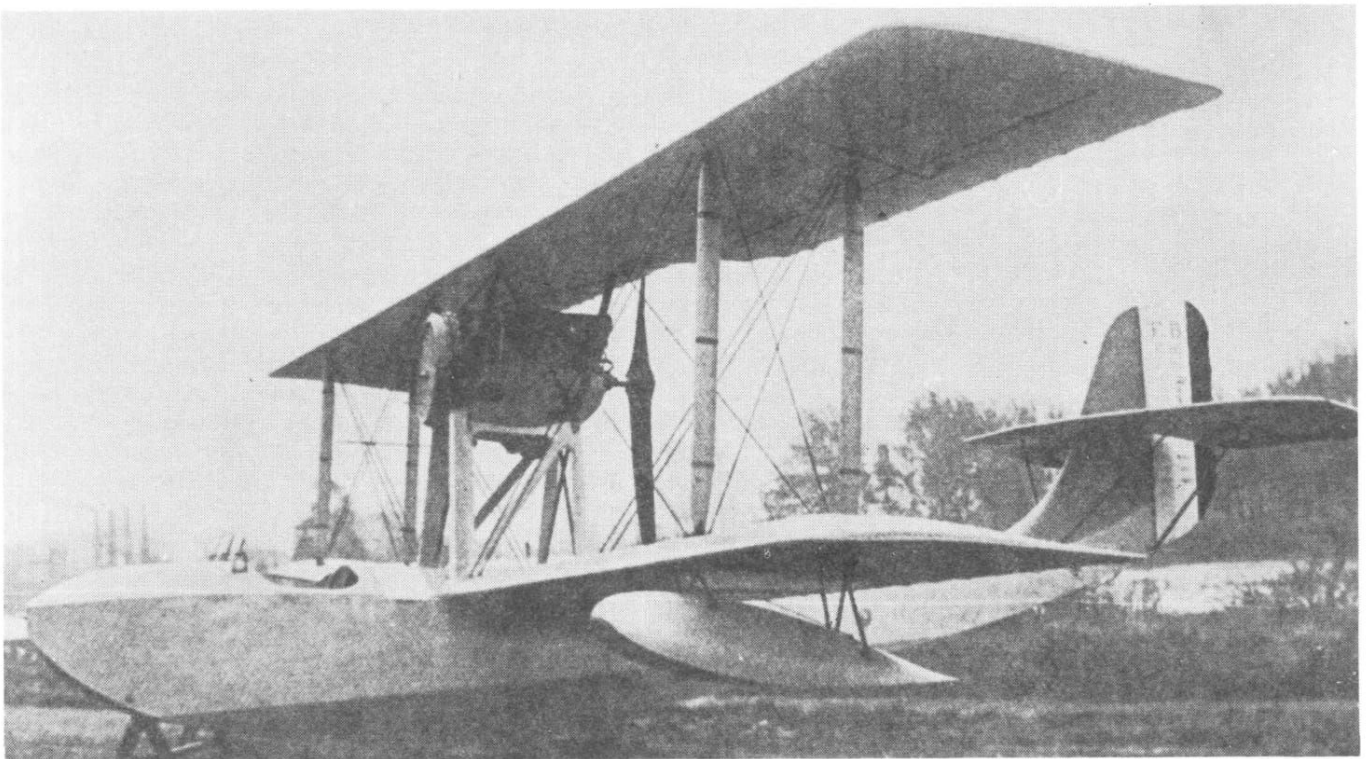


Smalko Milankovitch, (1927) / mécanicien (Collection privée).

La maison louée sert de laboratoire aux photographes et d'atelier à l'ingénieur-cartographe du nom de Verner. Sous sa direction, se retrouvent le chef-photographe Maurice Pastel et les chargés de la finition des photos: Daniel Lout, Georges Lan-kin, un certain Hulot, un nommé Gaillard et Georges Lambin qui travaille au Qué- bec par la suite. Se regroupent aussi sous sa responsabilité les photographes navi- gants tels que Georges Boies, André Mallemanche, les Chauffé et Bellonne. Les obligations de sa charge s'étendent également au recensement de la population des villes et des paroisses, au dénombrement des églises et autres édifices impor- tants ainsi qu'à la dénomination des cours d'eau et des montagnes.

Toutes ces personnes, à l'exception de deux d'entre elles qui sont accompa- gnées de leur épouse, prennent leurs repas quotidiens chez Louis Claveau. Elles logent dans les maisons de Pierre Tremblay, Edouard Brochu, Lévis Fournier, Alberte Langlais et Joseph Brebel. Ces maisons sont habitées respectivement aujourd'hui par Jeannette Tremblay, Fernand Côté, Marguerite Moreau et Anne- Marie Lizotte. Un incendie détruisit la maison Brebel; Fernand Gagné occupe pré- sentement la nouvelle résidence érigée après plusieurs années sur la partie basse du terrain.

Les pilotes et les photographes effectuent deux ou trois envolées quotidiennes selon les conditions météorologiques; en outre les réservoirs d'essence ne per- mettent que trois heures d'autonomie de vol. A une altitude de 3000 mètres, cha- que photographie couvre 600 mètres carrés de terrain.



Hydravion F.B.A. 17 sur le sol (Col- lection privée).

Léonce Claveau, un concitoyen, agit comme assistant; son travail consiste à développer les clichés, à les suspendre dans la noirceur du grenier pour les faire sécher, à les dérouler pour ensuite les empiler sur une table et les recouvrir d'une pesée. Cette technique fait sourire aujourd'hui. De plus, il assiste ou même, rem- place à l'occasion, Lévis Beaudoin gardien et aide-mécanicien qui, après l'amer- rissage, doit poser des roues aux hydravions pour les hisser sur le terrain et ensuite sur le pont conduisant à l'entrepôt.

Léonce Claveau, assistant.



Lévis Beaudoin, gardien et aide-mécanicien.

Suivant la progression des zones de photographie, d'autres bases intermédiaires naissent; des activités se déroulent à Notre-Dame-du-Lac, Pointe-aux-Trembles, Sillery et Nomingue. Lévis Beaudoin travaille à ces deux derniers endroits en 1929 et 1930. Au cours des années d'opération, il se déplace aussi pour renouveler les réserves en gazoline et huile des bases de ravitaillement, entre autres la base "Lesseps" au lac Ste-Anne dans le Parc de la Gaspésie et la base du lac Therrien dans L'Islet.

Des bases intermédiaires, sont expédiées ici les boîtes de bois contenant les plaques-photos en verre lesquelles, après une série d'opérations, sont reproduites sur un papier spécial de même dimension que les plaques. Les photos sont ensuite assemblées, numérotées et épinglées par groupes, selon l'ordre de la future carte. Après quoi, chaque groupe est de nouveau photographié en vue de sa reproduction sur la carte.

La photogrammétrie exige du tandem pilote-photographe un esprit d'équipe sans faille et les plus grandes qualités de précision tant dans les manoeuvres elles-mêmes que dans les calculs incessants et délicats. Pour ne pas risquer de perdre une partie de terrain, chaque image de bandes de terrain tient compte du chevauchement nécessaire entre deux plaques pour le recoupement. Ainsi après l'assemblage, les photos regroupées par deux sont superposées et découpées dans cette partie, non d'un trait droit, mais en suivant le cours d'une rivière, d'un liséré de bois, ou d'un chemin. Une fois séparées, les deux photos peuvent s'emboîter bord à bord d'une façon parfaite. Alors apparaît une sorte de puzzle parfaitement plan qui semble être une photo unique.

Ce travail de moine demande beaucoup d'habileté et une technique parfaite de la part du cartographe. Il faut être artiste pour porter sur la carte, d'après les photographies, fleuves, chemins, crêts, creux, forêts, hachures, ombres, etc., tout en étant spécialiste des lettres pour écrire les inscriptions.

Toutes les activités commencent vers le début de mai pour se terminer à l'automne alors que l'équipe entreprend un voyage de quatorze jours en mer pour retourner en France.

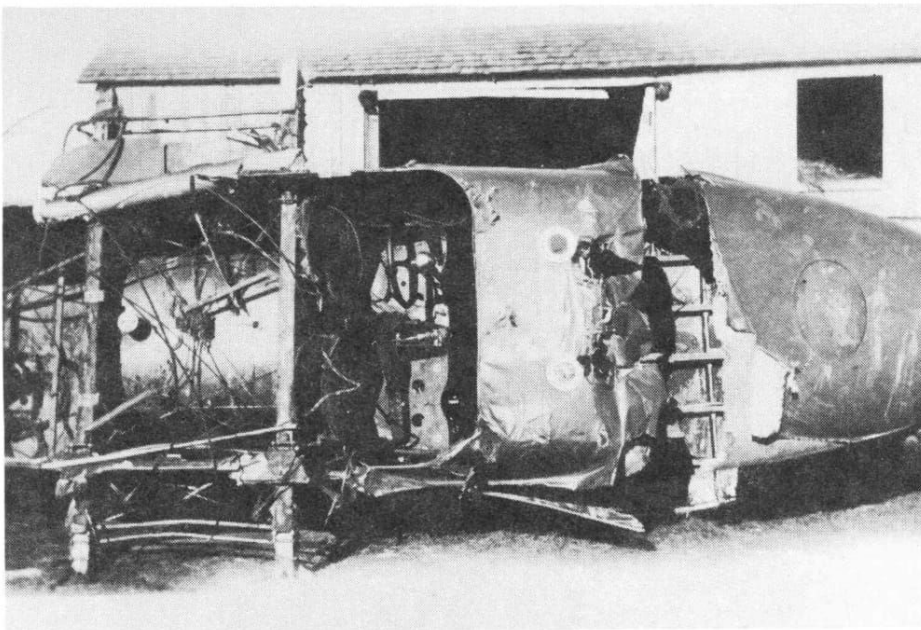
Pensez à l'amour du métier, à la volonté qu'il faut pour quitter, durant de longs mois, pays et famille et s'expatrier dans un coin perdu du Québec pour travailler dans des conditions assez souvent pénibles. Par exemple, pendant le vol, la tête et le haut des épaules des aviateurs ne sont protégés que par le pare-brise de l'hydravion; de plus, les photographes doivent manipuler leur appareil inséré dans un châssis fixé sur le flanc droit de la coque et opérer le magasin contenant les plaques-photos placé sur le haut du châssis. Exposés ainsi au vent glacé des hautes altitudes, ces derniers sont obligés de revêtir une combinaison et un bonnet

entièrement doublés de fourrure. Malgré cet accoutrement, ils reviennent de leurs missions le corps grelottant, leur bouteille d'eau congelée, et ce, même lors des journées les plus chaudes de l'été. S'ajoutent à ces conditions climatiques, le vrombissement et les vibrations du moteur placé au-dessus et à l'arrière de leur tête. Seul un "bigophone", un simple tuyau acoustique, permet le dialogue entre le pilote et le photographe. Ce n'est pas l'ère des supersoniques! L'altitude maximale à laquelle ils maintiennent leur vol n'est que de 3500 mètres.

Quoique très jeune à l'époque, je me souviens de ces gens qu'on appelait les "français"; je les revois avec leur allure désinvolte, la tête couverte de leur éternel béret, le blouson en cuir ou le manteau entrouvert, l'écharpe flottant, au vent, circulant en groupe au centre de la rue St-Pierre. Quelquefois, les deux épouses Ravi et Paumay et notre originale Marie-Louise Smith déambulaient avec eux. Cette dernière, fille d'un zouave pontifical, employée des Postes Canadiennes en cette localité, aujourd'hui plus que centenaire, se plaisait beaucoup en leur compagnie. L'animation régnait, quel plaisir de les voir se balader et de les entendre s'exprimer; leur accent résonnait agréablement à notre oreille.

Dans le cadre de leur travail, les aviateurs utilisent un vocabulaire spécifique qui étonne plus d'un profane. Dans leur jargon se retrouvent: le "taxi", le "zinc", le "coucou" pour leur hydravion, le "coup de tabac" pour la turbulence atmosphérique, le "moulin" pour le moteur, le "pépin" pour le parachute, une "tempête de ciel bleu" pour le beau fixe, "caresser les marguerites" pour les rase-mottes, etc.³ Cet argot amuse bien les gens, mais le parler aéronautique a bien évolué depuis l'avènement de la radio pour les communications air-sol.

Alors que ces travailleurs français, serbe et canadiens commencent à faire le portrait géographique de la province de Québec, une tragédie sème la consternation dans l'équipe et la population. Le 18 octobre 1927, le comte JACQUES DE LESSEPS, accompagné de son fidèle mécanicien russe Théodor Chickenko, quitte Gaspé dans son hydravion "F.A.B.19" amphibie pour rejoindre à Val-Brillant l'Honorable Honoré Mercier, ministre des Terres et Forêts du Québec, M. Henri Balleyguier, président de la C.A.F. à Paris, et le commandant Maurice Quedrue, représentant de la C.A.F.C.. Ensemble, ils doivent constater la progression des travaux de photogrammétrie. Le Comte vient à Val-Brillant pour la première fois, mais il ne s'y rend jamais... En effet, un appel téléphonique des pilotes de Val-Brillant, lui enjoignant de ne pas quitter la base, en raison de l'épais brouillard couvrant notre région, parvient trop tard. L'hydravion vient de prendre son envol.



Épave de la coque de l'hydravion piloté par Jacques de Lesseps.

Le pilote André Costa en compagnie de Mlle Marie-Louise Smith (1928).



Plusieurs personnes perçoivent le bruit de son passage à Ste-Irène et à Val-Brillant. La sirène du moulin à scie de la compagnie John Fenderson, en opération ici à l'époque, émet régulièrement son signal dans le but d'aider le pilote égaré. Hélas! en vain! D'autres personnes aperçoivent l'hydravion une dizaine de minutes à St-Léandre. Finalement, l'appareil s'abîme dans le fleuve St-Laurent entre St-Ulric de Rivière-Blanche et Matane. La coque de l'hydravion échoue près de Ste-Félicité. Le cadran marque 4 heures P.M.

Le corps du malheureux mécanicien n'est jamais retrouvé; celui du comte, protégé par une combinaison doublée de liège, dérive jusqu'aux côtes de l'île de Terre-Neuve où il est retrouvé en décembre.⁴

Au sujet des origines du comte JACQUES DE LESSEPS, voici des extraits de ce qu'Émile Pério¹ relate:

JACQUES DE LESSEPS, qui aurait eu 56 ans en 1939 et aurait pu être pilote de transport pendant la deuxième guerre mondiale, est le fils de FERDINAND DE LESSEPS, bien que le génial créateur du canal de Suez soit né sous Napoléon 1er, le 19 novembre 1805. Cette situation, apparemment invraisemblable, s'avère possible du fait qu'en 1869, quelques jours après l'inauguration du canal, FERDINAND DE LESSEPS, âgé de 64 ans et veuf depuis 16 ans, a épousé une jeune fille, HÉLÈNE AUTARD DE BRAGARD, âgée seulement de 20 ans.

Le couple célèbre aura 12 enfants, et FERDINAND DE LESSEPS a 78 ans lors de la naissance de son dernier fils, Jacques.

JACQUES DE LESSEPS, né à Paris le 5 juillet 1883, est fasciné dès son adolescence par les précurseurs de l'aviation dont il va lui-même devenir un pionnier. JACQUES DE LESSEPS apprend à piloter dès septembre 1909. Le 6 janvier 1910, le néophyte reçoit le brevet de pilote international - no 26. Il est le douzième au monde à recevoir un tel brevet.



Paul Fabre (1959). Il termine sa carrière à Air France en qualité d'adjoint au Directeur technique général 1902-1985 (Collection privée).



Décembre 1909: Jacques de Lesseps sur son "Blériot XI" à étampes lors du départ du prix du journal "La Nature". (Musée de l'air, 93350, Lebourget, France).

En 1911, il épouse mademoiselle GRACE MACKENZIE, fille de Sir WILLIAM MACKENZIE résidant à Toronto.

Très vite le Comte DE LESSEPS a conquis les habitants de Gaspé par son attachante personnalité faite toute à la fois de séduction, de gentillesse et de simplicité.

Il se promène souvent avec ses garçons GUY et FRANÇOIS, élèves des Pères, et ses fillettes ÉLISABETH et CATHERINE que les Ursulines ont mission d'instruire.

Sa dépouille mortelle ayant été ramenée de Terre-Neuve, les obsèques du Directeur-Chef-Pilote sont célébrées à Gaspé le 14 décembre 1927, monseigneur Ross prononçant avec émotion l'oraison funèbre du "brillant pilote dont la modestie égalait la bravoure".

Avec JACQUES DE LESSEPS, héros de la grande guerre et pionnier de la première heure, un noble Chevalier de l'Air venait de disparaître...

Le 13 août 1988, la ville de Gaspé rend hommage à Jacques de Lesseps par l'inauguration d'un nouveau monument en son honneur en un carrefour de la ville. Madame la comtesse Elisabeth de Lesseps présidente d'honneur et sa soeur Catherine, filles du héros, se joignent aux nombreux dignitaires présents, entre autres le Consul général de France à Québec, M. Daniel Jouanneau, M. Émile Péro, historien de l'aviation et biographe de Jacques de Lesseps.⁵

Malgré l'événement tragique, les opérations des diverses bases ne sont pas interrompues; elles se terminent en 1930 sous la nouvelle et habile direction de PAUL FABRE. Ainsi se dresse la première carte "aérienne" du Québec - à l'exception de l'Ungava nommé aujourd'hui le Nouveau-Québec - laquelle est imprimée par la suite au Service géographique à Paris.

Pour ceux qui s'en souviennent, je rappelle que l'envol et l'amerrissage des hydravions représentaient une grande attraction. Beaucoup de gens des municipalités voisines se déplaçaient et se joignaient à ceux d'ici pour voir de près les "machines volantes". Quelques audacieux, moyennant quinze dollars l'envolée de trois passagers, recevaient le baptême de l'air les dimanches de beau temps.

Le Sergent-Pilote J. Hermile Durning né le 30 mars 1917. Il s' enrôle dans la Royal Air Force en 1939. Reçu pilote, il part pour Outre-Mer le 16 février 1941. Se fait descendre en mer, en décembre 1941. Il était le fils de Zoël Durning et d'Eugénie Ouellet de Val-Brillant.



Le lieutenant-pilote Roland Langlois est né le 11 novembre 1917. Il s' enrôle dans la Royal Air Force en 1939 et demeure en service jusqu'à la fin de la guerre. Il se mérite entre autres les décorations suivantes: la "Distinguished Flying Cross" et l'"Étoile France & Germany" pour son tour d'opérations-missions au-dessus de ces pays occupés. Par la suite, il travaille comme pilote de brousse, pilote pour les compagnies et finalement pilote pour le Gouvernement. Il était le fils d'Edmond Langlois et de Marie Lepage de Val-Brillant.

Ce plongeon dans l'histoire fait revivre une époque, mais toute histoire a une fin... Ces gens et les hydravions ont quitté nos parages depuis belle lurette. Il nous reste cependant la carte du Québec... et pour Val-Brillant, la gloire historique peu commune d'en être le berceau. Il nous reste aussi les photographies aériennes de notre village fixées sur pellicules par ces photographes intrépides. Soyons fiers également de cet album conservé depuis nombre d'années. Il représente un intéressant souvenir de cette époque aventurière.

Pourquoi en terminant, ne pas évoquer un passé moins lointain et rappeler le souvenir d'autres Chevaliers de l'Air et fougueux pilotes qui, au cours de la guerre 1939-45, ont évolué avec énergie et bravoure dans le ciel européen. Ces amants des grands espaces et de la paix sont d'illustres fils de cette paroisse, tels que le sergent Hermile Durning disparu en action en décembre 1941 et le lieutenant Roland Langlois ce décoré de la "Distinguished Flying Cross" et décédé à Montréal le 28 décembre 1988.

Ce sont des Val-Brillantois, ce sont nos héros de l'air.

A tout Seigneur, tout honneur...

Jeanne-d'Arc Guy - Saintonge



Mme Jeanne-d'Arc Saintonge, l'auteur des Ailes du passé a été 17 ans secrétaire-trésorière de la municipalité de Val-Brillant.

Je remercie chaleureusement M. Jean-Jacques Thivierge chercheur de Montréal, M. Émile Pérois chercheur de France, Mlle Marie-Louise Smith et M. Léonce Claveau de Val-Brillant ainsi que M. Lévis Beaudoin d'Amqui dont les précieuses informations ont permis la réalisation de cet article.

REMERCIEMENTS

1. PERIO, Émile. *Notice biographique de Jacques de Lesseps*. Gaspé, août 1988.
2. Monsieur Maurice Quedrué est décédé à Montréal en 1957.
3. PETIT, Edmond. *La vie quotidienne dans l'aviation*.
4. THIVIERGE, Jean-Jacques. Correspondance adressée à Jeanne-d'Arc Saintonge, secrétaire municipale, 1971.
5. *Le Pharillon*. Gaspé, 23 août 1988.

NOTES

D'une guerre à l'autre

À Val-Brillant, pourrait-on dire cent ans de paix? Non, car trois conflits mondiaux ont marqué certaines familles. Elles ont vu partir de jeunes hommes appelés sous les armes pour défendre leur "patrie", le Canada. Après un entraînement souvent dérisoire au Canada, plusieurs ont signé volontaires et sont allés sur les théâtres de guerre européens.

Dans les listes qui suivent, nous énumérons ceux qui ont été appelés et qui ont servi aux cours des guerres que le Canada avait déclarées. Si certains ne sont pas demeurés longtemps sous les drapeaux, d'autres y ont laissé leur vie.

LA GUERRE 1914-18

Nous n'avons que cinq noms d'hommes qui ont participé à la première guerre mondiale: Georges Auger, Johny Coté, Lévis Fournier, Arthur Gamache et Antoine Paradis. Ce dernier a aussi servi en 1939-45.

LA GUERRE 1939-45

Par ordre alphabétique. Georges Althot, Émilien Beaulieu(mort au champ d'honneur), Adhémar Bélanger, Gérard Bélanger(Arthur), Lucien Bélanger(Louis) blessé à l'entraînement, André-Albert Bérubé, Honorius Bérubé et Raoul Blais. Germain Canuel(Honorius), Antonio Charest, Charles-Omer Charette, Charles-Emile Coté, Jean-Luc Courcy et Paul Courcy. Jean-Baptiste D'Amours, Emmanuel Dastous, Omer Dastous, Lionel Deroy, Philippe Desrosiers, Georges Durning, entraîneur au Canada, Robert Durning, Alcide Durning, Dominique Durning et Hermile Durning, Robert, Alcide, Dominique et Hermile ont tous les quatre servi en Europe. Hermile, pilote, ne devait jamais revenir, disparu le 28 décembre 1941. Clovis Fournier, Georges Fournier, Jean-Marie Fournier(Hector), Lorenzo Fournier, Maurice Fournier(Hector), Lionel Guy. Léopold Jalbert et Gérald Jean, Robert Kenney, Roméo Lamarre, Roland Langlois, André-G. Lauzier, Gratien Lauzier, Valère Lauzier, F.X. Lavoie, Gérard Lavoie, Léopold (Ti-tou) Lavoie, Roland Lavoie, L. Joseph Lebel, Léonce Lebel, Auguste Lévesque, Louis Lévesque, Gérard-J. Malenfant, Ferdinand Michaud, Georges Mimault, Paul-Émile Morin. Georges-Henri Nolin. George-Henri Pâquet, Gratien Pâquet, Antoine Paradis, Bertrand Paradis, Armand Pelletier, Charles-Eugène Pelletier, Maurice Pelletier, Trefflé Pelletier et Victor Pelletier. Emmanuel Rioux, Conrad Rioux (William) et Gérard Roy dit Lauzier. Antoine Saindon, Maurice Saindon, André Saintonge, Paul-Émile Saucier, Georges Soucy. Lorenzo Tremblay, Émile Turcotte, Jean-Marie Turcotte (Cyprien), Laurentin Turcotte, Léonard Turcotte (Joseph). Thomas Vallée.

LA GUERRE DE CORÉE

Pour la guerre de Corée, nous n'avons que deux noms: Roger Dubé(Louis), Sylvio Parent.

Il se peut fort bien que des noms aient été oubliés. À tous ces soldats qui nous sont inconnus comme à tous ceux qui ont combattu ou qui ont servi dans des corps de soutien au Canada, nous disons notre reconnaissance pour leur bravoure. Les décorations reçues furent bien méritées. Nous leur devons la Paix but ultime de la guerre.

Merci aux parents qui ont soutenu ces jeunes. Ils ont versé bien des larmes dans le silence. Dieu ne voulait pas la guerre mais la Paix. Des humains ont payé de leur vie, de leur jeunesse, ce que d'autres humains croyaient nécessaire pour montrer leur puissance.

La recherche de ces noms a été effectuée par Mme Colombe Fournier. Quelques noms ont été ajoutés suite à une petite recherche de Marcel Auclair. La présentation est aussi différente du texte original.

Colombe Fournier



VOICI QUELQUES PHOTOS DE VÉTÉRANS

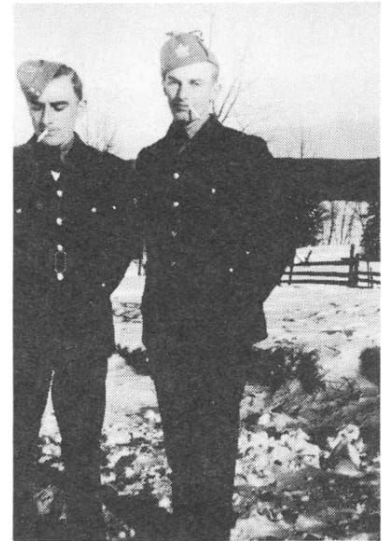
*M. Joseph Smith, zouave pontifical,
vers 1868.*

*M. Antoine Paradis militaire, enrôlé
en 1914-18 et 1939-45.*

*Mathias Beaulieu décédé au
débarquement de Dieppe.*



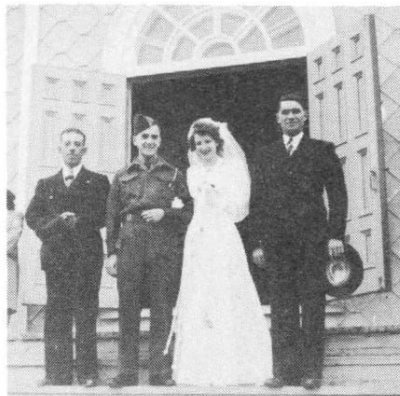
Lucien Bélanger blessé lors de l'entraînement.



*Léonce Lebel, Service à Rimouski, Val-Cartier et Debert, N.-E.
Louis-Joseph Lebel, Service à Rimouski, Val-Cartier, Debert, N.-E.
Nanaimo et Vancouver.*

Armand Pelletier a servi au Canada et en Angleterre.





*Maurice Pelletier
Militaire 1939-45.*

*Germain Canuel lors de son
mariage avec Jeannot Thompson
au Lac Humqui.*



*Roger Dubé blessé à la guerre de
Corée 1951-1952.*

Glaces commerciales du Lac Matapédia

Le Canadien National signa le premier contrat de coupe de glace en 1943 avec M. Etienne Lévesque de Mont-Joli. La compagnie du chemin de fer transportait des blocs de glace jusqu'à Campbellton et Moncton.

L'année suivante, un nouveau contractant, M. Edmond Leclerc de Ste-Félicité, assuma la responsabilité du chantier. En 1945 le contrat passa aux mains de M. Yvon St-Pierre de Sayabec qui en assura la surveillance pendant les trois prochaines années. Vers la fin du contrat, la compagnie demandait à M. St-Pierre de s'organiser pour fournir de la glace durant toute l'année. L'entrepreneur acquiesça à la demande. Il construisit donc un entrepôt à glace de 100' X 300'. Pour le remplir, il fallait, vers les mois de janvier-février de chaque année, une équipe d'une vingtaine d'hommes. Plusieurs travaillaient aussi avec leur attelage de chevaux. Il fallait tout cela pour remplir cette armoire à glace. On occupait cet entrepôt d'un mur à l'autre sur une hauteur de 12 rangs. Chaque rang était séparé par une bonne couche de "bran-de-scie"; cela faisait un assez beau monument de glace. Aurait-il pu rivaliser avec le Château du Bonhomme Carnaval de Québec?

Les paroissiens engagés à ce chantier se répartissaient ainsi le travail: les uns jouaient de la grand'scie ou du godendard; d'autres actionnaient les pinces et les autres surveillaient les "winches" (sorte de palan actionné par un engin à gaz et à vapeur). Ensuite, venaient les charretiers qui rivalisaient à savoir lequel aurait le plus beau et le plus fort "team" de chevaux. On vivait un vrai "carnaval" tout l'hiver à Val-Brillant pendant les années 1943 à 1958.

Le contremaître fort apprécié de tous durant ces belles années ne fut autre que M. Thomas Banville.

Raymond Côté

LA GLACE



La grand'scie servant au découpage de la glace.



Mise en bloc par les ouvriers.



Le convoyeur qui sortait la glace de l'eau. Sur la photo: M. Joseph Aubut.



À partir du convoyeur, la glace tombait sur des sleighs. Sur la photo: Joseph Aubut, Paul-Émile Couture et Alphonse St-Amand.

Les opérateurs sur le lac. 1ère rangée: Jos Fournier, Albert Bélanger, Philippe Aubut, Thomas Banville, Georges Caron, Edmond Leclerc, Antoine Auclair, Bertrand Banville, Romuald Côté. 2e rangée: Hervé Tremblay, Gonzague Migneault, Wilfrid Caron, Georges-Henri Sirois, Alphonse Côté, Georges Fraser, M. Banville.



La "team" à Eugène Santerre.





La "team" à Hector Fournier.



La "team" à Ovide Lamarre.



Le chargement de la glace sur les trains.

Le chargement de la glacière. Sur la photo: Claude Côté.



La réception de la glace sur la glacière. Sur la photo: Emmanuel D'Astous et Réginald Barville sur la "winche".

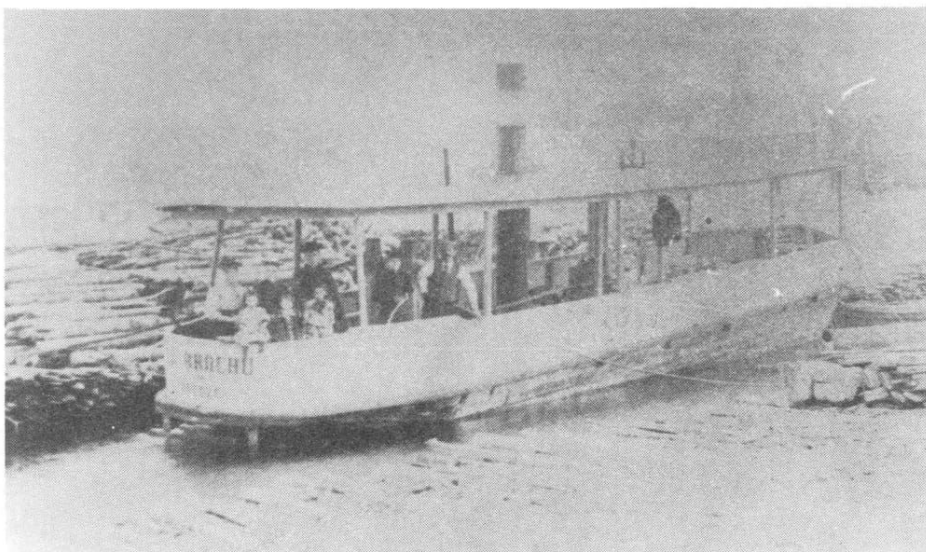


Larguez les amarres

Pour tout être qui a vécu, un tant soit peu à Val-Brillant, il lui est incontestable que l'un, sinon le plus beau joyau de "La Reine de la Vallée" est **SON LAC**.

Du nord au sud, de l'est à l'ouest, il invite au rapprochement. Il se fait même cajoleur au coucher du soleil, lorsque les montagnes se reflètent dans ses grands yeux bleus de juillet! Mais, lorsque contrarié, il vous fera "moutons blancs".

Raoul Mathias Blais n'échappe pas à ces attraits et, "déplet" comme il était, il acheta un bateau-vapeur pour le touage des billots des berges de La Seigneurie jusqu'au moulin des King. Ce moulin était le pain et le beurre de la plupart des familles de Cedar Hall; on était alors entre 1893-1897.



"Le Brochu", bateau-vapeur.

"Le Brochu", bateau-vapeur d'une capacité de 14 tonnes, obtint son permis de naviguer, et comme en fait foi un des certificats d'inspection du Gouvernement du temps (1896), son maître-navigateur était Joseph Dechamplain.

ORIGINAL		DOMINION OF CANADA DEPARTMENT OF MARINE AND FISHERIES		SCHEDULE B	
CERTIFICATE for a Freight Boat under 100 tons gross, or a Ding Boat, Fishing Boat, or Pleasure Yacht, Steam Barge, or Elevator, or like Vessel.					
Having examined the boiler and machinery of the steamboat <u>Le Brochu</u> of <u>Quebec</u> whereof <u>R. M. Blais</u> is owner and <u>Joseph Dechamplain</u> is master on this day of <u>July</u> AD 18 <u>96</u>					
The particulars of her gross and register tonnage as shown on her certificate of registry, being as follows:—					
Tonnage under tonnage deck	1944	Tons	Houses on deck (naming them)		Tons
Total gross tonnage	1944	"	Deduct for engine room	822	
Register-tonnage	1122		(If not registered, omit this statement of Tonnage)		
I, <u>Joseph Samson</u> Inspector of boilers and machinery, do hereby certify that her engine, boiler and machinery are sufficient for a <u>Day Steamer only</u> and may be so used without hazard to life, that the engine of the said <u>Day Steamer Le Brochu</u> is of <u>504</u> nominal horse power, and that the boiler of the said <u>Le Brochu</u> can carry with safety <u>91</u> pounds per square inch of steam pressure and no more — and that she is provided with one life buoy having a proper heaving line attached and so placed as to be ready for immediate use when required.					
Dated at <u>Quebec</u> this <u>5th</u> day of <u>August</u> 18 <u>96</u>					
<u>Joseph Samson</u> Inspector of Boilers and Machinery					

Le certificat de navigation du bateau-vapeur "Le Brochu".

La navette des berges de La Seigneurie jusqu'au moulin des King constituait une activité économique estivale, donc emplois saisonniers. Mais l'usage du bateau "Le Brochu" a moult fois servi à la population de Val-Brillant comme mode de divertissement. Ils n'étaient pas rares les pique-niques de village à bord, et, chaque dimanche que les éléments le permettaient, montait à bord un groupe qui voguait les flots toute la journée durant.

L'hiver, en cale sèche, "Le Brochu" passait l'inspection et les réparations d'usage. Les pièces nécessaires étaient achetées chez "Duncan & McLennan" de Campbellton au Nouveau-Brunswick.

Raoul Mathias Blais n'était pas homme à croquer marmotte en hiver. En 1897, il bâtit un moulin à scie à Sayabec, lequel cessa ses activités, réduit en cendres par l'incendie du 2 mai 1903.

Le Centenaire de Val-Brillant, c'est plus que cent ans. C'est la richesse de son patrimoine, les valeurs léguées de génération en génération; c'est l'amour de la terre et du foyer. Et notre gratitude envers ses pionniers ne sera jamais trop grande.

Madame F.-X. Michaud
née Germaine Blais