

L'avènement de l'automobile dans le Bas Saint-Laurent

La société est toujours le lieu d'un affrontement **permanent** entre facteurs de maintien et facteurs de changement; elle porte en elle les raisons de son désordre qui provoquera sa modification.

Georges Balandier, **Sens et Puissance**, p. 107.

• MENTALITE ET CHANGEMENT SOCIAL

Le changement, la vitesse et les multiples adaptations qui en découlent sont caractéristiques de la période contemporaine. Innovations et transformations ne sont pas sans rencontrer des résistances et laisser des traces sur leur passage. Il y a donc une

lutte de tous les instants qui oppose forces de maintien et forces qui véhiculent l'innovation. Mais, les adaptations se font plus nombreuses que les transformations structurelles globales. Il existe également des inégalités sectorielles en matière de changement; par exemple des secteurs de la vie sociale sont plus lents que d'autres (il en est ainsi de la religion qui se veut hors du temps, et qui représente un facteur de maintien). Ainsi, "toute société, quelque soit son régime, toute classe et tout groupe comportent leurs conservateurs par intérêt, ou par conformisme, ou par indifférence". (1) La tradition exerce une fonction sécurisante d'autant plus qu'il est difficile de s'adapter aux transformations qui surgissent.

C'est au niveau des mentalités qu'il est possible de mesurer les réactions que suscitent les innovations. Mais là, aussi, les forces traditionnelles ont un poids considérable: "le discours des hommes, sur

quelque ton qu'il ait été prononcé, celui de la conviction, de l'émotion, de l'emphase, n'est le plus souvent que le ramassis d'idées toutes faites, de lieux communs, de vieilleries intellectuelles, l'exutoire hétéroclite d'épaves de culture et de mentalités de diverses origines et de divers temps". (2)

L'histoire des mentalités, faite à l'aide du discours, nous permet de saisir de quelles manières, de génération en génération, l'homme a fait face au changement:

Les hommes se servent des machines qu'ils inventent en gardant les mentalités d'avant ces machines. Les automobilistes ont un vocabulaire de cavaliers, les ouvriers du XIXe siècle, la mentalité des paysans qu'étaient leurs pères et leurs grand-pères. La mentalité est ce qui change le plus lentement. Histoire des mentalités, histoire de la lenteur dans l'histoire. [3]



[Photo: Lionel Pineau]



[Photo: Lionel Pineau]

Le processus du changement social s'élabore en trois temps: invention, diffusion et conséquences; (4) l'invention est le procédé par lequel une nouvelle idée est développée; la diffusion est la communication de cette nouvelle idée aux membres de la communauté ou du groupe social; et enfin les conséquences sont le résultat de l'adaptation ou du rejet de ces idées nouvelles: "Social change is therefore an effect of communication" (5) ("Donc le changement social est un effet de la communication"). Il faut également tenir compte des groupes sociaux si l'on veut étudier les types de réactions au moment de la diffusion d'innovations.

Nous avons choisi de traiter ici des réactions qu'a suscitées l'avènement de l'automobile dans le Bas Saint-Laurent. Comme nous venons de le démontrer, ces réactions s'établissent selon deux types principaux: premièrement l'acceptation en face du merveilleux et de l'utile; type de réactions minoritaire; deuxièmement le rejet, réaction de la majorité. Vue sous cet angle, la question a son importance puisque "l'automobile a créé de nouveaux types de rapports sociaux et (qu') elle en a bouleversé d'autres". (6) Donc, en étudiant ce que la presse régionale a écrit sur l'automobile à ses débuts, nous arriverons peut-être à voir comment une communauté a réagi au moment de l'introduction de cette innovation technologique.

• LE MERVEILLEUX ET L'ACCEPTATION

Le Bas Saint-Laurent reçut ses premières automobiles à peu près au même moment que toutes les autres régions de la province. Quoiqu'en retard à l'échelle du continent, si on se compare aux grandes villes américaines, l'usage de l'automobile se généralisa au Québec tout de suite après la Première Guerre Mondiale. D'après les statistiques de l'époque, on comptait au Canada, en 1924, 650,231 automobiles dont 571,793 voitures de promenade, 63,841 camions, 1,604 autobus, 8,009 motocyclettes et 4,037 voitures de marchands. Dans la Province de Québec, le nombre d'automobiles s'élevait à 85,145 dont 70,736 autos de tourisme, 11,900 camions, 281 autobus, 2,018 motocyclettes et 210 voitures commerciales. Par exemple, la ville de Rivière-du-Loup comptait à cette date 198 véhicules automobiles. (7) Ces chiffres décrivent bien la multiplication rapide de ces voitures sur notre territoire.

Dans les années qui suivent, l'automobile n'est pas sans attirer l'attention sinon l'intérêt de vastes couches populaires. Dès lors, on la reconnaît comme un instrument enchanteur et d'une grande commodité:

**L'auto, quel engin merveilleux [...]
L'auto, quelle utilité pour nos courses,
pour les visites trépidantes et
besogneuses des contemporains. On y**

**saute, on y est chez-soi, on démarre,
on atteint le but. Ce n'est pas le train
où des centaines de mortels se
télescopent et s'empilent comme les
couvertures chez le marchand. [8]**

En effet, l'automobile est un moyen d'accentuer l'individualisation des moyens de transport en mariant confort et rapidité. C'est là l'un des principaux éléments du merveilleux. Nul n'était en mesure de résister longtemps à ses charmes. Ainsi, il faudra justifier l'avènement de cette invention selon le schéma traditionnel de la volonté de la Providence: "L'automobile, nom nouveau, chose nouvelle: invention merveilleuse. L'auto, don de Dieu à la terre, pour en parcourir plus vite l'étendue, don de Dieu à l'humanité pour l'économie du temps, et pour la fécondité des minutes." (9) Ainsi justifiée, l'automobile peut devenir l'objet d'une utilité courante et répandue. L'automobile est dès lors associée au "progrès", cette nouvelle valeur des sociétés industrialisées.

L'apparition de ce nouveau moyen de transport sera une occasion pour les hommes de science d'élaborer des théories sur la vitesse et ses dangers. Des plus farfelus aux plus sérieux, plusieurs consacrent leurs travaux à l'automobile tellement l'idée est fascinante. L'une de ces théories voulait que la vitesse la plus "périlleuse" fût celle de 45 milles à l'heure (72 km h.); en diminuant la vitesse à 25 milles à l'heure (40

km h.) le danger devenait nul. A l'inverse on croyait que si on atteignait 90 milles à l'heure (145 km h.) le danger diminuait progressivement jusqu'à devenir inexistant. (10) L'existence même de ces théories aberrantes nous indique jusqu'à quel point l'automobile fut, à ses débuts, objet de séduction et d'éblouissement.

Les premières années de l'automobile furent marquées par plusieurs exploits spectaculaires qui frappèrent l'opinion publique régionale. Il en fut ainsi des prouesses de Georges-A. Morin, un garagiste rimouskois, qui, dit-on, fit des merveilles avec son "teuf-teuf". D'après un article du *Progrès du Golfe* datant de 1919, l'"Overland" de G.-A. Morin fut réquisitionnée par la Police pour la poursuite d'un évadé de prison:

Non content de les conduire par les routes publiques et même les sentiers privés les plus ardues sur les terres, il s'enfonça avec son char et ses occupants dans la forêt, gravit les monts, traversa les ruisseaux et les ponceaux, franchit les trous et les rochers, tel un tank que nul obstacle ne parvient à arrêter. [11]

Il se rendit même jusqu'à l'île Saint-Barnabé. Son dernier exploit connu fut de faire avancer son véhicule sur la surface glacée d'un lac. La description qui en a été faite indique tout l'enthousiasme qui a présidé à cet exploit:

Le lac devient dès lors un véritable champ de course sur lequel l'Overland de Georges Morin, qu'aucun règlement de vitesse ne peut atteindre, roule tout l'après-midi à une allure vertigineuse, par une température idéale sous un ciel serein et ensoleillé, et sous les regards éblouis des riverains du nord qui, de leur fenêtre ou de la rive, suivent attentivement les évolutions et les performances du teuf-teuf ronronnant à tous les échos, zigzagant comme le plus endiablé des patineurs exécutant des roulades fantastiques dans des tourbillons de neige légère qui donnent aux spectateurs l'illusion de vagues écumantes. [12]

L'usage de l'automobile devenant facile et le nombre de véhicules se multipliant, on s'aperçut bientôt que le réseau routier était insuffisant pour répondre aux nouveaux besoins. Ainsi, on prédit que l'année 1928 sera celle de l'automobile: "il y aura avalanche de ronronnantes machines dans tous les centres urbains et villageois. La campagne elle-même n'échappera pas à l'envahissement." (13) C'était là une conséquence immédiate de la baisse des prix entraînée par la concurrence acharnée que se menaient les grands producteurs. Cette situation allait causer plusieurs problèmes de circulation dans bien des municipalités. La ville de Rimouski connaîtrait également ces difficultés:

Notre ville de Rimouski, comme les autres, sera plus que jamais envahie par cette irruption prévue de véhicules à volant. Ses rues en regorgeront. La rue St-Germain, qui compte plus de deux cents ans de

bons services publics, sera la plus encombrée, parce qu'elle fait partie du réseau national de la voirie et qu'elle traverse la municipalité d'un bout à l'autre dans sa plus grande largeur. Nous arrêtons-nous à penser que l'éventualité certaine d'un accroissement effarent du nombre des usagers de la route va créer chez nous un véritable problème de la circulation. [14]

Pour résoudre ce problème et éviter le plus possible les dangers d'accident on demande que la rue Saint-Pierre, parallèle à la rue Saint-Germain, soit prolongée vers l'Est, c'est-à-dire de la rue Lepage à la rue Belzile. Mais entre ces deux dernières rues existait un terrain d'amusement. On demande donc aux conseillers municipaux de considérer l'urgence de l'amélioration des voies de communication dans la ville de Rimouski. Ces travaux favoriseraient, sans contester, le développement de la "basse ville", puisqu'on était assuré que cette nouvelle voie entraînerait automatiquement la multiplication des constructions dans ce secteur.

L'avènement de l'automobile est donc lié au progrès des municipalités; les bourgeoisies locales en sont bien conscientes. Donc, dans ce sens, il était difficile pour ces dernières de faire obstacle à l'avènement de cette innovation technologique puisqu'elle correspondait avec leurs intérêts, c'est-à-dire allant dans le sens du "progrès", de la circulation des biens et du capital. Dans d'autres couches sociales, il est certain que l'effet du merveilleux ait joué sur les mentalités et favorisé ainsi l'acceptation de l'automobile. Pourtant ces réactions restent très peu nombreuses dans les reportages de la presse régionale.

• MORALE, HORREUR ET REJET

La venue quasi soudaine de l'automobile dans les paysages du Bas Saint-Laurent allait poser des problèmes de tout autre ordre aux divers palliers de l'autorité.

La plus importante question soulevée fut celle de la morale. En fait, l'automobile introduisait une toute nouvelle manière d'envisager le transport. Avec l'automobile, la circulation devenait individuelle, tout au moins, cachée aux yeux de la collectivité. Si on accepte l'automobile comme un bien d'une très grande utilité, elle posait néanmoins plusieurs questions aux personnes garantes de la moralité publique:

L'auto c'est pour les affaires, pour les voyages, voire même pour L'AGREMENT.

Mais, l'auto, c'est loin de chez soi, loin des parents. L'auto c'est fermé à volonté; c'est interne; l'auto c'est le seul à seul.

L'auto devient donc le véhicule du plaisir, la maison de joie, le tombeau de la morale. [15]

Cette question allait susciter d'autres réactions très vives:

L'auto, c'est un suppôt de Satan. Il sert à véhiculer les ivrognes, les voleurs, les impudiques. Dans ses

flans se préparent le deshonneur des familles, les hontes, les tares qui giffent les jeunes filles trop hautaines pour obéir à la voix des parents et aux avertissements des prêtres.

L'auto sème sur sa route, de l'argent, des morts, des blessés, des plaisirs esthétiques, l'effronterie, l'impudeur, le goût des modes indécentes. [16]

Vue sous cet angle, l'automobile allait bientôt s'attirer les foudres de l'autorité ecclésiastique. C'est ainsi que dès 1926, par un mandement de Mgr Joseph-Romuald Léonard, (17) alors évêque de Rimouski, l'automobile devenait objet de répulsion, au même titre que l'alcoolisme et la danse. Considérant que l'automobile devenait une source de dépenses exagérées, de tentation de voyager pour le simple plaisir, d'accidents graves et pénibles, et surtout l'"occasion de maléfier les populations, en multipliant les courses inutiles aux jours du saint repos prescrit par le Seigneur, et en véhiculant avec soi des personnes du sexe, contre les règles de la discipline ecclésiastique, qui prescrivent d'éviter sur ce point même l'apparence du mal" (18), l'évêque interdit à ses prêtres d'acheter et de vendre ces véhicules, de circuler le dimanche en automobile, et enfin lorsqu'on était obligé d'y recourir de ne pas "dépasser le maximum de vitesse fixé par les lois civiles". (19) Une dizaine d'années plus tard, Mgr Georges Courchesne promulgait un règlement (20) assez semblable qui avait pour effet d'entraîner des peines sévères pouvant aller jusqu'à la perte de juridiction pour les prêtres exerçant une cure. Cela signifiait la perte complète de pouvoir encourue sans délai par le prêtre fautif. De plus Mgr Courchesne ne ménageait pas ses expressions quant à l'automobile, la qualifiant de "réduit roulant" et "d'alcove roulante". (21)

Nous avons vu précédemment, que l'usage de l'automobile tend à se généraliser dès 1925 dans la plupart des régions du Québec et bien entendu dans le Bas Saint-Laurent. Pour qu'une invention de la sorte puisse devenir d'usage courant aussi rapidement, les fabricants durent utiliser des moyens "nouveaux" pour convaincre les consommateurs des qualités de leur produit; la publicité dans les média d'information se révéla d'une grande efficacité. Ainsi, si on examine les journaux de l'époque on se rend compte que l'automobile est, avec la bière, l'objet le plus publicisé. Dès 1928, on pouvait écrire dans la presse locale que la publicité représentait un des moyens des plus efficaces pour amener grandes et petites gens à utiliser ces "véhicules à volant":

Une publicité inouïe savamment et bruyamment exécutée dans la presse entière du continent constitue la grosse artillerie en cette vaste campagne entreprise pour abattre toutes résistances et objections, pour convaincre la multitude contemporaine qu'il n'est plus dorénavant permis de voyager à pieds ou en voiture à lent roulement dans un siècle, dans un monde où rien ne se fait et ne doit se faire qu'avec rapidité,

où l'on se rend compte que pour avoir le temps de vivre avant de mourir, il faut vivre vite, très vite, ou! trop vite... [22]

A-t-on idée des coûts que pouvait entraîner l'achat de ces véhicules? D'après un journaliste de l'époque, l'automobile était un objet de luxe susceptible d'affecter le portefeuille de la population. Il considère que plusieurs préféreraient se payer une automobile, alors qu'ils hésiteront à se payer un loyer réunissant les exigences du confort et de l'hygiène: ils aiment mieux "avoir une automobile à seule fin de se promener ou d'épater leurs relations sans s'arrêter: calculer ce que ce luxe leur coûte. S'ils le savaient, ils en seraient effrayés." (23) Voici comment il évalue les dépenses entourant l'utilisation d'un véhicule pour une course annuelle de 6,000 milles: (24)

	véhicule de \$700.	véhicule de \$1,500.
Intérêt sur le capital (6%)	\$42.	90.
Dépréciation (4 ans)	175.	375.
Licence	20.	20.
Assurance	50.	50.
Garage	100.	100.
Gazoline	128.	(178.)* **
Huile	28.	50.
Réparations	100.	100.
Total	\$643.	\$968.
Coût du mille parcouru	0.11	0.16

A l'époque, ces sommes étaient certainement très élevées si on les compare au coût de la vie en général. D'après notre journaliste, il serait préférable d'investir cet argent soit en assurance sur la vie, dans les institutions bancaires pour en retirer des intérêts ou par l'achat d'obligations. Après vingt ans (!) quelle ne serait pas l'épargne accumulée? L'automobile devenait donc une source de ruine généralisée: "il n'en reste pas moins vrai que à (sic) l'heure présente, plus de cent millions de piastres roulent inutilement sur nos routes, pas moins vrai non plus que certaines paroisses sont à jamais ruinées par l'abus de l'auto". (25)

Si les "pertes" en dollars étaient importantes, les pertes de vies humaines n'en étaient pas moins lourdes. Devant ce constat, on déconçera très vivement l'automobile comme un "engin" meurtrier. Ainsi, critique-t-on le fait que les permis de conduire étaient trop largement accordés. On rapporte qu'en 1923, le permis était décerné après seulement 75 (121 km) ou 100 milles (161 km) de route. De plus, on ne faisait même pas appel aux services d'inspecteurs qualifiés, usage alors courant en Europe. D'après le témoignage qui suit, limites de vitesse et règles élémentaires de sécurité n'étaient pas très souvent respectées:

Nous prévenons le gouvernement qu'il est certains coins du pays où à peine dix sur cent des chauffeurs respectent les règlements de vitesse. Tel "beau bout" de route est le théâtre quotidien D'ESSAIS DE VITESSE. Tout cela est intolérable

pour piétons et voituriers qui tremblent d'être les victimes de ces fous criminels [...] Les gamins ne doivent pas lancer de cailloux. Mais le gouvernement devrait bien fusiller certains chauffeurs... [26]

Dans un autre article du *Progrès du Golfe*, on peut également lire que "quelques chauffeurs conduisent leurs voitures de telle façon qu'on est porté à se demander si l'homme au volant n'est pas un évadé d'une maison de santé faisant un "joy ride", avant d'être repris." (27)

D'après ces réactions, la sécurité publique était fortement mise en danger. Les piétons ne sauraient désormais être en sûreté sur les voies publiques. Les lois, à ce titre, n'étaient certes pas trop sévères. La protection du public et des automobilistes en général nécessitait une intervention gouvernementale. Qui d'autre aurait réussi à enrayer ce "fléau de chauffeurs homicides"? D'ailleurs ce problème n'est pas encore réglé aujourd'hui.

Pour diminuer le taux des accidents on propose diverses solutions: l'examen de la vue, la pose de réflecteurs et de phares sur les automobiles, et la généralisation de l'assurance-automobile.

En 1927, on prétend (28) que le trois-quarts des accidents sont causés par la défectuosité visuelle des conducteurs. Donc avant de remettre un permis, pourquoi ne pas rendre obligatoire l'examen visuel un peu comme on l'exige pour les conducteurs de trains et de paquebots?

De plus, une longue querelle allait opposer partisans et adversaires de la pose de réflecteurs et phares sur les automobiles. (29) N'était-ce pas la source des difficultés visuelles des conducteurs? Le problème avait son importance puisque les véhicules circulaient le soir à des vitesses respectables sans aucun moyen de se reconnaître les uns les autres. Faut se rappeler que d'autres moyens de transports étaient alors utilisés sur les voies publiques: bicyclettes, voitures à traction animale, etc. Cette situation fut à l'origine de nombreux accidents. Même après que l'Etat rendit obligatoire l'usage des phares, la question de l'éthique entre conducteurs resta tout entière.

L'assurance-automobile est une chose courante de nos jours, mais ce n'était pas tout à fait la même chose il y a cinquante ans. Cependant, face au peu de protection couvrant les victimes d'accidents, on propose en 1927 (30), la création d'un système de compensation pour ces personnes. On envisage donc d'exiger de toute personne détenant un permis le versement d'un certain montant (approximativement \$15.), argent qui formerait un fonds pour venir en aide aux victimes de l'automobile. Ainsi, les personnes concernées devaient prouver devant la Commission chargée d'administrer le fonds le tort subi. Par la suite, la Commission poursuivait les responsables de l'accident. La protection maximale offerte était de 100 à 200 dollars. On voulait éviter de cette manière, que les victimes soient obligées de recourir à la charité publique.

Soulevant des questions de morale et de

sécurité publique, l'automobile fut considérée, à ses débuts, comme un objet de répulsion, de danger et de damnation. En conséquence, il était logique que les autorités religieuses et civiles fussent amenées à contrecarrer momentanément la multiplication et l'usage de ces véhicules-moteurs. De plus, pour l'autorité ecclésiastique et pour la bourgeoisie conservatrice, l'automobile signifiait bien autre chose que des questions de morale et de sécurité. L'avènement de l'automobile signifiait pour eux une perte de pouvoir, pouvoir qui était d'ailleurs déjà bien entamé, qui se manifeste par une plus grande difficulté à contrôler les pensées et l'action des masses populaires.

• PROBLEMES, QUESTIONS ET HYPOTHESES

L'avènement de l'automobile dans le Bas Saint-Laurent a suscité deux types principaux de réactions: l'une d'émerveillement que nous avons associé à l'acceptation; l'autre faite d'horreur et d'interrogations morales, proches du rejet. Donc, au terme de ce travail, posons quelques questions et quelques hypothèses dans le but de chercher des réponses aux nombreux problèmes que posent la venue de cette invention technique.

Dans un premier temps, il faudrait aller plus loin pour parler de l'appartenance sociale des gens qui ont manifesté ces réactions. Un problème se pose à ce niveau puisque dans les articles consultés on rencontre le plus souvent les deux types de réponses face à l'automobile avec une nette tendance vers l'aspect négatif. D'autres sources pourraient peut-être préciser les hypothèses soulevées au cours du texte.

De plus, il faudrait se demander quelles furent les conséquences (au plan régional ou provincial) de l'avènement de l'automobile. On pense particulièrement à la multiplication d'ateliers de réparation, de postes d'essence, de détaillants de ces voitures, etc. L'automobile a créé et influencé tout un secteur de l'activité économique régionale. Il est également certain que la vie quotidienne de la masse a été touchée. Ainsi, on pourrait s'interroger sur le fait qu'avec la venue de l'automobile, l'usage du bois comme combustible domestique tend à disparaître peu à peu au profit de l'essence, du "fuel". (31)

Enfin, il serait d'un grand intérêt de mesurer l'apport de l'automobile au réseau routier. Cause ou conséquence des travaux de voirie à grande échelle, l'automobile a certainement favorisé l'amélioration des réseaux de communication, tout en permettant à des régions semblables au Bas Saint-Laurent de se rapprocher des grands centres. Même si les distances n'ont pas changé, le temps qu'on met à les parcourir est de plus en plus court!

ANTONIO LECHASSEUR,
étudiant
Université du Québec
à Rimouski.

NOTES ET REFERENCES

1. Georges Balandier, **Sens et Puissance**, Paris, Presses Universitaires de France, 1971, p. 108. (Bibliothèque de sociologie contemporaine)
2. Jacques Le Goff, "Les mentalités; une histoire ambiguë", dans **Faire de l'Histoire**, Paris, Gallimard, 1974, volume 3, p. 80.
3. **Ibid.**, p. 81-82.
4. Voir à ce sujet l'excellente étude de Everett M. Rogers et F. Shoemaker, **Communication of innovation. A cross-cultural approach**, New York - London, The Free Press - Collier-MacMillan Ltd, 1971, (c 1962), 476 p.
5. **Ibid.**, p. 7.
6. Professeur Doucy, dans A. Godart et al., **L'automobile dans la société**, Bruxelles, Editions de l'Université de Bruxelles, 1971, 205 p. (Institut de sociologie de l'automobile). Le texte est tiré de la page couverture.
7. (Anonyme), "650,231 autos dans le Canada", dans **Le Progrès du Golfe**, 3 avril 1926, p. 4. (**Le Progrès du Golfe** est le plus vieil hebdomadaire régional dont nous possédions l'index. C'est pourquoi il est notre principale source de renseignement).
8. Norbert (pseudonyme), "L'auto", dans **Le Progrès du Golfe**, 10 avril 1931, p. 5. Paru d'abord dans **Le Bien Public**.
9. F. A. Baillargé, **Jeunesse et folies**. Cité dans Louis Arneau, "L'auto et ses abus", dans **Le Progrès du Golfe**, 4 septembre 1925, p. 2. Paru d'abord dans **L'Action Catholique**.
10. (Anonyme), "La vitesse périlleuse", dans **Le Progrès du Golfe**, 23 juillet 1926, p. 1.
11. (Anonyme), "En automobile sur un lac", dans **Le Progrès du Golfe**, 12 décembre 1919, p. 4.
12. **Ibid.**
13. Saint-Germain (pseudonyme), "Automobilisme et circulation. Une rue à compléter", dans **Le Progrès du Golfe**, 9 mars 1928, p. 1.
14. **Ibid.**
15. Louis Arneau, **Op. Cit.**, p. 5.
16. Norbert, **Op. Cit.**, p. 5.
17. Joseph-Romuald Léonard, **Circulaires au clergé**, Rimouski, (S. éd.), 1920-1926, p. 358-360.
18. **Ibid.**, p. 359.
19. **Ibid.**, p. 360.
20. Georges Courchesne, "Circulaire au clergé", dans **Mandements des évêques de Rimouski. Mgr Georges Courchesne**, 11, 29 septembre 1936, p. 41-42. (En latin!)
21. Ces expressions nous ont été rapportées par monsieur Noël Bélanger, lequel prépare actuellement une thèse sur Mgr Courchesne.
22. Saint-Germain, **Op. Cit.**
23. (Anonyme), "Ce que coûte une automobile", dans **Le Progrès du Golfe**, 31 décembre 1925, p. 1.
24. **Ibid.** (*) Dans l'article calcul erroné: \$618. (**) Calcul manquant à cet item que nous avons calculé d'après le total donné.
25. Louis Arneau, **Op. Cit.**
26. (Anonyme), "Le fléau des chauffeurs homicides", dans **Le Progrès du Golfe**, 2 novembre 1923, p. 1. Reproduction d'un article du **Saint-Laurent** de Rivière-du-Loup.
27. (Anonyme), "Le cynisme de ces chauffeurs", dans **Le Progrès du Golfe** 28 mai 1926, p. 1.
28. (Anonyme), "Examen requis", dans **Le Progrès du Golfe**, 7 octobre 1927, p. 1.
29. Voir à ce sujet: (Anonyme), "A propos de réflecteurs", dans **Le Progrès du Golfe**, 7 décembre 1928, p. 1. et (Anonyme), "Une loi nécessaire, dans **Le Progrès du Golfe**, 3 décembre 1931, p. 1.
30. (Anonyme), "Une suggestion qu'il faudrait étudier", dans **Le Progrès du Golfe**, 23 septembre 1927, p. 1.
31. Cette hypothèse nous a été suggérée par monsieur Jacques Lemay lors d'une intéressante discussion.