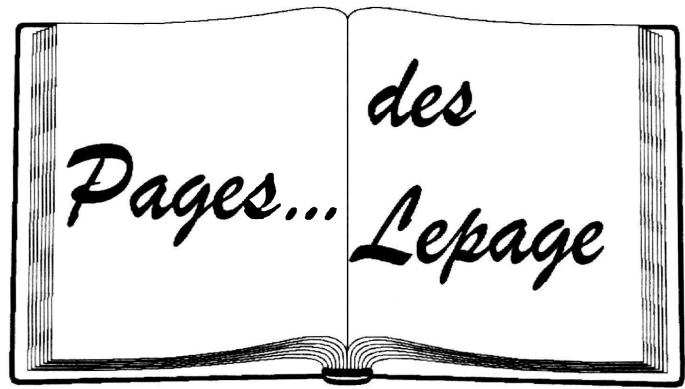


Les Lepage, au coeur de notre histoire.



ASSOCIATION DES
LEPAGE D'AMÉRIQUE inc.



Volume 20 Numéro 3

4 \$ Décembre 2016



*Joyeux Noël et Bonne Année!
Merry Christmas and Happy New Year!*



Publié par l'Association des Lepage d'Amérique inc.
366, rue William-Price, app. 25, Rimouski (Québec) G5L 6K9

Téléphone (Ass.) : 418 723-7882 (Rita, trésorière)
English calls : 450 628-2357 (Claire, administratrice)
450 228-1536 (Maurice, vice-président)

Site Web : www.lepagedamerique.com

Édité par l'Association des Lepage d'Amérique inc.

Impression : Groupe ETR

Mise en page : Maurice Lepage (0019)

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec

Bibliothèque nationale du Canada

ISSN 1206-8381

Politique éditoriale

Ce bulletin accepte et publie les articles des membres ou autres collaborateurs. Les articles signés sont la responsabilité de leur auteur pour les faits et les opinions qui y sont exprimés. L'éditeur se réserve le droit d'adapter et de réduire les textes qui lui sont expédiés pour publication. Il se réserve également le droit de publier ou de ne pas publier.

Editorial Policy

This bulletin accepts and publishes articles of members or other collaborators. Signed articles are the sole responsibility of their authors for the facts and opinions expressed. The editor reserves the right to adapt and cut the texts submitted for publication. He also reserves the right to publish or not.

Dans ce numéro : In this edition :

- Page 3 : Mot du président**
4 : Mot du rédacteur
5: Homélie d'André Daris à Rimouski
6: Rassemblement 2017
7: Conte de Noël
10: 50^e d'Odette et Julien Gosselin
11: Adaptation à l'hiver
18: Liste des membres
20: Nécrologie



CONSEIL D'ADMINISTRATION 2016-2017

Lauréat Lepage , président Nicolet (Québec) Courriel : lepage.michaud@cgocable.ca	(2017) (0023) 819 293-5600
Maurice Lepage , vice-président Entrelacs (Québec) Courriel : maurice.lepage@hotmail.com	(2018) (0204) 450 228-1536
Rita Lepage , trésorière Rimouski (Québec) Courriel : rita.lepage@cgocable.ca	(2019) (0021) 418 723-7882
Suzanne René , secrétaire Entrelacs Courriel : suzanne.rene@hotmail.com	(2019) (0139) 450-228-1536
Carmen Lepage , resp. des communications Rimouski (Québec) Courriel : carmen.lepage@globetrotter.net	(2017) (0014) 418 723-6078
Claire Lepage-Draws , administratrice Laval (Québec) Courriel : clairelepage2009@hotmail.com	(2018) (0031) 450 628-2357
Danielle Lepage , administratrice L'Ancienne-Lorette (Québec) Courriel : danielle.lepage@videotron.ca	(2019) (0040) 418 871-5933
France Lepage , administratrice Montréal (Québec) Courriel : francelepage@videotron.ca	(2018) (0057) 514-506-2349
Gilbert Lepage , administrateur Saint-Hubert (Québec) Courriel : gilbert-lucie@hotmail.com	(2017) (0061) 450 462-2477
Monique Lepage , administratrice Saint-Cuthbert (Québec) Courriel : moniquelpg321@gmail.com	(2019) (0015) 450 836-2322

Généalogie

Rédaction

Maurice Lepage (0204)

Denis Lepage (0065)

Francine Michaud (0152)

Comité de relecture

Carmen Lepage (0014)

Maurice Lepage (0204)

Odette Lepage (0012)

Collaborateur au site Web

Danielle Lepage (0040)

Traduction

Norbert Lepage (0265)

Maurice Lepage (0204)

Félix Lepage (0168)



Mot du président

Bonjour à tous les Lepage, conjointes et conjoints

Nous en sommes déjà à faire la rétrospective de l'année 2016. Il faut d'abord parler climat : un hiver des plus doux, un été chaud et ensoleillé suivi d'un automne tout en couleurs.

Pour notre Association, ce fut aussi une bonne année :

- ◇ Un journal toujours au rendez-vous;
- ◇ Un nouveau site WEB « lepagedamerique.com »;
- ◇ Un membership toujours en croissance avec plus de 200 adhésions;
- ◇ Un rassemblement réussi à Rimouski avec 125 participants;
- ◇ Un projet de site en généalogie qui évolue et se rapproche de son lancement;
- ◇ Une situation financière saine qui nous permet de poursuivre nos activités sans augmenter le coût de la carte de membre.

Bref, un grand merci à tous ceux et celles qui permettent à notre groupement de progresser ainsi.

Pour 2017, nous avons annoncé précédemment un futur rassemblement en Beauce. Malheureusement, des problèmes anticipés avec l'hôtel « Le Georgesville » nous force à annuler ce rendez-vous. Comme c'est le seul endroit propice à nous recevoir dans la région, nous devons changer les plans pour notre prochaine rencontre.

Nous avons opté pour un rassemblement d'une journée seulement. Cela se fera à Québec, au Manoir Montmorency, près des chutes du même nom, le samedi 8 juillet prochain. Ce sera l'occasion de visiter ce très beau site opéré par la SÉPAQ, d'admirer les chutes de la passerelle ou du téléphérique, etc...

Le repas, un dîner-buffet, sera suivi de l'assemblée générale annuelle et de la visite du site. Tous les détails vous seront fournis dans le bulletin d'avril.

En cette fin d'année, je vous offre mes meilleurs vœux pour un joyeux temps des Fêtes et d'une bonne Nouvelle Année.

Lauréat (0023)



Word from the President

Greetings to all Lepage and their spouses.

It is already time for the 2016 retrospective. We must first talk climate: a mild winter, a warm and sunny summer followed by a colorful autumn.

For our Association, it was also a good year:

- ◇ A bulletin always at the rendez-vous;
- ◇ A new WEB site "lepagedamerique.com";
- ◇ A membership always growing with more than 200 members;
- ◇ A successful gathering in Rimouski with 125 participants;
- ◇ A genealogy site project that is evolving steadily and is approaching its launching;
- ◇ A healthy financial situation enabling us to continue our operations without increasing the membership cost.

In short, many thanks to all, who participate in the growth of our Association.

We had previously announced that the 2017 gathering would be held in Beauce. Unfortunately, a situation with the hotel "Le Georgesville" forces us to cancel the reservation. As this is the only suitable place to accommodate us in the region, we have to change plans for our next gathering.

We opted for a one day event in Québec city that will be held Saturday, July 8, at the Manoir Montmorency, right next to the impressive Montmorency falls. It will be an opportunity to visit this beautiful site operated by the SÉPAQ, to admire the falls from the footbridge or the cable car, etc ...

A lunchtime buffet will be served before the Annual General Meeting followed by a visit of the site. All details will be provided in the April bulletin.

On this year end, I extend my best wishes for the Holiday Season and a Happy New Year.

Lauréat (0023)



MOT DU RÉDACTEUR

Tempus fugit! En effet, le temps file et nous voici rendu à penser au temps des Fêtes après avoir passé un très bel automne.

Nous sommes heureux de vous présenter ce 3^e numéro du volume 20. Déjà **20 ans!** Cela m'a donné l'idée d'aller feuilleter les premières éditions de notre bulletin. Ce qui a attiré mon attention est le judicieux message de notre première présidente, Jacqueline, qui insistait sur le fait que « c'est l'Association de tous les Lepage, quelle que soit leur ascendance, leur langue et leur localité » et « qu'il serait intéressant que les membres nous fournissent des articles pour le bulletin ou des suggestions d'articles... ». Je me permets de vous réitérer cet important message et vous invite à nous faire part de vos commentaires.

Dans la présente édition, vous pourrez lire, entre autres, un excellent texte sur l'hiver au Québec - particulièrement au niveau des transports - qui nous provient de l'Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française. Nous avons également notre traditionnel conte de Noël en deux versions distinctes étant donné la difficulté à bien respecter le sens des textes poétiques ou lyriques.

En terminant, je viens faire un **appel à tous**; nous avons besoin de candidatures pour participer au comité de relecture. Si vous avez des habilités avec la langue française ou anglaise ou les deux et que vous disposez de quelques heures trois fois par année, nous vous invitons à vous manifester.

Au nom de toute l'équipe, je vous souhaite un joyeux temps des Fêtes et une très Bonne Année 2017!

Maurice (0204)



WORD FROM THE EDITOR

Tempus fugit! Indeed, time flies, here we are again thinking about the holiday season after having a beautiful autumn.

We are pleased to present this 3rd issue of volume 20. Already **20 years!** It gave me the idea to go through the first editions of our

newsletter. What caught my attention was the judicious message of our first president, Jacqueline, who insisted that "it is the Association of all Lepage, whatever their ancestry, their language and their locality" and "that it would be interesting for members to provide articles for the newsletter or suggestions..." I would like to reiterate this important message and invite you to share your comments with us.

In this edition, you will be able to read, among other things, an interesting text on winter in Quebec, particularly in terms of transportation found in the Encyclopedia of French Cultural Heritage in North America. We also have our traditional Christmas tale in two distinct versions given the difficulty in respecting the meaning of poetic or lyrical texts.

Finally, I make **a call for help**, we need candidates to participate in the review committee. If you have English or French language skills or both, and you have a few hours, three times a year, we invite you to come forward.

On behalf of the entire team, I wish you a Merry Christmas and a Happy New Year 2017!

Maurice (0204)





Homélie de l'abbé André Daris lors de la messe du 20^e rassemblement à Rimouski

Né à Rimouski, coin « Lepage et Saint-Pierre », là où se trouve actuellement le Domaine Seigneur Lepage, à cinquante ans je n'avais pas encore mis le pied sur l'Île Saint-Barnabé.

Le jour où je suis débarqué sur l'île, j'ai fait l'étonnante rencontre d'un descendant Lepage qui m'a reconnu et qui m'a fait visiter son petit paradis avec en prime une prière très spéciale à la croix de Toussaint Cartier. Monsieur Lepage a sorti son plus beau latin pour un «Notre Père» qui aurait surpris certains latinistes mais qui a dû profondément toucher le cœur de Dieu. Ce jour-là, je n'ai pas pu m'empêcher de penser aux premiers Lepage de Rimouski et à leur «foi» qui devrait encore aujourd'hui nous inspirer et nous donner de rendre grâce.

Mgr Guay, auteur d'une histoire de Rimouski, donne un témoignage rare mais d'une particulière éloquence concernant Germain, le père de René Lepage. Il raconte qu'il a passé les dernières années de sa vie dans la méditation des vérités éternelles, édifiant ainsi tout le monde par ses exemples de vertu solide et de piété constante.

J'énumère ici des bonnes actions de Germain : « Les jours de dimanche, il rassemblait les personnes de l'endroit, faisait la prière en commun, expliquait le catéchisme aux petits enfants et suppléait ainsi au pauvre missionnaire qui ne pouvait visiter cet endroit qu'une fois tous les deux ans. Il ondoyait les enfants nouveau-nés, assistait les malades à leur dernier moment, les exhortait à faire courageusement le sacrifice de leur vie, leur rappelait les miséricordes infinies de Dieu. »

On n'invente rien... mais ce cher Germain se doutait-il alors qu'il œuvrait déjà dans l'esprit de l'actuelle priorité du diocèse de Rimouski, qui nous propose de prendre un tournant missionnaire et de donner aux laïques une grande responsabilité au cœur de la nouvelle évangélisation...

Les textes bibliques de ce jour nous parlent d'amour, du grand commandement de l'amour. Jésus donne une précision éloquente en nous présentant la personne du « bon samaritain. »

Homily of Father André Daris at the Mass of the 20th Gathering in Rimouski.

Born in Rimouski, corner of "Lepage and Saint-Pierre", where now stands the «Domaine Seigneur Lepage» (a retirement home), at fifty, I had not even set foot on the Saint-Barnabé Island.

The day I landed on the island, I made the surprising encounter of a Lepage descendant who recognized me and showed me around his little paradise with the added bonus a special prayer at Toussaint Cartier's Cross. Mr. Lepage delivered «Our Father» in its best Latin which would have surprised some Latin scholars but he must have deeply touched the heart of God. That day, I could not help reminisce about the first Lepage settlers in Rimouski and their "faith" that should still today inspire us and make us thank the Lord.

Bishop Guay, author of a history book about Rimouski, gives a rare testimony of a particular eloquence about Germain, father of René Lepage. He says that he spent the last years of his life meditating about the eternal truths and that he inspired everyone by his examples of virtue and constant piety.

I list here the good deeds of Germain: "On Sundays, he gathered his peers to pray together, explaining the catechism to young children as well as standing in for the missionary who could only visit this place once every two years. He provided provisional baptism to the newborn, attended the sick in their last moments, exhorted them to courageously make the sacrifice of their lives and reminded them of the infinite mercy of God."

We are not inventing anything ... how could Germain suspect he was working in the spirit of the current priorities of the diocese of Rimouski, which proposes to have a missionary spirit and give the laity greater responsibility in the very heart of the new evangelization ...

The biblical texts of today speak of love, the great commandment of love. Jesus gives us an eloquent precision in presenting the "good Samaritan."

In the history of the Lepage family, there were significant chapters that speak at length of love, and there was a multitude of good Samaritans. It's obvious that it took



Dans l'histoire de la grande famille « Lepage », il y a eu d'importants chapitres qui vont longtemps parler d'amour, et il y a eu une multitude de bons samaritains. C'est évident qu'il a fallu des hommes et des femmes qui connaissent au plus creux de leur cœur, le sens du mot « prochain ». Retenons cependant qu'il y a un revers à la médaille. C'est bien de savoir qui est son prochain, mais c'est aussi vrai qu'il faut savoir que nous sommes le prochain de l'autre.

Nous de Saint-Germain, unissons-nous ce matin aux familles en fête, qui sont revenues à des sources, pour remercier, pour rendre grâce. À cause de nos racines rimousquoises, dans chacun d'entre nous circule de la « sève » Lepage. Voilà une richesse gratuite reçue d'en haut, d'un Dieu qui est amour, et qui en cette année de la miséricorde, se laisse toucher par nos fragilités, par notre besoin d'être guéri, par notre soif de bonheur.

André Daris
10 juillet 2016

À VOTRE ATTENTION : RASSEMBLEMENT 2017

Lors du 20^e rassemblement tenu à Rimouski, nous vous avons annoncé que la prochaine rencontre se tiendrait dans la Beauce les 8 et 9 juillet 2017. Cependant, un contretemps avec l'hôtel nous oblige à changer la destination. Au cours de la réunion du conseil d'administration tenue le 21 octobre et suite à la recherche d'un autre endroit à visiter, nous avons convenu de tenir l'événement sur une journée seulement au Manoir Montmorency près des célèbres chutes à Québec. L'activité se tiendra le 8 juillet 2017.

Dans le bulletin d'avril, vous trouverez le déroulement de cette journée.

Je vous souhaite une belle période de fin d'année et un hiver pas trop enneigé.

Carmen (0014)

men and women who knew in the depth of their heart, the word "neighbour". Let us remember, however, that there is another side of the coin. It's good to know who our neighbour is, but it is also true that we are the neighbour of someone.

We of Saint-Germain, we unite this morning with the families celebrating, who returned to the sources, to thank the Lord. Because of our «rimousquoises» roots, in each of us, circulates the Lepage vigour. This God given free wealth received from above and that, in this year of mercy, is touched by our frailties, our need to be healed by our thirst for bliss.

André Daris
July 10, 2016



YOUR ATTENTION: 2017 GATHERING

At the 20th Gathering held in Rimouski, we announced that the next one would be held in Beauce on the 8th and 9th of July 2017. However, a contretemps with the hotel forces us to change the destination. During the meeting of the Board of Directors held on the 21st of October last, after reviewing various options, we agreed to hold a one day event at «Le Manoir Montmorency» next to the impressive Montmorency Falls in Québec City. The activity will be held on the 8th of July 2017.

In the April Bulletin, you will find the complete program of the day.

I wish you a nice year-end period and a pleasant winter.

Carmen (0014)





CONTE DE NOËL

LA LÉGENDE DU ROMARIN

Le romarin (*Rosmarinus officinalis*) est une herbe aromatique avec une longue histoire d'utilisation, étant connu depuis au moins l'époque des Sumériens. Originaire du pourtour de la Méditerranée, cet arbuste à feuillage persistant a été adopté comme plante condimentaire et médicinale par tous les peuples du secteur et est maintenant connu à travers le monde. Plusieurs légendes existent pour expliquer l'origine du romarin, mais le plus sympathique est sans doute la suivante.

Quand l'étoile de Bethléem est apparue dans le ciel à la naissance de Jésus, il paraît que les végétaux ont pu prendre la parole. Chacun voulait montrer que c'était lui qui pouvait mieux servir le nouveau petit roi et sa famille.

« Je peux très bien les servir, dit le dattier. Avec mes longues frondes, j'offre une ombre bienfaisante lors des journées torrides. De plus, mes fruits délicieux frais ou séchés les nourriront durant toute l'année. C'est certainement moi qui serai le plus utile! »

« Vous vous trompez, répondit la canne à sucre. C'est de loin moi qui serai le plus utile à Jésus et à ses parents. Avec ma sève si sucrée, on peut faire des bonbons qui feront sourire le petit, des boissons douces pour éteindre sa soif et des tartinades sucrées pour beurrer son pain. Il est évident que c'est moi qui serai le plus utile! »

« Vous avez tort tous les deux! s'écria le blé. D'où vient le pain quotidien, l'aliment de base de tous les hommes, sinon de mes grains? Regardez comme Joseph œuvre fort pour me semer, me récolter et pour réduire mes grains en farine, et comme Marie en fait non seulement le pain, mais de délicieux biscuits et crêpes, de quoi faire plaisir à tous. Assurément, c'est moi qui serai le plus utile! »

« Mais aucun de vous ne peut protéger la famille sainte contre les vils soldats du roi Hérode, qui menace de tuer tous les bébés de Bethléem, ajouta

CHRISTMAS POEM

One of the oldest and most popular Christmas poems ever, commonly referred to as "Twas The Night Before Christmas," was written in the early 19th century.

Though its author is disputed, with the poem being attributed to both Clement Clarke Moore and Henry Livingston Jr. over the years, it was definitely first published on Dec. 23, 1823 in the *Troy Sentinel* newspaper in upstate New York.

It is also referred to as "A Visit From St. Nicholas" or "The Night Before Christmas."

Below are the original lyrics to the poem

'Twas the night before Christmas, when all thro' the house

Not a creature was stirring, not even a mouse,
The stockings were hung by the chimney with care,
In hopes that St. Nicholas soon would be there;
The children were nestled all snug in their beds,
While visions of sugar plums danc'd in their heads,
And Mama in her 'kerchief, and I in my cap,
Had just settled our brains for a long winter's nap
When out on the lawn there arose such a clatter,
I sprang from the bed to see what was the matter.
Away to the window I flew like a flash,
Tore open the shutters, and threw up the sash.

The moon on the breast of the new fallen snow,
Gave the lustre of mid-day to objects below;
When, what to my wondering eyes should appear,



pour sa part le rosier. Moi, par contre, avec mes épines si acérées, je peux entourer la famille sainte et les protéger de toute attaque. Nul n'osera traverser une haie de rosiers! De plus, mes jolies et si parfumées fleurs feront sourire de joie le petit Jésus. C'est évidemment moi qui serai la plante la plus utile! »

Et ainsi chaque plante s'exprima, vantant ses mérites. Il n'y a qu'un simple arbuste qui resta coi. Que pouvait-il offrir à Jésus et à sa famille? Il n'avait rien de remarquable, que de simples fleurs blanches sans beaucoup d'éclat. Ainsi, l'arbuste écouta les fanfaronnades des autres, sans mot dire, le cœur triste.

Mais quelques jours plus tard, Marie sortit de l'étable laver le linge de la petite famille. Après l'avoir bien essoré, elle chercha un endroit pour l'étendre afin de le faire sécher. Elle essaya d'étaler sa cape mouillée sur les feuilles froides du dattier, mais elles étaient tellement placées haut qu'elle n'y parvint pas. Ensuite, elle tenta la canne à sucre, mais sous le poids de la cape, ses tiges plièrent, plièrent, plièrent jusqu'à toucher le sol. Quant au blé, elle ne tenta même pas l'expérience : ses tiges ne résistent même pas aux pluies fortes, encore moins au poids d'un vêtement détrempé. La pauvre plante se serait trouvée complètement écrasée! Enfin, le rosier avait des épines si menaçantes qu'elle n'osa même pas l'approcher de peur de faire déchirer les vêtements.

Puis elle remarqua l'arbuste. De taille modeste, il était parfaitement à sa portée. Intéressant! Et ses tiges étaient rigides et résistantes. De plus, comme il

ATTENTION À VOUS TOUS

Ouvrez l'œil et l'oreille sur ce qui se passe dans votre région afin de recueillir des articles intéressants pour votre journal « Pages... des Lepage », faits divers, photos, articles, etc. ayant un rapport avec des Lepage.

La rédaction

But a minature sleigh, and eight tiny rein-deer,
With a little old driver, so lively and quick,
I knew in a moment it must be St. Nick.

More rapid than eagles his coursers they came,
And he whistled, and shouted, and call'd them by name:

“Now! Dasher, now! Dancer, now! Prancer, and Vixen,

“On! Comet, on! Cupid, on! Dunder and Blixem;

“To the top of the porch! to the top of the wall!

“Now dash away! dash away! dash away all!”

As dry leaves before the wild hurricane fly,
When they meet with an obstacle, mount to the sky;

So up to the house-top the coursers they flew,
With the sleigh full of Toys - and St. Nicholas too:

And then in a twinkling, I heard on the roof

The prancing and pawing of each little hoof.

As I drew in my head, and was turning around,

Down the chimney St. Nicholas came with a bound:

He was dress'd all in fur, from his head to his foot,

And his clothes were all tarnish'd with ashes and soot;

A bundle of toys was flung on his back,

And he look'd like a peddler just opening his pack:

His eyes - how they twinkled! his dimples how

ATTENTION TO YOU ALL

Keep your eyes and ears open on what is happening in your region, in order to get interesting articles for your Bulletin "Pages des Lepage". Anything related to the Lepage name. Photos, newspaper clips, assorted facts and so on.

The Editor



était plus large que haut, il y avait suffisamment de place pour pouvoir supporter tous les vêtements à sécher. Peut-être que?

Ainsi, Marie étendit le linge sur l'arbuste qui se gonfla alors de fierté. Maintenant, il savait qu'il était au moins aussi utile à la famille sainte que toute autre plante. Mais un miracle eut lieu quand Marie ramassa le linge désormais sec quelques heures plus tard : le bleu violet de sa cape avait déteint sur les fleurs blanc terne de l'arbuste, les laissant d'un beau bleu tendre. Aussi, l'odeur sainte du linge du bébé Jésus s'était imprégnée dans le feuillage étroit de l'arbuste. Et depuis ce jour, l'arbuste porte des fleurs bleues et son feuillage dégage un arôme agréable qui plaît à tous. Marie, voyant la beauté de l'arbuste et s'imbibant de son superbe arôme, s'exclama : « Vous, vous êtes vraiment ma plante préférée! »

Mais quel est cet arbuste aux fleurs bleues et au feuillage si délicieusement parfumé? Le romarin, évidemment. Même son nom raconte la légende, car *romarin* dérive du latin *Rosmarinus*, qui veut dire, bien sûr, « rose de Marie »!

Joyeux Noël!

Source :

www.lapresse.ca/le-soleil/maison/horticulture

merry,

His cheeks were like roses, his nose like a cherry;
His droll little mouth was drawn up like a bow,
And the beard of his chin was as white as the snow;
The stump of a pipe he held tight in his teeth,
And the smoke it encircled his head like a wreath.

He had a broad face, and a little round belly
That shook when he laugh'd, like a bowl full of jelly:

He was chubby and plump, a right jolly old elf,
And I laugh'd when I saw him in spite of myself;
A wink of his eye and a twist of his head
Soon gave me to know I had nothing to dread.

He spoke not a word, but went straight to his work,
And fill'd all the stockings; then turn'd with a jerk,
And laying his finger aside of his nose
And giving a nod, up the chimney he rose.
He sprung to his sleigh, to his team gave a whistle,
And away they all flew, like the down of a thistle:
But I heard him exclaim, ere he drove out of sight
Happy Christmas to all, and to all a good night.



France Lepage
 Coaching
 Traitement énergétique
 15295, 10^e Avenue
 St-Georges, (QC) G5Y 6J9
flepage@globetrotter.net
 418 227-5725



50^e ANNIVERSAIRE DE MARIAGE

50th WEDDING ANNIVERSARY

On dit que les noces d'or sont réservées à ceux dont le cœur ne dort jamais.

Le 30 juillet 1966, Odette Lepage (0012) et Julien Gosselin se sont dit « OUI ». Cette année à la même date, parents et amis se sont réunis pour souligner leur 50^e anniversaire de mariage. Par hasard, le nombre de convives était le même qu'à leur mariage... La soirée fut agrémentée de chaleureuses retrouvailles, généreux témoignages et beaucoup de plaisir.



It is said that golden weddings are dedicated to those whose heart never sleeps.

On July 30, 1966, Odette Lepage (0012) and Julien Gosselin have said "YES". This year at the same date, family and friends gathered to celebrate their 50th wedding anniversary. By pure coincidence, the number of guests was the same as it was at their marriage ... The evening was enhanced by warm reunions, generous testimonies and lots of fun.

De cette union sont nés deux enfants, Isabelle et Étienne. C'est avec joie que se sont greffés à la famille, Ève Larivière, la conjointe d'Étienne ainsi que Martin Quesnel, le conjoint d'Isabelle. Sont aussi arrivés quatre petits-enfants : Laurence, les jumeaux Louis et Charles ainsi qu'Émile, les enfants d'Isabelle et Martin.

From this union were born two children, Isabelle and Etienne. It is with joy that Ève Larivière, Etienne's spouse and Martin Quesnel, Isabelle's spouse joined the family. Four grandchildren: Laurence, the twins Louis and Charles as well as Emile, the children of Isabelle and Martin are also part of this great family.

Félicitations aux jubilaires! Nous vous souhaitons encore de nombreuses années de vie à deux.

Congratulations, wishing you many more years together!

**Dépanneur
Martin Lepage Inc.**



LIBRE SERVICE IRVING

CENTRE DE VALIDATION LOTO-QUÉBEC

LOCATION FILMS VIDÉO - LAVE-AUTO

561, des Pionniers

Rimouski (Québec) G5N 5N6

Tél. : 418-735-5412

Johanne Lepage

PLANCHER 2000

LAVAL

2738 ÉTIENNE-LENOIR, LAVAL (QUÉBEC), H7R 0A3

TEL: 450-625-4462, TELEC: 450-625-0882

SITE WEB: WWW.PLANCHER2000.CA



Adaptation à l'hiver : l'exemple des transports

L'hiver, un obstacle à apprivoiser

L'adaptation des transports à l'hiver était indispensable. Les charrettes ne roulaient pas dans une épaisse couche de neige, les chaloupes ne voguaient pas sur l'eau gelée, même les piétons avaient du mal à se déplacer normalement. Les autochtones avaient trouvé depuis longtemps des solutions à ces problèmes et les immigrants français les ont aussitôt imités. La raquette à neige devient d'usage courant, ainsi que le toboggan ou « traîne sauvage » qui permettait de transporter facilement des marchandises en glissant sur la neige. Il sera bientôt transformé en voiture d'hiver tirée par un cheval. Un solide canot à glace a aussi vu le jour à partir du modèle autochtone en écorce.

Avec le temps, ces premiers moyens de transport hivernaux ont été supplantés par des technologies plus efficaces comme la motoneige, les véhicules à quatre roues motrices chaussés de pneus d'hiver et les navires brise-glace. Pourtant, les techniques ancestrales sont encore bien présentes dans notre société, dans le secteur des sports et loisirs, et dans notre patrimoine. Elles nous rappellent les étapes essentielles que les populations d'ici ont dû traverser pour s'affranchir des rudes contraintes de l'hiver canadien. L'adaptation des transports à l'hiver démontre que les Québécois ont su se montrer résilients et inventifs pour apprivoiser cette contrainte majeure de leur environnement.

La raquette, du transport au sport

Les premiers habitants de la Nouvelle-France ont dû emprunter la raquette aux Amérindiens pour se déplacer à pied dans la neige. Elles étaient faites de babiche (lanière de cuir) nouée et tressée sur un arceau de bois et permettaient de répartir le poids du marcheur sur une grande surface, afin de ne pas caler. Il en existait plusieurs modèles de formes et de grandeurs différentes, selon les conditions de neige et les qualités recherchées (portance, maniabilité, déplacements rapides, etc...). Tout comme les Amérindiens, les Canadiens (ces Français nés dans la vallée du Saint-Laurent) étaient reconnus pour leur habileté et leur endurance à se déplacer en raquettes. Ils pouvaient parcourir plusieurs kilomètres en une journée, au pas de course, en privilégiant les rivières gelées où les

Adapting to Winter: Transportation

Winter: an Obstacle to be Tamed

Adapting means of transportation to winter conditions was unavoidable. Wheeled carts could make no progress when the ground was thick with snow; longboats could not sail on frozen water; even pedestrians had trouble getting from place to place. Natives had found solutions to these problems long before, and the French settlers lost no time in adopting these solutions. Snowshoes became commonplace, as did toboggans, or "Indian sledges," which made it easy to transport merchandise by sliding it over the snow. The toboggan would soon evolve into a winter horse-drawn carriage. And settlers quickly came up with their own version of a sturdy ice canoe, based on the birch-bark models already in use by natives.

Over time, these early means of winter transportation were displaced by more efficient technological innovations, such as snowmobiles, four-wheel-drive vehicles fitted with winter tires, and icebreaker ships. Yet the ancestral methods are still very much a part of our modern-day society, in sports and leisure activities, and in our heritage. They remind us of the essential steps that the people of this area had to take to surmount the harsh realities of the Canadian winter. Quebeckers' adaptation of existing means of transportation for use in winter demonstrates their resiliency and inventiveness in overcoming the harsh realities of their environment.

Snowshoes from Transportation to Sporting Activity

The first inhabitants of New France had to borrow snowshoes from the Amerindians to get around on foot when snow lay thick on the ground. These snowshoes were made from sinew (leather thongs) knotted and braided on a wooden hoop. They spread the weight of walkers over a wide surface to prevent their sinking into the snow. There were several models, with sizes and shapes varying according to the type of snow and the primary qualities sought (bearing capacity, manoeuvrability, suitability to speedy travel, and so on). Just like the Amerindians, the *Canadiens* (French people born in the Saint Lawrence Valley) were known for their endurance and skill at getting around on snowshoes. They could cover several kilometres in a single day,



obstacles étaient moins nombreux. Les troupes de miliciens canadiens et autochtones que dirigeaient les frères Le Moyne (de Sainte-Hélène et d'Iberville), par exemple, ont franchi des distances considérables en raquettes pour frapper villages et postes britanniques au nord de la Nouvelle-Angleterre et à Terre-Neuve, dans les années 1690.

Au XIX^e siècle, la raquette est devenue très populaire comme loisir. Le premier club de raquetteur nord-américain, le Montreal Snowshoe Club, fondé en 1843, fut rapidement suivi par plusieurs autres clubs. Chacun avait son point de ralliement, chalet, auberge ou salle de réunion, où socialisaient les raquetteurs autour d'un bon repas ou d'une partie de cartes après les randonnées. Les raquetteurs canadiens-français étaient regroupés au sein de l'Union canadienne des raquetteurs et de l'Union des raquetteurs du district de Québec et comptaient plusieurs groupes de Franco-américains. Des événements d'envergure les rassemblaient par milliers, jusqu'au dernier congrès de raquetteurs tenu en 1962, à Québec. Après une période de déclin, cette activité connaît en ce début de XXI^e siècle un regain de popularité grâce aux perfectionnements qui rendent les raquettes plus légères, plus résistantes et mieux adaptées aux montées et descentes abruptes.

« Au petit trot s'en va le cheval... »

La première « révolution » dans les transports hivernaux se produit quand les Canadiens commencent à atteler des bœufs, puis des chevaux (à compter des années 1670) aux toboggans qui seront modifiés pour en faire des véhicules plus gros et plus pratiques. Tout comme les toboggans, les nouvelles « charrettes d'hiver » sont plates et munies de deux patins arrondis pour glisser facilement sur la neige. Au fil du temps, diverses améliorations en feront les véhicules de prédilection en hiver et ce, jusqu'au XX^e siècle. Les premières modifications consistent à doter ce toboggan élargi d'un panneau pare-neige à l'avant et de bâtons latéraux facilitant le transport de marchandises. Ce type de traîne, appelée la traîne à bâtons, sera le plus répandu au Québec, toutes périodes confondues.

Un certain flou subsiste quant aux appellations des véhicules plus confortables et performants qui vont suivre. La berline-barquette, par exemple, épouse la forme générale d'une barque munie de panneaux à l'arrière et sur les côtés. Bien qu'elle soit généralement ouverte, certains modèles sont équipés d'un toit amovible. On trouve aussi

running in snowshoes, keeping to the frozen rivers, where obstacles were fewer in number. The troops of Canadian and native militiamen led by the brothers Le Moyne (Jacques Le Moyne de Sainte-Hélène and Pierre Le Moyne d'Iberville), to name one example, crossed considerable distances in snowshoes to strike British villages and outposts from New England to Newfoundland in the 1690s.

During the 19th century, snowshoeing became a very popular leisure activity. The Montreal Snowshoe Club was founded in 1843. It was the first such club in North America, but many other clubs soon followed suit. Each club had its gathering place—a chalet, inn, or meeting hall—where snowshoers could socialize over a good meal or a game of cards after their outings. French-Canadian snowshoers gathered under the banner of the *Union canadienne des raquetteurs* and the *Union des raquetteurs du district de Québec*. The membership base included several Franco-American contingents. Large-scale events drew participants in the thousands, right up until the last snowshoers' convention held in Quebec City in 1962. After a period of decline, this activity has experienced a resurgence of popularity in the early 21st century, thanks in part to improvements that make snowshoes lighter, tougher, and better suited to sharp rises and dips in the terrain.

“Just hear those sleigh bells jingling...”

The first “revolution” in winter transportation occurred when the *Canadiens* started to hitch oxen, then (beginning in 1670) horses to toboggans, which were modified to yield a larger and more practical vehicle. Like the toboggans, the new “winter carriages” were flat and fitted with two rounded runners so they could slide easily over the snow. Over time, various improvements would make these “winter carriages” the favoured vehicles for getting around in winter, well into the 20th century. The earliest modifications consisted in adding a snow-shield panel to the broadened toboggan in the front, and vertical, spaced sticks along the sides to keep merchandise from falling off. From the late 17th century right up to the 20th century, this type of sleigh, called a country wood-sleigh, was consistently the most widely used winter vehicle in Quebec.

The precise distinctions between varieties of some of the more efficient and comfortable winter vehicles described below remain fuzzy. The *berline-barquette*, for example,



des berlines, parfois appelées berlots, mises au point au XIX^e siècle. Ces véhicules très polyvalents, qui présentent des côtés un peu plus bas que ceux de la berline-barquette, sont équipés de deux sièges et d'un panneau arrière amovibles. La berline sert autant au transport de personnes que de matériaux lourds comme des billes de bois.

La carriole proprement dite, plus élégante, voire luxueuse, était le véhicule d'hiver privilégié des classes aisées. Il s'agit d'une calèche d'été dont les roues sont remplacées par des patins de bois recouverts d'une lame d'acier qui se prolongent en volutes. Dans ce véhicule, tout est prévu pour le confort : pare-neige, banc séparé pour le conducteur, places surélevées pour les passagers, sièges recouverts de fourrure ou de velours. La carriole est souvent décorée de moulures et de motifs recherchés. Dans toutes ces voitures, divers dispositifs permettent aux passagers de se tenir relativement au chaud : des peaux d'ours, de buffles ou de mouton déposées sur leurs genoux et des chauffe-pieds placés au fond : briques chaudes enveloppées d'une couverture, bouillottes ou sacs de sciure de bois.

Le terme anglais *sleigh*, qui est passé dans la langue populaire des Canadiens français comme un terme générique, désigne au sens propre un modèle épuré de voiture d'hiver, avec châssis formé d'arceaux de métal déposé sur des patins. Ce véhicule plus ludique qu'utilitaire était surtout utilisé pour la promenade. Sa légèreté et sa maniabilité en faisaient aussi un parfait véhicule pour les compétitions qui étaient souvent organisées lors d'événements populaires ou de kermesses hivernales.

Les véhicules d'hiver glissaient silencieusement sur la neige. C'est pourquoi on les dotait de grelots ou de clochettes pour éviter toute collision lors des déplacements nocturnes. Surtout que l'animal de trait utilisé par les Canadiens, le cheval de race Canadien, était fougueux, endurant et rapide, voire téméraire. Les Britanniques le surnommaient « little iron horse » (petit cheval de fer).

L'ère des véhicules motorisés

À l'orée du XX^e siècle, le développement des technologies permet de délaissier progressivement la traction animale au profit des véhicules motorisés. Au Québec, le nom de Joseph-Armand Bombardier est étroitement lié au développement de ce type de véhicules hivernaux. Pendant plusieurs années, dans son hangar de Valcourt, Bombardier

generally adheres to the shape of a bark (a small sailing vessel) with panels on the back and sides. While this sleigh is usually open, some models are equipped with a retractable roof. Another variety, perfected in the 19th century, is the *berline*, sometimes called *berlot*. These extremely versatile vehicles, with sides somewhat lower than those of the *berline-barquette*, are equipped with two seats and a removable back panel. The *berline* was used to transport both passengers and heavy materials, such as logs.

The *carriole*, more elegant, even luxurious, was the preferred winter conveyance of the upper class. This was a summer calèche with its wheels replaced by wooden runners covered with steel blades that curved into a scroll shape at the ends. In this vehicle, everything was designed to keep passengers comfortable: snow-guards, a separate bench for the driver, raised seats for passengers, and seats covered with fur or velvet. The *carriole* was often decorated with elaborate moulding and patterns. In all of these carriages, a variety of devices helped to keep passengers relatively warm: bear skins, buffalo hides, or sheep skins laid over their laps, and foot-warmers on the floor. Foot-warmers might be hot bricks wrapped in a blanket, hot-water bottles, or sacks of sawdust.

The English word *sleigh* was used colloquially by French Canadians as a generic term designating, strictly speaking, an uncluttered version of a winter vehicle, with a chassis made of metal hoops placed on runners. This vehicle, more fun than utilitarian, was mostly used for pleasure outings. Its lightness and manoeuvrability made it the perfect vehicle for competitions, which were often organized for community events or winter carnivals.

Winter vehicles stole silently over the snow. This is why they were adorned with jingle bells to avoid collisions when traveling at night. This was especially important when considering that the draught animal used by the *Canadiens*, the Canadian Thoroughbred, was mettlesome, hardy, and swift sometimes to the point of recklessness. The British affectionately called it the "little iron horse."

The Age of Motor Vehicles

Technological developments of the early 20th century



cherche à concevoir un véhicule à moteur assez léger pour ne pas s'enfoncer dans la neige et aussi muni d'une traction et d'une suspension adaptées à la consistance changeante de la neige. En 1935, il met au point le système de traction barbotin-chenille et l'année suivante, il commence à produire des autoneiges qui seront très populaires auprès des médecins de campagne, vétérinaires, hôteliers et entrepreneurs en pompes funèbres parce qu'elles permettent de parcourir de longues distances en milieu rural non déneigé. Durant la Deuxième Guerre mondiale, Bombardier fabrique plus de 1900 de ces autoneiges pour l'armée canadienne. Elles continueront d'être utilisées après la guerre principalement pour le transport d'écoliers, de travailleurs et de blessés, ainsi que pour l'acheminement du courrier postal.

Au cours des années 1950, Bombardier développe et commercialise un modèle plus petit et plus perfectionné de l'autoneige : le Ski-Doo, qui est une motoneige. Ce nouveau mode de locomotion hivernal connaîtra un succès rapide et considérable, autant comme véhicule utilitaire, (car il transforme la vie des communautés nordiques en facilitant tous leurs déplacements), que comme loisir (en lançant une nouvelle vogue, celle des longues randonnées hivernales motorisées). De nos jours, des réseaux de sentiers de motoneige sillonnent la province et sont l'un des symboles du tourisme hivernal québécois.

L'automobile s'est aussi adaptée à l'hiver, avec ses pneus spécifiques, ses divers antigels et des mesures visant à faciliter la circulation automobile sur une chaussée souvent plus ou moins enneigée et glacée. Les Québécois ont d'ailleurs dû développer certaines habiletés spécifiques à la conduite hivernale afin de circuler en sécurité avec leur automobile douze mois par année.

Le déneigement routier

Au temps de la Nouvelle-France, il était nécessaire de battre des chemins en raquettes, en passant une « gratte » ou un rouleau tiré par un cheval, pour faciliter les déplacements. On ne parlait pas encore de déneigement, à proprement parler. Avec l'essor de la colonisation intérieure, cette tâche prit de l'ampleur : chaque habitant devait faire sa part et dégager la section de chemin qui passait devant sa terre. Avec la création du palier municipal au milieu du XIX^e siècle, la responsabilité d'une opération qui consiste de plus en plus à « déneiger » les chemins a cependant été

meant that vehicles drawn by beasts of burden gradually gave way to motor vehicles. In Quebec, the name Joseph-Armand Bombardier is closely tied to the development of motorized winter vehicles. For several years, in his hangar at Valcourt, Bombardier had sought to design a motor vehicle that would be light enough to stay on the surface of the snow without sinking, equipped with a drive and suspension system adapted to the changing consistency of snow. In 1935, he developed the caterpillar track system and, the next year, he began to produce over-snow vehicles that would prove to be quite popular with country doctors, veterinarians, hoteliers, and undertakers because they could use them to travel over long distances in rural landscapes where snow was not removed from roadways. During the Second World War, Bombardier manufactured over 1900 of these over-snow vehicles for the Canadian army. After the war, they would continue to be used to transport schoolchildren, workers, and injured patients, and to deliver the mail.

In the 1950s, Bombardier developed and marketed a smaller, more sophisticated model of the over-snow vehicle the Ski-Doo snowmobile. This new means of winter locomotion very quickly became quite successful, both as a utility vehicle having a transformative effect on northern communities by facilitating all winter travel and as a leisure vehicle, introducing a new popular pastime of going on long motorized outings in the snow. Today, networks of snowmobile trails criss-cross the province, and leisure snowmobiling is one of the symbols of winter tourism in Quebec.

Automobiles were also adapted to winter conditions, with specialty tires, a variety of antifreeze products, and other measures taken to facilitate travel in automobiles that were often partially or completely covered in snow and ice. Moreover, Quebecers had to develop certain skills specific to winter driving in order to drive safely in their automobiles year round.

Roadway Snow Removal

In the days of New France, someone had to go out in snowshoes to prepare the roads, using a "snow-pusher" or roller drawn by a horse, to facilitate travel. There was no talk of snow removal per se, for the time being. With the rapid development of inland colonization, this job



transférée aux villes et aux villages. Un ou plusieurs employés étaient alors affectés à cette opération après les chutes de neige. C'est à compter du milieu du XX^e siècle que le gouvernement étend la pratique du déneigement urbain en milieu rural et le rend obligatoire. Partout, les améliorations technologiques des charrues à neige et des souffleuses rendent possible le déneigement des routes, des rues et même des trottoirs piétonniers.

Une stratégie différente est adoptée pour les ponts et elle conduit à la création d'un patrimoine spécifique au Québec et à quelques autres régions nordiques : les ponts couverts. En effet, l'action de la neige qui fondait et gelait alternativement, de jour et de nuit, accélérât la détérioration des ponts de bois. C'est pourquoi on a commencé à recouvrir certains d'entre eux d'une toiture au cours du XIX^e siècle, pour en protéger les membrures principales et le tablier. Un nombre significatif de ces ponts couverts a subsisté jusqu'à aujourd'hui et quelques-uns sont officiellement protégés en tant que bien patrimonial. Des panneaux toponymiques indiquent le nom et la date de leur construction et on en signale un peu partout l'existence. Le plus prestigieux est sans aucun doute celui de l'Anse-Saint-Jean au Saguenay, qui, de 1954 à 1992, était représenté à l'endos des billets de 1 000 \$!

Les glaces et le transport maritime

Les premiers Européens qui hivernent dans la vallée du Saint-Laurent sont frappés par l'impact du froid sur les cours d'eau. Jacques Cartier relate : « Depuis la mi-novembre [1535] jusqu'au 15^e jour d'avril [1536], nous avons été continuellement enfermés dans les glaces; lesquelles avaient plus de deux brasses d'épaisseur [...] ». Nos ancêtres ont cependant vite réalisé que cette épaisse couche de glace constituait un atout car il était plus facile de circuler en traînes à bâtons ou en carrioles sur les plans d'eau gelés, généralement plats et bien déneigés (à cause du vent), plutôt que sur la terre ferme. Ils ont aussi balisé plusieurs « ponts de glace » qui permettaient de relier les deux rives du fleuve en hiver, par exemple, entre Montréal et Longueuil, Québec et Lévis, Trois-Rivières et Bécancour, ainsi que sur pratiquement toutes les rivières des régions habitées. Ces ponts de glace étaient fort utiles pour le commerce et la socialisation entre communautés voisines. Cet usage a disparu avec le développement du réseau routier automobile et la mise en service des navires brise-glace sur le fleuve Saint-Laurent.

got much bigger. Inhabitants were expected to do their part and remove snow from the section of the road that ran in front of their land. With the introduction of a municipal level of government in the mid-19th century, however, responsibility for a job that looked more and more like roadway "snow removal" was transferred to cities and towns. One or more employees were assigned to this job after a snowfall. Beginning in the mid-20th century, the government expanded the practice of urban snow removal to rural areas and made it compulsory. Throughout the territory, technological improvements to snowplows and snow blowers made snow removal possible on highways, streets, and even pedestrian sidewalks.

A different strategy was adopted for bridges. This strategy led to the creation of a heritage artifact particular to Quebec and a few other northern regions: the covered bridge. Indeed, the effect of continuous cycles of freezing and thawing of snow tended to hasten the deterioration of wooden bridges. This is why the practice of covering some bridges with a roof, to protect the primary elements of the structural framework and the roadway surface, began to emerge in the course of the 19th century. A significant number of these covered bridges have survived to the present day, and a few of them have been officially protected as heritage treasures. Toponymic signs indicate the name of the bridge and the date of construction, and signs all around the area alert travelers to the existence of these bridges. The most prestigious of these bridges is without a doubt the bridge at Anse-Saint-Jean, in the Saguenay-Lac-Saint-Jean region, which is shown on the back of the former \$1000-dollar bill!

Ice and Maritime Transportation

The first Europeans to winter in the Saint Lawrence valley were struck by the impact of the cold on waterways. Jacques Cartier, wrote, for example, the following account of the winter of 1535–1536 [translated]: "From mid-November until the 15th day of April, we were continually hemmed in by ice over two fathoms thick..." Our ancestors soon realized, however, that this thick layer of ice could be turned to their advantage, for it was easier to get around in country wood-sleighs or *carrioles* on frozen waterways, which were generally flat and cleared of snow (by the



Les brise-glace, ces navires spécialisés permettant aux navires de transport de continuer à naviguer pendant l'hiver, étaient attendus depuis longtemps : depuis toujours, les glaces entravaient le commerce avec la France, l'Angleterre et le reste du continent nord-américain pendant plusieurs mois chaque année. Les négociants et commerçants pestaient contre l'hiver qui paralysait leurs échanges avec le Royaume-Uni. Bien sûr, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, on pouvait rallier par train les ports libres de glace de Portland aux États-Unis, ou de Halifax au Canada, mais la solution optimale demeurait celle de libérer le Saint-Laurent de son carcan de glace.

Les tentatives se multiplient avec l'arrivée des navires à vapeur et à hélice, vers la fin du XIX^e siècle. Des brise-glace sont même en opération dans la région de Québec au début du XX^e siècle. Mais il faut attendre le développement d'un concept vraiment efficace au tournant des années 1930 et 1940 pour voir le rêve se réaliser. Les brise-glace d'aujourd'hui se glissent sur la surface des banquises pour les briser grâce à leur poids, plutôt que de chercher à les fendre. Depuis les années 1960, la Garde côtière canadienne sillonne le fleuve et le libère de tout embâcle de glace à l'année. Le Musée maritime du Québec met en valeur cette évolution de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent et dans l'Arctique.

À petite échelle, la navigation d'hiver était pourtant possible depuis longtemps. À l'occasion, les Amérindiens circulaient déjà sur le fleuve en canot d'écorce pendant l'hiver et le solide canot à glace en bois était indispensable aux communautés insulaires de l'estuaire du Saint-Laurent depuis le XVIII^e siècle. Ce moyen de transport dangereux requérait d'habiles canotiers, familiers avec les variations des niveaux d'eau et le mouvement des glaces. Le canot à glace a servi à des fins utilitaires jusqu'au XX^e siècle. Mais il est encore en usage à des fins sportives aujourd'hui. La première course en canot à glace d'envergure a eu lieu lors du premier Carnaval de Québec, en 1894. Elle est devenue par la suite une épreuve officielle du Carnaval de Québec à compter de 1955. Depuis les années 2000, ce sport extrême gagne en popularité au Québec où un circuit de cinq courses annuelles a été développé. Un groupe de chercheurs monte un dossier de candidature qu'ils souhaitent soumettre à l'UNESCO afin que cette pratique culturelle traditionnelle québécoise soit inscrite sur la liste du patrimoine immatériel mondial.

wind), rather than on terra firma. They marked out a number of "ice bridges," to get from one bank of the river to the other during the winter—between Montreal and Longueuil, for example, or Quebec City and Lévis, Trois-Rivières and Bécancour, or crossing just about any river in inhabited regions. These ice bridges were quite useful for facilitating commerce and social interaction between neighbouring communities. This practice disappeared with the development of the automobile road network and the use of icebreaker ships on the Saint Lawrence River.

Icebreakers, the ships that specialize in opening up a passage so that cargo ships can keep sailing through the winter, were imagined long before they actually became a reality. Ice had always hindered commerce with France, England, and the rest of North America for several months out of each year. Traders and merchants complained bitterly about how the winter brought their commerce with Great Britain to a standstill. True, in the second half of the 19th century, it became possible to rejoin the ice-free ports of Portland, Maine, in the United States, or Halifax, Nova Scotia, in Canada, by rail, but the optimal solution remained that of liberating the Saint Lawrence from its icy shackles.

Attempts increased greatly with the arrival of steam- and propeller-driven ships, towards the end of the 19th century. Icebreakers were even operating in the area around Quebec City at the beginning of the 20th century. But it was not until the end of the 1930s and into the beginning of the 1940s that development of a truly effective design made the dream a reality. The icebreakers we know today slide over the surface of the ice canopy, using the great weight of the ship to break through, rather than seeking to ram into the ice cover head-on. Since the 1960s, the Canadian Coast Guard has run icebreakers up and down the Saint Lawrence, keeping it free of ice jams year round. The Musée maritime du Québec highlights the evolution of winter navigation on the Saint Lawrence and in the Arctic.

On a small scale, though, winter navigation had long been possible. On occasion, Amerindians had already been traveling over the frozen river in winter in bark canoes before the arrival of European settlers, and the sturdy wooden ice canoe had been crucial to the survival of island communities in the Saint Lawrence Seaway since the 18th century. This hazardous means of transportation required skilled canoeists who were familiar with



Le patrimoine bien vivant de la saison morte

Le thème des transports hivernaux est très présent dans notre culture et notre patrimoine. Plusieurs peintres du XIX^e siècle, notamment le très connu Cornelius Krieghoff, ont pris plaisir à fixer des scènes de promenades hivernales en voitures à cheval de tous types, ou encore des chasseurs en raquettes tirant leurs toboggans. L'imagerie traditionnelle de Noël est également riche en carrioles se rendant à l'église pour la messe de Minuit. Le Musée de la Civilisation du Québec vient d'acquérir une collection majeure de 201 voitures hippomobiles, dont plus de la moitié sont des voitures d'hiver. Le Musée McCord présente aussi une *sleigh* dans son exposition permanente *Simplement Montréal : coup d'œil sur une ville unique*. Quant à l'histoire plus récente de la motoneige, elle est mise en valeur au Musée J.-A. Bombardier de Valcourt et la Société canadienne des postes, a entre autres, émis un timbre en l'honneur du modèle Ski-Doo Olympique 335 de Bombardier, lancé en 1970.

On peut rappeler l'une des scènes centrales du film *Mon oncle Antoine* pendant laquelle deux des personnages principaux se déplacent en carriole pendant une tempête de neige. Le film *Kamouraska*, tiré du roman d'Anne Hébert, comprend lui aussi quelques images dramatiques de déplacement d'hiver. Toujours au cinéma, le film documentaire *Les Raquetteurs* de Gilles Groulx et Michel Brault, tourné à Sherbrooke en 1958, est considéré comme le point de départ de l'important courant du « cinéma vérité ». À la télévision, *Les Belles histoires des pays d'en haut* revenaient souvent sur le thème des déplacements en hiver, tout comme le très populaire téléroman *Le Temps d'une paix*. En fait, il serait trop long d'établir une liste exhaustive des traces laissées par les transports d'hiver dans le patrimoine québécois, tant ceux-ci font partie intégrante de notre culture et de nos vies encore aujourd'hui.

Catherine Ferland

Professeure associée, Département d'histoire, Université de Sherbrooke

Martin Fournier

Coordonnateur de l'Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française

Source : Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française

the variations in water levels and the movements of shifting ice floes. The ice canoe provided a strictly utilitarian conveyance into the 20th century, but it is still in use to this day for sport. The first major ice-canoe race took place at the first Winter Carnival in Quebec City in 1894. It later became an official Winter Carnival event, beginning in 1955. Since the 2000s, this extreme sport has gained popularity in Quebec, where an annual circuit of five annual races has been developed. This cultural practice is likely to be submitted soon to UNESCO for inclusion in the Intangible Heritage lists.

The Vibrant Heritage of the Off Season

The theme of winter transportation is very much a part of our culture and heritage. Many 19th-century painters, among them the very well-known Cornelius Krieghoff, took pleasure in capturing scenes of winter outings in horse-drawn carriages of every kind, or of hunters sporting snowshoes and dragging their toboggans behind them. The traditional imagery associated with Christmastime is also rich in revelers riding to church in *carrioles* to attend Midnight Mass. Quebec's Musée de la Civilisation has just acquired a major collection of 201 horse-drawn vehicles, more than half of which are winter carriages. The McCord also presents a sleigh in its permanent exhibition, *Simply Montréal (sic): Glimpses of a Unique City*. The more recent history of snowmobiles is the subject of an exhibition at the J. Armand Bombardier Museum in Valcourt, and in 1995, Canada Post Corporation issued a commemorative stamp honouring Bombardier's 1970 Ski-Doo® Olympique 335.

Readers may recall one of the pivotal scenes of the film *Mon oncle Antoine* in which two of the main characters travel in a *carriole* during a snowstorm. The film *Kamouraska*, based on the novel by Anne Hébert, also includes some dramatic images of winter travel. Yet another cinematic representation of winter travel in Quebec, the documentary film, *Les Raquetteurs*, by Gilles Groulx and Michel Brault, shot in Sherbrooke in 1958, is considered to be the starting point of the important *Cinéma vérité* movement. On television, *Les Belles histoires des pays d'en haut* returned often to the theme of winter travel, as did the very popular dramatic television series *Le Temps d'une paix*. Indeed, it would take much too long to draw up an exhaustive list of the marks made by vehicles used for winter transportation on Quebec's heritage, so much are these vehicles an integral part of our culture and our lives to this very day.



MEMBRES 2016-2017

MEMBRES 2016-2017 SUITE

No membre	Nom du membre	Ville
0164	Adrienne Lepage	Québec (Québec)
0033	Alain Lepage	Granby (Québec)
0096	Albert Lepage	Stuartburn (Manitoba)
0026	Alphonse Lepage	Brossard (Québec)
0153	André Gagnon	Laval (Québec)
0206	André Martimbeault	Trois-Rivières (Québec)
0215	Andrée Lepage	Montréal (Québec)
0222	Andrée Lepage	Boischatel (Québec)
0226	Andrée Lepage	Mascouche (Québec)
0182	Andrée Lepage	Pierrefonds (Québec)
0140	Andrée Ouellet	Montréal (Québec)
0261	Anna Lepage Brisson	North Bay (Ontario)
0004	Annette Lepage	Rimouski (Québec)
0013	Annette Lepage	Saint-Jean-sur-Richelieu (Qc)
0028	Antoinette Lepage	Saint-Valérien (Québec)
0242	Antonio Lepage	Rimouski (Québec)
0090	Béatrice Chassé	Québec (Québec)
0017	Béatrice Lepage	Rimouski (Québec)
0247	Benoît Lepage	L'Ancienne-Lorette (Québec)
0030	Benoît Lepage	Matane (Québec)
0134	Bernadette Lepage	Saint-Anaclet (Québec)
0169	Bertrand Lepage	Rimouski (Québec)
0014	Carmen Lepage	Rimouski (Québec)
0074	Cécile Lepage	Rimouski (Québec)
0049	Céline Lepage	Québec (Québec)
0189	Céline Lepage	Québec (Québec)
0025	Charles Lepage	Laval (Québec)
0207	Christiane Lepage	Laval (Québec)
0066	Christine Lepage	Rivière-du-Loup (Québec)
0115	Claire Lepage	Saint-Anaclet (Québec)
0031	Claire Lepage Draws	Laval (Québec)
0200	Claude Lepage	Sarsfield (Ontario)
0042	Claude Lepage	Sainte-Mélanie (Québec)
0100	Claudette Lepage	Montréal (Québec)
0089	Clémence Lepage	Shawinigan (Québec)
0032	Colette Lepage	Alma (Québec)
0175	Conrad Lepage	Lefebvre (Québec)
0276	Damien Lepage	Varennes (Québec)
0300	Daniel Lepage	Boischatel (Québec)
0196	Danielle Lavoie	Wickham (Québec)
0040	Danielle Lepage	L'Ancienne-Lorette (Québec)
0101	Danielle Lepage	Drummondville (Québec)
0186	Dany Lepage	Rimouski (Québec)
0022	Denis Lepage	Jonquière (Québec)
0065	Denis Lepage	Saint-Félix-de-Kingsey (Québec)
0116	Denise Lepage	Rimouski (Québec)
0091	Donald Lepage	Saint-Colomban (Québec)
0328	Doriane Lepage	La Baie (Québec)
0233	Doril Lepage	Rimouski (Québec)
0229	Élizabeth Lepage	Montréal (Québec)
0043	Elzéar Lepage	Lac-des-Aigles (Québec)
0029	Elzire Lepage Girard	Québec (Québec)
0092	Énoch Lepage	Repentigny (Québec)
0275	Ernestine Lepage	Longueuil (Québec)
0080	Ernestine Lepage	Rimouski (Québec)
0136	Espérance Lepage	Bonaventure (Québec)
0232	Estelle Lepage	Rimouski (Québec)

0118	Eugénie Lepage	Rimouski (Québec)
0104	Éva Maude Lepage	Sainte-Anne-des-Monts (Québec)
0168	Félix Lepage	Québec (Québec)
0243	Fernand St-Onge	Saint-Colomban (Québec)
0220	Fernande Lepage	Terrebonne (Québec)
0192	France Lepage	Saint-Georges (Québec)
0216	France Lepage	Montréal (Québec)
0057	France Lepage	Montréal (Québec)
0110	Francine Deschamps	Warwick (Québec)
0095	Francine Lepage	Saint-Germain (Québec)
0075	Francine Lepage	Rimouski (Québec)
0152	Francine Michaud	Nicolet (Québec)
0198	Francis Lavoie	Toronto (Ontario)
0209	François Devun	Laval (Québec)
0138	Françoise Sauriol	Montréal (Québec)
0024	Gaétan Lepage	Rouyn-Noranda (Québec)
0185	Gaston Lepage	Sainte-Anne-des-Monts (Québec)
0051	George Lepage	Coquitlam (British-Columbia)
0274	Georges Goyette	Longueuil (Québec)
0176	Gérard Lepage	Saskatoon (Saskatchewan)
0288	Ghislaine Lepage	Lac Beauport (Québec)
0061	Gilbert Lepage	Saint-Hubert (Québec)
0063	Gilles Lemoyne	Chertsey (Québec)
0195	Gilles Lepage	Saint-Anaclet (Québec)
0035	Gilles Lepage	Longueuil (Québec)
0303	Gisèle Lepage	Saint-Gédéon (Québec)
0221	Gisèle Lepage	Saint-Léonard (Québec)
0324	Gisèle Lepage	Rimouski (Québec)
0171	Hélène Duchesne	Rimouski (Québec)
0093	Hélène Lepage	Saint-Joseph-du-Lac (Québec)
0238	Hugues Lepage	Bromont (Québec)
0011	Huguette Lepage	Rimouski (Québec)
0290	Jacinthe Lepage	Port-Cartier (Québec)
0183	Jacinthe Lepage	Rimouski (Québec)
0094	Jacqueline Lepage	Rimouski (Québec)
0044	Jacques Lepage	Plantagenet (Ontario)
0285	Jacques Lepage	Gatineau (Québec)
0098	Jacques Lepage	Longueuil (Québec)
0007	Jacques Lepage	Wickham (Québec)
0050	Jean-Baptiste Lepage	Rimouski (Québec)
0125	Jean-Claude Lepage	Harrington (Québec)
0039	Jean-Claude Lepage	Prévost (Québec)
0336	Jean-Francois Lepage	Rimouski (Québec)
0162	Jean-Guy Draws	Laval (Québec)
0124	Jean-Guy Lepage	Saint-Elzéar (Québec)
0130	Jean-Louis Lepage	Sherbrooke (Québec)
0278	Jean-Marc Lepage	Saint-Eustache (Québec)
0208	Jean-Marc Lepage	Candiac (Québec)
0073	Jeanne d'Arc Lepage	Québec (Québec)
0087	Jeanne Plourde	Rivière-du-Loup (Québec)
0246	Jeannine Lepage	Saint-Anaclet (Québec)
0191	Jeannine Lepage	Lévis (Québec)
0142	Jeannine Lepage	Sept-Îles (Québec)
0107	Jeannine Lepage Compri	Edmonton (Alberta)
0277	Jean-Paul Lepage	Mont Saint-Hilaire (Québec)
0173	Johanne Lepage	Deux-Montagnes (Québec)
0286	Joseph H. S. Lepage	Lewiston, ME (USA)
0241	Joseph-Francois Lepage	Sainte-Anne-des-Monts (Québec)
0190	Julienne Lepage	Lanoraie (Québec)
0037	Juliette Barnes	Ste-Marguerite-du-Lac-Masson (Qc)



MEMBRES 2016-2017 SUITE

0023	Lauréat Lepage	Nicolet (Québec)
0137	Laurédan Lepage	Longueuil (Québec)
0128	Léona Lepage	Campbellton (Nouveau-Brunswick)
0068	Léopold Lepage	Drummondville (Québec)
0036	Lévis Lepage	Boucherville (Québec)
0179	Linda Lepage	Drummondville (Québec)
0008	Lise Lepage	Rimouski (Québec)
0018	Lisette Lepage	Jonquières (Québec)
0056	Louis J. Lepage	Sidney (British-Columbia)
0083	Louis M. Lepage	Montebello (Québec)
0224	Louisa Lepage	Longueuil (Québec)
0005	Louise Lepage	Rimouski (Québec)
0317	Louissette Lepage	Saint-Colomban (Québec)
0223	Lucie Brisson	Rimouski (Québec)
0248	Lucille Lepage	Terrebonne (Québec)
0170	Lucille Lepage Lacasse	Causapscal (Québec)
0099	Madeleine Lepage	Saint-Hubert (Québec)
0097	Madeleine Lepage	Saint-Damase (Québec)
0235	Magella Lepage	Rimouski (Québec)
0188	Manon Lepage	Alma (Québec)
0218	Marc Lamontagne	Orléans (Ontario)
0058	Marcel Lepage	Rimouski (Québec)
0228	Marcelle Lafrance	Sainte-Thérèse (Québec)
0201	Marie Lefebvre	Ottawa (Ontario)
0052	Marie-Claire Lepage	Québec (Québec)
0239	Marie-Josée Lepage	Saint-Lambert (Québec)
0045	Marie-Paule Lepage	Québec (Québec)
0108	Mariette Lepage	Rimouski (Québec)
0060	Marius Lepage	Québec (Québec)
0055	Marquise Lepage	Montréal (Québec)
0041	Marthe Lepage	Sainte-Julie (Québec)
0084	Martin Lepage	Sainte-Croix-de-Lotbinière (Québec)
0062	Martin Lepage	Rimouski (Québec)
0204	Maurice Lepage	Entrelacs (Québec)
0019	Maurice Lepage	Saint-Anaclet (Québec)
0197	Michel Lepage	Rimouski (Québec)
0156	Michèle Lepage	Squatec (Québec)
0076	Micheline Lepage	Chertsey (Québec)
0103	Micheline Lepage	Drummondville (Québec)
0126	Michelle Lepage	Laval (Québec)
0085	Michelle Lepage	Sainte-Marie-de-Beauce (Québec)
0225	Monique Beaudoin	Trois-Rivières (Québec)
0240	Monique Lema	Saint-Zéphirin (Québec)
0015	Monique Lepage	Saint-Cuthbert (Québec)
0202	Murielle Lepage	Boucherville (Québec)
0069	Nancy Lepage	Laval (Québec)
0181	Nicole Lepage	Saint-Germain (Québec)
0020	Nicole Lepage	Saint-Ignace-de-Loyola (Québec)
0078	Noelyne Lepage	Rimouski (Québec)
0265	Norbert Lepage	Régina (Saskatchewan)
0178	Normand Miron	Pierrefonds (Québec)
0012	Odette Lepage	Rimouski (Québec)
0244	Odile Lepage	Brossard (Québec)
0161	Olivier Lavoie Lepage	Drummondville (Québec)
0064	Paul Emile Lepage	Rimouski (Québec)
0141	Paul LePage	Baltimore, MD (USA)
0187	Paul Lepage	Saint-Jérôme (Québec)
0120	Paul R. LePage	Augusta, ME (USA)
0214	Paulette Lepage	Deux-Montagnes (Québec)
0252	Pauline Lepage	Saint-Raymond (Québec)

MEMBRES 2016-2017 SUITE

0213	Pauline Lepage	Sainte-Rose (Québec)
0010	Philippe A. Lepage	Rimouski (Québec)
0249	Pierre Lepage	Elora (Ontario)
0053	Pierre Lepage	Deux-Montagnes (Québec)
0174	Pierre Lepage	Saint-Basile (Nouveau-Brunswick)
0003	Pierre-Paul Lepage	Rimouski (Québec)
0046	Pierrette Lepage	Drummondville (Québec)
0143	Rachel Lepage	Amqui (Québec)
0132	Rachel Lepage	Québec (Québec)
0245	Raymond Côté	Saint-Zéphirin (Québec)
0230	Raymond Lepage	Sherbrooke (Québec)
0234	Régina Lepage	Sept-Îles (Québec)
0203	Renald Lepage	Lévis (Québec)
0109	René Lepage	Métis-sur-Mer (Québec)
0299	Reynald Lepage	Québec (Québec)
0038	Rita Lepage	Anjou (Québec)
0021	Rita Lepage	Rimouski (Québec)
0067	Robert Lepage	Rimouski (Québec)
0254	Robin Lepage	Baie-Comeau (Québec)
0184	Roger Lepage	Régina (Saskatchewan)
0027	Roger Lepage	Matane (Québec)
0086	Roger Lepage	Charlesbourg (Québec)
0071	Roméo Lepage	Balmoral (New-Brunswick)
0081	Ron Lepage	Nanaimo (BC)
0135	Ronald Brisson	Drummondville (Québec)
0231	Ronald Colin Lepage	Langham (Saskatchewan)
0163	Ronald Lepage	Québec (Québec)
0193	Ronald Lepage	L'Ancienne-Lorette (Québec)
0210	Serge Lepage	Pointe-Calumet (Québec)
0114	Simon Lepage	Montréal (Québec)
0070	Simone Gagné Lepage	Rimouski (Québec)
0102	Solange Lepage	Saint-Germain (Québec)
0212	Sonny Massé	Laval (Québec)
0111	Sr Jeanne Lepage	Rimouski (Québec)
0280	Sr Rose-de-Lima Lepage	Rimouski (Québec)
0279	Sr Rose-Emma Lepage	Sherbrooke (Québec)
0139	Suzanne René	Entrelacs (Québec)
0237	Sylvain Lepage	Gatineau (Québec)
0180	Sylvia Lepage	Saint-Germain (Québec)
0077	Sylvia Marie Lepage Forster	Phoenix, AZ (USA)
0217	Sylvianne Thériault Lemoyne	Chertsey (Québec)
0009	Sylvie Lepage	Boisbriand (Québec)
0211	Vanessa Lepage-Massé	Laval (Québec)
0072	Véronique Lepage	Rimouski (Québec)
0250	Yvon Lepage	Smooth Rock Falls (Ontario)





Renouvellement des cartes de membres

Veillez prendre note que la date d'expiration de votre carte de membre est le 31 mars.

Vérifier l'année d'expiration sur votre carte de membre ou sur l'étiquette de votre journal. Voir à compléter le formulaire inséré dans le présent bulletin.

Merci!

Membership renewal

Please note that your membership expires on March 31st.

Verify the year of expiry on your membership card or the mailing label on your bulletin. You must complete the form included in this bulletin.

Thank you!

Nécrologie

À Montréal, le 5 septembre 2016, à l'âge de 44 ans est décédée Marie-Claude Girard, fille d'Elzire Lepage (0029) et feu Yvon Girard. Elle laisse également dans le deuil, son conjoint Ghislain Barbe, ses filles Léa, Emmanuelle et Mathilde, ses sœurs France et Dominique ainsi que son frère Alain.

Obituary

In Montréal, September 5, 2016, at the age of 44 years, died Marie-Claude Girard, daughter of Elzire Lepage (0029) and the late Yvon Girard. She is survived by her spouse Ghislain Barbe, her daughters Léa, Emmanuelle and Mathilde, her sisters France and Dominique as well as her brother Alain.

Dictionnaire généalogique des familles Lepage

Nous avons encore des dictionnaires de disponibles. Si vous désirez en commander, contactez votre Association, soit sur le site Web ou encore auprès de la trésorière.

30 \$ couverture souple plastifiée

Les frais de poste sont en supplément si vous désirez recevoir votre dictionnaire par courrier.

Some dictionaries are still available. If you wish to order some, please contact your Association either through the WEB site or with the Treasurer.

\$30 plastic coated soft cover

Plus shipping fees.

Merci à tous les généreux donateurs!
Vos dons sont toujours les bienvenus et très appréciés de votre Association.

Thank you, all generous donors! Your Association welcomes and appreciates your donations.

Adresse

Publié par l'Association des Lepage d'Amérique inc.
Postes Canada
Numéro de la convention 40069967 de la Poste-publication

Retourner le bulletin non réclamé à l'adresse suivante :
Association des Lepage d'Amérique inc.
366, rue William-Price, app: 25,
Rimouski (Québec) G5L 6K9

IMPRIMÉ - PRINTED PAPER SURFACE