

# AVANT QUE J'OUBLIE...

Volume 4, numéro 3 - Mars 2012

En ce mois de mars où la francophonie est à l'honneur et où le printemps se pointe le bout du nez, Avant que j'oublie en profite pour souligner des anniversaires importants! En effet, la région de Rivière-la-Paix fête le 100<sup>e</sup> anniversaire de l'arrivée des premiers colons dans la région et notons qu'une grande fête sera organisée au début de l'été. Parcs Canada est toujours dans son année centenaire et nous vous présentons, encore ce mois-ci, deux lieux historiques nationaux du Canada en Alberta. Finalement, Éloi nous transporte à Camrose où la cloche de l'église fête aussi ses 100 ans. Que la fête commence!

## La région de Rivière-la-Paix

La région de Rivière-la-Paix fut la dernière région à être colonisée par les pionniers. Dans cette région nordique du Canada, il y a 25 000 acres de sol arable. On y retrouve aussi de la bonne terre noire, du pétrole, de l'huile, du charbon, des sources de pouvoir hydro-électrique et des produits forestiers.

À l'époque lointaine, un voyageur se dirigeant vers la région de Rivière-la-Paix devait envisager un trajet de plusieurs jours sur les rivières et à travers les forêts d'épinettes.

Il en venait même à croire qu'il ne continuerait qu'à rencontrer que plus de forêts et de marécages. Mais tout au contraire, en arrivant dans la région de Rivière-la-Paix, il se retrouvait entouré d'une grande splendeur. Les vallées des rivières et les collines apparaissaient. Les bisons y pâturaient, les ours erraient parmi les broussailles, les collines reflétaient les fleurs blanches des arbustes de « Saskatoon » qui remplissaient l'air de leur douce odeur et le bourdonnement des abeilles se faisait entendre.

Après avoir parcouru des milles et des milles à travers des marécages infestés de moustiques, il arrivait enfin à la « Terre promise ». Même les voyageurs de nos jours ne sont pas immunisés contre ce phénomène, car ils doivent eux aussi conduire deux cents milles parmi des forêts d'épinettes et des marécages afin de se retrouver dans la belle région de Rivière-la-Paix. Si cette région avait été située près des régions agricoles fertiles de l'Alberta, son histoire aurait peut-être été bien différente.

Même si elle a été connue par les blancs que pour environ 200 ans, elle a connu une procession de géants qui ont escaladé ses collines, parcouru ses vallées, pagayé ses rivières et descendu le courant de ses ruisseaux. Ce furent les commerçants de fourrures et les explorateurs tels que Mackenzie, Fraser, Thompson et Finlay qui sont venus de l'Est. Ensuite vinrent les chercheurs d'or : Twelve Foot Davis, Nigger Dan et Banjo Mike. Ceux-ci sont venus de l'Ouest et y sont restés pour faire la trappe et le commerce le long de la grande rivière. Puis, afin d'apporter la religion aux Indiens, les missionnaires arrivèrent ensuite : les évêques Clut, Bompas, Young et Grouard.

Tous ceux-ci furent suivis par les commerçants des temps plus modernes : Cust, Carley, Cornwall et Bredin. Leur prévoyance leur disait qu'un afflux de gens arriverait. Donc, ils bâtirent des postes le long des lacs et des petits cours d'eau pour les y attendre. On compte parmi les personnages les plus influents de la région de Rivière-la-Paix, Sheridan Lawrence, Bill Grant, E.J. Martin, Bill Williams, Albright (le génie agricole qui s'est installé dans la région de Beaverlodge) et Percy Tooley (celui qui a conçu l'idée d'un service aérien quotidien à Edmonton).

Une langue de terrain appauvri d'à peu près 200 milles de largeur s'étire de l'est à l'ouest de la province et sépare les prairies de la Rivière-la-Paix de celles près d'Edmonton. C'est cette barrière qui a retardé la colonisation de la région de Rivière-la-Paix. Seules les personnes les plus courageuses, les plus perspicaces et les plus hardies ont osé braver cet obstacle. Toutefois, cette barrière n'est pas entièrement désavantageuse, car elle a réussi à empêcher les rongeurs tels que les « gophers » d'y venir. En plus, la vigilance des fermiers a empêché les mauvaises herbes et les maladies d'apparaître

numéro 2 sur la carte. Un peu plus tard, une autre route fut celle remontant la « Beaver River » près de Bonnyville et Saint-Paul. Cette route descendait la rivière du Lac la Biche jusqu'à Athabasca. De là, les voyageurs pouvaient rejoindre la route numéro 2 ou bien ils pouvaient remonter la rivière Athabasca pour arriver à la route numéro 1.

Plus tard encore, la route numéro 4 de Fort Edmonton à Fort Assiniboine fut utilisée. En entreprenant cette route, les voyageurs allaient d'Athabasca au Fort Assiniboine pour en arriver

à l'embouchure de la Petite rivière des Esclaves où ils rejoignaient la route numéro 1. Cette route a été utilisée jusqu'en 1883 quand un chemin fut défriché jusqu'à « Athabasca Landing », la route numéro 6.

La région de Smoky River a été établie en 1912. Cette région fut peuplée par un groupe de colons français qui sont arrivés à « Stinking Lake » à la fin du mois de mai. Ils ont exploré les environnements et ont commencé à se bâtir des maisons en bois ronds.

Le même automne, un feu de forêt a endommagé les maisons de quelques colons. Les autres colons sont venus à leur secours et les ont aidés à les réparer.

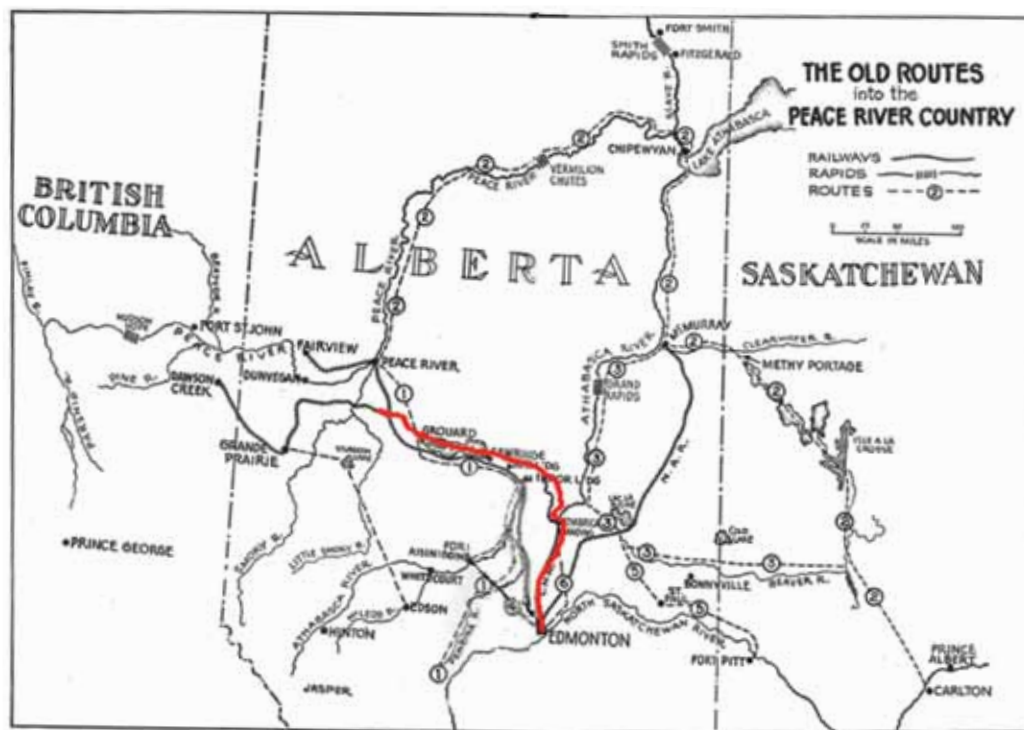
Malgré cette malchance, le feu a renforcé ce que le feu de 1902 avait apporté et les colons ont pu plus facilement défricher leur terrain. En 1913, plusieurs autres pionniers arrivèrent et une colonie française prospéra bientôt.

En 2012, la région de Smoky River fêtera le 100<sup>e</sup> anniversaire de l'arrivée des premiers pionniers. Une grande fête est planifiée pour les 29 et 30 juin, ainsi que le 1<sup>er</sup> juillet où toutes les communautés seront mises en vedette. Il y aura quelque chose pour tous. Ce sera la plus grande fête du siècle. Vous pouvez communiquer avec Marc Bremont au 780-837-2722 pour plus de renseignements.

D'après le texte écrit par Shelleen Gerbig, St. Jean Baptiste Historical Society, traduit par Antoinette Romanchuk.

Ces informations ont été compilées à partir des vastes collections de livres d'histoire sur la région de Rivière-la-Paix appartenant à Sandy Primeau et Marc Bremont :

- The Land of Twelve Foot Davis, James G. MacGregor, 1952;
- Peace River Chronicles, Gordon E. Bowes, 1952;
- Delayed Frontier The Peace River Country to 1909, David Leonard, 1995.



La route des colons français en 1912.

beaucoup plus tard ou si pas du tout dans la région. Cette barrière a aidé à réunir les personnes de la région afin de former des communautés unies.

Une fois que la nouvelle se répandit qu'il y avait de la bonne terre agricole au-delà de la barrière, les pionniers curieux venaient voir si cela était vraiment le cas. La plupart des pionniers arrivaient à la région de Rivière-la-Paix en empruntant l'ancienne route de la Compagnie de la Baie d'Hudson, l'Athabasca Trail.

De l'Athabasca Landing, ils remontaient la rivière Athabasca jusqu'à la Petite rivière des Esclaves et ils se rendaient ensuite au Petit lac des Esclaves. De là, ils empruntaient la vieille piste de la Rivière-la-Paix, un parcours de 90 milles pour se rendre au « Landing » de la Rivière-la-Paix. C'est la route étiquetée avec un numéro 1 sur la carte ci-dessus. Le village du Petit lac des Esclaves a changé de nom en 1919. Il est devenu Grouard.

Plusieurs approches ont mené à la région de Rivière-la-Paix. La première a été la vieille route des Indiens qu'ont empruntée les premiers commerçants. Cette route a ensuite été nommée la route du « Methy Portage ». C'est la route

# Lieux historiques nationaux du Canada en Alberta

Parcs Canada a fêté son 100<sup>e</sup> anniversaire, le 19 mai 2011. Puisque nous sommes encore dans son année anniversaire du centenaire, Avant que j'oublie continue de vous faire découvrir ou redécouvrir des lieux historiques nationaux du Canada en Alberta.

Ce mois-ci, puisque c'est encore le temps de profiter de la neige, nous nous rendons à Banff à l'auberge de ski Skoki. Également, nous vous présentons l'histoire du col Yellowhead.

Toutes les informations qui suivent, textes et photos, sont tirées du site Web de Parcs Canada sous la rubrique Lieux historiques nationaux du Canada – administrés par Parcs Canada.

## Lieu historique national de l'Auberge-de-Ski-Skoki



L'Auberge-de-Ski-Skoki.

© Parcs Canada

L'auberge de ski Skoki a été classée lieu historique national en 1992. Elle doit ce statut spécial au rôle qu'elle a joué dans le développement du tourisme et des loisirs de plein air dans les parcs nationaux ainsi qu'à son style architectural, axé sur la tradition rustique.

### Construction

L'auberge de ski Skoki fut construite en 1930-1931 dans la vallée Skoki par un groupe de résidents de Banff qui formaient le Ski Club of the Canadian Rockies. L'emplacement avait été recommandé par des guides suisses au service du Canadien Pacifique, parce que le secteur se prêtait bien au ski et qu'il y avait à proximité suffisamment d'eau et de bois utilisable pour la construction.



L'Auberge-de-Ski-Skoki.

© Parcs Canada

### La première auberge de ski du Canada

L'établissement accueille ses premiers clients au printemps de 1931. À l'époque, l'auberge consistait en un chalet d'un seul étage, aux rondins d'épinette non étriqués et aux encoignures chevauchées. Il s'agissait de la première installation commerciale construite expressément pour les touristes skieurs au Canada et peut-être même en Amérique du Nord.

### Expansion

En raison de sa grande popularité, l'auberge fut agrandie à plusieurs reprises au cours des cinq années qui suivirent sa construction. La première annexe, construite en 1932, abritait une cuisine. Vinrent ensuite s'ajouter un étage, un salon et trois pignons latéraux. Grâce à ces derniers ajouts, l'auberge avait plus que doublé sa dimension initiale. Les travaux s'achevèrent en 1936 par la construction de deux chalets en rondins et d'un pavillon de bain.

### Jim Boyce

Jim Boyce, guide, pourvoyeur et constructeur de maisons en rondins de la région, réalisa une bonne partie des travaux de conception et de construction. En 1938, il entreprit la construction d'une auberge en rondins à Lake Louise – l'ancêtre de l'actuel hôtel Post, l'un des meilleurs établissements d'hébergement de Lake Louise.



L'Auberge-de-Ski-Skoki.

© Parcs Canada

### L'auberge aujourd'hui

La fonction et l'apparence physique de l'auberge demeurent inchangées. À l'intérieur, les visiteurs peuvent encore admirer des photos et des souvenirs directement associés à l'époque où le ski comme activité récréative n'en était encore qu'à ses débuts dans la vallée de la Bow. L'absence de commodités et de modifications importantes permet de conclure que les bâtiments étaient bien conçus pour leur fonction.

### Texte de la plaque :

#### LE CHALET SKOKI

Rare vestige des débuts de l'industrie touristique du ski, le chalet Skoki offre un bel exemple des bâtiments en rondins longtemps associés à la région de Banff. Lors de son ouverture en 1931, le ski commençait à être un des grands sports d'hiver au Canada. Destiné à accueillir les vacanciers désireux de skier dans l'arrière-pays, il a été construit avec du bois trouvé dans les environs par un groupe d'enthousiastes du ski. Premier bâtiment du genre exploité sur une base commerciale au Canada, le chalet Skoki doit son aspect actuel à des ajouts effectués en 1935-1936.

#### Le saviez-vous?

L'auberge de ski Skoki fonctionne sans électricité ni eau courante. Les exploitants renoncèrent à l'électrification après une brève tentative qui ne leur garantit qu'un approvisionnement incertain.

Malgré l'absence d'eau courante, les clients peuvent toujours compter sur de l'eau de lavage, transportée directement du ruisseau par une conduite à alimentation gravitaire.

#### Sources :

Énoncé d'intégrité commémorative du lieu historique national du Canada de l'Auberge-de-Ski-Skoki, Parcs Canada, 2000

## Lieu historique national du Canada du Col-Yellowhead

Depuis le milieu des années 1820, le col Yellowhead est un important corridor de transport qui permet de franchir les Rocheuses. Pour reconnaître l'important rôle qu'il a joué dans la traite des fourrures, le transport ferroviaire et routier ainsi que le développement du tourisme à ses premières heures, le gouvernement du Canada en a fait un lieu historique national en 1971.

### Emplacement

Situé aux confins de la ville de Jasper, le lieu historique est délimité à l'est par l'intersection de la route 93 et de la route 16. La limite suit le corridor de l'actuelle route 16 et de la voie ferrée du Canadien National, traverse le parc national Jasper et pénètre dans le parc provincial du Mont-Robson, en Colombie-Britannique, jusqu'au fleuve Fraser. Le caractère imposant de ce col laisse entrevoir les efforts que les premiers commerçants de fourrures durent déployer pour le franchir.



Plaque du Col-Yellowhead.

© Parcs Canada

### Routes de commerce

Par suite de la fusion de la Compagnie de la Baie d'Hudson et de la Compagnie du Nord Ouest en 1821, le col Athabasca et, plus tard, le col Yellowhead devinrent les principaux corridors de transport à travers les Rocheuses. En 1824, le col Yellowhead (1 133 m d'altitude) gagna en popularité comme route de commerce jusqu'au bassin hydrographique du Fraser et au secteur appelé Nouvelle-Calédonie.

### Tête Jaune

Pierre Bostonais, trappeur iroquois-métis surnommé Tête Jaune pour sa chevelure pâle, dirigea la mission d'arpentage de James Macmillan, du Canadien Pacifique, sur le col Yellowhead en 1825. Il s'agissait de l'une des premières expéditions à travers le col. Tout porte à croire que l'endroit fut baptisé en souvenir de Bostonais (le terme anglais *Yellowhead* signifie tête jaune), qui fut tué par un groupe autochtone rival en 1828. Le col Yellowhead porta aussi le nom de col du Cuir ou piste du Cuir, parce qu'il servait de route pour le transport de peaux d'original corroyées en Nouvelle-Calédonie, où ce matériau précieux était rare.

### Col Yellowhead

La découverte de ce col, que les Autochtones empruntaient depuis des siècles en raison de sa faible élévation (1 133 m d'altitude), donna

**Suite à la page 3...**

à la Compagnie de la Baie d'Hudson un autre moyen d'accès au riche territoire de chasse du haut Fraser et de la Nouvelle Calédonie. Utilisé du milieu des années 1820 jusqu'au début des années 1850, le col Yellowhead fut abandonné lorsque la Compagnie de la Baie d'Hudson recourut à des vapeurs le long des côtes pour accéder à ce qui est maintenant le Nord de la Colombie Britannique.

### Sir Sanford Fleming

En 1858, Sanford Fleming, arpenteur de la société ferroviaire Grand Trunk Railway, proposa la construction d'un chemin de fer transcontinental pour relier l'Amérique du Nord britannique. Peu de temps après, le gouvernement britannique s'engagea à faire construire une voie ferrée entre les provinces Maritimes et le Québec. Fleming fut nommé ingénieur responsable des travaux d'arpentage. En 1872, le tout nouveau gouvernement canadien entreprit de relier le chemin de fer à l'océan Pacifique, dans le cadre d'un programme national destiné à unifier le pays. Fleming poursuivit l'arpentage du tracé et choisit le col Yellowhead comme corridor possible à travers les Rocheuses, en raison de sa faible altitude et de ses versants peu escarpés. Le passage fut débroussaillé pour permettre l'aménagement de la voie ferrée. Les travaux préliminaires nécessitèrent l'embauche de plus de 800 hommes.

### Décisions politiques

Le dossier du chemin de fer plongea le premier ministre John A. Macdonald dans un scandale. Son successeur, Alexander Mackenzie, se montra plus prudent et ralentit le rythme du développement. En 1878, Macdonald fut reporté au pouvoir et retourna à ses plans de construction ambitieux. Trois ans plus tard, les recommandations de Fleming furent écartées, et le col Kicking Horse, situé au sud du col Yellowhead, fut l'axe choisi pour la construction du chemin de fer. Les travaux coûteux qui avaient été accomplis pour l'aménagement du tracé jusqu'au col Yellowhead furent abandonnés au profit de ce nouveau passage, situé plus près des États Unis et de terres agricoles fertiles.



La cour de triage du Chemin de fer Canadien du Nord à Lucerne, C.-B., vers 1917.

© Parcs Canada

### Une force unificatrice

L'idée de faire passer le chemin de fer par le col Yellowhead ne refit surface qu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, lorsque le Grand Trunk Pacific et le Canadian Northern y aménagèrent tous deux leur voie ferrée. Construits entre 1906 et 1915, ces chemins de fer vinrent consolider le réseau ferroviaire du Canada, renforcer les

liens nationaux, stimuler l'économie et ouvrir les deux côtes du Canada aux réseaux mondiaux de commerce et de communications.

### Naissance du transport routier

En 1917, les deux sociétés ferroviaires qui traversaient le col Yellowhead s'effondrèrent peu après le déclenchement de la Grande Guerre, victimes de revenus trop faibles et de coûts de construction élevés. Les rails d'acier furent retirés en permanence des voies abandonnées et vendus pour soutenir l'effort de guerre. En 1919, le gouvernement fédéral avait pris le contrôle des biens, fusionné les deux sociétés et fondé les Chemins de fer nationaux du Canada. Les talus ferroviaires abandonnés servirent à la construction de routes, marquant ainsi un point tournant dans le développement des réseaux de transport au Canada.

### Construction

Les automobiles franchirent le col Yellowhead pour la première fois au début des années 1920, laissant présager la possibilité d'un lien routier entre Edmonton et la Colombie-Britannique. Même si tous rêvaient d'une chaussée praticable en toutes saisons pour traverser le col, la route demeura presque inaccessible à la plupart des automobiles jusque dans les années 1940.

Pendant la première moitié de l'année 1942, les Japonais trimèrent sur la route pendant leur internement dans des camps de travail de la région. Les travaux se poursuivirent ensuite de façon intermittente de part et d'autre de la ligne de partage des eaux jusqu'à la fin des années 1960, après quoi les automobilistes purent finalement rouler de Jasper à Vancouver sur des routes asphaltées et pontées. En 1970, l'étroite route Yellowhead fut remplacée par le nouveau tracé de la route 16. Cette victoire sur le terrain accidenté du col témoigne bien des exploits techniques et humains qui furent nécessaires pour la construction de cette voie de circulation.



Un corridor de transport encore important de nos jours.

© Parcs Canada Une plaque sur la route de

### Aujourd'hui

De nos jours, le col Yellowhead demeure un important corridor national pour le transport des biens et des personnes. Le pipeline Transmountain et une ligne de fibres optiques vinrent s'y greffer dans les années 1950 et les années 1980 respectivement. Ce corridor moderne, qui réunit une route, une voie ferrée, un pipeline et des câbles de télécommunications, revêt une grande importance économique et sociale pour la population canadienne ainsi que pour nos partenaires commerciaux en Amérique du Nord et à l'étranger. Il doit aussi son importance au fait qu'il cache en lui l'histoire du développement de l'Ouest canadien.



Yellowhead souligne le lieu historique national du Canada du Col Yellowhead.

© Parcs Canada

### Texte de la plaque :

#### LE COL TÊTE-JAUNE

Du milieu des années 1820 au début des années 1850, la Compagnie de la Baie d'Hudson a utilisé ce col pour le transport de peaux, d'original notamment, entre la Saskatchewan et la Nouvelle-Calédonie. Le col tire son nom de l'Iroquois Pierre Bostonais, dit « Tête Jaune », qui a voyagé dans la région au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Choisi par Sandford Fleming pour le Canadien Pacifique, le col devint le point de convergence des réseaux du Grand Trunk Pacific et du Canadian Northern (aujourd'hui le Canadien National), puis un important passage routier des Rocheuses.

#### Le saviez-vous?

De 1859 à 1863, de nombreux groupes d'Overlanders empruntèrent le col pour gagner les champs aurifères de la chaîne Cariboo, en Colombie-Britannique.

#### Le saviez-vous?

Le col Yellowhead figure parmi plusieurs cols de montagne de l'Ouest canadien qui ont été classés lieux historiques nationaux. Si le gouvernement canadien leur a accordé ce statut spécial, c'est parce qu'ils ont joué un grand rôle dans la création de liens de transport entre l'est et l'ouest et qu'ils ont contribué à approfondir notre connaissance de la géographie des Rocheuses. Les autres cols désignés lieux historiques nationaux sont le col Howse, le col Athabasca et le col Kicking Horse, tous situés dans les Rocheuses, et le col Rogers, qui se trouve dans la chaîne Selkirk.

#### Sources :

Énoncé d'intégrité commémorative du lieu historique national du Canada du Col-Yellowhead, Parcs Canada, 2006

Concernant ces lieux historiques nationaux, vous trouverez toutes les informations à l'adresse : [http://www.pc.gc.ca/progs/lhn-nhs/recherche-search\\_f.asp?s=1](http://www.pc.gc.ca/progs/lhn-nhs/recherche-search_f.asp?s=1).

**Selon le recensement de 2006, 315 personnes sont francophones à Banff, ce qui représente 4,7 % de la population totale de la ville.**

Source : Statistique Canada

## Concours « Qui suis-je? »

Qui nomme-t-on comme le « père de Camrose »?

Faites-nous parvenir votre réponse, par la poste ou par courriel, avant le 30 avril 2012 et courez la chance de gagner le livre *Les francophones de l'Alberta*.

**Par courriel :** [avantquejoublie@acfa.ab.ca](mailto:avantquejoublie@acfa.ab.ca)

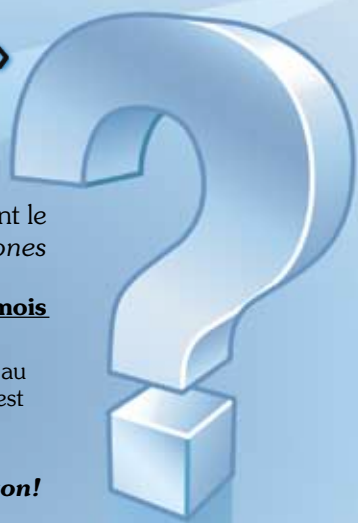
**Réponse à la question du mois de janvier 2012 :**

**Par la poste :**

ACFA - A/s Concours - Avant que j'oublie  
8627, rue Marie-Anne-Gaboury (91<sup>e</sup> Rue)  
Bureau 303  
Edmonton (AB) T6C 3N1

Le nom du sénateur présent au premier Souper au homard est Jean-Maurice Simard.

**Bravo à la gagnante : Lorraine Fiske d'Edmonton!**



## 1912 Une personnalité intéressante

« Milton Martin est élu président de la Chambre de commerce d'Edmonton. Né à Clintonville dans l'état de New York en 1872, il arrive à Edmonton en 1906. Il s'intéresse à la vente immobilière et fait de la spéculation foncière. Avec René Lemarchand en particulier, il mène plusieurs entreprises profitables. Il est élu échevin au conseil municipal en 1917. »

Source : *D'année en année : de 1659 à 2000 : une présentation synchronique des événements historiques franco-albertains / France Levasseur-Ouimet Ph.D., page 148*



# VOICI LES RÉCITS D'ÉLOI

Il était une fois...

## La cloche de Camrose fête son centenaire en 2012

Au fil des ans, il arrive que nous perdions de vue certains objets de notre patrimoine. C'est le cas d'une cloche d'église, comme celle de Camrose. Elle fête ses 100 ans cette année. C'est peut-être ce qui explique qu'elle est plutôt silencieuse de ce temps-ci. Son histoire nous rappellera un Français bien connu, René Lemarchand, et un Belge francophone que nous aurions avantage à mieux connaître : François Adam.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, la région de Camrose s'est développée rapidement et, avec la venue du chemin de fer en 1912, on pensait que Camrose connaîtrait une ère de prospérité sans précédent. Camrose a été fondée en 1904 et le « père de Camrose » n'est nul autre que François Adam, né à Louvain en Belgique le 24 janvier 1857.

Ingénieur de métier, il est arrivé au Canada vers 1883 et a travaillé pour les compagnies de chemin de fer dans l'Ouest canadien. Sa fiancée, Laure Gillet, est venue le rejoindre en Alberta et le père Hippolyte Beillevaire a béni leur mariage en 1887. Notons que François est décédé à l'âge de 104 ans, le 15 mai 1961.

François Adam s'est installé à Camrose vers 1904 et a contribué à son développement en étant un des promoteurs de la première école, de l'hôpital, de la petite église catholique et de plusieurs autres entreprises. En 1905, c'est lui qui a donné une parcelle de terrain pour construire une église catholique à Camrose. C'est Mgr Émile

Legal, l'évêque du diocèse, qui vint à Camrose pour bénir l'église de la paroisse Saint-François-Xavier le 12 décembre 1909.

René Lemarchand, homme d'affaires français et propriétaire du Lemarchand Mansion à Edmonton, projetait de faire de gros investissements à Camrose. La petite église de l'endroit n'avait pas de cloche et il avait pensé en acheter une en France.

En décembre 1909, il écrivit à Mgr Émile Legal pour lui faire part de son projet. Il avait déjà décidé que la cloche qu'il souhaitait faire baptiser « René Rémas » aurait comme parrain, le père Beillevaire, et comme marraine, Laure Adam.

La cloche fut finalement commandée en mars 1911 et le 29 août 1912, René Lemarchand annonça à Mgr Legal que la cloche était arrivée « à destination » (probablement à Edmonton) et que les paroissiens de Camrose organisaient une fête à l'occasion de sa bénédiction prochaine. Mgr Legal répondit : « Naturellement, je tâcherai d'aller présider moi-même cette cérémonie ou, si la chose m'était impossible, je déléguerais quelqu'un. »

Les préparatifs pour la fête ne se déroulèrent pas comme prévu. René Lemarchand avait prévu de partir pour la France le 1<sup>er</sup> octobre et il espérait fortement que la bénédiction de la cloche aurait lieu avant cette date. Mais, celui à qui on avait confié la livraison de la cloche à Camrose l'envoya à une « fausse destination ». La cérémonie fut retardée et le donateur de la cloche n'y assista pas.

C'est le dimanche 27 octobre que la cloche fut bénie. Sur la cloche, il y a même des informations qui sont gravées. Même si c'est écrit sur la cloche qu'elle fut bénie par Mgr Legal, c'est Mgr Émile Grouard qui le remplaça pour l'occasion. « Tout s'est passé de la manière la plus satisfaisante et votre souvenir a été évoqué par votre distingué compatriote », écrivit Mgr Legal à René Lemarchand, le 28 novembre suivant.

Notre journal, Le Courrier de l'Ouest, rapporta la nouvelle dans son édition du 14 novembre. « M. René Lemarchand, lit-on dans Le Courrier, est le donateur de cette superbe cloche qui a reçu le nom de "Père Rémas". Ce nom a été donné à la nouvelle cloche de Camrose en mémoire du premier missionnaire français de l'Ouest canadien, le R. P. Rémas, oncle de M. René



L'église actuelle de Camrose avec la fameuse cloche.

La signature de René Lemarchand.

Lemarchand, qui se dévoua aux missions de l'Ouest depuis 1853 jusqu'à sa mort survenue en 1901. »

Si la contribution de René Lemarchand au développement d'Edmonton est bien connue dans la capitale, celle de François Adam l'est également à Camrose. Quand la ville qu'il avait aidé à fonder a célébré ses 100 ans en 2004, ses citoyens ont honoré les descendants de François et de Laure Adam d'une façon toute spéciale.

Par Éloi DeGrâce, archiviste



Je m'appelle RENÉ REMAS

J'ai été bénite par S. G. Monseigneur LEGAL  
PIE X PÂPE

J'ai eu pour parrain : Révérend Hippolyte BELLEVAIRE.  
Et pour marraine : Madame Laure ADAM.  
Donateur : M. René Lemarchand de Edmonton (Canada).

Amédée BOLLÉE, fondeur au Mans (France)

CLICHÉ AMIET, LE MANS

La cloche de Camrose avec l'information qui est gravée dessus.

Recu 7 SEP 1912  
Rep. 12 SEP 1912  
René Lemarchand Mansion,  
Edmonton, Canada.  
Le 29 Août 1912  
Monseigneur  
La Cloche pour notre Eglise  
de Camrose est enfin arrivée  
à destination. Les Catholiques  
de Camrose désirent faire  
une manifestation à l'occasion  
de la bénédiction de la Cloche  
J'apprends, Monseigneur  
que vous êtes absent  
pour quelque temps; il  
peut se faire que moi-même  
je parte pour France

La lettre de René Lemarchand à Mgr Legal lui annonçant que la cloche est arrivée. (Archives de l'archevêché)



Patrimoine  
canadien

Canadian  
Heritage

LE FRANCO

