

GUIDE PÉDAGOGIQUE

Dans l'temps des

VOYAGEURS

Plongez dans l'histoire le temps d'une journée

Festival

Contes

Métiers d'antan

Jeu de rôle

Sortie nature

Et plus!

JOURNÉES
DU
PATRIMOINE

JOURNÉES SCOLAIRES
25, 26 et 27 SEPT

JOURNÉE PUBLIQUE **28 SEPT**

à FORT CARLTON PROVINCIAL PARK

Photos souvenirs

Entraînement voyageur



Charrette et pistes des métis

Animé par Parcs Canada



Postes de la mer de l'Ouest

Animé par La Compagnie de la Vérandrye



Otatâwew

Animé par Wanuskewin Heritage Park



Trappeurs et commerçants

Animé par la Saskatchewan Archaeological Society et le Bac en éducation



Tout pour un chapeau

Animé par Fort Carlton Provincial park



JOURNÉES DU PATRIMOINE

Une initiative de la :



Ce projet a été rendu possible :



En partenariat avec :



**FÊTE DE LA
CULTURE
DAYS**

Mot de la direction

La Société historique de la Saskatchewan est heureuse de vous présenter la 14^e édition des Journées du patrimoine, du 25 au 28 septembre 2019 au lieu historique national de Fort Carlton.

L'événement est une occasion unique de comprendre une époque, des faits, des hommes et des femmes qui ont contribué à construire la Saskatchewan d'aujourd'hui et la communauté fransaskoise. Depuis la première édition en 2005, les Journées du patrimoine n'ont cessé de gagner en popularité et de se développer. L'authenticité et l'originalité des activités sont au cœur de la réussite que nous obtenons grâce à de nombreux partenaires fidèles et créatifs.

Cette année, nous vous proposons d'explorer la vaste thématique des voyageurs et l'époque de l'exploration de l'Ouest canadien. Les enseignants et les élèves retrouveront également le traditionnel guide pédagogique développé par Patricia Choppinet et Cassidy Zaccharias avec l'appui d'Isabelle Campeau et d'Alexandre Chartier.

La Société historique de la Saskatchewan remercie chaleureusement les partenaires des Journées du patrimoine 2019 pour leur appui inestimable : Fort Carlton Provincial Park et son équipe, Parcs Canada et son équipe, le parc patrimonial Wanuskewin, la *Saskatchewan Archaeological Society*, la *Compagnie de La Vérendrye*, l'Association jeunesse fransaskoise, le Bac de la Faculté d'éducation et l'Université de Regina, l'Assemblée communautaire fransaskoise, et *Duck Lake Regional Interpretive Centre*.

Nous reconnaissons également la contribution des commanditaires, sans qui l'événement ne pourrait avoir lieu : le gouvernement du Canada, le gouvernement de la Saskatchewan, *SaskCulture* et Saskatchewan Lotteries, le Secrétariat du Québec aux relations canadiennes, le studio jaune, la Fête de la culture, *ICI Radio-Canada Saskatchewan*, le Conseil culturel fransaskois, la Cité universitaire francophone, SaskEnergy et Sasktel.

Chers participants, nous vous souhaitons une très bonne visite et une excellente lecture.

Alexandre Chartier et toute l'équipe de la Société historique de la Saskatchewan.



Équipe de la Société historique de la Saskatchewan (2018/2019)

- Alexandre Chartier – Directeur général
- Patricia Choppinet – Coordinatrice des projets et des événements
- Frédérique Cyr Michaud – Coordinatrice à l'animation scolaire
- Khaled Kamruzzaman – Agent de projet
- Angéline Tardivel – Emploi d'été (2019)
- Cassidy Zaccharias – Emploi d'été (2019)

Table des matières

Toujours plus à l'Ouest	Page 5
Une entrevue avec Louis Mercier	6
<i>Niveau : 5^e-12^e</i>	
Mots cachés.	9
<i>Niveau : 3^e-6^e</i>	
À quoi reconnaît-on un voyageur?	10
<i>Niveau : 3^e-12^e</i>	
V'là la chanson!	13
<i>Niveau : 3^e-12^e</i>	
Un voyageur, ça mange quoi en hiver?	14
<i>Niveau : 3^e-12^e</i>	
Connais ton canot!	17
<i>Niveau : 5^e-8^e</i>	
L'aventure dans l'Ouest!	20
<i>Niveau : 5^e-12^e</i>	
Les compagnies dominantes	24
<i>Niveau : 12^e</i>	
Contrat de voyageur.	27
Les forts... forts!	28
<i>Niveau : 3^e-12^e</i>	
Troc, troc, troc, frappons à la porte!	30
<i>Niveau : 5^e-7^e</i>	
Les Premières Nations et la traite des fourrures	33
<i>Niveau : 5^e-12^e</i>	
Une touche féminine	35
<i>Niveau : 5^e-12^e</i>	
Mots mêlés du mitchif.	37
<i>Niveau : 3^e-8^e</i>	
La charrette de la rivière Rouge	39
<i>Niveau : 3^e-8^e</i>	
L'Ouest avant les Européens.	40
<i>Niveau : 5^e-12^e</i>	
Après les Européens	
Impact environnemental du contact entre Européens et Autochtones	42
<i>Niveau : 5^e-12^e</i>	
Ressources.	45
Corrigés	46

Toujours plus à l'Ouest!

En 1874, alors que l'entreprise commerciale appelée « traite des fourrures » touche déjà à sa fin, les premiers bateaux à vapeur font leur apparition sur les rivières Saskatchewan Nord et Sud. Ils rejoignent ainsi le rang des canots voyageurs et des bateaux d'York. Ces bateaux à vapeur transportent quantité de marchandises et de personnes le long des routes fluviales entre Edmonton et le lac Winnipeg. Ils constituent un mode de transport très apprécié des nouveaux arrivants. C'est que le voyage le long de la piste Carlton n'est pas des plus agréables : les charrettes s'enlisent dans la boue, il faut traverser des rivières souvent sans traversier, et les passagers sont dévorés par les moustiques. À cette époque, les Premières Nations et les Métis voient déjà arriver en masse des corps de police, des arpenteurs de chemins de fer et de lignes télégraphiques, des arpenteurs de terrains, sans parler des colons qui viennent de plus en plus nombreux.



La traite des fourrures avec les Européens n'était certainement pas l'activité économique principale des Premières Nations. Néanmoins, au fil des années, elle a eu un effet important sur leur société. Elle a influencé leurs décisions, leurs lieux de vie, leur travail, la manière dont ils exploitaient les ressources dont dépendait leur survie. À la fin du 19^e siècle, les Premières Nations sont amenées à signer des ententes, où elles acceptent de partager certaines de leurs terres

ancestrales moyennant divers paiements et diverses promesses. C'est au fort Carlton, en Saskatchewan, qu'est signé en 1876 le traité numéro 6.

Cela fait déjà deux siècles que les Français et les Anglais se sont lancés dans l'exploration des vastes étendues du territoire nord-américain pour répondre à la demande européenne en chapeaux de feutre. La traite des fourrures a été le moteur économique des colonies. Elle a financé les explorations, les initiatives d'évangélisation et de peuplement à l'intérieur du territoire, tout en assurant la fortune des marchands et des investisseurs. La relation entre les Européens et les Premières Nations a été essentielle au succès de cette entreprise. Les Autochtones avaient déjà des réseaux dynamiques d'échanges constitués de voies navigables, de portages et de sentiers. Par le troc, les articles européens sont arrivés dans les Prairies bien avant les Européens eux-mêmes.

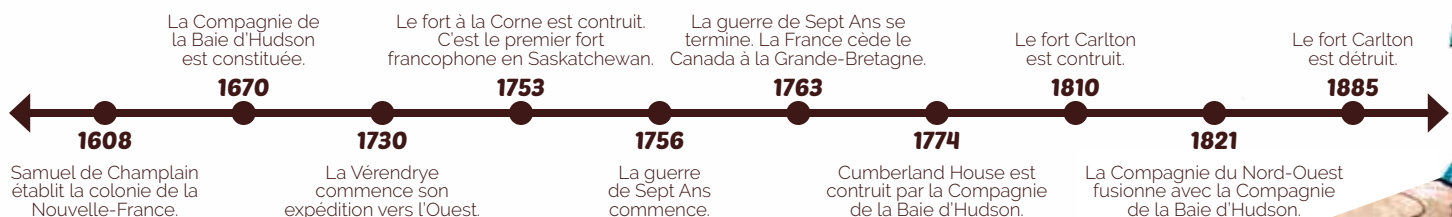
Pendant la période historique de la traite des fourrures, les voies navigables sont les routes naturelles, et le mode de transport est le canot. Dès 1670, les Anglais s'installent dans des postes de traite le long des côtes de la baie d'Hudson. La Compagnie de la Baie d'Hudson est alors créée. Les Anglais ne s'aventurent que très peu à l'intérieur des terres et préfèrent attendre que les tribus autochtones viennent leur apporter les fourrures. Pour leur part, les Français établissent des postes à l'intérieur des terres, qui sont essentiels pour contrer la compétition des Anglais.

Par ailleurs, les Français veulent être les premiers à découvrir une voie de terre vers la mer de l'Ouest. Un homme appelé Pierre Gaultier de Varennes et de La Vérendrye reçoit, avec d'autres officiers, la mission de trouver cette route. Avec leurs profits, ils doivent assumer les coûts d'entretien des postes et financer l'envoi des missions d'exploration vers l'Ouest, le long des rivières Missouri et

Saskatchewan. À la chute de la colonie de la Nouvelle-France, en 1763, les Français sont aux pieds des Rocheuses. La plus grande route de traite des fourrures est alors ouverte.

Sous le régime britannique, les gérants des postes de traite français sont remplacés par des marchands écossais et anglais établis à Montréal. La Compagnie du Nord-Ouest voit alors le jour, et profite du réseau déjà créé par les Français dans le nord-ouest. Elle fait largement appel aux forces vives des voyageurs franco-canadiens et Métis. Pour faire face à la concurrence, la Compagnie de la Baie d'Hudson commence à se déplacer vers l'intérieur des terres, en 1774, avec la construction de la Cumberland House. L'affrontement commercial est sévère, et de nombreux postes rivaux se suivent sur les routes navigables des Prairies. En 1821, la Compagnie du Nord-Ouest et la Compagnie de la Baie d'Hudson fusionnent pour former une seule et même compagnie, qui sera appelée Compagnie de la Baie d'Hudson et qui gardera le monopole jusqu'à la fin de la période historique de la traite des fourrures.

Le fort Carlton avait été construit en 1810 comme poste de ravitaillement et de dépôt de pelleteries de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Idéalement situé aux abords de la rivière Saskatchewan Nord, le poste est également accessible par voie terrestre. La piste Carlton, qui relie la colonie de la rivière Rouge (près de Winnipeg) au fort Edmonton, est un élément important de la culture métisse. Le fort Carlton restera un dépôt de pelleteries particulièrement important de l'Ouest canadien jusqu'en 1882. Après la négociation du traité numéro 6 en 1876, le site sera brûlé accidentellement par un incendie en 1885, lors de la rébellion du Nord-Ouest. Le fort Carlton, partiellement reconstruit, a été désigné lieu historique national du Canada en 1976 et est un parc provincial de la Saskatchewan depuis 1987.



Une entrevue avec Louis Mercier

Programme fransaskois : 5ICC.2 – 5ER.1 – 6ICC.1 – 7ICC.1 – 7LT.2 – 9ICC.3 – Sciences sociales 30

Programme d'immersion : 5VC.3 – 5LT.2 – 5RE.1 – 6VC.3 – 7VC.3 – 8VC.3 – 9VC.3 – 10VC.2 – Sciences sociales 30

Source : Article provenant du site Web de la Société historique de la Saskatchewan (SHS) des Journées du patrimoine : Le grand défi (2013). Pour plus d'articles et de ressources découvrez nos guides pédagogiques sur le site Web de la SHS <https://histoiresk.ca/fr/évènements/journées-du-patrimoine>



SHS : Bonjour, Louis Mercier! Parlez-moi un peu de votre travail!

LM : Eh bien... Je suis voyageur! Je suis engagé par la Compagnie du Nord-Ouest! Pas la Compagnie de la Baie d'Hudson, non! Eux, on ne les aime pas, ce sont nos rivaux et ils nous font la guerre. Non, la Compagnie du Nord-Ouest! Mon travail, c'est d'aller chercher des fourrures chez les Premières Nations du Nord, celles qui vivent dans l'Athabasca, et de les ramener à Fort William, aux abords du lac Supérieur. À partir de là, il y a une autre équipe de mangeurs de lard qui va prendre mes fourrures pour les amener à Montréal et les envoyer ensuite en Europe. Paraît qu'ils font des chapeaux de feutre avec la fourrure.

SHS : Des... mangeurs de lard?

LM : Oui, des mangeurs de lard! Ceux qui font le trajet entre Montréal et le lac Supérieur, leur voyage est court et ils peuvent se permettre de manger des pois, des galettes et du lard durant leur voyage. Nous, les hommes du Nord, on est des VRAIS! On mange du pemmican, et puis des fois, on achète de la viande d'orignal ou du sucre d'érable auprès des Premières Nations.

SHS : Et vous vous déplacez comment?

LM : En canot, bien sûr! Les mangeurs de lard utilisent des canots du maître, qui sont plus gros. Nous, on utilise les canots du Nord, qui sont plus petits, mais plus faciles à diriger. Des vrais p'tits tape-culs, j'veous dis!

SHS : De quoi sont faits vos canots?

LM : D'écorce de bouleau! Comme les canots des Premières Nations! C'est très fragile, par contre : dès que ton canot touche le fond ou que tu accroches une roche... Bam! Brisé! Mais c'est correct, on a toujours un rouleau d'écorce, du watap et de la résine pour réparer tout ça!



SHS : Du watap?

LM : Le watap, c'est une racine fibreuse qui nous sert de fil pour coudre les morceaux d'écorce ensemble sur le canot. La résine, elle, elle sert de colle et d'imperméabilisant. Quand on finit notre journée, on doit souvent réparer le canot! Y en a qui sont pas contents, ils aimeraient mieux aller se coucher directement, mais bon... c'est ça, la vie de voyageur!



Crédit photo : Archives provinciales de la Saskatchewan

SHS : Comment se passent vos journées?

LM : D'abord, je lève mes hommes! Moi je suis guide, ou chef de brigade. Je dirige une équipe de voyageurs. Alors je les réveille avant le lever du soleil, vers 3 heures du matin. Vers 2 heures si on est en retard, vers 5 heures si on a de l'avance. À cette heure-là, ils sont durs à réveiller, faut leur crier après un peu, pis les traiter de paresseux. Y en a même un que j'ai dû arroser parce qu'il voulait pas se lever.

SHS : Et ensuite? Vous mangez?

LM : Non! Une fois qu'ils sont deboutte, on ramasse nos affaires pis on rembarque dans le canot! Le matin, y a pas beaucoup de vent, alors c'est souvent le meilleur moment pour avancer. On prend une pause toutes les heures pour fumer la pipe, on appelle ça la pipée. Mes gars sont ben grognons s'ils fument pas, et puis ça leur permet de se reposer.

SHS : Vous ne mangez pas?

LM : Ah ben oui! Manger, c'est ben la seule affaire agréable durant notre journée! Alors on s'arrête vers 8 heures pour prendre notre premier repas de la journée. Qu'est-ce qu'on mange? Du pemmican, encore!

SHS : Qu'est-ce que c'est, du pemmican?

LM : D'la viande de bison séchée et fumée, coulée dans du gras de bison, avec des fruits séchés. Chacun en mange une livre et demie par jour. C'est raide comme d'la semelle de souliers de bœuf, mais ça se garde longtemps et ça donne de l'énergie. Le soir, on fait une espèce de bouilli avec ça et ça cuit toute la nuit. On appelle ça du

rubbaboo! C'est prêt le lendemain matin, mais on ne le mange que le soir, on le réchauffe avant d'aller se coucher. C'est quand même bon d'avoir un repas chaud à la fin de sa journée, après 15 heures de canot!

SHS : Quinze heures de canot? Waouh! Et où dormez-vous?

LM : Sous le canot! C'est le meilleur abri contre le vent et la pluie! Mais tous mes hommes ne logent pas sous le canot, alors on tend une grosse toile de laine graissée, pour se protéger un peu de la pluie. On dort la tête sous le canot et le corps sous la toile.

SHS : Et l'hiver?

LM : L'hiver, on ne peut plus voyager, les rivières sont gelées, haha! C'est pour ça qu'il faut se dépêcher d'arriver au fort avant de se faire prendre par la glace!

SHS : Comment cela se passe-t-il, au fort?

LM : Eh bien, on a un beau lit de paille dans une cabane. Faut changer sa paille une fois de temps en temps, pour se débarrasser des rats et des poux. Chaque voyageur du fort doit faire des corvées, comme aller chercher du bois, aider à réparer un bâtiment... Mais on engage aussi des femmes des Premières Nations pour nous aider à faire la cuisine, à réparer les canots, à chasser, à pêcher, à tanner les peaux... Et pis on doit faire ce que le bourgeois nous demande. Le bourgeois, ça c'est notre patron, il a une belle grosse maison dans notre fort. J'ai vu des forts où le bourgeois ne parlait même pas français! Vous savez, la Compagnie du Nord-Ouest, ça appartient à un Écossais!

SHS : Vous passez l'hiver au fort?

LM : Certains passent l'hiver au fort, mais moi je vais en dérrouine.

SHS : En dérrouine?

LM : Ça, c'est généralement pour les chanceux comme moi qui se sont trouvé une p'tite femme chez les Premières Nations. On s'en va vivre à leur manière. Il y a beaucoup d'avantages, vous savez. Leurs maisons sont plus chaudes, ils dorment dans des belles peaux de bison, la nourriture est meilleure, et surtout... on peut dormir avec notre bien-aimée! L'hiver, c'est le seul moment de l'année où je peux voir ma femme, j'avais quand même pas aller dormir avec les autres voyageurs!

SHS : C'est votre femme? Vous vous êtes mariés?

LM : Bien sûr! À la façon du pays! Pas de prêtre, pas d'église! Je lui ai promis de lui être fidèle et de revenir la voir tous les hivers... tant qu'elle voudra bien de moi, haha! Quand je vais être devenu trop vieux pour travailler pour la Compagnie du Nord-Ouest, je vais aller m'installer avec elle. Je vais pas faire comme ceux qui partent, qui ne reviennent jamais et qui laissent leur femme toute seule avec les enfants! Ou pire, comme ceux qui ont une femme à Montréal et une femme dans les Pays d'en haut! Il y a même l'histoire de Lagimodière, qui avait une femme et un enfant chez les Premières Nations. Il est retourné vivre à Maskinongé, au Québec. Vous savez ce qu'il a fait? Il a marié une autre femme là-bas, Anne-Marie, et il l'a ramenée aux Pays d'en haut! Ça a tellement fait de peine à sa première femme! Moi, je suis pas comme ça! J'ai une femme et j'en veux pas d'autre!

SHS : Merci, Louis Mercier, d'avoir répondu à nos questions!

Activité associée

Waouh, Louis Mercier parle beaucoup! Remplis les trous pour t'assurer que tu as tout compris!

1. Louis Mercier est engagé par la _____.
Ses rivaux sont les gens de la _____, qui leur font la guerre.
2. La brigade de Louis Mercier cherche des _____ chez les Premières Nations.
3. Les fourrures sont envoyées en Europe pour fabriquer des _____.
4. Louis Mercier pense que les _____ qui font des voyages plus courts ne sont pas des « vrais » comme les hommes du Nord.
5. Les voyageurs font leur voyage en _____.
6. Louis Mercier réveille son équipe de voyageurs parce qu'il est chef de _____.
7. Les voyageurs dorment en ayant la _____ sous leur canot.
8. Chaque jour, un voyageur mange une livre et demie de viande de bison séchée et fumée qu'on appelle le _____.
9. Leur patron est appelé le _____.
10. Le mariage de Louis Mercier a été fait « à la façon du pays ».
Il ne s'est pas marié dans une _____.

Banque de mots :

- Bourgeois
- Brigade
- Canot
- Chapeaux
- Compagnie de la Baie d'Hudson
- Compagnie du Nord-Ouest
- Église
- Fourrures
- Mangeurs de lard
- Pemmican
- Tête

Mots cachés

Les voyageurs étaient surtout des francophones. Si tu ne parlais pas le français, tu ne pouvais pas communiquer avec ta brigade! Trouve les mots clés de la vie des voyageurs.

E	I	Q	U	D	I	W	J	O	C	M
V	C	H	A	N	S	O	N	U	O	R
K	X	L	H	R	P	B	V	R	U	S
F	U	S	I	L	A	I	M	S	V	C
V	R	Z	H	E	G	T	O	M	E	A
F	I	I	A	B	A	A	C	X	R	S
P	V	Q	C	I	I	B	A	Q	T	T
L	I	Z	H	S	E	A	S	J	U	O
U	E	E	E	O	H	C	S	T	R	R
C	R	M	E	N	P	I	I	M	E	M
C	E	Q	J	J	C	A	N	O	T	Q



BISON
CANOT
CASTOR
CHANSON
COUVERTURE
FUSIL

HACHE
MOCASSIN
OURS
PAGAIE
RIVIÈRE
TABAC

À quoi reconnaît-on un voyageur?

Programme fransaskois : 3ICC.1 – 3ICC.2 – 4ICC.2 – 5ICC.2 – 6ICC.1 – 7ICC.1 – 7LT.2 – 9ICC.3

Programme d'immersion : 3VC.3 – 3LT.1 – 3LT.3 – 4VC.3 – 4IN.1 – 4LT.1 – 4LT.2 – 5VC.3 – 5IN.1 – 5LT.2 – 5RE.1 – 7VC.3 – 8VC.3 – 9VC.3

La langue :

Les voyageurs parlaient surtout le français, mais également des langues autochtones. Ils chantaient une multitude de chansons pour maintenir le rythme en ramant. Peut-être en connais-tu quelques-unes comme « Alouette » ou « C'est l'aviron qui nous mène en haut ».

Les vêtements :

Les voyageurs étaient facilement reconnaissables. Ils portaient généralement une ceinture fléchée autour de la taille et une tuque. Alliant les techniques de tissage au doigt des Premières Nations et la laine des Européens, les premières ceintures, aux couleurs éclatantes, ont été portées par les voyageurs pour des raisons pratiques. Elles servaient à fermer les manteaux d'hiver, à soutenir les lombaires durant les portages, à maintenir les ballots de fourrures sur le dos et à transporter de menus objets. Elles pouvaient aussi être utilisées en guise de cordes, de courroies de portage, de brides et pour diverses autres fins. Les voyageurs portaient également des chemises à manches longues pour se protéger du soleil et des moustiques. Les capots, eux, étaient des manteaux à capuche qui étaient portés par les marins en temps de pluie et de mauvais temps. Ils portaient également des mocassins en guise de chaussures, et des mitasses, c'est-à-dire des jambières en cuir souple, enveloppant la jambe de la cheville à la cuisse.



La nourriture :

Un grand danger du voyage était la famine. Comme les voyageurs étaient en canot pour de longs mois, ils devaient apporter de la nourriture non périssable. Ils mangeaient deux repas : le déjeuner et le souper.

Ils consommaient de la nourriture riche en calories. Les « hommes de Montréal » ou les « mangeurs de lard », qui voyageaient entre Montréal et les Grands Lacs, préparaient souvent des repas à base de porc, des fèves et des galettes faites de farine et d'eau. Les « hommes du Nord » ou « hivernants », qui voyageaient plus à l'ouest des Grands Lacs, mangeaient principalement du pemmican, fait de viande de bison ou de caribou séchée et fumée.

L'emploi :

La vie du voyageur était une vie dangereuse, mais remplie d'aventures!

Descente de rapides en canot, portages longs et difficiles, journées de travail interminables, danger de noyade, froid, bêtes sauvages, moustiques, absence de confort, et risque de famine constituaient leur lot quotidien. C'est dans ces épreuves que les voyageurs prouvaient leur force, leur courage et leur valeur.

Dans un canot, on distinguait quatre types de voyageurs :

- **L'avant**, qui jouait le rôle du guide ;
- **L'arrière** (aussi appelé le gouvernail ou le timonier), qui dirigeait l'embarcation en suivant les ordres de l'avant ;
- **Les milieux**, qui pagayaient au milieu du canot ;
- **L'express**, qui pagayait seul un canot léger ou « bâtard », pour transporter des dignitaires ou livrer des messages importants.

Le canot :

Le travail du voyageur consistait surtout à transporter du matériel de troc d'un bout à l'autre du Canada. Un bon canot était essentiel!

Par endroits, les hommes devaient faire un **portage**. Cette technique permettait d'éviter les passages difficiles où le canot pouvait se renverser ou même se briser, comme les chutes et les rapides. Elle permettait aussi de rejoindre un autre plan d'eau. C'était sans doute l'opération la plus importante et la plus difficile du voyage. Il s'agissait de vider le canot de sa marchandise et de le sortir de l'eau. La cargaison et le canot étaient transportés à dos d'homme jusqu'au prochain endroit où le canot pouvait être remis à l'eau. Un portage pouvait être de plusieurs kilomètres. À chaque portage, les hommes parcouraient près d'un kilomètre avant de revenir chercher le matériel laissé en arrière. Il était nécessaire de faire plusieurs allers-retours pour transporter toute la cargaison. Un homme pouvait porter sur son dos de deux à trois ballots de 40 kg à la fois. Chaque homme devait transporter en tout de six à huit ballots par portage.

À la fin de la longue journée, le canot servait comme abri. Il était renversé pour que les voyageurs puissent dormir la tête protégée de la pluie, ou il était mis sur le côté pour les protéger du vent.

Le savais-tu?

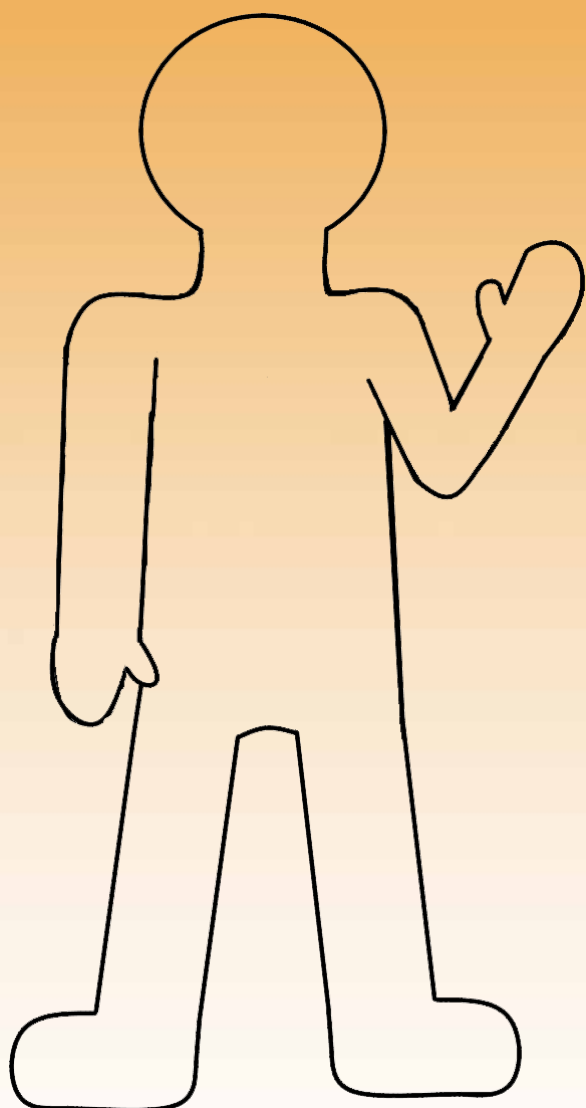
Le portage le plus célèbre en Saskatchewan était celui du lac La Loche, qui faisait 20 km!



Activité associée

À quoi reconnaît-on _____ (ton nom)?

Le Canada compte plusieurs cultures dans sa société. Tout comme l'a fait le voyageur Louis Mercier, explique-nous comment nous pouvons te reconnaître.



Ma langue :

Ma nourriture :

Mes vêtements :

Mes champs d'intérêt :

Ma future carrière :

V'là la chanson!

Programme fransaskois : 3ICC.1 – 3CH.1 – 3CH.2 – 4ICC.2 – 4CP.9 – 4CH.2 – 5CH.3 – 6CH.3 – 7CA.3

Programme d'immersion : 3VC.3 – 3CH.1 – 3CH.2 – 4VC.3 – 4CP.9 – 4CH.2 – 5VC.3 – 5CH.3 – 6CH.3 – 7CA.3

Quand on pagaie à une vitesse de 45 à 60 coups par minute, c'est important de garder le rythme. Les voyageurs chantaient donc une variété de chansons pour garder la cadence et maintenir des vitesses élevées. Certaines brigades pouvaient atteindre 11 km/h!

Reconnais-tu la chanson « V'là l'bon vent »?

Savais-tu que la version actuelle de cette chanson est la troisième version d'une chanson qui s'appelait autrefois « Trois beaux canards »?

vite

Répertoire Marie-Louise Perron

v'là l'bon vent, v'là l'jo-li vent, v'là l'bon
vent ma mie m'ap-pel-le. v'là l'bon vent, v'là l'jo-li
vent, v'là l'bon vent ma mie m'at-tend. Der-rièr' chez
nous y'a-t-un é-tang. Der-rièr' chez nous y'a-t-un é-
tang. Trois beaux ca-nards s'en vont bai-gnant. V'là l'bon...

Quand tu vois l'indication « (bis) », répète le vers.

Refrain : V'là l'bon vent, v'là l'joli vent
V'là l'bon vent ma mie m'appelle
V'là l'bon vent, v'là l'joli vent
V'là l'bon vent ma mie m'attend

1. Derrière chez nous y a-t-un étang (bis)
Trois beaux canards s'en vont baignant
Refrain

2. Trois beaux canards s'en vont baignant (bis)
Le fils du roi y va chassant
Refrain

3. Le fils du roi y va chassant (bis)
Avec son grand fusil d'argent

Refrain

4. Avec son grand fusil d'argent (bis)
Visa le noir, tua le blanc

Refrain

5. Visa le noir, tua le blanc (bis)
Ô fils du roi tu es méchant

Refrain

6. Ô fils du roi tu es méchant (bis)
D'avoir tué mon canard blanc

Refrain

Un voyageur, ça mange quoi en hiver?

Programme fransaskois : 3ICC.1 – 3ICC.2 – 4ICC.2 – 5ICC.2 – 6ICC.1 – 7ICC.1 – 7LT.2 – 8LT.1 – 9ICC.3

Programme d'immersion : 3VC.3 – 3IN.1 – 3LT.1 – 4VC.3 – 4IN.1 – 4LT.1 – 4LT.2 – 5VC.3 – 5IN.1 – 5RE.1 – 7VC.3 – 8VC.3 – 9VC.3

Le savoir-faire et les connaissances des Premières Nations ont contribué au succès des premiers explorateurs et des marchands de fourrures. Ces voyageurs voulaient trouver des terres plus prospères dans l'Ouest canadien. Ils devaient transporter des biens et des aliments sur de grandes distances en canot. Il n'était pas possible de transporter les fruits frais, les légumes et la viande comme on peut le faire maintenant. Il fallait trouver des aliments qui pouvaient être conservés et expédiés pour ravitailler les voyageurs qui fréquentaient les régions des Prairies, où la nourriture pouvait se faire rare, surtout en hiver. Les Premières Nations ont montré aux voyageurs comment préparer le pemmican, qui est devenu un aliment essentiel à leur survie dans l'Ouest!



Le pemmican

- Le terme pemmican vient du mot cri pimikan, signifiant « graisse préparée ».
- Le pemmican est traditionnellement à base de viande de bison séchée, réduite en poudre grossière puis mélangée à de la graisse de bison, et parfois, à des baies de Saskatoon. D'autres viandes comme de l'orignal, du caribou ou du cerf peuvent être utilisées. Les baies de Saskatoon peuvent aussi être remplacées par n'importe quelles autres baies comestibles, selon la saison.
- Comme il était séché, le pemmican pouvait se conserver pendant plusieurs années.
- Un voyageur consommait une moyenne de 500 grammes de pemmican par jour, ce qui lui fournissait 5000 calories.
- Un des plats favoris des voyageurs était le rubbaboo. Il s'agissait de pemmican que l'on transformait en soupe en le faisant bouillir dans de l'eau, pour ensuite y ajouter un peu de farine, parfois un peu de sucre, et à l'occasion quelques légumes ou un reste de lard salé.

- Léger, facile à conserver et très nourrissant, le pemmican était entreposé dans des sacs en peau de bison qui se rangeaient aisément dans un canot. De petites quantités de pemmican pouvaient remplacer de grandes quantités d'aliments ordinaires, libérant ainsi un précieux espace permettant de transporter davantage de fourrures et de marchandises de traite à l'aller comme au retour.
- Le pemmican était confectionné dans les forts ou apporté par les Autochtones, qui le troquaient contre d'autres marchandises. Il a été utilisé souvent par les voyageurs, les marchands, les trappeurs, les Amérindiens et les Métis pendant les 17^e et 18^e siècles.
- Un sac de pemmican, pesant en moyenne 90 livres (41 kg), était appelé un taureau par les Métis. La viande d'un bison était généralement nécessaire pour remplir un taureau.



La bannique (li galette)

- La bannique est une sorte de pain plat fait de farine sans levain, de saindoux, de sel et d'eau.
- **Aliment riche en glucide, simple et rapide à préparer**, la bannique est le pain traditionnel

des Autochtones, des voyageurs et des trappeurs. Avant l'arrivée des Européens, les peuples autochtones ont leur propre version de la bannique faite avec de la farine de rizhomes (racines). Les Européens introduisent d'autres méthodes de cuisson ainsi que de la farine d'orge, d'avoine, de pois et plus tard de blé.

- Le terme « bannique » vient d'un vieux terme anglais bannuc, « bouchée ». Li gallette est le nom en mitchif utilisé par les Métis.

Repas d'une journée de voyage

Pendant leurs voyages, les hommes dépensaient environ 5000 calories par jour et n'avaient pas vraiment le temps de pêcher. Les « mangeurs de lard » recevaient des provisions de base constituées de pois secs, de haricots, de biscuits secs et de lard salé. Du maïs et du riz sauvage étaient importés et entreposés aux Grands Lacs à l'intention des voyageurs qui passaient par là. Entre les Grands Lacs et le lac Winnipeg, les postes de traite étaient approvisionnés par les Premières Nations. D'autres aliments venaient s'ajouter, comme le sucre d'érable et le poisson. À l'ouest du lac Winnipeg, les « hivernants » dépendaient des Premières Nations des Plaines pour les approvisionner. L'aliment essentiel

était le pemmican. De temps en temps, les voyageurs agrémentaient leur ordinaire de gibier chassé ou de poissons pêchés ou obtenus par troc au cours de la journée.

- | | |
|----------------|--|
| 3 h | Lever, chargement des canots, départ en canots |
| 7 h 30 | Arrêt sur la terre ferme pour le déjeuner
Déjeuner : pemmican, ainsi que gruau de maïs auquel on ajoutait de la graisse d'ours |
| 9 h | Départ en canots, traversée de plusieurs rapides dangereux en tirant les canots, portage |
| 13 h 40 | Arrêt pour le repas du midi, départ en canots
Repas du midi : morceau de pemmican ou biscuit |
| 20 h 40 | Arrêt pour la soirée, installation du campement, repas
Repas du soir : repas préparé la veille |
| La nuit | Suspendre une marmite remplie de pois et d'eau au-dessus du feu. Ajouter des languettes de porc et cuire tout à petit feu jusqu'aux premières lueurs du jour. Ajouter des biscuits et laisser la soupe mijoter jusqu'au départ en canots. Cerepasser amangé le soir. |

Activité associée

Quiz : La nourriture du voyageur

1. La vie des voyageurs était dure et épuisante. Ils avaient besoin de manger une nourriture riche en quoi?
2. Devinez combien de calories un voyageur consommait par jour.
3. Quand les voyageurs mangeaient des fruits frais, ils les obtenaient le plus souvent des Premières Nations qui pratiquaient la cueillette. Qu'est-ce que la cueillette?
4. Les voyageurs trouvaient certainement quelques fruits sur leur chemin. Quels fruits poussent naturellement en Saskatchewan?
5. D'où vient le nom de la ville de Saskatoon?
6. Quand les voyageurs avaient le temps de chasser, quels animaux chassaient-ils?
7. À part la chasse, la trappe et la cueillette, que pouvait faire le voyageur pour varier sa nourriture quotidienne?

8. Les voyageurs mangeaient beaucoup de pemmican et de bannique.
D'où viennent ces recettes?
9. Quelle viande est traditionnellement utilisée dans la préparation du pemmican?
(Indice : la recette est d'origine crie.)
10. Les voyageurs consommaient-ils du sirop d'érable?



Le sucre du pays

Le sirop d'érable est reconnu aujourd'hui comme un produit typique du Canada français. Pour obtenir de la tire d'érable sur neige, il faut faire chauffer du sirop d'érable et le verser sur de la neige. C'est l'une des attractions phares du Festival du Voyageur de Winnipeg.

Mais notre voyageur en consommait-il vraiment pendant son voyage?

Contrairement aux « hivernants », qui voyageaient au-delà des Grands Lacs, les « mangeurs de lard » revenaient régulièrement à Montréal. À l'approche du printemps, il n'y a aucun doute que certains voyageurs encore au pays participaient aux festivités de collecte du « sucre du pays ». Mais il est peu probable qu'ils amenaient du sirop d'érable. Il arrivait néanmoins qu'ils soient approvisionnés par des membres des Premières Nations au cours du voyage.

11. Combien de repas les voyageurs prenaient-ils par jour?

Connais ton canot!

Programme fransaskois : 5ICC.2 – 5ER.1 – 6ICC.1 – 7ICC.1 – 7LT.1 – 7LT.2 – 8LT.3

Programme d'immersion : 5VC.3 – 5IN.1 – 5RE.1 – 6LT.2 – 7RE.1 – 8VC.3 – 8LT.1

Le travail du voyageur consistait surtout à transporter du matériel de troc d'un bout à l'autre du Canada. Un bon canot était essentiel! Le canot d'écorce, à la solide mais légère charpente interne en bois, pouvait contenir de lourdes charges pour la navigation dans les eaux peu profondes. Idéaux pour voyager sur le réseau des lacs et des cours d'eau, les canots d'écorce étaient utilisés par des Autochtones. Leurs qualités n'ont pas tardé à être reconnues des premiers immigrants européens, qui ont adopté et copié le canot d'écorce pour leurs propres fins, notamment en vue de l'exploration et de la traite des fourrures.

Il existait un canot adapté à chaque type de voyage :

- **Le canot du maître :** Ce gros canot, aussi appelé canot de Montréal, faisait le trajet de Montréal jusqu'au lac Supérieur. Il était très résistant aux vagues et pouvait transporter beaucoup de matériel. Vu son poids et sa taille, ce canot était cependant mal adapté aux rivières difficiles comportant beaucoup de rapides.
 - 11 m de long
 - 8 à 10 voyageurs
 - Poids à vide : 270 kg
 - Poids maximum, une fois chargé : 3800 kg
- **Le canot du Nord :** Une fois passé le lac Supérieur, le canot du Nord était utilisé par les voyageurs qui allaient dans le Nord-Ouest. Plus petit et moins lourd que le canot du maître, il était plus facile à diriger.
 - 8,2 m de long
 - 5 à 6 voyageurs
 - Poids à vide : 135 kg
 - Poids maximum, une fois chargé : 1360 kg
- **Le bateau d'York :** Il était utilisé uniquement par la Compagnie de la Baie d'Hudson. Il avait un fond plat, ce qui lui permettait de naviguer en eaux peu profondes. Il accostait plus facilement que les autres canots, et pouvait contenir trois fois la charge d'un canot du Nord. Contrairement aux autres canots, faits d'écorce, le bateau d'York était en bois. Il était beaucoup plus lourd, mais plus résistant.
 - 12,6 m de long
 - 6 à 8 hommes
 - Charge : plus de 2700 kg



Crédit photo : Christian Pilon, artisan de canot d'écorce, conférencier et voyageur authentique
www.voyageurextraordinaire.ca

Tous les canots étaient équipés d'une voile que l'on pouvait lever pour profiter d'un vent favorable.

Activité associée

Étapes de construction d'un canot d'écorce

Étape 1



Étape 2



Étape 3



Étape 4



Étape 5



Étape 6



Étape 7



Étape 8



Étape 9



*Crédit photos : Christian Pilon, artisan de canot d'écorce, conférencier et voyageur authentique
www.voyageurextraordinaire.ca*

Retrouve la description de chacune des étapes de construction d'un canot

- A :** Les joints sont cousus, et les bords supérieurs du canot, en bois (les lisses intérieures et extérieures), sont lacés avec des fils de racine d'épinette, coinçant fermement l'écorce.
- B :** La coque terminée, il faut installer une structure en bois au fond du canot pour assurer une très bonne solidité. On peut alors s'asseoir sans traverser l'écorce.
Les bordés sont des planchettes de bois installées dans le sens de la longueur du canot, directement sur l'écorce. Les varangues, en forme de U, s'appuient sur ces planchettes et les tiennent fermement en place.
- C :** Au début de l'été, on prélève l'écorce de gros arbres, en une seule pièce.
- D :** On place une structure en bois (appelée le bâti ou le squelette) sur l'écorce pour donner sa forme à la coque. Avant de relever les côtés, il faut déposer des pierres

pesantes sur l'écorce pour assurer que tout reste en place sans bouger. L'écorce est lentement relevée.

- E :** Le canot est terminé et prêt pour aller sur le lac. Avant de le mettre à l'eau, il faut calfater l'extérieur du canot.
- F :** Les pointes du canot (les étraves) sont finalement façonnées et cousues solidement.
- G :** Il faut tirer les racines d'épinette du sol. Ces racines allaient permettre de coudre le canot.
- H :** La coque en bois terminée. Avant d'installer la structure de bois au fond du canot, il faut calfater l'intérieur du canot pour éviter que l'eau pénètre dans le canot (l'étape de calfater n'est pas illustrée sur les photos). Le calfatage est l'application de gomme faite de résine de pin à laquelle on a ajouté de la graisse d'ours ou de poisson.
- I :** Il faut dérouler l'écorce et l'aplatir sur le sol.

Activité associée

Compétition de canots

Maintenant que tu connais l'importance des canots, c'est ton tour de faire ton propre canot!

Matériel

(pour chaque équipe) :

- Une règle
- Un crayon
- Un morceau de carton de 30 cm x 30 cm
- Des ciseaux
- Du chatterton (ruban adhésif)



Directives

1. Recherche des informations sur les canots et les principes de la flottaison. Pense à la forme du canot et à la manière de le construire avec ton carton.
2. Planifie comment construire ton canot, avec ton crayon et ta règle.
3. Fabrique-le.
4. Mets-le à l'eau!



Niveaux

- **Débutant :**
Crée un canot qui flotte le plus longtemps possible.
- **Intermédiaire :**
Crée un canot qui peut supporter le plus de poids possible.
- **Avancé :**
Crée un canot qui peut supporter le plus de poids avec la plus petite quantité possible de ruban adhésif.



L'aventure dans l'Ouest!

Programme fransaskois : 5ICC.2 – 5LT.4 – 5ER.1 – 7ER.1 – Sciences sociales 30

Programme d'immersion : 5VC.3 – 5LT.2 – 5RE.1 – 7RE.1 – 8IN.1 – 8LT.3 – Sciences sociales 30

Pierre Gaultier de Varennes et de La Vérendrye, un jeune homme de Trois-Rivières, s'engage dans l'armée de la Nouvelle-France à l'âge de 14 ans comme soldat. Sa carrière militaire est brillante et devient rapidement lieutenant de l'armée régulière française. Il survit à des blessures par balles, à des coups de sabre et à l'emprisonnement. La Vérendrye s'ennuie ; après sa libération, il retourne en Nouvelle-France pour épouser sa fiancée, Marie-Anne Dandonneau. Les jeunes mariés se lancent dans l'agriculture et font un peu de traite avec les Premières Nations de leur région.

La Vérendrye est séduit par la proposition de son frère Jacques-René :

« Déménagement à Kaministiquia avec moi! Je veux établir une société de traite des fourrures. Les Européens adorent les chapeaux de castor. C'est peut-être la seule chose au sujet de laquelle les anglophones et les francophones s'entendent! Et crois-moi, Pierre, ceux qui possèdent les postes de traite ont du bien au soleil. Je parle d'argent, mon frère! »

Peut-il vraiment quitter sa vie confortable, quitter sa femme, ses enfants, et partir avec son frère? Est-ce qu'il aura une autre occasion d'aventure comme celle-ci avant sa mort? La Vérendrye a 41 ans. En 1726, il quitte sa femme, ses quatre fils et ses deux filles pour rejoindre son frère. Il s'aventure au nord de la région du lac Supérieur pour servir comme second commandant sous Jacques-René à la société de traite de Kaministiquia.

Jacques-René quitte ensuite le poste de traite pour participer à une guerre, et La Vérendrye devient le commandant du poste. Pendant des années, il rencontre des Autochtones venant de l'Ouest qui parlent de grandes étendues d'eau. La Vérendrye s'intéresse surtout aux informations rapportées par deux chefs cris nommés Tachigis et Ochaga. Ils ont fait le voyage jusqu'au lac Ouinipigon (aujourd'hui le

lac Winnipeg) et ils offrent de guider La Vérendrye. Les chefs cris décrivent les rivières allant vers l'Ouest, les mines de fer, les montagnes. Ils lui dessinent, au charbon, une carte de la région de l'Ouest. La Vérendrye est maintenant certain que la mer de l'Ouest existe. Selon lui, trouver la route vers l'Orient passe par l'exploration du lac Ouinipigon, et il décide de plaider sa cause devant le gouverneur de la Nouvelle-France.

La Vérendrye explique :

« Nous sommes en 1730, et nous n'avons toujours pas trouvé le passage vers l'Orient par l'Ouest! »

La Vérendrye obtient le soutien du gouverneur, mais le ministre de la Marine, alors responsable des colonies françaises, n'est pas convaincu :

« Monsieur, je ne trouve pas que votre cause mérite le soutien de la Nouvelle-France », lui répond le ministre en fronçant les sourcils. « Y a-t-il un bénéfice pour notre colonie si le passage vers l'Orient n'est pas trouvé? »

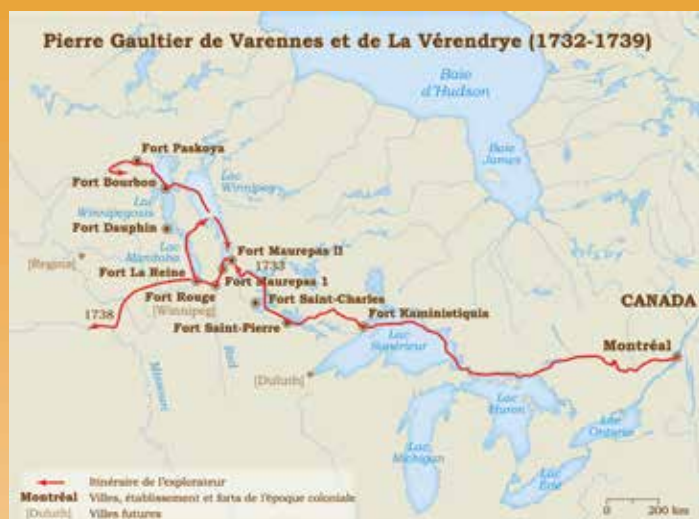
La Vérendrye sourit, car il s'est préparé à cette question. Il réplique :

« Bien sûr! La présence des Français dans l'Ouest enrichira la Nouvelle-France par la traite des fourrures. Ainsi, notre présence nuira à la richesse des Anglais de la baie d'Hudson. »

Le ministre fait « oui » de la tête. La Vérendrye reçoit la permission d'explorer. Même si ses explorations ne seront pas financées par l'argent de la colonie, il reçoit tout de même une petite somme pour l'achat de présents à échanger avec les Premières Nations.

Une année plus tard, avec l'appui financier de huit partenaires de commerce, La Vérendrye, trois de ses fils et 50 engagés quittent Montréal. Le voyage

est long et ardu. La première année, plusieurs engagés abandonnent cette expédition rigoureuse. Ceux qui restent créent les forts Saint-Pierre, Saint-Charles et Maurepas. Finalement, La Vérendrye se rend jusqu'au lac Ouinipigon et fait construire de multiples forts.



Source : Pierre Gaultier de Varennes et de La Vérendrye (1732-1739)
Musée canadien de l'histoire, IMG2013-0143-0036-Dm

La Vérendrye retourne à Montréal en 1734 pour gérer ses affaires. Là, il découvre que sa réputation est ternie! Il entend les ragots de ceux qui le pensent avare. Il entend surtout les hommes qui chuchotent :

« La mer de l'Ouest? Hum!

C'est plutôt la mer des castors qu'il cherche! »

Fâchés, ses partenaires d'affaires lui reprochent pour leur part son enthousiasme pour la découverte plutôt que pour le commerce.

Avec l'appui du gouverneur de la Nouvelle-France, La Vérendrye reprend ses explorations. La gestion de ses forts est laissée à ses partenaires. Il part plus loin à l'ouest et fonde le fort La Reine (aujourd'hui Portage La Prairie, au Manitoba). Il pénètre sur le territoire de l'actuel Dakota du Nord, mais n'ira jamais plus loin. Ses deux fils continuent cependant l'exploration des lacs Manitoba, Winnipegosis, Bourbon et Dauphin, et d'une partie de la rivière Saskatchewan. En 1743, ils remontent également le Haut-Missouri jusqu'à la rivière Yellowstone, au pied des montagnes Rocheuses! Quand La Vérendrye quitte l'Ouest, la même année, il ne sait pas qu'il n'y retournera jamais. Il meurt en 1749, toujours en train de planifier de nouvelles expéditions.

Questions sur le texte :

1. Comment l'exploration de La Vérendrye a-t-elle influencé la colonisation de l'Ouest?
2. Dans son temps, il pensait avoir découvert ces lacs et rivières. Penses-tu qu'il avait raison? Pourquoi?
3. Quelles étaient les motivations de La Vérendrye pour entreprendre son exploration?
4. Pourquoi n'a-t-il jamais découvert le passage vers l'Orient?
5. Dessine une scène que tu as imaginée en lisant cette histoire.



Activité associée

Après avoir lu le récit de La Vérendrye, remplis les bulles des personnages de la bande dessinée *La Vérendrye : explorateur de l'Ouest canadien*, de Robert Freynet.



1.

2.



3.





4.

5.



6.



Pour en apprendre plus, procure-toi la bande dessinée
La Vérendrye : explorateur de l'Ouest canadien, de Robert Freynet :
<https://apprentissage.mb.ca/products/laverendrye-explorateur-de-l-ouest-canadien>

Les compagnies dominantes

Programme fransaskois : Sciences sociales 30

Programme d'immersion : Sciences sociales 30

Source : Article provenant du site Web des journées du patrimoine : *Le grand défi (2013)*. Pour plus d'articles et de ressources, découvrez nos guides pédagogiques sur le site Web de la SHS.

La création de la Compagnie de la Baie d'Hudson



Drapeau de la Compagnie de la Baie d'Hudson

Dans les années 1650, deux explorateurs de la Nouvelle-France, Pierre-Esprit Radisson et Médard Chouart, surnommé le sieur des Groseillers, se rendent à l'ouest du lac Supérieur. De retour en Nouvelle-France chargés de fourrures, ils élaborent un nouveau plan. Au lieu d'atteindre l'intérieur des terres par les deux entrées normalement utilisées à l'époque (la rivière Hudson près de New York et le fleuve Saint-Laurent près de Québec et de Montréal), ils passeraient par la baie d'Hudson. Cette entrée possède un avantage essentiel : les bateaux venus d'Europe peuvent atteindre directement les terres intérieures. Nul besoin de traverser tout un réseau de rivières et de portages difficiles pour se rendre dans ces nouveaux territoires de troc. Même si le voyage pour se rendre à l'intérieur de la baie d'Hudson est difficile et que la saison de livraison des fourrures est plus courte, les avantages financiers sont considérables.

Malheureusement, la France ne veut pas investir dans cette nouvelle voie d'accès que proposent Radisson et des Groseillers. Les deux explorateurs se tournent donc vers l'Angleterre, qui se montre intéressée. En 1668, ils envoient deux bateaux : l'Eaglet et le Nonsuch. De ces deux navires, seul le dernier atteint la baie d'Hudson. Après y avoir passé l'hiver, il revient chargé de fourrures.

L'expédition a été un succès, et les deux explorateurs trouvent des investisseurs anglais, dont le prince Rupert, cousin du roi. En 1670, la nouvelle Compagnie de la Baie d'Hudson obtient le monopole du commerce des

fourrures sur les terres au nord-ouest des Grands Lacs, qu'on nomme à l'époque les Terres de Rupert.

Dans les décennies qui suivent, la Compagnie de la Baie d'Hudson devra affronter la compétition des compagnies françaises, qui continuent à s'approvisionner en fourrures en partant de Montréal, en traversant les Grands Lacs et en suivant le réseau de rivières. Cette rivalité continuera jusqu'à la chute de la Nouvelle-France. À la signature du Traité de Paris, en 1763, la France cédera officiellement la Nouvelle-France à la Grande-Bretagne. C'est un tournant crucial dans l'histoire du Canada.

Une compagnie rivale s'approche



Drapeau de la Compagnie du Nord-Ouest



Armoiries de la Compagnie du Nord-Ouest

C'est en 1783-1784 que la Compagnie du Nord-Ouest (CNO) est créée, par l'Écossais Simon McTavish et les frères Frobisher. Profitant d'un réseau d'échanges et de contacts établis depuis plus d'un siècle par la Nouvelle-France, la CNO possède l'avantage d'une série de postes de traite le long des rivières. Pour faire affaire avec la Compagnie de la Baie d'Hudson (CBH),

les Amérindiens doivent se rendre jusqu'à York Factory ou jusqu'au fort Churchill, sur les berges de la baie d'Hudson. Puisque les postes de la CNO sont plus nombreux et plus près, les Amérindiens préfèrent faire affaire avec les voyageurs français venus de Montréal.

La CNO met aussi en place un imposant système de transport basé sur le travail des voyageurs. Un premier groupe, partant de Montréal, les « mangeurs de lard », se rend jusqu'aux Grands Lacs, au fort William, à bord de canots du maître, plus longs et maniés par une dizaine de rameurs. En juin, ils rencontrent les hommes du Nord, dits les « hivernants », qui voyagent en canots du Nord, plus petits et plus faciles à diriger. Les deux groupes échangent de la marchandise : les hommes du Nord donnent aux mangeurs de lard les fourrures obtenues des Amérindiens l'année précédente et reçoivent les objets à troquer avec les Amérindiens. Après avoir fêté tous ensemble, les voyageurs repartent chacun de leur côté. Les mangeurs de lard retournent à Montréal, où les fourrures seront chargées sur un bateau en partance pour l'Europe, puis vendues là-bas. Les hommes du Nord, eux, retournent vers l'Ouest pour faire du troc avec les Amérindiens dans les divers postes de traite. Ils passeront l'hiver dans un fort.

Avec la route découverte par Peter Pond en 1777-1778 pour atteindre le portage La Loche, la CNO atteint les bassins de l'Athabasca, où la CBH ne se rend pas. Quelques années plus tard, Alexander Mackenzie atteint l'océan Arctique, puis l'océan Pacifique, agrandissant le territoire de traite de la CNO. Au début du 19^e siècle, la CNO est beaucoup plus puissante que la CBH, alors au bord de la crise.

Une union de puissances

La CBH et la CNO se disputent les Territoires du Nord-Ouest depuis maintenant plusieurs années. Selkirk, propriétaire principal de la CBH, a fondé une colonie et a pour allié le gouverneur, qui met



des bâtons dans les roues de la CNO avec sa nouvelle loi du pemmican, qui interdit l'exportation du pemmican. La guerre éclate entre les deux compagnies, et la CNO trouve des alliés chez les Métis, à qui la loi du pemmican porte préjudice.

Après les événements de la bataille de la Grenouillère, la CBH continue à faire des pressions sur la CNO. Elle emprisonne ses voyageurs et même Benjamin Joseph Frobisher, l'un des propriétaires de la compagnie. Elle tente également de couper les sources de provisions alimentaires de la CNO. Par-dessus tout cela, la CNO connaît des problèmes avec ses employés, particulièrement les hivernants, qui refusent de renouveler leur contrat et qui brandissent la menace de s'engager pour une autre compagnie.

Le conflit est coûteux pour les deux compagnies, qui risquent la faillite si la guerre continue. Elles se poursuivent l'une l'autre en justice. Face à cela, le gouvernement anglais décide que la faute repose également sur les deux compagnies, cette bataille n'étant rien d'autre qu'une guerre privée entre elles. On leur recommande cependant de faire la paix et de restaurer l'ordre dans les Territoires du Nord-Ouest.

Avec la mort de Lord Selkirk, les deux compagnies amorcent une discussion et arrivent à un compromis en 1821. Elles fusionnent alors, sous le nom de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Il ne faut pas penser qu'en 1821, la CNO disparaît et que seule la CBH reste. Au contraire, la nouvelle CBH est véritablement une fusion des qualités des deux compagnies : l'expérience et la flexibilité de la CNO, jointes à la stabilité administrative et financière de la CBH.

La nouvelle compagnie à charte divise désormais les profits annuels de la manière suivante : 20 % vont aux propriétaires de la CBH, 20 % aux propriétaires de la CNO, 40 % aux employés, et les 20 % restants sont divisés entre les héritiers de Selkirk et un fonds de réserve qui servirait si la compagnie devait affronter des problèmes financiers. La nouvelle CBH garde son monopole sur la traite des fourrures en Amérique du Nord britannique.

Sur le terrain, un changement important est fait. Plutôt que d'emporter les fourrures vers Montréal avec des canots d'écorce, c'est désormais la route vers la baie d'Hudson qui est privilégiée. On commence également à utiliser les bateaux d'York, qui étaient déjà en service sur la rivière Saskatchewan depuis quelques années, avec la CBH. Les bateaux d'York, plus gros, plus solides et plus stables, emploient des rameurs inexpérimentés plutôt que des voyageurs. Cela permet à la compagnie de les payer beaucoup moins cher. L'époque classique des voyageurs est révolue.

Activité associée

1. Comment la Compagnie du Nord-Ouest est-elle devenue plus puissante que la Compagnie de la Baie d'Hudson?
2. Comment la loi sur le pemmican a-t-elle affecté les voyageurs?
3. Est-ce que la Compagnie de la Baie d'Hudson a gagné la guerre? Justifie ta réponse.
4. Mets les événements dans le bon ordre :

1. _____ a. Simon McTavish crée la Compagnie du Nord-Ouest.
2. _____ b. L'Angleterre envoie l'Eaglet et le Nonsuch à la baie d'Hudson.
3. _____ c. Une guerre éclate entre les deux compagnies.
4. _____ d. Radisson et Chouart élaborent le plan d'utiliser la baie d'Hudson pour accéder aux nouvelles terres de traite des fourrures.
5. _____ e. La Compagnie du Nord-Ouest est beaucoup plus puissante que la Compagnie de la Baie d'Hudson.
6. _____ f. Lord Selkirk, propriétaire principal de la Compagnie de la Baie d'Hudson, meurt.
7. _____ g. Les voyageurs de la Compagnie du Nord-Ouest refusent de renouveler leur contrat et menacent de travailler pour une autre compagnie.
8. _____ h. Les deux compagnies fusionnent sous le nom de la Compagnie de la Baie d'Hudson.
9. _____ i. Les deux compagnies se poursuivent l'une l'autre en cour. Le gouvernement dit que les deux sont en tort.
10. _____ j. Lord Selkirk, propriétaire principal de la Compagnie de la Baie d'Hudson, interdit l'exportation du pemmican (la nourriture principale des voyageurs).
11. _____ k. Le prince Rupert investit dans la Compagnie de la Baie d'Hudson.
12. _____ l. La Compagnie de la Baie d'Hudson emprisonne des voyageurs et un propriétaire de la compagnie du Nord-Ouest.
13. _____ m. La Compagnie de la Baie d'Hudson obtient le monopole du commerce des fourrures sur les Terres de Rupert, qui se situent au nord-ouest des Grands Lacs.
14. _____ n. La Compagnie du Nord-Ouest atteint le portage La Loche, les océans Arctique et Pacifique. Ainsi, son territoire s'agrandit.
15. _____ o. L'idée de Radisson et de Chouart est refusée par la Nouvelle-France.

Contrat de voyageur

Les voyageurs signaient des contrats lorsqu'ils étaient embauchés par les compagnies de traite de fourrures.

Voici celui de Bazile Larance, datant de 1816 :

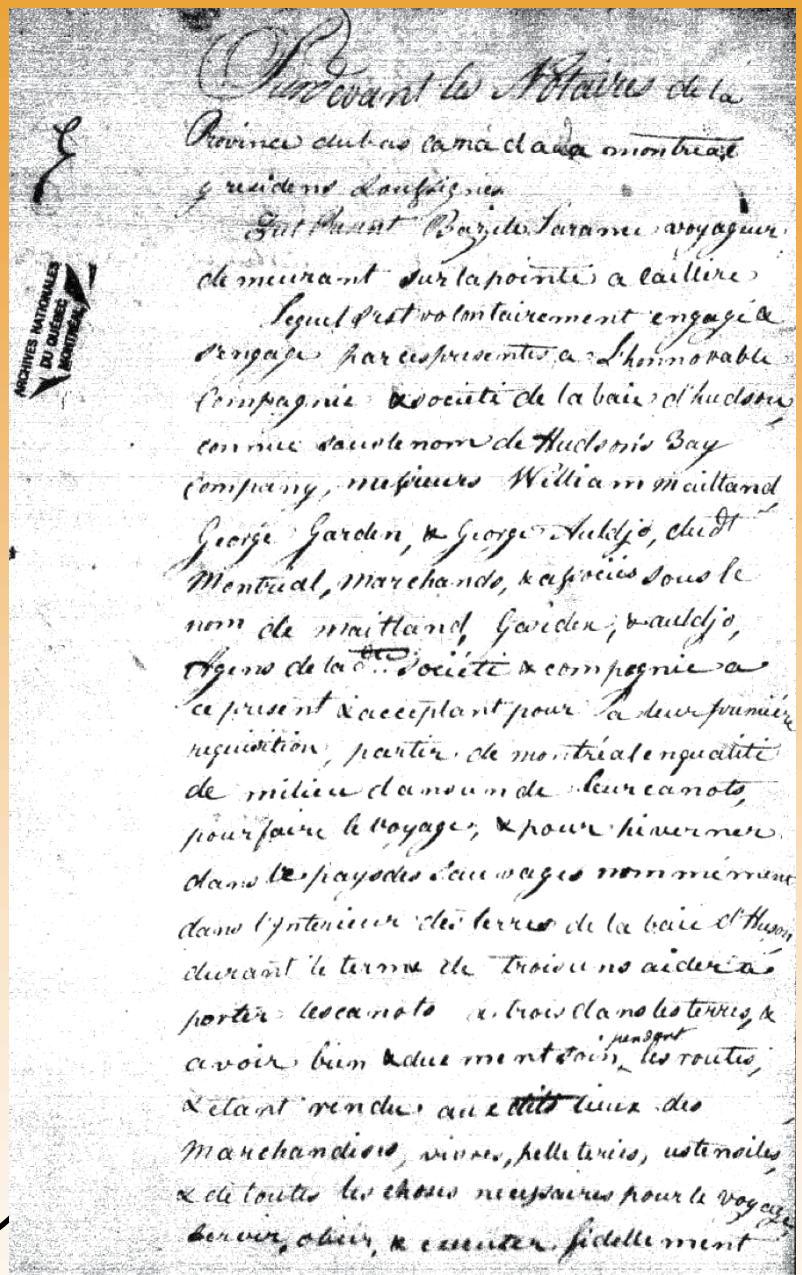
Questions :

- À quoi servait le contrat?
- Pour combien de temps était signé le contrat?
- Quel était le rôle du voyageur?
- Vois-tu des différences entre le français de ce temps et le nôtre?
- Le mot sauvage est utilisé dans le contrat. À qui fait-il référence? Pourquoi ce mot ne doit-il plus être utilisé aujourd'hui dans ce contexte?

Le savais-tu?

Pointe-à-Callière est maintenant un musée.

Visitez la collection archéologique sur son site Web pour découvrir de vrais artefacts : www archeolab.quebec



Par devant le Notaire de la Province du bas Canada à Montréal y résident soussigné. Fut présent Bazile Larance, voyageur, demeurant sur la pointe à Caillières. Lequel s'est volontairement engagé et s'engage par ces présents à l'Honorable compagnie et société de la baie d'Hudson, connue sous le nom de Hudson's Bay Company. Messieurs William Mailtrand, George Garden, et George Auldjo, de Montréal, marchands, et à **financ???** sous le nom de Mailtrand, Garden, et Auldjo, agents de la société et compagnie à ce présent et acceptent pour leur première réquisition, partir de Montréal en qualité de milieu d'entre eux de leurs canots pour faire le voyage et pour hiverner dans le pays des sauvages, dans l'intérieur des terres de la baie d'Hudson durant le terme de trois ans; aider à porter les canots à trois dans les terres et avoir bien dument soin pendant les routes, et étant rendu au lieu des marchandises, vivres, pelleteries, ustensiles et de toutes les choses nécessaires pour le voyage, servir, obéir, et exécuter fidèlement

Transcription du contrat :

Par devant le Notaire de la Province du bas Canada, à Montréal y résident soussigné. Fut présent Bazile Larance, voyageur, demeurant sur la pointe à Caillières. Lequel s'est volontairement engagé et s'engage par ces présents à l'Honorable compagnie et société de la baie d'Hudson, connue sous le nom de Hudson's Bay Company. Messieurs William Mailtrand, George Garden, et George Auldjo, de Montréal, marchands, et à **financ???** sous le nom de Mailtrand, Garden, et Auldjo, agents de la société et compagnie à ce présent et acceptent pour leur première réquisition, partir de Montréal en qualité de milieu d'entre eux de leurs canots pour faire le voyage et pour hiverner dans le pays des sauvages, dans l'intérieur des terres de la baie d'Hudson durant le terme de trois ans; aider à porter les canots à trois dans les terres et avoir bien dument soin pendant les routes, et étant rendu au lieu des marchandises, vivres, pelleteries, ustensiles et de toutes les choses nécessaires pour le voyage, servir, obéir et exécuter fidèlement.

Source : Contrat de Bazile Larance avec la Compagnie de la Baie d'Hudson.
Crédit : Société historique de Saint-Boniface

Les forts... forts!

Programme fransaskois : 4 LT.3 – 5 ICC.2 – 5 LT.2 – 6 ICC.1 – 7 ER.1

Programme d'immersion : 4 LT.2 – 5 LT.2 – 7 RE.1 – 7 RE.1

La taille des postes de traite et le style de construction pouvaient varier selon qu'il s'agissait d'un poste d'hiver utilisé seulement pendant les mois les plus froids, ou d'un poste de traite de commandement, plus important.

Pourquoi la plupart des postes de traite étaient-ils appelés des forts?

La traite des fourrures était compétitive, et donc dangereuse. Le style utilisé dans la construction des forts venait des fortifications militaires.



Plusieurs forts avaient une palissade, c'est-à-dire une très haute clôture en bois qui protégeait l'accès à plusieurs bâtiments et zones de travail. Les pièces de bois étaient pointues, pour décourager ceux qui voulaient l'escalader. Tout au long de la palissade, un chemin de ronde permettait la circulation des hommes. Il offrait une protection supplémentaire contre les attaques.



Crédits photos : Cassidy et Patricia

Le savais-tu?

Le **fort Carlton** (initialement **Carlton House**) a été construit en 1810 comme poste de ravitaillement pour la Compagnie de la Baie d'Hudson. Le fort est resté un dépôt de peaux important presque jusqu'à la fin du commerce de la fourrure dans la région. Il a été désigné lieu historique national du Canada en 1976 et est un parc provincial de la Saskatchewan depuis 1987.

Pour défendre les différents angles d'attaque, des bastions ou des tours étaient placés aux coins de la palissade et/ou près des murs proches des entrées du fort.

Des hommes armés étaient postés à l'entrée du fort, aussi appelée le bastion. Ils étaient chargés d'accueillir tous ceux qui voulaient accéder au poste de traite.



Souvent, un fort possédait des canons montés pour sa défense.



L'habitation la plus imposante était la maison du chef de poste. Le chef, les employés et les invités y dormaient. On y trouvait aussi une salle à manger et un bureau d'affaires.



Le poste de traite se composait généralement d'une habitation, ainsi que d'un entrepôt ou d'un magasin pour y stocker des fourrures et des marchandises. Dans les postes de traite les plus importants, on construisait des habitations supplémentaires pour le chef de poste et son personnel, un second magasin pour l'entreposage des marchandises, ainsi que toute une série de bâtiments utilitaires. Selon les besoins, certains postes étaient pourvus d'un atelier de forge, d'une menuiserie, d'une armurerie ou encore d'un atelier de fabrication de canots.



Il y avait de grands bâtiments pour stocker les fourrures. Les fourrures étaient empilées.



Le magasin était l'endroit où avait lieu le troc avec les membres des Premières Nations et les Métis.



Troc, troc, troc, frappons à la porte!

Programme fransaskois : 5LT.2 – 5ER.1 – 6ER.1 – 7ER.1

Programme d'immersion : 5LT.2 – 5RE.1 – 6LT.3 – 7RE.1

Source : Adapté de l'article provenant du site web de la Société historique de la Saskatchewan (SHS) des Journées du patrimoine : Le grand défi (2013). Pour plus d'articles et de ressources découvrez nos guides pédagogiques sur le site Web de la SHS <https://histoiresk.ca/fr/evénements/journées-du-patrimoine>



Scène de traite.
Gravure de William Fadden

Crédit : Bibliothèque et
Archives Canada

Dans la traite des fourrures, on n'utilisait pas d'argent pour faire des achats. On utilisait le troc. Le troc, c'est l'échange de biens contre d'autres biens. Ce n'est pas la même chose que le partage.

Voici un exemple de partage qui a eu lieu dans notre histoire : lorsque les membres d'un équipage souffraient de la maladie du scorbut, les Iroquois partageaient avec eux du thé fait de feuilles du cèdre blanc. C'était du partage, car c'était donné sans l'attente de recevoir quelque chose en retour.

La traite des fourrures est un exemple parfait de troc dans l'histoire du Canada. La traite était mutuellement avantageuse pour les deux groupes : les Européens souhaitaient obtenir des fourrures et des aliments que les Premières Nations étaient en mesure de leur fournir, et ces dernières étaient intéressées par des marchandises qu'avaient les commerçants, tels que des outils. Le chapeau de feutre de castor était à la mode en Europe, et la demande était forte. La peau de castor est devenue très vite une valeur de référence ; elle servait de monnaie. La Compagnie du Nord-Ouest

a inventé une monnaie, le « pelu », « plue » ou « plus » (terme provenant du mot poil), qui valait une peau de castor mâle adulte capturé en hiver. Pour la Compagnie de la Baie d'Hudson, le pelu était représenté par les lettres « MB », pour « Made Beaver ». À partir de cette valeur, on estimait la valeur de toutes les autres marchandises de traite. Toutefois, au poste de traite, on pouvait toujours marchander!

Le savais-tu?

Les alliances entre les commerçants de fourrures et les Premières Nations étaient approuvées par des cérémonies qui se tenaient avant le début de la traite pour marquer les bonnes relations existant entre les deux groupes. Les partenaires fumaient le calumet (la pipe sacrée) et échangeaient des présents au cours de ces cérémonies, où pouvaient également se tenir des mariages arrangés.

www.patrimoinehbc.ca/fr/histoire/commerce-des-fourrures/ceremonie-de-traite

Objets européens	Prix en pelus (« Made Beaver »)
1 couteau	2 à 4 peaux de castor
1 fusil	20 à 25 peaux de castor
1 livre de poudre à fusil	1 peau de castor
4 livres de balles	1 peau de castor
1 tomahawk (hache)	1 peau de castor
1 grande couverture	3 peaux de castor
1 livre de perles	4 peaux de castor
1 verge de tissu	2 à 4 peaux de castor
1 marmite de 2 litres de whisky	9 peaux de castor
1 marmite de 3 litres de whisky	16 peaux de castor
1 marmite de 4 litres de whisky	18 peaux de castor
4 pierres à feu	1 peau de castor
1 livre de tabac	1 peau de castor



D'autres animaux à fourrure ont été chassés et échangés aux postes de traite. Voici la valeur équivalente de ces fourrures en peaux de castor :

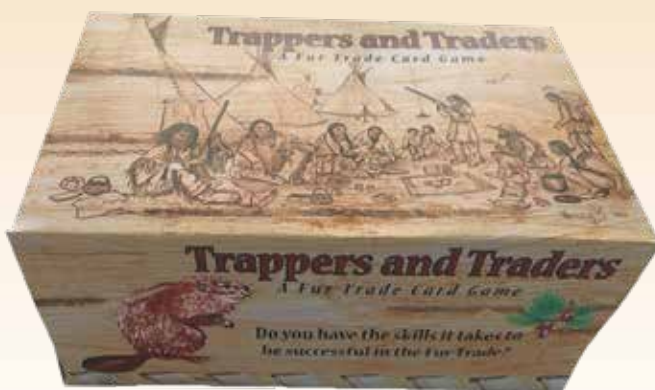
	Autres fourrures	Peaux de castor
	● 9 à 14 rats musqués	1 peau de castor
	● 1 à 7 martres	1 peau de castor
	● 2 loutres	1 peau de castor
	● 1 à 2 lynx	1 peau de castor
	● la viande de 1 orignal	6 peaux de castor
	● 10 livres de sucre d'érable	1 peau de castor

Questions :

1. Nomme un exemple de **partage** aujourd'hui.
2. Nomme un exemple de **troc** aujourd'hui.
3. Selon toi, quels sont les avantages et les désavantages du troc?

Activité associée Mathématiques

1. Combien de peaux de castor est-ce que tu recevras pour deux livres de tabac et un tomahawk?
2. Si je veux un fusil (au prix minimum), de la poudre et des balles, combien de peaux de castor est-ce que je dois apporter?
3. Si j'ai 20 peaux de castor, combien de grandes couvertures est-ce que je peux acheter?
4. J'ai 14 peaux de castor et je dois acheter 8 pierres à feu, 3 livres de tabac et 1 livre de perles. Combien de tomahawks est-ce que je peux acheter?
5. J'ai troqué 1 marmite de 2 litres de whisky, 16 pierres à feu, 5 livres de tabac, 3 grandes couvertures et 10 livres de poudre à fusil. Combien de peaux de castor est-ce que j'ai reçues?



Pour aller plus loin

La Société historique de la Saskatchewan travaille avec la Société d'archéologie de la Saskatchewan (Saskatchewan Archaeological Society) pour la traduction en français du jeu de cartes *Trappers and Traders: A Fur Trade Card Game*.

www.thesas.ca/fur-trade-game

Les Premières Nations et la traite des fourrures

Programme fransaskois : 5ICC.2 – 5ER.1 – Sciences sociales 30

Programme d'immersion : 5VC.3 – 5IN.1 – 5LT.2 – 5RE.1 – 6LT.2 – 7RE.2 – 9VC.3 – Sciences sociales 30

L'Amérique était peuplée bien avant l'arrivée des Européens. Les Premières Nations sont ici depuis des centaines d'années. Il ne faut pas voir les Premières Nations comme un seul peuple uni. Bien au contraire, il existe différentes nations, qui se divisent elles-mêmes en sous-groupes. La langue, la culture et le mode de vie différencient les groupes de Premières Nations de l'Amérique.

Le commerce des fourrures se fait en coopération avec les Premières Nations. Ils vendent des fourrures aux Européens en échange d'objets qui n'existent pas en Amérique, comme des couteaux, des haches de métal, des chaudrons, des couvertures de laine, des fusils, des balles, de la poudre à fusil et de l'alcool. Avant l'arrivée des Européens, il existait déjà des rapports de force, des alliances, de la concurrence et même des guerres. Le commerce des fourrures fait augmenter la concurrence et crée de nouveaux conflits, plus violents les uns que les autres. Certains préfèrent soutenir les Anglais, alors que d'autres soutiennent les Français.



Crédits photos : Archives provinciales de la Saskatchewan

Les Premières Nations apportent beaucoup aux Européens qui apprennent à vivre en Amérique. Le canot d'écorce, le sirop d'érable, les raquettes, le pemmican, le traîneau à chiens et la tisane contre le scorbut sont des exemples d'objets et d'aliments que les Canadiens français ont adoptés en Amérique. Ce sont aussi les Premières Nations qui ont montré aux Européens les routes fluviales que prendront les voyageurs vers l'intérieur du Canada.

Malheureusement, le contact entre les deux cultures n'a pas que de bons côtés. Les Européens apportent avec eux des maladies contre lesquelles les Premières Nations n'ont pas d'anticorps. La coqueluche, la variole et la rougeole font des ravages, allant jusqu'à tuer 80 % à 90 % de la population des Premières Nations à certains endroits, selon des historiens. Cela signifie que 1 à 2 personnes sur 10 survivent! Une tragédie! Des villages entiers sont abandonnés, décimés par la maladie.

De plus, la demande en fourrures a causé une chasse excessive des castors et des bisons. Ces deux espèces se sont presque éteintes. Pour les peuples qui comptaient sur la chasse pour survivre, c'était dévastateur.



Activité associée

1. Du point de vue des Premières Nations, quels sont les avantages et les désavantages de l'arrivée des Européens?

Avantages	Désavantages

2. Nomme trois objets ou aliments que les Premières Nations ont partagés avec les Européens et explique comment ce partage a aidé les Européens.
3. Explique quelles sont les conséquences de la demande importante pour les fourrures de castors et les peaux de bison.

- a. Pour les populations de castors et de bisons :

- b. Pour les Premières Nations :

Une touche féminine

Programme fransaskois : 5ICC.2 – 5LT.2 – 5LT.3 – 5ER.1 – 6ICC.1 – 7ICC.1 – 7LT.2 – 8LT.3 – Sciences sociales 30

Programme d'immersion : 5VC.3 – 5IN.1 – 5LT.2 – 5RE.1 – 6LT.3 – 7RE.1 – 8VC.3 – 8IN.1 – 9VC.3 – 10VC.2 – 30VC.2 – Sciences sociales 30

Avant la lecture :

1. Quels rôles avaient les femmes dans la traite des fourrures?
2. À partir des connaissances que tu as déjà, nomme les conséquences de la traite des fourrures sur les femmes des Premières Nations.
3. En lisant, souligne chaque tâche essentielle qui était faite par les femmes des Premières Nations pour les voyageurs.

Lecture :

La traite des fourrures a été un succès grâce aux femmes faisant partie de diverses tribus des Premières Nations. Les femmes étaient le pont entre les deux cultures, et elles assuraient la survie des hommes européens dans ce « nouveau monde ».

Les mariages « à la façon du pays » étaient communs entre les voyageurs et les femmes des Premières Nations. Les mariages de ce type n'étaient pas approuvés par l'Église, mais les compagnies de traite les acceptaient à cause des bénéfices économiques. En effet, les voyageurs se familiarisaient avec la langue et la culture de la tribu de leur femme, et les femmes faisaient des tâches domestiques essentielles à la survie et au bien-être de leur mari. Elles moulaient le maïs pour faire la semoule servant à fabriquer du gruau, lavaient les vêtements, tannaient les fourrures et les peaux pour fabriquer de nouveaux vêtements, et coupaient du bois. Possédant la connaissance du pays, elles savaient quelles plantes étaient comestibles, et quand il y avait une maladie, elles savaient quelles plantes possédaient des propriétés médicinales. Non seulement étaient-elles essentielles en raison de leur savoir et des tâches domestiques accomplies, mais ces femmes aidaient aussi au transport de matériaux. Elles servaient également d'interprètes.

Les tâches les plus importantes des femmes des Premières Nations étaient la fabrication des mocassins et des raquettes. Durables et isolants, les mocassins étaient les souliers les plus pratiques pour le travail du voyageur. À York Factory, un poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson, chaque femme faisait 650 paires de mocassins par été!



Crédit photo : Archives provinciales de la Saskatchewan



Crédit photo : Archives provinciales de la Saskatchewan

Et sans raquettes, c'était impossible de s'aventurer dans la neige pour collecter du bois ou pour chasser.

Une autre conséquence de cette relation entre les voyageurs et les femmes des Premières Nations a été la naissance de la Nation métisse, qui a énormément contribué à la traite des fourrures.

Le savais-tu?

Les femmes européennes avaient aussi des rôles dans la traite des fourrures. Bien que les femmes soient très peu mentionnées dans les documents sur la traite des fourrures, on sait qu'elles ont travaillé en faisant des souliers en peaux de cerf et d'orignal et en plumant des centaines d'oies pour confectionner des couvertures et des oreillers. Certaines étaient responsables du commerce des fourrures de leur mari au Québec pendant qu'il voyageait. Aux débuts de la Compagnie de la Baie d'Hudson, les femmes pagayaient sur les canots des voyageurs comme des expertes, étant même embauchées comme navigatrices. Dans les années 1790, on a noté un déclin du nombre de canots à York Factory (Manitoba), à la suite de l'adoption d'une loi qui interdisait aux femmes de faire partie des brigades de la Compagnie.



Après la lecture :

1. En quoi la naissance des Métis est-elle liée à la traite des fourrures?
2. Quels sont les bénéfices des femmes des Premières Nations...
 - a. Dans le commerce?

- b. Dans la survie?

3. Penses-tu que les tâches domestiques faites par ces femmes étaient valorisées et respectées par les hommes? Pourquoi?

Mots mêlés du mitchif

Programme fransaskois : 3ICC.2 – 4ICC.2 – 5ICC.2 – 6ICC.1 – 7ICC.1 – 7LT.2 – 8ICC.2

Programme d'immersion : 3VC.3 – 3IN.2 – 4VC.3 – 4IN.2 – 5VC.3 – 5IN.1 – 5IN.2 – 6VC.3 – 7VC.3 – 8VC.3 – 8IN.1

Le peuple métis est apparu dans les années 1700 dans l'ouest du Canada, quand les marchands de fourrures européens, en grande majorité français, ont épousé des femmes autochtones, notamment des Cries et des Anishinabées (Ojibwées). La langue des Métis, le mitchif, est unique. Elle utilise surtout certains éléments de la langue des Cris des Plaines et d'autres langues autochtones, notamment l'ojibwé, ainsi que certains éléments de la langue française et parfois de l'anglais.

De nos jours, le mitchif est un dialecte en voie de disparition. Le mitchif français est l'une des langues d'origine du mitchif. Les composantes françaises des deux langues sont dérivées du français des voyageurs Canadiens français du temps du commerce des fourrures, et les deux variétés de mitchif se ressemblent énormément.

EXERCICE :

Remets dans l'ordre les lettres pour retrouver la traduction française de quelques mots de langue mitchif. Vois-tu des similarités avec le français?

1. Li toneur



EL NROENTRE

2. Aen kaastor



NU SCOART

3. Toot la nwit



OETUT AL UNIT

4. Moon Frayr



NMO RRÈFE

5. En taanpet di niizh



ENU PÊMETT ED ENGIE

6. Aen voyaazheur



NU GRAVYEOU

7. Lii bufloo



EL SNOIB

8. Li paen



EL NAPI

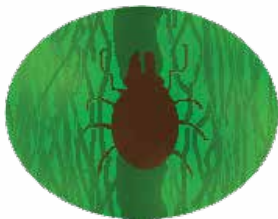
9. Boon matayn!



NBO ANTIM

-----!

10. Poo'd bwaa



EUN QTEIU

La charrette de la rivière Rouge

Programme fransaskois : 3ICC.2 – 4ICC.2 – 5ICC.2 – 6ICC.1 – 7ICC.1 – 7LT.2 – 8ICC.2

Programme d'immersion : 3VC.3 – 4VC.3 – 4IN.2 – 5VC.3 – 5IN.1 – 5IN.2 – 6VC.3 – 7VC.3 – 8VC.3 – 8IN.1

Source : Adapté de: Préfontaine, Darren R., Paquin Todd et Young Patrick. « Traditional Métis Transportation ». www.atlasdespeuplesautochtonesducanada.ca/article/les-metis-et-le-commerce-de-la-fourrure

Bien avant que le chemin de fer ne traverse les Prairies, il y existait un système de transport qu'on pouvait entendre de loin. C'était la charrette de la rivière Rouge! Elle était surtout associée aux Métis. D'ailleurs, le nom donné aux Métis en langue par signes des Premières nations des Prairies était « moitié charrette, moitié homme »! Ce système a été extrêmement utile pendant la période historique de la traite des fourrures. Les chemins des charrettes établis par les transporteurs métis reliaient les postes de traite. Les charrettes traversaient ce que sont maintenant les provinces des Prairies, le Dakota du Nord, le Montana et le Minnesota.



Même si ce mode de transport était inspiré des charrettes d'Europe, le mode de construction

était unique aux peuples métis. Fabriquées complètement de bois (même les clous!) et de lanières de cuir, les charrettes faisaient beaucoup de bruit quand le bois de l'essieu grinçait contre le bois des roues. Une charrette pouvait être tirée par des chevaux ou des bœufs.

Les Métis transportaient une variété de marchandises, comme du pemmican, du sucre, du tabac et des fourrures. Les charrettes pouvaient être attachées ensemble, puis tirées par un groupe de chevaux ou de bœufs. C'était un mode de transport très efficace. Un convoi de charrettes pouvait transporter plus de marchandises que les bateaux d'York de la Compagnie de la Baie d'Hudson. En 1869, à peu près 2 500 charrettes ont quitté la colonie de la rivière Rouge pour faire du troc au Minnesota.

La charrette de la rivière Rouge est devenue un symbole des Métis. On la trouve sur le drapeau de la Fédération des Métis du Manitoba ainsi que sur le logo de certaines organisations métisses.



Activité associée

1. Selon toi, quels effets est-ce que les charrettes de la rivière Rouge ont eu sur la situation économique des Métis?
2. Pourquoi penses-tu que les charrettes portent le nom de la rivière Rouge?
3. La charrette de la rivière Rouge était tellement importante et influente qu'elle est devenue le symbole d'un peuple. Crée un symbole qui te représente, toi.

L'Ouest, avant les Européens

Programme fransaskois : 3ICC.2 – 4ICC.2 – 5ICC.1 – 6ICC.1 – 7ICC.1 – 7LT.2

Programme d'immersion : 3VC.3 – 3LT.3 – 4VC.3 – 4IN.1 – 4IN.2 – 4LT.1 – 5VC.3 – 5IN.1 – 6VC.3 – 7VC.3 – 8VC.3

Avant l'arrivée des Européens, les Premières Nations et les Inuits occupaient le territoire du Canada. Ils possédaient les habiletés et les techniques de survie nécessaires pour prospérer. Ils étaient bien établis, ayant leurs propres systèmes économiques, sociaux et politiques ainsi que des croyances spirituelles et traditionnelles qui se transmettaient de génération en génération. Leur mode de vie soutenait une existence en harmonie et en équilibre avec l'environnement naturel.

Bien que les Premières Nations soient constituées de tribus diverses et distinctes, elles partagent de nombreuses croyances. Premièrement, personne ne peut posséder la terre. Les peuples sont les « gardiens de la Terre Mère ».

Les Premières Nations reconnaissent que les êtres humains sont dépendants du Créateur et de toute la création. Elles respectent la terre et ce qu'elle fournit, et prennent seulement ce qui est nécessaire, sans détruire. Selon les croyances

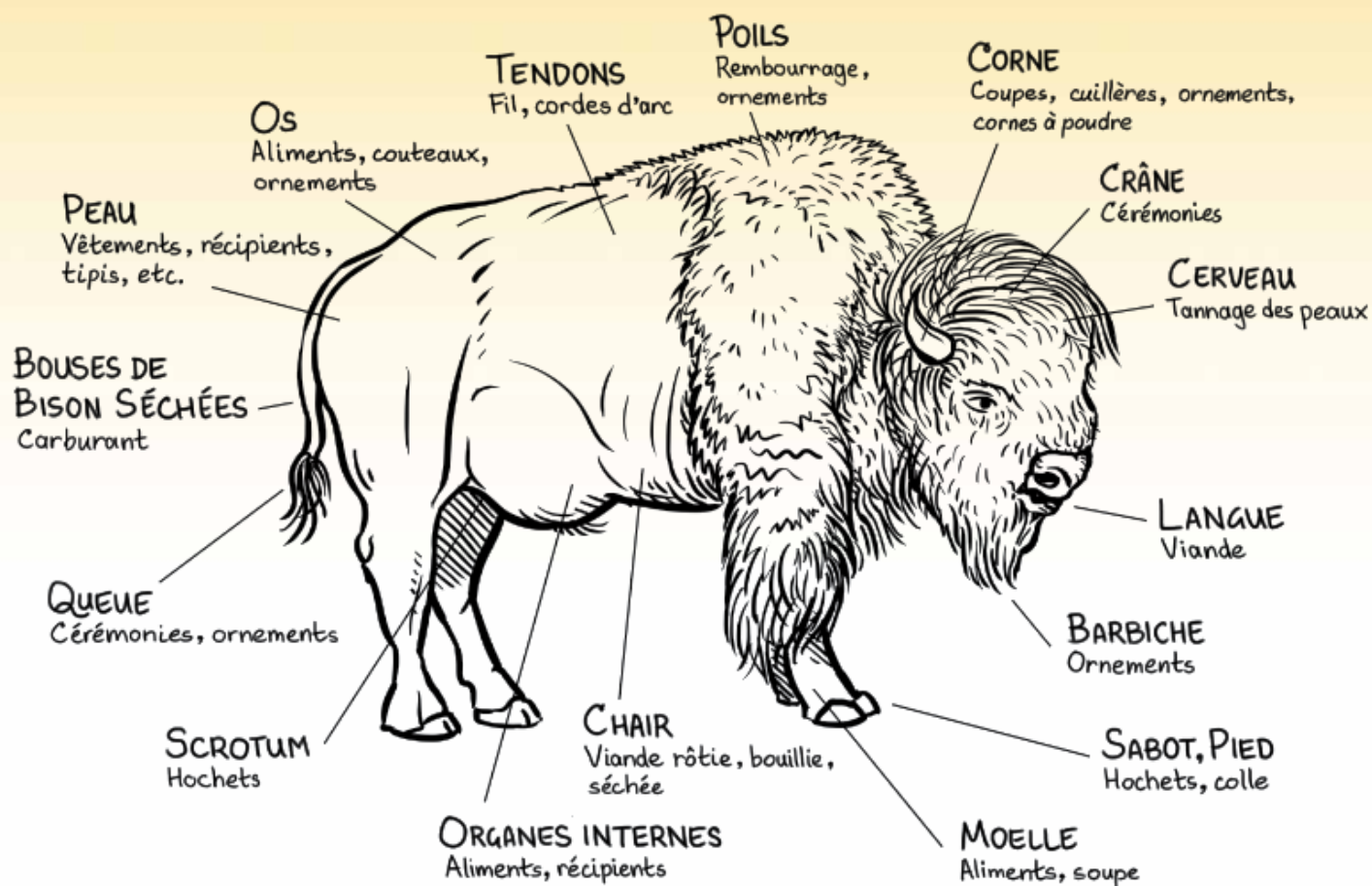


Image provenant du livre *Hommage au bison*

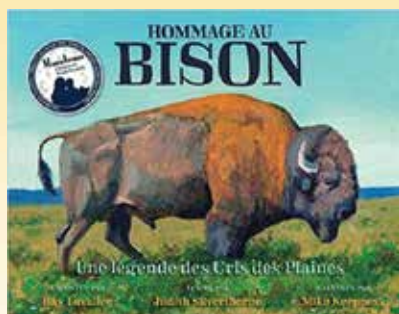
des Premières Nations, la vie est sacrée. Cette croyance a été respectée dans les stratégies de guerre entre tribus. Elle empêchait l'annihilation de l'ennemi.

Pour se nourrir, les Premières Nations des Plaines chassaient principalement le bison. Toutes les parties de l'animal étaient utilisées. Rien n'était gaspillé. De plus, la pratique de la chasse aux bisons était complexe. Le défi était de séparer un bison du groupe sans déranger les déplacements de la harde. Si les bisons étaient abondants, la nourriture l'était elle aussi.

L'eau manquait souvent! En effet, la région des Plaines souffrait de fréquentes sécheresses. Ce manque d'eau a été à l'origine de stratégies intéressantes chez les peuples de la culture Avonlea et ceux de la tradition Old Women : ils ne chassaient pas les castors qui étaient utiles à

stabiliser les ressources d'eau. On peut encore voir le lien entre les peuples des Plaines et les castors dans les sacs-médecines en peau de castor de la tribu Niitsitapi (Pieds-Noirs). Grâce à ces techniques préservant la chasse et protégeant les castors, les Premières Nations des Plaines avaient beaucoup à manger et à boire.

Comme tout le monde, les Premières Nations souffraient de maladies. Avant l'arrivée des Européens, certaines maladies étaient déjà répandues sur les terres ancestrales des Premières Nations, comme la tuberculose. La tuberculose est une maladie infectieuse qui affecte surtout les personnes mal nourries. Les Premières Nations des Plaines se nourrissaient de bison et étaient donc moins affectées par la tuberculose que les Premières Nations des forêts. Bien que autochtones aient été contaminées par des bisons infectés, cela n'a jamais entraîné une épidémie.



Pour aller plus loin

Pour plus d'information à propos des pratiques des Premières Nations des Plaines, lisez ***Hommage au bison*** et consultez le guide pédagogique du livre des **Éditions de la Nouvelle Plume** : plume.refc.ca/files/2016/06/Hommage-au-bison-guidepedagogique.pdf



Après les Européens

Impact environnemental du contact entre Européens et Autochtones

Programme fransaskois : 5ICC.2 – 6ICC.1 – 7ICC.1 – 7LT.2 – 8ICC.2 – Sciences sociales 30

Programme d'immersion : 5VC.3 – 5IN.1 – 5IN.2 – 5LT.2 – 6VC.3 – 7VC.3 – 8VC.3 – 8IN.1 – 8LT.3 – Sciences sociales 30

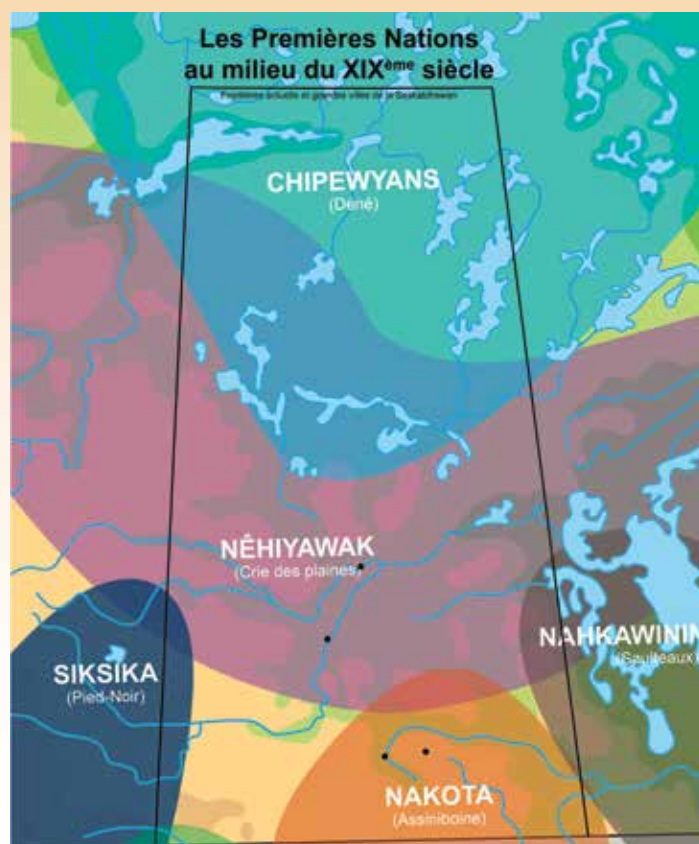
Source : Article inspiré du livre *La destruction des Indiens des Plaines* par James Daschuk (2015)

Avant même d'entrer en contact avec les nouveaux arrivants européens, les Premières Nations avaient coutume de passer des accords entre elles pour partager des territoires de chasse, de trappage ou de cueillette. Elles maîtrisaient le processus de création des traités, qui étaient conclus dans le but d'assurer la survie et la stabilité des parties grâce au principe des avantages réciproques.

Pendant la période de la traite des fourrures, les trappeurs européens ont observé le protocole de troc déjà établi. Ils reconnaissaient la valeur des bonnes relations avec les Autochtones, qui servaient non seulement de partenaires de traite, mais également de guides et d'interprètes.

La traite était avantageuse pour les deux groupes : les nouveaux arrivants souhaitaient obtenir des fourrures et des aliments que les Premières Nations étaient en mesure de leur fournir, et ces dernières étaient intéressées par des marchandises qu'avaient les commerçants.

Toutefois, la traite a commencé à changer le style de vie des Premières Nations. Au début de la période du commerce des fourrures avec les Européens, certaines tribus de l'Ouest ont commencé à voyager pour atteindre les postes de traite des fourrures vers l'Est. Souvent, les tribus envoyaient les hommes et les femmes les plus forts, et manquaient ainsi de chasseurs et de protecteurs.



Carte inspirée des cartes des Premières Nations au musée royal de la Saskatchewan.

Les membres des Premières Nations en expédition ont été victimes de maladies, de famine et de noyades. De retour dans leur tribu, ces hommes et ces femmes apportaient parfois des maladies qu'ils avaient attrapées au contact des Européens, comme la variole.

Plus les commerçants de fourrures se sont dirigés vers l'Ouest, plus l'impact a été important. L'accès aux fusils a motivé la guerre entre des tribus ennemies. Ne pas avoir de fusil devenait un désavantage presque insurmontable. Afin de s'en procurer auprès des Européens, les Autochtones devaient se procurer plus de fourrures et donc passer plus de temps à chasser. Les rencontres entre les armées des Premières Nations ont permis à des maladies comme la variole de se propager. Beaucoup d'Autochtones en sont morts.

Certaines tribus ont été chassées de leur territoire par des tribus venant maintenant de l'Est, qui devaient elles-mêmes quitter leurs territoires à cause d'un manque de gibier ou pour suivre les commerçants de fourrures. Cette migration vers l'Ouest a forcé un changement de style de vie. Par exemple, les Assiniboïnes des Plaines ne chassaient pas les castors pour la traite des fourrures. Ils considéraient plutôt que ces animaux jouaient un rôle essentiel dans leur survie. Selon l'explorateur La Vérendrye, ce peuple n'était pas très familier avec les pratiques de trappe massive des castors. Malheureusement, l'économie des compagnies de traite des fourrures de l'époque était basée essentiellement sur la demande européenne en peaux de castor. À l'arrivée de nouvelles tribus dans les Plaines, la population des castors de la rivière Saskatchewan a été décimée, et seul un petit nombre a survécu.

La présence des Européens dans les Plaines a amené d'autres épidémies meurtrières, notamment la coqueluche, la rougeole et la variole. Ces maladies ont affaibli plusieurs Autochtones. Ils n'étaient plus capables de chasser, et la famine s'est étendue. En 1820, Willard Wentzel a remarqué que cela allait nuire à la traite des fourrures. Quand les deux grandes compagnies de traite se sont unies en 1821 sous le nom de Compagnie de la Baie d'Hudson, elles ont décidé d'intervenir pour sauver le commerce des fourrures et d'offrir des vaccins aux membres des Premières Nations a été suggéré à l'époque. Toutefois, la Compagnie de la Baie d'Hudson a dû fermer au moins 60 postes de traite. Beaucoup de tribus se sont alors retrouvées sans ressources. Après tant d'années à

Allez, hue!

Les chevaux ont été introduits en Amérique au 16^e siècle. Dans les années 1730, les membres de la Confédération des Pieds-Noirs, au Montana et au sud de l'Alberta, ont été les premiers à posséder des chevaux au Canada. Ils en ont ensuite troqué avec les Cris et les Assiniboïnes. Cela a eu un effet important sur la chasse et l'économie dans les Plaines. Avec les chevaux, la chasse aux bisons est devenue plus efficace, et les tribus qui en possédaient avaient plus de richesses. Une vraie menace pour la population de bisons! L'introduction du cheval a également influencé la guerre : une meilleure mobilité amenait les tribus à s'affronter plus régulièrement.

faire la traite des fourrures, les Autochtones étaient devenus dépendants des colons. Dans un effort de préservation, la Compagnie de la Baie d'Hudson a limité ou même interdit la chasse de certaines espèces de gibier pour la traite. Toutefois, cette interdiction n'a pas été très efficace, car il y avait de la compétition avec des traiteurs des États-Unis qui arrivaient sur le territoire.

Les colons arrivaient toujours plus nombreux dans les Plaines, et la situation des Autochtones empirait. Ils avaient besoin de nourriture. Pendant ce temps, le 19^e siècle voyait augmenter la demande pour les produits du bison, notamment le pemmican. Chaque année, des milliers de livres de pemmican étaient produites et échangées avec les compagnies de traite des fourrures. Il n'y a aucun doute que la demande pour le pemmican a fait augmenter le nombre de bisons tués chaque année. Cependant le déclin massif de l'espèce a surtout été causé par un abattage non contrôlé : l'animal était aussi chassé pour sa langue, sa peau et à des fins sportives.

Quand la période de la traite des fourrures touche à sa fin, dans les années 1860 et au début des années 1870, les populations de bisons et de castors ont presque disparu. Dans les faits, le commerce n'a fonctionné que lorsque les Premières Nations avaient le contrôle de la terre. Le manque d'Autochtones pour aider à piéger et à maintenir le système commercial a sans doute été tout aussi important que le manque de fourrures. Et le changement de mode pour le chapeau en soie a été le coup final.

Activité associée

Causes et conséquences

1. Découpe les cases et organise-les pour lier une cause à une conséquence sur la vie des Premières nations.

CAUSE

La chasse excessive

CONSÉQUENCE

Les tribus déménagent à l'Ouest

CAUSE

Le manque de nourriture

CONSÉQUENCE

Des maladies qui menacent
la survie des tribus et
un besoin de matériaux

CAUSE

Les tribus déménagent à l'Ouest

CONSÉQUENCE

La chasse excessive

CAUSE

Des maladies qui menacent
la survie des tribus et
un besoin de matériaux

CONSÉQUENCE

La guerre entre tribus

CAUSE

La guerre entre tribus

CONSÉQUENCE

Le manque de nourriture

2. De la perspective d'un Européen au temps de la traite des fourrures, écris une lettre à ta famille, à ta compagnie ou à ton gouvernement où tu témoignes de la dévastation causée par la traite des fourrures sur les Premières Nations des Plaines.

Ressources

Ressources en français :

LIVRES, REVUES et BANDES DESSINÉES (Disponibles en prêt à la Société historique de la Saskatchewan)

- *Vers les Pays d'en haut avec les voyageurs*, Revue historique, Société historique de la Saskatchewan, 2012, vol. 22
- *La destruction des Indiens des Plaines : maladies, famines organisées, disparition du mode de vie autochtone*, James Daschuk, 2015
- *Les voyageurs et leur monde : voyageurs et traiteurs de fourrures en Amérique du Nord*, Carolyn Podruchny, 2009
- *La Vérendrye : explorateur de l'Ouest canadien*, Robert Frenet, 2002 (Bande dessinée)
- *Hommage Au Bison: Une Légende Des Cris Des Plaines*, Judith Silverthorne et Ray Lavallée, Les éditions de la nouvelle plume, 2016
- *Livres Taanishi – Series 2 – Michif et français*, Gabriel Dumont Institute, 2020
- *Chants que les anciens m'ont donnés : vieux chants français de la Saskatchewan*, Commission culturelle fransaskoise, 1989

LIENS VERS DES RESSOURCES WEB

- Société historique de la Saskatchewan, Journées de patrimoine, guides pédagogiques : Le grand défi (2013). histoiresk.ca/fr
- Compagnie de la baie d'Hudson – Apprentissage patrimoinehbc.ca/fr/apprentissage
- Atlas des peuples autochtones du Canada atlasdespeuplesautochtonesducanada.ca
- Musée canadien de l'histoire – Musée virtuel de la Nouvelle-France, Les explorateurs museedelhistoire.ca/musee-virtuel-de-la-nouvelle-france/les-explorateurs
- Encyclopédie canadienne, Voyageur thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/voyageur
- Programme scolaire de la Great West au Festival du voyageur, Cahier d'activité, 2013 heho.ca/wp-content/uploads/2016/10/Cahier-dactivite%CC%81s-fr-2013.pdf
- Festival du voyageur, Ministère de l'éducation de la Saskatchewan, 2001, stf.sk.ca/sites/default/files/unit-plans/p102_4.pdf
- Le Voyageur, Société historique de Saint-Boniface shsb.mb.ca/le_Voyageur
- Hommage Au Bison: Une Légende Des Cris Des Plaines, Guide pédagogique plume.refc.ca/files/2016/06/Hommage-au-bison-guidepedagogique.pdf
- Comme le tonnerre au loin : Histoire de la conservation du bison au Canada, Parcs Canada www.pc.gc.ca/fr/pn-np/ab/elkiland/nature/eep-sar/bison

Ressources en anglais :

LIVRES

- *Hudson's Bay Company Adventures: Tales of Canada's Fur Traders*, Elle Andra Warner, 2003
- *People of the Fur Trade: From Native Trappers to Chief Factors*, Irene Ternier Gordon, 2011
- *The Canadian Prairies: A History*, Gerald Friesen, 1987

LIENS VERS DES RESSOURCES WEB

- *An Environmental History of Canada*, Laurel Sefton MacDowell UBC Press, 2012 ubcpress.ca/asset/g296/1/g780774821018.pdf
- The life of a Voyageur, La compagnie de la Baie d'Hudson, 2013 hbcheritage.ca/teacher-resources/TG-HBC-Voyageur-ENG.pdf
- Women in the fur trade, Louis Riel Institute louisrielinstitute.com/women-of-the-fur-trade.php
- Virtual Museum of Metis history and culture, dictionary metismuseum.ca/michif_dictionary.php
- Northwest Journal northwestjournal.ca
- Traditional Métis Transportation – Darren R. Préfontaine, Todd Paquin and Patrick Young, Gabriel Dumont Institute, 2003 metismuseum.ca/media/document.php/00728.M%C3%A9tis%20Transportation%202.pdf

Corrigés

Page 8 – Une entrevue avec Louis Mercier

- | | | |
|---|---------------------|--------------|
| 1. Compagnie du Nord-Ouest et Compagnie de la Baie d'Hudson | 3. Chapeaux | 7. Tête |
| 2. Fourrures | 4. Mangeurs de lard | 8. Pemmican |
| | 5. Canot | 9. Bourgeois |
| | 6. Brigade | 10. Église |

Page 15 – Un voyageur, ça mange quoi en hiver? – Quiz

1. En calories. Les calories nous donnent l'énergie.
2. Il pouvait consommer jusqu'à 5000 calories par jour!
3. La cueillette est une activité humaine qui consiste à ramasser des plantes ou des champignons pour les consommer. On cueille notamment des fruits qui poussent naturellement sur les buissons ou les arbres.
4. Bleuets, framboises, cerises de Virginie (*chokecherries*), baies d'amélanche (baies de Saskatoon ou *Saskatoon berries*), canneberges, shéperdie (*buffaloberries*) et cerises de Pennsylvanie (*pin cherries*).
5. Il vient du mot cri *misâskwatômina*, qui veut dire « le fruit de l'arbre à plusieurs branches » et fait référence aux baies d'amélanche, connues en anglais comme des *Saskatoon berries*.
6. Du gibier (animaux sauvages que l'on chasse pour les consommer). Ils trappaient essentiellement de petits animaux. Il n'y avait pas d'espace dans le canot pour les grands animaux tels que le bison, l'orignal et le cerf.
7. De la pêche. Les voyageurs étaient toujours proches de l'eau!
8. Des Premières Nations. Les Premières Nations ont montré aux voyageurs comment préparer le pemmican et la bannique, qui sont devenus des aliments essentiels à la survie des voyageurs! Le terme *pemmican* vient du mot cri *pimikan*, signifiant « graisse préparée ».
9. Le pemmican est traditionnellement à base de viande de bison séchée, réduite en poudre grossière puis mélangée à de la graisse de bison, et parfois à des baies de Saskatoon. D'autres viandes peuvent être utilisées, comme de l'orignal, du caribou, ou du cerf. Les baies de Saskatoon peuvent aussi être remplacées par n'importe quelles autres baies comestibles, selon la saison.
10. Il est peu probable que les voyageurs amenaient du sirop d'érable pendant le voyage. Il arrivait néanmoins qu'ils soient approvisionnés par des membres des Premières Nations au cours du voyage.
11. Deux repas par jour. Ils prenaient seulement le déjeuner et le souper. Ils aussi mangeaient une collation pendant la journée, très souvent dans le canot. Il n'y avait pas de temps à perdre!

Page 18 – Connais ton canot! Étapes de construction d'un canot d'écorce

- | | | |
|-------------|-------------|-------------|
| Étape 1 : C | Étape 4 : D | Étape 7 : H |
| Étape 2 : G | Étape 5 : A | Étape 8 : B |
| Étape 3 : I | Étape 6 : F | Étape 9 : E |

Page 26 – Les compagnies dominantes

- | | | |
|------|-------|-------|
| 1. D | 6. A | 11. L |
| 2. O | 7. N | 12. G |
| 3. B | 8. E | 13. I |
| 4. K | 9. J | 14. F |
| 5. M | 10. C | 15. H |

Page 31 – Troc, troc, troc... frappons à la porte! – Mathématiques

- 1 livre de tabac = 1 peau de castor
alors 2 livres de tabac = 2 peaux de castor
1 tomahawk = 1 peau de castor
alors, 2 peaux de castor + 1 peau de castor
= 3 peaux de castor
- 1 fusil = 20 peaux de castor
1 livre de poudre à fusil = 1 peau de castor
4 livres de balles = 1 peau de castor
20 peaux de castor + 1 peau de castor
+ 1 peau de castor = 22 peaux de castor
- 1 grande couverture = 3 peaux de castor
alors 20 peaux de castor = 6 couvertures
et 2 peaux de castor qui restent
($6 \times 3 = 18$), ($20 - 18 = 2$)
3 peaux de castor / couverture
- 4 pierres à feu = 1 peau de castor ($8 \div 4 = 2$)
alors 8 pierres à feu = 2 peaux de castor
1 livre de tabac = 1 peau de castor
alors 3 livres de tabac = 3 peaux de castor
1 livre de perles = 4 peaux de castor
14 peaux de castor – 2 peaux de castor
- 4 peaux de castor – 3 peaux de castor
= 5 peaux de castor qui restent
1 tomahawk = 1 peau de castor
alors 5 peaux de castor = 5 tomahawks
- 1 marmite de 2 litres de whisky
= 9 peaux de castor
4 pierres à feu = 1 peau de castor ($16 \div 4 = 4$)
alors 16 pierres à feu = 4 peaux de castor
1 livre de tabac = 1 peau de castor
alors 5 livres de tabac = 5 peaux de castor
1 grande couverture = 3 peaux de castor
($3 \times 3 = 9$)
alors 3 grandes couvertures
= 9 peaux de castor
1 livre de poudre à fusil = 1 peau de castor
alors 10 livres de poudre à fusil
= 10 peaux de castor
9 peaux de castor + 4 peaux de castor
= 13 peaux de castor
+ 5 peaux de castor = 18 peaux de castor
+ 9 peaux de castor = 27 peaux de castor
+ 10 peaux de castor = 37 peaux de castor



214-1440, 9^e/_{th} Ave N.
Regina (SK) S4R 8B1
www.histoireSK.ca