

## 5.0 Groupes de peuplement

### 5.4 Peuplement mennonite

Entre 1874 et 1881, approximativement 7 000 Mennonites du sud de la Russie sont venus dans la nouvelle province du Manitoba. Ils ont quitté la Russie quand le tsar Alexandre II a mis fin aux privilèges spéciaux que Catherine la Grande leur avait accordés un siècle auparavant dans le but d'inciter des membres de ce groupe anabaptiste de langue allemande à établir des colonies dans ses terres nouvellement conquises, mais en grande partie vides, de Crimée. Les deux principaux dogmes de la religion mennonite sont le pacifisme et le baptême par choix. Dans les années 1870, toutefois, le tsar avait éliminé leur exemption du service militaire et commençait à exercer son emprise sur les écoles et institutions mennonites. Ils ont vite commencé à se chercher une nouvelle patrie.

Pour attirer ces industriels fermiers dans les prairies, le gouvernement canadien leur a offert des incitations sous forme d'exemption du service militaire, liberté de religion et concession de vastes étendues de terres réservées exclusivement à leur peuplement. Une modification à l'Acte concernant les terres de la Puissance leur a conféré le privilège de s'installer dans des villages, contournant l'exigence qui voulait que chaque fermier vive sur son propre lot de colonisation, exigence qui garantissait la dispersion du peuplement. Les Mennonites ont ainsi pu conserver leur distinctif « Strassendorf » ou village-rue. Comme bien d'autres groupes religieux, ils estimaient que la cohésion et la solidarité religieuses dépendaient du mode d'établissement du groupe.

Les Mennonites ont eu la concession de deux réserves au Manitoba : la première, en 1873, était un territoire de près de huit townships à l'est de la rivière Rouge; la deuxième, en 1876, un territoire de dix-sept townships à l'ouest de la rivière Rouge. À l'époque de leur arrivée, la prairie ouverte n'était pas hautement prisée par les colons anglophones existants, qui dépendaient d'amples sources de bois et d'eau. Mais pour les Mennonites, qui avaient l'expérience de l'agriculture dans les steppes, la prairie d'herbes était un endroit attirant où s'installer.

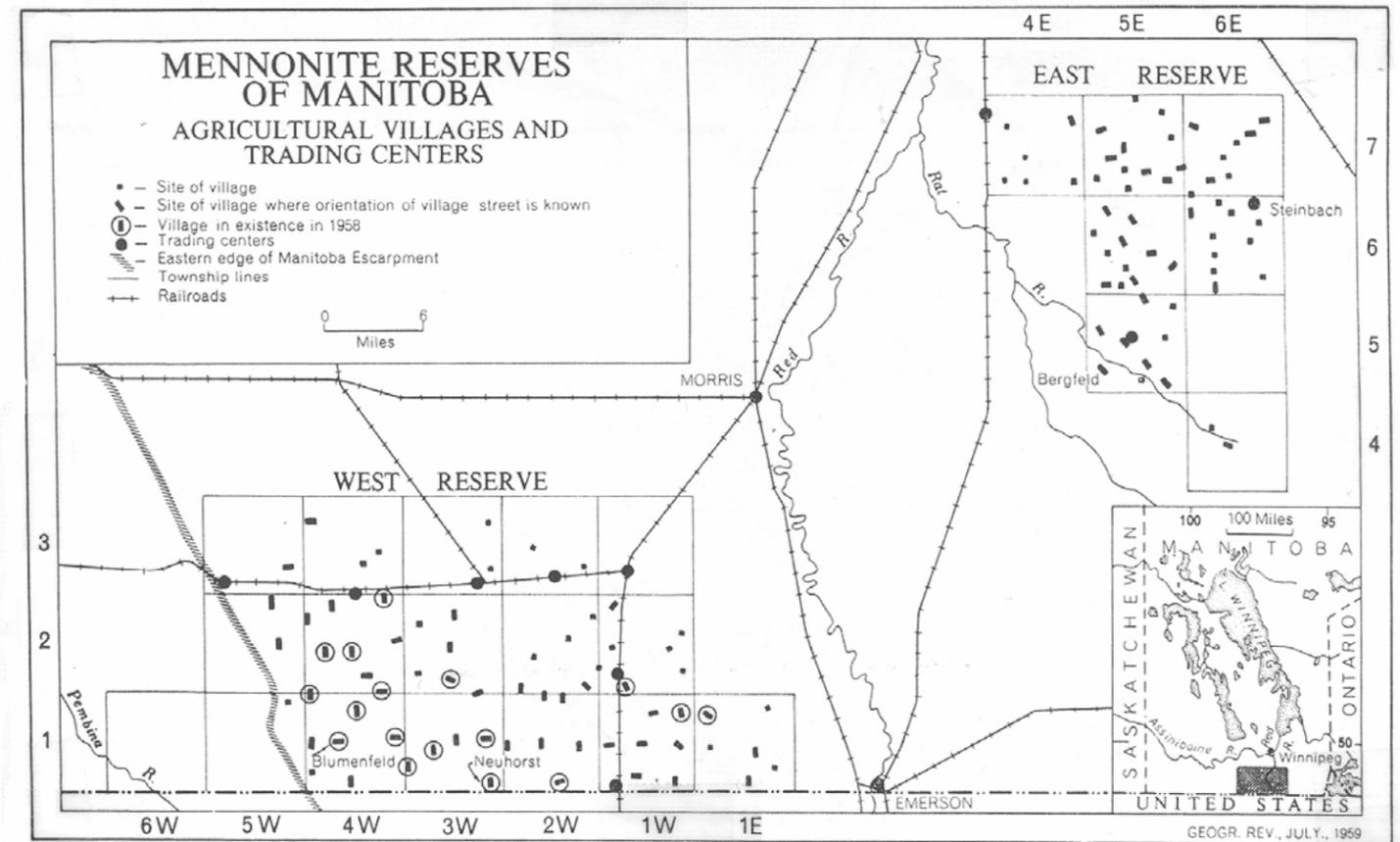
Le premier contingent de Mennonites, qui est arrivé en 1874, a eu la distinction d'être le premier grand groupe d'Européens à immigrer au Manitoba, bien que des Islandais soient arrivés sur leurs talons. Le gouvernement leur ayant garanti toutes les conditions essentielles à un heureux établissement, les Mennonites ont entrepris de recréer sur leurs terres la communauté qu'ils avaient laissée en Russie. En tout, ils ont établi 37 villages dans la réserve est et environ 50 dans la réserve ouest, bien que tous n'aient pas existé en même temps et qu'ils n'aient pas tous été des villages complets au sens propre du mot. Les sols rocheux et broussailleux de la moitié sud de la réserve est, en particulier, se sont révélés difficiles à cultiver, et après 1876, un grand nombre de colons mennonites ont transféré leur droit à un lot de colonisation aux terres herbeuses de la réserve ouest.

Lors de l'établissement d'un village mennonite, un groupe d'une vingtaine de familles mettait en commun ses lots de colonisation pour former les terres du village, choisissait l'emplacement du village et divisait les terres en terres arables, pâturages, prés et terres à bois. Chaque type de terre était ensuite divisé en bandes et chaque famille recevait un nombre de bandes pour son usage personnel. Ainsi, chaque famille était sûre de recevoir sa juste part de tous les types de terres à des distances variées du village. On mettait le bétail ensemble pour le garder, ce qui évitait d'avoir à clôturer les bandes cultivées, et le groupe jouissait des avantages sociaux d'un établissement nucléaire. Dans presque tous les villages, les maisons et étables étaient jointes, rappelant l'origine hollandaise du groupe, où les fermes devaient être construites sur des tertres artificiels pour les protéger des inondations. Cette forme compacte de peuplement avait été conservée et raffinée par après dans les colonies russes, en guise de protection contre les bandes nomades de Tartares, qui menaçaient souvent les colonies mennonites. Au Manitoba, les villages consistaient le plus souvent en une seule rue d'environ un demi-mille de long, bordée de maisons-granges d'un côté ou des deux, village-rue dont l'orientation était généralement parallèle au lit d'un ruisseau afin que tout le bétail du village ait un accès égal à l'eau.

La plupart des villages de la réserve est et de la réserve ouest ont disparu au fil des ans. Aujourd'hui, dans l'ancienne réserve est, les collectivités de Kleefeld, New Bothwell, Grunthal et Blumenort existent encore, mais le traditionnel plan communautaire de « Strassendorf » n'existe plus. En outre, pas un seul exemple de la traditionnelle maison-grange mennonite n'existe à son emplacement originel. Le village de Steinbach est devenu le centre commercial des villages de la réserve est et s'est transformé en une collectivité progressiste et animée, qui a récemment acquis la qualité de « ville ». Alors qu'une poignée de villages de la réserve ouest sont fort bien préservés et ont conservé à la fois le plan de « Strassendorf » et des exemples survivants des vieilles maisons-granges, la vie de village mennonite dans la réserve est n'est préservée qu'au Steinbach Mennonite Heritage Village Museum. Cet excellent complexe muséal réunit plusieurs bâtiments qui y ont été transportés et installés pour illustrer la vie agricole d'antan et l'essor commercial subséquent du patrimoine mennonite de Steinbach.

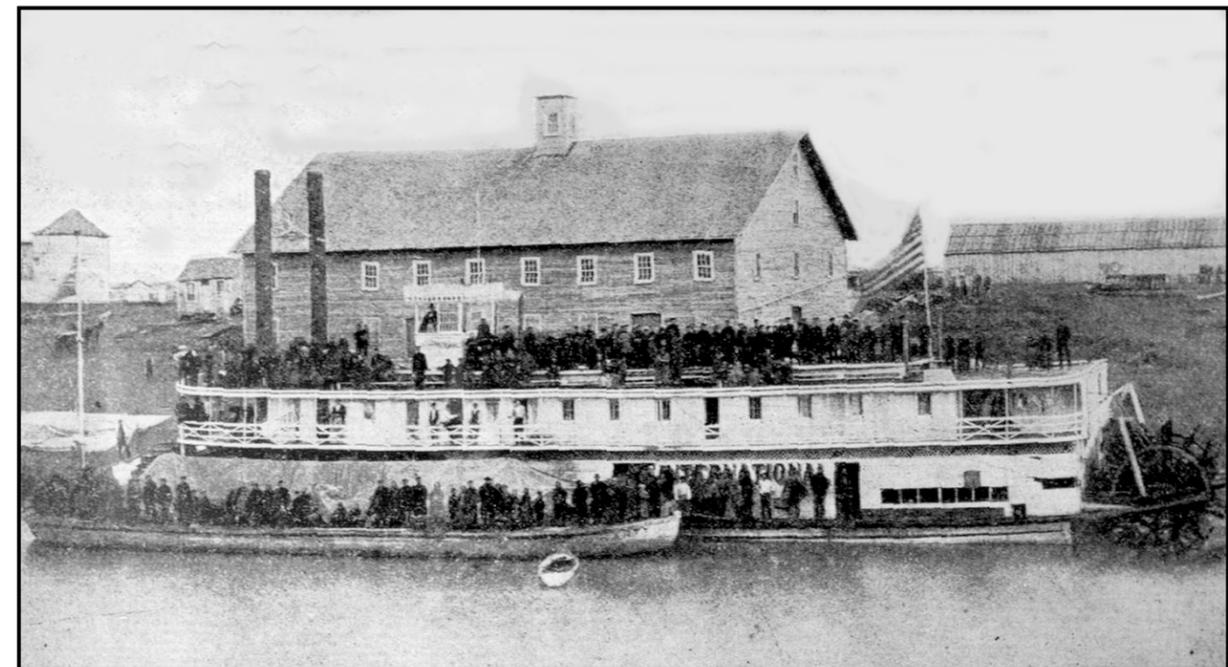
Les lieux suivants sont dignes d'intérêt en raison de leur représentation des îlots de peuplement mennonite :

1. Les noms de collectivités, rues et entreprises
2. Le Mennonite Village Museum
3. Les cairns historiques



#### 5.4.1 Ci-dessus : Réserves mennonites est et ouest

Cette carte montre les endroits où les Mennonites se sont établis au Manitoba et l'emplacement des villages d'exploitants agricoles, dont on sait qu'ils ont existé au 19<sup>e</sup> siècle. (Titre de la carte : *Mennonite Reserves of Manitoba*, by John Warkentin, in « *Mennonite Agricultural Settlements of Southern Manitoba* », *The Geographical Review*, vol. 49, n° 3, 1959. Carte 030 de la DRH.)



#### 5.4.2 Ci-dessus : Arrivée du premier groupe de colons européens

Le premier groupe de Mennonites à s'installer dans l'Ouest canadien est arrivé à Winnipeg en octobre 1874 à bord du bateau à vapeur américain « International ». (Photo : Archives provinciales du Manitoba.)

## 5.0 Groupes de peuplement



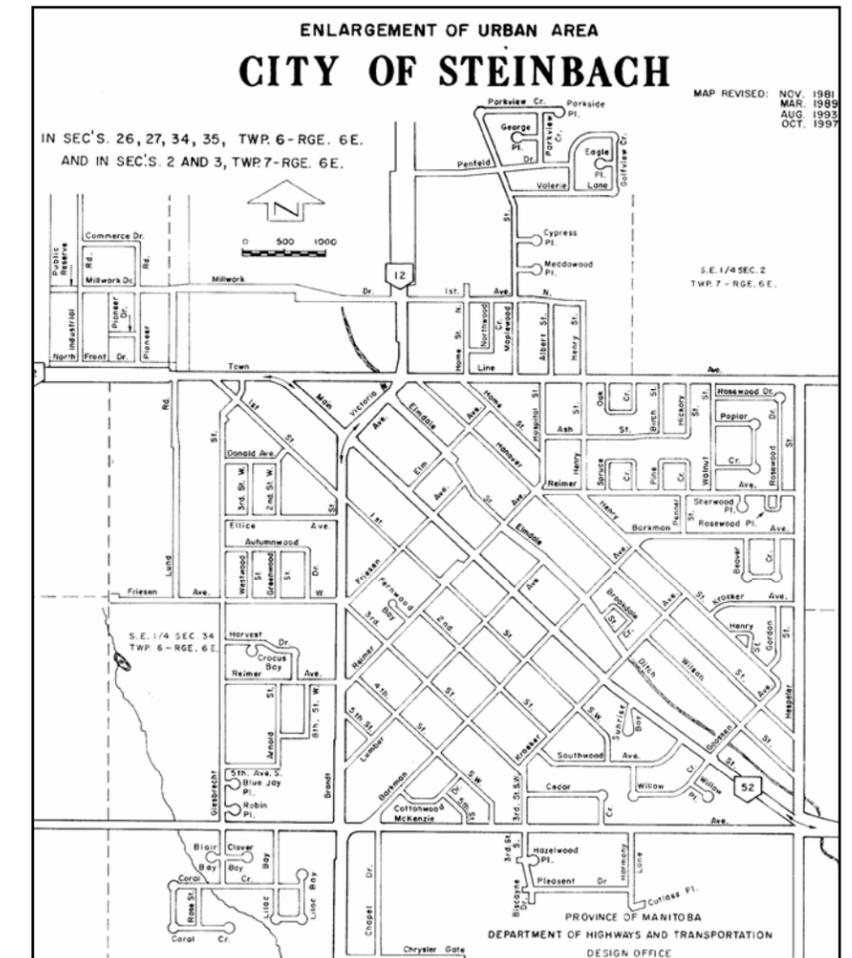
### 5.4.3 Ci-dessus : Village mennonite vers 1880

Représentation d'un village agricole mennonite typique de la prairie manitobaine, faite par un illustrateur de journal. Plusieurs villages de la réserve est et de la réserve ouest avaient des moulins à vent pour mouler le blé en farine. Les poteaux le long du chemin indiquaient la route l'hiver. (Photo : Archives provinciales du Manitoba.)



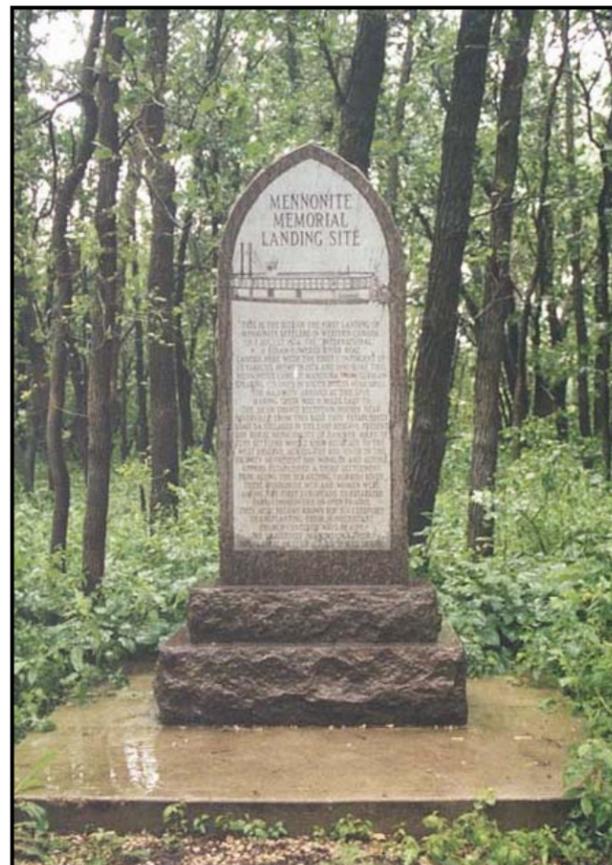
### 5.4.4 À gauche : Maison-grange mennonite

Maison-grange typique des années 1900 à 1925. Remarquez les arbres presque adultes à l'avant du lot et les briques réfractaires à base de fumier, appelées « Mest Sooden », qui sèchent en piles en forme de nids d'abeilles. Les coutumes religieuses et culturelles de conformité communautaire exigeaient que toutes les maisons-granges aient la même grosseur et la même configuration. Ce contrôle sur les styles architecturaux et plans de village a persisté jusque dans les années 1920. (Photo : Archives du Mennonite Heritage Centre.)



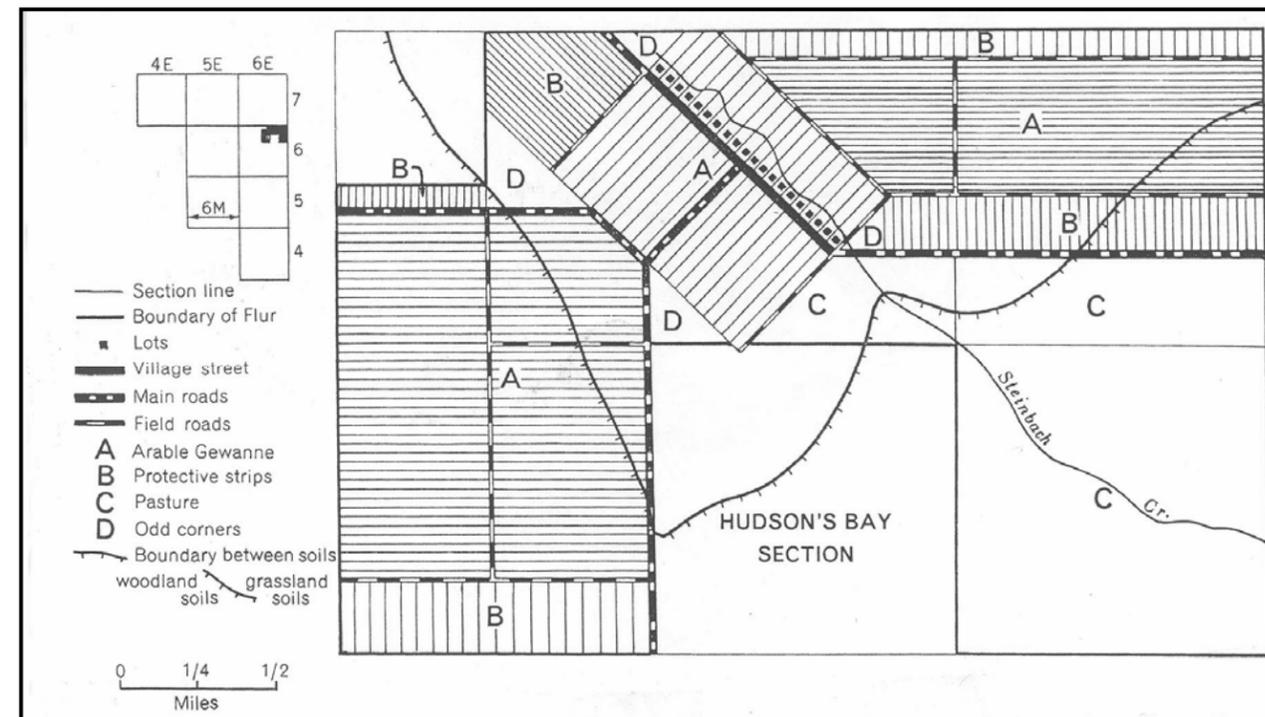
### 5.4.7 Ci-dessus : Plan de Steinbach

Plan de la ville de Steinbach. Remarquez les effets durables du lotissement original du village et des champs sur le plan actuel de la collectivité. Mentionnons, parmi les aspects les plus intéressants du plan actuel de la ville, la conservation de l'angle oblique de la vieille rue principale, le ruisseau Steinbach, dont une partie a été recouverte pour créer la rue Elmdale, laquelle a toutefois conservé la nature curviligne du cours d'eau, le quadrillé des rues qui suit l'orientation oblique des bandes de champs originelles et les baies et rues courbes contemporaines dans les « coins » du plan original. Le plan des rues de Steinbach, comme celui de plusieurs des collectivités françaises avoisinantes, n'a pas été influencé par la présence d'une voie ferrée, mais dans le cas présent, par son lotissement traditionnel original de village mennonite. (Titre de la carte : City of Steinbach. Source : Province du Manitoba, ministère de la Voirie et des Transports. Carte 092d de la DRH.)



### 5.4.5 Ci-dessus : Lieu de débarquement des Mennonites

Cairn commémorant le lieu de débarquement des Mennonites, au confluent de la rivière Rouge et de la rivière aux Rats. Il y a plusieurs cairns semblables dans la région commémorant le peuplement mennonite. (Photo : Direction des ressources historiques.)



### 5.4.6 Ci-dessus : Plan du village et des champs de Steinbach

La plupart des colons ont accepté le modèle de dispersion des fermes inhérent à la parcellisation en sections, mais les Mennonites ont eu la permission d'établir leurs traditionnels villages d'exploitants agricoles, qui caractérisaient leurs colonies russes. Vingt fermiers vivaient dans le village de Steinbach, cultivaient des bandes dans différentes parties des terres du village et partageaient le pâturage communautaire. Seules les limites extérieures des terres communes du village étaient déterminées par la division en sections. Le lotissement initial du village de Steinbach a été en lots appelés *Feuerstatten*, bandes de terre taillées dans les bois de peupliers, qui mesuraient 2 hectares et demi (6 acres) de long sur environ 70 mètres (225 pieds) de large et donnaient sur une large rue principale. Les champs en bandes étroites se sont révélés peu propices au travail agricole mécanisé et à la fin du siècle, de nombreux colons de la réserve est ont commencé à revenir aux lots de colonisation originels du plan de township, ce qui a entraîné la dissolution de la plupart des villages de fermiers. (Source de la carte : John Warkentin, pour un article intitulé « Mennonite Agricultural Settlements of Southern Manitoba », dans *The Geographical Review*, vol. 49, n° 3, 1959. Carte 059 de la DRH.)

## 5.0 Groupes de peuplement

### 5.5 Peuplement ukrainien

La région boisée à l'est d'Emerson et juste au nord de la frontière américaine a été peuplée dans les années 1896 à 1905 par des immigrants ukrainiens venus des provinces autrichiennes de Galicie et de Bucovine. À l'époque du peuplement, ces terres, à l'est des lots riverains français et au sud de la réserve mennonite est, étaient vacantes, mis à part quelques éleveurs de bétail et fermiers anglophones à leur bordure ouest. Les Ukrainiens ont trouvé le pays boisé à leur goût, car malgré son peu de potentiel à long terme pour l'agriculture commerciale, il offrait beaucoup à un paysan fermier. En règle générale, les paysans fermiers, pauvres, étaient incapables de mettre en valeur la terre des prairies ouvertes car ils n'avaient pas les moyens d'acheter le matériel nécessaire au succès de l'agriculture sur une terre ouverte. Dans un pays boisé, ils avaient du bois, de l'eau et des prés à proximité, et accès à un large éventail de ressources, bonne formule pour la survie à court terme, mais pas à long terme.

Bien qu'accoutumés à vivre en villages dans leur pays natal, les colons ukrainiens ont été empêchés de se rassembler en villages par les exigences de la *Loi sur les terres de la Puissance*, qui stipulait que chaque colon devait vivre sur son lot de colonisation trois ans avant d'en recevoir le titre. Les villages comme Tolstoi (à l'origine Oleskow), Vita (à l'origine Shevchenko) et Gardenton ont été le produit du chemin de fer et étaient essentiellement des centres de services axés sur le chemin de fer plutôt que de véritables villages de peuplement.

La communauté ukrainienne était loin d'être homogène au moment du peuplement. Elle était divisée sur le plan de la religion; celle-ci, de son côté, reflétait souvent le point d'origine des colons. La région au sud et à l'est de Tolstoi était majoritairement bucovinienne et d'affiliation orthodoxe. Au nord et à l'est, la communauté ukrainienne était galicienne (*halychyni*) et d'affiliation ukrainienne uniaste ou grecque catholique. Depuis, le brassage des populations d'immigrants et une histoire d'organisation religieuse compliquée ont mené à la présence combinée de l'Église ukrainienne orthodoxe et de l'Église grecque catholique dans les établissements ukrainiens.

Pour ce qui est des éléments physiques ukrainiens, les plus évidents sont les distinctives églises, les cimetières et quelques maisons (pour la plupart abandonnées) construites dans le style ukrainien traditionnel. Les églises ukrainiennes sont facilement reconnaissables à leurs dômes byzantins en forme d'oignon (*banyas*), leur plan tripartite et leur beffroi séparé. Les églises orthodoxes se distinguent aussi par la présence de la croix orthodoxe. L'intérieur de ces églises est riche en symbolisme. Certaines des églises locales les plus notables sont : l'église orthodoxe ukrainienne Holy Ghost de Tolstoi (1925); l'église orthodoxe ukrainienne St. Michael (1899), à l'ouest de Gardenton, qui a été la première église orthodoxe ukrainienne construite au Canada et est maintenant un lieu historique national; et l'église catholique ukrainienne Holy Trinity (1911) près de Stuartburn.

Gardenton, avec une population actuelle de moins de 50 personnes, est sans aucun doute la capitale bucovinienne du Manitoba, sinon du Canada. C'est un ancien centre de services ferroviaires, petit et en déclin. La voie ferrée a été abandonnée dans les années 1960 et le village est devenu depuis le refuge d'agriculteurs retraités du district. Gardenton n'a jamais eu de silo à grain – peu de stations en ont eu dans cette région – car le district produisait peu de grain pour l'exportation. L'agriculture mixte a toujours dominé dans ce coin et les gens ont toujours dû arrondir leurs revenus agricoles en coupant du bois de corde, cueillant des racines de polygala, récoltant la spartine pectinée, exportant des grenouilles vivantes ou, plus récemment, en conduisant des autobus scolaires et en travaillant à l'entretien des routes.

Les colons qui ont mis en valeur les environs de Gardenton de 1896 à 1905 venaient des districts d'Onut et de Bridok en Bucovine. Dans leur peuplement, ils ont manifesté une forte tendance à s'installer près de leurs anciens voisins et compatriotes. Il n'était pas rare de trouver les colons regroupés par familles, les familles regroupées en villages, les villages regroupés en districts, et ainsi de suite. Ainsi, la géographie sociale de l'ouest de l'Ukraine au tournant du siècle a été reproduite en microcosme au Manitoba.

Les lieux suivants sont dignes d'intérêt en raison de leur représentation des îlots de peuplement ukrainien :

1. Le lieu historique national de l'église grecque orthodoxe ukrainienne St. Michael
2. Le musée de Gardenton
3. Les 28 églises ukrainiennes situées dans les M.R. de Stuartburn et Franklin

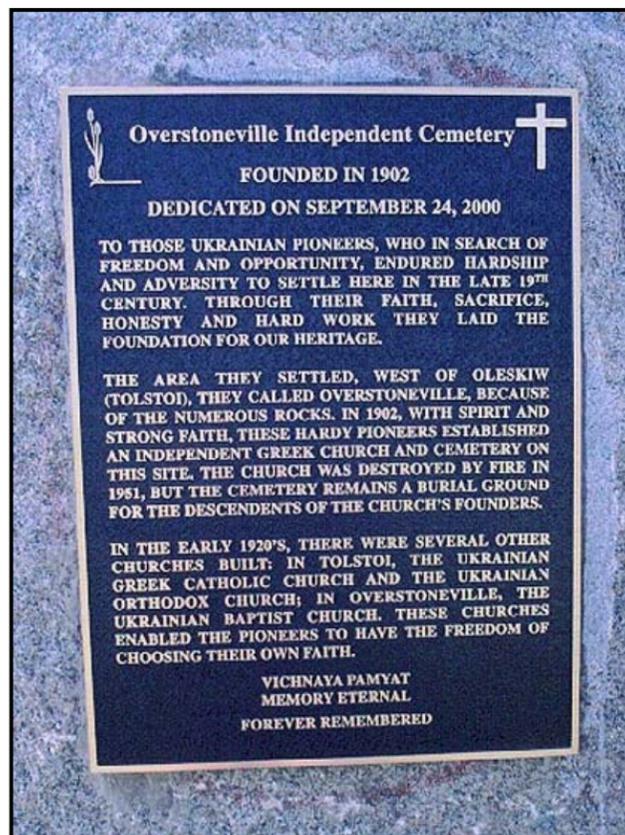
**5.5.3 À droite : Architecture d'église ukrainienne**  
Vue de l'église catholique ukrainienne Holy Trinity, à Stuartburn, vers 1915. Les églises catholiques et grecques orthodoxes ukrainiennes étaient caractérisées par de grands dômes. (Photo : Archives provinciales du Manitoba.)

**5.5.1 À droite : Maison de style galicien**  
Photo de la maison Ewanchuk, dans le district de Foley, vers 1914. Le toit de chaume en croupe, les murs de rondins plâtrés de boue et blanchis à la chaux et la bande colorée décorative à la base de la maison sont tous des caractéristiques de l'architecture folklorique domestique ukrainienne traditionnelle. La division en deux pièces, avec l'entrée dans la petite pièce de côté à gauche, est une des caractéristiques du style régional galicien. (Photo : Archives provinciales du Manitoba.)



**5.5.2. À gauche : Maison de style bucovinien**  
Photographie d'une maison ukrainienne de style bucovinien typique. Ce style était caractérisé par un plan en trois pièces avec une entrée au centre et un grand toit « plus lourd au sommet ». (Photo : Archives provinciales du Manitoba.)





**5.5.4 Ci-dessus : Plaque historique, peuplement ukrainien**

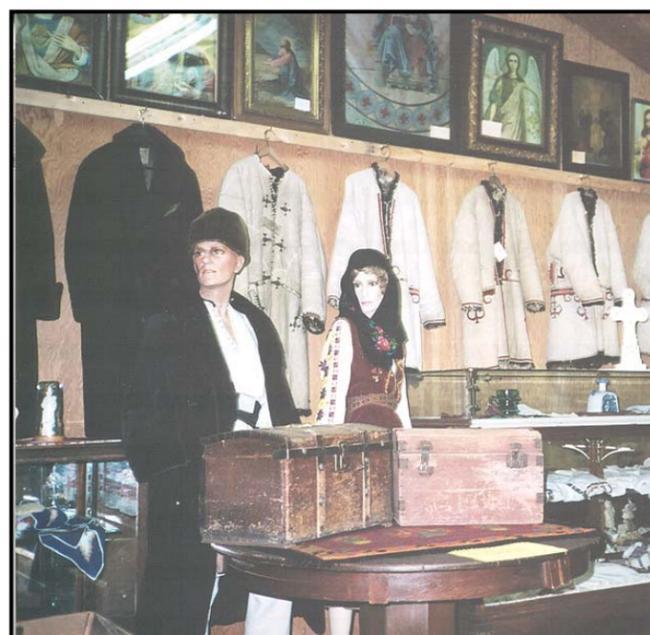
Plaque érigée dans le cimetière d'Overstoneville en l'honneur des pionniers ukrainiens des districts de Tolstoi et d'Overstoneville. (Photo : Direction des ressources historiques.)



**5.5.5 Ci-dessus : Église grecque orthodoxe ukrainienne St. Nicholas, dans le district d'Arbakka**  
Le toit en bardeaux d'asphalte et le revêtement extérieur en stucco de cette église érigée en 1939 sont typiques des matériaux de construction de la période, tandis que le plan cruciforme et le toit multidôme sont des éléments architecturaux traditionnels. Le beffroi séparé est caractéristique de toutes les églises ukrainiennes et bien que strictement utilitaire, comportait souvent des éléments architecturaux insolites et attrayants. (Photo : Direction des ressources historiques.)



**5.5.6 Ci-dessus : Église grecque orthodoxe ukrainienne St. Michael**  
Construite en 1899, près de Gardenton, St. Michael est la plus vieille église grecque orthodoxe ukrainienne au Canada et un lieu historique national et provincial protégé. (Photo : Direction des ressources historiques.)



**5.5.7 Ci-dessus : Musée de Gardenton**  
Vue d'une partie des artefacts exposés au musée et village ukrainien de Gardenton. (Photo : Direction des ressources historiques.)



**5.5.8 Ci-dessus : Église grecque orthodoxe ukrainienne St. Elias, à Sirko**  
Construite en rondins en 1906, et plus tard recouverte d'un parement en bois, cette jolie et insolite petite église est une des deux seules églises de style bucovinien traditionnel qui subsistent au Manitoba. Le style est caractérisé par un toit à forte pente, des extrémités semi-circulaires et des avant-toits supportés par des arbalétriers sculptés en saillie. Remarquez le beffroi originel en rondins, encore debout. (Photo : Direction des ressources historiques.)



**5.5.9 Ci-dessus : Intérieur, église grecque orthodoxe ukrainienne St. Michael.**  
Bon nombre des icônes religieuses de l'église St. Michael ont été apportées du « vieux pays » par les pionniers lors de leur émigration. (Photo : Direction des ressources historiques.)

## 5.0 Groupes de peuplement

### 5.6 Peuplement allemand

Fredensthal a été fondé par des immigrants allemands venus de colonies qu'ils avaient établies dans le sud de la Russie à la fin des années 1700. Bien que leur langue et leur histoire récente aient été relativement semblables à celles des colons mennonites de la région, ces pionniers de langue allemande étaient de religion luthérienne et ne vivaient pas la vie séculière communale qui caractérisait les premiers colons mennonites. Ce groupe s'est d'abord installé dans la région de Gretna, à l'ouest de la Rouge, dans les années 1890, travaillant comme ouvriers et domestiques pendant quelques années pour mettre de l'argent de côté et s'acclimater à leur nouvel environnement.

En 1896, les quelques premières familles de ce groupe sont parties de Gretna pour s'installer sur des fermes dans les terres « plates » à l'est d'Emerson. Ils étaient parrainés par un groupe d'hommes d'affaires d'Emerson, qui leur avaient fourni une marge de crédit et les avaient persuadés de reprendre des terres qui avaient été abandonnées par les colons anglophones venus avant en raison de l'humidité fréquente des sols à cet endroit. Les premiers fossés de drainage municipaux ont été construits au début des années 1880 et au milieu des années 1890, les problèmes de drainage du district avaient considérablement diminué. Le district des « terres plates » souffrait toutefois aussi d'un manque d'eau potable. Le problème a été surmonté quand on a découvert une source souterraine à quatre kilomètres (2 milles et demi) au sud de Ridgville. Le puits Springbank, comme on l'a appelé, a été agrandi et amélioré plusieurs fois à mesure qu'a augmenté la population de la région, les habitants dépendant de plus en plus de cette unique source de bonne eau propre. Avant le recours aux mares artificielles comme réservoirs d'eau, les colons venaient d'aussi loin que 16 kilomètres (10 milles) à la ronde y chercher de l'eau pour leur bétail.

D'autres familles ont fait le saut dans les années qui ont suivi et en 1903, le nouvel établissement était assez grand pour qu'on y construise une église. Cette église a été remplacée par un édifice plus grand en 1920, et remplacée encore une fois dix ans plus tard quand une tornade a démolie le deuxième édifice. La première école a été construite en 1904 et a accueilli une classe de 75 élèves qui recevaient leur enseignement en allemand du pasteur local.

En 1901, le chemin de fer a passé par l'établissement et en 1902, une gare et le silo de la Lake of the Woods Milling Company ont été construits. Un magasin général a été ouvert en 1914 et une forge en 1924. À cause de la présence et de l'influence de Ridgville et d'Emerson, qui étaient à quelques milles seulement dans l'une ou l'autre direction le long de la voie ferrée, Fredensthal n'a jamais grandi au-delà de ces modestes dimensions. Aujourd'hui, la présence de cette collectivité est marquée par le cimetière et cairn de Fredensthal, et par une église moderne. Quand la voie ferrée a été enlevée dans les années 1970, le silo de Fredensthal a été déplacé et réinstallé cinq milles plus à l'ouest sur la voie secondaire de Pembina du CFPC et la nouvelle voie d'évitement appelée West Fredensthal. Avec des noms comme Knutt, Schwark, Kreitz, Schultz, Weiss, Becker et Schiebe encore communs dans la région, le district de Fredensthal ressort toujours comme un îlot de patrimoine allemand dans le sud-est de la région de l'Aile-de-Corbeau, qui a été majoritairement peuplé par des Anglophones.



#### 5.6.1 Mémorial des pionniers luthériens

Détail d'un cairn érigé dans le cimetière du district de Fredensthal, qui est situé dans le quart sud-ouest de la section 13-1-3 E.M.P., environ 8 kilomètres (5 milles) au nord-est d'Emerson. (Photo : Direction des ressources historiques.)



#### 5.6.2 Panneau routier de Fredensthal

(Photo : Direction des ressources historiques.)

## 6.0 DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE

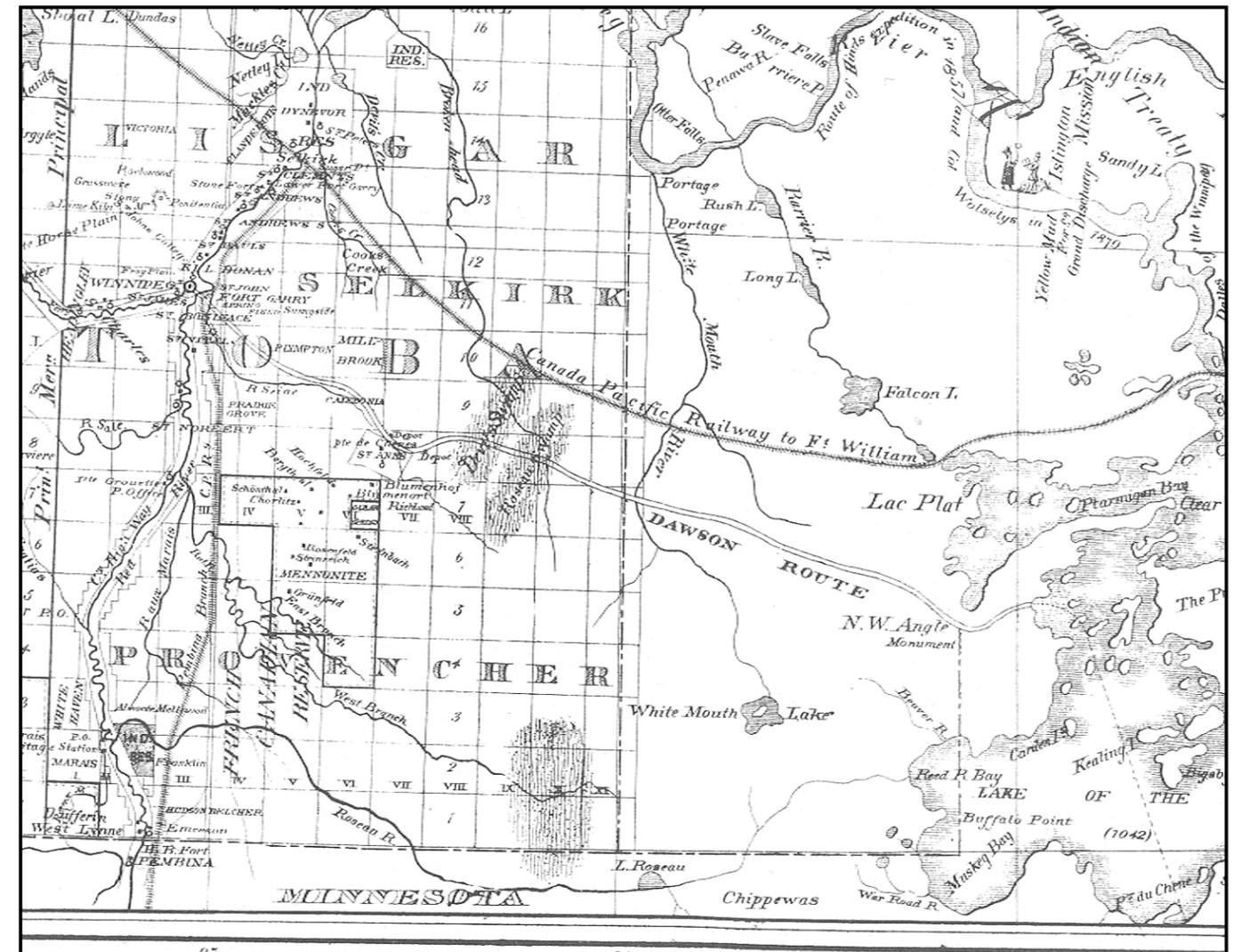
Le paysage de l'infrastructure de la région de l'Aile-de-Corbeau comprend des choses telles que chemins, routes et routes à grande circulation, chemins de fer, fossés et canaux de drainage, passages à gué, bacs et ponts. Bien qu'ils ne soient normalement pas considérés comme des richesses historiques importantes, les éléments d'infrastructure peuvent néanmoins être fort intéressants et attrayants tant d'un point de vue historique que par leur apparence, et sont bien souvent des points de repère hautement visibles dans le paysage. Il y a une variété de lieux liés au développement de l'infrastructure dans la région de l'Aile-de-Corbeau qui méritent d'être mis en relief, tels que la première voie ferrée au Manitoba et certains des premiers ouvrages de drainage des prairies. Les lieux suivants sont parmi les plus importants des lieux connus liés au développement de l'infrastructure dans la région d'étude :

- 6.1 Les tracés et vestiges de chemins
  - 1. Chemin Dawson
  - 2. Chemin Sainte-Anne
  - 3. Chemins de la réserve mennonite est
  - 4. Chemin de la paroisse de Sainte-Agathe
- 6.2 Les chemins de fer
  - 1. Voie secondaire de Pembina du CFCP
- 6.3 Les ponts et bacs
  - 1. Bac de Saint-Adolphe
  - 2. Pont en treillis en bois de Dominion City
  - 3. Pont en treillis en bois de Stuartburn
  - 4. Pont municipal sur le bras sud de la rivière Jordan
  - 5. Pont municipal sur le bras nord de la rivière Jordan
  - 6. Pont Piney Road
  - 7. Pont suspendu de Senkiw
- 6.4 Les canaux de drainage
  - 1. Canal Manning
  - 2. Canal de dérivation de la rivière Seine
  - 3. Drains de la région de Dominion City

### 6.1 Les chemins du peuplement

Outre le chemin Pembina et le chemin Saint-Paul, qui datent de l'époque de la traite des fourrures, de nombreux autres chemins ont été aménagés dans la région d'étude au moment du peuplement qui, dans cette partie du Manitoba, a pris place de 1870 environ à 1900. Le plus important de ces chemins du peuplement était indubitablement le chemin Dawson. Sa construction avait déjà été proposée en 1858 afin de faciliter le peuplement de l'Ouest canadien, mais dix ans ont passé avant que l'on ne commence les travaux. À la fin des années 1870, à peine dix ans après son achèvement, le chemin avait déjà perdu son attrait comme chemin de peuplement, car un passage plus facile via les États-Unis, par train et bateau à vapeur, était devenu la route de choix. En 1881, le voyage entre l'est du Canada et la Rivière-Rouge pouvait se faire très confortablement en train sur la voie principale du CFCP, qui avait atteint la vallée de la rivière Rouge cet été-là.

La documentation cartographique montre que plusieurs autres chemins avaient été aménagés, et ils ont probablement été fortement utilisés dans les décennies qui ont précédé l'aménagement du réseau routier provincial après la Première Guerre mondiale. Ils comprennent un chemin arpenté qui a été aménagé au début des années 1880 parallèlement à la rive est de la rivière Rouge, souvent appelé le chemin Sainte-Marie, qui reliait les collectivités de Winnipeg et d'Emerson, alors nouvellement constituées en corporations. Un chemin de substitution au chemin Dawson a aussi été aménagé à cette époque pour se rendre à l'établissement métis de Sainte-Anne-des-Chênes. Aménagé au sud de la rivière Seine, il était couramment appelé le chemin Sainte-Anne. Après l'établissement de la réserve mennonite est en 1874, la partie ouest de ce chemin a été fortement utilisée par les colons mennonites qui ont aménagé deux nouvelles voies en direction sud-est à partir d'Île-des-Chênes, l'une menant au village de Steinbach et l'autre au village de Kleefeld. De ces villages, les chemins mennonites se ramifiaient encore davantage, reliant plusieurs des plus gros villages de la réserve est. Le chemin Piney est un autre chemin important qui a été aménagé dans la région à l'époque du peuplement. De Sainte-Anne, il suivait la rive sud de la rivière Seine jusqu'à Marchand puis continuait en direction sud-est à travers les hautes terres de la réserve forestière Sandilands jusqu'au hameau de Piney près de la frontière américaine. Ce chemin de l'époque du peuplement a été utilisé principalement pour atteindre les ressources de bois de construction et de bois de chauffage du coin sud-est de la province. Situé en grande partie à l'extérieur de la région d'étude, il n'est pas traité ci-après, mais il est digne de mention, ayant été un chemin très connu de son temps.



#### 6.1.1 Le chemin Dawson

Le plus important des chemins de l'époque du peuplement dans la région d'étude était indubitablement le chemin Dawson. Ce chemin était en fait la partie la plus à l'ouest d'une route plus longue, à la fois fluviale et terrestre, qui reliait les agglomérations qui sont aujourd'hui Thunder Bay et Winnipeg. Les derniers 160 kilomètres (100 milles) de cette route étaient un chemin charretier, le plus souvent appelé Dawson Trail ou chemin Dawson, mais aussi connu sous divers autres noms tels que Dawson Road, Mr. Snow's Road, the Road to NW Angle of Lake of the Woods, the Great Highway et quelques autres plus colorés. Pendant dix ans après son achèvement en 1870, il a fait partie de la seule route entièrement canadienne entre l'est du Canada et les Prairies. On estime que plus de 3 500 colons ont emprunté le chemin Dawson pour immigrer dans l'Ouest canadien. Une bonne partie du tronçon est du chemin Dawson était une route en rondins qui vous secouait les os. Les quelque 60 derniers kilomètres (37 milles) suivaient le tracé d'un chemin beaucoup plus vieux qui reliait l'établissement métis de Sainte-Anne à Fort Garry. Le chemin Dawson était une route dont la difficulté était notoire, et il a perdu une bonne partie de sa circulation très rapidement quand le chemin de fer entre Saint-Boniface et Minneapolis-St. Paul a été terminé en 1879. On a continué d'en utiliser des tronçons localement, ainsi que pour la chasse et la foresterie, mais d'autres ont été graduellement délaissés et envahis par la végétation, surtout sur sa moitié est. Une bonne partie du tronçon ouest du chemin Dawson existe encore sous la forme de la RPS 207 et ce tronçon a été qualifié de route du patrimoine par Voirie Manitoba. Le chemin Dawson était une route difficile, mais dans sa courte histoire, de nombreux groupes et individus notables l'ont emprunté au moins une fois et, de son temps, c'était à n'en pas douter un élément très connu et dont on parlait beaucoup. (Titre de la carte : Province of Manitoba and Part of the District of Keewatin and North West Territory Shewing The Townships and Settlements Drawn from the Latest Gov. Maps, Surveys & Reports for the Prairie Province, 1876. Source : APM, n° H5 614. 1 gbbd 1876. Carte 007 de la DRH.)

## 6.0 Développement de l'infrastructure

Les chemins de l'époque du peuplement, comme les chemins charretiers plus anciens de la traite des fourrures, étaient caractérisés dans leur apparence par le fait qu'ils épousaient directement le relief, empruntant les hauteurs locales, suivant les cours d'eau et contournant les nombreux marais et bas-fonds qui parsemaient la région d'étude avant la mise en œuvre des programmes d'assèchement des terres. En revanche, contrairement à la plupart des chemins de transport de la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui consistaient en une large série d'ornières creusées par le roulement « décalé » plusieurs charrettes attelées l'une derrière l'autre, les chemins de l'époque du peuplement étaient plutôt généralement un simple chemin à trois ornières, faites par les roues des charrettes et les pistes du cheval qui les tirait. Quand on a commencé à aménager les réserves routières de 27 mètres (99 pieds) situées entre chaque section des townships, tant les anciens chemins de transport de la CBH que les nouveaux chemins du peuplement ont été de plus en plus déviés sur le quadrillage nord-sud, est-ouest. Aujourd'hui, quelques vestiges de certains des vieux chemins survivent, entre autres de grands tronçons du chemin Dawson (RPS 207), le chemin Sainte-Anne (RPS 210) et le chemin de la paroisse de Sainte-Agathe et chemin Sainte-Marie (RPS 200 et 246).

L'examen du tracé des premiers chemins tel qu'il est indiqué sur les diverses cartes sources utilisées pour la présente étude montre clairement qu'il y a un lien direct entre le tracé de bon nombre des premiers chemins et le paysage physique environnant, lien qui n'existe pas dans le réseau routier moderne. Ce rapport entre l'homme et le relief est digne d'être noté et, en termes simples, est le suivant : le chemin Sainte-Anne suivait très clairement le terrain plus élevé qui est juste au sud du « grand marais »; le chemin Dawson suivait le cours de la rivière Seine jusqu'à Sainte-Anne, et ensuite jusqu'à Marchand; le chemin Piney suivait les hautes terres des collines Sandilands; le chemin Sainte-Agathe suivait la rivière Rouge; et le chemin Ridge suivait une ancienne crête de plage formée par le lac Agassiz.

L'invention de grosses machines de terrassement au 20<sup>e</sup> siècle a largement éliminé les avantages de lier les chemins aux éléments physiques. Les bas-fonds et aires marécageuses pouvaient être asséchés et n'avaient plus à être contournés. Comme les routes pouvaient être construites sur des plateformes surélevées par rapport au paysage environnant, les élévations de terrain locales n'avaient plus d'importance. Par ailleurs, la mécanisation continue des procédés agricoles après 1900 a permis de cultiver facilement des quarts de section entiers comme un seul grand champ. Les propriétaires fonciers, par conséquent, en sont venus de plus en plus à considérer les vieux chemins qui traversaient leurs champs comme des obstacles aux méthodes agricoles efficaces et à demander aux gouvernements de les fermer, forçant les voyageurs à utiliser le quadrillage des réserves routières. Autres temps, autres mœurs, et comme pour d'autres aspects du paysage culturel de la région d'étude, le lien entre les modes et routes de transport et le paysage physique a diminué lentement mais sûrement.



### 6.1.3 À droite : Chemins de la réserve mennonite est

Carte de la réserve mennonite est au Manitoba montrant les villages et principaux chemins du peuplement tels qu'ils existaient dans le district vers 1880. Remarquez que deux de ces chemins rejoignent le chemin Sainte-Anne, beaucoup plus ancien, et aussi que celui des deux qui est le plus à l'est est erronément appelé le vieux chemin Dawson (*Old Dawson Road*). Remarquez aussi le bien nommé chemin de la crête de gravier (*Gravel Ridge Road*), qui suit la vieille crête de plage indiquée dans la figure 6.1.4. (Titre de la carte : *Mennonite East Reserve Trails*. Source : *Mennonites in Canada 1786-1920 The History of a Separate People*, par Frank H. Epp, 1975, p. 213. Carte 053 de la DRH.)

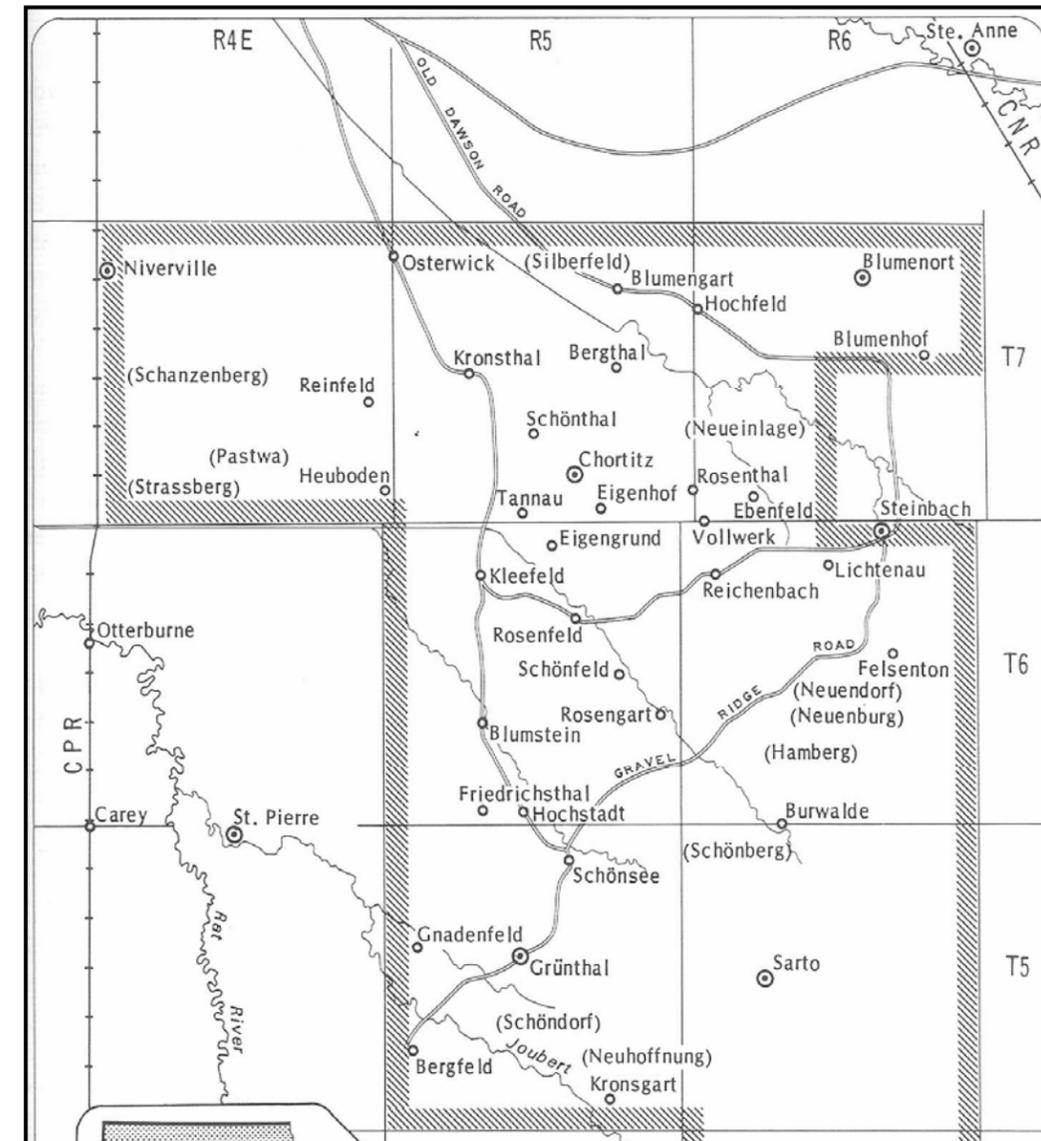
### 6.1.4 À gauche : Crêtes de plages

Détail d'une carte du ministère des Mines du Canada montrant les dépôts de surface au Manitoba en 1931. Cette carte montre clairement les crêtes de plages du lac Agassiz (en rouge) en travers de la pente naturelle du terrain, créant des zones de dépôts limoneux derrière elles (en bleu, n° 7). Elle montre aussi la ligne de transition distincte entre les moraines modifiées par l'action des vagues (en vert, n° 4) et les dépôts lacustres et dépôts de plaine d'inondation à l'ouest et au nord. Cette même transition entre les dépôts de surface allait marquer plus tard la transition entre la zone vouée principalement à la production céréalière commerciale et la zone vouée principalement à la production laitière et l'élevage du bétail. (Titre de la carte : *Surface Deposits in Manitoba*, Department of Mines, 1931. Source : APM, carte non cataloguée « P2068, Map 254A ». Carte 059 de la DRH.)

## 6.1.2 Les chemins de la réserve mennonite est

Après la création de la réserve est et l'arrivée de 1 600 Mennonites dans la région située au sud de Sainte-Anne en 1874, le chemin Sainte-Anne est devenu une partie intégrante du réseau de chemins de la réserve mennonite est. Les colons ont presque immédiatement aménagé un réseau de chemins qui reliait les principaux villages de la réserve au chemin Sainte-Anne autour de l'établissement d'Île-des-Chênes originel. Pour les nouveaux colons, ce chemin était simplement le « chemin de Winnipeg ». La plus notable des quatre principales ramifications des chemins de la réserve est était le Gravel Ridge Road ou « chemin de la crête de gravier ». Ce chemin de 25 kilomètres reliait Bergfeld, dans le coin sud-ouest de la réserve, à Steinbach, passant par Grunthal et Schonsee en chemin. Il suivait une crête de gravier proéminente sur presque toute sa longueur et n'a donc pas été entravé par le terrain rocailleux et en grande partie mal drainé de cette région.

Aujourd'hui, les seuls vestiges visibles des près de 200 kilomètres de chemins aménagés par les Mennonites durant les années 1880 et 1890 sont deux intersections avec le chemin Sainte-Anne, situées dans l'ancien établissement de lots riverains d'Île-des-Chênes. Deux courts tronçons des anciens chemins mènent aux intersections, venant du sud-est. L'un est long de deux kilomètres, l'autre de quatre.



6.1.5 Le chemin Sainte-Anne

Un autre chemin qui a été bien utilisé et qui possède une longue et intéressante histoire est l'autre chemin qui reliait Saint-Boniface et Sainte-Anne-des-Chênes. Il passait au sud de la rivière Seine, se faufilet entre deux grands marais permanents et entrait dans l'établissement par le sud-ouest. Comme la plupart des chemins, il était connu sous plusieurs noms, entre autres the Road to Oak Point (la route d'Oak Point), the Ste. Anne Trail, the Cart Trail to Ste. Anne's, mais il est maintenant simplement le chemin Sainte-Anne, nom qui est utilisé tant à Winnipeg que dans les régions rurales. Bien qu'il ne soit plus complètement intact, divers tronçons du chemin original de 65 kilomètres survivent, notamment un tronçon de 5 kilomètres de la route provinciale à grande circulation (RPGC) 59 au nord d'Île-des-Chênes et un tronçon de 15 kilomètres de la route provinciale secondaire (RPS) 210 au sud de la collectivité. À cause de la constante légère courbe de la route, elle semble presque être une réserve routière ordinaire, mis à part les nombreuses intersections à angles bizarres. Son tracé hors de l'ordinaire se voit le mieux des airs ou sur une carte. Les vastes plaines sans arbres que l'on peut voir au sud-est de la collectivité carrefour de Linden sont ses plus notables lignes de vue. Dans la zone de lots riverains d'Île-des-Chênes, la route devient très pittoresque, les biens-fonds aménagés au bord de la rivière créant ce qui semble être un îlot champêtre au milieu d'une vaste prairie ouverte.

6.1.6 À droite : Le chemin Sainte-Anne  
 Détail d'une carte routière du Manitoba de 1977 montrant les vestiges survivants de l'ancienne « route d'Oak Point ». (Carte : Conservation Manitoba, Cartes et levés, 1977. Carte 061 de la DRH.)

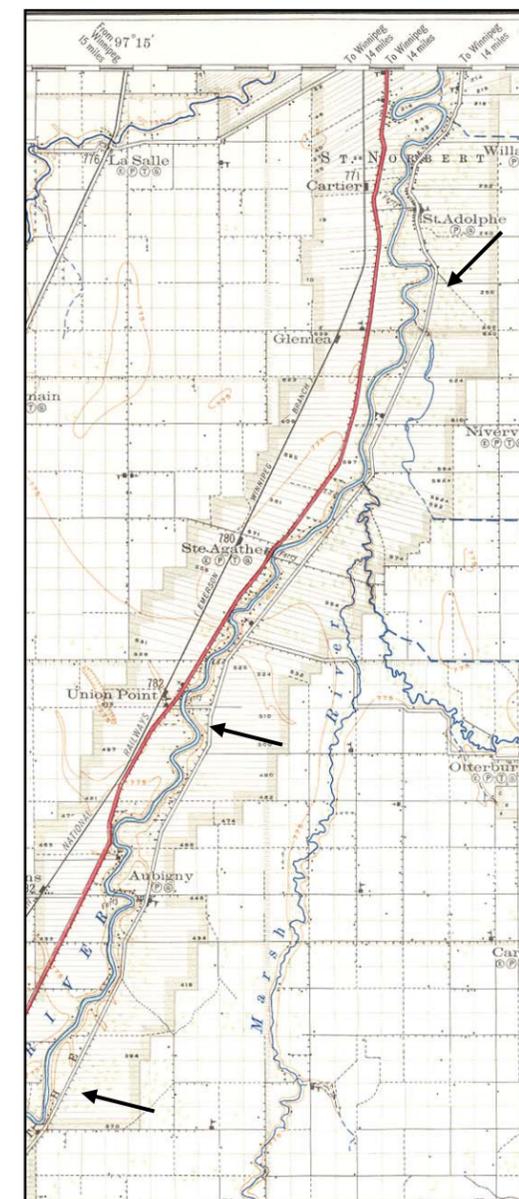


6.1.7 Ci-dessus : Le chemin Sainte-Anne

Détail d'une carte de 1871 montrant le chemin Sainte-Anne, appelé ici simplement « Road to Oak Point ». En comparant cette carte à celle de 1977, remarquez que le chemin original est maintenant coupé par le canal de dérivation de la rivière Rouge et recouvert par la route 59. Au sud d'Île-des-Chênes, il survit sous la forme de la route 210 jusqu'à Linden, continue comme chemin municipal non numéroté et se termine abruptement à la limite ouest du township 8, rang 6 à l'est du méridien principal. Cet arrêt soudain correspond à la limite ouest de la municipalité rurale de Sainte-Anne, ce qui suggère que la fermeture de cette partie de l'ancien chemin près de Sainte-Anne a été une décision municipale. Remarquez aussi que l'établissement de lots riverains de Sainte-Anne ne figure pas sur cette carte. (Titre de la carte : Map of the Province of Manitoba Showing the Surveys Effected in 1871, Dominion Lands Office, March 1, 1872. Source : APM, n° H5 614.1 bj 1871 State 2. Carte 010 de la DRH.)

6.1.8 Le chemin de la paroisse de Sainte-Agathe

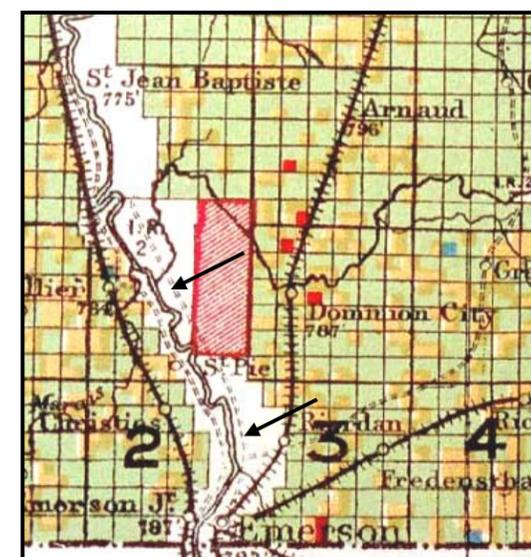
Un quatrième important chemin de l'époque du peuplement aménagé dans la région de l'Aile-de-Corbeau est indiqué aujourd'hui par le tracé des routes provinciales secondaires 200 et 246 le long de la rive est de la rivière Rouge. Connus sous plusieurs noms, dont chemin de la paroisse de Sainte-Agathe et chemin Sainte-Marie, les origines exactes de ce chemin sont plutôt incertaines. La plus vieille carte consultée sur laquelle ce chemin figure est l'édition de 1922 de la série de cartes de section des terres fédérales. Elle montre clairement une route qui va de Winnipeg à Emerson, avec une coupure de 10 kilomètres dans la zone de l'embouchure de la rivière Roseau qui est occupée par la réserve indienne Roseau River. Au sud de la réserve, la route continue jusqu'à Emerson. Fait intéressant, une carte de 1911 montre un petit bout de chemin qui longe la rive est de la rivière Rouge au nord d'Emerson, traverse la rivière Roseau puis la réserve d'un bout à l'autre avant de prendre fin abruptement à la limite nord de la réserve, là où le chemin de 1922 venant du nord s'arrête (figure 6.3.2 plus loin). La carte de 1911 montre aussi le tracé du chemin Saint-Paul, qui longe la rive est de la rivière Rouge de Winnipeg jusqu'aux environs de Saint-Adolphe, où il bifurque vers le sud-est et continue à travers les terres jusqu'à Saint-Pierre-Jolys, avant de reprendre la direction sud. Cela suggère qu'il fut un temps entre 1911 et 1922 durant lequel ces deux bouts de chemin, celui qui partait d'Emerson vers le nord et l'autre, un tronçon du chemin Saint-Paul qui partait de Winnipeg vers le sud, se rejoignaient, formant une route continue entre les deux collectivités. Cependant, comme la réserve indienne Roseau River a toujours relevé du fédéral, il semble que la partie du chemin située dans la réserve n'a jamais été améliorée et qu'on n'a pas non plus construit de pont pour traverser la rivière. Il en est résulté, au fil des ans, une coupure permanente du chemin dans la région de la réserve indienne Roseau River.



Aujourd'hui, les 25 premiers kilomètres (15 milles) de ce chemin entre Winnipeg et Sainte-Agathe sont une route asphaltée (RPS 200) qui traverse un paysage fort pittoresque avec des lignes de vue intéressantes et une variété de types de végétation. Après Sainte-Agathe, il continue sous la forme d'un chemin de gravier sur 65 kilomètres (40 milles) avant d'être interrompu par la réserve indienne Roseau River. Il reprend au sud de la réserve et continue pendant 10 kilomètres (6 milles) avant s'arrêter à Emerson. Une bonne partie de la route traverse des paysages champêtres, ce qui en fait une route de substitution pittoresque à la RPGC 75 entre Winnipeg et Emerson.

6.1.9 En haut à gauche : Le chemin Sainte-Marie

Detail from a 1922 map showing St. Mary's Road between St. Adolphe and St. Jean Baptiste. Note the remnant trail spur just south of St. Adolphe. It was at this point that the Crow Wing Trail veered away from the banks of the Red River and headed to the "ridge" located along the east side of the Red River valley. (Map Title: Sectional Map No. 23, Emerson Sheet, March 1922 Source: Maps & Surveys Branch files. HRB Map #035d.)



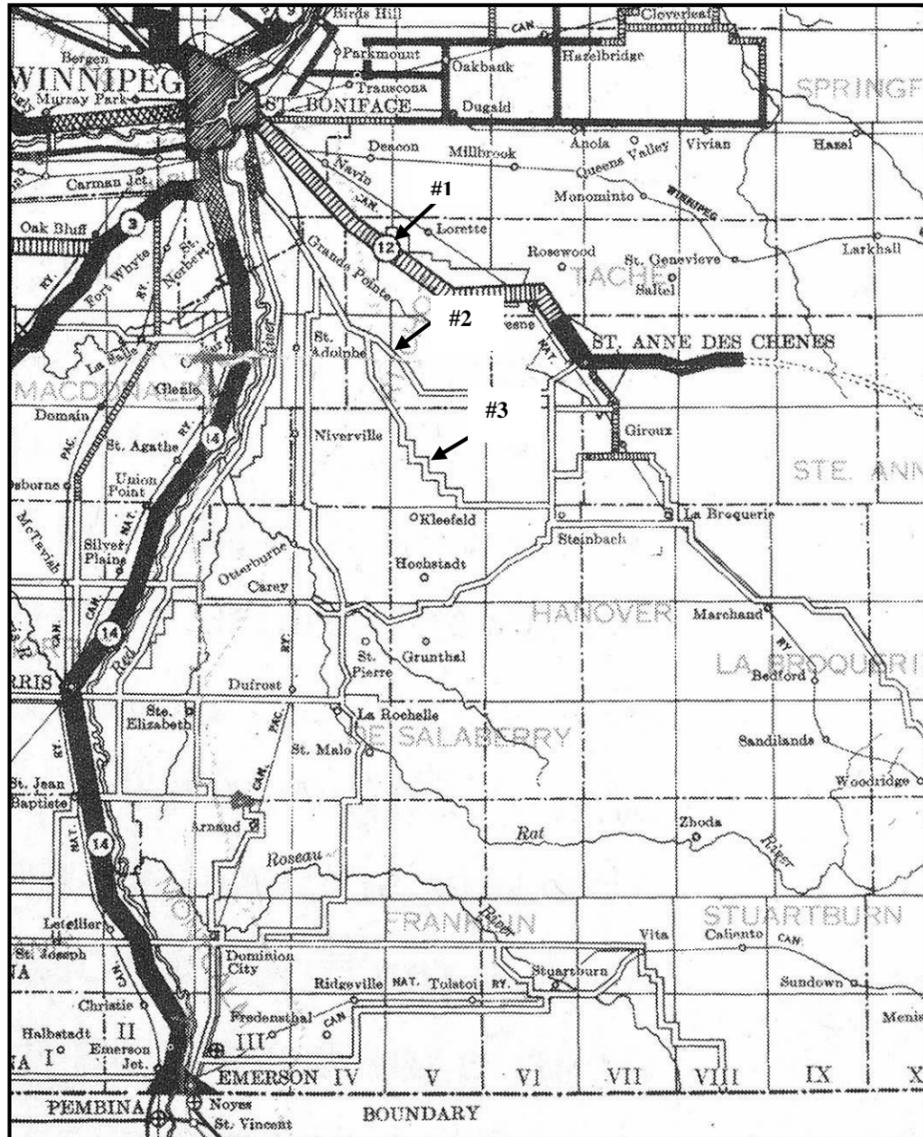
6.1.10 À gauche : Le Chemin Sainte-Marie dans les environs de la rivière Roseau

Partie d'une carte de 1911 montrant le précurseur sud du chemin Sainte-Marie, d'Emerson à la réserve indienne Roseau River. (Voir la figure 5.3.1 pour une vue plus complète du détail de la carte.) (Titre de la carte : Map of Manitoba, Special Edition Showing Disposition of Lands, Dept. of Interior, January 1, 1911. Source : APM, n° H7 614.2 gbbd 1911. Carte 024 de la DRH.)

## 6.0 Développement de l'infrastructure

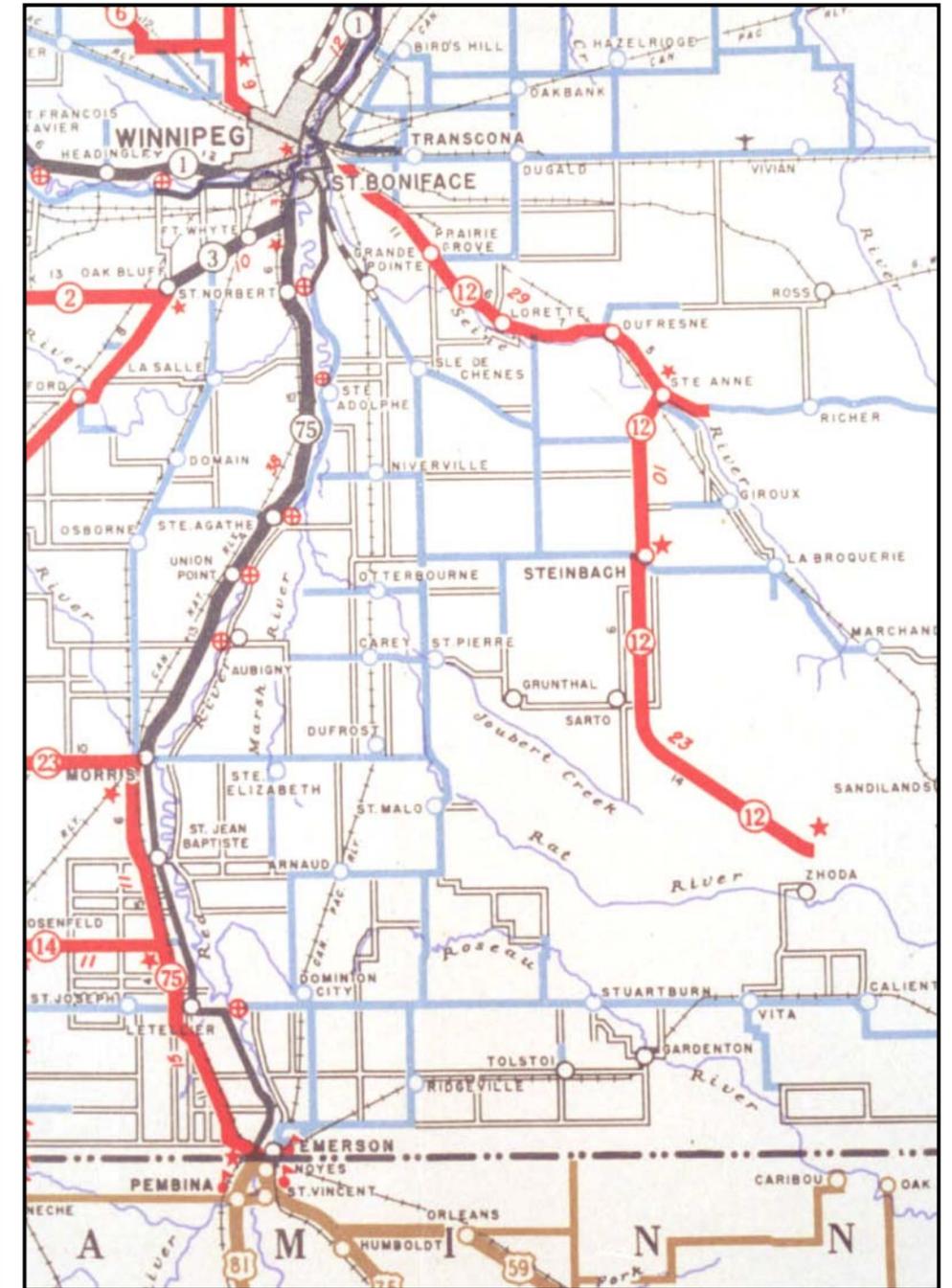
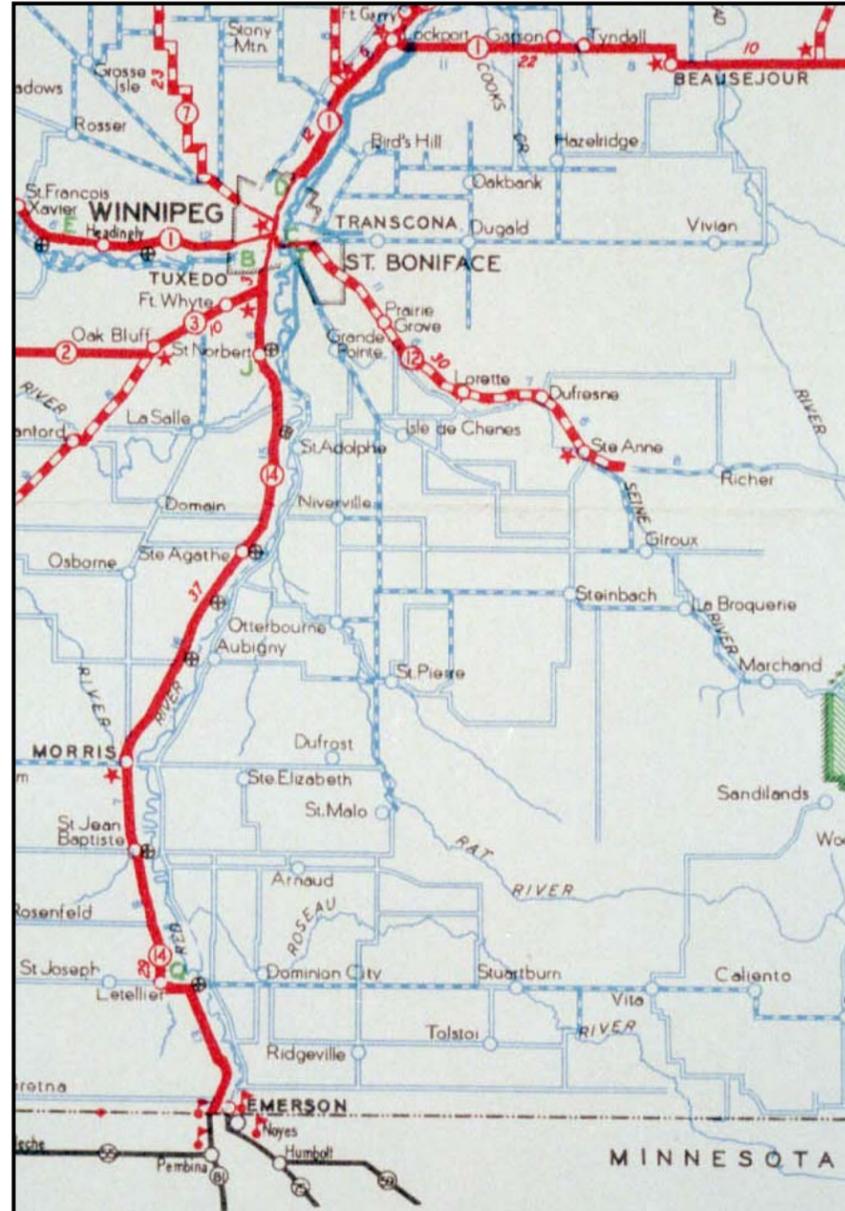
### 6.1.11 Transition des chemins aux routes

Ce détail d'une carte routière du Manitoba de 1928 (ci-dessous) montrant le réseau routier dans le sud-est du Manitoba illustre la transition du vieux réseau de chemins qui épousaient le relief du terrain au nouveau réseau quadrillé de réserves routières nord-sud et est-ouest. Voici quelques éléments dignes de mention visibles dans la carte : 1. La route du chemin Dawson à partir de Saint-Boniface, qui commence comme une grande route (la route 12), descend à la qualité de route secondaire près de Sainte-Anne-des-Chênes, puis déchoit encore davantage à la qualité de simple chemin avant d'être abandonnée complètement comme route cartographiée. 2. Le chemin Sainte-Anne, juste au sud de la route 12, conserve son tracé épousant le relief sur presque tout son tronçon ouest, mais son tronçon est a maintenant été dévié sur le quadrillage des sections. 3. Le plus intéressant est le chemin mennonite qui mène à Kleeefeld, qui bifurque du chemin Sainte-Anne près d'Île-des-Chênes en direction sud pendant environ 10 kilomètres (6 milles) avant d'être dévié lui aussi sur le quadrillage des sections. Une série de « marches » le long du quadrillage sont alors créées dans la tentative de lui redonner sa direction sud initiale. La carte montre aussi le vieux chemin de la crête entre Steinbach et Grunthal, qui existe alors encore en grande partie, comme le chemin Piney juste à l'est et une partie du chemin Saint-Paul entre Saint-Malo et la voie d'évitement de Saint-Adolphe sur la ligne secondaire de Pembina du CFCP. Avec le temps, ces anciens chemins ont continué d'être fermés ou déviés sur le quadrillage des sections, car toutes les nouvelles routes étaient strictement des routes de section. Dans les années qui ont suivi, les nouveaux chemins municipaux ont continué de suivre le quadrillage des sections. Le tracé de la plupart des routes provinciales construites plus récemment dans la région suit le chemin le plus direct, sans tenir compte du quadrillage des sections. (Titre de la carte : *Manitoba Roads Map, 1928*. Source : *Historical Atlas of Manitoba*, p. 431. Carte 046 de la DRH.)



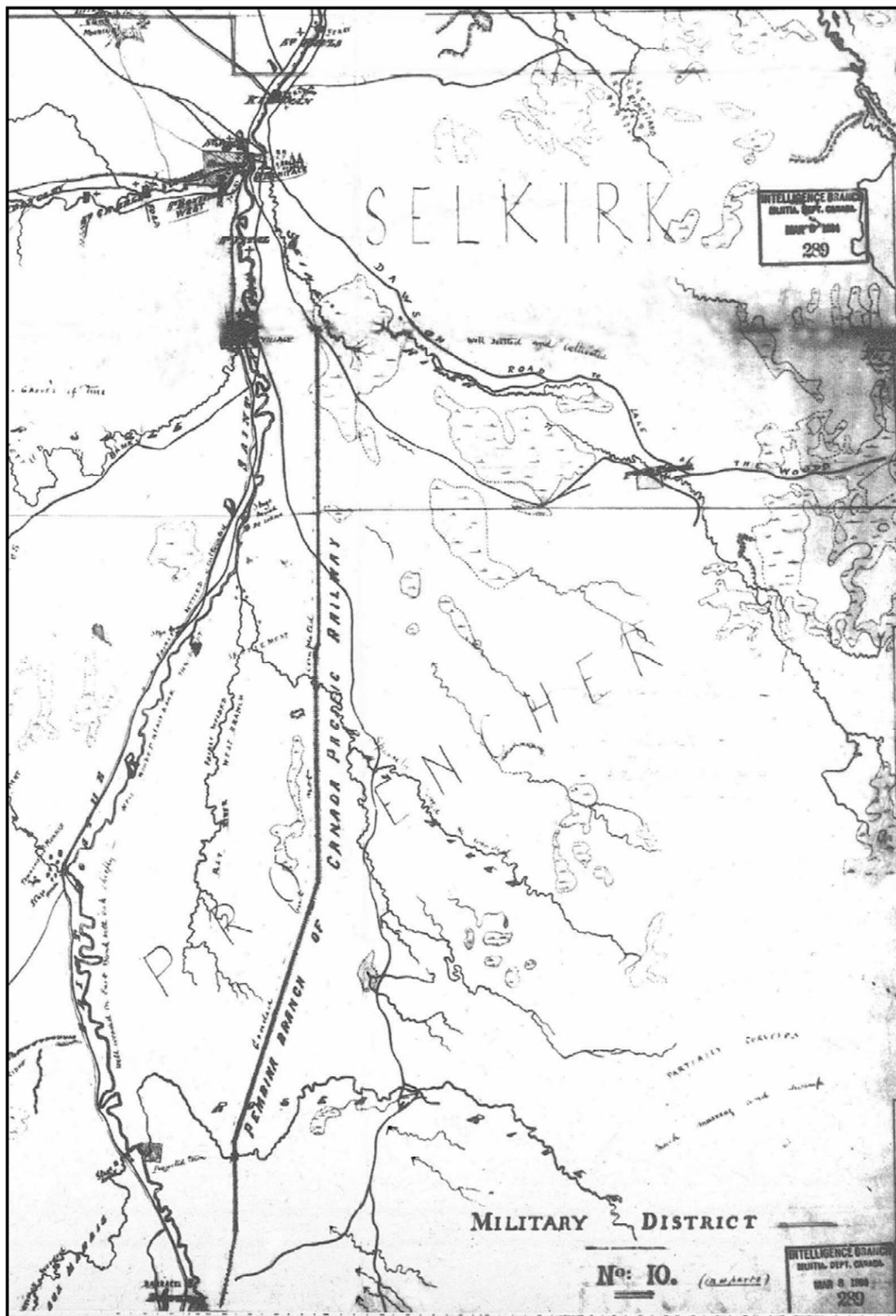
### 6.1.12 Ci-dessous : Le réseau routier s'impose

Détail d'une carte routière du Manitoba de 1939 montrant, entre autres choses, l'abandon de la route de l'ancien chemin Saint-Paul jusqu'à Saint-Pierre-Jolys en faveur d'une route entièrement nouvelle, qui allait devenir la RPGC 59. La principale route jusqu'à la frontière de l'Ontario, la route 1, passait alors par Beausejour, juste au nord de la région d'étude. (Titre de la carte : *1939-40 Manitoba Highways Map*. Source : *APM, n° H3 614.3 gmbd Series 3 1939-40*. Carte 055 de la DRH.)



### 6.1.13 Ci-dessous : Routes provinciales à grande circulation

Détail d'une carte routière du Manitoba de 1951, montrant l'aménagement continu de la RGC 12 ou « nouveau » chemin Piney. À cette époque, la RGC 59 s'arrêtait à Saint-Malo. Mais le réseau routier moderne commençait alors clairement à prendre forme dans la région d'étude. (Titre de la carte : *Manitoba Highways Map for 1951*. Source : *APM, 614.3 gmbd series 3 1951*. Carte 056 de la DRH.)

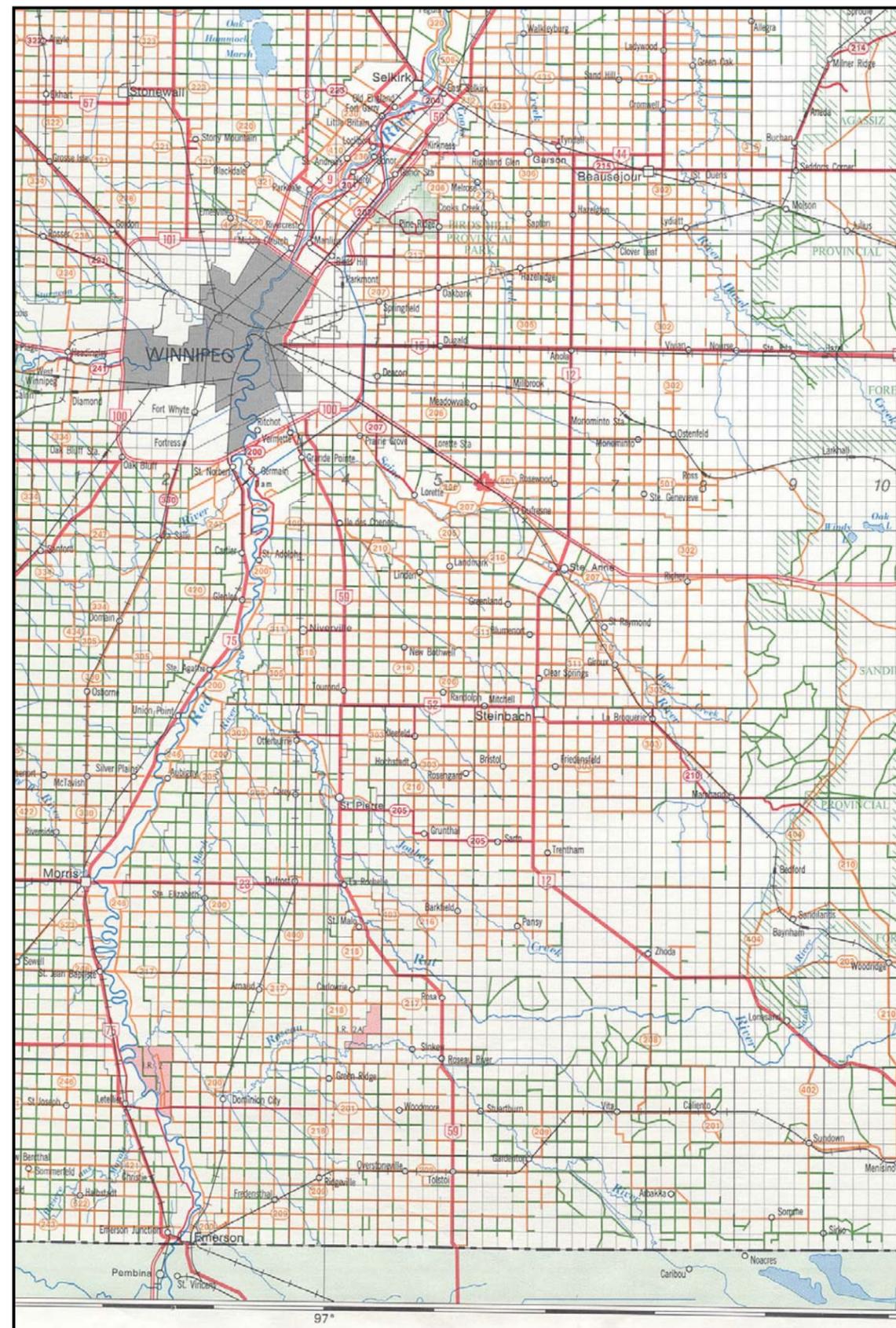


**6.1.14 À gauche : Infrastructure des transports, 1878**

Détail d'une carte imprimée en 1878 montrant les quatre premiers chemins de la région d'étude et la ligne secondaire de Pembina du CFCP, alors inachevée. (Titre de la carte : *Military District No. 10, Department of the Militia, 1878.* Source : *Historical Atlas of Manitoba*, p. 482. Carte 029 de la DRH.)

**6.1.15 À droite : Infrastructure des transports, 1977**

Détail d'une carte imprimée en 1977 montrant toutes les routes provinciales, routes municipales, routes de sections et chemins de fer dans la région d'étude. La transformation de l'infrastructure dans les 99 années qui séparent ces deux cartes illustre les immenses changements qui se sont produits dans la région pendant cette période. (Source : *Direction des cartes et levés. Carte 061 de la DRH.*)

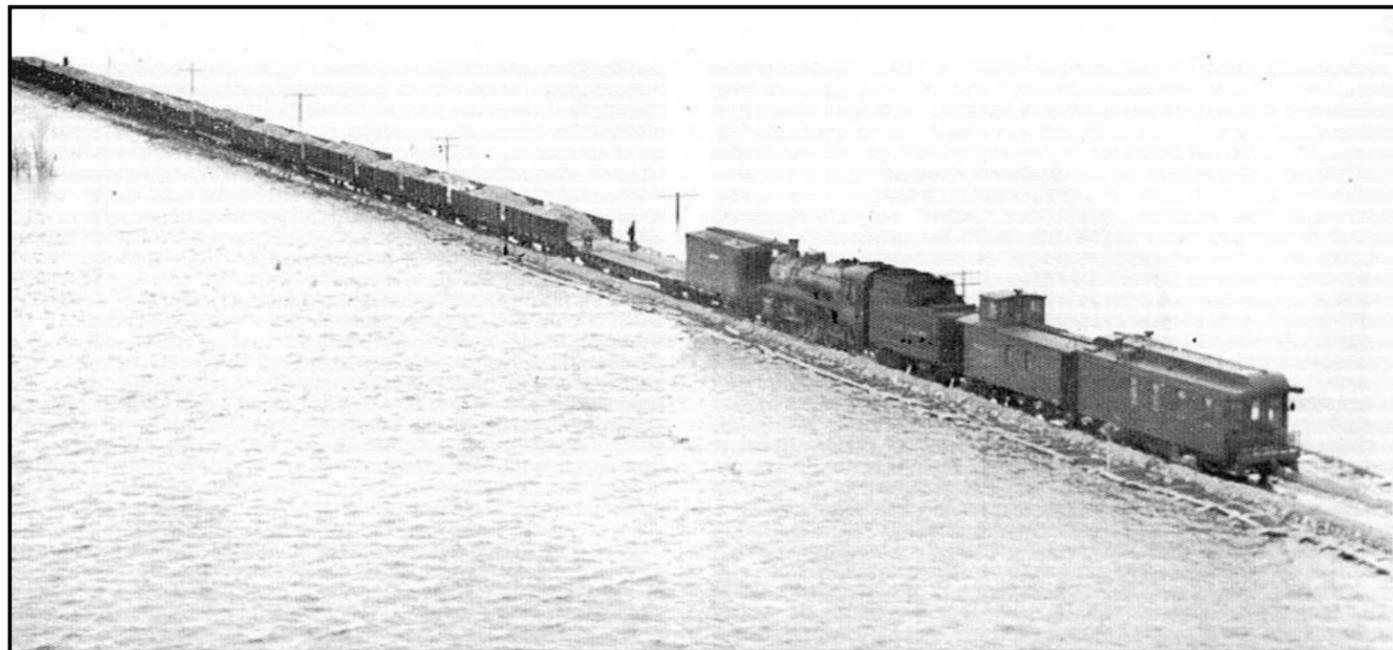


## 6.2 Les chemins de fer

À la fin du 19<sup>e</sup> siècle et dans les premières décennies du 20<sup>e</sup>, la voie ferrée était LE lien vital et la corde de survie des établissements naissants du Manitoba et des provinces de l'Ouest. Pour faciliter le peuplement et le développement rapides des prairies canadiennes, le gouvernement fédéral a encouragé la construction de nombreuses lignes secondaires pour le transport des passagers et des marchandises. L'importance et l'impact du chemin de fer dans les districts ruraux sont demeurés primordiaux jusqu'à l'avènement des transports routiers toutes saisons haute vitesse à la fin des années 1940 et au début des années 1950. Depuis, les camions ont de plus en plus repris le rôle joué initialement par les trains dans l'acheminement des marchandises aux collectivités rurales du Manitoba. Comme dans les autres régions du Canada, de nombreuses lignes secondaires au Manitoba ont maintenant été abandonnées et les voies enlevées.

La région de l'Aile-de-Corbeau a eu trois lignes de chemin de fer. La ligne de Pembina du CFCP, commencée en 1874 et terminée en décembre 1878, reliait Saint-Boniface et Emerson, où elle rejoignait les lignes ferroviaires américaines qui menaient en direction sud vers Minneapolis, Chicago et d'autres villes du Midwest américain. Elle est importante, ayant été la toute première ligne ferroviaire à être en service dans l'Ouest canadien. La deuxième était la ligne de la « subdivision de Sprague » du Chemin de fer Canadien du Nord, qui allait en direction sud-est de Winnipeg à Rainy River, au sud du lac des Bois dans le nord-ouest du Minnesota, puis en direction nord-est jusqu'à Thunder Bay en Ontario. Commencée en 1898 et terminée en février 1902, elle fait maintenant partie de la ligne « sud » du Canadien National vers Thunder Bay et les autres villes plus à l'est. Cette ligne avait été baptisée localement le « Muskeg Express » à cause des terres humides et boisées qu'elle traversait et des millions de cordes de bois de chauffage qui sont sorties des zones boisées du sud-est manitobain durant les premières décennies du 20<sup>e</sup> siècle. La troisième ligne de chemin de fer était la subdivision de Ridgeville du CN. Elle a été construite de 1903 à 1907 et reliait les collectivités de la région de Stuartburn, avec Emerson comme terminus ouest et South Junction, sur la ligne secondaire de Sprague, comme terminus est. Les subdivisions de Pembina et de Sprague sont encore actives aujourd'hui, car elles continuent de jouer un rôle de « route principale ». La ligne de Ridgeville a été abandonnée et ses voies enlevées dans les années 1980.

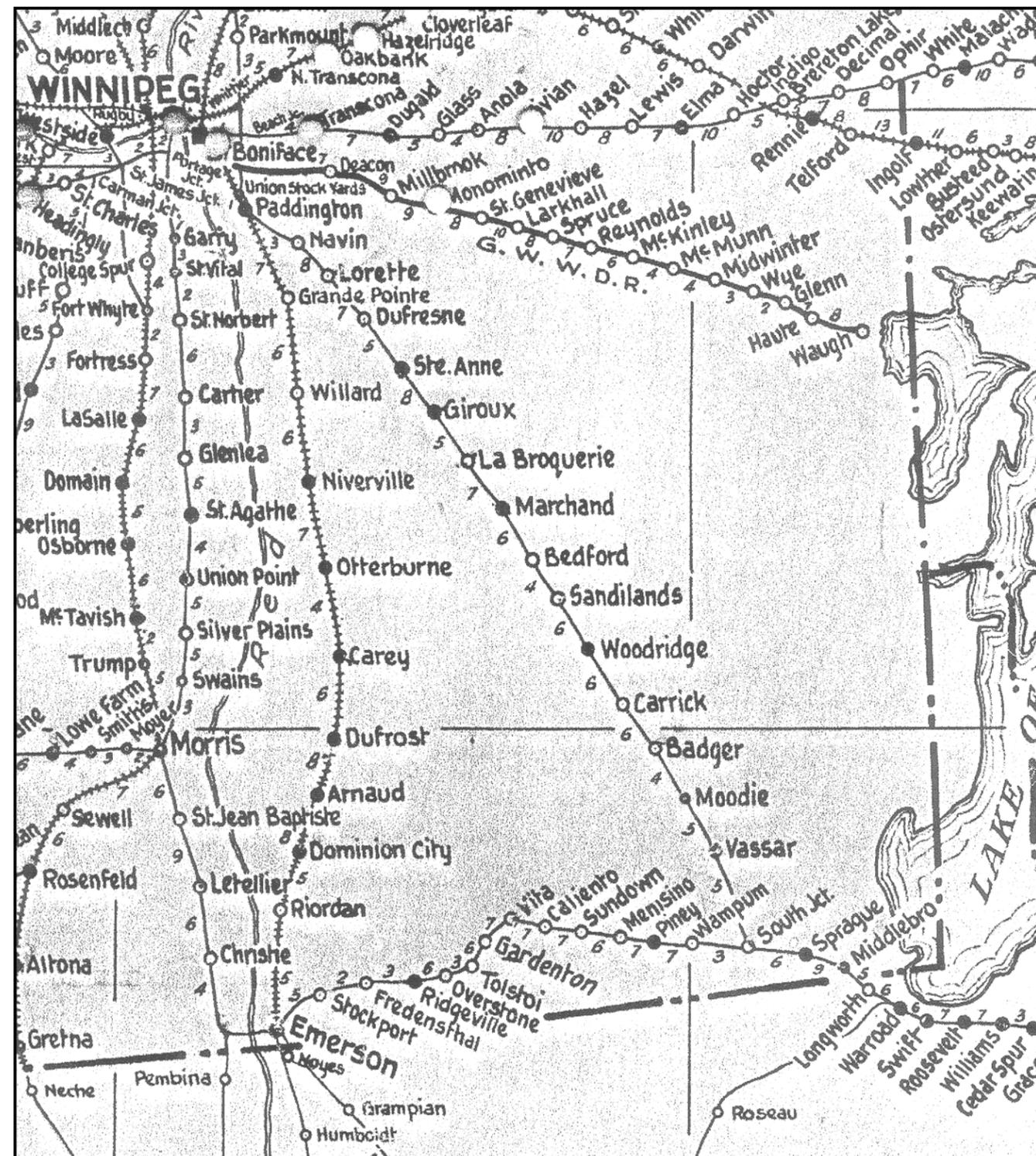
Outre ces trois lignes secondaires, plusieurs courts embranchements ont aussi existé dans la région pendant quelque temps. En 1879, le Chemin de fer Canadien Pacifique a construit un embranchement entre Dominion City et ce qui était alors Greenridge, où on faisait l'extraction du gravier qui a servi à construire le ballast de la ligne secondaire de Pembina. Des trains de wagons plats y circulaient à toutes les demi-heures jusqu'à la voie d'évitement de Dominion City, à 14 kilomètres de distance. Cet embranchement a servi jusqu'en 1882, puis a été enlevé. Après sa fermeture, la majorité du gravier commercial utilisé pour la construction des chemins de fer dans la région est venue de carrières des environs de Bird's Hill, au nord-est de Winnipeg. Un deuxième embranchement, du côté nord de la rivière Roseau à Dominion City, desservait une briqueterie et un moulin qui produisait de la farine et des aliments pour animaux. Les briques fabriquées à cet endroit ont servi à la construction de la célèbre mairie de style « maison de pain d'épice » de Winnipeg. Quand la briqueterie a fermé ses portes et que le moulin a brûlé en 1884, le besoin de cet embranchement a disparu et il a été enlevé lui aussi. Un troisième embranchement a existé pendant un certain temps dans les environs de Sainte-Anne. La raison de sa construction est inconnue; il figure toutefois clairement sur une carte de 1909 de la région (figure 6.2.7). Comme les embranchements de Dominion City, il a lui aussi été de courte durée et toutes traces visibles de son existence ont maintenant disparu.



6.2.1 Ci-dessus : La ligne secondaire de Pembina durant l'inondation de 1950

Avril 1950, la « SOO Line » du CFCP est menacée près d'Emerson. Des milliers de verges cubes de gravier ont été versées le long de la voie pour maintenir le dernier lien à Emerson. Le 30 avril 1950, les rails ont cédé, le service ferroviaire a été coupé et n'a repris que le 27 mai 1950. (Source : *Arnaud Through the Years, 1974, par le Arnaud Historical Committee, p. 336.*)

## 6.0 Développement de l'infrastructure



6.2.2 Ci-dessus : Chemins de fer et voies d'évitement dans le sud-est du Manitoba

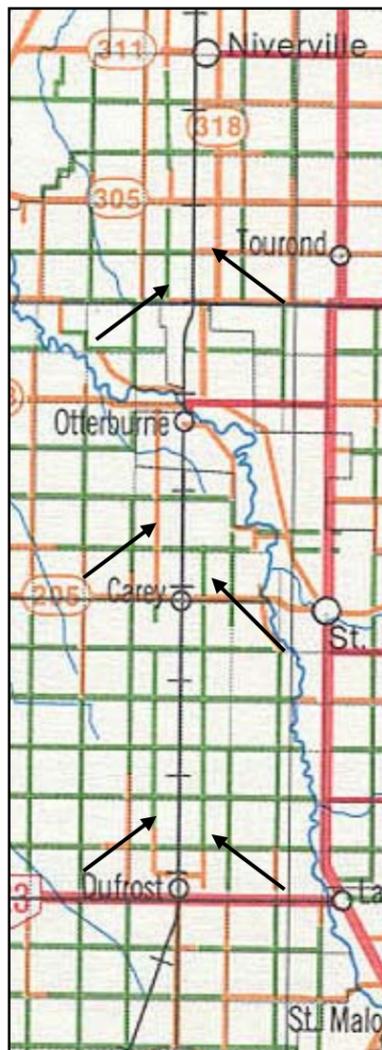
Les chiffres entre les voies d'évitement indiquent la distance en milles entre chaque point. Dix milles était considéré comme la distance aller-retour maximale qu'un fermier pouvait parcourir en charrette tirée par un cheval en une journée; dès lors, la plupart des voies d'évitement étaient à moins de dix milles d'intervalle. (Source : *Canadian National Railways Synoptical History, par A. B. Hopper et T Keramey, 15 octobre 1962. Copie dans les dossiers de la DRH. Carte 094 de la DRH.*)

### 6.2.3 La ligne secondaire de Pembina du CFCP

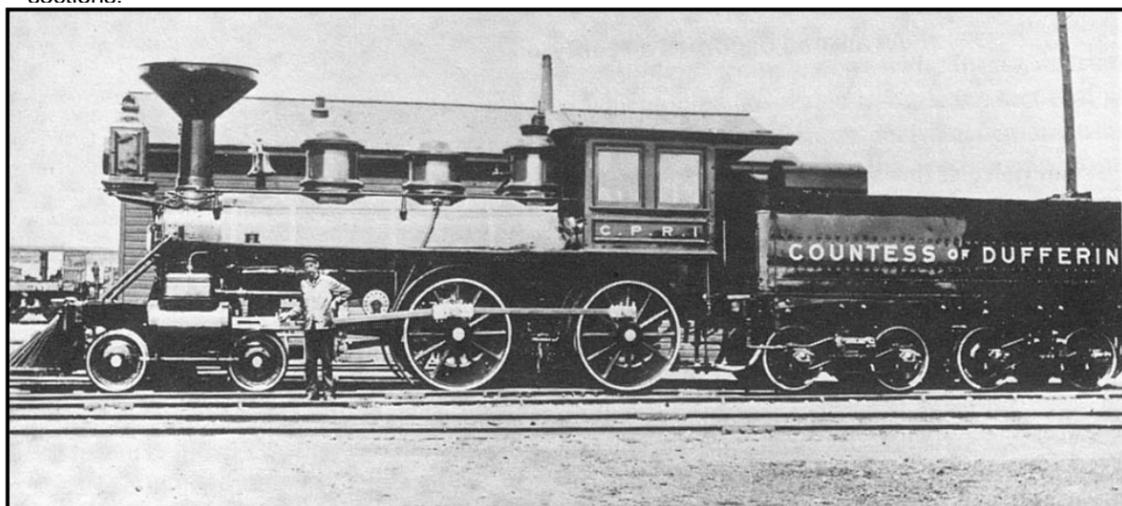
Le premier chemin de fer en service au Manitoba, et donc dans tout l'Ouest canadien, n'a pas été le transcontinental, plus tard appelé le Chemin de fer Canadien Pacifique, mais plutôt la ligne secondaire construite des États-Unis jusqu'à Pembina et terminée à la fin de 1878. Sa construction était une condition préalable à la construction de la ligne principale du CFCP, car elle procurait une ligne pour l'acheminement des matériaux nécessaires à la construction du tronçon ouest du transcontinental. La voie allait de Saint-Boniface à Emerson et Pembina, où elle se raccordait au terminus ferroviaire américain de St. Vincent, au Minnesota. Le dernier crampon du chemin de fer a été enfoncé dans le lotissement urbain qui est aujourd'hui Dominion City le 3 décembre 1878 et le premier train régulier à circuler sur la nouvelle voie est arrivé à Saint-Boniface une semaine plus tard. La première locomotive sur la ligne a été la Countess of Dufferin, qui avait été importée par navire fluvial et barge par son fabricant, Joseph Whitehead, pour les besoins de son contrat de construction de divers tronçons de la ligne principale du Chemin de fer Canadien Pacifique au Manitoba. Une fois la ligne secondaire de Pembina terminée, un lien ferroviaire continu a été établi entre Winnipeg et l'est du Canada. Par conséquent, la vallée de la rivière Rouge s'est vite emplie de « homesteaders » et d'investisseurs, et la région tout entière a connu un prodigieux essor économique. Cependant, comme le gouvernement de l'époque imposait un tarif élevé sur les importations afin de protéger les manufacturiers et fournisseurs de l'Est, la ligne de Pembina n'a jamais pu devenir le lien économique vital avec Minneapolis et Chicago qu'elle aurait pu être si le libre échange avait existé. En 1883, le boom avait pris fin et la valeur de la ligne a été réduite à celle de n'importe quelle autre ligne secondaire.

La géographie a joué un rôle évident dans la construction de la ligne secondaire de Pembina du CFCP. Le côté est de la rivière Rouge a été choisi comme emplacement du chemin de fer, plutôt que la rive ouest, plus peuplée, pour deux raisons. Premièrement, le terminus de la ligne américaine qui allait à St. Vincent, au Minnesota, arrivait à la rivière Rouge du sud-est. En outre, le contrat de M. Whitehead avec le CFCP pour la ligne principale visait le tronçon entre Winnipeg et Kenora. En conservant toutes les activités de construction du côté est de la rivière, il évitait donc l'énorme dépense qu'était la construction d'un pont sur la rivière Rouge. Il a probablement été fort astucieux d'agir ainsi, vu le coût et les répercussions politiques des premiers ponts de train qui ont été construits sur la rivière Rouge tant à Winnipeg qu'à Emerson. La géographie a aussi joué un rôle dans le choix de la route entre Emerson et Saint-Boniface. La collectivité naissante de Roseau Crossing (plus tard appelée Penza, et finalement Dominion City) a apparemment été choisie comme lieu de passage de la rivière Roseau parce que le canal de la rivière à cet endroit était étroit et ses berges hautes et stables. Il était donc relativement plus facile d'y construire la travée d'approche et la travée du pont qu'à d'autres endroits, plus larges, de la « vallée » de la rivière Roseau. Par ailleurs, après avoir traversé la rivière Roseau, le chemin de fer continue obliquement vers le nord-est pendant 8 kilomètres (5 milles) avant de reprendre sa direction plein nord, afin d'éviter les bas-fonds marécageux et nombreux tributaires qui bordent la rivière aux Marais.

Un autre point d'intérêt est le tronçon de 45 kilomètres (28 milles) de la ligne de Pembina qui est situé entre Dufrost et Grande-Pointe. Ce tronçon a été délibérément construit dans la réserve routière de 99 pieds (30 mètres) entre les townships trois et quatre à l'est du méridien principal. Pour demeurer dans la réserve routière, il dévie légèrement à la deuxième ligne de correction. Il semble que ce soit le seul cas au Manitoba où un chemin de fer ait été délibérément construit dans une réserve routière de section, du moins sur une distance appréciable. Dès lors, les routes municipales dans les sections adjacentes à ce tronçon ont dû être aménagées au milieu de la section plutôt que dans la réserve routière même, ce qui fait que certaines des routes de sections dans ces environs ne sont séparées que d'un demi-mille (0,8 kilomètre) plutôt que du mille (1,6 kilomètre) qui sépare habituellement les sections.

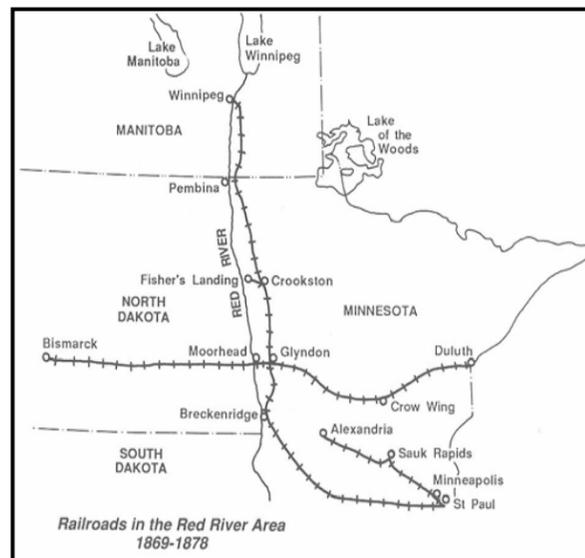


6.2.5 Ci-dessus: L'effet de la ligne de Pembina sur le réseau routier local dans les environs de Dufrost et de Niverville. Remarquez les routes aménagées aux demi-milles à côté de la voie ferrée.



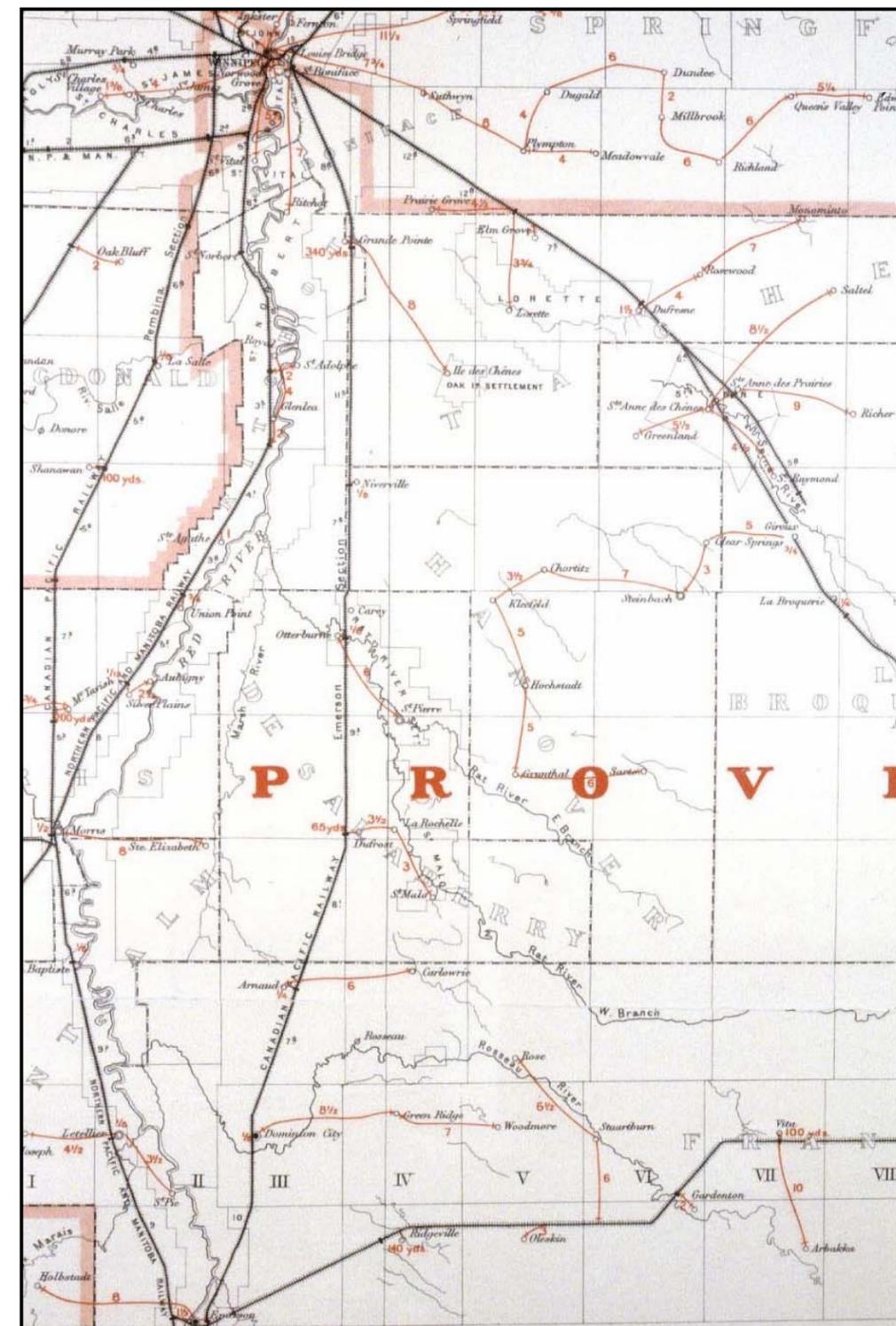
6.2.4 Ci-dessus : Première locomotive

La Countess of Dufferin a été la première locomotive utilisée dans l'Ouest canadien. Mise hors service en 1910, elle est maintenant exposée dans le Manitoba Railway Museum, à Winnipeg. (Source : *Arnaud Through the Years*, 1971, par le Arnaud Historical Committee, p. 336.)



6.2.6. Ci-dessus: Chemins de fer dans la vallée de la rivière Rouge, 1869-1878 (Source : *A River Runs North*, p. 27. Carte 091 de la DRH.)

### 6.0 Développement de l'infrastructure



6.2.7 Ci-dessus : Chemins de fer et bureaux de poste

Détail d'une carte des routes postales de 1909 montrant les chemins de fer dans la région au sud de Winnipeg. Remarquez le court embranchement près de Sainte-Anne. Deux embranchements temporaires semblables ont existé près de Dominion City pendant quelque temps. Comme la plupart des autres biens et services, le courrier était distribué à la campagne par chemin de fer. Les routes de livraison du courrier sont indiquées sur cette carte en rouge et comprennent la distance en milles entre les différents bureaux de poste. Remarquez le caractère ethnique de la plupart des routes de livraison rurales. (Titre de la carte : sans titre. Source : APM, n° H3 614.2 gmd 1909 sheet 1. Carte 014 de la DRH.)

## 6.0 Développement de l'infrastructure

### 6.3 Ponts et traversiers

La rivière Rouge et ses nombreux tributaires ont souvent été des obstacles importants au transport terrestre dans la région d'étude. Au début, on traversait simplement à gué là où la rivière était peu profonde et où le fond était ferme. La rivière Rouge était toutefois un obstacle majeur que les charrettes et chars ne pouvaient traverser à gué que quand le niveau de l'eau était bas. Même pour traverser la rivière Assiniboine, pourtant plus petite, il fallait aller de la colonie de la Rivière-Rouge près de la Fourche à ce qui est aujourd'hui Charleswood pour traverser sans danger. Les passages ou gués ont été des lieux repères communs et bien connus pendant de nombreuses années, surtout le long des chemins Pembina et Saint-Paul.

Il n'a donc pas fallu longtemps après l'établissement de la colonie de la Rivière-Rouge en 1812 pour qu'on commence à construire divers genres de bateaux et barges en vue de traverser du côté ouest de la rivière Rouge, le côté « établi », au côté est de « terres à bois et à foin sauvages ». Dans les années 1840, les bacs à câble commençaient à être courants tant sur la rivière Rouge que sur la rivière Assiniboine. Les premiers traversiers étaient généralement des exploitations privées, qui demandaient des droits de passage. Avec la mise en place et la croissance des administrations municipales locales, cependant, l'exploitation des traversiers est devenue une responsabilité et un service municipaux. À la fin des années 1960, le ministère provincial de la Voirie avait assumé la responsabilité de presque tous les traversiers de la province. La carte routière de 1940 de la province montre neuf lieux de traversée par bac entre Winnipeg et Emerson, Morris étant le seul endroit où un pont enjambait la rivière. Après la Deuxième Guerre mondiale, le Manitoba, comme la plupart des autres provinces, est entré dans une période de croissance et de développement rapides de l'infrastructure et les ponts ont vite commencé à remplacer les bacs. En 1967, seul le bac de Saint-Adolphe était en service. Aujourd'hui, le seul traversier en service au Manitoba est le bac de Stockton sur la rivière Assiniboine près de Glenboro.

Les rivières Seine, aux Rats et Roseau, plus petites, se prêtaient davantage à la construction de ponts et les ponts ont été plus communs que les traversiers sur ces cours d'eau pendant les premières décennies du dernier siècle. Bon nombre de ces ponts étaient petits et de simples constructions en bois. Ils étaient facilement emportés ou endommagés lors des crues. Dans les années 1890 et 1900, on a construit des ponts à charpente en bois et à treillis en acier à plusieurs endroits. Les premiers ponts en pierre et en béton ont été construits entre 1900 et 1914. Dans les années 1920, les ponts à arc en béton sont devenus la norme, et ils avaient souvent très fière allure. À la fin des années 1950, bon nombre des premiers types de ponts ont été remplacés par de simples versions à tablier plat, qui convenaient mieux à la taille croissante des véhicules à moteur et machines agricoles. Quand on l'examine de façon séquentielle, l'évolution des ponts peut en dire long sur les changements et progrès survenus au 20<sup>e</sup> siècle. Ils sont d'excellents modèles des anciennes conceptions et techniques de construction de pointe. La région d'étude a la chance de contenir une variété de vieux ponts survivants qui devraient être considérés comme des richesses du patrimoine potentiellement importantes. C'est pourquoi la Direction des ressources historiques et celle des Transports coordonnent actuellement leurs efforts de repérage et de préservation des exemples les plus importants.

À l'heure actuelle, six des vieux ponts de la région ont été qualifiés de sites du patrimoine municipaux en vertu de la *Loi sur les richesses du patrimoine*. Ce sont les seuls ponts au Manitoba qui soient protégés à titre de sites du patrimoine. Un autre, « Beeche's Bridge » (le pont de Beeche) près de Cartwright, était un très bel exemple d'un des premiers ponts en treillis en acier, mais un manque de ressources et l'opposition des agriculteurs locaux à sa qualification de site du patrimoine ont fait qu'il a fini par être enlevé.

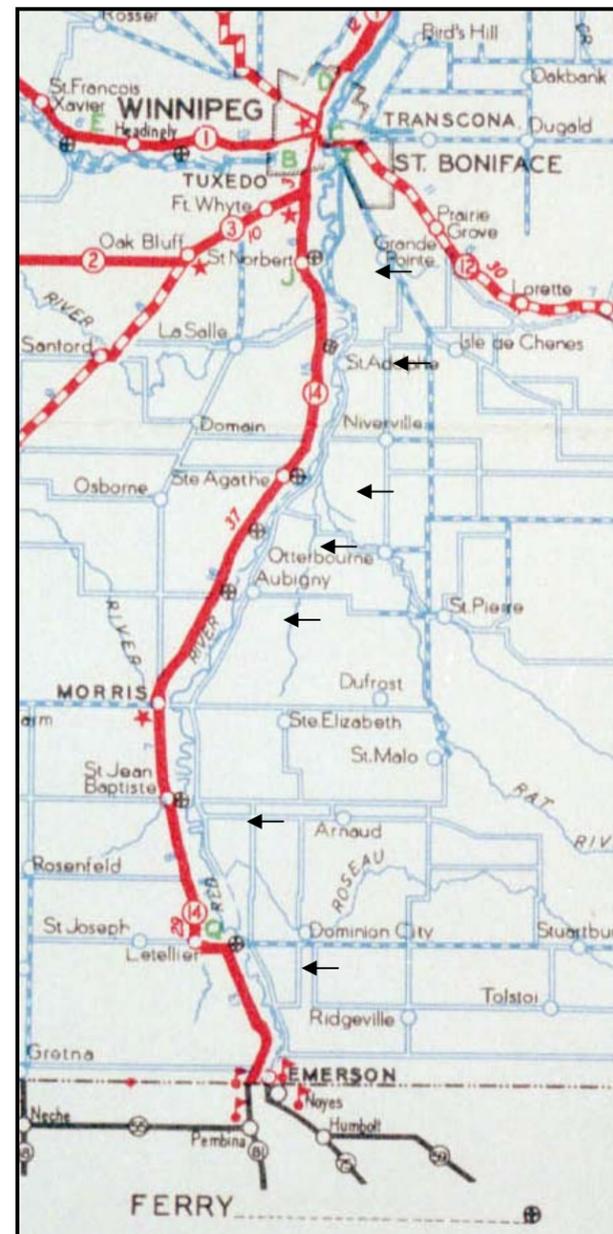
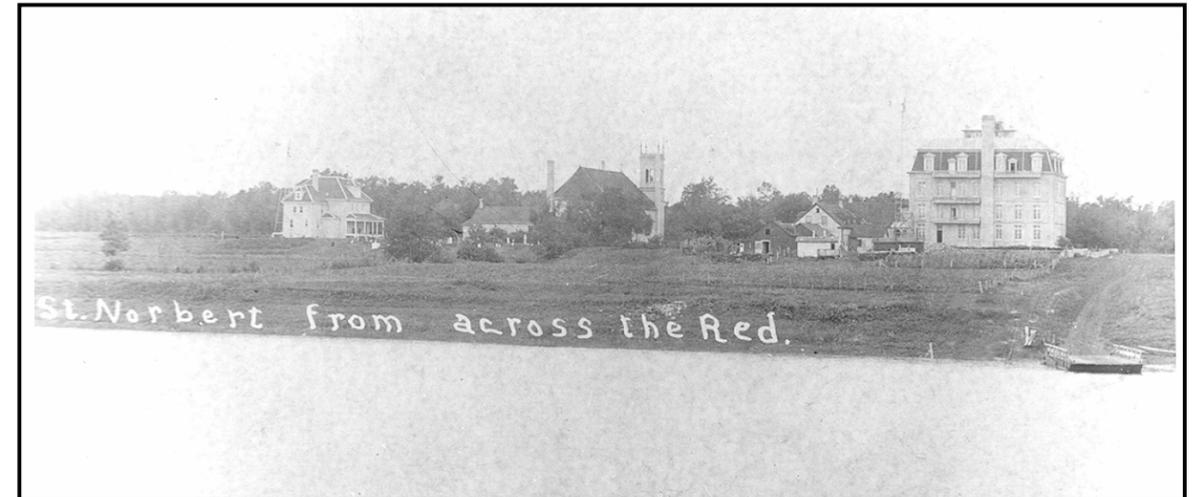
Les lieux suivants sont importants en raison de leur représentation du thème des traversiers et des ponts :

1. L'ancien bac de St. Adolphe
2. Le pont en treillis en bois de Dominion City, site du patrimoine municipal
3. Le pont en treillis en bois de Stuartburn, site du patrimoine municipal
4. Le pont en béton sur le bras sud de la rivière Jordan, site du patrimoine municipal
5. Le pont en béton sur le bras nord de la rivière Jordan, site du patrimoine municipal
6. Le pont à arc en béton Piney Road, site du patrimoine municipal
7. Le pont suspendu de l'école Senkiw, site du patrimoine municipal

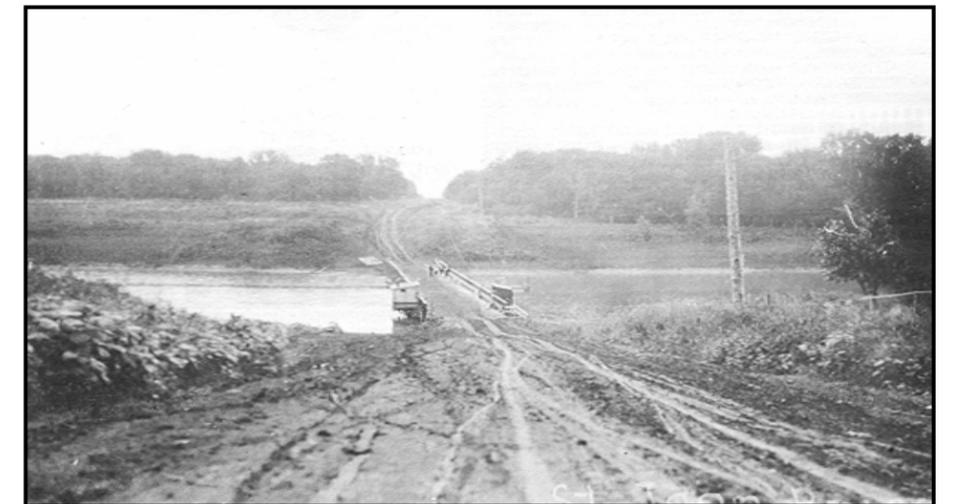
**6.3.1 À droite : Lieux de traversée de la rivière Rouge par bac, 1940** Détail d'une carte routière de 1940-1941 du Manitoba montrant sept lieux de traversée de la rivière Rouge par bac entre Winnipeg et Emerson. (Titre de la carte : *Manitoba Highways Map for 1940*. Source : APM, 614.3 gmbd series 3, 1939-1940. Carte 055 de la DRH.)

#### 6.3.2 À droite : Bac de Saint-Norbert

Photo de Saint-Norbert prise de la rive est de la rivière Rouge, montrant le bac et quelques importants édifices municipaux, vers 1900. (Photo : Archives provinciales du Manitoba.)

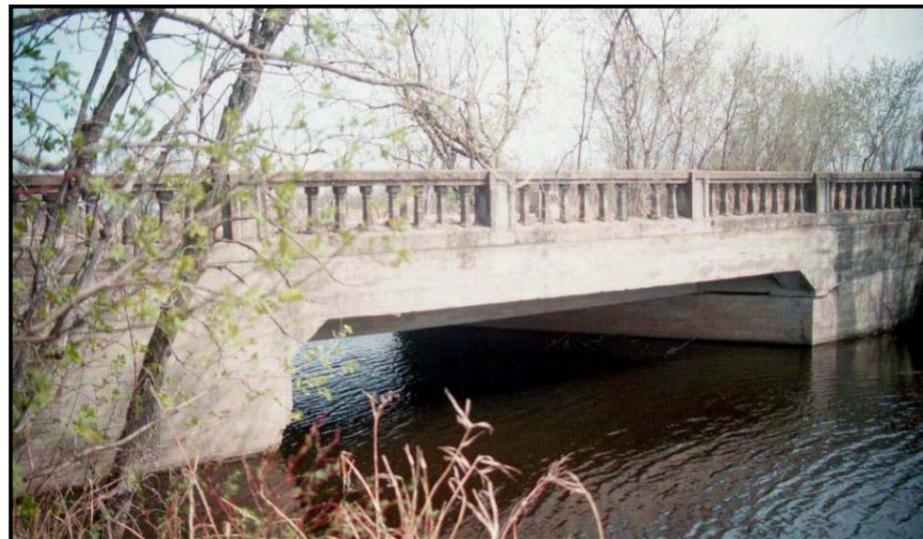


**6.3.3 Ci-dessus : Bac de Saint-Adolphe durant les crues du printemps, 1974** Le dernier bac à assurer la traversée de la rivière Rouge a été celui de Saint-Adolphe. Il existe encore et peut être visité, mais il est garé sans protection près des rives de la rivière à Saint-Adolphe, où il s'abîme lentement. (Photo : Direction des ressources historiques.)



#### 6.3.4 Ci-dessus : Pont flottant

Le bac de Saint-Jean-Baptiste incorporé à un pont flottant temporaire pendant les basses eaux d'automne, vers 1934. (Photo : Archives provinciales du Manitoba.)



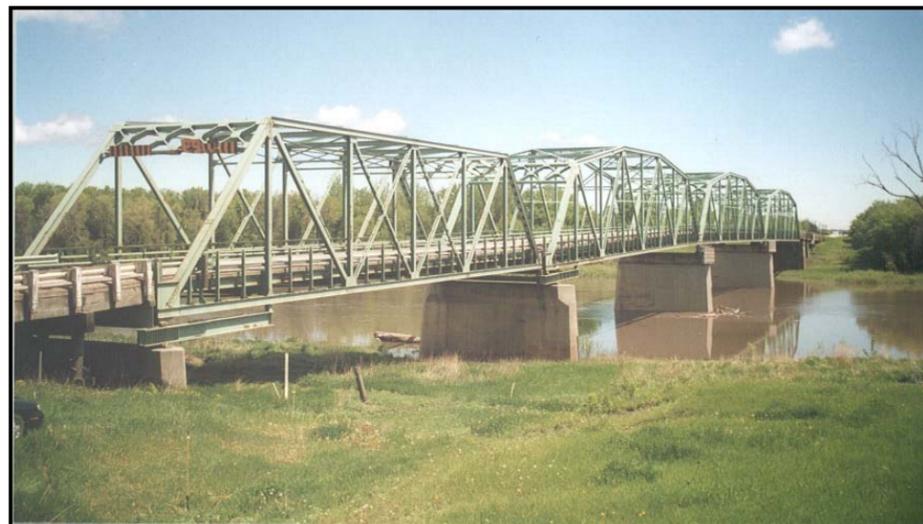
**6.3.5 À gauche : Pont à caisson en béton sur la rivière Jordan près de Greenridge**

L'entrepreneur local Fred Esterby a construit ce modeste mais joli pont en béton de style ponceau pour la M.R. de Franklin en 1920. Les ponts construits au Manitoba dans les années 1920 comportaient souvent des éléments décoratifs, comme les moulures de la balustrade en béton de cet exemple, qu'on ne voit pas dans la conception des ponts construits avant ou après. (Photo : Direction des ressources historiques.)



**6.3.9 Ci-dessus : Pont à arc en béton sur la rivière Seine à Sainte-Anne**

Construit en 1921 et connu localement sous le nom de « pont Piney Road », cette construction a été qualifiée de site du patrimoine municipal par la Municipalité rurale de Sainte-Anne en juillet 1987 et a été le premier pont au Manitoba à être qualifié de site du patrimoine. C'est le seul pont à arc en béton survivant dans le sud-est du Manitoba. (Photo : Direction des ressources historiques.)

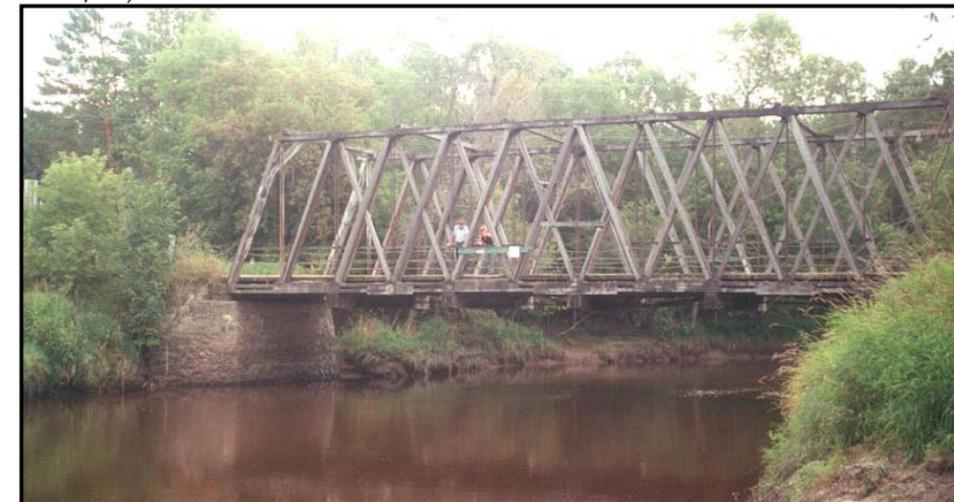


**6.3.6 Ci-dessus : Pont moderne à tablier plat, poutres d'acier et piliers de béton, sur la rivière Rouge à Morris** (Photo : Direction des ressources historiques.)



**6.3.8. Ci-dessus : Pont suspendu de l'école Senkiw**

Ce pont, un des rares ponts suspendus qui restent au Manitoba, a été construit vers 1934 par les habitants de la localité avec des pièces de vieilles machines agricoles. Il a remplacé une sorte de téléphérique que les écoliers de la région utilisaient pour traverser la rivière Roseau et se rendre à l'école Senkiw, située à proximité. Qualifié de site du patrimoine municipal par la M.R. de Franklin en février 2002, il fait l'objet de plans de restauration et on parle de l'intégrer au Sentier transcanadien, qui passe dans la région d'étude. (Photo : Direction des ressources historiques.)



**6.3.10 Ci-dessus : Pont en treillis en bois sur la rivière Roseau, à Gardenton**

Construit en 1918, ce pont à poutre Howe en bois est un des deux seuls exemples survivants de ce type de pont dans la région d'étude. Il a été qualifié de site du patrimoine municipal par la M.R. de Stuartburn en février 2002. (Photo : Direction des ressources historiques.)



**6.3.7 Ci-dessus : Pont moderne à tablier plat, poutres d'acier et piliers de béton, sur la rivière Rouge à Morris.** (Photo : Direction des ressources historiques.)

**6.3.11 À droite : Pont du Sentier transcanadien**

Quelques représentants locaux du tronçon du Sentier transcanadien au Manitoba qui retrace le chemin Saint-Paul inspectent un pont récemment terminé sur la rivière aux Rats, près de Saint-Malo, pendant l'été 2002. Il a fallu construire un pont piétonnier séparé car la plupart des ponts de la voirie du Manitoba ne sont pas conçus, et donc pas assurés, pour un usage piétonnier. (Photo : Direction des ressources historiques.)

