2.0 OCCUPATION AUTOCHTONE DES SOLS – PÉRIODE HISTORIQUE

Les premiers explorateurs français sont arrivés dans la vallée de la rivière Rouge au début des années 1730. Leurs voyages et rencontres avec la population aborigène ont été consignés dans des journaux et sur des cartes et c'est ainsi qu'a commencé l'histoire écrite de la région aujourd'hui appelée les bassins de la rivière Rouge et du lac Winnipeg.

Déplacements autochtones

Pierre Gaultier de Varennes et de la Vérendrye a écrit qu'il y avait trois groupes distincts dans la région dans les années 1730 et 1740 : les Cris, les Assiniboins et les Sioux. Les Cris occupaient principalement les zones de forêt boréale de ce qui est maintenant le nord et le centre du Manitoba. Les Assiniboins vivaient et chassaient dans la zone transitionnelle de prairie-parc, particulièrement la vallée de la « basse » rivière Rouge et de la rivière Assiniboine. Les Sioux vivaient dans la plaine aux alentours de la haute rivière Rouge et à l'ouest de celle-ci dans le haut du bassin hydrographique du Mississippi.

Environ 75 ans plus tard, lors de l'arrivée du premier contingent de colons de Selkirk en 1812, les Assiniboins avaient complètement quitté l'est du Manitoba pour s'en aller vers l'ouest et le sud-ouest, permettant aux Ojibwés ou Saulteaux de la région du lac des Bois et du lac Supérieur de s'y installer. Plus au sud, aux États-Unis, les Ojibwés ou Chippewas avaient aussi migré vers l'ouest et s'étaient installés dans la région du lac Red, aujourd'hui le centre-nord du Minnesota. Certains des Sioux avaient déjà abandonné les zones boisées de l'est de leur territoire et vivaient exclusivement dans la prairie à l'ouest de la rivière Rouge et au sud de la rivière Pembina.

Modes de vie autochtones

Les modes de vie des peuples autochtones qui vivaient dans la zone transitionnelle de prairie-parc étaient probablement fort semblables, qu'ils soient assiniboins, cris ou ojibwés. Les gens vivaient et se déplaçaient au rythme des saisons. Des bandes éparpillées de 10 à 20 familles suivaient un cycle saisonnier assez régulier qui les mettait souvent en contact les unes avec les autres. C'était particulièrement le cas l'hiver quand, comme les bisons, les gens cherchaient refuge dans les vallées boisées, où ils pouvaient facilement se procurer du bois pour faire du feu. Au printemps, une fois la glace des rivières fondue, les gens se dispersaient pour installer leurs fascines de pêche dans les cours d'eau locaux. Les bandes faisaient aussi alors des incursions contre leurs ennemis traditionnels afin de délimiter et protéger leur territoire.

Lieux

Vu la mobilité des populations autochtones locales, elles n'ont laissé aucun bâtiment ou édifice. Ni le « tipi » ni « l'étuve » n'étaient conçus comme des édifices permanents, et les matériaux dont ils étaient faits étaient périssables. Les « fondations » des tipis (cercles de pierres qui en tenaient le bord) étaient facilement déplacées et ont été éparpillées par les pratiques agricoles subséquentes. L'empreinte autochtone sur le paysage culturel patrimonial de la région de l'Aile-de-Corbeau se manifeste dans des sites archéologiques subsuperficiels et dans la tradition orale et le lien spirituel avec les lieux qui ont une importance spéciale. On a relevé au moins trois de ces lieux dans la région d'étude, soit :

1. Le lieu d'habitation et lieu spirituel de Roseau Rapids
2. La route fluviale et « route de guerre » sioux de la rivière Roseau
3. Le lieu spirituel du guerrier blessé

2.0.1 Ci-dessus : Étuve ojibwée
Photo de l'ossature d'une étuve à Roseau Rapids. Cet édifice bâti de manière traditionnelle est utilisé tous les ans par la Première nation de Roseau River pour les cérémonies et rites spirituels de la Midewiwin. *(Photo : Sherry Dangerfield.)*

2.0.2 Ci-dessus : Territoires autochtones
Carte de la région des Grandes plaines du nord, telle qu'on se la représentait vers 1820, y compris les territoires occupés alors par les divers peuples autochtones. Cent ans auparavant, toutes ces tribus occupaient des territoires plus à l'est, mais dans les années 1820, l'expansion de la présence européenne dans l'est du continent les avait poussées vers l'ouest en dehors de leurs terres traditionnelles. La région est représentée dans l'ensemble avec assez d'exactitude sur cette carte, sauf le lac « Manitow Boh » (Manitoba), dont la taille n'est qu'une fraction de sa taille réelle. *(Titre de la carte : Map showing the Kildonan Settlement and Surrounding Region, c. 1820. Source : Historical Atlas of Manitoba, p. 403. Carte 026 de la DRH.)*

2.1 Le lieu d'habitation et lieu spirituel de Roseau Rapids

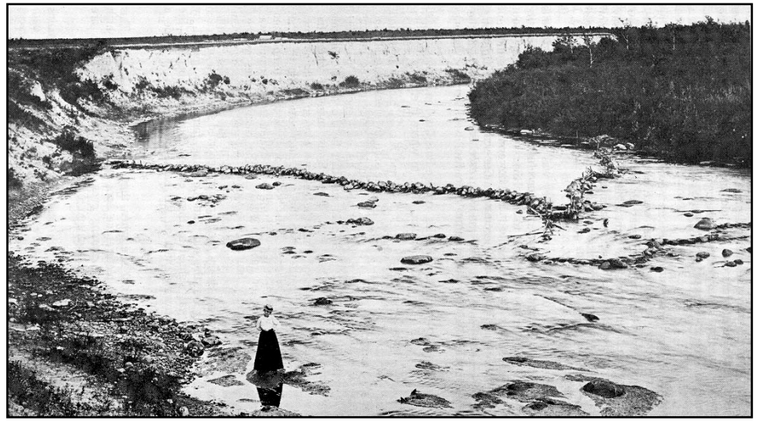
Au moment de l'établissement de la colonie de la Rivière-Rouge en 1812, le grand chef ojibwé Peguis et sa bande occupaient le nord de la région d'étude, tandis que le sud était le domaine des Ojibwés de la rivière Roseau. La bande de la rivière Roseau se rattache apparemment davantage à la grande communauté ojibwée (chippewa) qui était installée autour du lac Red, au Minnesota. Le territoire traditionnel de ce groupe était la région située au sud du lac Supérieur, alors que le territoire traditionnel de la bande du chef Peguis était au nord du lac Supérieur. Par conséquent, bien que liés par la langue et les coutumes, les deux groupes sont de différentes lignées géographiques.

Au début des années 1800, la bande de la rivière Roseau vivait apparemment près de la fourche de la rivière Rouge et de la rivière Pembina, mais quand le gibier a commencé à se faire rare à cause de la construction de plusieurs postes de traite dans les environs, elle est allée s'installer sur les berges plus isolées de la rivière Joe, à quelques kilomètres au nord et du côté est de la rivière Rouge. Là, elle a vite découvert les riches territoires de pêche et de chasse qui bordaient la rivière Roseau ou « River of Willows », qui venaient juste d'être abandonnés par les Assiniboins. Le déplacement vers la vallée de la rivière Roseau s'est fait à peu près au moment de l'arrivée des premiers colons de Selkirk en 1812. À partir de ce moment, le district, particulièrement l'emplacement des rapides, a été ardemment convoité par les Ojibwés. La région était aussi dangereuse, car elle était située sur un des chemins de guerre traditionnels des Sioux pour leurs incursions dans la région du lac des Bois.

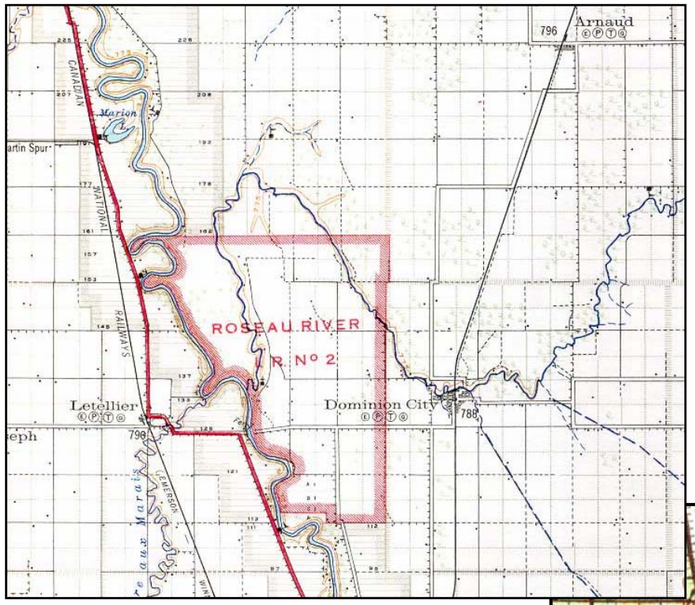
La majorité de la bande s'est installée aux rapides ou « See-bos-qui-tan », comme les appelaient les Ojibwés. D'autres se sont établis au confluent de la Roseau et de la Rouge. Un troisième important campement s'est installé au confluent du ruisseau Jordan et de la rivière Roseau, à mi-chemin entre le camp des rapides et celui de la rivière Roseau. Au début du peuplement européen de la région, vers 1870, on estime qu'environ 600 Ojibwés vivaient à différents endroits le long de la rivière Roseau. Le lieu des rapides était un magnifique endroit naturel où la rivière sortait des « hautes terres » boisées vallonnées et entrait dans la prairie de la vallée de la rivière Rouge. Il y avait longtemps que c'était un lieu de campement important pour la population aborigène de la région. On y pêchait à la fascine depuis des siècles dans ses eaux peu profondes, avec une espèce de « barrage » qui aiguillait esturgeons, brochets, laquaiches et poissons-chats vers un parc où on pouvait aisément les attraper. L'esturgeon d'eau douce en particulier recherche l'eau claire pour frayer et la Roseau était une importante rivière de frai. On dit qu'au moment de la migration des esturgeons au début juin, ils étaient si abondants qu'on pouvait presque traverser la rivière sur leur dos. On rapporte aussi que des Autochtones venaient chaque année d'aussi loin que Bismarck, dans le Dakota du Nord, pour pêcher et fumer le poisson à cet endroit.

En 1903, un colossal esturgeon de 4,5 mètres, 182 kilos (15 pieds, 400 livres), que l'on a estimé vieux de 150 ans, a été pêché dans la rivière près de Dominion City. On a dit que c'était le plus gros poisson jamais pêché dans les eaux du Manitoba et une photo en a paru dans les journaux partout en Amérique du Nord. Ce fut aussi probablement un des derniers esturgeons d'eau douce pêchés dans la rivière Roseau, car après la construction du barrage et des écluses près de Selkirk de 1907 à 1910, l'espèce a disparu du cours supérieur de la rivière Rouge, étant incapable de passer dans la petite échelle à poissons aménagée à Lockport.

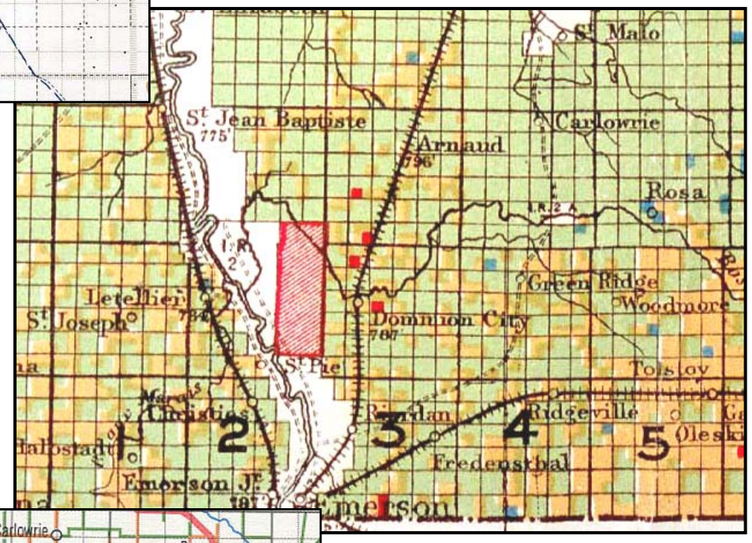
Le lieu des rapides de la rivière Roseau était si important pour les Ojibwés qu'ils ont cédé une grande partie de leur réserve originelle au confluent des rivières Roseau et Rouge en échange d'une parcelle beaucoup plus petite à l'endroit des rapides. Toujours considéré comme sacré, l'endroit est le lieu des cérémonies et rites spirituels de la Midewiwin, ainsi qu'une source de plantes médicinales.



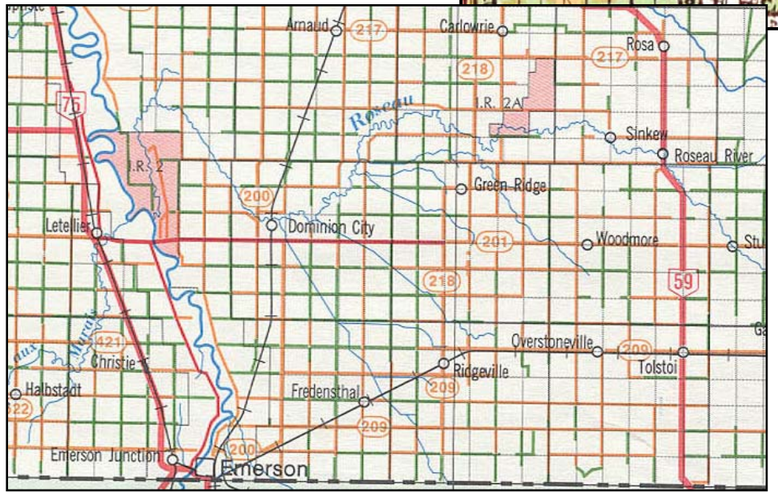
2.1.1 À gauche : Roseau Rapids
Vestiges d'une ancienne fascine autochtone à Roseau Rapids, photographiée en 1900. *(Photo tirée de Dominion City – Facts, Fiction, and Hyperbole, par James M. Wadell, 1970, p. 14.)*



2.1.2 À gauche : Réserve indienne Roseau River originelle
Détail d'une vieille carte topographique montrant la configuration originelle de la réserve Roseau River. Elle couvrait environ 20 sections ou 1 300 hectares (3 200 acres) de terrain. La carte montre aussi l'arpentage en sections et en lots riverains, les chemins de fer, les canaux de drainage et les chemins tels qu'ils étaient au début des années 1920. *(Titre de la carte : Sectional Map Sheet No. 23, 1922 series. Source : collection archivistique de la Direction des cartes et levés du Manitoba. Carte 035 de la DRH.)*



2.1.3 À droite : Cession de la réserve Roseau River
Détail d'une carte de 1911 montrant la cession de 12 sections de la réserve indienne Roseau River, faite en échange de deux sections supplémentaires dans la réserve indienne Roseau Rapids 2A. *(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.)*

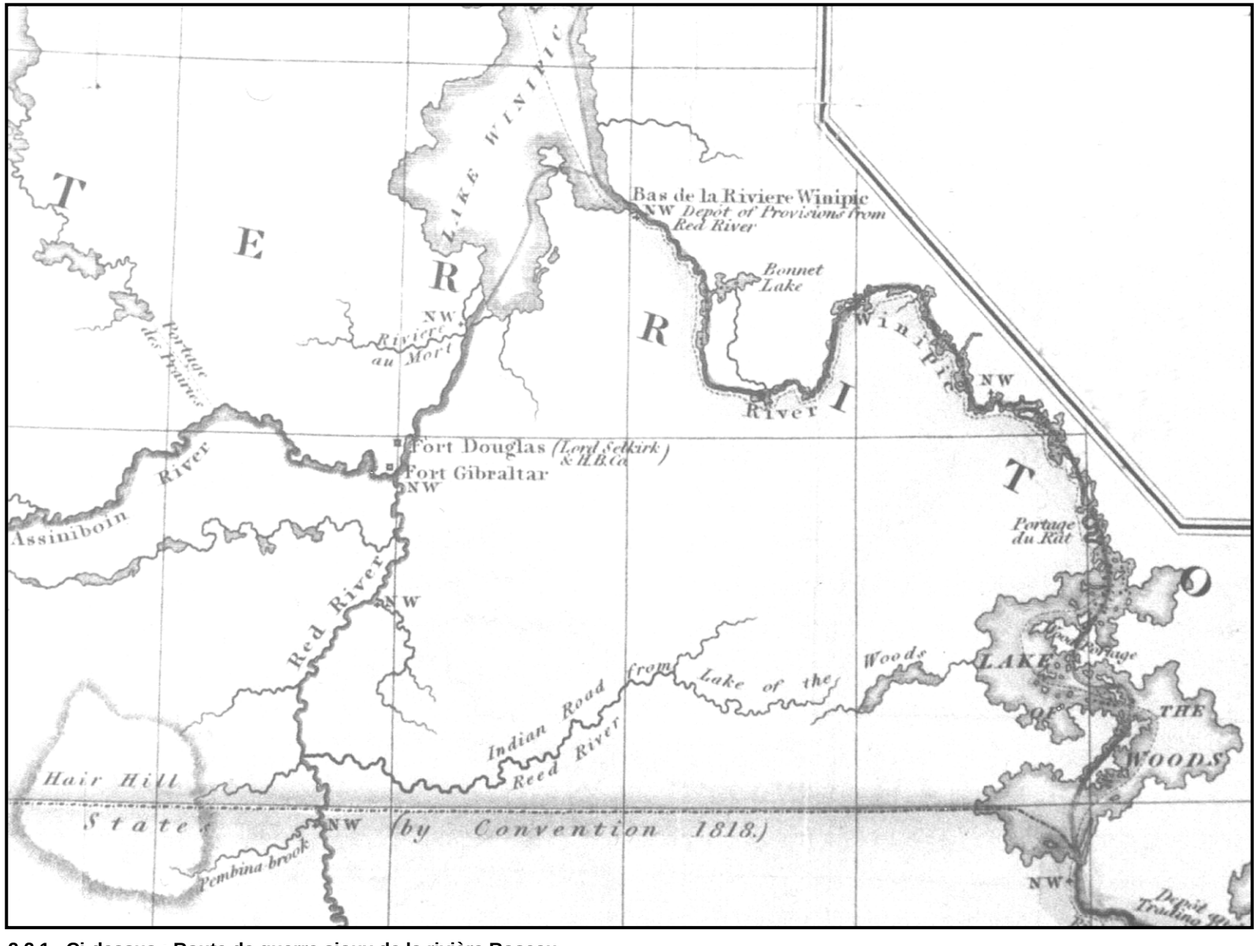


2.1.4. À gauche : Réserves indiennes Roseau River et Roseau Rapids
Détail d'une carte routière provinciale de 1977 montrant la configuration actuelle de la réserve indienne Roseau River n° 2 et de la réserve indienne Roseau Rapids n° 2a. On y voit aussi toutes les routes provinciales et municipales, les chemins de fer, l'emplacement des collectivités et les cours d'eau. Remarquez que l'ajout à la réserve indienne Roseau Rapids n° 2a n'inclut pas les terres adjacentes à la rivière Roseau. *(Titre de la carte : Manitoba Roadways Map, 1:500,000 scale, Special Edition, 1977. Source : Direction manitobaine des cartes et levés. Carte 061 de la DRH.)*

2.0 Occupation autochtone des sols

2.2 La route fluviale et route de guerresioux de la rivière Roseau

Les Ojibwés étaient traditionnellement des habitants des forêts et avant l'arrivée des négociants en fourrures européens, ils habitaient la région au nord et au sud du lac Supérieur. Pendant les années 1700, le déplacement vers l'ouest de groupes tels que les Algonquins et les Cris a poussé les Ojibwés vers l'ouest dans les territoires traditionnels des Assiniboins et des Sioux. Les Assiniboins étaient un groupe de langue sioux mais les relations entre ces deux groupes étaient pacifiques. Les Ojibwés et les Sioux, par contre, étaient des ennemis mortels. Quand les Ojibwés sont arrivés dans la région du lac des Bois et du lac Red au début des années 1700, chacun des deux groupes a commencé à faire des incursions guerrières dans les territoires de l'autre. Les Sioux ont utilisé la rivière « Reed » ou Roseau comme « route de guerre » vers le lac des Bois jusque dans les années 1850. En 1736, dans un des incidents les mieux connus, un groupe de guerriers sioux a rencontré une brigade de canots française et ojibwée, tuant 20 hommes, y compris un prêtre jésuite, le père Aulneau, et le fils de La Vérendrye, Jean-Baptiste. Cet endroit s'appelle maintenant Massacre Island, l'île au massacre, au Minnesota. Avec le temps, les raids dans la région du lac des Bois sont devenus moins fréquents, les Sioux reculant pour défendre les prairies.



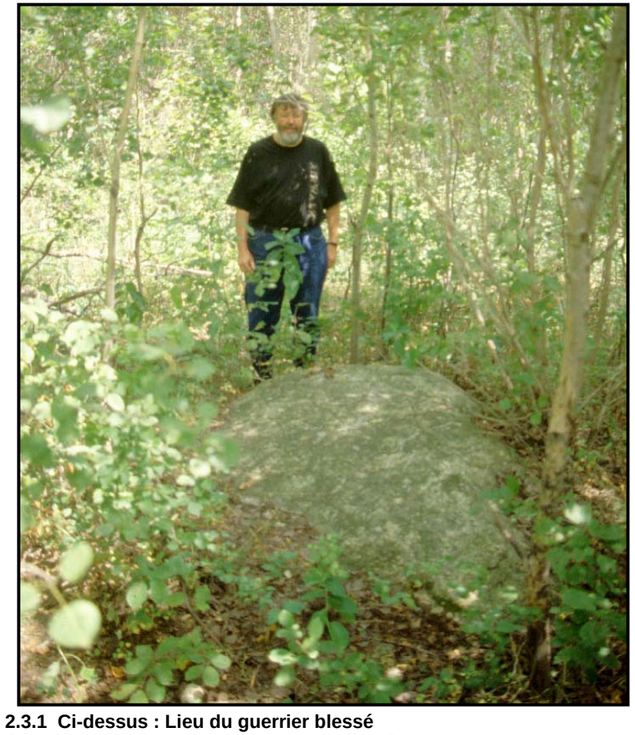
2.2.1 Ci-dessus : Route de guerre sioux de la rivière Roseau
Détail d'une carte datée de 1816 montrant les postes de la Compagnie du Nord-Ouest dans la région qui est aujourd'hui le sud du Manitoba. Remarquez que la rivière Roseau ou Reed River, comme elle était alors appelée, était encore considérée comme une importante route fluviale et qualifiée de « Indian Road from Lake of the Woods » ou route indienne du lac des Bois. Elle a été utilisée par les Sioux, les Ojibwés et aussi, pendant un certain temps, par plusieurs négociants en fourrures comme route de substitution pour se rendre dans la vallée de la basse rivière Rouge. *(Titre de la carte : A Map of Part of the Indian Territories in North America Exhibiting the Route of the Indian Fur Traders from Fort William to the Red River and to the other Trading stations of the North West Company, 19 June 1816. Source : APM, n° H3 614.2 gmd 1909 Sheet 1. Carte 018 de la DRH.)*

2.3 Le lieu du guerrier blessé

Pendant la période de la fin des années 1700 et du début des années 1800, les escarmouches entre les Ojibwés et les Sioux dans la région d'étude ont été indubitablement fréquentes. Deux grandes « fosses de tir » auraient été creusées à See-bos-qui-tan (Roseau Rapids) par les Ojibwés comme défense contre les raids des Sioux. L'une était près du chemin Saint-Paul, au passage à gué d'en bas, du côté sud de la rivière; l'autre était du côté nord de la rivière, sur la haute rive, à l'est du passage d'en haut. Au moins un lieu, le lieu du guerrier blessé, dans la M.R. de Franklin, est reconnu autant par les Sioux du Dakota du Nord que par les Ojibwés de Roseau River comme un lieu spirituel sacré, commémorant un engagement particulier entre les Sioux et les Ojibwés, au cours duquel un guerrier ojibwé s'est distingué par sa bravoure.

Selon la légende, un parti de Sioux poursuivait un groupe d'Ojibwés qui tentaient d'atteindre la sécurité relative de leur campement aux rapides. Un des Ojibwés, qui avait été blessé dans la bataille initiale, a exhorté ses compagnons à le laisser derrière pour retarder les Sioux et assurer leur échappée. Utilisant la protection relative d'un énorme rocher, le guerrier blessé a été capable de retarder les Sioux assez longtemps pour permettre à ses compagnons de se sauver. Quand ils sont revenus avec des renforts, ses compagnons ont découvert que l'homme avait été tué par les Sioux. Les Sioux avaient toutefois été si impressionnés par la bravoure du guerrier blessé qu'ils avaient décidé que dorénavant, le rocher marquerait la limite nord du territoire sioux. Encore aujourd'hui, les Sioux et les Ojibwés considèrent cet endroit comme un lieu spirituel, où ils font des offrandes de tabac et de foin d'odeur pour commémorer la bravoure du guerrier blessé.

Durant les conditions de bol de poussière des années 1930, une bonne partie du rocher a été recouverte de terre poussée par le vent, mais les quelques pieds supérieurs affleurent encore. Lors de la construction de routes durant les années 1990, le personnel de la Direction des ressources historiques a signalé le lieu aux équipes de travail de la province. Afin de préserver l'endroit, le chantier a été légèrement déplacé pour éviter d'endommager le lieu ou d'attirer l'attention sur celui-ci. À cause de son importance spirituelle, l'emplacement du rocher du guerrier blessé n'est pas indiqué, mais il est connu par les membres de la bande de Roseau River, quelques fonctionnaires provinciaux et municipaux et un petit nombre d'habitants de la région.



2.3.1 Ci-dessus : Lieu du guerrier blessé
Gary Dickson, membre du personnel de la Direction des ressources historiques, photographié au rocher du guerrier blessé dans la M.R. de Franklin. *(Photo : Direction des ressources historiques.)*

3.0 TRAITE DES FOURRURES

La région de la rivière Rouge en général n'était pas particulièrement lucrative pour les négociants en fourrures. C'était une région plate et herbeuse parsemée de ruisseaux sinueux et peu profonds qui fournissait relativement peu de peaux de castors de qualité inférieure chaque saison. Les Français ont écrit que les pelleteries et le gibier étaient abondants au début, mais que la population limitée d'animaux à fourrure précieuse a été assez rapidement décimée par le piégeage. La valeur primordiale de la région venait de sa proximité du territoire de distribution géographique du bison, à l'ouest et au sud. La viande de bison était le principal ingrédient du pemmican, aliment de base des brigades de canots de l'intérieur. Seuls quelques postes mineurs, de courte durée, ont été construits sur les rives de la rivière Rouge à la bordure ouest de la région d'étude. Plusieurs postes plus importants, entre autres Fort Garry et quelques autres à l'embouchure de la rivière Pembina, étaient juste en dehors de la région d'étude, mais leur présence était notable dans la région et ils ont donc été importants dans son histoire et son développement. Bien que de rapport plutôt maigre sur le plan de la traite des fourrures même, la région d'étude a joué un rôle appréciable dans ce commerce à cause des deux importantes routes de transport qui y passaient. La route de la rivière Roseau a été la première route utilisée par les explorateurs français pour se rendre aux bassins de la rivière Rouge et du lac Winnipeg au début des années 1730 et elle a été la route d'accès privilégiée à la vallée de la rivière Rouge pendant quelque temps. Cent ans plus tard, le chemin Saint-Paul, qui reliait Fort Garry à St. Paul, au Minnesota, a été une route très activement utilisée et pendant plusieurs décennies la route privilégiée par les convois de chars à bœufs de la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui emportaient les pelleteries à l'extérieur de la vallée de la basse rivière Rouge et y rapportaient des marchandises.

Comme c'est le cas pour les lieux autochtones et l'occupation autochtone des sols, il n'y a pas de vestiges visuels de la traite des fourrures dans le paysage d'aujourd'hui. Leur ancienne présence est toutefois aussi importante que celle des lieux autochtones dans l'histoire de la région et son paysage culturel patrimonial.

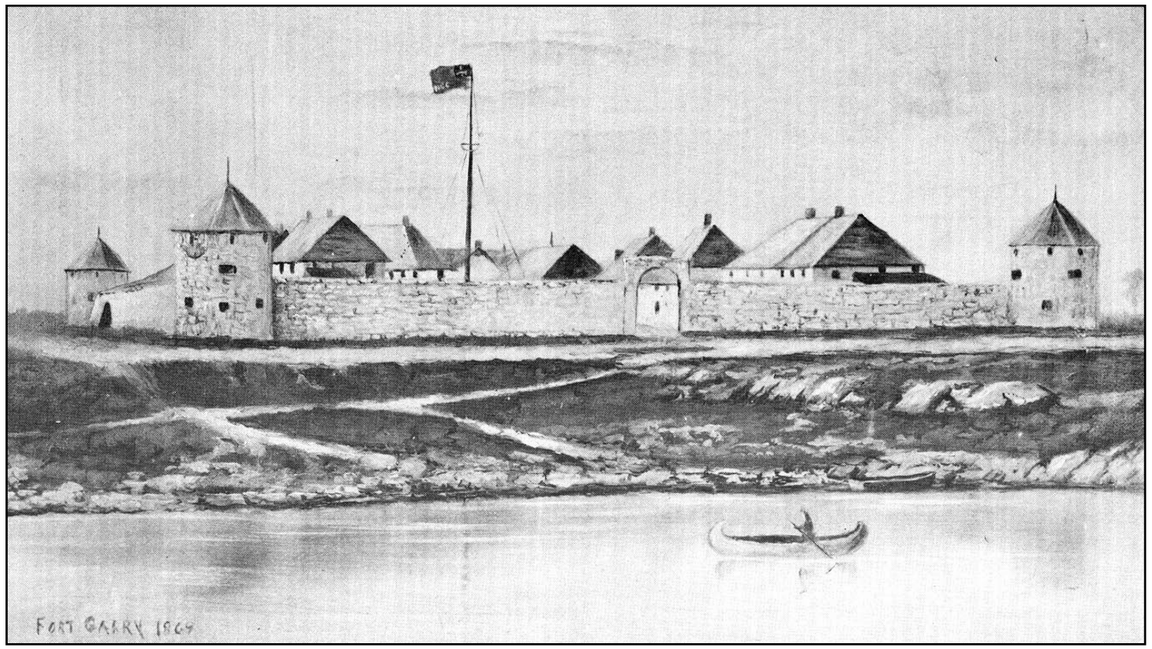
Lieux et routes liés aux activités de la traite des fourrures dans la région :

1. La route fluviale de la rivière Roseau
2. La Fourche des Roseaux
3. La maison de la CNO à la rivière aux Rats
4. La maison de la CNO à la rivière Roseau
5. Les postes de la rivière aux Gratias
6. Le North Fort Pembina de la CBH
7. Les postes de la rivière Pembina
8. Le chemin Saint-Paul

3.0.1 À droite : Vue intérieure d'un poste de traite typique de la Compagnie de la Baie d'Hudson
Trappeurs autochtones négociant une transaction commerciale dans un poste de la CBH. Remarquez le paquet de pelleteries sur le plancher à l'avant-plan et l'agent de la police à cheval du Nord-Ouest, qui porte le vieux type de couvre-chef, sans visière. *(Source : Archives de la Compagnie de la Baie d'Hudson.)*

3.0.2 À gauche : Fréteurs métis
Les Métis du Manitoba étaient surtout connus pour leur participation aux grands convois de charrettes de la Rivière-Rouge qui, de 1840 à 1880, ont transporté pelleteries et objets de commerce entre les postes disséminés dans les plaines de l'Ouest. *(Source : Archives de la Compagnie de la Baie d'Hudson.)*

3.0.3 À droite : Fort Garry
Upper Fort Garry, montré ici tel qu'il était en 1864, était le siège social de la Compagnie de la Baie d'Hudson à l'intérieur du pays et le centre de la majorité de l'activité politique et économique dans ce qui était alors les Territoires britanniques du Nord-Ouest. *(Source : Archives de la Compagnie de la Baie d'Hudson.)*



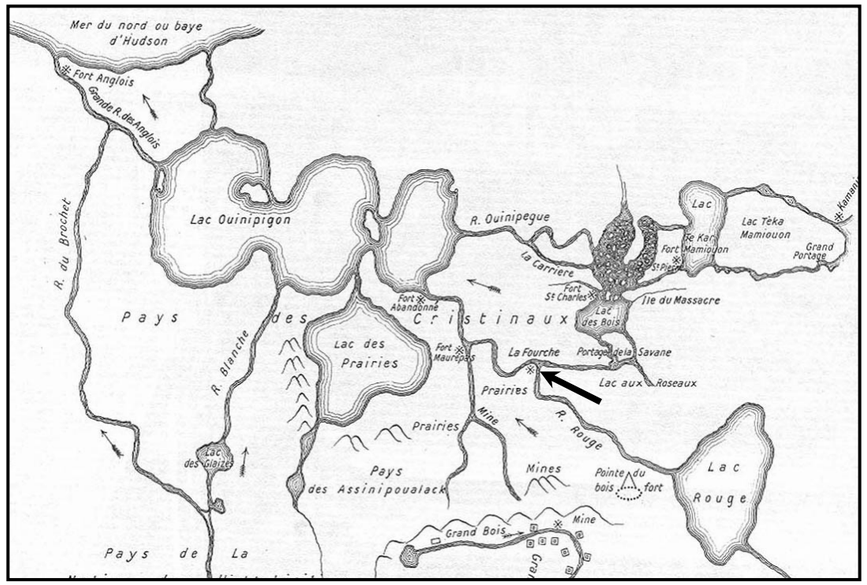
3.0 Traite des fourrures

3.1 La route fluviale de la rivière Roseau

La rivière Roseau a été la première route utilisée par La Vérendrye dans ses explorations des années 1730 pour se rendre aux bassins de la rivière Rouge et du lac Winnipeg. En 1732, Pierre Gaultier de Varennes et de La Vérendrye a chargé son neveu, Christophe Dufrost de La Jemeraye, de bâtir un poste au bord du lac Winnipeg, dont l'emplacement lui avait été décrit par la population autochtone qui vivait dans la région du lac des Bois. Dufrost a d'abord essayé de suivre la rivière Winnipeg, mais a été forcé de faire demi-tour à cause des nombreux dangereux rapides de cette rivière. Il a ensuite essayé avec succès la route de la rivière Roseau, route que les partis de guerriers sioux utilisaient souvent pour aller attaquer les Ojibwés dans la région du lac des Bois. De l'embouchure de la rivière Roseau, il a descendu la rivière Rouge jusqu'au lac Winnipeg et au premier endroit convenable en amont de l'embouchure de la Rouge, a construit Fort Maurepas, qui allait servir de quartier général pour les explorations subséquentes et la construction de postes de traite dans les bassins de la rivière Rouge et du lac Winnipeg.

En 1740, Fort Maurepas a été déplacé à un autre endroit dans la baie Traverse, près de l'embouchure de la rivière Winnipeg et peu après, malgré ses nombreux dangers, c'est la rivière Winnipeg qui est devenue la route privilégiée pour se rendre à la région de la rivière Rouge de Fort Saint-Charles, sur le lac des Bois. Bien que plus facile à naviguer et plus sûre, la rivière Roseau était considérée comme trop petite et trop peu profonde pour les gros canots commerciaux, sauf au moment des crues du printemps. En outre, il y avait un long portage de 13 kilomètres (8 milles), le « portage de la savane », dans le grand marais situé entre la source de la rivière Roseau et la rivière Reed, qui se jetait dans le lac des Bois dans la baie Buffalo. Le nom « Portage de la Savane » fait allusion à la nature « boisée » du marais et au fait qu'il fallait ou porter les canots ou les tirer le long de la rive du marais avec une longue corde.

La route de la rivière Roseau a continué d'être utilisée à l'occasion après 1740 par la population autochtone et par quelques explorateurs et voyageurs, mais seulement comme route de voyage plutôt que d'approvisionnement. Après la chute de la Nouvelle-France en 1759 et l'effondrement du commerce des fourrures français, la route a été graduellement délaissée et n'a bientôt plus été connue que par quelques Autochtones et vieux voyageurs. Elle a été réutilisée en 1817 par le régiment des Meurons, envoyé par lord Selkirk pour protéger la colonie de la Rivière-Rouge après le massacre de Seven Oaks. L'explorateur et négociant en fourrures John Tanner (le Jeune), qui guidait l'expédition, connaissait la route à cause de son association avec la population autochtone de la région. Une plaque provinciale commémorant la route de la rivière Roseau a été érigée près de l'embouchure de la rivière dans la collectivité de Letellier.

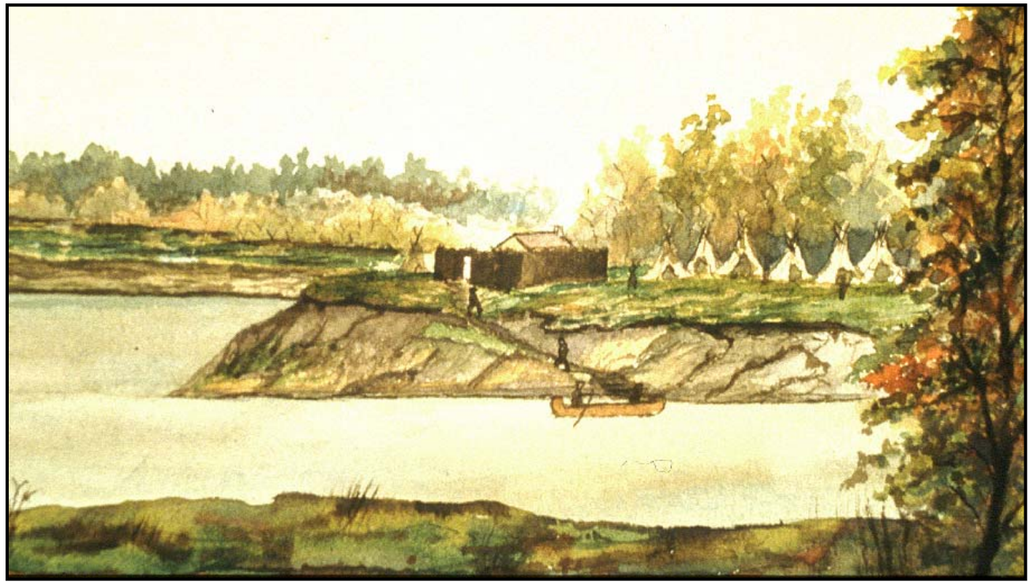


3.1.1 Ci-dessus : Explorations françaises
Carte des découvertes faites par les explorations de La Vérendrye montrant le Portage de la Savane et la Fourche des Roseaux, où un symbole indique l'emplacement d'un poste et le lieu où La Jemeraye a été enterré.
(Titre de la carte : Carte contenant Les Nouvelles Découvertes de L'ouest En Canada, Mers, Rivières, Lacs, et nations qui y habitent en L'année, 1737. Source : Journals and Letters of Pierre Gaultier de Varennes de La Vérendrye and His Sons, 1968, édité par L. J. Burpee, p. 116. Carte 020 de la DRH.)

3.2 La Fourche des Roseaux

Lors de son expédition de 1732 dans la région de la rivière Rouge, qui s'est terminée par la construction de Fort Maurepas, Christophe Dufrost de La Jemeraye aurait construit un petit poste près du confluent de la rivière Roseau et de la rivière Rouge. Bien qu'on ne s'entende pas sur la date de sa construction et la longueur de son existence, il y a des preuves qu'un Fort Roseau a été construit aux alentours de l'embouchure de la rivière Roseau. Durant sa courte existence, cet édifice a probablement servi principalement d'étape sur la route qui reliait Fort Saint-Charles, sur le lac des Bois, et le premier Fort Maurepas. On se souvient davantage du poste comme du lieu où Christophe Dufrost de La Jemeraye est mort le 10 mai 1736 durant un voyage entre Fort Maurepas et Fort Saint-Charles. Il a été enterré quelque part en face de l'embouchure de la rivière Roseau sur la rive ouest de la rivière Rouge. Sa sépulture est la première sépulture européenne documentée dans les prairies canadiennes.

Le 8 février 1737, Pierre de La Vérendrye est parti de Fort Saint-Charles en raquettes et a suivi la rivière Roseau jusqu'à la Rouge, s'arrêtant à Fort Roseau. De Fort Roseau, le groupe a suivi la rivière Rouge jusqu'à l'embouchure de l'Assiniboine, où ils ont examiné l'emplacement du futur Fort Rouge et continué leur voyage jusqu'à Fort Maurepas sur la rivière Rouge. Le voyage a pris 18 jours. Pierre a rapporté que des centaines d'Indiens amicaux vivaient le long des rivières. Il y avait abondance de gros gibier et le groupe a tué plusieurs orignaux et chevreuils. Pierre est resté à Fort Maurepas environ trois mois puis est reparti pour Fort Saint-Charles. S'arrêtant encore à Fort Roseau, ils ont trouvé la tombe de La Jemeraye. Un prêtre qui accompagnait le groupe a béni la sépulture et ils ont pu lui rendre les derniers hommages. Christophe Dufrost de La Jemeraye a été l'ami autant des Autochtones que des Européens et il a été le premier Européen à mourir et à être enterré dans l'Ouest canadien. Le village de Dufrost, fondé dans la région de nombreuses années plus tard, commémore son souvenir.



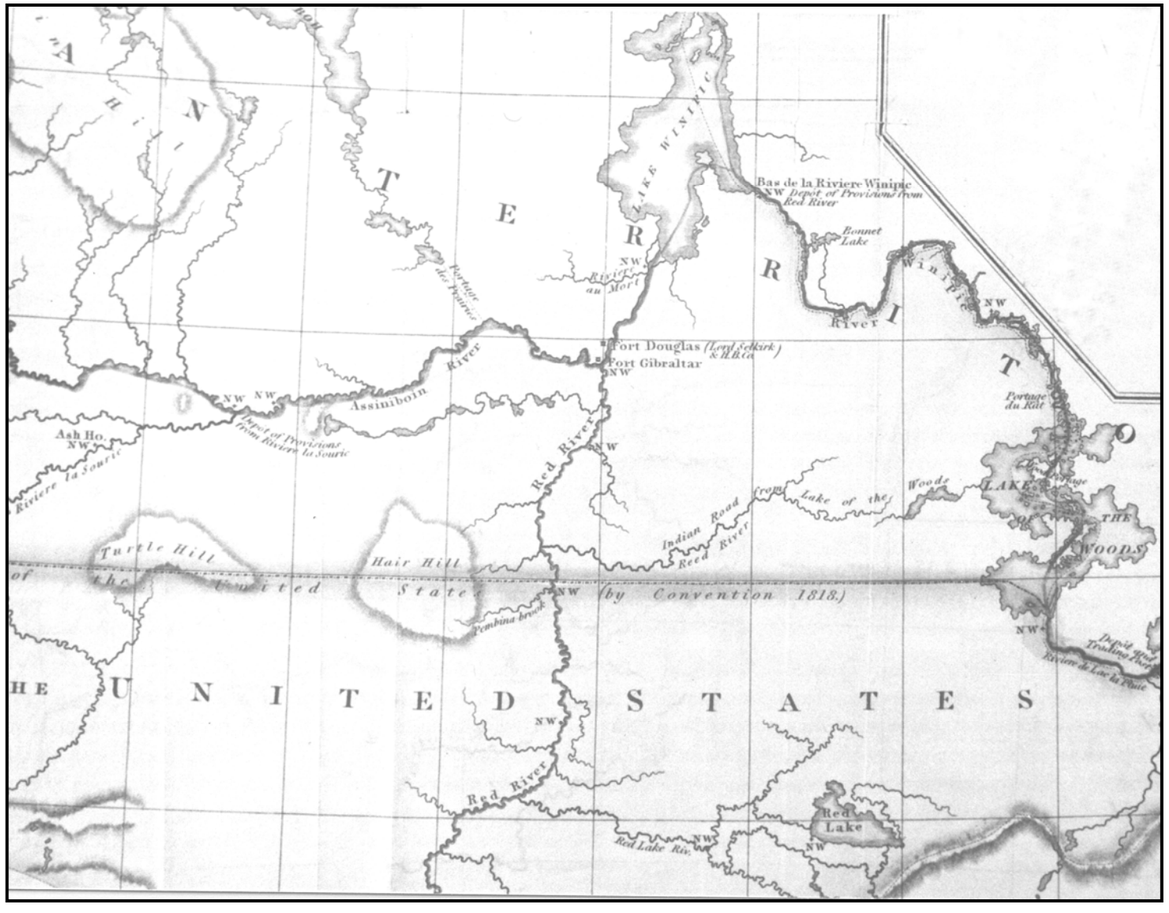
3.2.1 Ci-dessus : Fort Rouge
Croquis et aquarelle datant d'environ 1740, représentant Fort Rouge à la fourche des rivières Rouge et Assiniboine. Ce fort a été construit à peu près à la même époque et par les mêmes personnes que Fort Roseau. Remarquez que le fort consiste en un seul bâtiment entouré d'une simple palissade de rondins. Il est probable que la plupart des postes établis dans la région de la rivière Rouge et du lac Winnipeg à l'époque de La Vérendrye avaient cette même forme simple, sauf peut-être Fort Maurepas et Fort La Reine, qui occupaient des positions plus stratégiques. La situation du poste, complètement au bout de la pointe sud, le sentier taillé profondément dans la berge, le campement autochtone derrière le poste, le canot qui approche et la présence d'une végétation boisée relativement bien établie un peu en retrait de la berge de la rivière sont d'autres détails intéressants. *(Photo : Fort Rouge. Source : Archives provinciales du Manitoba.)*

3.3 La maison de la CNO à la rivière aux Rats

La maison de la rivière aux Rats a été construite à la jonction de la rivière aux Rats et de la rivière Rouge par Charles Chaboillé en 1796 pour la Compagnie du Nord-Ouest. Poste d'hivernage, elle n'a servi qu'une seule saison. L'endroit est mentionné dans le journal du célèbre explorateur David Thompson, qui s'y est arrêté le 10 mars 1798 et a décrit son emplacement ainsi : « À la vieille maison de Mons. Chaboillé – Rivière aux Rats environ 1/5^{e} de mille au sud de sa jonction avec la rivière Rouge. » En 1800, Alexander Henry (le Jeune) est passé près de l'embouchure de la rivière aux Rats et a observé : « La rivière aux Rats se vide à cet endroit. Il y a quelques années, il y avait beaucoup de castors sur le cours supérieur de cette fourche, mais ils ont maintenant été presque entièrement exterminés. À l'entrée de la rivière aux Rats, nous avons vu les vestiges de quelques vieux bâtiments où Chaboillé a passé l'hiver 1796-1797. »

3.4 La maison de la CNO à la rivière Roseau

En 1800, Alexander Henry (le Jeune), partenaire d'hivernage de la Compagnie du Nord-Ouest dans le district de la basse rivière Rouge, a établi sa propre maison à l'embouchure de la rivière Park, aujourd'hui aux États-Unis. En route le long de la rivière, il avait laissé Michel Langois sur la rive nord de la rivière Reed (Roseau) pour qu'il y établisse une maison d'hivernage. C'est le seul autre poste listé dans les relevés de la basse rivière Rouge cette année-là. Elle n'a pas été rouverte l'année d'après.



3.3.1 Ci-dessous : La maison de la CNO à la rivière aux Rats
Vue de la rivière aux Rats près de sa jonction avec la Rouge. Des preuves archéologiques placent la maison que Charles Chaboillé a bâtie à la rivière aux Rats pour la Compagnie du Nord-Ouest à cet endroit, un peu en retrait sur la rive gauche (nord). *(Photo : Direction des ressources historiques.)*

3.4.1 À gauche : Postes de la Compagnie du Nord-Ouest
Détail d'une carte imprimée en 1816 montrant l'emplacement des postes de traite de la Compagnie du Nord-Ouest dans les bassins hydrographiques de la basse rivière Rouge et de l'Assiniboine. Treize postes de la CNO sont indiqués dans la région montrée, ainsi que Fort Douglas, avec la mention « Lord Selkirk & HBC ». *(Titre de la carte : A Map of Part of the Indian Territories in North America Exhibiting the Route of the Indian Fur Traders from Fort Williams to the Red River and to the other Trading stations of the North West Company, 19 June 1816. Source : APM, n° H3 614.2 qmd 1909 Sheet 1. Carte 018 de la DRH.)*

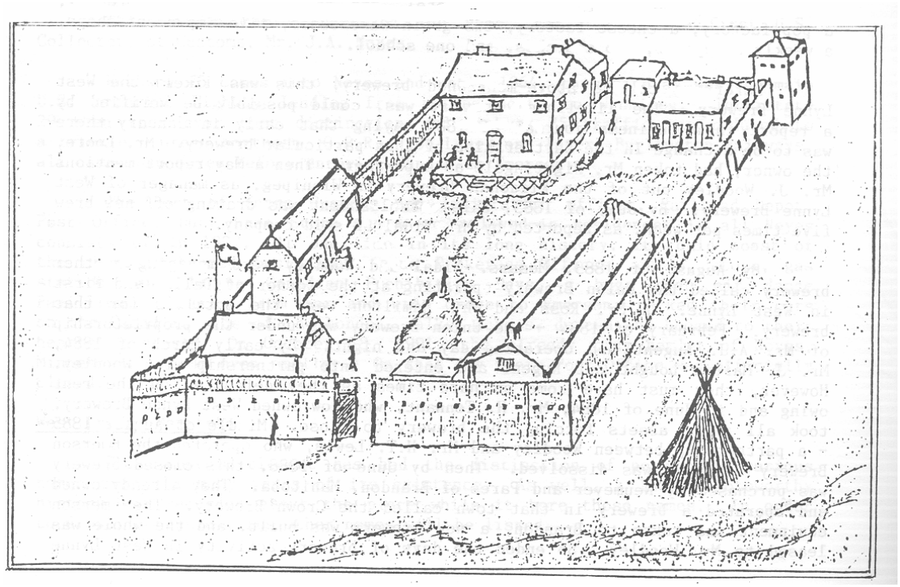
3.5 Les postes de la rivière aux Gratias

En 1801, au plus fort de la rivalité commerciale entre les compagnies de traite des fourrures, toutes, la Compagnie de la Baie d'Hudson, la Compagnie du Nord-Ouest et la Compagnie XY, avaient des postes de traite à l'embouchure de la rivière Pembina. Vu la menace d'attaques sioux, ces postes principaux étaient des constructions substantielles dotées de solides protections, remparts et tours de guet. Afin d'étendre leur emprise sur la quantité relativement limitée de pelleteries négociées, chacune de ces compagnies a établi d'autres postes plus modestes à plusieurs autres endroits proches. En septembre 1801, J. Duford, de la Compagnie XY, a construit un tel poste près de l'embouchure de la rivière aux Gratias (Morris). Refusant de se laisser damer le pion, Alexander Henry (le Jeune) a ordonné à son interprète, J. B. Desmarais, et cinq autres hommes de prendre suffisamment de provisions et d'objets de commerce du poste de la CNO à Pembina et de construire un poste concurrent à la rivière Scratching ou « rivière aux Gratias », comme on l'appelait alors.

Bien qu'aucune description du bâtiment n'ait été consignée, il ressemblait probablement au poste construit à la même époque dans les collines Hair. Ce poste était une petite cabane de cinq mètres carrés qui servait à la fois d'habitation, d'entrepôt et de magasin. Elle était probablement enduite de boue et d'argile en guise d'isolant et couverte d'un toit fait de bois ou de mottes de terre et de branchages. Le foyer et la cheminée des postes de traite étaient généralement faits de pierres tirées des rivières et cimentées avec de l'argile. La plupart des maisons avaient un plancher en bois, mais probablement pas celle de la rivière aux Gratias. Le poste de la CNO à la rivière aux Gratias a été un échec commercial, ne recevant que 130 peaux de castor, 7 sacs de pemmican et 3 sacs et demi de pelleteries durant l'hiver 1801-1802. Comme le poste de la Compagnie XY, il a été abandonné après une saison. En 1804, la Compagnie XY a fusionné avec la Compagnie du Nord-Ouest.

3.6 Le North Fort Pembina de la CBH

En 1850, la Compagnie de la Baie d'Hudson a abandonné le poste qu'elle avait depuis longtemps à l'embouchure de la rivière Pembina et construit un poste entouré d'une palissade (qu'elle a appelé North Fort Pembina) juste au nord de la frontière internationale du côté ouest de la rivière Rouge. À l'époque, les Sioux étaient encore une menace sérieuse et le poste devait avoir une palissade comme protection contre les attaques. Après le déclin de la traite des fourrures au début des années 1870, le poste a servi principalement de magasin et de bureau de poste. On a plus tard renommé le district postal West Lynn car il y avait souvent confusion avec le village de Pembina, dans le Dakota du Nord. En 1871, le fort a été brièvement capturé par un groupe de Fenians irlandais venus des États-Unis. Il a été en grande partie démoli au milieu des années 1870, sauf le bâtiment du magasin principal, qui a continué d'être exploité jusqu'au milieu des années 1880.



3.6.1 Ci-dessus et à droite : North Fort Pembina
Deux vues du North Fort Pembina de la Compagnie de la Baie d'Hudson. L'aquarelle est de Frank Lynn, un artiste et journaliste qui s'est arrêté au fort en route vers Fort Garry et la colonie de la Rivière-Rouge en 1872. Sa représentation est probablement la plus juste des deux, à en juger par les descriptions contemporaines et étant donné qu'il a véritablement visité le lieu. Le dessin à la plume a été fait par l'historien local Elmer McLelland en 1999. Alors que le bâtiment principal à deux étages semble avoir été représenté avec assez de justesse, comme il existe des photos de cet édifice, l'artiste semble avoir dessiné plutôt librement la taille de la palissade et des bâtiments secondaires. *(Aquarelle tirée de l'article intitulé « Washington Frank Lynn: Artist and Journalist » par Virginia Berry dans The Beaver, printemps 1978, p. 27. Le dessin à la plume d'Elmer D. McClelland vient de A History of Emerson Customs and General Area, 1992, p. 46.)*

3.7 Les postes de la rivière Pembina

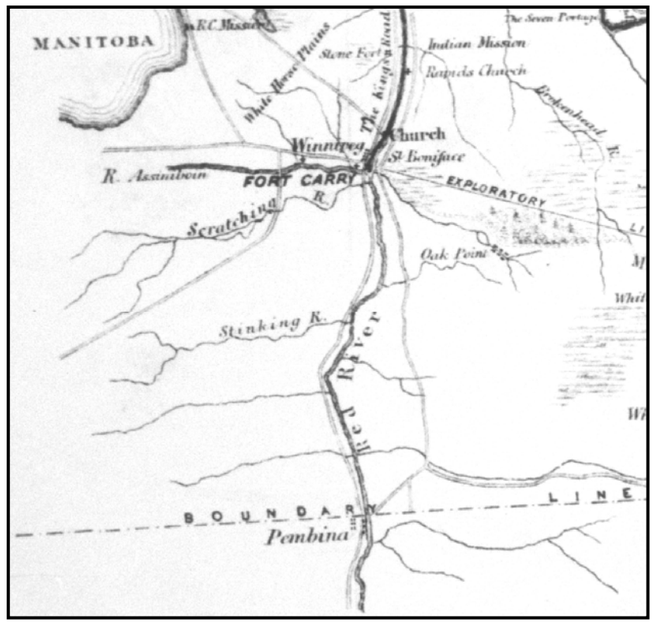
L'embouchure de la rivière Pembina était un lieu stratégique bien connu, et de nombreux postes et forts ont été construits dans les environs à l'époque de la traite des fourrures. Bien que l'endroit soit juste en dehors des limites de la région d'étude, il a néanmoins été important dans son histoire et son développement et vaut la peine d'être mentionné dans le répertoire des richesses. L'embouchure de la Pembina a d'abord été l'emplacement de Fort Pambian, construit par Charles Baptiste Chaboillé en 1797 pour la Compagnie du Nord-Ouest. En 1801, Alexander Henry (le Jeune) y a construit un autre poste de traite des fourrures pour la Compagnie du Nord-Ouest, plus grand et du côté nord de la rivière Pembina. La Compagnie de la Baie d'Hudson et la Compagnie XY avaient elles aussi des postes concurrents dans les environs. Fort Daer a été construit à cet endroit par les colons de Selkirk en 1812 et a servi de lieu d'hivernage pendant plusieurs saisons. Un poste militaire américain temporaire a été construit par le major E. A. Hatch du côté nord de la Pembina en 1863. Finalement, le poste militaire Fort Pembina a été établi sur la rive ouest de la rivière Rouge, environ 2 kilomètres (1,2 mille) au sud de l'embouchure de la Pembina. Il a été occupé de 1870 à 1895 et est indiqué sur la carte ci-dessous.

3.7.1 Ci-dessus : Région de l'embouchure de la Pembina
Détail de la feuille de carte n° 4 préparée par l'équipe d'arpentage de la Commission de la frontière internationale, montrant les alentours de la rivière Rouge et de la frontière internationale vers 1869. La carte montre le Fort Pembina de la cavalerie américaine et le village naissant de Pembina, dans le Dakota du Nord, à l'embouchure de la rivière Pembina. Toutes traces visibles des anciens postes de traite des fourrures de la région avaient alors disparu. Au nord de la frontière, North Fort Pembina, de la CBH, et Fort Dufferin, établi comme quartier général des équipes d'arpentage de la Commission de la frontière internationale, sont représentés. Remarquez aussi les nombreux chemins qui sillonnent la région et les grappes de petites fermes situées juste au nord de la rivière Joe. Au moment où la Commission de la frontière a entrepris son arpentage, ni la ville d'Emerson ni celle de West Lynn n'avaient été fondées. Or, à peine quelques années plus tard, la région juste au nord de la frontière allait devenir une importante colonie frontalière. *(Titre de la carte : Plate No. 5 Pembina Region, Joint Maps of the Northern Boundary of the United States prepared by the Boundary Commission, c. 1872. Source : APM, n° A3 602.2 fab (187?). Carte 001 de la DRH.)*

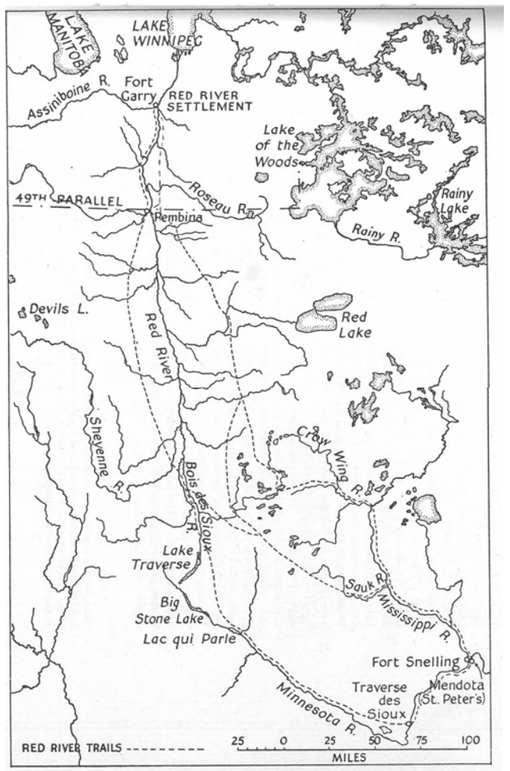
3.8 Le chemin Saint-Paul

Le plus notable legs de la Compagnie de la Baie d'Hudson au paysage patrimonial de la région d'étude est le chemin Saint-Paul, en anglais *Crow Wing Trail* ou chemin de l'Aile-de-Corbeau, qui a donné son nom à la région d'étude. Le chemin Saint-Paul, comme le savent les Manitobains, était un chemin de 150 kilomètres qui formait l'extrémité nord d'un chemin, ou plus exactement d'une série de chemins et raccourcis qui reliaient Fort Garry et la colonie de la Rivière-Rouge aux lignes de bateaux à vapeur, et plus tard de trains, de St. Paul, au Minnesota. En 1857, la CBH a décidé qu'il était plus efficace et plus économique d'acheminer biens et provisions jusqu'à son centre principal de Fort Garry et d'envoyer ses pelleteries en Grande-Bretagne par chars à bœufs via St. Paul plutôt que par barges d'York jusqu'à York Factory, sur les rives de la baie d'Hudson, et de là jusqu'en Grande-Bretagne. Le chemin Pembina, qui longeait la rive ouest de la rivière Rouge, était la principale route vers Fort Garry. Le chemin Saint-Paul a toutefois été la route privilégiée vers la fin de la période de la traite des fourrures, surtout à la fin des années 1850 et au début des années 1860, quand la nation sioux s'est soulevée pour défendre ses territoires et que les déplacements dans la prairie ouverte sont devenus extrêmement dangereux. Le chemin Saint-Paul longeait la zone de transition entre la prairie et la forêt sur presque toute sa partie nord, offrant dès lors une protection rapide en cas d'attaque, de même qu'abri et bois pour camper. Au Manitoba, le chemin semble avoir souvent bifurqué sur de courtes voies secondaires, pour éviter les lieux détrempés locaux ou pour grimper sur la crête, plus boisée mais plus sèche, durant les années de fortes précipitations. Le tracé exact du chemin a souvent changé, à l'intérieur d'un couloir large de plusieurs milles. Les fréteurs embauchés pour conduire les convois de chars à bœufs qui faisaient l'aller retour sur le chemin étaient pour la plupart des Métis francophones et nombre d'entre eux vivaient dans des maisons construites près du chemin ou y ont pris leur retraite plus tard. Deux de ces maisons survivent et ont récemment été protégées à titre de sites du patrimoine municipaux.

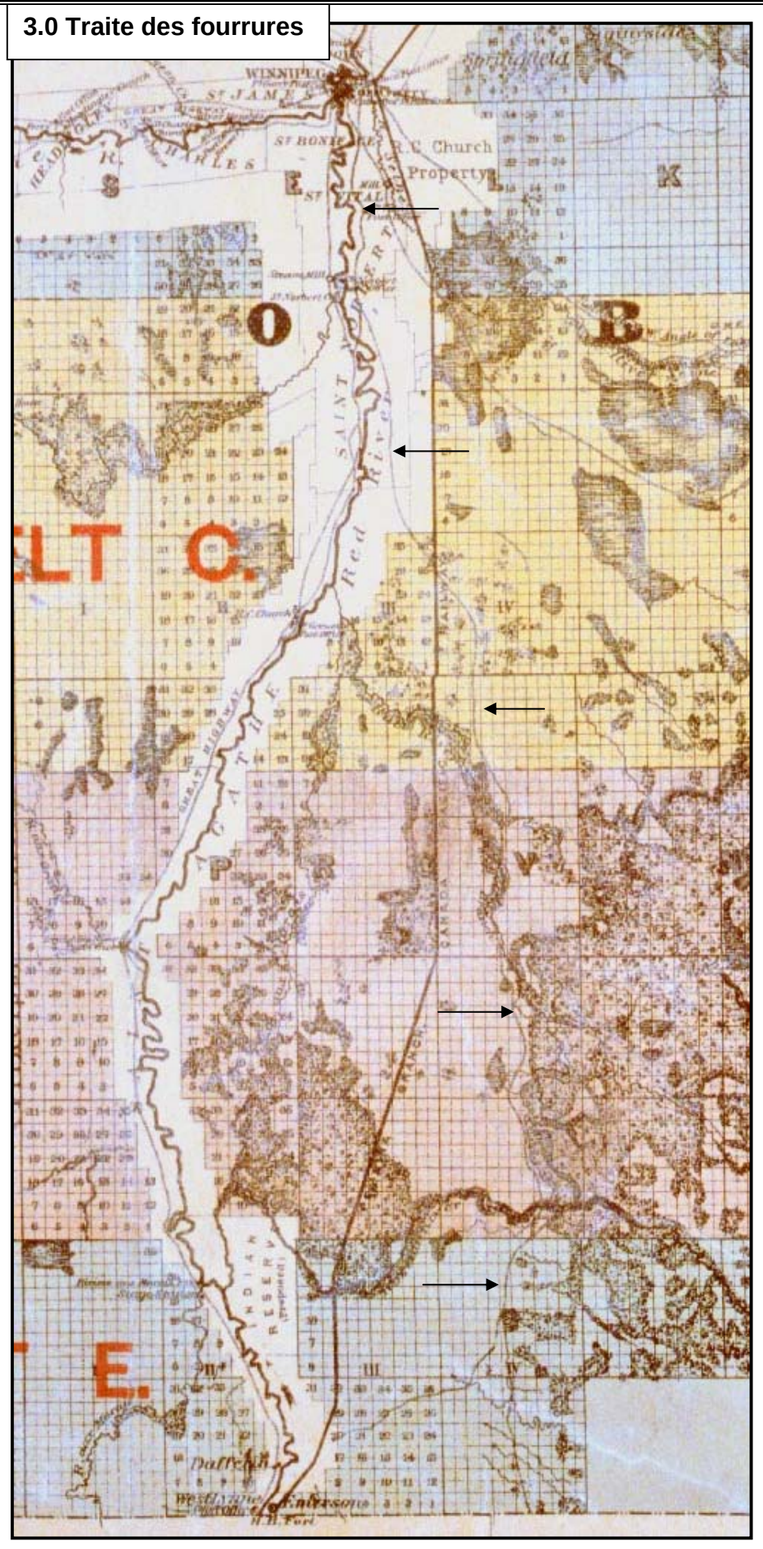
Lors de l'entrée du Manitoba dans la Confédération en 1870, on a fait un arpentage officiel du chemin Saint-Paul au nord de la frontière internationale et transféré son administration au nouveau gouvernement manitobain. Il a continué d'être utilisé par la circulation locale. Dans les années 1890, le chemin a été fermé petit à petit, à mesure qu'on aménageait les « réserves de routes de sections » jalonnées lors de l'arpentage des terres fédérales. Aujourd'hui, des tronçons de la RPGC 59 près de Saint-Pierre-Jolys et de Saint-Malo, de même que le chemin Sainte-Marie de Saint-Adolphe à Winnipeg, suivent exactement le tracé du chemin Saint-Paul.



3.8.1 Ci-dessus : Le chemin Saint-Paul
Détail d'une carte montrant les principaux chemins dans la vallée de la basse rivière Rouge durant les années 1850. On y voit clairement le tracé du chemin Saint-Paul, à l'est de la rivière Rouge, bien qu'il ne soit pas nommé. Il longe la limite forestière, qui marquait la bordure est des grandes plaines, sur presque toute sa longueur. *(Titre de la carte : Plan of Route followed by Red River Expeditionary Force From Lake Superior to Fort Garry during the summer of 1870. Source : APM, n° 619.3 atc 1870w N2C1. Carte 017 de la DRH.)*



3.8.2 Ci-dessus : Chemins de la vallée de la rivière Rouge dans les années 1850 et 1860 *(Source : A River Runs North, par Krenz et Leitch, 1993, p. 25. Carte 086 de la DRH.)*



3.8.3 À gauche : Le chemin Saint-Paul au Manitoba
Détail d'une carte imprimée en 1879, montrant la vallée de la rivière Rouge, y compris une bonne partie de la région d'étude. On y voit clairement le chemin Pembina, qui longe la rive ouest de la rivière Rouge, ainsi que le chemin Saint-Paul à l'est de la Rouge. Remarquez comme le chemin Saint-Paul suit étroitement la limite forestière dans la partie sud de la région d'étude. À un endroit qui a plus tard été appelé le marécage Kirkpatrick, à 14 kilomètres (9 milles) au nord de la frontière, le chemin fourche vers le sud-ouest en direction de la rivière Rouge et d'Emerson, West Lynn et Dufferin. Remarquez que le North Fort Pembina de la CBH est indiqué comme étant encore en existence en 1879.
(Titre de la carte : Map of Part of Manitoba and the North West Territory Published to illustrate the Regulations for the Disposal of Certain Dominion Lands for the purpose of the Canadian Pacific Railway. July 9. 1879. Source : APM. n° H3 614.1 abbd 1879 C.1. Carte 003 de la DRH.)

3.8.4 À droite : Cairn sur le chemin Saint-Paul
Cairn situé sur le terrain de l'ancien couvent de Saint-Pierre-Jolys, adjacent à la rue Joubert, qui est une partie du chemin Saint-Paul originel dans la collectivité de Saint-Pierre-Jolys. On peut lire sur la plaque :

LE CHEMIN CROW WING TRAVERSAIT LA RÉGION CONNUE AUJOURD'HUI SOUS LE NOM DE SAINT-PIERRE-JOLYS. CE SENTIER ÉTAIT UTILISÉ PAR LES CHARRETTES POUR FAIRE LE TRAJET ENTRE LA COLONIE DE LA RIVIÈRE-ROUGE ET ST. PAUL, AU MINNESOTA. IL FUT PROLONGÉ PAR PETER GARRIOCH EN 1844 ET DEVINT LA ROUTE OFFICIELLE D'APPROVISIONNEMENT ENTRE ST. PAUL ET LA COLONIE DE LA RIVIÈRE-ROUGE. OFFICIELLEMENT NOMMÉ « CROW WING TRAIL » OU « WOODS TRAIL », LE SENTIER ÉTAIT COMMUNÉMENT APPELÉ CHEMIN SAINT-PAUL OU LE CHEMIN DE L'AILE-DE-CORBEAU. IL JOUA UN RÔLE IMPORTANT DANS LE DÉVELOPPEMENT DE SAINT-PIERRE-JOLYS ET DE LA RÉGION AVOISINANTE.
LE MUSÉE DE SAINT-PIERRE-JOLYS

3.8.5 Ci-dessus et à droite : Convois de charrettes de la Rivière-Rouge
Des scènes comme celles-ci étaient courantes tant sur le chemin Saint-Paul que sur le chemin Pembina. Parfois, plusieurs centaines de charrettes s'échelonnaient sur une seule longue ligne qui s'étirait sur plusieurs kilomètres. Les essieux des charrettes ne pouvaient pas être graissées, car la poussière y aurait alors collé et empêché les roues de tourner. Le grincement constant causé par le frottement des essieux en bois sur les moyeux en bois pouvait s'entendre à des milles et était une caractéristique bien connue des convois de chars à bœufs. *(Photo : Archives provinciales du Manitoba.)*

4.0 ARPENTAGE DES TERRES

La région de l'Aile-de-Corbeau et les régions adjacentes sont riches en éléments liés à l'arpentage des terres fédérales, probablement plus que toute autre région des prairies canadiennes, particulièrement pour ce qui est de son envergure générale et de sa variété.

Le système des paroisses de lots riverains

Le premier système utilisé pour délimiter et décrire les parcelles de terre dans ce qui est aujourd'hui le Manitoba a été proposé par lord Selkirk aux colons de Selkirk et était fondé sur le système de lots rectangulaires utilisé au Québec. Ces lots étroits longs de deux milles (3,2 kilomètres) donnant sur la rivière Rouge sont devenus le type standard de parcelle de terrain dans la colonie de la Rivière-Rouge. Divisant le territoire en « paroisses » dotées d'une église centrale, le système a été conservé quand l'arpentage des terres fédérales en « sections » a commencé en 1869 et a même été étendu le long de l'Assiniboine jusqu'à Portage-la-Prairie et vers le sud le long de la rivière Rouge jusqu'à la frontière américaine. En 1874, on a agrandi quelques-unes des premières paroisses de la région de Winnipeg en prolongeant les lots originels de deux milles d'un autre deux milles. On l'a fait pour reconnaître aux colons de la Rivière-Rouge leurs droits à des « terres à foin », qu'ils utilisaient et détenaient non officiellement depuis deux générations.

Le méridien principal et le début de l'arpentage

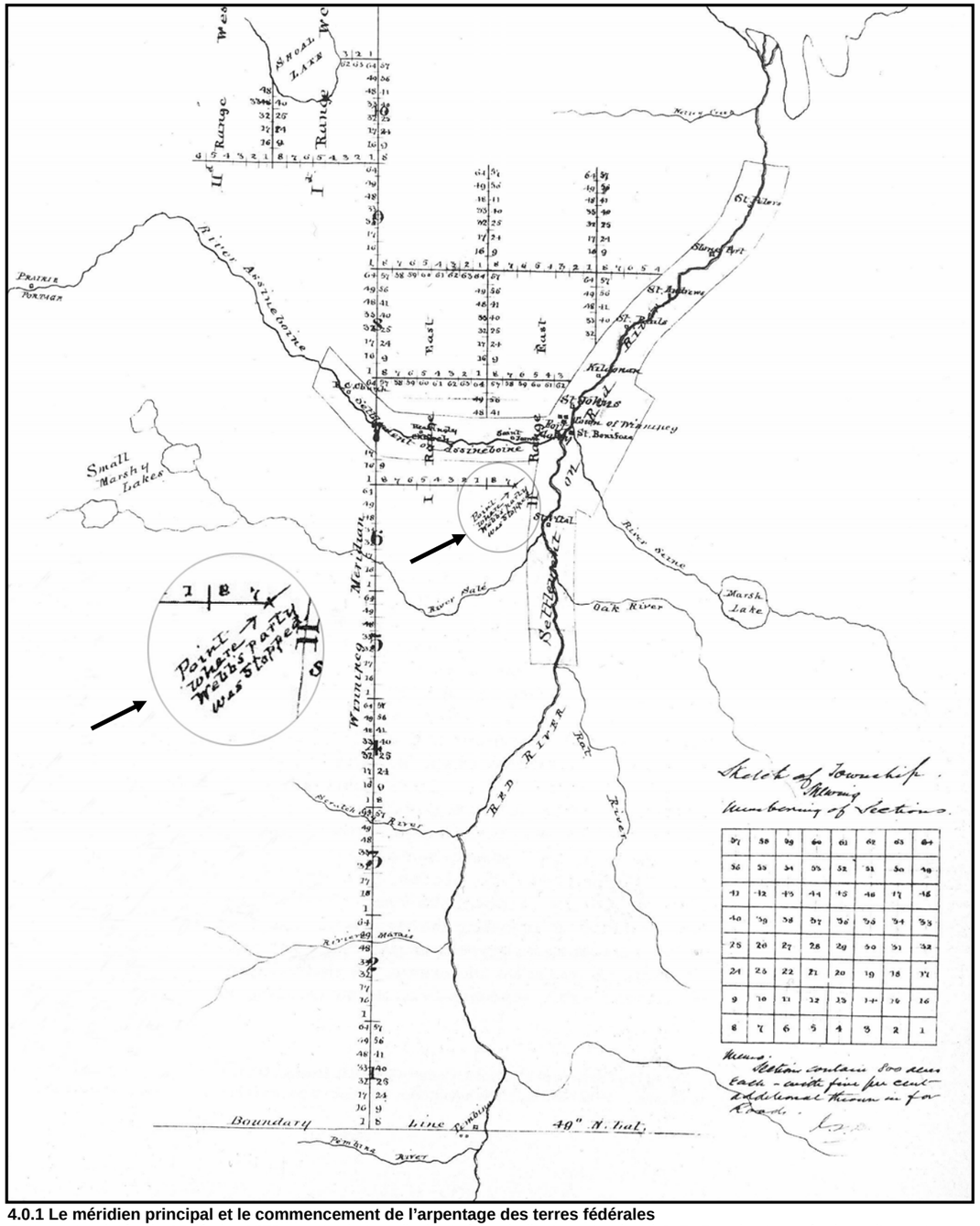
L'arpentage des terres fédérales dans l'Ouest canadien a commencé au printemps 1869, en préparation de la cession du territoire de la Compagnie de la Baie d'Hudson au Dominion du Canada. La première ligne jalonnée a été le méridien de Winnipeg ou méridien principal, une ligne tracée droit vers le nord et vers le sud à partir d'un point choisi de façon plutôt arbitraire par l'équipe d'arpentage quelque 23 kilomètres (14 milles) à l'ouest de la collectivité de Fort Garry. C'est la base géodésique à partir de laquelle l'ensemble de l'Ouest canadien a ensuite été « sectionné » en « townships » carrés, comptant chacun 36 « sections » d'un mille carré. Les townships ont été numérotés selon leur position au nord de la frontière des États-Unis et à l'est ou à l'ouest du méridien principal. Chaque section a ensuite été divisée en « quarts de section » de 160 acres chaque. Le lot de colonisation ou « homestead » standard était un quart de section, que l'on pouvait obtenir moyennant le paiement de droits administratifs de 10 $ et la promesse de respecter les exigences de résidence et de mise en valeur du terrain.

Le quadrillage des townships

Le système d'arpentage des terres fédérales, avec ses coordonnées en « section, township et rang », était très différent des systèmes de « comtés » et de « lots en long » utilisés en Ontario et au Québec. Le gouvernement fédéral voulait un système expéditif et efficace de parcellisation et d'administration des terres qui permettrait un peuplement et un développement rapides des prairies canadiennes et, avec les recettes générées, aider à payer la construction du chemin de fer Canadien Pacifique. Le système de township qui a fini par être utilisé était fondé sur le système que les Américains avaient incorporé à la colonisation du Midwest américain, avec quelques légères modifications, particulièrement l'ajout d'une réserve routière de 99 pieds autour de chaque section. Au début, chaque township devait être formé de 64 sections d'un mille carré, afin d'être assez grand pour servir d'unité d'administration locale. Cet arpentage en « grands » townships a été utilisé le premier été de l'arpentage, en 1869 (figure 4.0.1). On a toutefois rapidement décidé d'utiliser plutôt les townships plus petits de 36 sections, à l'américaine. D'autres variantes du système de townships ont aussi été considérées au début, entre autres : 1. des sections plus grandes, de 800 acres au lieu de 640; 2. des quarts de section en long, de 1/8^{e} de mille sur 1 mille, plutôt qu'en carrés de ½ mille sur ½ mille; et 3. différentes formes et largeurs de réserves routières dans chaque township. Divers agents du chemin de fer et du gouvernement ont aussi proposé plusieurs plans de townships plutôt originaux, qui n'ont jamais été mis en pratique.

La résistance de la Rivière-Rouge

L'établissement de la ligne du méridien principal et des premières ramifications à l'est et à l'ouest de celle-ci a déclenché une série d'événements qui ont mené à la résistance de la Rivière-Rouge et, finalement, à la création de la nouvelle province du Manitoba. Le bien connu « arrêt de l'arpentage » par Louis Riel et ses compagnons à l'automne de 1869, premier événement important de la résistance de la Rivière-Rouge, a eu lieu en dehors de la région d'étude, dans la zone qui est aujourd'hui Whyte Ridge, dans le sud-ouest de Winnipeg. Un affrontement semblable, moins connu, s'était toutefois produit un peu auparavant dans la région d'étude, dans la collectivité métisse de Sainte-Anne-des-Chênes, et a poussé Riel à des actions dramatiques. L'histoire locale raconte que lors de l'établissement des bases géodésiques à Sainte-Anne-des-Chênes, les arpenteurs et leurs équipes de travail en majorité blanches, anglo-saxonnes et protestantes, avaient dit erronément aux habitants métis de la région qu'ils allaient être dépossédés de leurs terres. En outre, les arpenteurs sous-payaient les travailleurs métis pour leur travail, gonflaient le prix des biens qu'ils leur vendaient et, de façon générale, raillaient et malmenaient les habitants métis de la région, ce qui a mené à ce premier affrontement peu connu et à « l'arrêt de l'arpentage ». La colonie de la Rivière-Rouge à cette époque était à toutes fins pratiques sans gouvernement local, la Compagnie de la Baie d'Hudson étant en train de céder son autorité et les représentants du gouvernement canadien n'étant pas encore présents dans la région. La détérioration de la situation a amené les Métis à croire qu'ils n'avaient d'autre choix que d'essayer de sauvegarder leurs terres et leurs traditions en se soulevant et en établissant un gouvernement légal provisoire. Le déroulement de ces événements a entraîné la suspension abrupte de l'arpentage. Il n'a recommencé qu'en 1871, après l'adoption de l'*Acte du Manitoba* et la création d'un gouvernement provincial manitobain, avec garantie des droits à la langue française et des droits fonciers des Métis.



4.0.1 Le méridien principal et le commencement de l'arpentage des terres fédérales
Cette carte, datée du 12 février 1870, montre le travail effectué par le lieutenant-colonel J. S. Dennis et ses équipes d'arpentage en 1869, avant le transfert de la Terre de Rupert au Canada. On y voit plusieurs éléments dignes d'intérêt, notamment : la base géodésique nord-sud du méridien de Winnipeg ou méridien principal; les townships de 64 sections; les établissements de paroisses existants sur les rivières Rouge et Assiniboine; et le plus intéressant, le *« Point where Webb's Party was stopped »*, endroit où le parti de Webb a été arrêté par Louis Riel et ses hommes, dans la paroisse de Saint-Vital. Détail agrandi en carton. *(Titre de la carte : Rough Diagram based on Hind's Map, intended to illustrate Report of this date on Township Surveys – Red River Territory, Ottawa, February 12th, 1870, J. Stoughton Dennis, P.L.S.* Source : Manitoba Historical Atlas, p. 246. Carte 027 de la DRH.)#027.)*

4.0 Arpentage des terres

L'arpentage reprend

Quand l'arpentage a repris en 1871, on a utilisé les plus petits townships et sections, parce qu'ils permettaient de créer davantage de lots de colonisation sur la même quantité de terrain et donc de faire de meilleures affaires. La proposition d'incorporer moins de réserves routières, qui aurait eu des avantages similaires, a été considérée mais rejetée, comme l'utilisation de quarts de section en long. Cette décision finale prise à la dernière minute, de conserver les quarts de section carrés plutôt qu'en long, a eu d'immenses répercussions futures sur la dispersion des fermes, le tracé et le coût de construction des routes et la fourniture des services publics et autres. Le paysage culturel de l'ensemble de l'Ouest canadien aurait été radicalement différent si le quart de section en long avait été adopté. Le développement se serait fait de façon linéaire et « en arête de poisson », plutôt que de façon dispersée et « en damier ». Donc, en commençant à nouveau à partir du méridien principal et en continuant vers l'ouest, les arpenteurs fédéraux ont établi les townships de 36 sections qui nous sont maintenant familiers, avec des réserves routières de 99 pieds autour de chaque section, partout dans les prairies, à quelques exceptions et variations près.

Les établissements français de lots riverains

Outre les zones arpentées selon le système des paroisses le long de la rivière Rouge, la région de l'Aile-de-Corbeau contient aussi six « établissements » insolites plus petits de lots riverains, qui avaient été établis à l'intention de colons francophones du Québec et d'expatriés de Nouvelle-Angleterre, où ce type de propriété foncière était courant et préféré, et par qui ils ont effectivement été peuplés. Dans les années 1870 et 1880, le diocèse catholique romain de Saint-Boniface a fait très activement la promotion de la colonisation française du Manitoba, particulièrement du Sud-Est du Manitoba, et a été capable d'arranger la création d'une série de paroisses de lots riverains « satellites » ou « extérieures » à plusieurs endroits le long de la Seine et de la rivière aux Rats. Ces établissements spéciaux étaient les établissements de Sainte-Anne-des-Chênes, Lorette, Rivière-aux-Rats, Saint-Malo, Île-des-Chênes et Grande-Pointe. Les lots avaient environ deux milles de long et donnaient sur une section de rive. L'établissement d'Île-des-Chênes (Oak Island) est fort inusité du fait que le canal de rivière utilisé comme base géodésique pour les lots ne mesure que 5 kilomètres (3 milles) de long et n'existe comme rivière Oak que sur quelques cartes. Le reste du temps, ce n'est qu'un cours d'eau non défini où il ne coule de l'eau qu'au moment des crues ou les années anormalement humides. L'établissement de Grande-Pointe est aussi digne de mention à cause d'une erreur simple, mais critique, qui fait que les lots empiètent sur ceux qui sont situés dans les deux milles périphériques de la paroisse de Saint-Norbert, ce qui a causé un cauchemar administratif et plusieurs configurations de lots fort inhabituelles.

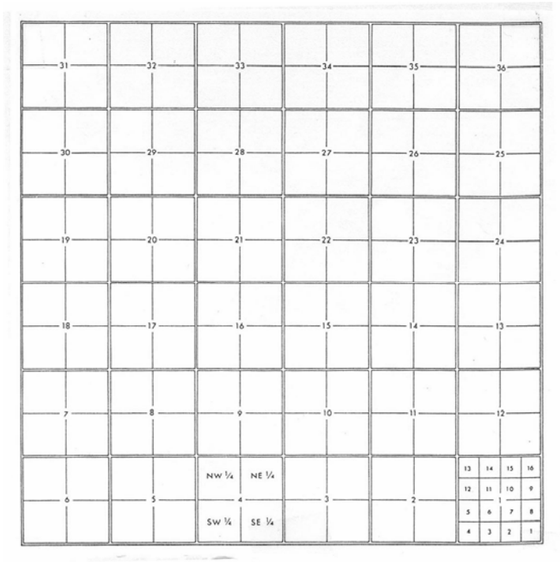
Dans tous les établissements de lots riverains des paroisses extérieures, la combinaison de parcelles en long, perpendiculaires aux cours d'eau locaux, et de chemins sinueux, à peu près parallèles aux rivages des cours d'eau de ces collectivités, donne à ces établissements une allure linéaire inhabituelle et caractéristique. Les établissements de lots riverains français sont décrits et illustrés plus en détail dans le prochain chapitre.

Effets et signes de l'histoire de l'arpentage sur le paysage

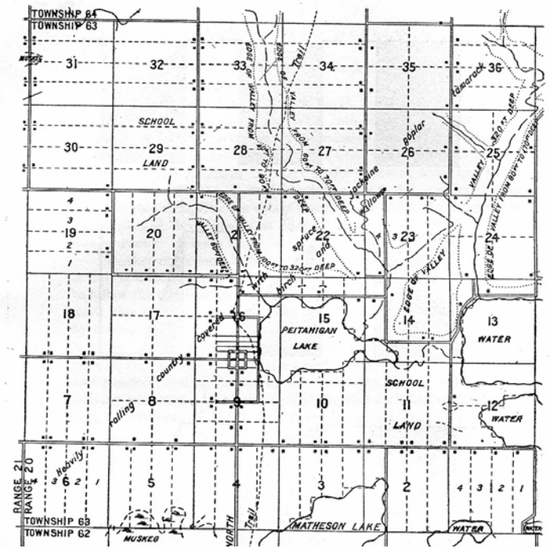
L'histoire de l'arpentage de la région d'étude est d'une grande richesse. Bien que les lignes d'arpentage soient en fait des lignes invisibles indiquées uniquement par de petites fiches métalliques aux coins des parcelles, elles ont néanmoins eu une grande influence sur le développement et l'aspect du paysage physique de la région. Dans les premières décennies, les routes, les clôtures et les brise-vent délinéaient le travail d'arpentage. Cette présence claire s'est estompée avec le temps, avec l'achat et le fusionnement de parcelles adjacentes en champs plus grands et plus efficaces à cultiver, ce qui a éliminé bon nombre des premières clôtures et premiers brise-vent. Dans d'autres cas, les lots riverains ont été lotis en de nombreuses parcelles plus petites en vue d'aménagements résidentiels ruraux. L'ajout de nouveaux chemins d'accès et les lignes de lots additionnelles créées par ces lotissements ont masqué encore davantage le paysage rural de lots riverains originel.

À l'heure actuelle, c'est des airs que l'on voit le mieux le mélange insolite de systèmes d'arpentage et les formes d'aménagement qui en ont résulté. Au sol, les systèmes d'arpentage se manifestent principalement par d'occasionnelles configurations routières inhabituelles que l'on ne voit pas dans d'autres régions du Manitoba. Dans l'ensemble, les éléments du paysage qui sont liés à l'histoire de l'arpentage de la région d'étude ne sont pas évidents à l'œil inexercé, et l'effet et la variété des différents systèmes d'arpentage dans la région ne sont pas bien interprétés au moyen de panneaux, cairns et documents écrits. Les éléments de paysage existants suivants sont dignes d'intérêt en raison de leur représentation des caractéristiques des systèmes d'arpentage des terres :

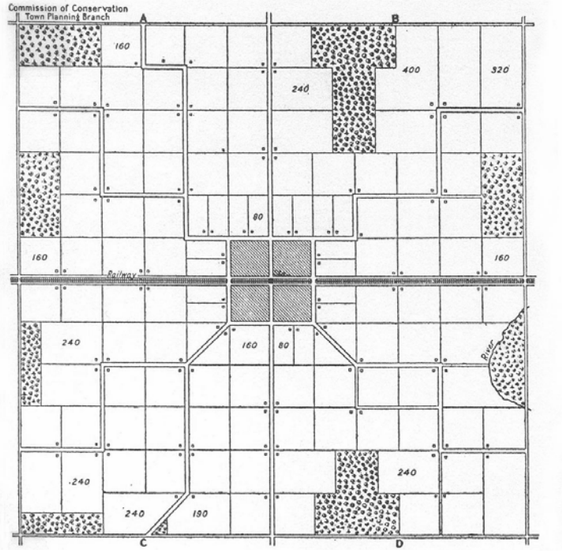
1. Les routes parallèles aux cours d'eau dans toutes les paroisses de lots en long
2. Les configurations routières inusitées à la périphérie des établissements de paroisses
3. La série de « jonctions en T » et de « dérivations » à droite le long de la première et de la deuxième ligne de correction
4. Les lignes de lots et réserves routières insolites produites par l'erreur d'arpentage dans l'établissement de Grande-Pointe



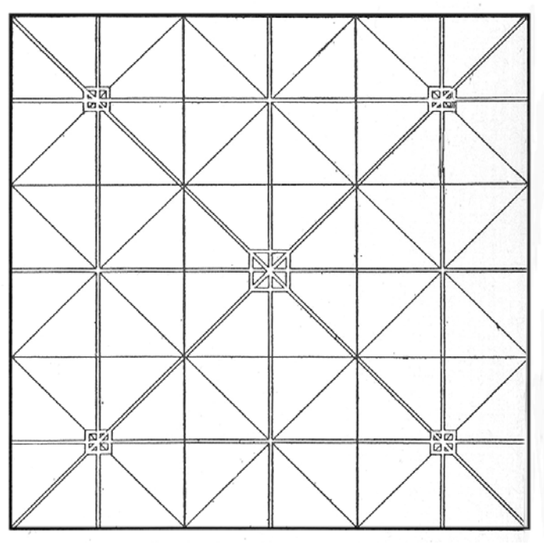
4.0.2 Plan de township standard
Dessin montrant le plan de township standard adopté pour l'arpentage de la majorité de l'Ouest canadien. Cette version consiste en 36 sections d'un mille carré séparées par des réserves routières de 99 pieds. (*Titre de la carte : Standard Township Plan. Source : Direction des ressources historiques. Carte 049 de la DRH.)*



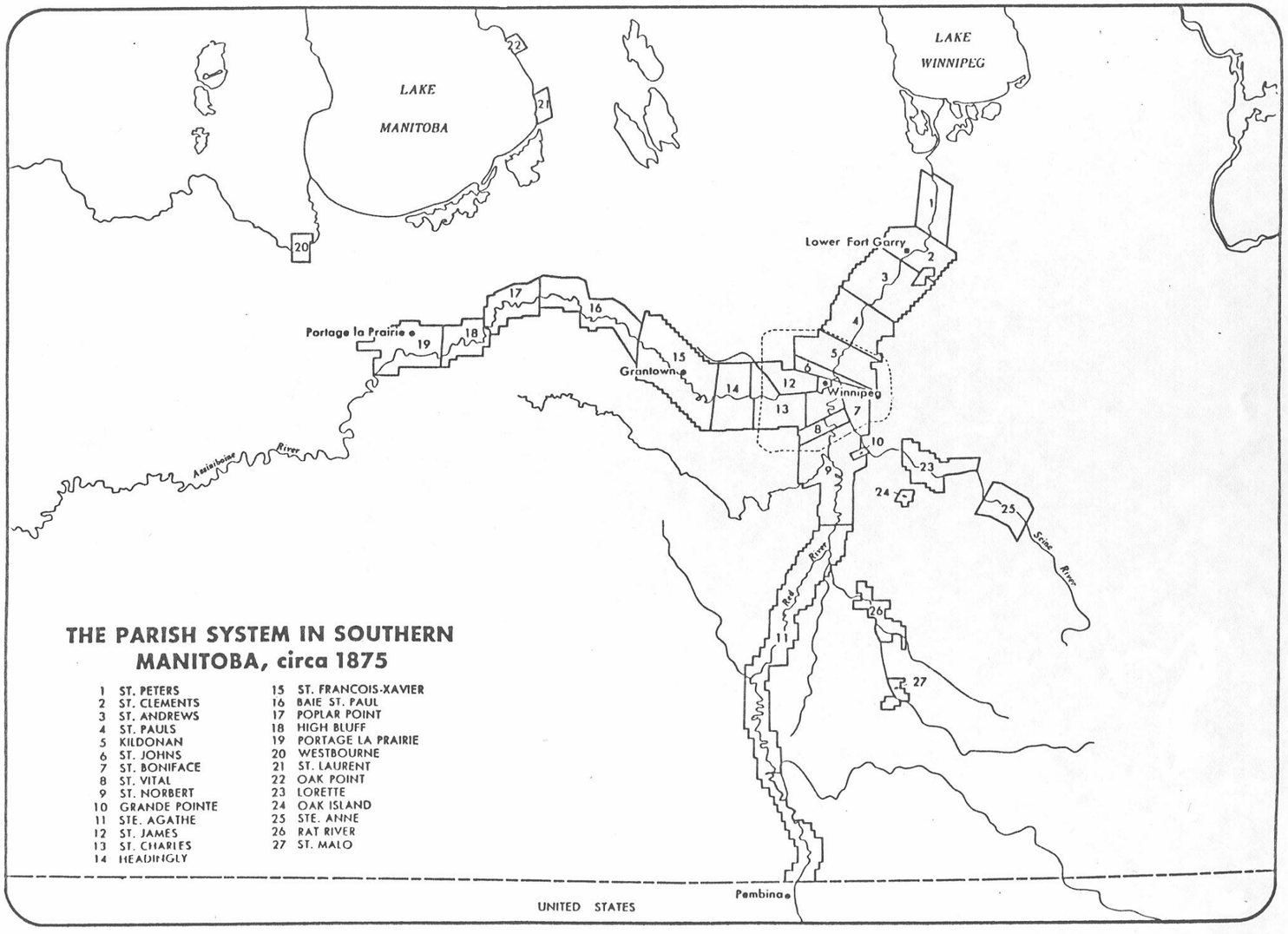
4.0.3 Proposition de plan de township avec « lots en long »
Croquis montrant comment on aurait pu adapter les quarts de section en long pour « épouser » un relief très vallonné et réduire le nombre de réserves routières requises pour donner accès à chaque parcelle dans un plan de township standard. Malgré ses mérites, le plan de township divisé en lots en long n'a jamais été adopté. *(Titre de la carte : Township Settlement Plan, by W. A. Begg, from Rural Planning and Development, Canadian Commission of Conservation, 1917.)*



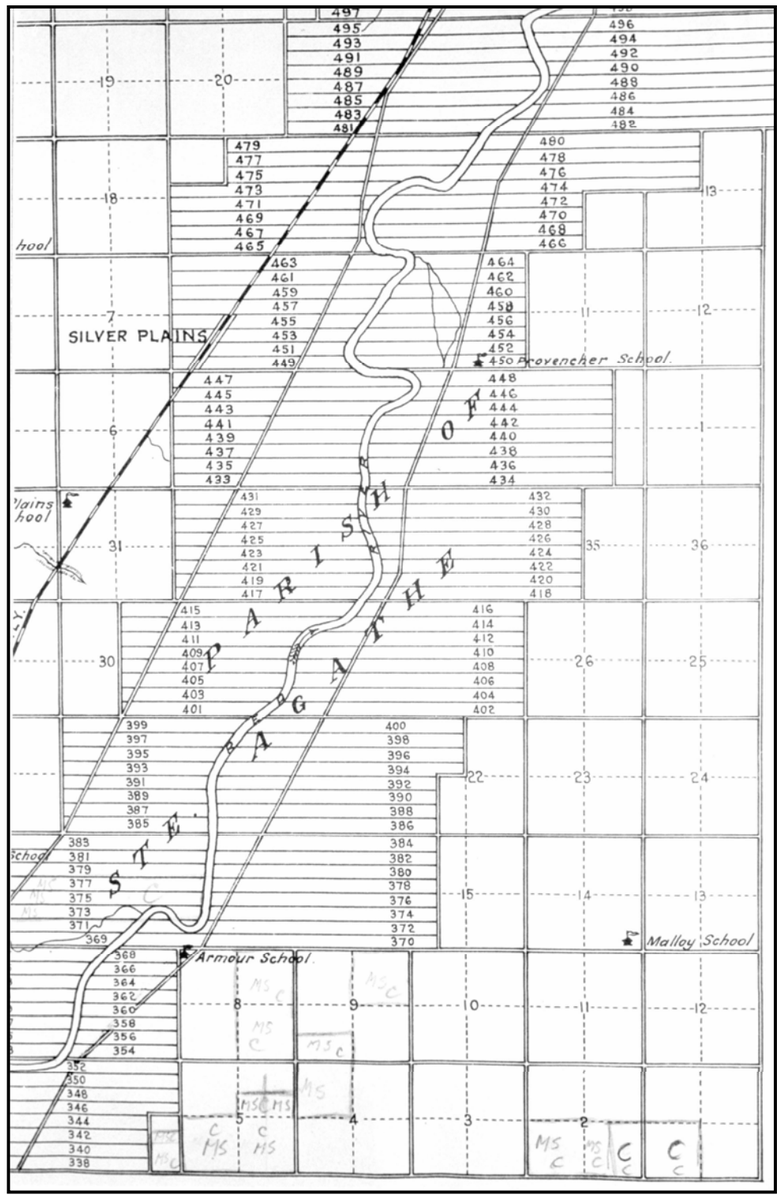
4.0.4 4 Proposition de township - 1
Ce plan d'arpentage d'un township de 36 milles carrés proposé par Thomas Adams, de la Commission canadienne de conservation, comprend un village central, des terres à bois et quatre possibilités de tracés de routes, montrées dans chaque quadrant du township. (*Titre de la carte : Plan for Agricultural Settlement, by Thomas Adam, from Rural Planning and Development, Canadian Commission of Conservation, 1917. Source : Historical Atlas of Manitoba, p. 346. Carte 047 de la DRH.)*



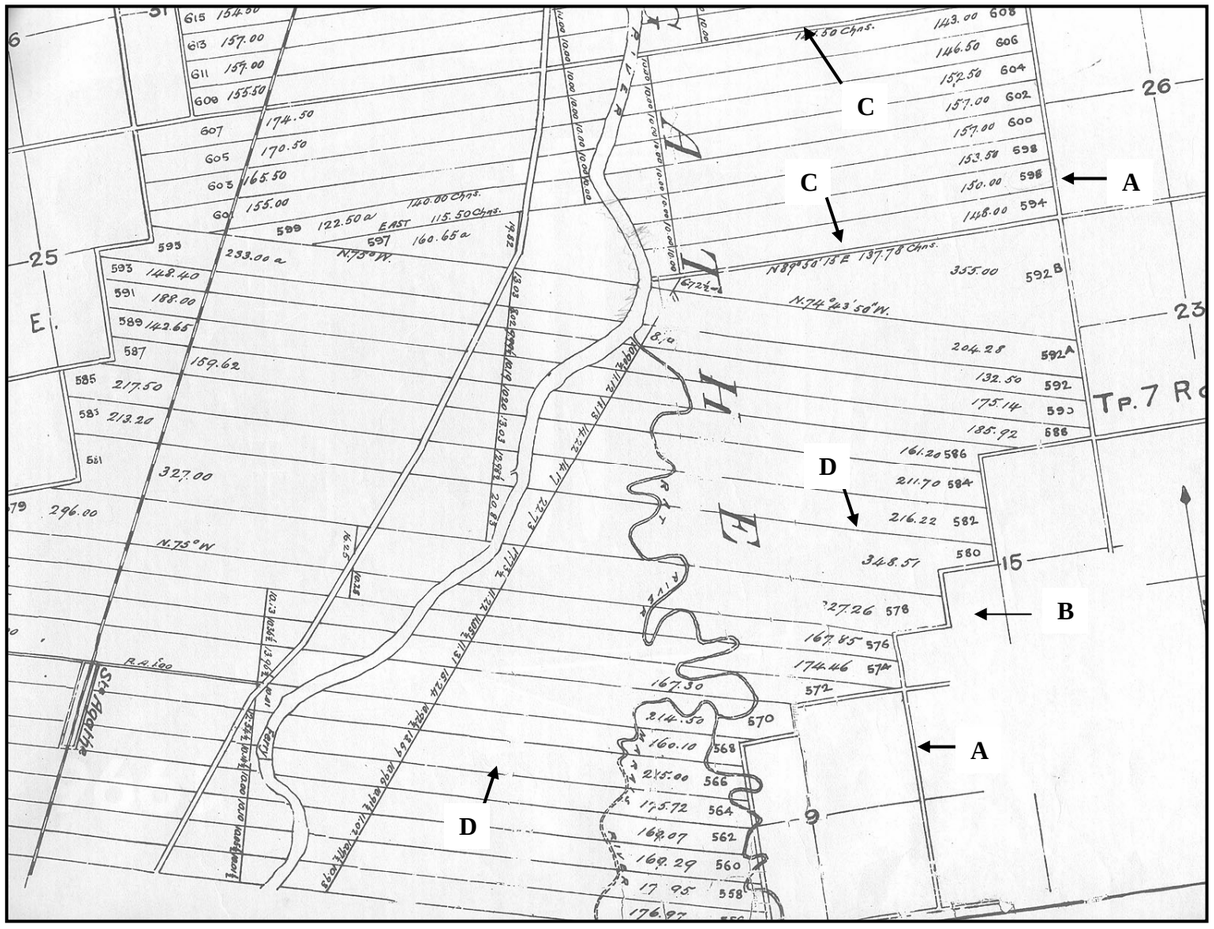
4.0.5 Proposition de township - 2
Ce plan d'arpentage d'un township de 36 milles carrés a été proposé par William Van Horne, président du CFCP. Il comprend un centre de services central, quatre hameaux à la croisée des chemins et des routes directes entre les collectivités qui donnent quand même accès aux parcelles.
(Titre de la carte : Scheme for dividing a Township of 36 Square Miles as proposed by the late Sir William Van Horne, President of the Canadian Pacific Railway Co. Source : Historical Atlas of Manitoba, p. 346. Carte 048 de la DRH.)



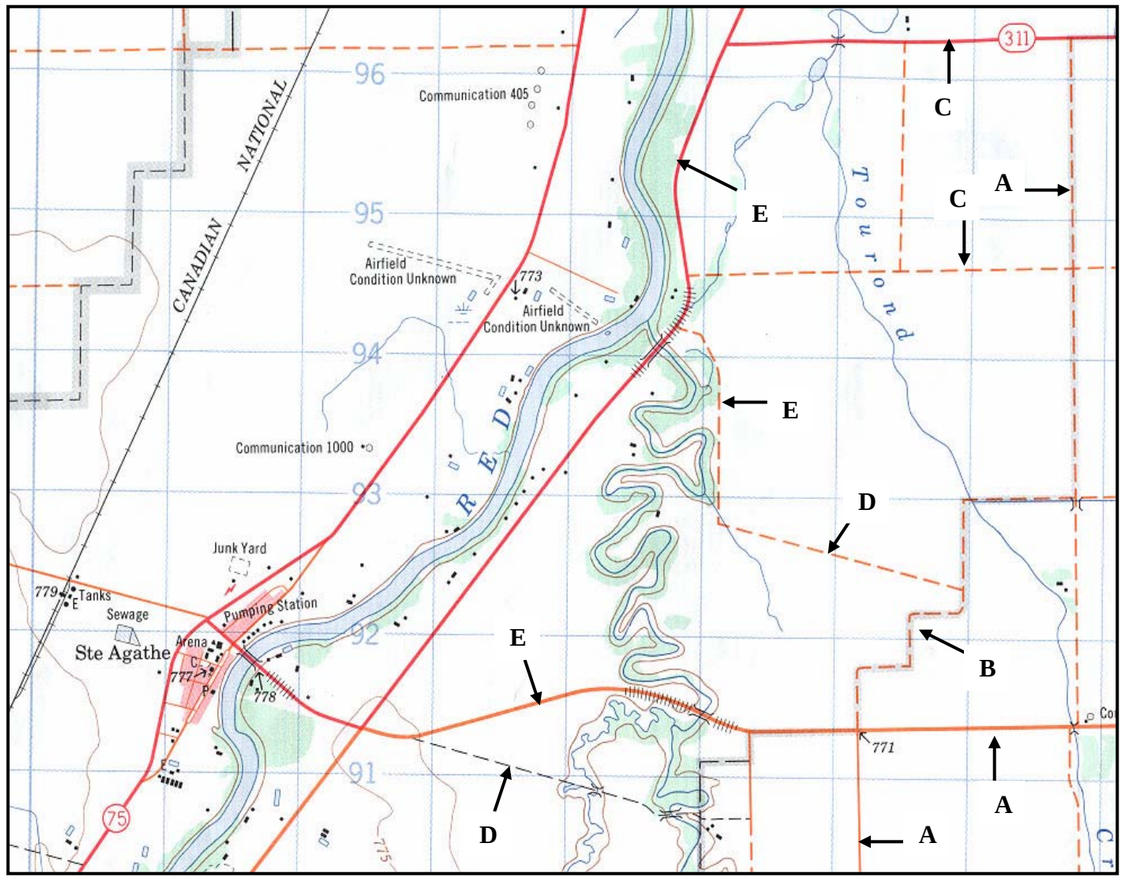
4.1.1 Le système des paroisses dans le sud du Manitoba
Carte montrant les paroisses de lots riverains le long des rivières Rouge et Assiniboine ainsi que les « établissements » plus petits de lots en long au nord-ouest et au sud-est des principales paroisses. Vingt-sept de ces « paroisses » ont été établies au total dans le sud du Manitoba avant 1880, toutes donnant sur des cours d'eau ou des lacs. Ce système d'arpentage s'est révélé très populaire et des systèmes semblables ont été utilisés plus tard à quelques reprises à titre expérimental, entre autres sur la rivière Icelandic près de Riverton dans la région d'Entre-les-Lacs et sur la rivière Whitemouth près d'East Braintree dans la région de l'Est. Le tracé des routes dans ces paroisses et à leur périphérie a souvent donné des configurations routières insolites, comparativement au réseau « en damier » uniforme de la plupart des régions arpentées en townships. *(Titre de la carte : Parish System in Southern Manitoba, circa 1875. Source : Archives provinciales du Manitoba. Carte 083 de la DRH.)*



4.1.2 Tracés de routes dans les paroisses de lots en long
Partie d'une carte municipale montrant la combinaison de lots en long et de townships dans la région au nord de Morris le long de la rivière Rouge. Remarquez les deux routes parallèles au cours d'eau et le tracé en escalier des réserves routières le long de la ligne de transition entre les deux systèmes d'arpentage. Les routes en bordure de rivière sont une composante caractéristique de toutes les terres divisées en lots en long et ont produit un modèle linéaire d'aménagement de fermes et de résidences rurales. Ce modèle contraste de façon frappante avec le modèle dispersé produit par la division en townships. *(Titre de la carte : Map of Morris Municipality. Source : ministère de la Voirie. Carte 006 de la DRH.)*



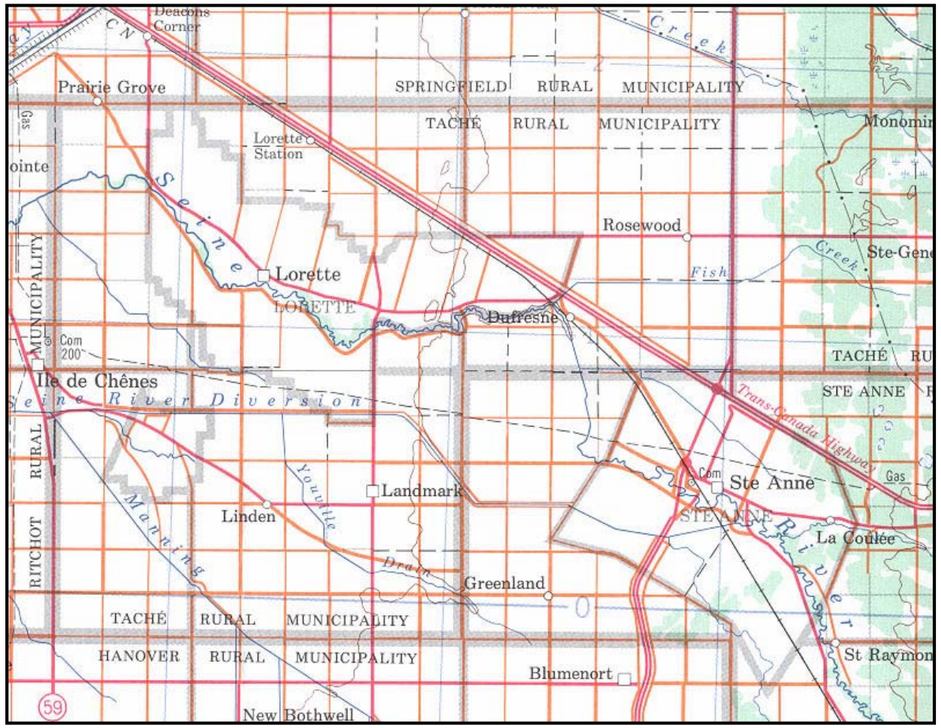
4.1.3 À gauche : Configuration des biens-fonds et des routes à Sainte-Agathe
Ce détail d'une carte de 1894 montre la configuration des lots en long et des townships autour de Sainte-Agathe. Cet endroit précis est le meilleur exemple dans la région d'étude d'une limite extérieure de paroisse « en escalier ». Ces routes en escalier sont très rares dans la région d'étude, comparativement à leur fréquence dans les paroisses de St. Andrews et de St. Clements au nord de Winnipeg. Là, l'orientation nord-est sud-ouest de la rivière Rouge coïncide moins bien avec le quadrillage nord-sud et est-ouest des townships, nécessitant plus « d'ajustements » entre les lots riverains obliques et les sections des townships. La périphérie de l'établissement de Lorette possède plusieurs cas de lignes de lots en escalier. Elles ne sont toutefois pas visibles dans le paysage car aucune route n'a été construite à cet endroit, contrairement à ce qui s'est passé à Sainte-Agathe. Comparer les limites des parcelles relevées sur cette feuille de carte avec le réseau routier actuel, tel qu'il est indiqué sur une feuille de carte contemporaine du même endroit, montre plusieurs configurations routières intéressantes.
(Titre de la carte : Plan Showing The Parish Lot Surveys in the Province of Manitoba – Sheet No. 3, St. Norbert and Part of Ste. Agathe, 1894. Source : dossiers de la Direction des ressources historiques. Carte 088 de la DRH.)



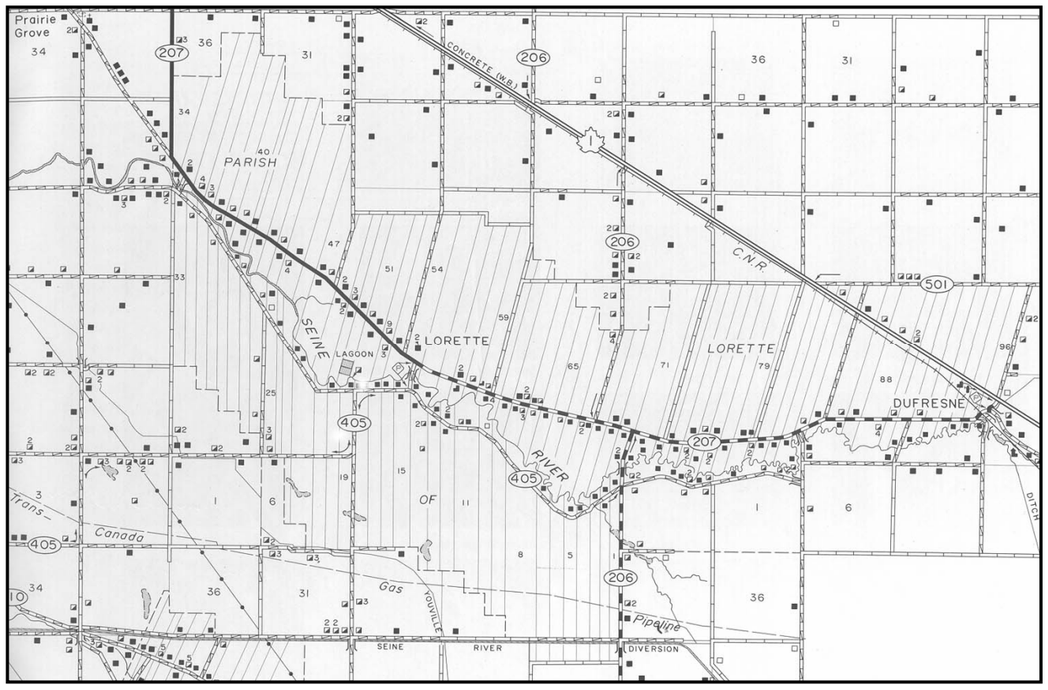
4.1.4 À droite : Configurations routières à Sainte-Agathe
Partie d'une carte topographique de 1984 montrant la configuration existante des routes dans les environs de Sainte-Agathe. La variété inhabituelle de configurations routières résulte de la combinaison du quadrillage des sections, des limites extérieures des paroisses et de l'orientation des cours d'eau dans cette zone.

- Les routes désignées par la lettre A ont été construites dans les réserves de routes de sections.
- Les routes désignées par la lettre B ont été construites dans les réserves routières situées à la limite extérieure de la paroisse, où elle touche la division en sections.
- Les routes désignées par un C ont été construites dans des réserves routières situées entre des lots en long.
- Les routes désignées par un D ont été construites le long des limites des lots en long qui n'avaient pas de réserves routières.
- Les routes désignées par un E ont été conçues librement, pour traverser ou suivre un cours d'eau.

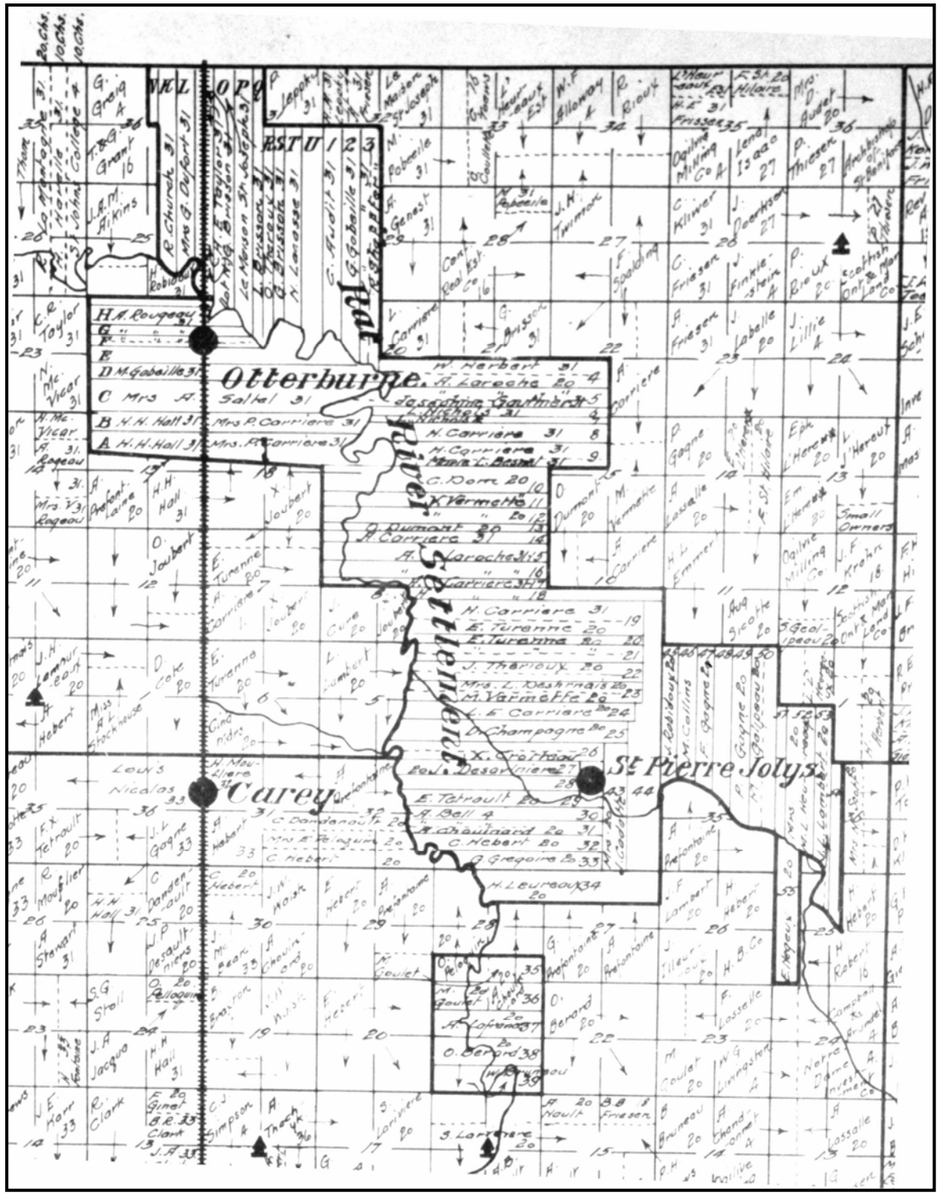
Cette zone offre le meilleur exemple, dans la région d'étude, de la manifestation physique des divers systèmes de division du terrain dans le réseau routier. *(Titre de la carte : 1:50,000 scale topographic map, 2 H/11 – St. Adolphe sheet, 1984 series. Carte 022 de la DRH.)*



4.2.0 À gauche : Paroisses extérieures
Partie d'une carte montrant les établissements de « paroisses extérieures » de Lorette, Sainte-Anne et Île-des-Chênes. Remarquez que la limite extérieure de l'établissement de Sainte-Anne est en grande partie délinéée par les routes municipales, alors que celle des paroisses de Lorette et d'Île-des-Chênes n'est pas du tout délinéée par des routes, probablement à cause de la nature très irrégulière de cette limite.
(Titre de la carte : 62 H – WINNIPEG map sheet, 1:250,000 scale, 1994 series, Canada Centre for Mapping, Department of Energy, Mines and Resources. Source : Conservation Manitoba, Direction des cartes et levés. Carte 090 de la DRH.)



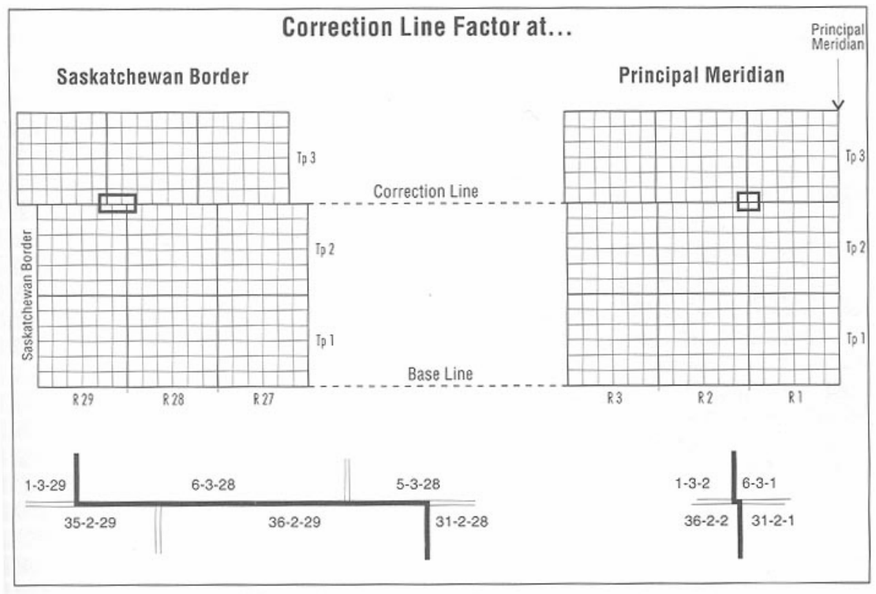
4.2.1. À gauche : Paroisses extérieures
L'établissement de Lorette, du fait qu'il est le plus grand des six établissements « satellites » de lots riverains de la région d'étude, offre l'exemple le plus évident et le plus clair du genre d'aménagement linéaire que ce système d'arpentage a produit. Le tracé inhabituel des routes dans l'établissement et le long de ses limites est aussi caractéristique de ce type d'arpentage spécial. Comme dans les autres établissements de lots riverains, il n'y a actuellement aucun panneau ou cairn « historique » ou « point d'intérêt » qui indique ou interprète la nature physique inusitée de l'établissement de Lorette. *(Titre de la carte : General Highway Map, RM of Tache, Province of Manitoba. Source : Ministère de la Voirie, Bureau de la planification et de la conception des routes, Winnipeg, 1979, feuille de carte n° 104.)*

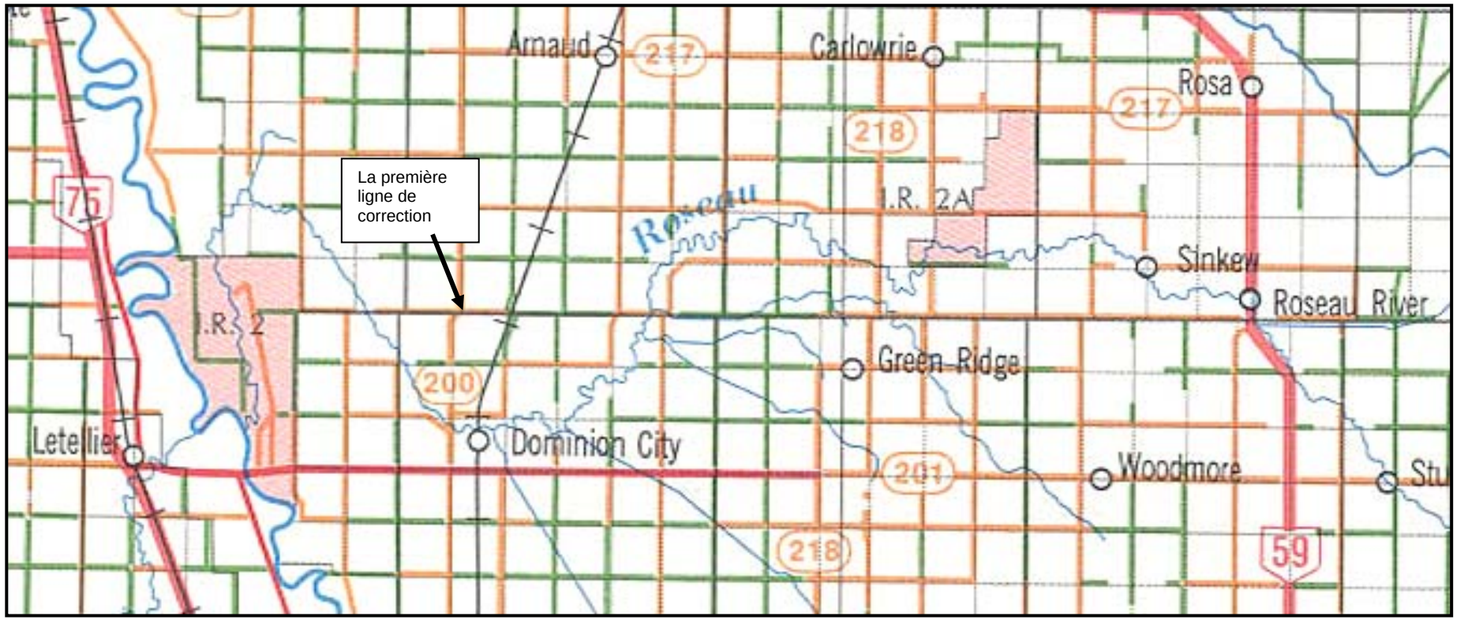


4.2.2. Ci-dessus : Paroisses extérieures - l'établissement de Rivière-aux-Rats
Détail d'un plan cadastral de 1918 montrant la configuration des lots dans l'établissement de Rivière-aux-Rats. Remarquez les différentes longueurs et largeurs de lot, et le fait que les lots 35 à 39 ne sont pas raccordés au corps principal du plan.
(Titre de la carte : Cummins Manitoba Land Map Series Showing Names, Locations & Addresses of Owners, 1918, Sheet 1. Source : APM, n° H5 614.3 gbbd Series 4 1918. Carte 008 de la DRH.)

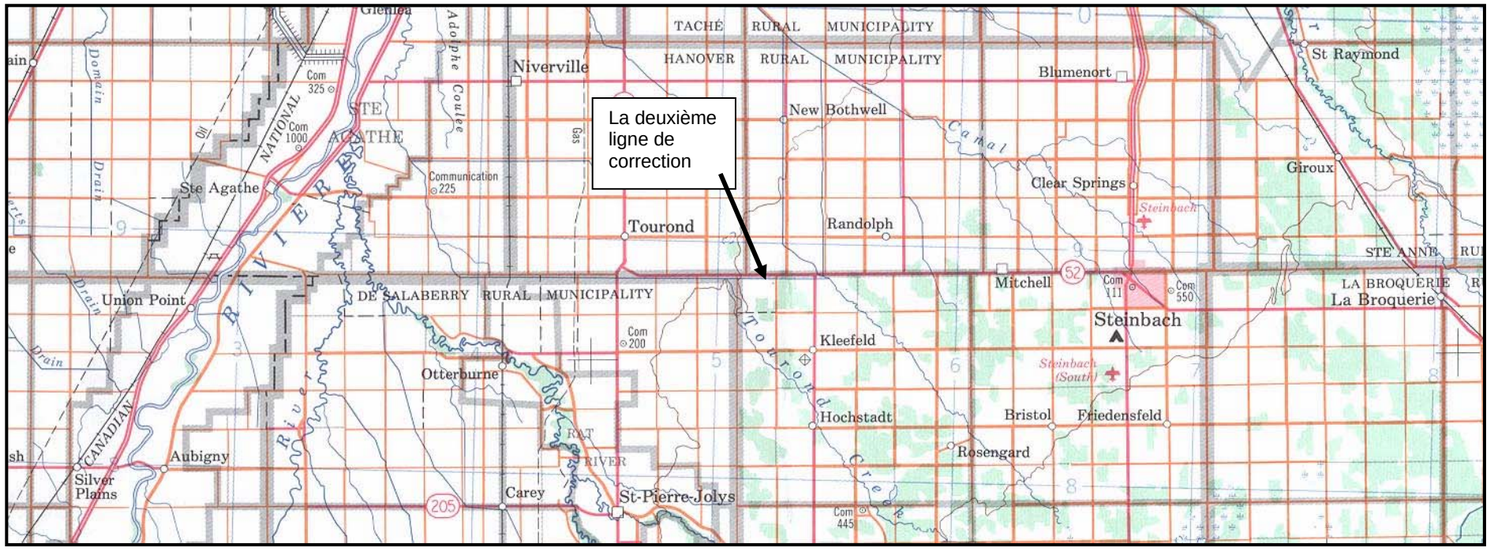
4.0 Arpentage des terres

4.3.0 Ci-dessous : Lignes de correction de l'arpentage en townships
Cette illustration montre l'effet des lignes de correction sur le paysage du sud du Manitoba. Les lignes de correction étaient un élément important du système d'arpentage en townships, nécessaire pour appliquer un système de townships « carrés » sur une terre « ronde ». Tous les méridiens nord-sud de chaque côté du township sont orientés vers le vrai nord et le vrai sud et convergent donc légèrement. Raccourcir le côté nord du township de 61 pieds par rapport au côté sud a réglé une partie du problème. Pour compenser encore davantage la convergence des méridiens, de nouvelles bases géodésiques ont été établies à tous les quatre townships au nord de la frontière américaine (sauf la première ligne de correction, qui est à seulement deux townships de la frontière). Les townships situés le long des lignes de correction « dévient » vers la droite à l'est du méridien principal et vers la gauche à l'ouest du méridien principal, qui est le seul méridien nord-sud parfaitement droit au Manitoba. Comme l'illustration ci-dessous le montre, plus la distance du méridien principal est grande, plus la « déviation » est grande. À la frontière de la Saskatchewan, la déviation vers la gauche est de plus d'un mille et demi (2,4 kilomètres). Il a fallu faire d'autres ajustements dans certaines régions de la province, ce qui a donné des townships de moins de 36 sections et des sections de moins d'un mille carré.
(Titre de l'illustration : The Effect of Correction Lines on the Landscape of Southern Manitoba. Source : The Geography of Manitoba – Its Land and Its People, par John Welsted et Christopher Stadel, 1996, p. 103. Carte 073 de la DRH.)





4.3.1 Première ligne de correction
Détail d'une carte du Manitoba montrant la déviation vers la droite de la RPS 200 juste au nord de Dominion City causée par la présence de la première ligne de correction. Bien que d'autres exemples semblables de « déviations » de routes existent dans la région d'étude, cet endroit particulier est le plus clair et le plus évident. Comme les autres tracés de routes résultant de la présence de lignes de correction, ce lieu n'est ni interprété ni indiqué de quelque façon que ce soit. *(Titre de la carte : Manitoba Roadways Map. Source : Direction des cartes et levés du Manitoba, 1977, édition 1:50 000. Carte 061 de la DRH.)*



4.3.2 Jonctions en T de la deuxième ligne de correction sur la RPGC 52
Partie d'une carte routière du Manitoba montrant les déviations à droite et jonctions en T sur la RPGC 52. Vu son rôle comme route provinciale à grande circulation, ce tronçon particulier de la deuxième ligne de correction est très visible et donc supérieur aux autres exemples trouvés le long de la première ligne de correction dans la région d'étude. *(Titre de la carte : 62 H – WINNIPEG map sheet, 1:250,000 scale, 1994 Series, Canada Centre for Mapping, Department of Energy, Mines and Resources. Source : Conservation Manitoba, Direction des cartes et levés. Carte 009 de la DRH.)*

4.4.0 L'erreur d'arpentage de l'établissement de Grande-Pointe

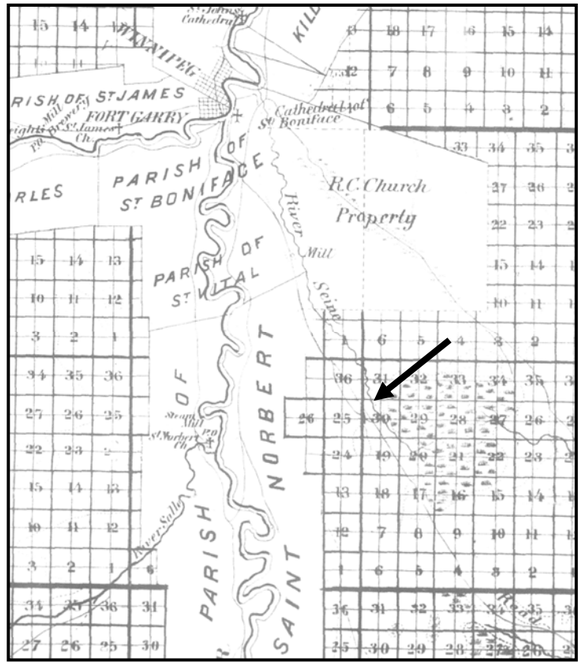
Quand les équipes d'arpentage des terres du Dominion ont refait l'arpentage des vieux lots paroissiaux de la colonie de la Rivière-Rouge au début des années 1870, elles n'ont arpenté que les deux premiers milles à partir de la rivière, après quoi la division en sections commençait. En 1874, le gouvernement du Canada a décidé d'ajouter les « deux milles périphériques » de terrain aux lots riverains appropriés, partout où c'était possible. Dans les vieux lots riverains de « Kildonan », la zone périphérique de deux milles consistait en terres à foin semi-publiques, utilisées par les colons de l'établissement intérieur, et ils ont été nombreux à revendiquer leur droit aux terres des deux milles périphériques. Cet arpentage spécial a été terminé en 1877, repoussant la division en quarts de section à quatre milles des rivières.

Dans la plupart des cas, les lots intérieurs ont simplement été prolongés d'un autre deux milles, en conservant leur largeur existante. À la jonction des deux systèmes d'arpentage, le bout des lots formait souvent un bord en « dents de scie » le long de la limite des deux milles périphériques. Dans certains cas, la bordure en dents de scie originelle des deux milles intérieurs a été conservée dans le paysage sous forme de réserves routières, tandis que dans d'autres cas, les réserves de routes de sections n'ont pas été conservées quand les lots riverains ont été prolongés. Les lots riverains des nouvelles paroisses de Sainte-Agathe, Poplar Point et Portage-la-Prairie n'ont pas été prolongés. Seuls ceux des vieilles paroisses de Saint-Norbert, St. James, St. Andrews et St. Clements l'ont été. Des complications sont souvent survenues durant l'intervalle de temps qui a séparé l'arpentage des deux milles intérieurs et des deux milles périphériques. À plusieurs endroits, des terres comprises dans l'arpentage en sections avaient été acquises avant le nouvel arpentage des deux milles périphériques, et le gouvernement a dû honorer ces concessions. Il y a donc quelques cas où une ferme d'un quart de section a été insérée au milieu des lots en long.

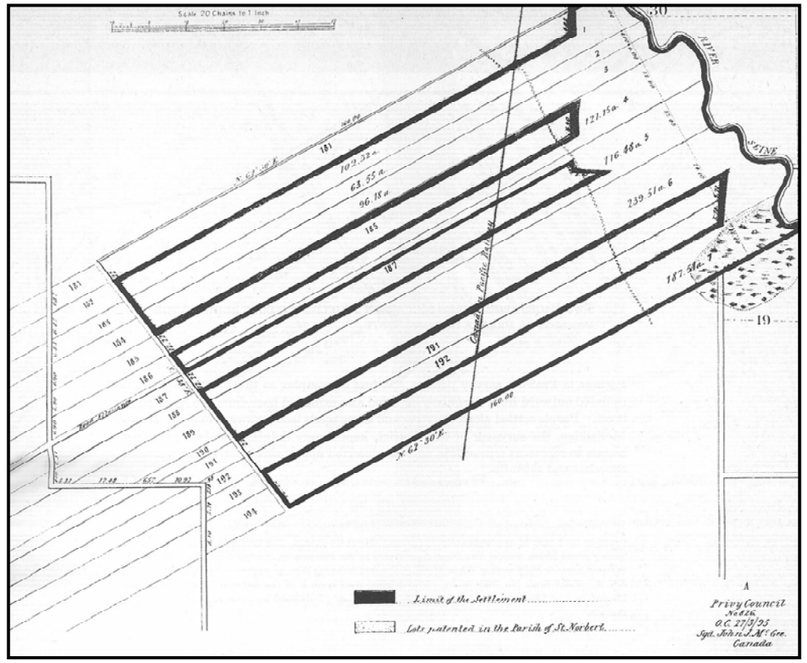
Une complication d'énorme proportion s'est produite dans l'établissement de Grande-Pointe. L'établissement de Grande-Pointe a été le troisième des « établissements de lots riverains français » spéciaux à être intégré dans le quadrillage des townships le long de la rivière Seine. Il est formé de sept lots étroits de deux milles de long et situé environ 8 kilomètres (5 milles) en aval de l'établissement de Lorette.

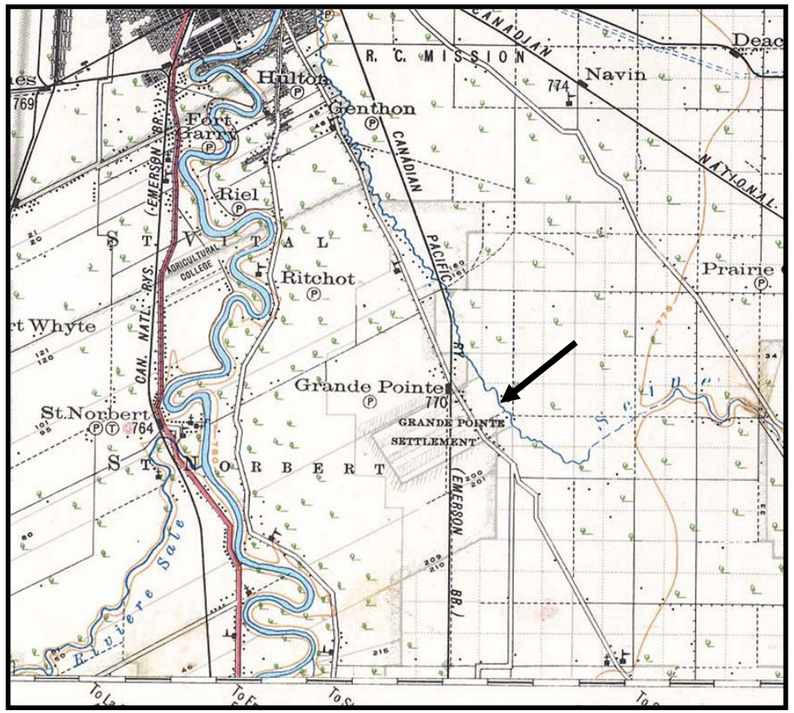
Il semble que les arpenteurs aient tout simplement jalonné le mauvais côté de la rivière et mesuré les lots sur la rive ouest. Ces lots ont subséquemment été recouverts en partie par les « deux milles périphériques » de la paroisse de Saint-Norbert quand on a rajouté ces deux milles périphériques. Il aurait suffi de mesurer les lots de Grande-Pointe à partir de la rive est pour prévenir l'imbroglio juridique qui a résulté. Comme l'erreur n'a pas été détectée avant quelques années, après que les colons avaient mis en valeur leur homestead et demandé leur titre de propriété, elle n'a pas été facile à corriger. Bien des disputes juridiques ont suivi et on a finalement décidé que les familles qui obtenaient leur titre de propriété les premières conserveraient la propriété de leur bande de deux milles. Une fois la situation finalement résolue, cinq des quatorze lots de Saint-Norbert sont restés intacts. Du côté de Grande-Pointe, les sept lots ont tous conservé la partie de leur lot riverain située au-delà de la nouvelle ligne de quatre milles de l'arpentage de Saint-Norbert. Les lots 2, 3 et 7 ont survécu complètement intacts, tandis que les autres ont été tronqués par les lignes nord-sud et est-ouest de l'arpentage des terres fédérales ou coupés sur la longueur par les lots survivants de Saint-Norbert, ces derniers étant plus étroits que les lots de Grande-Pointe et ne correspondant donc à aucune des lignes de lots de Grande-Pointe.

Avec l'aménagement résidentiel récent, le fiasco de l'arpentage n'est pas aussi évident sur le paysage qu'il l'est sur certaines cartes, ni qu'il l'a été sur la vie des premiers habitants de l'endroit. Ceci dit, plusieurs des routes de la région doivent leur origine à l'erreur d'arpentage. L'orientation et la largeur de nombreux lots résidentiels actuels ont aussi été influencées par l'erreur.



4.4.1 Ci-dessus : Parcellation originelle de la paroisse de Saint-Norbert
Détail d'une carte montrant la configuration originelle de la paroisse de Saint-Norbert, large de deux milles. *(Titre de la carte : Map of the Province of Manitoba Showing Surveys Effected in 1871 and 1872. Source : APM, n° H7 614.1 bi State 1. Carte 019 de la DRH.)*





4.4.2 Ci-dessus : Établissement de Grande-Pointe
Plan de l'établissement de Grande-Pointe montrant le chevauchement des lots en long résultant de l'erreur d'arpentage. *(Titre de la carte : Plan of the Settlement of Grande-Pointe in the Parish of St. Norbert, Province of Manitoba, 1885, by M. J. Charbonneau, D.L.S., Canada Department of the Interior. Source : The Historical Atlas of Manitoba, par Warkentin et Ruggles, Manitoba Historical Society, 1970. Carte 075 de la DRH.)*

4.4.3 À droite : Établissement de Grande-Pointe
Détail d'une carte montrant l'emplacement de l'établissement de Grande-Pointe du côté sud de la rivière Seine chevauchant les deux milles périphériques de la paroisse de Saint-Norbert. La limite originelle de deux milles est aussi indiquée sur cette carte. *(Titre de la carte : Sectional Map Sheet No. 23, Emerson, 1922 Edition. Source : Conservation Manitoba, dossiers de la Direction des cartes et levés. Carte 019 de la DRH.)*