

NOTES À L'INTENTION DE L'ENSEIGNANT

Chacun des tableaux de ce portfolio inclut une description de la scène illustrée. Vous pouvez utiliser les illustrations et les descriptions comme point de mire d'une étude sur les activités de HBC et leur lien avec l'histoire du Canada.

Renseignements sur les tableaux

La Compagnie de la Baie d'Hudson a fait appel à des artistes de renom pour peindre des tableaux originaux illustrant des événements dignes de mention tirés de sa riche histoire. Ces tableaux ont orné les calendriers de HBC de 1913 à 1970. Pour en savoir plus et pour voir des images de la collection entière, visitez le <http://www.patrimoinehbc.ca/hbcheritage/collections/art/calendar/accueil>.



1. Les barges d'York de la Compagnie de la Baie d'Hudson à Norway House
Walter J. Phillips, 1928



2. Le Prince Albert et le Prince Rupert dans la baie d'Hudson, 1845
John Robert Charles Spurling, 1926



3. Le négociant en chef Barnston et R.M. Ballantyne à Tadoussac, 1846
Charles Fraser Comfort, 1941



4. Dernier attelage de chiens quittant Lower Fort Garry, 1909
Charles Fraser Comfort, 1927



5. Fort Prince-de-Galles, 1734
A.H. Hider, 1921



6. John McLean aux Grandes Chutes (La découverte des Grandes Chutes), 1839
Walter J. Phillips, 1934



7. Le gouverneur Douglas quittant le fort Langley, 1858
George Franklin Arbuckle, 1957



8. Le S.S. Beaver au large de Fort Victoria en 1846
Adam Sherriff Scott, 1932

SUGGESTIONS D'UTILISATION DES TABLEAUX

→ Dans le cadre d'une étude plus vaste, les tableaux, ou certains d'entre eux, peuvent servir à éveiller l'intérêt des élèves et à leur permettre de faire des liens entre la géographie du Canada, la traite des fourrures et le rôle de HBC dans l'exploration du pays.

Utilisez les tableaux et les descriptions dans le cadre d'une discussion en classe pour aider les élèves à établir ces liens. En groupe, créez des questions pour pousser plus loin l'étude et la réflexion.

Demandez aux élèves de se mettre deux par deux ou en petits groupes, de choisir un tableau et de l'utiliser pour en apprendre plus sur les débuts du Canada et sur la traite des fourrures.

→ Les questions «**Pensez-y et répondez**» doivent servir de point de départ à leur réflexion, et ils doivent y ajouter d'autres questions qu'ils se posent au sujet de la scène.

Ils décident de la façon créative dont ils partageront leur information et leurs réflexions (ex. : vignette, présentation visuelle, récréation, diagrammes, cartes, etc.).



1. Les barges d'York de la Compagnie de la Baie d'Hudson à Norway House

Walter J. Phillips, 1928

Pendant plus d'un siècle, la barge d'York demeure le principal mode de transport entre les postes de traite reculés et York Factory, sur la baie d'Hudson. La barge d'York, qui doit d'ailleurs son nom à sa principale destination, peut transporter plus de trois tonnes de marchandises, soit environ trois fois la charge marchande du canot d'écorce le plus grand. Le modèle de la barge d'York, introduite vers 1740, s'inspire des bateaux de pêche côtière utilisés dans les Orcades, en Écosse – eux-mêmes dérivés des drakkars vikings. Le fond plat de la barge ainsi que sa proue et sa poupe en pointe relevée à 45 degrés permettent de tirer l'embarcation à sec sur le rivage ou de la dégager d'un banc de sable. Six ou huit rameurs manœuvrent la barge au moyen d'avirons de six mètres. En mer libre, la barge d'York peut déployer sa grande voile carrée, laquelle peut aussi servir d'abri la nuit venue. Le tableau représente l'arrivée d'un groupe de barges d'York à Norway House, à l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, vers 1867.

Pensez-y et répondez

Le canot est conçu pour naviguer sur les fleuves et les grands navires, pour les voyages océaniques. À votre avis, pourquoi la barge d'York convient-elle à la traite des fourrures? Donnez trois raisons soutenant votre réflexion.



2. Le Prince Albert et le Prince Rupert dans la baie d'Hudson, 1845

John Robert Charles Spurling, 1926

Les goélettes *Prince Albert* et *Prince Rupert* arborant les couleurs de la Compagnie se séparent au large de l'île Mansel dans le nord de la baie d'Hudson. Chaque année, les deux bâtiments naviguent ensemble depuis l'Angleterre au cours d'une expédition de réapprovisionnement. À l'île Mansel, le *Prince Albert* part pour Moose Factory tandis que le *Prince Rupert* se dirige vers York Factory. Les deux navires sont chargés de denrées et de marchandises pour approvisionner les forts de la baie d'Hudson. Leur cargaison comprend la panoplie de base pour la traite des fourrures : fusils, articles de métal et de terre cuite, peignes, plumes, papier, bouilloires,

billes, vinaigre, pommes de terre, tabac et autres. En 1845, le voyage du *Prince Albert* jusqu'à Moose Factory est particulièrement pénible. D'après le journal de bord, les glaces gênent sans cesse la navigation, causant des retards importants. Ainsi, le bateau mettra 37 jours à atteindre Moose Factory, situé à quelque 1280 kilomètres au sud de l'île Mansel, tandis que le *Prince Rupert* franchira en 10 jours seulement les 1000 kilomètres menant à York Factory, au sud-ouest.

Pensez-y et répondez

Que signifie chacun des termes et expressions ci-dessous dans le contexte de la traite des fourrures?

• goélettes • réapprovisionnement • panoplie de base • journal de bord

Divisez la panoplie de base entre les articles que les directeurs de poste HBC utilisent pour la traite et ceux qui servent à la vie dans le poste de traite. Qu'avez-vous placé dans chaque catégorie? Pourquoi?



3. Le négociant en chef Barnston et R.M. Ballantyne à Tadoussac, 1846

Charles Fraser Comfort, 1941

Pendant la saison froide, le ralentissement des activités facilite les voyages et favorise le déplacement du personnel. Voilà le thème de cette peinture. Trois négociants arrivent au poste de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson à Tadoussac, leur nouveau lieu d'affectation. Le personnage central est George Barnston, négociant en chef. À gauche, R.M. Ballantyne transporte un chaudron de cuivre et une couverture verte. Vers la fin de ses sept années de service auprès de la Compagnie, Ballantyne entreprend de tenir un journal personnel. Son intention est d'abord de décrire ses expériences à l'intention de sa mère. Le recueil de

Ballantyne, intitulé «*The Record*», deviendra finalement l'œuvre de sa vie. En 1848, l'auteur publiera un roman, *Hudson's Bay or The Life in the Wilds of North America*, relatant sa jeunesse et ses aventures à la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Pensez-y et répondez

Ballantyne a intitulé son roman «*The Life in the Wilds of North America*» (la vie dans les contrées sauvages d'Amérique du Nord). Quel type d'aventures croyez-vous qu'on peut y trouver?

Si vous aviez vécu en Angleterre à cette époque et aviez entendu des histoires sur la traite des fourrures au Canada, quelles images auriez-vous eues de l'Amérique du Nord?



4. Dernier attelage de chiens quittant Lower Fort Garry, 1909

Charles Fraser Comfort, 1927

En 1831, George Simpson, gouverneur de la Terre de Rupert, ordonne la construction de Lower Fort Garry dans le but de remplacer Upper Fort Garry, établissement dévasté périodiquement par les inondations. Surnommé «le fort de pierre», Lower Fort Garry est entouré d'un mur en pierre à chaux de près d'un mètre d'épaisseur et de plus de deux mètres de hauteur. L'enceinte du fort s'étend sur près de deux hectares.

À l'époque, les attelages de chiens assurent le transport de marchandises, de fourrures, de viande et de messages entre les forts au cours de l'hiver. Comme les chiens coûtent moins cher que les chevaux, chaque

homme peut se payer deux ou trois chiens pour former un attelage. Fiers de l'apparence, de la vitesse et de l'endurance de leurs huskies, les conducteurs rivalisent entre eux. Les convois d'attelages de chiens comprennent généralement plusieurs traîneaux voyageant à la file indienne. Vers le début du XXe siècle, d'autres modes de transport – notamment le chemin de fer – commencent à desservir les régions jusqu'alors accessibles seulement par des moyens de transport traditionnels. En 1910 débute la construction d'une voie ferroviaire reliant Le Pas à Churchill, au Manitoba.

Pensez-y et répondez

À votre avis, pourquoi utilise-t-on des attelages de chiens pour transporter des biens vers l'intérieur des terres?

Trouvez d'autres renseignements sur les trajets suivis par les attelages de chiens qui transportent des biens pour la traite. Identifiez certains de ces objets et expliquez pourquoi chacun d'entre eux est inclus dans la cargaison?



5. Fort Prince-de-Galles, 1734

A.H. Hider, 1921

Un trappeur arrive au fort Prince-de-Galles... la scène se répète souvent au cours des longs hivers sur les rives de la baie d'Hudson. Peu après la signature du traité d'Utrecht en 1713, la Compagnie se rend compte qu'il faut construire un nouveau fort à l'embouchure de la rivière Churchill pour protéger ses marchandises, si une nouvelle guerre venait à éclater. Les travaux débutent en 1732. Destinée à remplacer le premier fort érigé sur la rive opposée, la nouvelle construction adopte la configuration étoilée populaire en Europe, avec quatre bastions en saillie. Cependant, sa taille imposante en regard de la petite équipe de constructeurs à l'œuvre ralentit la progression des travaux : il faudra près de 40 ans pour ériger l'ouvrage défensif. En outre, le fort Prince-de-Galles sera le

théâtre d'un seul affrontement : en 1782, le célèbre explorateur Samuel Hearne, devenu négociant en chef du fort, se rend sans combattre devant l'assaut de l'amiral La Pérouse. Après la victoire, les Français enclouent les canons et font sauter les munitions. La Compagnie de la Baie d'Hudson abandonnera le fort à jamais.

Pensez-y et répondez

Renseignez-vous sur la configuration étoilée européenne. Quels matériaux servent à la construction d'un bâtiment de ce type à l'embouchure de la rivière Churchill dans les années 1800?

Mis à part les dimensions du fort et le manque de travailleurs, quelles sont les raisons qui expliquent qu'il faut tant d'années pour terminer la construction du fort?



6. John McLean aux Grandes Chutes (La découverte des Grandes Chutes), 1839

Walter J. Phillips, 1934

La découverte des Grandes Chutes sur la rivière Hamilton, au Labrador, remonte à 1839. John McLean, alors au service de la Compagnie de la Baie d'Hudson, dirige le fort Chimo (aujourd'hui Kuujuaq, au Québec) sur la baie d'Ungava. Cette année-là, il entreprend un voyage d'exploration d'Ungava à la côte du Labrador, à la recherche d'une nouvelle route pour l'expédition annuelle des marchandises. Passant par la baie de Hamilton, alors appelée « baie des Esquimaux », cette route serait à la fois moins périlleuse et plus fiable que la voie maritime de la baie d'Ungava. McLean livre ses impressions dans son journal : « (...) un soir, le rugissement d'une dangereuse cataracte nous parvint, annonçant le danger tout près. Nous arrivâmes bientôt à cet endroit, qui nous offrit l'un des plus majestueux spectacles de notre monde, mais anéantit également tout espoir de réussite pour notre expédition ». La saison suivante, les Autochtones indiquent à McLean qu'il existe une autre route, empruntant un chapelet de lacs qui contournent les redoutables chutes. Finalement, on adopte cette voie pour le passage annuel des flottilles. En 1965, les Grandes Chutes seront rebaptisées du nom de Chutes Churchill.

Pensez-y et répondez

Quels sont les défis environnementaux auxquels les commerçants sont confrontés dans la recherche d'un passage terrestre? À votre avis, le trajet des Autochtones représente-t-il une bonne solution?

Tracez sur une carte un possible trajet que les commerçants pourraient emprunter.



7. Le gouverneur Douglas quittant le fort Langley, 1858

George Franklin Arbuckle, 1957

Le 19 novembre 1858, dans l'enceinte du fort Langley, a lieu la proclamation d'une nouvelle colonie établie sur le continent : la Colombie-Britannique. La cérémonie doit avoir lieu en plein air, mais en raison d'une pluie incessante, elle se déroulera finalement dans le bâtiment central du fort. James Douglas, déjà gouverneur de la colonie de l'île de Vancouver et négociant en chef de la Compagnie au fort Victoria, est assermenté par Matthew Baillie Begbie, juge en chef de la colonie insulaire. Dès le lendemain, le gouverneur regagne le fort Victoria en bateau. La peinture représente son départ au quai du fort Langley. Le juge en chef Begbie de même que l'amiral Baynes et le capitaine J.M. Grant regardent le gouverneur Douglas qui serre la main d'un chef autochtone.

Pensez-y et répondez

Quels sont les indices dans le tableau qui permettent de comprendre qu'il s'agit d'un événement important? Qui y participe? Quel rôle jouent ces personnes? Expliquez votre réflexion.



8. Le S.S. Beaver au large de Fort Victoria en 1846

Adam Sherriff Scott, 1932

Au cours de l'été 1846, le S.S. *Beaver* se trouve au large de Fort Victoria, fondé trois ans auparavant. L'un des plus célèbres navires de la Compagnie de la Baie d'Hudson, le *Beaver* fut le premier bateau à vapeur de la région du Nord-Ouest du Pacifique. Sa mise à l'eau a eu lieu à Gravesend, en Angleterre, le 2 mai 1835, le jour du 165^e anniversaire de la Compagnie. Conçu comme un bateau à vapeur, le *Beaver* effectuera néanmoins la traversée de l'Atlantique à la voile, via le Cap Horn. Faute d'espace, le navire ne peut transporter suffisamment de charbon pour toute la traversée. Il navigue donc à voile, mais apporte son moteur, qui sera installé une fois le navire parvenu à destination. Au cours de ses beaux jours, le S.S. *Beaver* navigue souvent le long des côtes de la Colombie-Britannique, du sud au nord, et se rend jusqu'à Fort Simpson, sur la rivière Nass (près de l'emplacement actuel de Prince Rupert). À l'époque, le navire peut généralement effectuer quatre allers et retours par an, faisant escale dans les villages autochtones, afin de permettre le commerce direct avec les Amérindiens. Avec le temps, Victoria deviendra son port d'attache.

Pensez-y et répondez

À votre avis, pourquoi le S.S. *Beaver* convenait-il au commerce le long de la côte de la Colombie-Britannique. Justifiez votre réponse.

Croyez-vous que le fait de faire escale avec le S.S. *Beaver* dans les communautés autochtones pour faire le commerce constitue une sage décision? Expliquez votre réflexion.