

# Nouvelles de **chez nous** et de partout...

Février 2024

Vol. 13, n° 2

Revue de la Fédération des associations de familles du Québec

## Le mot du président

**A**u dernier numéro, un texte portant sur les descendants de nombreux militaires allemands du régiment Hesse-Hanau, venus ici pendant la guerre d'indépendance des États-Unis, mérite réflexion. On cite Jean-Pierre Wilhelmy à la fin du texte; il porte lui-même un nom d'origine allemande. La citation nous rappelle que des noms propres, refaçonnés avec le temps, camouflent souvent l'origine de ceux qui le portent. Cela nous invite à réfléchir sur ce qu'est vraiment un nom de famille et aussi, comment il peut évoluer.

Que des Québécois nommés Besré, Caux, Hamel, Mahieu, Matte, Petri, Plasse ou Pratte soient en réalité d'origine allemande, cela peut étonner parce que le nom nous apparaît comme français. Mais, il y en a d'autres qui ne sont pas mentionnés dans le texte, sans doute parce que l'ancêtre n'appartenait pas au régiment dont il est question. Je pense aux Baker, dont certains furent à l'origine des Ebacher, aux Payeur, à l'origine des Beyer, aux Besner et aux Felx de la région de Vaudreuil, aux Horth de Gaspésie, sans en compter d'autres qui ont conservé un nom à consonance allemande, sans compter non plus ces familles allemandes de Lotbinière, par exemple les Nappert. Il y a aussi ceux qui sont d'immigration plus récente, comme les Brandl de l'île d'Orléans, une famille nombreuse dès la 1<sup>ère</sup> génération.

De plus, nous reproduisons au numéro de janvier une lettre d'un monsieur Leclerc qui nous explique à quel point son patronyme est répandu en France, provenant d'ancêtres multiples appartenant à autant de

régions. Il nous avoue en même temps que son ancêtre était plutôt un *de Klerck*, ce qui nous rappelle un ancien président d'Afrique du Sud. Or, il y a pas mal de noms chez les Blancs d'Afrique du sud qui ont un équivalent québécois, comme Duplessis, même s'il a parfois été modifié, par exemple DuPréez pour Dupré. Ce pays peut nous paraître bien loin. Pourtant, nous devons considérer qu'un Barnard de Normandie y a abouti, après s'être réfugié aux Pays-Bas avec d'autres Huguenots, pendant la guerre de religion du XVI<sup>e</sup> siècle. Il est tout à fait possible, en même temps, qu'un descendant de son frère, d'un cousin ou d'un voisin, demeuré catholique, ait abouti en Nouvelle-France pour se faire connaître comme un Bernard. Nos gènes ont beaucoup voyagé; le monde est plus petit que l'on pense, comme cela se confirme quand quelqu'un découvre quelques cas d'une maladie rare au Québec et...en Afrique du Sud.

Un patronyme est avant tout un marqueur culturel. Il est le miroir de la société dans lequel il est utilisé. Les Bérubé en offrent un bel exemple puisque le nom n'a pris une forme définitive ici qu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les documents qui mentionnent l'ancêtre au XVII<sup>e</sup> siècle le désigne comme un Berruby, un Berubey, un Barube ou encore un Berrubé, la forme qui



**Michel Bérubé**

était la plus répandue en Normandie, autour de Rouen en fait, où l'on compte également des Derubé. Le nom est apparu en Angleterre au Moyen-âge, parmi des Normands francophones qui l'ont en quelque sorte latinisé en Barube/Berube bien que la finale en « by » ait aussi été très répandue comme c'est le cas pour les patronymes d'origine danoise, notamment des Crosby, des Appleby ou des Barnby. Les premières traces connues en Angleterre prennent la forme de Bergheby/Berchebi donnée au XI<sup>e</sup> siècle à des lieux souvent désignés

comme Berruby par la suite, lesquels existent encore de nos jours sous des formes anglicisées comme Barrowby ou Borrowby. Lorsqu'un Burby ou un Borroby britannique rencontre un Bérubé d'ici, ils peuvent se demander s'ils ont un lien de parenté, ce qui n'est pas nécessairement le cas. Ils ont plus probablement un ancêtre qui a emprunté le nom du même village il y a des siècles, un nom qui dérive à l'origine d'un vieux nom germanique, Bergabyr en norrois ou Berughbyr en saxon. Cette origine commune du nom, nous la partageons avec d'autres héritiers du nom ancien, par exemple des Bergby en Norvège, des Barreby /Berrby en Suède, des Børreby au Danemark, des Berbee aux Pays-bas et sans doute aussi des Berrobi du Pays basque. Ces exemples montrent bien comment un nom peut évoluer en fonction de la langue dans laquelle il est utilisé. Il y a quand même là un héritage présent dans plusieurs pays, sans qu'il existe pour autant un lien de parenté, sauf avec certains Burbey/Burbee des États-Unis.

Avec les tests portant sur l'ADN-Y, j'obtiens une autre façon de m'identifier. De nombreux Bérubé ont été testés; ils sont tous porteurs de la mutation R-JFS0366, sauf ceux dont la lignée a bifurqué par suite d'une naissance hors mariage. D'autres portent un nom d'emprunt lié à leur adoption, même s'ils sont



**Rivage de Normandie**  
(photo : [Katka100](#), Pixabay.com)

comme moi des JFS0366. Tout comme le robot R2D2 dans *La guerre des étoiles*, je pourrais très bien m'appeler Michel JFS0366 dans un monde futur.

Cette mutation est par ailleurs apparue chez des gens qui sont porteurs d'une mutation plus ancienne, JFS0091. Je la partage avec des « cousins » peu nombreux, mais d'origines variées, un Carlgren suédois, un Jenkins danois, un Horak tchèque, un Hopkins gallois et d'autres originaires du nord de l'Angleterre, des Tatum, des Horton et des Proctor, des noms peu courants. Il y a là un lien de parenté certain, mais il peut remonter de mille à deux mille ans.

Je retiens de tout cela qu'un nom comme le mien reflète vraiment une appartenance à la société québécoise. Les Berrubé/Bérubé sont d'ailleurs peu nombreux en France. J'en retiens aussi que notre origine française n'est pas aussi absolue que ce que l'on peut penser généralement, même si l'absence relative de données génétiques provenant de France peut aussi limiter les comparaisons. Sur cette planète, nous sommes tous un peu apparentés en définitive, même si le lien de parenté peut remonter très loin dans le temps.

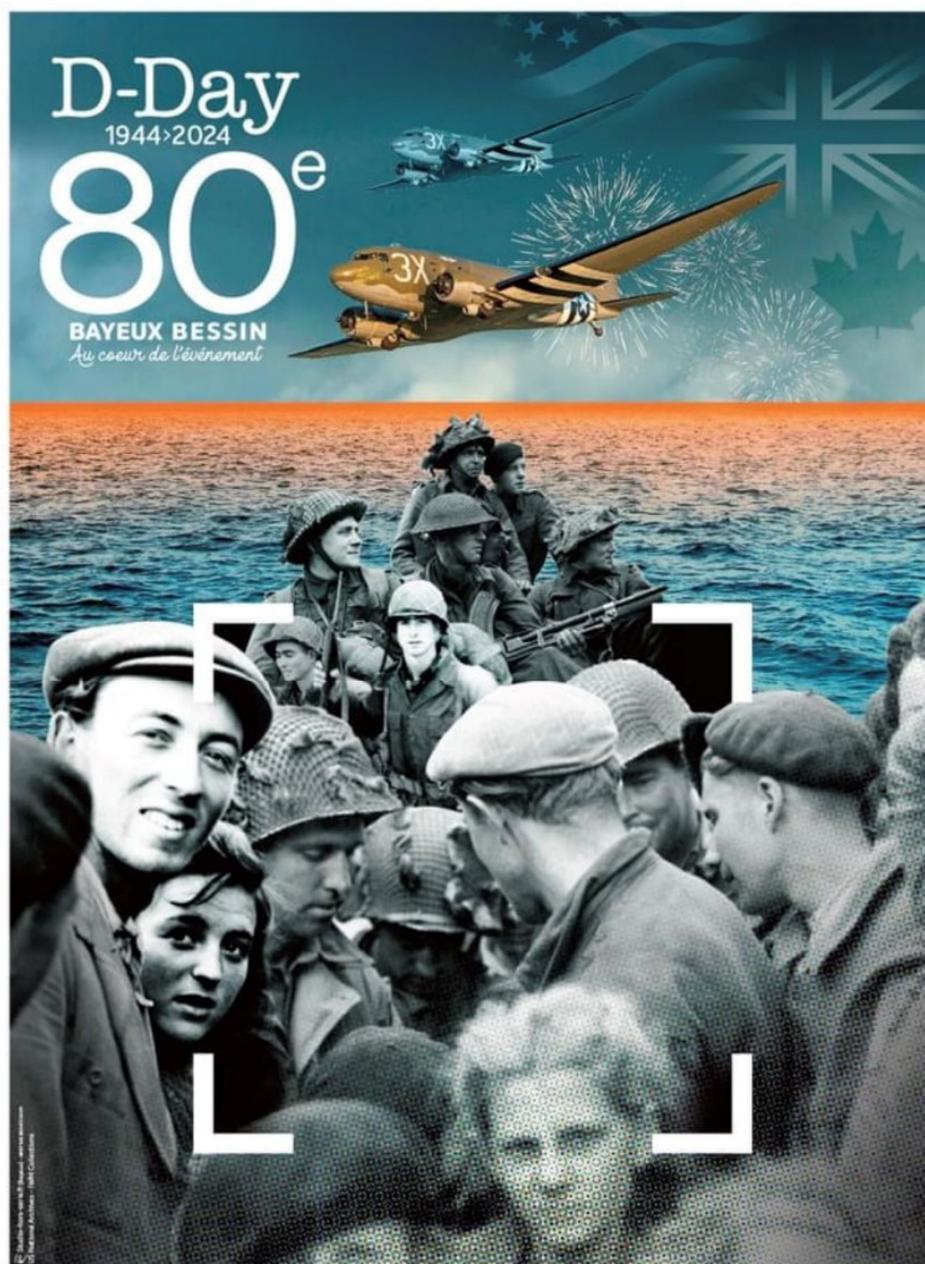
# Voyage en Normandie en 2024, ça vous intéresse?

**U**n autre anniversaire en perspective, celui du célèbre débarquement de juin 1944.

S'il y a des membres de plusieurs associations que cela intéresse, il serait possible de constituer en quelque sorte une délégation pour se rendre en Normandie. La date du 6 juin vient peut-être un peu trop vite, mais il ne faut pas oublier que la bataille de Normandie s'est prolongée durant tout l'été de 1944. Nous ne sommes pas obligés de commémorer seulement cet événement du 6 juin.

En même temps, il nous faudrait nous brancher très vite pour élaborer un projet réalisable. Nous vous demandons par conséquent de nous faire part de l'intérêt de certains de vos membres au cours du mois de février. Nous pourrions alors faire le point et vous revenir.

Signalez votre intérêt à:  
[yboisvert@fafq.org](mailto:yboisvert@fafq.org)



[www.bayeux-bessin-tourisme.com](http://www.bayeux-bessin-tourisme.com)



ANNÉE ELABORÉ  
D-Day & Bataille  
de Normandie



D-DAY  
NORMANDIE  
TERRE DE LIBERTÉ



BAYEUX  
BESSIN  
TOURISME  
LE COEUR DE LA NORMANDIE

Le visuel de Bayeux-Bessin pour le 80<sup>e</sup> anniversaire du Débarquement.

# Les normandises

Par Michel Bérubé

Une question revient souvent sur le tapis : *Que savons-nous des Vikings?* Avec un titre qui marie les mots *Normandie* et *friandises*, je présentais en 2015, dans trois numéros consécutifs de *Le monde Berrubey* (hiver, printemps et été), une série de citations choisies sur ce sujet. Elles nous éclairent sur le fait que des descendants de ces « païens du nord » vivent un peu partout aujourd'hui, de l'Irlande à l'Ukraine. J'ai ajouté quelques commentaires en cherchant à éviter le piège de certains mythes.

(1) « *Rollon et ses compagnons étaient pirates, et connaissaient à peine la législation de leur pays; comment auraient-ils pu l'introduire dans le duché? Leurs descendants se conformèrent en grande partie aux coutumes introduites par les Francs, ou même conservées depuis l'époque de la domination romaine* »<sup>1</sup>. Il s'est construit un mythe au XIX<sup>e</sup> siècle au

tour de la fondation par les Vikings de la Normandie. Les hommes du nord qui ont pris possession de la Normandie ne s'identifiaient pas ainsi. Ils ont attiré des gens de leurs lointaines contrées, mais pas au point de submerger la population qui vivait dans ce qu'on appelait alors la Neustrie. Il ne faut pas sous-estimer pour autant leur influence sur la Coutume de Normandie (le droit en vigueur), notamment en matière d'agriculture.

(2) « *La langue romane fut et demeure celle du pays... et ce n'est que dans la Basse Normandie que la langue scandinave a pu se maintenir plus long-*

*temps* ». Il est intéressant de savoir que plusieurs des Normands qui ont ensuite participé à la conquête de l'Angleterre, en 1066, venait de la Basse Normandie. Si notre 1<sup>er</sup> ancêtre à migrer en Angleterre provenait de la Normandie, il pouvait être de l'ouest du duché, même si les Berrubé apparaissent en Haute-Normandie au XVI<sup>e</sup> siècle, autour de Rouen.

(3) « *Si la nouvelle race créée dans la Normandie ne se distingua pas ni dans les lettres, ni dans les arts, en revanche elle fut guerrière, maritime, et audacieusement*

*entreprenante... Un besoin extraordinaire d'activité animait la postérité des anciens pirates* ». Les capitaines Beroby, naviguant entre le Pays basque et Bristol, (*Le Monde Berrubey*, automne 2010) pourraient s'inscrire dans cette tradition au XVI<sup>e</sup> siècle, de même que nos capitaines et marins Bérubé de Saint-Malo (automne 2012) au XVIII<sup>e</sup>. Il y en a d'ailleurs un que l'on pour-



Image de wolvie\_74, Pixabay.com

rait qualifier de corsaire.

(4) « *La vanité des familles et le faible produit des terres ont pu introduire la coutume de laisser la propriété foncière à un seul des fils, et de forcer les autres à chercher fortune ailleurs. En Norvège encore, le fils aîné du paysan reçoit ses terres; telle était aussi, avant la Révolution, la Coutume du Pays de Caux, où les Normands ont pu l'introduire* ». Ce sont souvent les cadets de famille qui devaient partir, un peu victimes de cette tradition du nord. Notre ancêtre Damien, qui était justement originaire du Pays de Caux, était le plus jeune fils de sa famille. Son plus

1 Les citations proviennent d'abord de Depping, M., *Histoire des expéditions maritimes des Normands et de leur établissement en France*, Paris, 1846 (1ère édition 1813), document numérisé par Google, propriété de la Lenox Library de New York) : (1) page 346; (2) p.356; (3) p.365; (4-5-6); de [WWW.region-basse-normandie.fr/](http://WWW.region-basse-normandie.fr/); (7) Depping p.255; (8) p.259; (9-10) pp.262 et 264; (11) p.270; (12) p.297; (13) p.327. Il y en a en plus de Régis Boyer, *L'Islande médiévale*, Éd. Les Belles Lettres, Paris, 2001 pp. 69-80-82 et ss.; Les Vikings. Histoire, mythes, dictionnaire. Éd. Robert Laffont, Paris, 2008, pp.43, 59 et 112

ancien ancêtre qui a migré de l'Angleterre en Normandie l'a peut-être fait pour les mêmes raisons, tout comme son ancêtre à lui, s'il était un homme du nord, en passant du continent à l'Angleterre.

(5) « *Ne pouvant renier leurs origines, certains chevaliers normands, quelques générations après l'installation des premiers vikings, reprennent goût à l'aventure et peu après l'an Mil tentèrent leur chance en Méditerranée. Quelques chevaliers normands participèrent à la reconquête chrétienne de l'Espagne, mais c'est surtout en Italie du Sud et en Sicile qu'ils s'illustrèrent* ». Il y en est resté des traces dans ces régions<sup>2</sup>.

(6) « *Au XII<sup>e</sup> siècle, les rois normands de Sicile, débarassés de tous préjugés religieux, se consacrèrent à la création d'une civilisation nouvelle et brillante dont les fondements reposaient sur la cohabitation harmonieuse de populations variées. Dans le fastueux palais normand de Palerme, intellectuels juifs, arabes, grecs et latins se côtoyaient, et échangeaient... La Normandie, bien qu'éloignée géographiquement, profita de ces conquêtes* » Un seul commentaire là-dessus pour souligner que nos ancêtres devaient probablement déjà apprendre à composer avec l'idée d'accommodement raisonnable!

(7) En 885, « *Le combat naval d'Hafursfiord anéantit l'indépendance des petits rois norvégiens. Toutes les familles qui avaient porté les armes contre le conquérant perdirent leur puissance et leurs biens. Ne pouvant rentrer dans la Norvège, où le roi confisqua leurs terres, elles allèrent sur mer, et jamais les parages du Nord n'avaient été infestés de tant de pirates que depuis ce combat décisif; on les voyait croiser les îles Orcades, Hébrides et Faroer, où plusieurs émigrés s'établirent paisiblement, sur les côtes d'Angleterre de l'Écosse, d'Irlande, de Frise et de France. Il est probable que les Normands qui, depuis ce temps, ravagèrent le nord de la France, la Flandre et la Hollande, étaient la plupart des émigrés qui n'avaient plus de patrie* ».

La colonisation de l'Islande allait aussi prendre son envol dans la foulée de ces événements. Il n'est pas étonnant d'apprendre dans ce contexte que les premiers colons d'Islande savaient qu'un dénommé Hrolf (Rollon), fils d'un seigneur (jarl) norvégien, était devenu comte en Normandie. Les Normands de la 1<sup>ère</sup> génération pouvaient encore échanger avec d'autres Scandinaves parlant la même langue, le norrois. Ce n'était déjà plus aussi vrai à la génération suivante, sauf peut-être à l'ouest de la Normandie, les Vikings ayant épousé des femmes du pays qui élevèrent leurs enfants dans la langue romane, le français de cette époque.

(8) « *Rognvald (puissant seigneur de Moere), qui devient pour nous un personnage important, puisque c'est de lui que tire son origine le fondateur de la race normande que nous allons bientôt voir régner dans une partie de la France, Rognvald, dis-je, paraît avoir appartenu à une famille finnoise, celle de Fornioter, qui, étant venu s'établir en Norvège, y avait acquis tant de puissance, qu'elle comptait des rois parmi ses alliés (la Norvège comptait alors plusieurs rois, en fait une vingtaine). Les noms de plusieurs des membres de cette famille, entre autres celui de Hrolf, fils de Rognvald, trahissent une origine finnoise, et sont évidemment étrangers à la langue islandaise* »<sup>3</sup>.

(9) « *Hrolf ou Rollon, un des enfants du puissant iarl de Moere, et qui, sans héritage, avait été obligé, depuis sa jeunesse, de gagner sa subsistance par la piraterie, revenait de ses croisières, sur lesquelles nous n'avons points de renseignements, depuis l'époque où Rollon avait été en Angleterre.* » Obligé de s'approprier du bétail pour nourrir ses hommes, il aurait attiré la colère du roi Harald qui le fit condamner à un bannissement perpétuel. Cette histoire a cependant été mise en doute par des gens qui attribuaient une origine danoise à Rollon. Mais, Depping insiste sur sa véracité : « *Cependant, la vérité ne peut être entièrement cachée, et quelques chroniques écrites hors de Normandie prouvent que l'on connaissait la véritable origine de Rollon* ».

2 Un texte portant sur l'ADN-Y relie d'ailleurs des gens du nord de la France à d'autres d'Angleterre ou même de Sicile : L'ancêtre commun millénaire des familles Verdun, Fauchon, Haviland et Battaglia dans L'Ancêtre, vol 48, no 339, Été 2022, p. 237

3 On trouve de petites traces d'ADN finnois chez certains Bérubé, ce qui a de quoi intriguer. Se pourrait-il que l'un des hommes de Rollon en soit à l'origine?

(10) Les Vikings qui dévastèrent les territoires proches de la Seine, jusqu'à Paris, ne songeaient pas au IX<sup>e</sup> siècle à s'y établir. Quant à Rollon, on ne sait pas quand il y est apparu, seulement qu'il terrorisa la Frise en 886, après avoir séjourné en Angleterre en 885. Par la suite, une fois en France « *Rollon et ses compagnons, se voyant maîtres d'une cité aussi importante que Rouen, et trouvant les bourgeois disposés à se soumettre, pensèrent autrement. Il y avait parmi eux des hommes issus de grandes familles du Nord; ceux-là furent sensibles aux avantages d'une conquête en France. Ils manifestèrent le désir de s'établir dans ce pays; Rollon, expulsé de sa patrie, fut de leur avis : ils le nommèrent leur chef, leur iarl, et la résolution fut prise de garder leur conquête* ».

(11) « *Enfin, un autre fils de Rognvald, nommé Rholaud, était allé s'établir, avec d'autres colons norvégiens, dans l'Islande, et y avait fondé la tribu agricole de Sida; ce frère de Rollon, content de défricher paisiblement un coin de terre dans une île lointaine, avait peut-être été le plus heureux de toute la famille* ».

(12) « *...les Scandinaves altéraient les noms français, de même que les Francs rendaient méconnaissables les noms du nord; ils appelaient Roude la ville de Rouen, et ils disaient le iarl de Roude, en parlant du duc de Normandie* ». Il n'est donc pas étonnant que le français de Normandie ait été dès le départ différent de celui de l'Île-de-France, région de Paris. Cette différence s'accrut en Angleterre où l'évolution du français anglo-normand fut marquée au Moyen âge par l'apport linguistique de personnes provenant d'autres régions de France, Bretagne, Picardie, Gascogne et même Provence.

(13) « *... il n'est pas douteux qu'un même esprit aura animé les uns et les autres, mais il serait abusif de les confondre. Le Suédois qui se rend, via Gotland, à Byzance par le lac des fleuves et lacs russes vers 900, le Danois qui s'en va faire le siège de Paris en 895, le Norvégien qui s'installe en Écosse où il fonde une sorte de royaume vers les mêmes dates, et l'Islandais qui se rend à l'alþing<sup>4</sup> récemment fondé, vers 935, ne doivent pas être confondus. Il y a des spécificités locales.* » Le Normand de France se distingue d'autant

plus qu'il adhère à une culture d'origine latine. S'il est d'origine scandinave ou nord-germanique (venant notamment de la péninsule du Jutland en partie allemande de nos jours), c'est tout de même un nouveau venu qui sera latinisé. C'est un peu le cas aussi en Angleterre où la culture emprunte presque autant à l'influence française et latine qu'à l'influence des tribus germaniques de la Mer du Nord.

(14) « *Ailleurs, à partir, selon les lieux, du dernier quart du IX<sup>e</sup> siècle jusqu'en 980, ils essaient de s'installer à demeure, de coloniser des territoires plus accueillants et plus riches que les leurs propres. Et de s'établir définitivement dans le Danelaw (autour de York, en Angleterre), en Normandie française (à partir de 912), dans l'Irlande du Sud, et en Russie (principautés, qu'ils ont fondées, de Novgorod, qu'ils appellent Hólmgard'r et de Kiev ou Kænugard'r). L'observateur demeure confondu de constater la rapidité et la profondeur de l'assimilation dont ces Scandinaves font preuve : en deux, trois générations au maximum, ce ne sont plus ni des Danois, ni des Norvégiens, ni des Suédois, mais des Anglais, des Français (surtout Normands), des Slaves* ». Il n'y a pas de doute qu'il y a autour de la mer Baltique et de la Mer du Nord (autrefois Mer des Germains) des routes très fréquentées. La prise de contrôle de la Méditerranée par les Arabes a grandement contribué à cette époque au développement de routes commerciales passant par le nord et, en corollaire, à la dispersion des populations du nord.

(15) « *Vers 1050, donc, c'en est fini du phénomène viking. Les causes sont multiples, bien entendu : retenons ici que, l'Église s'étant installée partout en Scandinavie autour de l'an mille, elle aura interdit radicalement le commerce des esclaves, dont nous avons vu qu'il était l'une des ressources principales des prédateurs nordiques, et elle aura institutionnalisé des États forts et centralisés dont ne pouvaient s'accommoder les roitelets ou petits chefs locaux qu'étaient les commandants de bateaux vikings.* » Il y a en fait deux Moyen âge, le haut (de la chute de Rome à l'an 1000) et le bas qui s'étend jusqu'à la Renaissance. Ce sont deux époques totalement différentes pour les

4 Forme la plus ancienne d'une assemblée parlementaire.

Hommes du nord qui se christianisent à partir de l'an 1000.

(16) « - le Scandinave en général au Moyen âge – était un homme plutôt avare, volontiers cupide et très porté sur les palabres, les discussions interminables, attitudes qui correspondent fort bien à son goût de la chicane tel qu'il le manifeste en matière de droit. » On dit que les Normands font de bons juristes. Il y a sans doute un lien. Pour le reste, on parlerait plutôt aujourd'hui du sens de la négociation, des affaires ou de l'économie, des termes beaucoup plus nobles pour décrire les mêmes penchants...

(17) « S'il est un trait de la mentalité nord-germanique dont personne ne saurait contester la pertinence, c'est cet amour de l'ordre, de l'organisation, de la loi, du code ». On aura compris que l'auteur considère le monde scandinave comme un prolongement des Germains du Nord, lesquels il distingue des Germains continentaux, ancêtres de la majorité des Allemands d'aujourd'hui.

(18) « Pour ne prendre qu'un exemple célèbre : les passionnés de l'histoire de Normandie - qui a été prétendument fondées par les vikings, chose hautement contestable... ». En somme, le pays existait déjà, tout comme la Gaule, la Bretagne ou les pays slaves. La Neustrie a pris le nom de Normandie parce qu'elle a été soumise à une minorité normande, tout comme la Gaule romaine a pris le nom de France parce qu'elle a été soumise à l'autorité des Francs, une minorité aussi. En Grande-Bretagne, on a été dominé par les Angles et les Saxons; le pays a pris le nom de « terre des Angles » ou *Angles Land*, devenu England par la suite. L'Ukraine qui a été dominé par une minorité venue de Suède, surnommée des Rus, a pris le nom de Russie, un nom qui a changé de mains depuis.... Les Hommes du nord n'ont donc pas été des fondateurs, hormis en Islande. Ils ont toutefois exercé une grande influence partout où ils sont passés.

(19) « Notons ce détail : le vieux norois (ainsi s'appelle l'idiome qui était indistinctement, ou presque, pratiqué par tous les peuples du nord autour de 900) ne fait pas de distinction entre les deux acceptions de

*l'adjectif heimskr* : « qui reste à la maison », et « idiot »! Cela reflète certainement un tempérament axé sur la bougeotte!

(20) « Encore une fois, et sans me lasser de répéter, les Scandinaves n'étaient pas assez nombreux pour avoir jamais pu investir une province de la taille de la Normandie...La langue que parlaient les Angles et les Saxons, tout comme celle des Vikings, étaient étroitement apparentées : il est donc à peu près impossible de décider si tel toponyme, visiblement de nature germanique, remonte aux uns ou aux autres. » On peut dire un peu la même chose de l'ADN-Y de ces populations. Alors que les Norvégiens se distinguent un peu plus clairement, il est à ce jour impossible de déterminer si un Anglais de l'est de l'Angleterre ou un Normand descendant des Danois, des Frisons, des Angles ou des Saxons. Ces peuples apparentés n'ont pas tous migrés au même moment, mais ils provenaient du même territoire, notamment de la péninsule du Jutland, dont le Schleswig (anciennement Slesvik), qui fait partie de l'Allemagne depuis 150 ans. Certains ont pu venir également de la rive sud de la mer Baltique, la Poméranie<sup>5</sup>, région qui fait également partie de l'Allemagne de nos jours, mais autrefois du Royaume danois, et où la population était davantage d'origine slave.

Le philosophe Montesquieu proposait en son temps une explication de nature religieuse aux expéditions vikings : « c'est pour se venger de l'Église, à laquelle ils imputaient la destruction de leurs idoles et les exactions commises contre eux par Charlemagne qu'ils sont sortis de leurs retraites, d'abord, qu'ils s'en sont pris, par prédilection, aux églises, abbayes, prêtres et moines ensuite : c'étaient des haines que quarante ou cinquante années n'avaient pu leur faire oublier. » Charlemagne a parfois tenté de forcer la conversion de certains guerriers en leur laissant le choix entre se faire baptiser par un moine, présent à la scène, ou se faire couper la tête, option qu'ils choisissaient. Il n'y a pas de doutes cependant que les moines ont pu ainsi attirer la vengeance des survivants.

Michel Bérubé

<sup>5</sup> Pour Depping, il est beaucoup question de la Nordalbingie, région à l'est de l'Elbe et d'Hambourg.

# Dans les nouvelles...

Par Yves Boisvert

Bonjour,

## Cabane à sucre, 4 mai 2024



Comme il avait été réclamé l'an dernier par les associations de familles, la date pour la prochaine assemblée annuelle se tiendra le samedi 4 mai au lieu de la fin de semaine de la *Fête des Patriotes* (ou de la Reine) à la *Cabane à sucre Chabot* de Neuville. L'assemblée se tiendra à 9 h 30 et le dîner suivra ensuite vers 11 h 30. Nous avons réservé pour 100 personnes, mais si plus de places étaient nécessaire, nous pouvons augmenter jusqu'à 120. Si vous et des membres de votre famille et/ou vos petits-enfants ou désirent venir cela pourrait être ainsi possible.

L'invitation vous sera officiellement envoyé dans les prochaines semaines. La FAFQ assume la moitié du prix demandé par l'établissement qui est en fait de 50 \$ ainsi, le prix est fixé à 25 \$ taxes et services compris par personne.

Au menu :

- Hors d'œuvre
- Soupe aux pois
- Pain de ménage
- Salade de chou
- Patates rissolées
- Fèves au lard
- Omelette
- Grillades de lard (oreille de crisse)
- Jambon
- Saucisses au sirop d'érable
- Crêpes accompagnées avec sirop d'érable
- Grands-pères aux sirop d'érable
- Thé, café, lait
- Tire sur la neige

Services aux tables - à volonté

### Cotisation 2024

Les formulaires de cotisation furent expédiés la semaine dernière. Si vous ne l'avez pas reçu, prière de nous en avvertir par courriel ou par téléphone.

## Y aura des Demers à Messe! Soyez-y !!!

Rassemblement de l'Association des Familles Demers,  
Montebello, Québec, 15 juin 2024  
Église historique de Montebello

Au programme provisoire :

- Visite du Manoir Papineau
- Conférences sur les Demers de la région, sur l'histoire du cheval canadien, nouveau membre du temple de la renommée
- AGA, etc.

Pour plus de détails et vous inscrire, suivez :  
<https://famillesdemers.org/rassemblements/>

# Les 200 ans de la paroisse de Sainte-Claire en Bellechasse et le 100e anniversaire de la fondation de l'usine Prévost Car

Recherche par Hélène Fournier

**D**es célébrations pour souligner ces deux événements de fondation se dérouleront du 20 au 24 juin 2024 à Sainte-Claire en Bellechasse. Pour l'occasion l'usine Prévost Car ouvrira ses portes les 22 et 23 juin vous permettant de visiter les lieux et d'admirer la reconstitution du premier autobus fabriqué par Eugène Prévost en 1923-1924 et du camion Réo de 1923.

De la musique, différents bâtiments patrimoniaux à visiter, une exposition religieuse à l'église ne sont que quelques éléments de la fête.

Nous en profitons pour vous mentionner qu'un texte sur la présence de Fournier chez Prévost Car est déjà paru dans le bulletin Le Fournier Vol 10, no 2, juin 2008. L'auteur Mario-Georges Fournier (253) y relate la vie et l'expérience de travail de nombreux Fournier, lesquels ont contribué certainement au succès de ce fleuron québécois. De plus, un livre souvenir a été produit par M Yvan Deblois et plusieurs autres collaborateurs dont Mario-Georges Fournier (253), il s'agit de « 200<sup>e</sup> de Sainte-Claire, 1824-2024. Une Histoire riche et fière ». Ce livre de 960 pages et 2000 photos, relate l'histoire de Sainte-Claire et de plusieurs familles Fournier de l'endroit. Il est disponible au coût de \$120/un.



Vous êtes tous les bienvenus à ces festivités.

Pour plus d'information et la programmation, vous pouvez contacter M. Mario-Georges Fournier (253) Tél : 418-883-3952 ou

Visiter le site [https://www.facebook.com/sainteclaireenfete/?locale=fr\\_CA](https://www.facebook.com/sainteclaireenfete/?locale=fr_CA)

## Qui étaient nos ancêtres ? Who were our ancestors?

Source : Kim Kujawski, La Généalogiste franco-canadienne / The French-Canadian Genealogist ([www.tfcg.ca](http://www.tfcg.ca))

### Le régiment de Carignan-Salières (1665-1668)

Lorsque le roi Louis XIV accéda au trône de France en 1661, la colonie de la Nouvelle-France dans la vallée du Saint-Laurent faisait face à des défis incroyables. Ses quelque 3 000 habitants faisaient face à des menaces constantes à l'égard de leur économie et leur sécurité de la part des Iroquois, en raison de leur sous-population chronique. Louis XIV voulait protéger les intérêts économiques de la France dans le commerce des fourrures et défendre la colonie fragile, assurant non seulement sa survie, mais également sa croissance. À cette époque, les « Iroquois » faisaient référence aux Cinq Nations de la Confédération iroquoise : les Agniers, Onneiouts, Onondagas, Sénécas et Cayugas. Cependant, du point de vue des colons français, seuls les Agniers étaient considérés comme des ennemis, les autres nations n'ayant participé à aucune attaque récente. [Aujourd'hui, la nation mohawk s'appelle Kanien'kehá:ka, qui signifie « le peuple des silex ».]

Afin d'accroître la population de la colonie, quelque 700 femmes surnommées « Filles du roi » sont envoyées en Nouvelle-France à partir de 1663. Puis, au cours de l'été et de l'automne 1665, environ 1 200 à 1 300 soldats et 80 officiers du régiment de Carignan-Salières est arrivé à Québec ayant pour mission de protéger les habitants et d'éliminer la menace iroquoise au sud. Le régiment comprenait 20 compagnies venues de France et 4 compagnies des Antilles accompagnées du lieutenant-général Alexandre de Prouville de Tracy, âgé de 62 ans. Les hommes inscrits étaient tous des volontaires recrutés par les capitaines de compagnies spécifiques plutôt que dans le régiment lui-même. Les capitaines étaient chargés de veiller à ce que les soldats soient payés, vêtus et nourris. Les difficultés économiques en France à l'époque signifiaient qu'il ne manquait pas de volontaires à la recherche de meilleures opportunités.

#### Liste des navires arrivés à Québec :

- **Le Vieux Siméon** est arrivé le 19 juin 1665 transportant les compagnies de Chambly, Froment, La Tour et Petit
- **Le Brézé** est arrivé le 30 juin 1665 transportant les compagnies de La Durantaye, Berthier, La Brisardière et Monteil
- **L'Aigle d'Or** est arrivé le 18 août 1665 transportant les compagnies de Grandfontaine, La Fredière, La Motte et Salières
- **La Paix** est arrivée le 19 août 1665 transportant les compagnies de La Colonelle, Contrecoeur, Maximy et Sorel
- **Le Jardin de Hollande** est arrivé le 12 septembre 1665 transportant des provisions pour le régiment
- **Le Saint-Sébastien** est arrivé le 12 septembre 1665 transportant les compagnies de Rougemont, Boisbriand, Des Portes et Varenne
- **La Justice** est arrivé le 14 septembre 1665 transportant les compagnies de La Fouille, Laubia, Saint-Ours et Naurois

#### Forts militaires

La première tâche du régiment de Carignan-Salières était de construire des forts à des endroits stratégiques le long de la rivière Richelieu, utilisée comme voie par les Iroquois pour attaquer les colons français. Les forts Saint-Louis, Sainte-Thérèse et Richelieu ont rapidement été construits. Aujourd'hui, les Forts Saint-Louis (renommé Fort-Chambly) et Saint-Jean sont classés comme Lieux historiques nationaux du Canada, bien qu'aucune des fortifications d'origine ne subsiste.

Les soldats ont également construit la toute première route au Canada, le chemin de Chambly, reliant les localités de Longueuil et de Chambly. Cette route (que nous appellerions aujourd'hui un sentier) permettait aux soldats d'éviter un long détour par canot de Montréal à Sorel sur le fleuve Saint-Laurent, puis de Sorel à Chambly sur la rivière Richelieu.

#### Uniformes et armes

Les soldats du régiment de Carignan-Salières avaient un mélange de vêtements et d'accessoires français et autochtones. Leur armement consistait en une épée pour le combat corps à corps, un fusil pour tirer sur de longues distances, un pistolet pour de courtes distances, une baïonnette,

une hache (pour le combat et la construction) et une corne de bœuf ou une pochette pour transporter la poudre à fusil. L'uniforme du soldat était brun avec une doublure grise et des rubans noirs décorant un chapeau en feutre et l'épaule droite. Il portait des bottes en cuir noires et brunes, et avait une pipe pour le tabac. En hiver, les soldats portaient des mukluks et des mocassins, ainsi que des chapeaux, des manteaux et des jambières de fourrure.

### **Échecs des pourparlers de paix, suivis d'une première expédition désastreuse**

À la fin de 1665, le général Tracy tenta de négocier un traité de paix avec les Cinq Nations de la Confédération iroquoise. Prévoyant une bataille avec les Français qui ne pouvait pas être gagnée, quatre des nations ont accepté l'entente. Les Agniers, cependant, ne se sont pas montrés à la réunion et Tracy ne voulait pas signer un traité sans l'accord de toutes les nations iroquoises. Il abandonna les négociations et autorisa le gouverneur Daniel de Rémy de Courcelle à lancer une attaque sur les Agniers.

Au début de 1666, Courcelle et ses hommes tentèrent d'attaquer des villages Agniers au sud de Québec, accompagnés d'« indiens sympathiques » et de volontaires canadiens. Cette expédition fut un échec complet, les tempêtes de neige empêchant les soldats de retrouver même les villages. Bien sûr, la plupart de ces hommes nouvellement arrivés n'avaient jamais connu les rigueurs de l'hiver canadien et devaient maintenant faire face à une neige d'un mètre de profondeur, probablement sans raquettes. Courcelle a perdu des dizaines d'hommes mal préparés à cause du climat froid et inhospitalier et des escarmouches avec les Agniers à Schenectady. Tirant des leçons de cette catastrophe, le régiment retrouva leur ancienne tradition judicieuse consistant à ne pas lancer de campagnes militaires en plein hiver.

À la fin du printemps, les pourparlers de paix étaient de nouveau sur la table. Les Sénécas furent les premiers à signer un traité d'amitié avec la France. Les Onneiouts ont fait de même en juillet. Cependant, en septembre, il était clair que les Agniers n'allaient pas participer encore une fois, et une autre attaque était prévue.

Cette deuxième expédition a eu lieu à l'automne 1666. Le général Tracy a dirigé lui-même environ 1 300 soldats et volontaires. Cependant, les Agniers ont compris qu'ils étaient beaucoup moins nombreux et ils ont fui sans combat. Le régiment a incendié sept villages agniers, ainsi que leurs champs de maïs et leurs réserves de nourriture. Tracy a proclamé que le territoire appartenait dorénavant au Roi de France.

### **Une paix fragile**

Quelques mois plus tard, les pourparlers de paix ont repris à Québec, cette fois en présence des Agniers. Le 10 juillet 1667, la paix est déclarée entre les Français et les Cinq Nations des Iroquois. Cette paix durera 18 ans.

Une fois la paix fragile établie, les soldats Carignan-Salières avaient le choix de rentrer en France à la fin de leur service ou de rester dans la nouvelle colonie. Les autorités ont offert aux soldats plusieurs incitations à rester, comme des terrains le long du fleuve Saint-Laurent ou des mariages avec les Filles du roi.

Sur les 1 200 à 1 300 soldats arrivés en Nouvelle-France, environ 350 hommes sont morts, environ 350 sont rentrés en France en 1668, au moins 446 ont décidé de s'installer et 100 autres soldats sont restés dans l'armée de la colonie. La principale raison de cette implantation était probablement de nature économique : la possibilité de posséder un petit terrain à cultiver près d'une maison, ce qui serait pratiquement impossible pour les soldats appartenant à la classe inférieure en France. Les hommes savaient qu'ils pouvaient aussi gagner un revenu supplémentaire en hiver en tant que coureur des bois.

Le régiment de Carignan-Salières renvoya six compagnies en Nouvelle-France en 1670 en renfort : cinq furent envoyées à Québec et une en Acadie. Démantelés un an plus tard, ces soldats ont été encouragés à rester. En 1676, le régiment est renommé « Régiment de Soissons », marquant la fin officielle du régiment de Carignan-Salières.

### **Un passé glorifier ?**

Certains historiens et auteurs du début du XXe siècle, notamment le prêtre catholique et nationaliste québécois Lionel Groulx, avaient tendance à conférer un statut légendaire au régiment de Carignan-Salières. Ils laissaient entendre que les soldats étaient motivés par la religion et que ceux qui sont restés en Nouvelle-France souhaitaient mener une vie simple et spirituelle.

Dans son livre de 1991, *The Good Regiment*, l'auteur Jack Verney tente de donner un aperçu plus fidèle du régiment de Carignan-Salières :

« Quant aux hommes qui ont servi dans les rangs, on espère qu'ils [...] sortiront aussi de la brume, non pas comme des chevaliers en armure brillante peut-être, mais comme de vrais soldats d'infanterie - quelques-uns d'entre eux des saints, quelques-uns des pécheurs, mais la plupart d'entre eux des fantassins ordinaires, qui ont affronté le péril, la privation et l'incompétence aussi stoïquement que leurs antécédents depuis des temps immémoriaux ». [Traduction de l'auteure de cet article]

En ce qui concerne les motivations religieuses, les archives montrent que des soldats huguenots se sont convertis au catholicisme et que des catholiques non-confirmés ont été ramenés dans le giron de l'église. Cependant, ils n'avaient pas le choix, et Verney soutient qu'il n'existe aucune preuve démontrant qu'ils ont mené une vie particulièrement pieuse par après.

La contribution majeure du régiment a été l'augmentation de la population de la colonie - pas nécessairement dans un sens direct, en se mariant et en ayant des familles eux-mêmes, mais en instaurant la paix avec les Iroquois, ce qui a permis aux unions et aux familles de s'épanouir. Au cours de leur présence en Nouvelle-France, la population a doublé pour atteindre plus de 6 000 personnes.

### **Trouver votre ancêtre Carignan-Salières**

Votre ancêtre était-il un soldat du régiment de Carignan-Salières ? La plupart des Canadiens ayant d'anciennes origines françaises (avant 1700) trouveront au moins un soldat parmi leurs ancêtres (un nombre plus probable se situe entre 50 et 100).

Le Fichier Origine a une base de données interrogeable ainsi qu'une liste alphabétique de tous les soldats. [www.fichierorigine.com/soldat-regiment](http://www.fichierorigine.com/soldat-regiment)

Pour consulter la liste originale des soldats du régiment qui sont restés en Nouvelle-France, [www.tfcg.ca/1668-soldats-carignan-salieres-habitants](http://www.tfcg.ca/1668-soldats-carignan-salieres-habitants)

Pour consulter un guide de recherche approfondi sur le régiment, consultez le Guide thématique des sources manuscrites aux Archives nationales du Canada ayant trait au Régiment de Carignan-Salières par les Archives nationales du Canada.

### **Bibliographie et lectures complémentaires :**

- DuLong, John P. 1997. « Carignan-Salières Regiment Lineage, 1636-1816 », diagramme publié en ligne, <http://habitant.org/cschart.htm>.
- Fichier Origine. « Le régiment de Carignan-Salières ». Site web et base de données des soldats, <https://www.fichierorigine.com/soldat-regiment>.
- Lacoursière, Jacques. 2002. *Une histoire du Québec*. Sillery : Les éditions du Septentrion.
- Quillivic, Bernard. « Histoire du Régiment De Carignan-Salière des origines à 1671 ». <http://www.migrations.fr/histoireduregiment.htm>.
- Verney, Jack. 1991. *The Good Regiment: The Carignan-Salières Regiment in Canada, 1665-1668*. Montréal: McGill-Queen's University Press.

**Tiré de : La Pelleterie, publication officielle de l'Association des familles Pelletier, vol. 36, no 3, automne 2022 pp. 7-8-9**

# Les déplacements sur la neige dans le Canada ancien

## Introduction

Les gens ont besoin de se déplacer. Périodiquement, tous les êtres humains doivent s'éloigner des lieux où ils vivent pour se procurer des choses dont ils ont besoin. Par exemple, quand les réserves alimentaires d'une famille s'amenuisent, quelqu'un doit se rendre à un endroit où l'on trouve des aliments. Quand un constructeur a besoin de matériaux pour faire un objet, il lui est nécessaire de se déplacer pour acquérir ces matériaux. La seule exception à cette règle se présente lorsqu'une personne se déplace au nom d'une autre personne. Cela se produit quand un parent se rend à l'épicerie acheter à manger pour la famille. Ou quand une infirmière apporte à manger à un patient. Reste que, peu importe qui effectue le déplacement, toute vie humaine exige de se déplacer.

Le corps humain est bien adapté à certains types de déplacements — par exemple, marcher ou courir en terrain plat et ferme. On peut aussi franchir ou contourner des obstacles tels que des collines, des lieux rocheux, des cours d'eau ou des fourrés, mais cela est plus difficile. Certains obstacles, toutefois, sont si importants ou difficiles qu'ils gênent considérablement le passage, à moins que les voyageurs ne disposent de quelque chose qui facilite leur déplacement.

Dans des pays nordiques froids tels que le Canada, la neige peut constituer un tel obstacle. Aujourd'hui, avec des machines modernes comme les chasse-neige, les véhicules à quatre roues motrices, les motoneiges et les avions, la neige n'est pratiquement plus un obstacle au transport. Pourtant, longtemps avant l'invention de ces machines, il était possible de se déplacer à travers la campagne à une vitesse raisonnable, de transporter des charges d'un endroit à l'autre et de communiquer les uns avec les autres tout au long de l'hiver nord-américain. Les chasseurs trouvaient du gibier et le rapportaient à la maison



pour nourrir leurs familles. On se rendait dans les villages voisins voir des amis, tout comme aujourd'hui. Comment affrontait-on autrefois les problèmes des déplacements sur la neige sans nos machines modernes? Pour répondre, il faut d'abord se tourner vers les conditions de la neige.

## La neige obstacle, la neige moyen de déplacement

La neige fraîchement tombée se présente sous bien des formes — flocons pelucheux, flocons collants, dur grésil, entre autres — et en quantités variables, d'une mince couche à un épais manteau. De plus, dès que la neige s'est installée sur le sol, son état peut être altéré par le vent, le paysage et la température. De telles différences dans l'état de la neige sont importantes pour le voyageur. Par exemple, quand la neige est molle et profonde, les pieds s'enfoncent sous la surface et la progression est lente et pénible. Quand elle est mouillée ou collante, le pied glisse et se déplacer n'est pas une mince affaire. Pourtant, quand la neige est sèche et tassée, on peut marcher dessus avec aisance. Les déplacements sont donc plus faciles lorsque le voyageur peut marcher légèrement sur la surface d'un champ de neige gelé. Tout cela, les humains le savent depuis des milliers d'années.

Tiré de : Le Riou-x, vol. 25, no 1, hiver 2008

En y ajoutant l'ingéniosité et la détermination à voyager, les peuples anciens ont graduellement mis au point diverses techniques facilitant les déplacements dans les régions neigeuses.

### **Les vêtements d'hiver**

Avant de pouvoir se déplacer de quelque manière que ce soit dans la neige, les gens ont d'abord dû protéger leur corps du gel. L'invention des vêtements ajustés en peau d'animal a procuré une couverture personnelle légère, souple, chaude et imperméable. Les origines de cette invention se perdent dans la nuit des temps, mais elle remonte probablement à il y a environ 40 à 50 000 ans. C'était à l'époque où les humains tentèrent pour la première fois d'occuper les régions neigeuses du nord de l'Europe et de l'Asie, et éventuellement des Amériques. Au cours des 10 à 15 000 dernières années, les peuples autochtones d'Amérique du Nord ont créé de nombreux types de vêtements d'hiver. Les divers styles dépendaient de l'environnement où ils vivaient, des peaux d'animaux disponibles, des traditions culturelles locales, de l'âge et du sexe de ceux qui portaient ces vêtements et des préférences personnelles en matière de décorations.

Le vêtement traditionnel inuit en est un exemple. Au cours des années 1880, un anthropologue du nom de Franz Boas s'est rendu chez les Inuits de l'est de l'Arctique et a consigné ses observations sur leurs habillement. Il a observé que tant les hommes que les femmes portaient deux couches de vêtements par temps froid. Les vêtements de dessous étaient portés le poil sur la peau. Aux pieds, on portait deux chaussons l'un par-dessus l'autre. Le premier était fait de peau d'oiseau, les plumes reposant sur le pied; l'autre était en peau de phoque. Plus haut, un bas léger en peau de cerf couvrait le bas de la jambe jusqu'au genou. On trouvait ensuite un haut-de-chausses en peau de jeune phoque ou de caribou. Ce vêtement, qui atteignait le dessous des genoux, était attaché autour de la taille avec une corde. Enfin, le haut du corps était couvert d'une vêtement qu'on passait par-dessus la

tête, fait de peau de jeune phoque ou d'une peau légère de caribou. Puis venaient les vêtements de dessus. C'étaient les bottes, le pantalon, les mitaines et un manteau à capuchon avec un rabat, ou queue, dans le dos. Ils étaient portés normalement le poil à l'extérieur, et étaient généralement faits de peau de phoque ou de caribou. Ce type d'habillement permettait aux Inuits de vivre et de se déplacer au cours des hivers de l'Arctique.

Dans d'autres parties de l'Amérique du Nord, on portait des vêtements d'hiver quelque peu différents. En 1808-1809, par exemple, un marchand de fourrures du nom d'Alexander Henry fit des observations sur les Amérindiens des plaines qui fréquentaient son poste du centre-est de l'Alberta. Henry écrivit qu'ils étaient surtout vêtus de cuir. Les hommes portaient des jambières qui montaient jusqu'à la taille, où elles étaient attachées à une ceinture. Celle-ci retenait aussi un « pagne », morceau de laine ou de cuir apprêté d'environ 25 cm de largeur et 120 cm de longueur, qui était passé entre les jambes, puis sous la ceinture, les extrémités retombant librement devant et derrière jusqu'à environ 30 cm sous la taille. La chemise était faite de cuir apprêté souple, d'antilope ou de wapiti. Elle était serrée autour du cou et pendait jusqu'au milieu des cuisses. Les manches, faites du même cuir, étaient amples jusqu'au coude, mais cousues serrées jusqu'au poignet. Le couvre-chef était normalement un morceau de cuir, ou de peau apprêtée avec son poil. Il était ajusté à la tête et attaché sous le menton. Le haut était ordinairement orné de plumes ou de quelque autre décoration. Chaussures et mitaines étaient en peau de bison apprêtée avec son poil. Par-dessus ces vêtements de dessous, le voyageur se drapait dans une cape de bison pour compléter sa tenue hivernale

### **Lunettes de neige**

Un autre problème associé aux déplacements l'hiver était, et demeure, ce que l'on appelle la cécité des neiges. Celle-ci se produit lorsque la combinaison des rayons directs du soleil et de l'éclat de son reflet sur la neige est trop intense pour l'œil humain. C'est un état

qui peut être très douloureux, et peut durer des jours et gêner les déplacements.

La méthode la plus ancienne et la plus répandue d'éviter la cécité des neiges était l'emploi de lunettes de neige, lesquelles sont connues dans le nord de l'Europe, de l'Asie et de l'Amérique du Nord. Leurs styles étaient très différents. En général, elles étaient faites d'une matière opaque recouvrant l'œil telle que le bois, le cuir, l'os ou l'ivoire. D'étroites fentes ou de petits trous y étaient pratiqués pour permettre une certaine vision. Une ficelle ou une lanière était fixée à chaque extrémité et pouvait être nouée autour de la tête pour maintenir les lunettes en place. Les lunettes de neige réduisaient la luminosité nocive et amélioraient en fait la visibilité.

### **Raquettes**

Une fois bien vêtu, les yeux protégés, restait à pouvoir marcher. En un même déplacement, on pouvait rencontrer différents états de neige. Il était généralement facile de marcher dans les secteurs dégagés et plats, dans une neige molle peu profonde. Par endroits, cependant, la neige s'accumulait et de forts vents transformaient sa surface en une croûte dure. Si la personne était trop lourde, chaque pas brisait la croûte et le pied retombait sur la neige plus molle, en dessous. Dans ce cas, les déplacements étaient extrêmement difficiles, voire pénibles.

Dans les vallées et les secteurs boisés, les dépôts de neige étaient de nouveau différents. La neige pouvait y être molle et profonde. Un grand effort était nécessaire pour marcher, car le pied et la jambe du marcheur s'enfonçaient profondément sous la surface à chaque pas. Pour atténuer ces problèmes, les anciens créèrent divers objets plats et légers qu'ils fixaient à leurs pieds. Ceux-ci leur permettaient de répartir leur poids sur une plus grande surface et de marcher sur la neige, quel que fût son état.

Il semble qu'à l'origine on se contentait d'attacher une planche plate au pied. Ce moyen de transport fut inventé il y a des milliers d'années, mais on ignore où. Des spéci-

mens de fixations de planches ont été trouvés à travers le nord de l'Amérique du Nord, de l'Asie et de l'Europe. En Europe et en Asie, des transformations ont conduit à l'apparition du ski et du patin. Au Canada, les Autochtones ont mis au point une chaussure unique bien à eux, la « raquette. »

Sous sa forme la plus simple, la raquette était un cercle de bois entourant un réseau de lanières de cuir brut. Ce réseau était fixé au pied au moyen d'un harnais également fait de lanières. Cet objet à la forme circulaire simple est appelé « raquette en pied d'ours ». Elle a été utilisée, et continue de l'être, dans une vaste région géographique, particulièrement là où la neige est molle et profonde. La raquette en pied d'ours présente de nombreuses variantes régionales, le lacis et le harnais différant d'un endroit à l'autre.

Cette forme de base a également été modifiée pour obtenir des formes allongées plus complexes. Une des plus complexes est la « raquette athapascane ». Elle comporte une tête arrondie ou pointue, une queue pointue, au moins deux traverses de bois et de nombreux types de lacis et de harnais. La raquette athapascane est généralement de grande dimension, mesurant de 30 à 38 cm de largeur et de 120 à 150 cm de longueur. Elle est particulièrement efficace lorsque le voyageur peut suivre un chemin relativement droit avec peu de tournants.

Les voyageurs effectuant de longs trajets apportaient souvent plus d'un type de raquette. Cela leur permettait d'en changer selon l'état de la neige. En outre, les bons raquetteurs pouvaient avancer à une vitesse étonnante. En 1879, un marchand de fourrures du nom de H. M. Robinson écrivit : « Un homme peut marcher beaucoup plus vite en raquettes, avec une bonne piste, que sur la meilleure des routes sans raquettes; toutefois, si la piste est parfaitement durcie par le gel, le voyageur les enlève et court derrière les chiens. »

Bien sûr, les hommes n'étaient pas les seuls à utiliser des raquettes. En 1776, un autre marchand de fourrures, Alexander Henry, faisait observer que les femmes autochtones

employaient aussi avec adresse ce moyen de transport : « Le manteau neigeux atteignait quatre pieds [1,2 mètre] de profondeur. Les Indiens marchaient vite; et pour les suivre, mes compagnons et moi avions trop à faire pour souffrir du froid; mais, nos raquettes étant d'un modèle plus large que celles des Indiens, nous arrivions difficilement à rester à leur hauteur. Les femmes ouvraient la marche, et nous avons cheminé jusqu'au coucher du soleil, quand nous avons atteint un boqueteau, sous la protection duquel nous avons campé. »



### **Sangles frontales, toboggans, carrioles et traîneaux**

Les gens avaient aussi besoin de transporter des objets. Les Autochtones d'Amérique du Nord appliquaient pour cela deux stratégies fondamentales. Dans un cas, on portait, dans l'autre, on traînait. On portait facilement de petits objets légers dans la main, dans des poches ou dans des sacs. On pouvait porter de plus gros objets dans les bras sur de courtes distances.

Quand ils devaient transporter de gros objets sur de longues distances, les Nord-Américains d'autrefois portaient toutefois généralement cette charge sur leur dos. L'objet ou les objets étaient enroulés en un paquet auquel une longue corde unique était fixée à chaque extrémité ou passée en dessous. La partie libre de la corde était placée de façon à aller d'une extrémité du paquet à l'autre en passant par le dos puis le front du porteur. Dans le cas de certaines charges, on pouvait aussi faire passer une ligne d'appui en travers du haut de la poitrine. Ce type de corde de transport était communément appelé « collier de portage », ou « sangle frontale ». On s'en servait surtout l'été, mais parfois aussi l'hiver, particulièrement quand les charges étaient d'un poids modéré, quand la distance à parcourir était réduite, ou quand on ne disposait d'aucun autre dispositif de transport.

Les lourdes charges étaient générale-

ment traînées sur la neige. Dans le pire des cas, on le faisait sans rien de particulier, ou simplement sur une peau d'animal. Pour les déplacements plus longs et plus efficaces, on employait un matériel de traînage spécialement conçu, les types les plus courants étant le toboggan et le traîneau.

Le toboggan semble être le plus ancien des deux. Il a été conçu par les Autochtones d'Amérique du Nord pour le transport sur la neige molle. Les Anishnabés (Chippewés, Ojibwés ou Saulteux) l'appelaient nobûgidaban, d'où provient notre mot toboggan. Ce type de moyen de transport

était fait de minces planches de bois de feuillus recourbées à une extrémité à l'aide de chaleur ou de vapeur. Des taquets de bois étaient fixés à travers les planches pour les tenir ensemble. On en fixait aussi le long des côtés, ce qui constituait des barres ou des cordes latérales à travers lesquelles on pouvait faire passer et repasser une corde d'un côté à l'autre pour assujettir le chargement. On attachait une autre corde à l'extrémité recourbée des planches, à l'avant, pour tirer le toboggan sur la neige. La force de traction était fournie par des humains ou des chiens, les chiens ayant été domestiqués au Canada il y a au moins 5000 ans. Si l'on utilisait des chiens, ils étaient attelés à l'avant avec un harnais. Un bon attelage de chiens pouvait tirer un toboggan chargé sur 60 à 80 km par jour, mais il était parfois difficile de les maîtriser.

Une variante du toboggan, élaborée spécialement pour le transport des personnes, fit son apparition à l'époque de la traite des fourrures, à la fin du XVIIe ou au début du XVIIIe siècle. Cet objet, la carriole, était généralement tiré par un attelage de chiens et, à l'occasion, par des chevaux. Outre un fond fait de planches minces recourbées à l'avant, la carriole comportait des côtés fermés et un toit partiel. Le passager voyageait dans ce compartiment clos maintenu au chaud par des couvertures de fourrure. La carriole avait besoin d'un conducteur, qui courait ou se tenait à l'arrière.

Là où le terrain était gelé ou glacé, on se servait d'un autre type de véhicule à neige, le traîneau. Celui-ci était une petite plate-forme de transport reposant sur des patins longs et étroits. Sur les lacs et les cours d'eau gelés de la forêt boréale, on employait souvent une version légère du traîneau. Sous sa forme la plus simple, une bande pliée de bois de frêne formait à la fois le patin et le fond du traîneau d'un côté. Des barres verticales rendaient cette pièce plus solide. Un second patin était fabriqué de la même manière pour l'autre côté du traîneau. Ces deux sections étaient ensuite réunies l'une à l'autre par des barres horizontales, ce qui créait le fond du traîneau, sur lequel reposait le chargement.

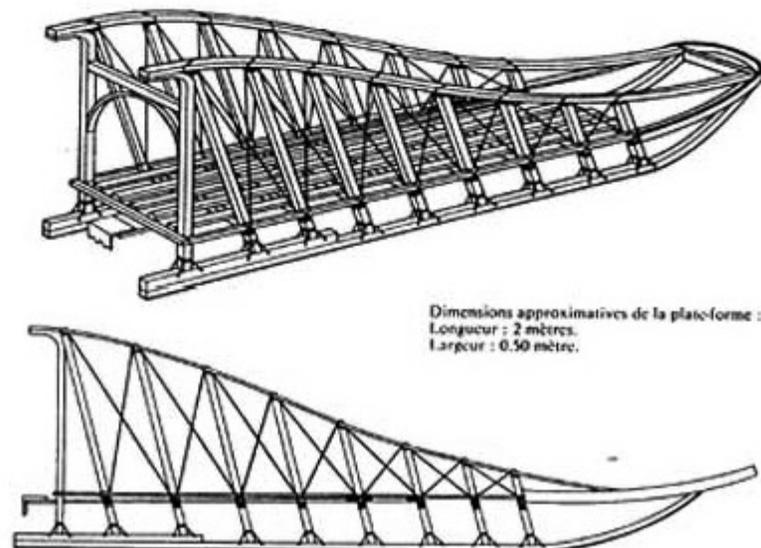
On faisait des traîneaux plus complexes avec de meilleurs patins, des planches de soutien verticales solides et des traverses sculptées. Quel qu'en fût le style, les traîneaux légers de ce genre pouvaient être tirés par l'homme ou par des chiens attelés. Dans l'Arctique canadien, les Inuits ont élaboré un type de traîneau plus solide pour des charges plus lourdes. Appelés « kometiks », ceux-ci avaient la forme d'échelles avec deux robustes planches parallèles posées de chant pour former les patins. Parfois, des morceaux lisses d'os ou de bois de cervidés étaient fixés au bas des patins et recouverts d'une couche de glace pour réduire la friction. Des lattes étaient attachées

fermement perpendiculairement aux patins pour constituer la plate-forme de transport. Avec un attelage de huskies, le kometik pouvait transporter de lourdes charges.

### Importance des anciens moyens de transport sur la neige

Il semble évident que les moyens de transport sur la neige figurent parmi les plus importantes inventions de l'histoire du transport. En Amérique et en Eurasie, les déplacements sur la neige ont permis aux gens de découvrir et d'exploiter toute l'année les riches ressources animales, végétales et minérales des régions septentrionales. Ils ont également joué un rôle dans la domestication des animaux, dans la rencontre des peuples et l'échange des idées, contribuant ainsi à la complexité des cultures. Nombre des moyens de transport inventés il y a des milliers d'années étaient si efficaces qu'on continue de les employer aujourd'hui. Qu'on songe au toboggan et à la raquette. Sans compter que des choses que nous considérons comme modernes, par exemple la motoneige et les vêtements d'hiver contemporains, ne sont que des adaptations s'inspirant de modèles anciens. Il est difficile d'imaginer comment les humains auraient jamais pu occuper le Canada sans ce qu'il fallait pour voyager sur la neige.

(Source : [www.civilisations.ca](http://www.civilisations.ca))



Tiré de : Le Riou-x, vol. 25, no 1, hiver 2008

# Films historiques à voir et à ne pas voir...

Par Yves Boisvert

## Napoléon

J'ai eu la chance (plutôt la malchance) de voir le dernier film de Ridley Scott sur Napoléon avec Joaquin Phoenix dans le rôle principal. Il s'agit ici, comme à l'habitude dans les films de Ridley Scott, d'une interprétation des faits. Dès le commencement, on y voit l'exécution de Marie-Antoinette à laquelle Bonaparte assiste en tant que soldat alors que dans les faits, il est au siège de Toulon à se battre contre les Anglais. D'une durée de 2 h 30, c'est long. Vraiment long ! Plein de clichés sur la libido de Napoléon envers une Joséphine qui a l'air d'une femme dans la jeune vingtaine alors que l'acteur est dans la cinquantaine. On n'y croit pas ! Dans la réalité, Joséphine avait 32 ans lorsqu'elle rencontra Napoléon. Elle avait 6 ans de plus que lui. Aussi, on tente de nous faire croire que Napoléon vient d'une famille pauvre alors que dans la réalité, il était un enfant de la bourgeoisie.

Ceux et celles qui aiment les scènes de batailles sanglantes et le festival du Ketchup Heinz en auront pour leur argent, sinon pour la réalité historique, on repassera. La télé-série de 2002 avec Christian Clavier était de très supérieure à ce film. **3/10.**

## L'ombre de Staline

Ce film de 2019, disponible sur Amazon Prime, relate l'histoire de la révolution agricole de l'ancienne Union soviétique dans les années 30. On est plus en mesure de comprendre par ce film la raison pour laquelle les Ukrainiens se battent avec autant de courage aujourd'hui. Eux qui durent en arriver au cannibalisme pour survivre alors que Staline envoyait toute la production agricole des campagnes de l'Ukraine vers les grandes villes. On y montre aussi la désinformation et les pots-de-vin aux journalistes occidentaux pour montrer la vie sous Staline sous son meilleur jour alors que dans la réalité, c'est littéralement l'enfer sur Terre. Un film comportant des scènes difficiles à regarder mais essentielles si on veut comprendre un peu l'horreur vécue par les

Ukrainiens et les millions de morts de la révolution agricole. **8/10.**

## Crépuscule pour un tueur

Disponible sur Super Écran, ce film québécois de 2022 relate l'histoire de Donald Lavoie, tueur à gages de la famille Dubois. De tous les films québécois que j'ai pu voir dans ma vie sur l'histoire de criminels au Québec, aucun film n'arrive à la hauteur de ce long-métrage. Des scènes dures. Des exécutions brutales. L'absence totale de morale du clan Dubois et de son tueur à gages Donald Lavoie. On comprend aussi pourquoi Montréal était presque devenu le Far West dans les années 70. Je ne dis plus rien pour ne pas divulguer cet excellent film. **7.7/10.**



# Petit historique de la raquette à neige

**S**il y a plusieurs milliers d'années, lors des dernières périodes de glaciation du quaternaire (Wurm), les populations indo-européennes, en phase de migration et de forte augmentation démographique ont eu à utiliser des "raquettes" pour effectuer leurs déplacements et aller chasser.



Utiliser un tamis, constitué d'un cercle de bois tourné à chaud et confectionné avec des lanières de peau ou de boyau permettait alors de moins s'enfoncer dans la neige fraîche et de progresser plus rapidement.

Au fil des temps, les populations de montagne ont adapté l'outil en fonction des matériaux disponibles localement, toujours dans le même objectif de pouvoir se déplacer sur neige à moindre effort.

Plaques de bois maintenues aux chaussures par des lanières en chanvre, ce sont les populations nord-américaines qui développent le concept de la raquette algonquienne d'après des réalisations des peuples inuit.

Ce concept d'une raquette très large et très longue sera utilisé durant de nombreuses décennies par les populations amenées à se déplacer sur des reliefs peu prononcés. Les bricoleurs de raquette n'ont pas négligé la notion de glisse. Via des cogitations intellectuelles et manuelles, ils ont rapidement donné naissance à une raquette capable de glisser.

Grâce son profil effilé dans sa partie antérieure, et grâce au remplacement des lanières de cuir par une peau tendue dans le cadre de la raquette, les premiers pas glissés furent effectués. Ce type de raquette, disparut lorsque l'usage du ski se généralisa.

Ce sont ces modèles qui serviront de base au développement des premières raquettes à neige destinées aux randonneurs hivernaux européens dans les années 60.

Très rapidement, il est constaté que le

format d'une raquette "algonquienne" ne convient pas, dès lors que l'on évolue sur des pentes, même peu marquées et que la neige n'est pas la poudreuse idéale.

Quelques montagnards et quelques entrepreneurs

visionnaires s'emparent du concept dès le début des années 70 et développent des modèles utilisant les techniques de la plasturgie moderne.

Ces modèles reproduisent le concept "algonquin" mais dotent la raquette d'un système de chaussage élastique et y ajoutent quelques pointes en métal destinées à assurer une meilleure accroche sur neige durcie.

Dès la fin des années 80, le système de la plaque articulée est inventée. Le principe en est simple. Basé sur le constat que les fixations reposant sur une simple butée en caoutchouc ne permettent pas un bon maintien du pied dès lors que l'on évolue sur un dévers, la plaque, dotée d'une butée avant et d'une butée arrière, permet le posé fin de la raquette sur le sol et son angulation d'autant plus grande que la pente est prononcée.

Petit à petit, les raquettes à neige vont se profiler et leurs tamis devenir de plus en plus performants alliant légèreté à robustesse, bonne accroche et bonne évacuation de la neige.

Les nouvelles générations de raquettes à neige, produites dans les années 2000 représentent des gammes élargies adaptées aux différents publics (enfants et adultes) et aux différents modes de pratique loisirs et sportifs.

Cale de montée, blocage de plaque, réglage fin des sangles, systèmes anti bottage ... les innovations ne manquent pas en matière de modèles et chaque année, ce sont plus de 100, 000 qui sont ainsi vendues aux particuliers et aux magasins de sports de ville et de station. (Source : [www.journee-raquettes.org](http://www.journee-raquettes.org))