



Les voyages vers 1800

Albert Tessier

Number 6, 1941

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1079380ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1079380ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions La Liberté

ISSN

0575-089X (print)

1920-437X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Tessier, A. (1941). Les voyages vers 1800. *Les Cahiers des Dix*, (6), 83–108.
<https://doi.org/10.7202/1079380ar>

Les voyages vers 1800

Par L'ABBÉ ALBERT TESSIER.

Voici un aspect de la vie ancienne qu'il nous est fort difficile de saisir dans sa réalité exacte. Pour nous, le mot *voyages* s'enveloppe d'images séduisantes et il éveille des désirs. Se déplacer, voir du pays neuf, oublier un moment son milieu, *s'évader* enfin, voilà un rêve qu'on retrouve au fond de tout être humain, car l'homme est un animal qui ne tient pas en place.

Il est si facile à notre époque de céder à nos instincts nomades que nous pouvons très imparfaitement nous imaginer qu'il fut un temps où le moindre déplacement comportait des risques, et exigeait des efforts et des fatigues dont nous n'avons même plus la notion. La distance n'existe plus, les obstacles de la nature ont été escamotés, et l'opposition des éléments compte à peine. Les itinérants ont le choix entre cent moyens de transport sur l'eau, sur terre, sous l'eau, dans l'air. Des voitures automobiles, véritables salons ambulants, capitonnés, chauffés, climatisés, éclairés, tenus en communications avec le reste de l'univers par des appareils de radios... nous transportent à des centaines ou à des milliers de milles sans que nous ayons le moindre effort physique à fournir; des trains, qui sont à la fois véhicule, salon, réfectoire et dortoir, nous conduisent vers tous les coins des Amériques; si nous voulons nous rendre sans fatigue ni perte de temps vers les régions où ne pénètrent ni les autos ni les locomotives, les avions sont là, agiles, souples, confortables, disposés à nous entraîner à des vitesses folles partout où nos besoins et nos caprices nous poussent. Le monde est devenu tout petit, docile et prévenant comme un jouet.

Et nous avons oublié le temps où les hommes se sentaient écrasés et impuissants devant la nature, où chaque pas en avant s'accomplissait à coups de muscles, à force d'entêtement et de patience. Dès

leur descente sur les grèves de l'Atlantique ou sur les rives du Saint-Laurent, nos ancêtres avaient dû affronter les problèmes complexes et ardues de la pénétration à travers un pays sauvage et inconnu. Cédant à la loi du moindre effort, ils auraient pu se tailler un domaine le plus près possible de leur lieu de débarquement et s'y immobiliser. Mais cette solution facile ne convenait pas du tout à leur trempe de caractère! Et c'est bien un des aspects les plus étonnants de notre histoire que la frénésie avec laquelle on se précipite à la fois dans toutes les directions. Missionnaires, interprètes-ambassadeurs, agents de traite, explorateurs, soldats, tous rivalisent d'audace dans la poursuite des âmes, des peaux de bêtes, des horizons vierges ou des exploits guerriers.

Cette exaltation fébrile tomba forcément un jour, sous l'accablement de la défaite et devant les restrictions imposées par de nouveaux maîtres. « En mettant fin aux guerres, écrit l'abbé Groulx, en fermant les pays d'En Haut, la conquête va deshabituier nos pères des exaltations chevaleresques; en revanche, elle va leur rendre l'amour du sol, l'enracinement. N'y a-t-il point jusqu'au désarmement qui les ramène à la terre, qui les oblige à demander à la culture ce que la chasse ne peut plus leur donner. »

Stabilisés et assagis, les Canadiens devaient tout de même voyager, au moins dans le circuit étroit de leur paroisse et de leur région. Les devoirs religieux les appelaient à l'église, souvent assez éloignée; les relations d'amitié ou de parenté exigeaient des échanges de visites; et il y avait les fréquentes excursions de plaisir qu'on se permettait, surtout en hiver, ainsi que les courses intéressées vers la ville la plus rapprochée, pour y vendre quelques produits de la ferme et rapporter en retour des *marchandises achetées*, terme par lequel on désignait tout ce qui n'était pas de fabrication domestique. A part les terriens, un certain nombre de personnages: marchands, professionnels, députés, inspecteurs, prêtres en service, devaient forcément se déplacer de temps à autre, parfois pour d'assez longues courses. Et il restait un groupe assez considérable de types qui faisaient du nomadisme

une profession. Ceux-là n'avaient pas assez de toute l'Amérique pour satisfaire leur mobilisme. On les retrouvait partout...

Au début de la colonie, les pistes en forêt et les chemins d'eau avaient constitué les seules routes ouvertes à la circulation. Les habitants ne pouvaient se contenter longtemps de ce réseau routier insuffisant, surtout dans les régions défrichées. Il fallut ouvrir des chemins de communication, des routes de terre pour relier les habitations les unes aux autres d'abord, et permettre aussi des échanges indispensables d'un bourg à l'autre. Ces tronçons de chemins, soudés les uns aux autres, finirent par former une route continue entre les deux centres les plus importants de la colonie: Québec et Montréal. Notons que la première route Québec-Montréal fut inaugurée en 1734 seulement, *200 ans après la découverte du Canada, et 126 après la naissance de Québec!*

Vers 1800, la voirie canadienne avait évidemment progressé dans des proportions notables. Pas autant tout de même que l'aurait exigé le développement du pays. L'ouverture et l'entretien des chemins dépendaient surtout de l'initiative privée et, malgré les menaces d'amendes, les propriétaires pas pressés et peu exigeants pour leurs montures et leurs calèches, manifestaient un zèle plus que relatif. En 1796, le parlement avait voté notre première loi de voirie... « pour faire réparer et changer les grands chemins ». Sans prévoir aucun octroi gouvernemental, cette nouvelle législation établissait que les habitants exécuteraient, par corvées obligatoires, les travaux d'ouverture, d'entretien ou de réparation. Elle stipulait que les grands chemins devaient avoir 30 pieds de large; les routes, 20 pieds, et les ponts, 18. Cette mesure reçut un très mauvais accueil dans le public. Les menées révolutionnaires avaient avivé la répulsion instinctive des paysans contre les corvées, et l'imposition de taxes sur les eaux-de-vie, sucre, melasse, café, tabac, sel, etc., votée à la même session, avait agacé les contribuables encore mal entraînés aux devoirs civiques! Il y eut des manifestations tumultueuses, des violences mêmes contre les voyers chargés d'appliquer la nouvelle loi. L'ébullition populaire

dura peu cependant et les habitants consentirent finalement à fournir leur part de bonne volonté. L'autorité publique prendra du temps à assumer sa part du fardeau et à comprendre ses responsabilités à l'égard d'un problème vital pour le développement du pays. Ce n'est qu'en 1815 que le gouvernement accordera un premier octroi de voirie, en y mettant d'ailleurs une modération excessive. Pour tout le Bas-Canada, on attribua un montant global de \$30,000.

L'ensemble des routes couvrait à ce moment un territoire considérable. Les grands chemins des deux rives du fleuve desservaient convenablement les vieilles paroisses du bord de l'eau. Sur la rive nord, les voitures pouvaient circuler depuis la frontière ontarienne, (Pointe-à-Beaudette) jusqu'à Saint-Joachim, à une trentaine de milles en bas de Québec. De là, après un hiatus de six lieues, commençait la nouvelle route, terminée en 1796, qui reliait les villages de Baie-Saint-Paul, les Eboulements et La Malbaie. La rive droite du Saint-Laurent, moins fréquentée, avait aussi son grand chemin, allant de la frontière du Haut-Canada à la Pointe-au-Père, en bas de Rimouski. La section Trois-Pistoles-Rimouski datait de 1792 seulement et n'avait que 9 pieds de largeur. En 1815, un octroi de \$10,000.00 pourvut aux améliorations les plus urgentes de ce bout de chemin d'une quarantaine de milles. Ces deux artères maîtresses se complétaient d'un système de routes pénétrant vers les établissements de l'intérieur et le long des rivières récemment ouvertes à la colonisation. L'état lamentable des chemins récents rendait la circulation presque impossible sauf en hiver. Certains noms de rangs — vire-crêpes, brise-culottes, — nous dispensent de plus amples descriptions! Les autorités montraient peu d'empressement à ouvrir de nouvelles routes pour faciliter l'expansion française. Les doléances des colons anglais atteignaient plus facilement le cœur des chefs du gouvernement. Pour relier à la ville de Québec les établissements des Cantons de l'Est, sir James Craig mit les troupes à contribution. En 1810, il fit déblayer une route de 75 milles en pleine forêt, jusqu'à Shipton, où aboutissaient les chemins loyalistes des Cantons de l'Est. Dès 1811, on orga-

nisa un service de diligences Québec-Boston. Les voitures couvraient le trajet en six jours. La route Craig mesurait 15 pieds de large et elle avait exigé la construction de 120 ponts. Elle garda longtemps une très mauvaise réputation auprès des voyageurs.

Afin d'assurer un service de courriers avec les provinces maritimes, Haldimand avait donné ordre d'ouvrir, en 1783, un chemin de communication par le vieux portage du Témiscouata. Cette route, à peine passable pour un homme à cheval, permettait néanmoins de maintenir des relations continues entre Québec et Halifax; un courrier hebdomadaire assurait le service postal et le transport des dépêches officielles.

Ainsi, l'ensemble des grands chemins et des routes formait, vers 1800, un système circulatoire à peu près acceptable à l'intérieur du Bas-Canada et pour les communications interprovinciales; la route Craig, les chemins du Richelieu, et, un peu plus tard, la voirie de la Chaudière, permettaient également des relations avec la république américaine.

Passait-il beaucoup de voyageurs par ces voies de terre? La circulation n'avait rien d'affolant et les habitants pouvaient laisser leurs poules sur la route sans danger d'hécatombe! Tout d'abord, nous avons indiqué déjà que les terriens voyageaient peu, surtout l'été. Ils n'en avaient pas le loisir, pris qu'ils étaient, du matin au soir, par les travaux des champs et de la maison. Leurs courses hebdomadaires au village pour la messe dominicale, un ou deux voyages supplémentaires pour aller au moulin, une excursion par-ci par-là chez des parents, voilà à quoi se résumaient les déplacements locaux durant la belle saison. Au printemps et à l'automne, il fallait rester de force chez soi, la plupart des chemins devenant absolument impraticables durant les périodes de pluie et de dégel. L'hiver, les habitants se dégourdisaient et les chevaux, remis des labeurs fatigants de l'été, retrouvaient leur allure la plus fringante.

La voiture d'hiver était la carriole. Les gens à l'aise mettaient beaucoup de fantaisie dans l'ornementation de ce véhicule. Même les

habitants... qui ne voulaient pas rester en arrière, consentaient à s'imposer des sacrifices d'argent pour posséder une carriole éclatante. « La forme des carrioles varie suivant le goût, dit Weld, et c'est un point très important d'en avoir une plus élégante que celle de son voisin. » La carrosserie portait des sculptures dorées ou peintes; à tout le moins, il fallait qu'elle arborât des dessins à la peinture et qu'elle fût vernissée et luisante. Les lisses de fer se recourbaient en volutes aux extrémités et certains propriétaires juchaient leur siège aux lignes fuyantes sur des patins élevés et ornés de dessins en fer où les ferronniers d'art mettaient toute leur imagination et toute leur virtuosité. Continuant sa description des carrioles, le voyageur Weld ajoute: « Les unes sont découvertes, les autres fermées avec des fourrures qui les rendent imperméables à l'air. Mais celles-ci ne servent que la nuit, parce que le principal but des courses est de se faire voir et de voir les autres; et les dames se piquent de mettre, ces jours-là, leurs plus belles fourrures. Ces voitures glissent sur la neige avec une telle vitesse et font si peu de bruit, que pour prévenir les accidents on est obligé d'attacher une cloche au cou du cheval, ou de sonner du cor, ce qui ne contribue pas peu, avec la rapidité du mouvement, à rendre ces parties très gaies et très agréables. Les Canadiens profitent toujours de cette saison pour visiter leurs amis éloignés, parce que cette manière de voyager est en même temps plus expéditive et plus économique. » La carriole ne convenait pas aux transports lourds ni aux promenades de familles nombreuses. Elle pouvait accommoder trois ou quatre voyageurs au plus. Pour aller au marché, à l'église, et aux réunions de parents, le paysan sortait son traîneau à bâtons, ou son berlot, longue voiture ressemblant à une boîte oblongue, sans couvercle. Les côtés assez élevés ménageaient largement d'espace pour les produits du marché ou pour la famille. On s'y trouvait au chaud, blotti sous les peaux de bison et défendu contre le vent par les panneaux élevés. Le confort compensait largement le manque d'élégance des lourds berlots. Ces voitures, chargées d'animaux gelés, de volaille, de lait durci par le froid, arrivaient par convois de 10 ou 15, les jours

de marché. J.-Edmond Roy dit qu'il en venait d'aussi loin que de Rymouski et de la Baie-du-Febvre et que les cantiniers de Lévis exploitaient honteusement leurs conducteurs.

Si les paysans voyageaient peu, surtout l'été, les routes servaient cependant à quelque chose. Les négociants, les colporteurs, les commerçants qui râflaient les produits, les inspecteurs, les officiels, le clergé, etc... formaient le gros de la classe voyageuse. Et il y avait les visiteurs, tels Hadfield, Weld, Heriot, Lambert, Sansom, etc., dont les récits abondent en descriptions pittoresques.

Le secteur le plus fréquenté était évidemment la vieille route Québec-Montréal. Weld lui rend un bel hommage: « On ne trouve point dans toute l'Amérique septentrionale de route aussi bien servie que celle qui conduit de Québec à Montréal. » A cette époque, le vieux tracé de cette route-pionnière ne suivait pas une ligne aussi directe que le chemin d'aujourd'hui. On comptait 226 milles entre Québec et Montréal. La course comprenait 29 relais et 16 traverses de rivières, à la charge des voyageurs. Le coût total s'élevait au montant prohibitif de \$18.00. C'est dire que seuls les marchands à l'aise, les officiels et les visiteurs de marque recouraient aux calèches de postes. Une réglementation assez sévère assurait un service rapide en tout temps, sur les grandes routes. Les étapes variaient de 3 à 10 milles, suivant les conditions géographiques; il fallait bien tenir compte des passages d'eau. Chaque maître de poste devait garder un assortiment de 4 calèches et de 4 carrioles, avec le nombre correspondant de chevaux. La relève des voitures s'exécutait en moins d'un quart d'heure, et les postillons recevaient la consigne de mener leurs bêtes à la vitesse de six milles à l'heure.

Les calèches employées présentaient un type uniforme. Weld nous en donne la description: « C'est une espèce de chaise, contenant deux personnes. Elle est attelée d'un seul cheval, et conduite par un cocher, dont le siège est une espèce de coffre, placé sur le brancard. La caisse de la voiture est suspendue par de larges courroies de cuir, dont les extrémités sont attachées à des rouleaux de fer, fixés derrière,

et qui servent à allonger ou à raccourcir ces mêmes courroies. De chaque côté est une petite portière d'environ deux pieds de haut. Le harnois du cheval, selon l'ancienne mode française, est extrêmement lourd. Il est garni de clous de cuivre, et en quelques endroits sont attachées de petites cloches, qui, je crois, n'ont d'autre objet que d'ennuyer le voyageur. Lorsque les postillons veulent hâter la marche de leurs chevaux, ils se servent de l'expression *marche donc*, qu'ils répètent avec un ton de voix plus ou moins aigu, et qu'ils accompagnent de plus ou moins de coups de fouet, selon que les chevaux sont disposés à obéir. Le fréquent usage qu'ils font de ce mot, a fait donner à ces calèches le surnom de « *marche don* »!

Le voyage durait trois ou quatre jours. En 1785, Hadfield et deux compagnons montèrent de Québec à Montréal en trois jours, du 18 au 20 août. Partis de Québec à 7 heures du matin, ils arrivèrent à Sainte-Anne-de-la-Pérade, à 10 heures du soir; la deuxième étape les mena à Berthier; et le troisième jour ils parcoururent la distance Berthier-Montréal. Ces voyages devaient être assez fatigants, surtout lorsque le postillon trop lourd imprimait à la calèche une inclination plongeante. Lambert se plaint aussi du soleil, du vent et de la pluie, contre lesquels le véhicule découvert n'offre aucune protection.

Les fréquents arrêts aux maisons de postes apportaient un peu de détente physique. Les voyageurs en profitaient pour se rafraîchir et noter quelques détails de mœurs. Weld décrit une arrivée: « A peine fûmes-nous aperçus des gens de la maison, que le maître de poste, son épouse et toute sa famille en sortirent avec précipitation, pour nous recevoir. Le postillon, après avoir fait claquer son fouet, descendit de cheval avec un air de majesté, s'avança le chapeau à la main vers l'hôtesse, la salua respectueusement, et l'embrassa sur les deux joues, ce à quoi elle se prêta de la manière la plus gracieuse. Cette cérémonie ne manque jamais de se répéter à chaque poste (il y en avait 29 entre Québec et Montréal), et ce n'est qu'après quelques minutes employées à des félicitations mutuelles sur le bonheur de se revoir, que l'on songe à préparer une nouvelle voiture. »

Les voyageurs étaient bien forcés de coucher en route. Il semble que le service d'hôtellerie laissait souvent à désirer. Sauf d'honorables exceptions, les maisons de poste manquaient de confort, du moins si on en croit Jacques Viger. Ses commentaires sur les auberges du parcours manquent totalement d'amabilité. Citons ses impressions de séjour à Champlain, près des Trois-Rivières: « Nous sommes partis de Machiche lundi, pour aller coucher chez Dorval à Champlain. Dieu, quelle abominable maison! Je n'ai rien vu de longtemps d'aussi sale et malpropre que cette maison et ses hôtes, une vieille, deux de ses filles et bien du monde encore. J'ai demandé des saucisses, il n'y en avait pas; j'ai demandé une omelette, point d'oeufs; j'ai demandé un poulet, ah, pourtant et malheureusement il y en avait. Il m'a fallu attendre plus d'une heure avant qu'il fût apprêté; encore, lorsqu'on me l'a servi, il était tout crud, le sang coulait en le dépeçant; les patates, coupées par tranches, n'étaient pas cuites et le lard était brûlé. J'ai demandé du thé. On m'en a donné, avec du sucre blanc, non en morceaux, mais soigneusement écrasé en cassonade. L'eau que j'ai aussi bue en cette maison était fort désagréable au goût. Dieu sait (et je ne l'ignore pas) quel lit j'ai eu; autant eut-il valu coucher sur des épines, du moins je les aurais vues; mais dans ce lit, on ne roulait que sur des pointes et on ne pouvait les fuir, puisque c'étaient autant de plumes qui perçaient la toile partout où j'apuyais mon pauvre corps. »

Tous les voyageurs ne subissaient pas les désaventures dont se plaint Viger. Il en est même qui prirent la peine d'inscrire dans leurs observations des notes flatteuses au sujet du menu et des lits.

Il ne faut pas confondre le transport par calèches de postes avec le service postal. « Le transport de la malle régulière, sous la direction du maître général de la poste, était une entreprise différente de celle des maisons de poste. Elle était portée par des courriers qui partaient tous les jours à 4 heures de Québec et de Montréal. »

Un peu après 1800, un service de diligence vint s'ajouter au régime des calèches. A ce sujet, Bouchette note ce qui suit, en 1815: « La commodité et l'aisance sont maintenant beaucoup accrues par

une diligence qui part régulièrement de chaque ville tous les jours de l'année; dans l'été, elle est attelée de quatre bons chevaux comme en Angleterre; dans l'hiver la caisse de la voiture est placée sur un traîneau, et tirée par le même nombre de chevaux; dans cette saison elle fait le voyage un peu plus promptement; elle porte six passagers dans l'intérieur, avec un bagage en proportion: le prix de cette voiture est un peu plus cher que par la poste, mais les commodités sont certainement supérieures aux différentes places où l'on s'arrête, où l'on peut toujours se procurer ce qu'il y a de mieux, les rafraîchissements et tous les avantages d'une auberge. »

Le commun des mortels, nous l'avons dit, n'avait pas les moyens de payer de \$18.00 à \$30.00 pour aller de Québec à Montréal, ou vice-versa. Quelques-uns voyageaient dans leurs voitures particulières, calèches ou charettes; d'autres se servaient tout bonnement de leurs moyens naturels de transport: les jambes! Un voyage d'une centaine de milles à pied n'effrayait pas les anciens. Le coureur de bois Lajimonière, qui fit 2,000 milles à pied en 1816, pour porter un message à lord Selkirk, à Montréal, n'avait pas du tout l'impression d'avoir accompli un exploit extraordinaire! Même assagés par leur vie tranquille de la ferme, les paysans de 1800 n'étaient pas *regardants* de leurs pas. Les citadins non plus, surtout les jeunes. Un passage de la vie de Mgr Plessis, raconté par l'abbé Ferland, trouve bien sa place ici. Alors qu'il était élève dans les classes supérieures du petit séminaire de Québec, le futur évêque voyait se poser chaque année le problème du retour chez lui. Il ne fallait pas songer aux calèches de poste: la bourse du fils d'un forgeron ne pouvait supporter pareil luxe. Il y avait bien les goélettes, où on pouvait trouver passage pour un ou deux dollars, mais il n'y en avait pas toujours de prêtes à partir. D'ailleurs la navigation par les goélettes était fort lente lorsqu'il fallait remonter le fleuve. On rapporte que de malheureux écoliers, partis de Québec au milieu du mois d'août sur un de ces petits bâtiments, eurent à passer cinq semaines dans leur étroite prison, et arrivèrent à Montréal au moment où finissaient les vacances!

« Bien différente, note l'abbé Ferland, était la voie de terre pour les vigoureux gaillards qui préféraient la suivre. Réunis dans la chapelle du séminaire, les voyageurs saluaient, par un cantique, la protectrice des pèlerins; puis la bande joyeuse défilait; elle poussait un cri d'adieu au milieu de la grande cour, et, comme une volée d'outardes à l'automne, se dirigeait vers l'ouest, qui pour elle renfermait la terre promise.

« Avec six semaines de vacances à l'horizon, un léger paquet sur leurs épaules, et un coeur bondissant de plaisir, le jeune étudiant marchait lestement, tantôt au refrain de quelque chanson populaire, tantôt au milieu des gais propos et des rires bruyants de ses compagnons. Vers le milieu du jour, on s'arrêtait sur le bord d'un ruisseau, ou au pied de quelque orme séculaire; les sacs se vidaient, et les provisions étalées sur l'herbe disparaissaient rapidement devant l'appétit des voyageurs. Le soir, on frappait à la porte d'une de ces blanches maisons qui bordent le grand chemin depuis Québec jusqu'à Montréal; le costume de séminariste procurait partout un accueil favorable et une bienveillante hospitalité. La grand'chambre était mise à la disposition de messieurs les écoliers; pour eux, le feu pétillait plus ardent dans la cheminée, la nappe la plus blanche était étendue sur la table, les omelettes les plus rebondies se succédaient dans la poêle. Au soleil levant tous étaient sur pied; lorsque, après un bon déjeuner, le trésorier de la bande offrait à la maîtresse de logis de payer les dépenses causées par lui-même et ses compagnons, il était arrêté par un refus, que suivait une invitation de ne pas oublier la maison quand ils descendraient. »

Une description de ce genre suffirait à nous redonner le goût du sport intelligent qu'est la marche à pied. Certains groupes de routiers ont ressuscité les excursions à pied à travers la province. Un bon moyen de se tenir en forme et d'étudier son pays! Souhaitons qu'il se généralise... et que se généralisent en même temps les auberges de jeunesse.



L'eau, même en 1800, gardait la préférence comme moyen de communication et de transport. Le commerce utilisait les voiliers de tous formats. Il en montait jusqu'à Montréal qui avaient une capacité de 400 tonneaux. Les particuliers utilisaient des véhicules moins imposants. Le canot, fabriqué en écorce de bouleau ou creusé dans un tronc, demeurait l'embarcation favorite. Le canot d'écorce surtout. Bien que très fragile et très instable, il conservait la faveur populaire à cause de sa vitesse, de sa légèreté et de sa docilité à répondre à tous les efforts des avironneurs. Toutefois, pour l'usage courant et pour le petit transport on utilisait surtout des embarcations de bois, des bateaux plats, pointus aux deux extrémités, qui marchaient à la voile ou sous la poussée de quatre rameurs assistés d'un homme au gouvernail. Ces bateaux mesuraient une quarantaine de pieds, par 6 de large et 4 de profondeur. Ils servaient au fret des marchandises; souvent aussi ils acceptaient des voyageurs. C'est dans un bateau de ce genre que Weld descendit de Montréal à Québec. Son journal témoigne que les propriétaires se préoccupaient du confort de leurs passagers: « Notre bateau avait une autre commodité qui ne contribua pas peu à rendre notre voyage agréable. On avait placé au centre un tendelet de toile peinte, soutenue par des cerceaux, comme on en voit sur nos chariots de campagne, et assez large pour couvrir une demi-douzaine de chaises et une table, et qui, en même temps qu'il nous servait d'abri contre l'inclémence du temps, était assez ouvert pour nous laisser apercevoir toutes les beautés naturelles et les charmantes perspectives que nous présentaient les deux rives du fleuve ». La descente prenait d'ordinaire trois jours, marqués de haltes chaque soir, parce que les navigateurs ne voyageaient pas de noirceur sur le fleuve. On arrêtait aux endroits les mieux réputés et des danses s'organisaient en l'honneur des hôtes de passage.

L'année 1809 vit apparaître sur le fleuve le premier bateau à vapeur. Une force nouvelle venait au secours de l'homme. L'ingéniosité humaine, qui avait percé bien lentement le secret des énergies mystérieuses cachées dans la nature, arrivera coup sur coup à des découvertes qui transformeront ses conditions de vie matérielle. Jusque-là, les muscles des rameurs et les souffles capricieux du vent fournissaient toute la force motrice des transports sur eau. Sur terre, on avait au moins les bêtes de somme: boeufs et chevaux, pour suppléer aux insuffisances physiques du roi de la création! Une ère inouïe va s'ouvrir. Au début, la conquête de l'eau-force prit une allure assez modeste. *L'Accommodation*, bateau de 85 pieds de longueur par 16 de largeur, pouvait atteindre, avec les puissances conjuguées du courant et de son petit moteur de six chevaux-vapeur, la vitesse prudente et soufflante de 5 milles à l'heure! Parti de Montréal à 2 h. 30, p.m., le 1er novembre 1809, il toucha Québec à huit heures du matin, le 4. La course avait duré 66 heures, ce qui, en ôtant les 30 heures passées à l'ancre, donnait 36 heures de marche pour une distance de 180 milles. Au retour, contre le courant, le *bateau à fumée* fit piteuse mine: il prit plus de huit jours à remonter vers son point de départ. Tout de même, c'était un premier pas, et les riverains durent croire à quelque prestige diabolique en voyant passer ce bateau à double cheminée... qui avançait sans rame ni voile et dégageait une épaisse fumée. *L'Accommodation* se montrait bienveillante pour les passagers; pour le prix modique de \$8.00, elle les amenait de Montréal à Québec et leur fournissait la nourriture et une couchette dans la cabine générale où s'alignaient une vingtaine de lits. Le nouveau procédé de navigation s'améliora lentement, sans toutefois détrôner tout de suite ni la voile ni la rame. En 1820, il y avait 7 bateaux à vapeur en service sur le Saint-Laurent, entre Montréal et Québec.

L'application de la vapeur à la navigation suggéra, semble-t-il, une autre formule de pouvoir central branché sur des roues à palettes: les *horse-boats*. Le *horse-boat* était tout simplement un bateau portant de chaque côté des roues à palettes mises en branle par quatre ou six

chevaux qui tournaient autour d'un gros poteau vertical, espèce de tourniquet, qui communiquait son mouvement à l'arbre de couche. « Dès 1812, des *horse-boats* faisaient la traversée entre Québec et Lévis. Les bateaux-traversiers actuels entre les deux rives peuvent être considérés comme des palais si on les compare aux *horse-boats* d'antan. Ceux-ci marchaient à pas de tortues. La traversée durait parfois trente minutes. Quand à l'aménagement, il était plutôt sommaire. La seule salle ou cabine du bord pouvait contenir à peine dix personnes. Les autres passagers étaient obligés de rester au soleil, au vent ou à la pluie. »⁽¹⁾ Ces bateaux-à-chevaux tinrent bon pendant plusieurs années; il y en aurait même eu en service sur certaines rivières des environs de Montréal jusqu'en 1890 ou 1895.

Un autre genre de véhicule aquatique mérite pour le moins une mention dans cette rétrospective des moyens de transport. Il s'agit des cageux, ou radeaux, qui, même sous le régime français, descendaient le Richelieu et le Saint-Laurent à destination de Québec. Ces trains flottants, mesuraient de 40 à 50 pieds de large et quelquefois plus. On les formait d'un ou deux rangs de pièces solidement assemblées. Des cabanes de bois ou de toile servaient de cuisine et de dortoir pour l'équipage; parfois les cageux tendaient des voiles pour accélérer la descente, mais habituellement on les conduisait à la rame. John Lambert parle de cageux portant de 100 à 150 rameurs et il note la présence de plusieurs abris en planche dressés sur ces larges plateformes flottantes. Sur ces pontons, les rameurs menaient joyeuse vie bien que la besogne ne manquât pas d'être rude surtout lorsque la houle agitait la surface et menaçait de disloquer les pièces du radeau. Le passage du lac Saint-Pierre inquiétait particulièrement les hommes de cages; les colères de l'eau étaient parfois violentes sur cette grande nappe exposée aux vents et, à leur sortie du lac, en arrivant aux Trois-Rivières, les hommes, enfin délivrés, se sentaient tout gaillards. Ils saluaient la ville de leurs plus alertes chansons de rame et ils dépê-

(1) B.R.H.

chaient souvent une barque pour aller aux provisions et pour refaire le plein des cruches de rhum ou de whisky aux magasins des messieurs Hart.

Le bateau *Durham* connut lui aussi une certaine vogue après 1809. Il différait du bateau ordinaire dont nous avons déjà parlé, en ce qu'il avait une quille et mesurait jusqu'à 90 pieds de longueur. Il servait lui aussi au transport des marchandises sur le fleuve.

Le développement rapide du Haut-Canada, à partir de 1800, provoqua une grande activité commerciale dont bénéficia surtout la ville de Montréal. Les départs se faisaient de Lachine. Les bateaux pointus, d'une quarantaine de pieds de longueur, portaient jusqu'à 10,000 livres de fret; quatre hommes aux rames et un au gouvernail constituaient tout l'équipage, formé presque entièrement de Canadiens-français. La montée jusqu'à Kingston exigeait habituellement une semaine alors que la descente s'effectuait d'ordinaire en trois jours. Le commerce des lacs entretenait près de 400 bateliers qui gagnaient peu à cette tâche de parias, mais qui s'estimaient quand même heureux. La Rochefoucauld, qui a vu de près ces durs tâcherons canadiens-français, leur rend un bel hommage: « Ce sont les meilleurs rameurs, les plus industriels pour sortir d'embarras, les plus endurcis à la peine, les plus durs à la fatigue, les plus sobres, quoique buvant quelquefois un peu trop de rhum; alors leur gaieté les porte au tapage, comme elle porte souvent les Anglais au morne silence. »

« Le Canadien est brave, ardent, poursuit La Rochefoucauld; il entreprend et soutient avec courage les travaux les plus pénibles, se console et se délasse en fumant, en riant et en chantant; rien ne le dégoûte, rien ne l'arrête, ni la longueur des voyages, ni l'excès des fatigues, ni la mauvaise nourriture, pourvu qu'il soit soutenu par de bons propos, et par quelques plaisanteries. Ce sont eux qui sont chargés de toute la navigation. »

Hadfield s'émerveille à son tour de la bonne humeur inaltérable des hommes qui conduisent la flottille de bateaux sur laquelle il a pris place. Et il s'étonne, une fois le soir venu, de les voir s'ébattre

autour du feu de camp, danser et chanter assez tard dans la nuit. De sa tente, il observe leurs évolutions et il loue, dans son journal de voyage, l'aisance dégagée de leurs mouvements et la grâce étonnante avec laquelle ils exécutent en cadence leurs pas et leurs gestes correctement rythmés.

Le matin venu, au cri de *lève! lève!*, toute la bande se secoue et s'affaire pour entreprendre une nouvelle étape de misère joyeuse. On double les pointes, en s'arcboutant sur les gaffes, car les rames ne suffisent plus contre le courant adverse; souvent même il faudra sauter à l'eau, s'atteler comme des bêtes de halage sur les bateaux qui dansent au bout de la cordelle tendue. Dans les passages les plus raides, les équipages de deux ou trois bateaux uniront leurs efforts et s'aideront mutuellement; c'est pour cette raison que les bateaux marchands partaient toujours par groupes de sept ou huit à la fois.

« Les efforts qu'exige le travail de la cordelle, du crochet et de l'aviron, écrit Weld, sont si considérables, que les hommes sont obligés de s'arrêter fréquemment pour reprendre haleine. Les lieux de repos sont marqués, et éloignés les uns des autres d'un demi-mille, d'un mille, quelquefois de deux, mais jamais de plus de quatre. Les bateliers qui sont presque tous des Canadiens-français, appellent ces endroits des *pipes*, parce que c'est là qu'ils remplissent leur pipe. Un Canadien-français est rarement sans avoir la pipe à la bouche, soit qu'il travaille à l'aviron ou à la charrue, soit qu'il voyage à pied ou à cheval, et l'usage constant qu'il en fait, le met en état de déterminer avec précision la distance d'un lieu à un autre. Tel village, dit-il, est à trois pipes d'ici: ce qui signifie que sa distance, pour un homme à pied, est égale à la durée de trois pipes de tabac. Suivant l'acception la plus générale, une pipe vaut à peu près trois quarts d'un mille anglais. »

Après ces commentaires, Weld nous décrit à son tour l'arrivée à un lieu de campement: « Nous débarquâmes à la pointe de l'île, et nous dressâmes notre tente dans une prairie située sur le bord de l'eau. Les bateaux furent tirés sur le sable, et les bateliers, au nombre

de cinquante environ, se séparèrent en différentes bandes, et allumèrent des feux sur le rivage, pour faire cuire leurs provisions du lendemain et avoir chaud pendant la nuit. Ces conducteurs de bateaux sont, comme je l'ai observé, des hommes d'une constitution très robuste. Lorsqu'il fait beau, ils dorment sur l'herbe, enveloppés d'une simple couverture de laine, qui ne leur va pas jusqu'aux genoux; et lorsqu'il pleut, une voile ou une couverture, qu'ils tendent du côté d'où vient le vent, et à laquelle ils donnent une position inclinée, est le seul abri qu'ils jugent nécessaire. Chacun d'eux a eu soin de se pourvoir, en partant, d'une quantité suffisante de porc salé, de biscuit, de pois secs, et d'eau-de-vie. Ils font avec le porc, les pois et le biscuit, une soupe dont ils remplissent un grand vaisseau qu'ils placent à la proue du bateau, et dont ils font leur repas, aux heures et aux lieux de repos. Cette soupe, dans laquelle ils mêlent quelquefois des concombres, fait leur nourriture principale. »

Cette vie rude et hasardeuse, au service de maîtres pas toujours commodes, plaisait quand même aux descendants des rudes aventuriers normands. Ils la préféraient aux besognes de tout repos des paysans ou des citadins embourgeoisés. D'ailleurs la nostalgie des courses déracinait même les terriens et les arrachait aux foyers trop remplis des vieilles paroisses. Des familles complètes commençaient déjà à émigrer vers les terres de l'ouest américain. La Rochefoucauld nous raconte la montée d'une famille vers la région des Illinois. L'année précédente, le mari était monté seul explorer le pays, puis il était revenu chercher sa femme et ses enfants: « Cet homme, sa femme et quatre enfants, étaient embarqués dans un canot d'écorce, long tout au plus de quinze pieds, et large de trois. Le père et la mère pagayaient à chacun des bouts de la pirogue; les quatre enfants étaient assis ou couchés sur les matelas et autres effets de ces bonnes gens, le plus âgé pagayait aussi, et tous poursuivaient, en chantant, ce voyage de 1,100 milles au moins... Ils s'arrêtent tous les soirs, élèvent une espèce de tente qu'ils forment avec un de leurs draps de lit, et qu'ils assujétissent avec deux perches qu'ils coupent; ils font leur petite cuisine,

souper et s'enveloppent dans leurs couvertures jusqu'au lendemain, repartent vers les 8 heures, s'arrêtent dans le jour une fois pour manger, et se remettent en chemin jusqu'au soir. Ils font généralement 15 à 20 milles par jour. »

Les bateliers du secteur Montréal-Kingston, et les émigrants occasionnels vers les pays du centre américain, ne méritaient pas encore le nom de *Voyageurs*. Ce titre envié était l'apanage exclusif des engagés des compagnies de traite de fourrures. Pour y avoir droit, il fallait au moins avoir servi sur les canots allant à Mackinaw ou à Grand-Portage.

Les *Voyageurs* formaient une caste très spéciale. Leurs aventures lointaines, amplifiées par des récits copieusement embellis; leurs courses périlleuses vers les Pays d'En Haut, que l'imagination populaire enveloppait d'un halo de légende; leur bonne humeur, leur allure gaillarde, les particularités de leur accoutrement pittoresque, surtout le plumet que les vétérans de l'Athabaska avaient le privilège d'arborer, tout cela conférait aux canotiers des grands espaces un panache qui les désignait à la curiosité et à l'admiration publiques.

Les *Voyageurs* se savaient populaires et ils ne manquaient pas de se prévaloir de leurs avantages. Ils affectaient un mépris complet pour les métiers terre-à-terre auxquels se livraient prosaïquement les habitants des régions civilisées. Hors la grande vie large, libre, dangereuse mais si captivante, du canot, des portages, des rapides, des nuits en plein air par tous les temps et sous tous les cieux, rien ne méritait à leurs yeux l'attention d'un homme digne de ce titre.

Les airs avantageux que se donnaient les seigneurs de l'aviron et du collier de portage reposaient d'ailleurs en partie sur des mérites et sur des services réels. Nous devons un tribut d'admiration à ces types costauds et rudes qui ont écrit de belles pages d'histoire. Ils avaient du cran, l'amour du risque, une jovialité exubérante, de l'audace à en revendre, une sûreté d'oeil et de main qui émerveillait les bourgeois. Leur résistance à la fatigue confinait au prodige: l'épuisement, les périls de tout genre, le froid, la pluie, la faim, le vent, rien

ne les arrêtait lorsque la consigne était d'aller de l'avant. Malgré leur vie errante, hors de tout contrôle et de toute influence moralisatrice, ils avaient conservé un fond réel de droiture, de courtoisie, d'honorabilité.

Les départs des Voyageurs avaient lieu chaque printemps du village de Lachine. Les grands canots blonds, montés par des équipages de neuf hommes chacun, se mettaient en marche par flottilles de 8 à 10 à la fois. Nous avons déjà parlé des canots de traite, dont les plus réputés venaient des Trois-Rivières. Fabriqués d'écorce de bouleau, renforcie par une membrure de bois de cèdre, ils atteignaient des proportions étonnantes: 40 *pieds par 6 de large*, et ils pouvaient porter des charges de 10,000 livres; la charge-type d'un canot de traite se répartissait comme suit: 65 paquets ou pièces de marchandises de traite, une provision de rhum pour les avironneurs, 40 livres de bagages par homme, des provisions de bouche pour le voyage: pain, lard, fèves, pois, boeuf salé; deux toiles huilées pour couvrir les marchandises périssables; des voiles, des haches, de la corde de halage, des marmites, de la gomme à réparations, des pièces d'écorce, du fil de racine et une éponge pour vider l'eau de pluie ou les paquets liquides embarqués dans les bouillons des rapides, etc...

Les ballots de marchandises d'un canot de traite pouvaient contenir: 1,500 livres de spiritueux, du rhum surtout; 600 livres de lard, de boeuf, de graisse; 400 livres d'ustensiles et d'articles divers en fer; 1,000 livres de fusils, poudre et balles; 500 livres de farine, 900 livres de tabac, plus un assortiment considérable de couvertures, de gros draps, de rubans de fil et de laine, de bracelets de porcelaine, d'ornements en cuivre ou en argent, etc. Tous ces articles étaient emballés par paquets d'une centaine de livres de pesanteur. Comme la plupart avaient un voyage de 1500 à 2000 milles à affronter, il fallait assurer un empaquetage solide et hermétique. Des indications précises devaient permettre également une identification rapide et un contrôle précis à chaque portage.

Une partie des canots de traite s'arrêtait au poste de Mackinaw,

situé à 700 milles de Lachine. La course prenait d'ordinaire 26 jours; elle était coupée de 36 portages. A chaque portage, il fallait prendre terre avec précaution, décharger les paquets, et tirer le canot hors de l'eau; l'opération exigeait l'effort d'une dizaine d'hommes. Six bons hommes le chargeaient ensuite sur leurs épaules et s'engageaient dans la piste étroite et inégale, pendant que le reste de l'équipage commençait le transport des ballots de marchandises sous la surveillance du commis. Celui-ci devait avoir l'oeil ouvert, car il était responsable du chargement précieux. La charge d'un bon portageux pouvait aller jusqu'à trois ou quatre pièces, c'est à dire 300 à 400 livres. Et les hommes ne devaient pas flâner en route. Une fois le transbordement du canot et des paquets terminé, on faisait une très courte halte à l'extrémité de la piste, histoire de reprendre souffle et d'allumer une pipe, puis le jeu des avirons recommençait. Les canots qui n'arrêtaient pas au poste de Michillimackinac poursuivaient leur course vers Grand-Portage à 400 milles plus loin. Le lac Supérieur n'était pas toujours d'humeur tranquille et souvent obligeait les équipages à des haltes forcées. Ces retards devaient se racheter par des étapes doubles qui tenaient souvent les rameurs à la tâche 20 heures sur 24!

Assez souvent, un des bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest participait à l'expédition. Le canot où il prenait place jouait un peu le rôle de canot-amiral. Les officiers de la Compagnie ne badinaient pas avec le protocole; ils se donnaient l'allure de grands seigneurs, et ils entendaient être traités comme tels. Leur canot portait l'oriflamme de soie de la compagnie et les meilleurs rameurs devaient en assurer la manoeuvre. Au centre, un matelas et des coussins formaient litière; une fois l'embarcation lestée et mise à l'eau, on portait le bourgeois à bras d'homme et on le déposait délicatement dans la niche préparée pour le recevoir. On posait ensuite son fusil bien à la main; son épagneul ou son chien préféré devait aussi bénéficier d'un espace confortable, près du maître, ainsi que le coffret particulier contenant les munitions de bouche: porto, madère, brandy et rhum. Le cérémonial terminé, un homme présentait au bourgeois la pipe

qu'il avait soigneusement bourrée de tabac fin et il ne restait plus qu'à attendre le signal du départ. Les rameurs des autres canots de la caravane se tenaient à l'attention, prêts à plonger leurs avirons dans l'eau. Le spectacle ne manquait pas de beauté. Les embarcations aux extrémités recourbées et ornées de dessins bizarres oscillaient doucement sur l'eau calme. Les habits éclatants des rameurs, les mouchoirs écarlates noués autour des cous puissants ou sur les chevelures en broussaille, l'éclat chaud des avirons neufs, tout cela composait un ensemble plein de couleur.

Au signal, tous les avirons plongeaient en cadence, pliant sous l'effort des bras musclés, et les canots, enfoncés jusqu'à six pouces du bord, fendaient l'eau bleue avec un bruissement de soie déchirée. En formation strictement observée, la flottille prenait rapidement du champ, pendant que de la rive les parents et les curieux saluaient les partants de leurs vivats et de leurs gestes d'amitié et de bon voyage.

Dès le départ, un des hommes entonnait un chant à répondre et tous les rameurs reprenaient en chœur en scandant les mots au rythme régulier des avirons. La qualité vocale entraînait en ligne de compte dans le choix des Voyageurs et valait parfois un supplément de salaire. Tout le long de la course les chants accompagnaient l'effort épuisant des hommes et leur donnait du cœur à l'ouvrage. « Ils chantent pour appuyer et rythmer le coup des avirons, ils chantent pour secouer la torpeur de la fatigue et... parce que ça fait plaisir au bourgeois. »

A chaque arrêt, la cérémonie du transbordement recommençait. Les hommes sautaient à l'eau pour maintenir l'embarcation et des bras vigoureux extrayaient le patron de sa niche pour le porter précieusement sur la terre sèche. Si le moment était venu de camper pour la nuit, les canotiers déchargeaient tous les ballots, les empilaient à un endroit sûr et les recouvraient de toiles pour les protéger contre les imprévus de la température. Pendant ce temps, les meilleurs hommes de l'expédition dressaient la tente du bourgeois à l'endroit le mieux choisi pour le confort et pour la beauté du site. Des feux s'allu-

maient ensuite sur la grève pour chasser les moustiques, sécher les habits des hommes, et cuire les mets du souper. Le bourgeois avait d'habitude son cuisinier personnel et même son boulanger-pâtissier. Ses ballots de provisions tranchaient sur la simplicité des vivres destinés aux manoeuvres. Il y avait là toute une collection de mets fins : saucisses, oeufs, pâtés de veau et de faisan, rosbif froid, jambon, langue, queues de castor, boeuf salé, thé, sucre, etc... En très peu de temps, tout était prêt, et, le souper pris, le bourgeois se retirait sous sa tente, pendant que les hommes, dans leurs habits trempés, s'étendaient sous les canots renversés sur la grève. La nuit était brève. Même quand tout allait normalement, sans anicroches, les conducteurs d'équipes criaient le réveil vers deux ou trois heures du matin. Et il fallait se lever sans délai. Les hommes dormaient d'ordinaire tout habillés et, une minute après le cri : lève, lève, des ombres s'agitaient autour des canots et des amas de paquetons. En moins d'une demi-heure, les canots étaient remis à l'eau, les paquetons replacés dans leur ordre fixe, et la flottille prête à reprendre la course monotone vers l'ouest. Cette étape du matin était la plus agréable ; l'air frais, humide, parfumé de toutes les senteurs de la forêt mouillée de rosée, secouait le sang et activait le jeu des palettes. Les chansons sonnaient mieux dans le grand silence sonore de l'aube. Toutes les fatigues de la veille étaient disparues, oubliées, et l'on repartait avec un coeur et des bras neufs.

Tous les quatre ou cinq milles, une courte pause permettait d'allumer les pipes et de donner quelques secondes de répit aux muscles. A 8 heures du matin, si un endroit propice s'offrait sur une grève ou une pointe de sable facile d'accès, les canots piquaient vers la terre et on organisait le déjeuner. L'air frais chargé d'arômes, et 5 ou 6 heures de palettage à jeun, dispensaient les hommes de recourir à des apéritifs pour réveiller leur appétit. En vitesse on sortait les provisions, on allumait des feux, et les mâchoires entraient en danse. Les chefs de brigades ne donnaient pas plus de 45 minutes pour la cérémonie du déjeuner et de la toilette sommaire des hommes. Avec une exactitude impitoyable, le signal du départ renvoyait tout le monde

au poste et la danse des avirons recommençait. Le deuxième repas se prenait vers deux heures; le règlement autorisait tout juste 20 minutes, 30 au plus, pour cette opération importante. La dernière bouchée à peine avalée, les forçats volontaires reprenaient l'aviron en chantant; le soleil tapait sur les crânes et le miroir à facettes mobiles de l'eau réfléchissait la chaleur aveuglante sur les faces brûlées, doublant ainsi le supplice. Mais on chantait tout de même et les canots allaient toujours de l'avant.

Chargés d'un poids d'environ 10,000 livres, les barques d'écorce avançaient à la vitesse de 4 à 5 milles à l'heure. La journée normale tenait les hommes 18 heures en service actif; les repas et le sommeil se partageaient le reste des 24 heures, soit 6 heures en tout pour les trois repas et pour le repos de la nuit. A ce jeu, on parcourait de 75 à 100 milles par jour, donnant, dit M. J.-S. Blais, une moyenne de 50 à 60,000 coups d'aviron! Le rendement journalier subissait forcément des variations considérables; dans les rapides, les canots heurtaient parfois des cailloux et il fallait réparer les accrocs causés à l'écorce; malgré l'audace des rameurs, le vent rendait souvent l'avance absolument impossible sur les Grands Lacs, et on était bien obligé alors d'attendre, à l'abri d'une baie, le retour du temps calme. Les convois destinés au poste du Grand-Portage, sis à l'extrémité du lac Supérieur, à 1100 milles de Montréal, prenaient d'ordinaire six semaines à atteindre leur but. Le service du poste de Mackinaw, situé à 700 milles seulement, prenait de 25 à 26 jours. La route préférée était: l'Outaouais, la Mattawa, le lac Nipissing, la rivière Française, le lac Huron, le saut Sainte-Marie et le lac Supérieur.

Juin et juillet amenaient une animation extraordinaire aux deux postes de rencontre des équipes de la Compagnie du Nord-Ouest. Les hivernants s'amenaient des postes les plus lointains de l'ouest et du nord, avec leurs chargements de fourrures précieuses qu'ils devaient échanger contre les ballots de marchandises apportés de Lachine. A la fin de juin, un millier d'hommes se trouvaient réunis à Mackinaw, tandis que le poste de Grand-Portage en recevait plus de 2,000, vers

la mi-juillet. Ces contacts des traiteurs des Pays d'En Haut avec les canotiers de Montréal donnaient lieu à des réjouissances tapageuses. Pendant que les associés de la Compagnie et leurs principaux lieutenants siégeaient solennellement, avec un appareil destiné à impressionner les avironneurs-bêtes-de-somme, les Voyageurs fraternisaient joyeusement et les cris, les chants, les danses, secouaient le calme de la solitude. Ce bref intermède de joie brutale faisait oublier les fatigues et les ennuis endurés. Les hivernants surtout qui, depuis des mois, vivaient seuls dans les coins perdus de l'Extrême-Ouest savouraient sauvagement ces moments de détente.

D'ailleurs la séparation venait très vite briser cette joie exubérante. Les hivernants repartaient avec les charges de marchandises et de provisions amenées de Montréal. Une fois les pénibles trois lieues du Grand-Portage franchies, ils pointaient vers le soleil couchant les proues courbées de leurs longs canots et le jeu alerte des avirons recommençait au rythme des chansons mélancoliques ou enlevantes. Pendant ce temps, les canots de Montréal revenaient vers leur point de départ avec les ballots de fourrures destinés aux élégants et aux élégantes du Vieux-Monde.

Bon an mal an, la traite rapportait plusieurs centaines de milliers de dollars. Sur ce point comme sur tant d'autres, les Canadiens ne recueillent que les miettes. Alors que les bourgeois anglais ou écossais s'enrichissent sans effort, les nôtres reçoivent des salaires pitoyables. Pour un voyage de cinq mois, les guides obtenaient environ \$150.00; les hommes de manoeuvre retiraient beaucoup moins; les *devants* et les *derrières* de canot, sur qui reposait le gros de la manoeuvre, étaient payés \$80.00 pour cinq mois, tandis que les simples avironneurs et porteurs de paquets ou de bourgeois se voyaient gratifiés d'un montant de \$50.00 pour cinq mois de travail à 18 heures par jour! Ce qui ne les empêchait pas de servir leurs maîtres avec une fidélité aveugle et de chanter joyeusement à coeur de jour!

Longtemps après 1800, les canots et leurs équipages intrépides resteront les maîtres presque absolus des immenses régions de l'Ouest.

Le déclin graduel du commerce des fourrures amènera la disparition presque complète des Voyageurs. « La phalange des voyageurs et des coureurs de bois disparut aux environs de 1840 », affirme M. Blais. Avec eux se ferme une page importante de la vie d'autrefois. « Les voyageurs et les coureurs, poursuit M. Blais, furent les continuateurs inconscients du rêve de Colomb, de Cartier et de Champlain qui cherchaient la mer Vermeille et la Chine. Jeunes aventuriers intrépides attirés par la magie des forêts; acteurs et comparses d'un grand drame; auxiliaires ignorés d'un grand siècle, ils vinrent, ils vécurent, attirés par la magie des espaces, auréolés du mystère des bois, mais sans laisser plus de traces que leur canot sur la surface des eaux. Et pas un homme de leur race ne s'est encore trouvé pour chanter avec génie leur humble gloire et leur navrante misère. »

Il est difficile d'exalter sans nuances ces types spéciaux d'humanité. Chez eux, les défauts, comme les qualités, ne restaient jamais médiocres. Ils ne faisaient rien à moitié! Tout de même leur existence nous offre des leçons dont les temps actuels pourraient tirer profit. Si nous réapprenions à leur école à aimer les besognes ardues, dangereuses, et à ne pas compter toujours sur les autres pour régler nos difficultés; si nous retrouvions par eux le goût du risque, l'amour de l'effort têtu, le sens de la vie dure acceptée joyeusement, nous découvririons vite combien des problèmes qui nous troublent et nous écrasent pourraient se régler de façon acceptable.

Ceux qui voudront glorifier le coureur des bois devront le présenter avec son compagnon inséparable, le canot d'écorce qui était pour tous les voyageurs un camarade aimé comme un être vivant. Le canot mériterait un monument. Sa courbure gracieuse et les dessins naïfs qui rehaussaient la chaude coloration de sa coque dispenseraient l'artiste de tout effort de création ou de stylisation. Il n'aurait qu'à répéter sans altération le modèle qui, durant plus de trois siècles, a inscrit partout, en terre américaine, sa silhouette conquérante. Nous aurions là, résumé dans son symbole le plus expressif, l'esprit d'au-

dace des hommes qui, allègrement, ont civilisé et dompté notre pays, la prière, la chanson, le sourire aux lèvres.

En attendant cette consécration, accordons-nous souvent la joie d'évoquer les images que suggèrent les voyages de jadis; elles donneront à nos paysages placides un étonnant relief et nos courses sans panache, en automobile, en chemin de fer, ou en bateau, prendront tout à coup une saveur insoupçonnée.

A handwritten signature in cursive script, reading "Abbé Albert Tessier". The signature is written in dark ink on a white background. The first letter 'A' is large and loops back. The name 'Tessier' ends with a small flourish.