

*Records of the Nile Voyageurs 1884-1885 — The Canadian Voyageur Contingent in the Gordon Relief Expedition. Edited with an introduction by C. P. Stacey. Toronto, The Champlain Society, 1959. 285 p. Ill. Two Appendices. Maps.*

Lionel Groulx, ptre

Volume 13, Number 4, mars 1960

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/302013ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/302013ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (print)

1492-1383 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Groulx, L. (1960). Review of [*Records of the Nile Voyageurs 1884-1885 — The Canadian Voyageur Contingent in the Gordon Relief Expedition. Edited with an introduction by C. P. Stacey. Toronto, The Champlain Society, 1959. 285 p. Ill. Two Appendices. Maps.*] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 13(4), 581–583. <https://doi.org/10.7202/302013ar>

*Records of the Nile Voyagers 1884-1885* — The Canadian Voyager Contingent in the Gordon Relief Expedition. Edited with an introduction by C. P. Stacey. Toronto, The Champlain Society, 1959. 285 pages. Ill. Two Appendices. Maps.

Mince événement, semble-t-il au premier abord, que cet embrigadement de quelques voyageurs canadiens, en 1884-1885, pour l'Égypte et le Soudan. Est-il défendu d'y voir, en son premier germe, l'offensive de l'impérialisme militaire de la Grande-Bretagne au Canada ? M. Stacey ne refuse point d'y reconnaître « l'occasion première où des contingents de ce que l'on appelait alors les colonies autonomes (self governing colonies) de l'Empire britannique se porteront au secours de la Mère-patrie, dans une guerre d'outre-mer » (p. 1). Ce contingent de voyageurs, à l'exception de ses officiers, ne relève aucunement, il est vrai, du statut militaire. Toute la dépense de l'entreprise incombe au seul gouvernement de la métropole. Ce régiment de voyageurs, note encore M. Stacey, n'en posait pas moins un précédent qui le dépassait de beaucoup en importance : « C'était le fait précurseur d'un effort beaucoup plus considérable, à l'autre bout de l'Afrique, en 1899-1902, et de l'effroyable effort en Europe, en 1914-1918. » A Québec, le gouverneur général, lord Lansdowne, accompagné de Lady Lansdowne, se rend à bord de l'*Ocean King*, saluer le contingent de voyageurs à son départ. Le gouverneur, dans un discours non dépourvu d'emphase, croit voir « dans la présence des Canadiens en cette expédition, une démonstration au monde entier que l'Empire britannique s'étend à beaucoup plus que les Îles anglaises » ; et le gouverneur exalte « les descendants de ces guerriers et marins qui, il y a des siècles, ont jeté sur les rives du Saint-Laurent, les fondements du Dominion ».

Quels événements ont donc préparé cette expédition de 1884 ? Depuis 1882 l'Angleterre occupe l'Égypte. Elle s'emploie à déployer des couvertures le long du passage de Suez. Le Soudan menace la vallée du Nil et la sécurité même de l'Égypte. Mohammed Ahmed, surnommé le Mahdi, et qui se croit, selon la prétention musulmane, le prestigieux prophète des derniers temps, met en pièces les troupes égyptiennes et les renforts anglais dépêchés contre lui. Gladstone serait d'avis d'évacuer le Soudan et de l'abandonner à son sort. Une campagne de presse, conduite par W. T. Stead, obtient l'envoi au Soudan de C. G. Gordon, héros excentrique (eccentric heros) paré d'une sorte de légende, l'homme le moins apte du monde, nous dit-on, à préparer l'évacuation projetée. Point de paix en Égypte, écrit Gordon, à moins d'un écrasement du Mahdi. Mais voici Gordon bientôt assiégé dans Khartoum. Il faut se porter à son secours, le dégager. Gladstone

hésite. Puis, on se décide enfin pour une expédition militaire, mais par quelle route la dépêcher ? Lord Wolseley propose et fait accepter une remontée du Nil. Fort bien. Mais il y faut des bateaux, 400 au moins pour le transport des troupes, des munitions et des vivres ; et il y faut surtout des bateliers. Où les prendre ? On songe d'abord à des nègres, puis l'on se rabat sur des voyageurs canadiens qu'on recrutera, si possible, parmi les « hommes de chantier ». Il en vient de Caughnawaga, de Winnipeg, de Trois-Rivières, d'Ottawa, de Peterborough. En tout environ 380, dont 90 d'origine canadienne-française ou d'un nom à consonance française. En raison de cette proportion de près d'un quart dans le nombre total, il semblait, écrit M. Stacey, que l'on dût pourvoir naturellement le contingent d'un officier canadien-français. Tout aussi naturellement, aurait-il pu ajouter, aucun officier de cette sorte ne fut nommé. « Ces voyageurs, convient pourtant l'un de leurs commandants, ont fait un excellent travail. Quelques-uns pourraient n'avoir pas été de bons voyageurs, mais 14 sur 15 sont de bons hommes et ont tout à fait bien compris leur besogne . . . » (p. 179).

La remontée du Nil en bateau n'est pas opération facile. Quatre longues et périlleuses cataractes hachent le grand fleuve. Un transport des hommes et du matériel de guerre, du Caire à Assiut, s'organise d'abord par chemin de fer, puis par bateau à vapeur jusqu'à Aussuan, et de là, jusqu'à Wady Halfa, soit un parcours de 541 milles. Là va maintenant commencer la tâche des voyageurs. A travers les rapides et les formidables cataractes ils auront beau jeu à faire montre de leur adresse. Hélas, mal engagée, c'est-à-dire trop tardivement, lente d'ailleurs en son avance, plutôt mal conduite par un Etat-Major de compétence discutable, l'expédition du Nil aboutit à un lamentable échec. Les troupes arrivent trop tard. Le Mahdi a surpris Khartoum. Dans l'assaut Gordon a été tué. Il n'y a plus qu'à retraiter. Divers engagements ont eu lieu cependant le long du Nil. Les troupes anglaises y ont perdu quelques hommes et quelques officiers. Que deviennent les voyageurs dont l'engagement pour une durée de six mois a pris fin le 9 mars 1885 ? L'on est alors aux environs de la quatrième cataracte. Peu de voyageurs se réengagent et surtout peu de voyageurs canadiens-français : en tout six contremaîtres et 83 bateliers. Les autres Canadiens français rentrent au pays.

Ainsi s'achevait cette aventure qui aurait pourtant son épilogue au Canada. Dès le 10 mars 1885, après la chute de Khartoum, sir Charles Tupper faisait instance pour l'envoi d'une force militaire canadienne au Soudan. John A. MacDonald s'y

opposait fortement: « Le canal de Suez, écrivait l'homme d'Etat, ne nous est d'aucun usage (is nothing for us); pourquoi une dépense d'hommes et d'argent en cette mauvaise affaire?... » Dans son ouvrage, *Que devons-nous à l'Angleterre* (Montréal, 1915, p. 69), Henri Bourassa a pu écrire: « La résistance un moment triomphante du Mahdi et le massacre de Gordon et de ses troupes à Khartoum fouettèrent l'orgueil britannique et ravivèrent le vieil instinct de conquête jusqu'aux confins les plus éloignés de l'Empire. Pour la première fois dans l'histoire de l'Empire colonial de la Grande-Bretagne, des offres de secours armé vinrent de la plupart des colonies dites « autonomes ». C'était le présage de l'évolution dont la guerre sud-africaine devait marquer la phase décisive et la guerre actuelle le couronnement. »

Voilà donc l'équipée que M. Stacey nous raconte dans les 51 pages de son Introduction. Le reste du volume se compose de pièces documentaires recueillies principalement aux Archives publiques d'Ottawa, à la Bibliothèque publique de Toronto. M. Stacey n'a pas épuisé toutes les sources. Il s'en est tenu aux documents officiels ou quasi-officiels, négligeant même maints détails. On voudra lire à l'Appendice I (255-268), la liste des voyageurs recrutés ainsi que les lieux d'origine de ces hommes.

Fait d'histoire de peu d'importance en soi, redirons-nous, mais qu'il faut relier à des conséquences ou à des suites d'ordre majeur.

LIONEL GROULX, ptre