

## LA VIE DU "VOYAGEUR"

---

Le costume du Voyageur nous a été souvent décrit. Une chemise, ordinairement rouge, un bonnet de fourrure et plus tard une tuque en laine rouge; des jambières en peau de chevreuil appelées mitasses qui lui couvraient les jambes; des souliers de chevreuil, sans bas; une braie qui lui laissait le haut des jambes nu; une ceinture fléchée dont les bouts pendaient du côté gauche; une bourse ou sac en peau de chevreuil ornementée de rasade aux couleurs voyantes qui se nommait « sac-à-feu ».

Le Voyageur y logeait son inséparable pipe, son briquet, son tabac et ses autres possessions les plus chères. Le « sac-à-feu » se portait au côté, passé dans la ceinture, à côté d'un couteau à gaine. Parfois le Voyageur se mettait un mouchoir au cou et même sur la tête, mais il préférait son inséparable tuque. Un compagnon non moins fidèle était son célèbre « capot » à capuchon, ordinairement bleu. Comme plusieurs autres mots du Voyageur, le mot *capot* est resté « en anglais » et désigne un manteau à capuchon dont se servent les hommes du Nord encore aujourd'hui.

Contrairement à ce qu'on a généralement cru, le Voyageur n'était pas de stature héroïque. On préférait des hommes plutôt courts, pas trop d'embonpoint non plus, à cause du manque d'espace dans les canots et du poids. Le Voyageur ne dépassait guère cinq pieds et cinq pouces. Il était de force herculéenne cependant et avait une merveilleuse résistance. Il pouvait avironner ou comme il disait: « nager à l'aviron » depuis l'aurore (ou « la barre du jour ») (Taché) jusqu'au soir, c'est-à-dire de 15 à 18 heures durant la belle saison sans en ressentir de fatigue excessive; il pouvait porter, c'est-à-dire porter les pièces de marchandises toutes arrangées d'avance en paquets de 90 livres et se charger de 2 ou 3 et même 4 ou 5 de ces ballots et passer à travers rochers et forêts avec une rapidité étonnante. Sa force résidait surtout dans ses bras. On prétend même que le canotage lui développait des bras d'une longueur dispro-

portionnée. Le Voyageur a laissé, dans l'Ouest canadien au moins, des descendants d'une très grande endurance car la race métisse d'il y a 75 ans était, au dire de tous ceux qui l'ont connue, une race entièrement forte et virile.

Les canots que pilotaient les Voyageurs étaient de plusieurs espèces. Il y avait le canot du maître. Il servait à la navigation de l'Est des grands lacs, là où les eaux sont moins dangereuses et où on a plus d'espaces libres, sans rapides ni portages. Ce canot était de 35 à 40 pieds de long et pouvant porter de 9 à 10 mille livres. Il était monté par 8 ou 10 hommes. A l'Ouest des grands lacs on se servait des canots du Nord. C'était une embarcation de 25 pieds de long environ, qui pouvait porter 5 à 6 milles livres. Celui-là était monté de 5 ou 6 hommes. Il y avait aussi en certains endroits un canot mitoyen appelé « canot bâtard » monté par 7 et 8 hommes au plus et qui pouvait porter 7 à 8,000 livres. En plus, pour les voyages rapides et peu éloignés, on avait un canot encore plus petit appelé « demi-canot » monté par 4 ou 5 hommes.

Le canot était fait de planches de bouleau blanc, recouvertes d'écorce de bouleau. On cousait cette écorce sur la carapace au moyen de racines d'épinette rouge, appelée « Wattape ». Pour rendre le tout imperméable on badiageonnait de gomme de pin fondue au moyen de torches, cérémonie qu'il fallait répéter tous les soirs en voyage, et même plus souvent au besoin. La gueule ou le haut du canot était renforcé par des planches transversales qui en unissaient les deux côtés. Ces planches servaient aussi de siège aux rameurs. On appelait les bouts du canot, la pince. Souvent les canots étaient peinturelurés aux couleurs voyantes: rouge, vert; et parfois une figure de sauvage surmontait la proue. Le personnel du canot était divisé comme suit: le guide qui se plaçait à l'avant du canot et qui en était le chef. D'après Harmon, c'est à lui qu'il appartenait de choisir les routes et les passages moins dangereux. C'est lui qui répondait de la vie des autres et on devait lui obéir. C'est lui qui voyait aux réparages voulus quand le canot se brisait. On l'appelait *l'avant* ou le *devant* du canot. Il avait un aviron plus long que celui des autres. Derrière le devant prenaient place les rameurs, qu'on appelait les

« milieux ». Ils avaient un aviron très court de deux pieds de long au plus et 3 pouces de large. Derrière les milieux, se tenait à la poupe « le gouvernail » qui suivait religieusement les ordres du « guide » ou « devant », et conduisait le canot au moyen d'un aviron plus long lui aussi, à travers roches et rapides. On donnait parfois au devant et au gouvernail le nom de « bouttes » qui, à cause de leur expérience étaient payés plus cher. Une brigade était un groupe de canots—parfois jusqu'à trente et quarante—mais habituellement 8 ou 10 qui se rendaient au même endroit et autant que possible se tenaient ensemble.

Imaginez, si vous voulez bien vous arracher à votre civilisation banale et prosaïque, le départ des canots vers les pays d'en haut et suivez en imagination les hardis Voyageurs. Les canots quittent Lachine en mai. Le départ et l'arrivée aux postes sont toujours des événements importants. Les canots sont chargés: marchandises en paquets de 90 livres; fusils et munitions, couvertures de laine, vivres, boisson en petits barils et toute espèce d'objets hétéroclites. Savez-vous qu'on a déjà monté dans les canots et jusque dans l'Ouest lointain, des pourceaux et des poules? Les passagers, s'il en est, se placent entre les rameurs. Une fois assis, il ne faut plus remuer de peur de briser la délicate coquille de bouleau. Les drapeaux flottent; les voyageurs ont revêtu leurs plus beaux habits et le guide donne le signal. Nous voici en route. A l'église de Sainte-Anne, patronne des Voyageurs, tout le monde descend. On va y faire sa prière, y brûler des lampions et les Voyageurs déposent dans un tronc leurs offrandes destinées à faire dire des messes pour les membres défunts de leur armée d'inconnus, tant l'esprit de corps est puissant. Même les bourgeois protestants ne se soustraient pas à cette obligation. Jusqu'à la rivière Ottawa et jusqu'à la Mattawa, il y a dix-huit portages et autant de décharges. Portager a toujours été le cauchemar des Voyageurs et pour éviter les portages ils ont souvent risqué leur vie en sautant les rapides. Il fallait vider le canot. Les voyageurs, ne pouvant approcher le canot trop près de la rive, devaient se mettre à l'eau et se passer ainsi les paquets (appelés pièces) et même les passagers. Ordinairement les passagers grimpaient sur le dos des Voyageurs

qui les transportaient sur le rivage. De toute façon il fallait l'aide des Voyageurs pour aborder. Une des quatre premières Sœurs Grises qui vinrent au Manitoba par la voie de canots en 1844, pouvait écrire à une de ses compagnes de Montréal: « les scrupuleuses ne seraient pas à leur aise ici ». Les Voyageurs se chargeaient alors des pièces qu'on transportait à une distance d'un tiers de mille dans les plus longs portages. On posait les paquets par terre, on appelait cela une pose, et on revenait chercher d'autres paquets. Habituellement un voyageur portait deux paquets, parfois trois et on en a connu qui en ont porté jusqu'à cinq. On attachait au paquet les bouts d'une bande en cuir, large de trois pouces, qu'on se mettait sur le front de sorte que la pièce reposait sur les épaules du voyageur. On entassait alors les autres pièces sur celle-là.

Certains portages étaient relativement courts et se faisaient en deux ou trois poses. D'autres étaient très longs. On en connaît un de 45 milles, divisés en 120 poses. Dans les endroits moins difficiles et dangereux, on se contentait de soulager le canot en se mettant à l'eau—les passagers restaient alors dans l'embarcation—et en marchant au côté du canot. C'était ce qu'on appelait une décharge. Parfois on attachait un câble au canot et on le tirait, surtout contre le courant. C'était ce qu'on appelait « naviguer à la cordelle ».

Le lever, dans la belle saison, se faisait vers deux heures « à la première barre du jour » comme disaient les Voyageurs. On était censé partir vers trois heures. On naviguait deux ou trois heures puis on déjeunait. Comme on ne prenait que deux repas et que le prochain devait se prendre souvent vers les neuf heures du soir, on servait un copieux déjeuner. Les Voyageurs étaient d'ailleurs de grands mangeurs. Le cuisinier avait préparé le déjeuner la veille. Il avait jeté dans une immense marmite du blé d'inde lessivé—ou à l'est des grands lacs, des pois—et l'avait laissé bouillir longtemps jusqu'à ce que le tout fût changé en espèce de purée épaisse à laquelle, à l'est des grands lacs du moins, on ajoutait des tranches de lard—d'où le nom « mangeur de lard ». A l'ouest c'était le fameux pemmican ou viande de buffalo séchée qui était l'aliment de résistance. On y mêlait souvent

des petits fruits sauvages et, au dire de certains passagers, bien autre chose aussi !

Le départ se faisait au signal du guide. C'était lui qui entonnait une de ces célèbres chansons où l'âme simple des Voyageurs semblait se refléter. Le mouvement était celui d'une marche militaire car il fallait chanter en cadence avec l'aviron. Une des préférées était « En roulant ma boule »; une autre: « Nous étions trois capitaines » ou « Ah si mon moine voulait danser ». LaRue dans ses *Chansons populaires* affirme que la chanson préférée des Voyageurs était « La belle Française ». Garry semble dire que c'était « En roulant ma boule ». Il y avait aussi des chansons nées de la bouche même des Voyageurs dont les auteurs sont restés inconnus et qui exprimaient quelques épisodes de leur vie. LaRue en recueillit sept, toutes originales, comme la complainte de Cadieux par exemple. Dans l'Ouest canadien, Wentzel, traiteur norvégien de la Cie du N.-O. et quelque peu musicien en recueillit un certain nombre au cours de ses voyages. Malheureusement le recueil de Wentzel a été perdu. A un moment donné, après qu'on eût avironné pendant assez longtemps, le guide lançait un ordre auquel les Voyageurs n'hésitaient jamais à se conformer: « Allumez ». On déposait les avirons, on sortait sa pipe et son tabac du sac à feu et on allumait; . . . ce repos durait de 8 à 10 minutes. Et on reprenait les avirons. La distance entre ces repos s'appelait « une pipe ». On dit encore chez nos métis en parlant de distance un peu éloignée: « C'était une fameuse pipe d'ici » (ou d'icitte pour être exact.)

Le soir venu, c'est-à-dire vers les neuf heures durant la belle saison, on s'arrêtait. Il fallait alors décharger les canots, préparer le souper et quand la purée de blé d'inde était assez épaisse pour qu'un bâton enfoncé s'y tint verticalement, on servait aux voyageurs leurs portions: quelques-uns, rapportent des témoins, recevaient la leur dans leur capeau ou leur mouchoir, d'autres sur une planche ou une pierre. Parfois on abattait un animal sauvage et c'était alors un festin. Le chien, qu'on cuisait à la broche, était aussi très recherché des gourmets. Parfois on trouvait des œufs de perdrix ou de canards et on les faisait cuire. Dans l'Ouest, quand on pouvait se procurer de la farine, on en

mélait au pemmican. Ce régal prenait alors le nom de « Rubbaboo ».

Après le souper, à moins que l'on ne dansât en ronde autour du feu, ce qui ne se faisait que dans les grandes occasions, les voyageurs se couchaient. Ils avaient travaillé durant dix-huit heures; un témoin a estimé que les voyageurs donnaient 60 coups d'aviron à la minute; on faisait jusqu'à 75 milles en un seul jour et même plus quand il n'y avait pas trop de portages (en moyenne on faisait de 5 à 6 milles à l'heure). Parfois quand le vent était favorable, c'est-à-dire si « la vieille soufflait » on montait une petite voile—ce qui facilitait le travail considérablement. Les Voyageurs couchaient sur la terre nue habituellement, sous leurs canots renversés. Ils s'enveloppaient dans une couverture de laine. On montait une tente pour le commis ou tout autre passager de quelque importance.

Un des fléaux les plus terribles était la présence de milliards de moustiques, nommés maringouins et brulots. C'était le supplice des nouveaux venus, des passagers et même les Voyageurs les plus aguerris, ceux dont la peau était endurcie par tous les vents et les soleils, en souffraient. Pour se protéger, les Voyageurs portaient leurs cheveux très longs et les tressaient à la mode des sauvages et se laissaient pousser la barbe.

Ainsi de mai en octobre, le long des fleuves et des rivières, à travers les innombrables portages, des bords du St-Laurent aux Grands Lacs et des Grands Lacs au Wisconsin et la Louisiane et à l'Ouest jusqu'aux Grands Portages puis jusqu'aux Rocheuses, il y avait des centaines de ces hommes de notre race qui passaient et repassaient, la chanson aux lèvres, gais et sans souci, acceptant les corvées les plus pénibles avec bonne humeur, parfaitement stylés à cette vie d'endurance et de liberté.

En quittant le Grand Portage, qui était le rendez-vous des hivernants et des Voyageurs de l'est, il y avait un portage de 9 milles. Il fallait désormais ramer contre le courant. A la hauteur des terres, près du lac La Pluie, avait lieu une seconde initiation, alors que vous deveniez « Homme du Nord ». « I was made homme du Nord », écrit un des bourgeois de la Cie (McDonnell.) Il y avait aussi « la céré-

monie du mai » en l'honneur d'un passager ou d'un bourgeois de marque. Un voyageur montait au sommet d'un pin bien en vue, en coupait toutes les branches, ne laissant qu'une touffe au sommet. On gravait le nom du visiteur sur le tronc—et désormais l'endroit était connu par ce nom... et cela valait une « régale » ou « une coupe de « Shrub ». Du lac la Pluie au lac Winnipeg, il y avait quantité de rapides et les eaux étaient de navigation difficile et dangereuse. Il fallait, comme nous l'avons dit, employer des embarcations plus petites, les *canots du Nord*. C'est dans ces rapides et sur ces eaux dangereuses que se manifestait surtout l'adresse des Voyageurs. Il fallait avironner de toutes ses forces et passer le plus rapidement possible et il appartenait au guide d'éviter d'un coup d'aviron les roches à fleur d'eau, les « Corps morts », c'est-à-dire les arbres accrochés dans les torrents, maintenir le canot dans les remous qui pouvaient renverser la frêle embarcation. Il y avait harmonie parfaite entre les mouvements du guide à l'avant du canot et ceux du « gouvernail » à l'arrière. Celui-ci tenait ses yeux fixés sur le guide et obéissait à ses signes de tête. Dans ces moments de danger où la mort guettait constamment, il se faisait un silence absolu. Le danger passé, on reprenait ses chansons. Tout le long des rives on apercevait des croix plantées par les Voyageurs—un traiteur en compta plus de trente en un seul endroit—ces croix rappelaient à la postérité que près de l'endroit un voyageur inconnu avait péri. En passant, les Voyageurs enlevaient leur coiffure et faisaient une courte prière et même les plus récalcitrants se conformaient à cet usage.

Une fois les grands voyages terminés, c'est-à-dire vers octobre, les Voyageurs de l'intérieur vivaient dans les forts qu'ils s'étaient construits eux-mêmes. Il y avait ordinairement une palissade et à l'intérieur des constructions séparées pour les magasins, les bourgeois, les hommes et parfois pour des familles de voyageurs. Les Voyageurs avaient leurs quartiers à eux et couchaient sur des lits de camp superposés. Ceux qui avaient femme et enfants vivaient parfois en dehors du fort, à proximité de leurs compagnons. Les cabanes étaient faites de billots superposés, taillés en queue d'aronde ou chez les plus négligents, en têtes de chien. Chacun des

engagés avait sa fonction bien déterminée. Les uns étaient chargés de la pêche ou de la chasse et s'associaient habituellement quelques sauvages pour l'une et l'autre. D'autres préparaient le pemmican et voyaient aux réserves de l'année. Enfin on en employait un bon nombre à parcourir le pays en quête de fourrures. Cela s'appelait « courir le découine » et peu d'expressions reviennent aussi souvent sous la plume des narrateurs ! Il fallait aller au devant des sauvages, les gagner à soi ou au moins leur faire promettre de venir traiter au fort si on ne parvenait pas à leur rafler toutes leurs fourrures. Inutile de dire que cela prenait de l'expérience et du doigté. Les voyageurs y étaient passés maîtres et personne ne pouvait comprendre mieux les Sauvages ni les approcher de plus près. Ce fut là, comme nous l'avons déjà fait remarquer, la cause du succès des compagnies de fourrures.

A l'intérieur du fort lui-même, il y avait tout un genre de vie. On passait les longues soirées d'hiver à fumer autour du poêle, à raconter des histoires, à chanter et à danser, surtout lors des fêtes. Dans chacun des forts, il y avait un ou plusieurs voyageurs qui pouvaient accompagner les giges sur le violon. La gigue de la Rivière Rouge, qui a été mise en musique, est restée une des giges les plus célèbres du temps. Noël, le jour de l'An, la St-André (à cause des bourgeois, la plupart écossais) et les fêtes religieuses étaient célébrées avec une solennité variant selon l'importance de la fête. Si le bourgeois était bon chrétien ou catholique on priait dans les forts, les jours de dimanche et fêtes. Les Voyageurs avaient une dévotion pour le chapelet. Les jours de fêtes, les bourgeois offraient ordinairement une « régale » aux Voyageurs qui trouvaient moyen de se procurer de la boisson d'ailleurs aussi, car souvent ces célébrations dégénéraient en saoullades. Le jour de l'An était la fête par excellence. On y faisait des visites et les Voyageurs embrassaient les bourgeois et, va sans dire, les personne du sexe, comme dit si expressivement le langage ecclésiastique. En parlant de personne du sexe il est clairement établi que la plupart des Voyageurs des pays d'en haut y avaient pris femme, ou s'étaient mariés « à la mode du pays » comme on disait. Cette mode était des plus simples. On choisissait

une femme du pays, on faisait habituellement un cadeau aux parents, et sans plus de formalité la femme venait habiter au fort avec son mari et aux yeux des autres Voyageurs comme aux yeux des bourgeois, ces femmes étaient considérées comme épouses légitimes et traitées comme telles. Leur devoir était l'entretien des maisons, la cuisine, la couture. Elles accompagnaient souvent leurs maris dans les longs voyages en canot surtout lorsque—comme lors du premier voyage de McKenzie au nord—il fallait constamment reprendre ou fabriquer des souliers de chevreuil pour les Voyageurs, qui les déchiraient aussi vite dans les portages. Elles savaient faire de ces jolies choses sauvages, au moyen de rassades. Celles du Nord travaillaient les poils de porc-épic avec un art merveilleux, les teignant au moyen d'essences naturelles. Ces femmes étaient de bonnes mères et, en général, fidèles. On a voulu prétendre que les Voyageurs changeaient de femmes au gré du vent. Je suis certain du contraire. Il est arrivé souvent que ces unions n'aient pas fait long feu, mais on pourrait trouver un très grand nombre de ces unions qui ont été non seulement légitimés par l'Église à l'arrivée des missionnaires, mais qui ont été dignes et parfaitement honnêtes. Mon grand-oncle paternel, venu aux pays d'en-haut avec Lord Selkirk et à l'âge de 15 ou 16 ans, épousa lui aussi une femme du pays. Ils vécurent en harmonie parfaite durant toute leur vie. Quand le premier ministre protestant arriva dans le Nord, mon grand-oncle fit donner à son mariage une allure religieuse. Plus tard il se présenta de nouveau au missionnaire catholique. Et je voudrais que vous puissiez lire les mots d'éloge consignés par mon grand-oncle à l'adresse de son épouse quand elle mourut. J'ai retrouvé les mêmes expressions respectueuses à l'égard des femmes du pays sous la plume de John Rowand, facteur encore mieux connu que mon grand-oncle; sous la plume de David Harmon, célèbre par le *Journal* qu'il nous a laissé, et sous celle de bien des missionnaires qui ont parlé avec éloge de ces vaillantes femmes devenues les mères d'une race nouvelle.

Durant l'hiver, pour les voyages un peu longs, alors qu'il fallait transporter les marchandises pour la traite, les Voyageurs attelaient leurs chiens aux trains et portaient

au son joyeux des grelots. Les chiens étaient de la race aguerrie des chiens esquimaux. On en mettait quatre ou cinq par traine et ils traînaient de 4 à 5 cents livres. Ils faisaient de 50 à 75 milles par jour, selon les conditions atmosphériques. La nuit on couchait à la belle étoile, dans la neige habituellement et parfois hommes et chiens ensemble. Le Voyageur était fier de son attelage et de ses chiens qu'il traitait souvent avec cruauté malheureusement. Une des injures les plus insultantes qu'on pût décerner à un individu était de l'appeler « sacré chien mort » ce qui se disait d'un chien lâche et paresseux. Dans les bois on attelait les chiens à la file et de front dans les prairies. Le guide les précédait parfois, traçant le chemin de ses raquettes, mais le plus souvent il les suivait. On arrêtait tous les cinq milles environ, pour reposer les chiens et pour allumer sa pipe. Ici encore les distances intermittentes étaient connues du nom de « pipes ».

Le départ se faisait au son de « marche » . . . ce qui a donné naissance au mot bien connu des amateurs modernes « mush » et « musher ». Quand on voulait s'arrêter, le conducteur lançait un « wo » sonore. S'il voulait que les chiens tournent à droite, il criait « hé », à gauche « Ya ». Le Voyageur était exposé aux intempéries, aux terribles poudreries dont seuls ceux qui ont vécu au Nord-Ouest et en ont été témoins peuvent comprendre la terreur. Il y avait les fatigues causées par ces marches sans fin et le « mal de la raquette » dont ont aussi souffert tant de missionnaires. C'était l'inflammation d'un des tendons du pied qui causait des douleurs intolérables, et dont le seul remède était le repos. Il semble que les Voyageurs aient supporté tous ces maux avec la même bonne humeur et aient accompli encore ici leurs modestes fonctions avec le même élan et la même générosité.

Antoine D'ESCHAMBAULT.

---