

Cette peuplade a une dévotion particulière à la Sainte Vierge. Les Squâs par principe de religion et d'humanité, adoptent souvent les enfans naturels abandonnés par les blancs qui n'ont pas le moyen de les élever.

C'est à La Chine que se font les expéditions de la Compagnie du nord-ouest; elle a été fondée principalement par deux Écossais, dont l'un était ce même Mackenzie dont on a lu précédemment les voyages au nord et à l'ouest. Elle emploie plus de trois mille personnes comme agens facteurs et chasseurs. Les Écossais s'empressent de s'engager à son service. Après une trentaine d'années d'une vie triste et pénible, quelques-uns se retirent avec une santé délabrée, mais ils ont acquis une fortune qui se monte quelquefois à vingt mille livres sterling; c'en est assez pour mener grand train à Montreal où ils vont passer leur vieillesse.

Le plus grand commerce de la Compagnie se fait par la rivière des Ouatouacs qui se réunit au Saint-Laurent, à trente milles au-dessus de Montreal, et dont le confluent avec ce fleuve, forme le lac des deux Montagnes et le lac Saint-Louis dans lesquels sont situées plusieurs îles considérables. Le transport des pelleteries qui viennent du haut de la rivière se fait en canots d'écorce, dont quelques-uns sont assez forts pour porter quarante quintaux; rarement on les charge en

totalité, surtout sur l'Ouatouac, parce que sa navigation est embarrassée par des bancs de sable, des rapides et des rochers à fleur d'eau et interrompue par trente-deux portages. Les marchandises, les provisions, les munitions et les équipemens militaires, ainsi que les présens destinés aux Indiens, sont embarqués sur des bateaux plats qui remontent le Saint-Laurent et traversent ensuite les grands lacs. On compte trente-six stations du poste de La Chine à Koumanistagua, comptoir situé sur les bords du lac Supérieur.

Pour construire les canots d'écorce de bouleau, on étend les écorces qui sont fort épaisses, sur des varangues plates et très-minces, faites de bois de thuya; elles sont assujetties sur toute la longueur par de petites barres de traverse, qui font la séparation des barres dans le canot; deux précintes de même matière auxquelles sont cousues ces petites barres, affermissent toute la machine. Entre les varangues et les écorces, on insinue de petites clisses de thuya, moins épaisses encore que les varangues, et qui ne laissent pas de fortifier le canot dont les deux extrémités se relèvent peu à peu, et sont insensiblement terminées en pointes tranchantes et rentrantes. Ces deux extrémités sont parfaitement semblables, en sorte que pour changer de route et retourner en arrière, il suffit que les bateliers changent de main. Celui qui se

trouve derrière gouverne avec son aviron, en nageant toujours, et la plus grande occupation de celui qui est sur le devant est de prendre garde que le canot ne touche rien qui puisse le crever. Tous sont assis à plat ou sur leurs genoux, et leurs avirons sont des pagayes de cinq à six pieds de long et ordinairement de bois d'érable. Mais quand on va contre un courant un peu fort, il faut se servir de la perche et se tenir debout; cela s'appelle *piquer le fond*. Il est besoin d'un grand usage pour bien garder l'équilibre dans cet exercice, car rien n'est plus léger, par conséquent facile à tourner, que ces canots, dont les plus grands avec leur charge, ne tirent pas plus d'un demi-pied d'eau.

Les écorces dont ils sont composés, aussi bien que les varangues et les barres, sont cousues avec des racines de sapin, lesquelles sont plus pliantes et sèchent beaucoup moins que l'osier. Toutes les coutures sont gommées en dedans et en dehors; mais il faut les visiter tous les jours, pour voir si la gomme n'est pas écaillée. Tous les canots, jusqu'aux plus petits, portent la voile, et avec un bon vent peuvent faire vingt lieues par jour; sans voile, il faut avoir de bons bateliers pour en faire douze dans une eau morte: les plus grands canots sont conduits par douze hommes; ils ont trente pieds de long et six de large.

Ces canots sont conduits par des Canadiens Français qui préfèrent cette occupation aux travaux de l'agriculture. Tous les ans au mois de mai, une flotte part de Montreal, chargée seulement de provisions, telles que biscuit et cochon salé pour nourrir les équipages jusqu'à leur retour, et de marchandises pour les Indiens. Quand on rencontre des bancs, il suffit quelquefois que les équipages sortent des canots et les halent jusqu'à ce qu'ils soient à flot, mais dans les rapides et les rochers; alors il faut les décharger et les transporter sur le dos avec les marchandises jusqu'à ce que l'on atteigne à un endroit navigable. Dès que la nuit approche, on tire les canots sur le rivage, on allume du feu, on fait cuire des vivres pour le lendemain, on s'enveloppe d'une couverture de laine et l'on dort sur la terre. Si la pluie tombe avec force, on se forme une espèce d'abri avec des branchages; le plus souvent, on couche à la belle étoile comme les Indiens, dont ces gens affectent d'imiter les usages, et quelquefois le costume, qu'ils trouvent plus commode que le leur.

Après avoir remonté l'Ouatouac l'espace de 90 lieues, ce qui prend dix-huit jours environ, l'on gagne par un portage le lac Nipissing, d'où, par un autre portage, l'on arrive à la rivière Française qui se décharge dans la partie nord-est

du lac Huron ; on le côtoye jusqu'au détroit de Sainte-Marie , à l'extrémité duquel l'on trouve un autre portage qui conduit au lac Supérieur , dont on suit la rive septentrionale , jusqu'au grand portage situé au nord-ouest. Delà , après avoir traversé une chaîne de petits lacs et de rivières , on traverse le lac de la Pluie , le lac des Bois , le lac Ouinipeg , on gagne le lac Athapasca , puis le lac de l'Esclave.

Les canots qui font cette longue route ne reviennent jamais dans la même année ; on en trouve au grand portage d'autres que les agens de la compagnie tiennent tout prêts , pour transporter les pelleteries qu'ils ont recueillies. Elles sont contenues dans des ballots dont le poids est marqué. On en met un certain nombre dans chaque canot ; leur poids étant connu , il ne peut jamais y avoir de dilapidation ; et lorsque l'on arrive aux portages , il n'y a point de temps perdu , parce que chacun sait le nombre de ballots qu'il doit prendre pour compléter sa charge.

Au grand portage , ainsi que le long de cette chaîne immense de lacs et de rivières qui , depuis le lac Supérieur s'étendent d'un côté jusqu'aux monts Rocailleux , et de l'autre jusque dans le voisinage de la mer polaire , la compagnie a des comptoirs où résident ses agens ; elle en a aussi au-delà des monts , sur les bords du grand Océan.

Beaucoup de personnes attachées à la compagnie du nord-ouest avaient , long-temps avant Mackenzie , pénétré dans l'intérieur du continent de l'Amérique , et parcouru dans différentes directions des lieux où aucun blanc n'était allé avant eux ; mais elles n'avaient d'autre objet que d'étendre le commerce de leurs commettans , et d'établir des comptoirs. C'est dans une de ces excursions que ces voyageurs rencontrèrent ceux de la compagnie de la baie d'Hudson qui étaient partis d'un autre point , et que les mêmes intentions conduisaient dans ces vastes régions.

Les hommes qui commencent une fois à suivre cette manière de vivre en nomades , s'y accoutument et y prennent goût , malgré tout ce qu'elle a de pénible. La paresse la leur fait préférer à une existence sédentaire qui les obligerait à travailler. M. de Châteaubriand raconte qu'ayant interrogé un Français qu'il trouva parmi les sauvages sur le motif de son changement de vie , celui-ci lui répondit : « Que voulez-vous ? c'est l'instinct. »

Indépendamment des pelleteries apportées à Montréal des régions nord-ouest du continent , par l'Ouatouac , il en arrive encore des quantités considérables par les lacs et qui descendent le Saint-Laurent. Ces dernières sont recueillies dans les différens postes situés sur les lacs Erié , Huron et Ontario où le commerce est libre. Chacun de ces

postes est défendu par une garnison entretenue aux frais du gouvernement. Il vient aussi des fourrures à Montreal par les coureurs de bois qui vont d'une peuplade indienne à l'autre, jusque dans le pays des Illinois sur les bords du Mississipi. Ils remontent ce dernier fleuve jusqu'à l'Ouisconsin, d'où ils gagnent par un portage de trois milles la rivière du Renard, qui se jette dans le lac Michigan; quelquefois même dans les débordemens qui ont lieu à la fin de l'automne, on peut aller de l'une à l'autre en canot, sans interrompre la navigation par un portage. Du lac Michigan ils passent dans le lac Huron, et ensuite dans le lac Erié, d'où ils entrent dans le fleuve Saint-Laurent. Les pelleteries sont rendues à Montreal avant la fin de septembre, on les embarque à mesure à bord des navires qui partent toujours avant les derniers jours du mois d'octobre, pour ne pas être surpris par les glaces.

Les voyageurs qui veulent aller de Montreal dans le Haut-Canada, se munissent d'une tente, d'un équipage complet de campement, de viande sèche, de vin et d'eau-de-vie qu'ils embarquent dans un canot quand ils remontent le Saint-Laurent. S'ils font leur course par terre, ils en sont quittes pour louer un cabriolet et suivent la rive gauche du Saint-Laurent. Examinons séparément les deux routes.

Les rapides du Saint-Laurent que l'on trouve au-dessus de Montreal sont si violens, que les canots sont envoyés à vide au village de La Chine. On s'arrange ordinairement de manière à partir avec une flotille ou brigade de canots. Trois hommes suffisent pour manœuvrer le plus grand bateau lorsqu'il est à vide; il en faut un plus grand nombre lorsqu'il est chargé. Les Canadiens refoulent le courant à l'aide de gaffes, d'avirons ou de voiles. Lorsqu'il est très-fort, ils employent le premier moyen, en serrant la terre le plus qu'ils peuvent. Ces gaffes ont ordinairement huit pieds de long et comme tous les instrumens de cette espèce sont armés à une extrémité d'un crochet surmonté d'une pointe de fer. Quand on veut faire marcher le canot, tous les hommes se placent du même côté, fixent en même temps la pointe dans le sable, et marchent de l'avant à l'arrière, l'autre extrémité du crochet appuyée contre le devant de l'épaule. Lorsque l'on arrive vis-à-vis d'une anse ou d'une baie profonde, on abandonne les gaffes, et on la traverse à l'aviron; quelquefois la violence du courant oblige d'entrer dans les baies et de les côtoyer à l'aide de la gaffe. On ne peut faire usage de la voile, par un vent favorable, que dans la partie supérieure du fleuve, au-delà des rapides, sur les lacs, et dans les endroits où le Saint-Laurent a une grande largeur,

pourvu que le courant ne soit pas trop rapide.

Le travail de la gaffe et de l'aviron est si fatigant, 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 appellent ces endroits *des Pipes*, parce que c'est là qu'ils remplissent leurs pipes. L'usage constant qu'ils en font, les met en état de déterminer avec précision la distance d'un lieu à un autre. Tel village, disent-ils, est à trois pipes d'ici, ce qui signifie que son éloignement est égal 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.

Le lac Saint-Louis dans lequel on entre d'abord, a environ quatre lieues de long sur une de large, et reçoit à son extrémité supérieure un des bras principaux de l'Ouatouac, et au sud le bras sud-ouest du Saint-Laurent. Les eaux de sa partie supérieure sont très-basses, à cause des bancs de sable et de vase que les deux fleuves y ont entraînés. Ces bancs immenses sont couverts de roseaux, de sorte qu'à une certaine distance, les navires qui les longent ont l'air de naviguer sur la terre ferme. Les cousins sont très-incommodes dans cette navigation.

L'île Perot, située à l'embouchure de l'Ouatouac, a cinq lieues de tour. Elle est fertile et bien cultivée; on y voit deux gros villages. En quittant l'île Perot, on traverse l'Ouatouac, afin de gagner par un détour, l'embouchure du bras sud-ouest du fleuve Saint-Louis, et d'éviter les rapides qui la barrent. Les eaux de l'Ouatouac sont claires et verdâtres, celles du Saint-Laurent, au contraire, sont bourbeuses, parce qu'elles passent pendant plusieurs milles sur des lits de marne.

Les rapides situés à l'embouchure du bras sud-ouest du Saint-Laurent sont appelés les Cascades ou le Saut de Truie. Les bateaux chargés les descendent sans danger; mais il est impossible de les remonter, même avec des canots à vide, de sorte que pour éviter les embarras du portage, on a construit, à grands frais, un canal avec une double écluse qui n'a pas plus de cinquante toises de long, et qui communique de l'Ouatouac au Saint-Laurent. Plus haut, les rapides deviennent plus nombreux et plus rapprochés les uns des autres. Le premier appelé le Saut du Buisson est si impétueux qu'il faut absolument mettre les cargaisons en tout ou en partie à terre, et les transporter sur des chariots à une distance d'un mille et demi au-dessus de tous les rapides. Les bateliers eux-mêmes sont obligés de débarquer et de haler les canots le long du rivage, parce qu'il

serait impossible de surmonter la force du courant même avec les gaffes.

« Le passage de ces rapides est si long et si ennuyeux, dit le voyageur anglais Weld, que nous prîmes le parti d'aller à pied en chassant jusqu'au coteau des Cèdres qui est à neuf milles de là. Nous perdîmes bientôt de vue les maisons isolées qui sont sur le bord des cascades, et nous nous enfonçâmes dans un bois dont les rayons du soleil n'avaient jamais percé l'épaisseur. L'obscurité profonde de ces lieux, l'aspect sauvage de tout ce qui nous environnait, et le bruit des eaux que l'on entendait dans l'éloignement, remplissaient l'âme d'une sorte de terreur. En approchant du coteau des Cèdres, l'aspect du pays devient plus agréable; on aperçoit de nouveau des coteaux cultivés et des chaumières. Le fleuve, au lieu d'effrayer l'œil par de terribles cascades, coule majestueusement et sans obstacle entre deux chaînes de rochers escarpés. »

Deux milles au-delà du village des Cèdres, on rencontre les rapides du coteau du lac Saint-François : ils s'étendent sur une surface de plusieurs milles, et quoiqu'ils ne soient pas très-dangereux, ils semblent plus effrayans que tous ceux que l'on trouve sur ce fleuve; car on peut aisément apercevoir les brisans à la distance de plus de quatre milles. Quelques voyageurs ont

poussé l'exagération jusqu'à les comparer et même à les mettre au-dessus du Saut du Niagara. Dans cet endroit, les canots qui descendent le fleuve, parcourent quatorze et quinze milles à l'heure. Alors les bateliers passent au travers des brisans; mais quand ils remontent, ils sont forcés de longer la rive gauche, où la force du courant est considérablement diminuée par une quantité de petites îles qui la bordent. À l'aide de cette facilité, et d'un canal construit à côté de la partie du rapide la moins praticable, ils parviennent à surmonter le courant avec moins de peine qu'ils ne traversent les cascades.

Le lac Saint-François dans lequel on entre ensuite, a huit lieues de long, sur deux de large. C'est à la pointe au Baudet, vers le milieu du lac, que se trouve la limite qui sépare le haut du bas Canada. Lorsque le vent souffle du sud-ouest, cette énorme masse d'eau se porte vers la pointe, et occasionne une houle aussi forte que celle qui se fait sentir sur les bords de la mer.

Vers l'extrémité supérieure du lac Saint-François, on voit l'île au Raisin, nommée ainsi à cause de la quantité de vignes sauvages qui y croissent. Au-delà, sont d'autres îles dont Saint-Régis est la plus grande. La plupart étant situées au milieu du fleuve qui en cet endroit forme la ligne de démarcation entre le territoire anglais et celui des

Etats-Unis, il est incertain si elles appartiennent à l'un ou à l'autre. Les Indiens occupent plusieurs de ces îles, et une partie de la lisière du continent de chaque côté qu'ils se sont réservée pour la chasse.

Depuis l'île de Saint-Régis jusqu'à une distance de quarante milles plus haut, le courant du fleuve est très-violent, et l'on rencontre un nombre infini de rapides, qui bien moins effrayans en apparence que ceux du coteau du lac, sont beaucoup plus difficiles et plus périlleux. Toutefois le plus grand danger n'est pas pour les voyageurs qui remontent le fleuve; au contraire, ceux qui le descendent ont tout à craindre des bancs de sable et des rochers nombreux et pointus au milieu desquels les canots sont entraînés, avec tant d'impétuosité, que si malheureusement ils s'engageaient dans un canal qui ne fût pas le véritable, ils se briseraient infailliblement contre ces écueils. Heureusement les hommes qui font cette navigation connaissent si parfaitement les lieux, que les accidens de cette nature sont très-rares.

Le long saut ou le long rapide situé à dix lieues à peu près au-dessus du lac Saint-François, est le plus dangereux et le plus difficile de tous; c'est au point qu'il ne faut pas moins de six hommes pour le halage d'un seul canot lorsque l'on remonte le courant. Ici l'on a creusé un troisième canal

pour faire éviter aux canots une pointe de terre qu'ils ne pourraient doubler suivant la méthode ordinaire. Ces canaux et leurs écluses ont été construits au frais du gouvernement qui perçoit sur chaque canot un droit de passage. Des moulins à moudre le grain et à scier le bois, ont été établis le long de ces rapides.

Les bois dans cette partie sont plus majestueux que sur tout autre point des rives du Saint-Laurent. Les sapins surtout sont d'une hauteur prodigieuse; leurs cimes semblent se perdre dans les nues. Il est digne de remarque que dans le Canada les sapins croissent sur le sol le plus gras, au lieu que dans les Etats-Unis, on ne les voit que sur les terrains maigres.

Après qu'on a passé le Saut Plat et d'autres sauts plus dangereux, on arrive au dernier rapide, et un peu plus loin au confluent de l'Osvégatchi, la rivière la plus considérable de celles qui se jettent dans la partie du fleuve Saint-Laurent, appartenant aux Etats-Unis. L'Osvégatchi est formé de trois bras qui se réunissent à cinq lieues à peu près au-dessus de son embouchure. Le plus occidental des trois prend sa source dans un lac long de sept lieues sur trois de large; un des deux autres remonte jusqu'à un petit lac ou une flaque d'eau qui n'est éloigné que d'une lieue et demie du bras occidental du Hudson, dont le cours se

dirige vers l'Océan atlantique. Cette particularité facilitera la navigation intérieure.

Au-dessus de l'Osvegatchi, le courant du Saint-Laurent est très-doux; on entre ensuite dans le lac des Mille-Iles qui précède immédiatement le lac Ontario. Parmi le nombre infini d'îles qui ont fait donner à ce lac le nom qu'il porte, quelques-unes ne sont pas plus grandes qu'un canot; excepté celles qui sont situées aux deux extrémités du lac, on en voit peu dont l'étendue soit de quinze arpens. Toutes jusqu'aux plus petites sont couvertes de bois; sur celles-ci les arbres sont chétifs, mais sur les plus grandes ils sont très-beaux. Plusieurs de ces îles sont tellement rapprochées l'une de l'autre, que l'on pourrait aisément jeter une pierre de l'une à l'autre; néanmoins le passage entre elles est sûr et assez large pour un canot; quelquefois même il le serait pour une frégate. Les eaux de ce lac sont extrêmement limpides, de même que celles du fleuve au-dessus du lac Saint-François. Au-dessous de ce lac, au contraire, jusqu'à l'Ouatouac, elles sont troubles, à cause des nombreux bancs de marne sur lesquels elles passent.

Les côtes des Mille-Iles sont rocailleuses et s'élèvent perpendiculairement, souvent à la hauteur de vingt pieds au-dessus de la surface du lac. Rien n'égale l'agrément des tableaux qui se pré-

sentent successivement à la vue en naviguant entre ces îles. Quelquefois en sortant d'un passage étroit, l'on se trouve dans un bassin fermé de tous les côtés, et qui semble n'avoir avec le lac, d'autre communication que le canal par lequel on est entré; et tandis que l'on cherche autour de soi une issue que l'on ne peut apercevoir et que pourtant l'on suppose assez large pour admettre le canot, on se trouve tout-à-coup vis-à-vis d'une immense nappe d'eau qui n'a que l'horizon pour limites. D'autres fois l'on est au milieu d'un de ces bassins, entouré d'une demi douzaine d'îles séparées les unes des autres par des intervalles que l'on prend pour les embouchures de grandes rivières; à mesure que l'on s'avance elles paraissent s'éloigner régulièrement de chaque côté, jusqu'à ce qu'elles finissent par se perdre dans le lointain. En un mot, le passage de ce lac offre à chaque minute des tableaux variés et tous plus pittoresques les uns que les autres; le charme en est quelquefois augmenté par les camps des Indiens que la chasse attire dans ces lieux, et dont on aperçoit la fumée et les feux à travers les arbres. Le lac des Mille-Iles a vingt milles de long sur six de large. La ville de Kingston est à cinq lieues de la partie supérieure du lac la plus reculée.

On met ordinairement sept jours pour remonter