

Engagé de l'Ouest : le métier

« Comment ces hommes qui s'adonnent à cette navigation éreintante peuvent-ils survivre, sans détruire leur santé, est un mystère que je ne peux aucunement m'expliquer. Alors qu'ils sont trempés de sueur et qu'ils croulent sous la fatigue, ils sont forcés, presque continuellement de sauter à l'eau, parfois jusqu'aux aisselles, et d'y rester pour tirer le bateau, jusqu'à ce qu'ils soient complètement gelés. Pour se réchauffer, ils boivent ensuite de l'eau-de-vie, qu'ils partagent librement à toutes les occasions, et quelques minutes plus tard, ils sont à nouveau en nage ». (Edward A. Talbot, 1824).

Entre les années 1690 et les années 1850, les voyageurs furent généralement engagés par contrat comme payeurs, porteurs et travailleurs manuels pour le compte des entreprises de traite. C'est la raison pour laquelle les voyageurs étaient également aussi connus sous le nom d'« engagés ». Les voyageurs, qui étaient sous la direction d'un commis, se distinguaient des « hommes libres », autrement dit des personnes qui s'adonnaient à la trappe et à la traite des fourrures pour leur propre compte sans être liés par contrat. S'il est vrai que la majorité des voyageurs étaient des Canadiens français, certains d'entre eux étaient anglais, allemands et iroquois.

Les voyageurs constituaient l'épine dorsale de la Compagnie du Nord-Ouest (CNO), transportant fourrures et marchandises de traite sur plus de 5000 km. Une fois les canots fin prêts et les marchandises bien entassées, les hommes quittaient Lachine en mai. De là, ils se rendaient à Ste-Anne-de-Bellevue, où ils assistaient à un office religieux. C'est vraiment à cet endroit que débutait à leurs yeux leur voyage, car c'était la dernière église visible sur l'île de Montréal. Aujourd'hui encore, l'église de cette ville est dédiée à la sainte patronne de nombreux colons français au Canada, dont le culte trouve son origine dans la Normandie et la Bretagne du Moyen-âge.

On s'attendait à ce que chaque voyageur travaille au moins 14 heures par jour, donne 50 coups de pagaie à la minute et soit capable de porter deux pièces de 90 livres lors de chaque portage. Noyades, hernies et membres cassés, entorses dorsales, rhumatisme étaient le lot des voyageurs de même que les nuées de mouches noires et de moustiques contre lesquels le meilleur répulsif était un mélange de graisse d'ours et d'urine de mouffette.

La journée d'un voyageur n'était pas de tout repos : pendant les 6 à 8 semaines que durait le voyage, il fallait se lever dès 3 heures du matin, reprendre la route sans avoir déjeuné. Avant 8 heures, on arrêtait pour déjeuner sur le bord d'une plage. à environ 14 heures, le repas de midi était servi sur le bateau mais se résumait bien souvent à un morceau de pemmican ou un biscuit qu'on mâchait tout en continuant de pagayer. Quelques minutes de pause toutes les heures permettaient aux hommes de fumer une pipe. Ces arrêts étaient si importants que les distances en vinrent à être mesurées en pipes : 3 pipes pouvaient équivaloir à 15 à 20 milles de distance parcourus. Un lac de 32 km correspondait à 4 pipes ou 4 heures de voyage, selon l'intensité du vent et des vagues.

à la tombée de la nuit, les canots étaient déchargés et retournés pour servir d'abris. Le souper, qui avait été cuit la nuit d'avant, était réchauffé et servi. Les hommes épuisés se couchaient sur la terre, la mousse ou le sable, la tête sous les canots renversés. Une bâche les protégeait du vent et de la pluie. Durant la nuit, une marmite remplie de 9 pintes de pois et d'eau était suspendue au-dessus du feu, des languettes de porc y étaient ajoutées. Le tout cuisait à petit feu jusqu'aux

premières lueurs du jour, le cuisinier ajoutait alors quatre biscuits et laissait la soupe mijoter. à l'aube, le camp résonnait de l'appel « lève lève nos gens ». Les canots étaient chargés et mis à l'eau. Les pois et biscuits gonflés remplissaient maintenant la marmite jusqu'au bord, le mélange était si épais qu'un bâton y restait planté. On parcourait 3 pipes, ou environ 12 milles en canot, avant le déjeuner.

Certains n'avaient que dédain pour les voyageurs, ces incultes sales qui mangeaient souvent leur ration à même leur poche ou leur chapeau. De nombreux voyageurs avaient les cheveux longs, ce qui les protégeaient des moustiques. Ils étaient vêtus d'une chemise, d'un chapeau de feutre ou d'une tuque rouge, d'une paire de mitasses en peau de chevreuil qui allaient de la cheville jusqu'au-dessus du genou et qui étaient retenus par une corde attachée à la ceinture, et étaient chaussés de mocassins en peau de chevreuil. Ils portaient parfois des culottes ou le pagne des Indiens, un manteau d'hiver avec un capuchon (capot) et un ceinturon. Lors des réunions à Grand Portage ou au fort William, ils se paraient de leurs plus beaux atours, arboraient leur chemise la plus propre et ornaient de plumes leur chapeau de feutre.

Les différentes catégories de voyageurs

Les voyageurs se divisaient en deux grandes catégories : 1) les « hommes de Montréal », ou les « mangeurs de lard », pagayaient entre Montréal et Grand Portage pour se rendre à leur rendez-vous annuel et faisaient le trajet de retour. Ils étaient ainsi appelés parce que les Canadiens français étaient habitués à ajouter de la viande de porc à leur soupe, un met fort prisé par les fermiers qui trimaient dur. Regrettant sa ration quotidienne de porc, un nouveau voyageur pouvait se lamenter les premiers jours : « ah! si nous avions du lard »; 2) les « hommes du Nord » ou « hivernants » étaient des voyageurs qui avaient passé l'hiver dans l'intérieur et qui avaient rapporté des fourrures à Grand Portage (ou fort William), rejoignant les brigades d'été venues de Montréal. Au point le plus élevé, les voyageurs faisaient halte pour le rituel d'initiation qui allait permettre à un voyageur de « devenir » un homme du Nord. Le novice était aspergé avec l'eau du premier cours d'eau coulant vers le nord et devait promettre de ne jamais embrasser l'épouse d'un voyageur sans le consentement de celle-ci. On prenait alors un coup de rhum et échangeait joyeusement des tapes sur l'épaule.

Parmi ces deux grandes catégories se distinguaient quatre autres types de voyageurs :

-l'avant : « boutte » à l'avant (proue) du canot qui joue le rôle de guide;

-le gouvernail ou timonier : « boutte » qui s'assoit ou se tient debout à l'arrière (poupe) et dirige l'embarcation en suivant les ordres de l'avant;

-le milieu : les hommes qui manquaient d'expérience devaient pagayer au milieu. Après avoir appris l'art de manier le canot, ils pouvaient devenir gouvernails. Comme les « bouttes » devaient avoir plus d'expérience et d'habileté, ils étaient payés le double des milieux;

-l'express : le plus grand honneur fait à un voyageur était de le charger de pagayer un canot « léger » ou « bâtard » pour transporter des dignitaires ou livrer des messages importants. C'est un canot qui voyage deux fois plus vite que les 45 coups habituels de pagaie à la minute.

Comme le système des voyageurs fut mis sur pied sous le régime français et comme la plupart des hommes engagés par la CNO étaient des Canadiens français, l'appellation « voyageur » subsista. La majorité des hommes furent recrutés dans des villes et villages canadiens-français, notamment Sorel, Trois-Rivières, Québec et Montréal. De nombreuses autres localités

fournirent aussi leur tribut de voyageurs : Laprairie, Châteauguay, île-Perrot, Pointe-Claire, St-Philippe, Chambly, Boucherville, île-Jésus, St-Laurent, Varennes, Terrebonne, Lachenaie, Longueuil, St-Ours, Yamaska, Contrecoeur, Berthier, Vaudreuil, Mascouche, L'Assomption, Ste-Geneviève, Rivière-du-Loup, Pointe-aux-Trembles, Lavaltrie, St-Sulpice, L'Ange-Gardien, St-Jean-Port-Joli, Grand-Mère, Verchères et St-Denis.

L'alimentation des voyageurs

Les voyageurs, selon le tableau romantique qui en a été peint, seraient des individus épris de liberté qui s'adaptèrent rapidement à la vie en forêt. L'exploration et le travail de traite étaient cependant très exigeants. Seulement deux repas complets étaient habituellement servis, le déjeuner et le repas du soir. Au départ de chaque périple, les voyageurs recevaient les provisions suivantes :

-porc et farine : l'approvisionnement en nourriture le long de la route représentait un problème de taille; les hommes, qui dépensaient généralement environ 5000 calories par jour, devaient se sustenter, mais n'avaient pas le temps de pêcher. Le tronçon le plus facile de la route partant de Montréal était le départ de Lachine, où les hommes recevaient des provisions de base constituées de pois secs, de haricots, de « biscuits » et de lard salé. C'était l'alimentation standard.

-maïs et riz sauvage: ces denrées étaient importées du sud des Grands Lacs et entreposées au Sault-Ste-Marie à l'intention des voyageurs qui passaient par là. Pour constituer du « hominy », on laissait tremper le maïs pendant un jour dans une solution de lessive faite de cendres de bois et d'eau. Lorsque le maïs était blanc et gonflé, il était rincé de nombreuses fois, puis mis à sécher. On en faisait bouillir une pinte pendant 2 heures dans l'eau jusqu'à ce que les grains s'ouvrent. Le mélange était alors aussi épais que le gruau. On agrémentait souvent le hominy de gras de bacon ou de graisse d'ours. Les Sauteurs (Ojibwés) apportaient le maïs d'aussi loin que Détroit. Entre le Sault-Ste-Marie et le lac Winnipeg, d'autres aliments venaient s'ajouter comme le riz sauvage, le sucre d'érable et le poisson.

-pemmican : à l'ouest du lac Winnipeg, la CNO dépendait des Indiens des Plaines pour les approvisionner en pemmican, des lanières de bison séché. à mesure que les voyageurs s'enfonçaient vers l'ouest, le riz n'était pas assez nourrissant pour des hommes qui se livraient à un dur labeur. L'aliment essentiel dans ces contrées était le pemmican, consommé du lac à la Pluie aux Rocheuses et par-delà.

Pour préparer le pemmican, les parties maigres de la viande de bison ou de caribou étaient tranchées en minces lamelles et placées sur un treillis de bois au-dessus d'un feu lent ou suspendues au soleil. Une fois séchées, elles étaient martelées entre deux pierres. La graisse de bison était fondue et mélangée avec la viande écrasée. Le tout était déposé dans des paniers ou des sacs faciles à transporter. Ce sont les Chipewyans et plusieurs tribus d'Indiens des Plaines qui commencèrent à confectionner le pemmican avant l'arrivée des Européens. On raconte que le premier Européen à y goûter pour la première fois en 1690-1692 était Henry Kelsey, qui séjournait parmi les Indiens des Plaines. C'est Peter Pond qui, semble-t-il, eut l'idée d'en faire un aliment de choix pour les longs voyages de traite. Le pemmican était mangé sans épice, sans sel et sans aucune substance végétale.

Pour relever le goût du pemmican ainsi que sa qualité, on pouvait ajouter un mélange de baies et de moelle. Parfois, le pemmican était bouilli dans l'eau pour donner une soupe épaisse appelée rubbaboo, un des mets préférés des hommes du Nord. Lorsque c'était possible, on y

ajoutait de la farine. Le pemmican était confectionné dans les forts ou apporté par les autochtones qui le troquaient contre d'autres marchandises. On faisait des réserves de pemmican pour les longs voyages ou on le plaçait dans des caches le long du chemin du retour. Alors qu'un homme avait besoin de 8 livres de poisson ou de viande fraîche par jour, une demi-livre de pemmican suffisait à le sustenter. à partir de 400 livres de viande fraîche, on obtenait en fait seulement 55 livres de pemmican et 45 livres de viande séchée. Le pemmican était donc très concentré, un voyageur en mangeant uniquement quatre morceaux sur une distance de 500 milles. Comme il était séché, il pouvait se conserver pendant près de 12 mois. La CNO amassait 30 à 50 tonnes de pemmican chaque saison pour approvisionner ses brigades de canots.

Les réunions annuelles à Grand Portage étaient les seules occasions où les voyageurs prenaient un repas copieux et extravagant. Les hommes du Nord étaient conviés à leur arrivée à un festin fait de pain, de beurre, de porc, d'eau-de-vie et de tabac. Les commis, guides, associés et interprètes, pour leur part, se retrouvaient parfois par centaines autour de longues tables dressées dans une grande salle où leur étaient servis pain, lard salé, boeuf, jambon, poisson, gibier, beurre, pois, blé d'inde, pommes de terre, thé, spiritueux et vin.

Les chansons des voyageurs « Ce sont de bons canoteurs, vigoureux et habiles à manier l'aviron et la pagaie; ils rament du matin jusqu'à la nuit tombée sans mot dire. L'avant chante souvent des chansons françaises traditionnelles, dont tous reprennent en chœur le refrain, au rythme de leurs avirons. Lorsque leur ardeur ou leur humeur flanche, il suffit d'entonner une chanson propre à les ragaiillardir. » (Washington Irving, 1836).

Les hommes chantaient souvent pour se donner un répit en voyage. Voici quelques-unes de ces chansons :

-À la claire fontaine	-J'ai trop grand peur des loups
-Voici le printemps	-Frit à l'huile
-La belle Lisette	-Une perdriole
-J'ai cueilli la belle rose	-Quand j'étais chez mon père
-La bergère muette	-En roulant ma boule
-La Belle Françoise	-C'est dans la ville de Bytown
-Parmi les Voyageurs	-Salut à mon pays
-Le retour du mari soldat	-Petit Rocher
-Nous étions trois capitaines	-Ah! Si mon moine voulait danser
-Quand un chrétien se détermine à voyager	

Tantôt ils chantaient à l'unisson, tantôt le gouvernail chantait en solo et ses compagnons reprenaient le refrain en chœur. Ces chansons avaient la vertu de motiver et d'encourager les voyageurs. Ces derniers accordaient, dit-on, le rythme de leurs chansons à celui de leurs pagaies et tentaient de reproduire le bruit qu'elles produisaient en fendant l'eau. D'aucuns affirment également qu'un voyageur qui pouvait chanter avait plus de valeur qu'un homme ordinaire; le chant maintenait l'ardeur des hommes, qui pouvaient ainsi travailler 18 ou 19 heures par jour, et c'est la raison pour laquelle un bon chanteur obtenait souvent de meilleurs gages.

Aspects juridiques de la traite : le contrat du voyageur

Le réseau de transport de la Compagnie du Nord-Ouest (CNO) misait sur deux importants atouts : le canot algonquin d'écorce de bouleau et les voyageurs. Il ne faut pas confondre ces derniers avec les « coureurs des bois ». à l'époque de la Nouvelle-France, les coureurs des bois

étaient des chasseurs indépendants qui s'adonnaient à la traite des fourrures sans permis. Les autorités françaises considéraient qu'ils minaient l'économie de la colonie parce qu'ils ne s'adonnaient pas à l'agriculture et vivaient avec les Indiens. Ils représentaient cependant un maillon essentiel du réseau de la traite, car ils entraient en contact avec les groupes autochtones, troquaient des marchandises dans l'Ouest et transportaient les pelleteries jusqu'à Montréal. Après 1681, le gouvernement français commença à délivrer des permis spéciaux, appelés « congés », pour commercer dans l'Ouest. Dans les années 1690, les coureurs de bois, qui avaient fait fonction de traiteurs indépendants, avaient été remplacés par les « voyageurs », salariés engagés par contrat par un marchand pour transporter des marchandises aux postes dans le Nord-Ouest et en ramener des fourrures.

Après 1763, l'industrie montréalaise de la traite des fourrures connut un regain, et les Canadiens français continuèrent d'être engagés par les traiteurs écossais et anglais. Les normes de droit françaises furent maintenues, les canoteurs devant signer des contrats avant chaque voyage. La CNO n'était pas une société commerciale dans le sens moderne du terme. C'était une copropriété, et les contrats ou « engagements » étaient signés au nom des diverses firmes auxquelles appartenaient les actionnaires et qui avaient conclu un accord d'association avec la CNO. Aucun engagement n'était signé par la CNO, car tout l'approvisionnement en marchandises était effectué par les associés et les firmes actionnaires de la Compagnie.

Les affaires des firmes associées dans la CNO suivaient le cycle annuel de la traite. On commençait à organiser une nouvelle année de traite lorsque les brigades de canots retournaient de Grand Portage à la fin de l'automne. Les engagements étaient signés en novembre et décembre et couvraient la période des fêtes jusqu'en mars et avril. Après la débâcle en mai débutait la saison des voyageurs.

Les voyageurs étaient habituellement recrutés par des « engagistes », qui se rendaient régulièrement dans les villes et villages. Dès que l'engagiste avait conclu un arrangement avec le voyageur, un contrat ou un « engagement » était signé devant notaire. En 1789, on convint qu'aucun voyageur ne serait recruté à moins qu'il ne puisse fournir un certificat signé par son curé.

La plupart des contrats étaient rédigés en français, principale langue parlée par les voyageurs. Comme la plupart d'entre eux ne pouvaient ni lire ni écrire, le contrat leur était lu, après quoi ils ajoutaient une croix au bas de la page. Comme la place était limitée dans les canots, la taille maximale des voyageurs était de 1,70 mètre et leur poids ne devait pas dépasser 63 kilos. étaient mentionnés dans le contrat le nom du voyageur, son lieu de résidence, les gages qu'il devait recevoir ainsi que toutes les provisions spéciales. Le contrat indiquait aussi l'endroit où il avait accepté d'aller et le moment auquel il était autorisé à retourner chez lui. Les voyageurs étaient habituellement embauchés pour une période d'un à trois ans, le signataire s'engageait également à ne faire aucun négoce personnel et acceptait qu'une déduction de 1 p. 100 de ses gages soit effectuée pour contribuer à un fonds pour les voyageurs invalides. Il s'engageait aussi à ne jamais quitter son bourgeois ni fournir assistance ou encouragement aux rivaux de son bourgeois durant son service. Le voyageur recevait le tiers de ses gages à l'avance et le reste à la fin du voyage.

Des contrats différents étaient rédigés pour les deux types de voyageurs. Une sorte de contrat servait exclusivement aux brigades d'été qui partaient de Lachine la première semaine de mai et remontaient la rivière des Outaouais, traversant le lac Nipissing pour atteindre le lac Huron et de là gagner Grand Portage. Le contrat du voyageur qui partait de Montréal pouvait inclure la plupart ou la totalité des obligations suivantes :

- 1) faire le voyage de retour de Montréal à Grand Portage (plus tard fort Kaminisquia ou fort William);
- 2) passer par Michillimakinac et aller jusqu'à la rivière à la Pluie, sur demande;
- 3) donner 6 jours de corvées;
- 4) faire deux voyages du fort William au Portage de la Montagne, ou six jours d'autres ouvrages;
- 5) aider à porter les canots à trois dans les terres;
- 6) avoir soin jusqu'à destination des marchandises, vivres, pelleteries, ustensiles et toutes les choses nécessaires pour le voyage;
- 7) servir son bourgeois, respecter et exécuter fidèlement tous ses ordres;
- 8) avoir le profit du bourgeois à coeur, lui éviter tout dommage et le prévenir si certains faits viennent à sa connaissance;
- 9) ne faire aucune traite particulière, ne pas s'absenter ni quitter le service sous peine de perdre ses gages et d'encourir les foudres de la loi.

Les « hommes du Nord » étaient expressément engagés non seulement pour faire le voyage jusqu'au fort William mais également pour continuer jusqu'aux postes du Nord-Ouest et y passer deux à cinq ans dans le but de chasser et de commercer pour le compte des associés hivernants.

Le contrat des hivernants était marqué de la lettre « h ». La distinction contractuelle entre les saisonniers et les hivernants amenèrent les firmes à élaborer deux formulaires différents de contrat pour ces deux types de voyageurs. à Grand Portage, certains hivernants dont les contrats étaient échus signaient un contrat de retour et effectuaient des voyages durant l'hiver pendant quelques années encore. Les comptes étaient faits et ceux qui décidaient d'envoyer de l'argent à Montréal ou dans les environs recevaient des lettres de change à transmettre à leur famille et à leurs amis.

Il n'existait à cette époque aucun système bancaire au Canada et la valeur des devises était très variable. La livre de Londres valait un peu plus que la livre de Halifax. Il est difficile d'établir le lien entre la livre d'alors et le dollar canadien ou américain d'aujourd'hui. Essentiellement, une peau de castor valait environ 8 livres et une jeune fille ayant une dote de 10 000 livres pouvait, dit-on, s'attendre à épouser un membre des échelons inférieurs de l'aristocratie. Une livre de Halifax (ou 20 shillings) valait environ 4 dollars d'argent espagnols.

Les gages des voyageurs, qui étaient basés sur la compétence, étaient payés en livres. Le salaire annuel des saisonniers en 1800 était le suivant :

- guides : 800 à 1000 £
- « bouttes » (avants et gouvernails) : 400 à 600 £
- milieux : 150-350 £.

Voici en comparaison ce que recevaient annuellement les voyageurs hivernants en 1800 :

-guides : 1400 £
-« bouttes » (avants et gouvernails) : 1200 £
-milieux : 800 £.

L'« équipement » de base fourni aux saisonniers à la signature du contrat comprenait une couverture, une chemise, une paire de pantalons. Un hivernant recevait un « double équipement », soit deux couvertures, deux chemises, deux paires de pantalons, deux mouchoirs, 14 livres de tabac en carottes et d'autres articles. Parfois, des hivernants recevaient en plus des couteaux, du vermillon et de la verroterie.

Les employés à gages étaient autorisés, voire encouragés, à acheter par crédit et donc à s'endetter auprès des magasins de la Compagnie. Ils étaient par nécessité dépendants de la Compagnie pour l'achat d'articles lorsqu'ils se trouvaient à l'intérieur des terres. Plus la distance par rapport à Montréal était grande, plus le prix de ces articles était élevé. Le profit sur l'eau-de-vie et le tabac était immense, et la vente de vêtements et de parures pour les femmes autochtones rapportait également beaucoup d'argent. L'étalon monétaire du Nord-Ouest se prêtait toutefois à d'habiles manipulations vu qu'il valait juste le double de la monnaie canadienne. Le voyageur était donc tenté d'acheter des articles à un prix qui semblait peu élevé et découvrir que 1 shilling dans l'intérieur valait 2 shillings à Montréal. Il est donc peu probable qu'un employé puisse mettre de l'argent de côté. De nombreux voyageurs contractèrent ainsi de lourdes dettes. Un homme qui devait beaucoup d'argent à la Compagnie était pratiquement à sa merci.

Pendant longtemps, les voyageurs cachèrent quelques fourrures dans leurs bagages afin de les vendre à Montréal. En 1804, on ordonna que tout homme pris avec plus de 2 robes de bison ou 2 peaux habillées (ou une de chaque) devrait payer une amende de 50 £, et tout employé pris à trafiquer avec des petits traiteurs indépendants perdrait ses gages. Bien qu'un engagé fût autorisé à prendre une épouse indienne, il ne pouvait le faire sans le consentement de son bourgeois.

Parfois, des voyageurs ne se présentaient pas le jour du départ. Se trouvant à court d'hommes, l'agent devait poursuivre le contrevenant et trouver des remplaçants, tâche qui n'était pas toujours facile, surtout en période d'intense concurrence. De même, toute désertion en route était punie par le fouet. Quelques journaux font état de la mutinerie de voyageurs. En 1794, Duncan McGillivray se trouva au cœur d'une grève des membres d'une brigade déjà arrivée au lac à la Pluie. Espérant de meilleures conditions de travail et des salaires plus élevés, ils déclarèrent que si leurs gages n'étaient pas augmentés, ils partiraient pour Montréal. La révolte fit long feu, les plus timides des grévistes ayant été persuadés de retourner au travail. Les meneurs les plus bruyants tinrent bon et retournèrent à Montréal en disgrâce. Il y avait donc des limites à l'endurance des voyageurs; au fort William, il y avait même une prison pour les voyageurs récalcitrants appelée le Pot au Beurre.

Source : <http://digital.library.mcgill.ca/nwc/french/history/08.htm>