

**François Frigon voyageur
III
Voyages aux Outaouais et aux Illinois
Description du trajet type**

Pierre Frigon (4)

"Les départs de voyageurs qui travaillent à leur compte, (...) se répartissent à peu près également entre le printemps (avril-mai) et l'automne (octobre-début novembre). Ils rentrent à Montréal en août et septembre, hivernent généralement dans la colonie une année sur deux."⁽¹⁾

Les voyages de traite pouvaient durer d'un an à 18 mois.⁽²⁾

De Montréal à la rivière des Outaouais, les eaux étaient calmes, à part celles des rapides de Lachine et du saut Saint-Louis. Lahontan décrit ce dernier comme "...petit Cataracte si violent qu'on fut contraint de se jeter dans l'eau jusqu'à la sceinture, pour trainer les Canots un demi quart de lieüe ⁽³⁾ contre le courant".⁽⁴⁾ À la Rivière des Outaouais, les difficultés commençaient vraiment. Voici la description que Lahontan fait, du trajet entre Montréal et Michillimakinac : "J'arrivai au Montréal le 9 juillet, après avoir sauté plusieurs Cataractes affreux dans la grande Rivière des Outaouas, & fait quinze ou vingt portages, entre lesquels il y en a de plus d'une lieüe de distance. De Missilimakinac à la Rivière des François la Navigation est assez assurée, car en côtoyant le Lac des Hurons on trouve une infinité d'Iles qui servent d'abri. On remonte cette Rivière avec assez de peine, car on trouve cinq Cataractes qui obligent de faire des portages de trente, de cinquante, & de cent pas, ensuite on entre dans le Lac des Nepicerinis, d'où l'on fait encore un portage de deux lieües pour gagner une autre Rivière, où on saute six ou sept chûtes d'eau. De celle-ci on fait derechef un portage jusqu'à la Rivière Creuse qui se décharge par de semblables courants précipitez dans la grande Rivière des Outaouas, proche du lieu qu'on appelle Mataouan. On ne quitte plus cette Rivière, si ce n'est au bout de l'Isle de Monreal, où elle se perd dans le grand Fleuve de Saint-Laurent."⁽⁵⁾

À la lecture de cette description, on imagine facilement les efforts à déployer lors des portages. Les canots pouvaient contenir jusqu'à "20 quintaux". Un quintal valant 100 livres, c'est donc 2 000 livres (907 kg) que transportaient ces embarcations! Les canots étaient manoeuvrés par trois hommes. Ils étaient toutefois légers: "Ces bâtiments ont 20 pouces de profondeur, c'est-à-dire des bords jusqu'au plat des varangues; ils ont 28 pieds de longueur & 4 & demi de largeur vers la barre du milieu. S'ils sont commodes par leur grande legereté & par le peu d'eau qu'ils tirent, il faut avouer, qu'ils sont en recompense bien incommodes, par leur fragilité; car pour peu qu'ils touchent ou chargent sur le caillou ou sur le sable, les crevasses de l'écorce s'entrouvrent, ensuite l'eau entre dedans, & mouille les vivres & les Marchandises. Chaque jour il y a quelque nouvelle crevasse ou quelque couture à gommer. Toutes les nuits on est obligé de les décharger à flot, & de les porter à terre, où on les attache à des piquets de peur que le vent ne les emporte; car ils pesent si peu que deux hommes les portent à leur aise sur l'épaule chacun par un bout."⁽⁶⁾

La légèreté des canots est un atout majeur : " ...il n'y a point de meilleure voiture au monde pour naviguer dans les Rivieres du Canada qui sont remplies de Cascades, de Cataractes & de courans. Car on y est obligé ou de les transporter par terre le long de ces passages, ou de les trainer dans l'eau le long du rivage, quand la rapidité des Rivieres n'est pas violente & que la rive n'est point escarpée."⁽⁷⁾

* Par mégarde, le volet IV - *Le contexte général de la traite des fourrures* a paru au numéro Hiver 1999, dérangeant ainsi la séquence prévue de parution. Nous nous rattrapons en faisant paraître ici le volet III. Nos excuses à tous.

Mais ces embarcations ont aussi des limites importantes : "*Ces Canots ne valent rien du tout pour la navigation sur les Lacs, où les vagues les engloutiroient si l'on ne gagnoit terre lorsque le vent s'éleve. Cependant on fait des traverses de quatre ou cinq lieües d'une Isle à l'autre; mais c'est toujours en calme & à force de bras, car outre qu'on pourroit être facilement submergé, on risqueroit à perdre les vivres & sur tout les Pelleteries qui sont la principale marchandise, pour peu qu'elles fussent mouillées. Il est vrai que ces Canots portent de petites voiles, mais il faut un temps à souhait pour s'en servir. Si le vent est un peu fort, quoi qu'en poupe, il est impossible d'en profiter sans s'exposer à faire naufrage. (...) & pour peu que les autres vents soufflent (à moins qu'ils viennent de la terre qu'on côtoye) on est obligé de gagner le rivage au plus vite, & de débarquer précipitamment le Canot avec toute sa charge, & attendre le calme.*"⁽⁸⁾

Ainsi donc, le péril était constant autant sur les rivières que sur les lacs. Et la marchandise ne souffrait pas l'eau! Les hommes devaient donc souvent faire preuve d'une bravoure et d'une endurance remarquables pour amener les pelleteries à bon port. Sans compter l'ennemi iroquois...

Au retour, la descente des eaux de la rivière des Ouatouais, des rapides du Saut Saint-Louis et des rapides de Lachine était tout aussi dangereuse à bord de ces embarcations qui menaient droit au désastre à la moindre collision. Toutefois, ils ne "portageaient" pas toujours. Souvent, c'est à genoux dans le canot qu'ils les descendaient, ces rapides! "*Les Canoteurs agissent successivement à genoux, debout, & assis, voici comment. Ils sont à genoux lors qu'ils descendent les petits Cataractes ou les Cascades des Rivieres. Ils sont debout, lors qu'ils piquent de fonds avec des perches pour refouler les courants & les rapides, & ils sont assis dans les eaux dormantes.*"⁽⁹⁾ Et les risques étaient grands! "*Je pensai périr au Saut (Saint-Louis)...à trois lieües de Montréal, car nôtre Canot ayant tourné dans les bouillons je fus transporté par la force du courant jusqu'au pied de ce Cataracte, sur quelques fonds plats de trois ou quatre pieds de profondeur, d'où Mr. le Chevalier de Vaudreuil me retira par un hazard extraordinaire*"⁽¹⁰⁾

Dans le prochain article nous parlerons de la "foire" de Montréal de 1685. Voir la note* à la page précédente concernant le dérangement de la séquence de cette série d'articles.

1- Louise Dechêne, *Habitants et marchands de Montréal au XVIIe siècle*, essai, Boréal, 1988, p. 218

2- Lahontan, *Oeuvres complètes I*, édition critique par Réal Ouellet et Alain Beaulieu, PUM, 1990, p. 283

3- Lieue : lieue commune = 4,05 Km; une petite lieue = 3,24 Km; une grande lieue = 5,67 Km, Lahontan, tome 2, p. 1303

4- Lahontan, tome 1, p. 294

5- Lahontan, tome 1, pp. 438-439

6- Lahontan, tome 1, pp. 291-292

7- Lahontan, tome 1, p. 292

8- Lahontan, tome 1, p. 292

9- Lahontan, tome 1, p. 292

10- Lahontan, tome 1, p. 43

