

Notes d'un voyage d'hiver de Montréal à Québec. (1)

Thermomètre Réaumur.—7 degrés au-dessous de zéro;—vent N.-E.

Enfin nous partons. Aller de Montréal à Québec en plein hiver n'est pas la chose la plus simple du monde.—Adieu les commodités steamboats qui nous transportent en l'espace d'un sommeil au pied du Cap-Diamant; la navigation est fermée, le Saint-Laurent ne marche plus que sous une voûte de glace, et les chemins de fer de ses rives n'existent encore qu'en projet. Il n'y a de choix pour le voyageur qu'entre le stage et l'extra. Le stage ne fait qu'une couchée; il arrive à Québec à la fin du second jour ou dans le cours du troisième, selon l'état de la route; le prix est de 10 piastres (50 francs). Il y a quatre places et chaque voyageur a droit à une robe de buffle. L'extra est plus petit; il est à deux places seulement; on change de voiture et de chevaux à chaque poste, c'est-à-dire de cinq lieues en cinq lieues, et l'on continue le voyage à volonté. On peut parcourir six postes ou ne faire qu'un relais si on le préfère, liberté précieuse dans une saison où, d'une heure à l'autre, le temps et la route subissent les plus graves changements; mais ce privilège est celui du riche, il faut donc le payer et assez cher; 30 piastres, un peu plus de 155 fr.—Deux state-rooms d'un steamboat avec un souper ne coûtent que 5 piastres, environ 25 fr., différence en plus 125, sans compter les frais d'auberge et la perte de temps. Ces petits détails, insignifiants aujourd'hui, pourront devenir intéressants par la suite. Si l'état des routes indique le degré de civilisation d'un pays, la nature et le prix des voies de transport offrent d'époque en époque une échelle comparative sur laquelle on peut mesurer le progrès. Nos ancêtres auraient été bien fiers de ce que nous dédaignons, et peut-être arriverait-il que nos derniers perfectionnements leuront sourire de pitié nos arrière-neveux.

Deux difficultés précèdent tout départ au Canada dans cette rude saison: 1^o s'habiller; 2^o entrer dans la voiture. Au temps de l'armée blanche, quand on allait en guerre, il fallait couvrir toutes les parties vulnérables du corps; chacune avait sa cuirasse: casque, visière, haubert, brassards, gantelets, cotte de mailles, corset barlé de fer; sans un écuyer, on n'aurait pu tout ajuster; il fallait être aidé par deux pages pour arriver en selle, et quand on était désarçonné on ne pouvait se relever sans le secours de plusieurs valets; il en est à peu près de même pour un touriste européen qui se hasarde à faire un voyage d'hiver ici. Son armure de martre, de castor, de buffle et de minks, le céderait à peine pour le poids aux armures d'acier du moyen âge; mais on a beau se fourrer et se draper, le froid trouve toujours quelque défaut de cuirasse; ainsi doublé ou triplé, comment s'enlâsser dans l'étroite boîte d'un sleigh qui n'a pas trois pieds de largeur? Il faut être soulevé, poussé, tiré, et finalement enfoncé. Cet emballage violent a, du moins, l'avantage de réchauffer, et une fois entré dans le sac de buffle, on peut crier avec confiance: *all right!* Nous n'avons pas à nous plaindre de notre départ; il s'est fait avec un certain *décorum*. L'entrepreneur des postes était venu en personne présider à la cérémonie, et les spectateurs ne manquaient pas. A Paris nous en aurions eu cent; car jamais, excepté en Carnaval, on ne vit caricatures si grotesques. Pourquoi ne conserverai-je pas la liste de mes armes défensives? Cet inventaire m'égaiera quand je serai en pays chaud, et les costumiers pourront en faire leur profit.

Commençons par la tête: casque de martre ouaté en dedans avec oreillères à queue nouant sous le menton; voile de gaze verte pour préserver les yeux de l'éclat de la lumière sur la neige; crémone ou pélerine de martre couvrant les oreilles, la gorge et la poitrine; cache-nez de mérinos faisant deux tours et maintenant la coiffure et les pièces du cou étroitement fermées; un gilet ou plutôt une tunique de flanelle; une chemise, un carré double de flanelle sur la poitrine; deux paires de bas de laine, des genouillères épaisses, des chaussettes de coton, un caleçon de Caribou, un pantalon de drap de cuir, des dessus de jambe d'étoffe canadienne, des bottines de castor double et à seconde semelle de caoutchouc; un gilet droit en drap de cuir laine descendant jusqu'aux jambes (mode Louis XV); des manches ouatées, un paleot ouaté avec parements, collet

et revers de fourrure fine de castor, le collet se relevant et enveloppant la tête presque en entier; enfin un pardessus de buffle bien doublé et croisant du haut en bas avec un capuchon semblable; gants de laine élastique et gantelets pardessus en fourrure de minks. Si tout ce bataillon ne pèse pas 200 livres, peu s'en faut, à coup sûr.

Pour ma femme, je ne supposerais que 100 livres; cela fait 300, et le poids des deux personnes réunies, élevant ce chiffre presque au double, nous permettant de maintenir la voiture dans un équilibre parfait; nos bagages, attachés derrière, ne pesaient pas plus que nous. Pour expliquer toutes ces précautions prises contre le froid, il faut dire que les traîneaux entièrement ouverts devant et sur les côtes ne se ferment qu'avec des rideaux de cuir assez mal ajustés et que le vent y entre sans le moindre obstacle.

La première poste se termine au bout de l'île de Montréal sur la rive gauche de l'Orégon, qui débouche dans le Saint-Laurent sous le nom de Rivières-des-Prairies. Au commencement et à la fin de la saison, ce point est dangereux; on fait même un grand détour pour l'éviter, mais à présent la glace est si solide et si unie que nous avons passé la rivière sans nous en apercevoir; il y a là une auberge isolée tenue par un nommé Deschamps; on nous y a fait descendre pour nous réchauffer, et ma foi, il était temps; le nord-est qui nous soufflait au visage avec force nous avait empoigné le nez et le front; nos yeux pleuraient; le poêle a renouvelé notre provision de chaleur pour la seconde poste.

Deschamps tient sa maison comme tous les Canadiens-Français qui habitent la campagne; c'est simple, propre, commode; une famille nombreuse s'empresse autour des voyageurs pour les aider à ôter et à remettre leur attirail fourré. Si l'on était forcé de prendre gîte en pareil lieu, on ne serait pas à plaindre; on y trouverait avec ce qu'offre ordinairement la campagne, tout ce qu'il n'est pas ordinaire de trouver à la ville: bonne figure d'hôte, bonne table et bon lit.

De la pointe de l'île de Montréal à la Valtrie, on continue à suivre la route de terre en passant par Repentigny; la poste est aussi de cinq lieues. L'auberge de la Valtrie est tenue par des Canadiens-Anglais; c'est une maison spacieuse et de bonne apparence; toutes les dispositions intérieures rappellent les hôtels des petites villes de l'Amérique et du Canada; le parloir des voyageurs est un salon garni, suivant l'usage, de *rocking-chairs* dont le dossier et les bras sont couverts d'un fillet en coton blanc imitant la dentelle, d'un piano, d'une table ronde avec livres, keepsakes et colifichets de fantaisie, d'ottomanes en erin noir et d'un tapis à grand ramage.

Notre station à la Valtrie a été si courte que nous n'avons pu éprouver toutes les bonnes qualités de cette auberge; nous ne pouvons louer en connaissance de cause que la netteté des appartements et la politesse des maîtres.

La Valtrie forme une saillie sur le bord du Saint-Laurent avec un bouquet de hautes futaies dont la beauté m'a frappé dans la belle saison, lorsque je descendais vers Québec en steamboat. A présent ce feuillage magnifique est remplacé par les frimas; c'est un tout autre tableau, mais qui n'est pas, assurément, sans quelque charme.

Le chemin de terre que nous avons suivi depuis Montréal est assez bien fait, nous n'y avons rencontré que peu de cahots; cependant la neige qui le couvre, bien que fortement pressée par la herse et le rouleau, résiste toujours, tandis que sur la glace un sleigh glisse sans exiger des chevaux le moindre coup de collier. Nous observons avec plaisir la différence de ces deux voies en passant de la terre sur le fleuve: notre marche s'accélère; elle doublerait aisément de vitesse sans les rencontres fréquentes qui nous obligent à faire halte. La route élevée en chaussée par les couches de neige qu'on y a successivement jetées pour la réparer est si haute qu'on ne peut incliner dans le débord, et si étroite qu'il est extrêmement difficile de passer côte à côte. Voilà pourquoi l'attelage est disposé en arbalète et la caisse de la voiture réduite aux proportions les plus exigües.

9 janvier. De Berthier aux Trois-Rivières.

Après avoir passé La Noria vers le coucher du soleil, nous sommes arrivés à Berthier, un peu avant la nuit.

Berthier est une des paroisses les plus importantes du Bas-Canada; la culture y pénétre à un loin dans la profondeur des terres et les propriétés acquièrent chaque année plus de valeur; cent acres valent déjà de 15 à 20 mille francs; les Anglais ont accaparé les meilleures; c'est la famille Cuthbert qui possède les seigneuries de Berthier et La Noria. Madame Ross Cuthbert est sœur de M. Ruch, qui fut ministre des Etats-Unis à Paris. La seigneurie d'Aillebout, située derrière celle de Berthier, n'est pas encore concédée en entier; la propriété en est indivise entre plusieurs Français-Canadiens.

Deux hôtels se font concurrence à Berthier; nous avons été conduits chez Giroux; sa maison mérite une mention très-honorable

(1) Ces notes sont empruntées à un voyage que j'ai fait avec ma femme au Canada; si je les publie si peu de temps après avoir perdu cette compagne chérie de vingt-trois ans de mon existence, c'est que je cherche des consolations dans tout ce qui me la rappelle. Jusqu'ici il ne m'a pas été possible d'en trouver; mais du moins, en ne me séparant pas d'elle, j'ai peut-être mieux supporté ma douleur. (Note de l'auteur.)

Nous sommes heureux de reproduire cette esquisse dont la couleur locale est si vive, et le style si naturel et si charmant. Nos lecteurs, qui tous ont fait connaissance avec l'auteur, par la lecture des poésies qu'il veut bien nous envoyer de temps à autre, partageront l'émotion que nous ont inspirées les lignes qui précèdent. (Réd.)