

LEVIS, AVRIL, 1913.

VOL. XIX---No, 4

BULLETIN
DES
RECHERCHES HISTORIQUES

ARCHEOLOGIE—HISTOIRE—BIOGRAPHIE
BIBLIOGRAPHIE—NUMISMATIQUE

ORGANE DE LA SOCIÉTÉ DES ÉTUDES HISTORIQUES

*Qui manet in patria et patriam cognoscere tenet
Is mihi non civis sed peregrinus erit.*



LEVIS
PIERRE. GEORGES ROY

EDITEUR-PROPRIETAIRE

SOMMAIRE

NUMERO D'AVRIL 1913

LA FAMILLE FARIBAULT.---(Suite et fin)
Le pilotage sur le St-Laurent. --- Les
meurtres du Détroit,

BULLETIN

DES

RECHERCHES HISTORIQUES

XIX
Vol. XVIII

LEVIS—AVRIL 1913

No. 4

LA FAMILLE

FARIBAULT

(SUITE ET FIN)

Branche américaine

Jean-Baptiste Faribault

“Né à Berthier-en-haut le 19 octobre 1775. (1)

“Il eut l'avantage de recevoir une assez bonne éducation, et il quitta l'école, à l'âge de seize ans, pour accepter une place de commis chez un marchand du nom de Thurseau, à Québec. Après deux ans de service, il fut employé par MM. Mc Niders et Cie,

1 Baptisé à l'île Dupas dix jours plus tard comme il appert par l'acte de baptême suivant :

“Le vingt-neuf octobre, mil sept cent soixante-quinze, par nous soussigné curé a été baptisé Jean Baptiste de Berthier né le dix-neuf au soir du légitime mariage de Barthélemy Faribault et de Catherine Amable Véronneau son épouse, Le parrain a été Halber Farly et la marraine Ursule Jutra qui ont signé avec nous. Faribault P. Martel Ptre.”

importateurs.

“Quoique traité avec beaucoup d’égards par ses patrons, le jeune Faribault n’envisageait pas sans effroi la perspective de passer la meilleure partie de sa vie derrière un comptoir. A cet esprit ardent il fallait un horizon moins uniforme, un théâtre plus vaste, plus fécond en émotions. La vie de marins avec tous ses dangers s’offrit à lui pendant quelque temps avec un irrésistible attrait, et, sans la résistance de ses parents, il serait allé braver les fureurs de l’Océan.

“Indécis plus que jamais sur le parti à prendre, un incident eut décidé Faribault à embrasser la carrière des armes, s’il eut pu vaincre l’opposition de sa famille. Le duc de Kent, père de la reine Victoria, était alors au Canada avec le régiment des Fusiliers Royaux qu’il commandait. Son régiment séjournait à Québec, et les jours de parade étaient autant de spectacles vivement recherchés par la population. La tenue imposante du prince, les brillants uniformes de son état-major, la précision des mouvements des soldats, émerveillèrent Faribault, au point qu’il en fit une représentation en papier découpé, qui fut fort admirée. Faribault n’avait jamais pris de leçons de dessin, mais les quelques croquis qu’il lui prenait parfois fantaisie de tracer révélaient du talent et du goût. Les officiers du régiment ayant communiqué son esquisse au prince, celui-ci en fut tellement satisfait, qu’il fit mander le jeune artiste, auquel il offrit une commission d’officier dans son régiment.

“Faribault aurait accepté avec empressement l’offre inespérée d’entrer dans l’armée, sous de pareils

auspices, mais sa famille s'opposa énergiquement à son départ. Ce n'est pas sans peine qu'il renonça à la brillante perspective que la proposition du prince lui faisait entrevoir. Aussi, lorsque dans sa vieillesse, il rappelait cet incident de ces jeunes années, il ne manquait jamais d'ajouter que le respect seul pour ses parents l'avait empêché d'embrasser l'état militaire.

“En 1796, la Compagnie du Nord-Ouest ayant annoncé qu'elle avait besoin de trois ou quatre jeunes gens actifs pour faire la traite avec les sauvages, Faribault s'empressa d'offrir ses services, qui furent acceptés. Ses parents le supplièrent vainement de ne pas quitter le toit paternel. Fasciné par la perspective des aventures que lui promettaient ses courses dans les bois, il resta cette fois insensible à leurs remontrances.

“Faribault quitta Montréal, au mois de juin 1796 en compagnie de trois autres jeunes Canadiens, et de deux agents de la Compagnie du Nord-Ouest, pour se rendre à Michillimakinac, lieu de leur destination. Ce trajet dura 15 jours et ne se fit pas sans beaucoup de peines et de difficultés. Il fallait aux hardis voyageurs non seulement ramer presque tout le jour, mais faire encore plusieurs portages le long des nombreux rapides qu'accidente la route, c'est-à-dire transporter sur leurs épaules leur canot, leur bagage et leurs provisions.

“A son arrivée à Michillimakinac, Faribault fut chargé d'aller fonder un poste de traite à Kankaki, qui a vu naître depuis une jolie petite ville moitié française et moitié américaine. Ce poste étant situé sur le territoire des États-Unis, Faribault, accompagné d'un guide Potouatomi, dut se rendre à Port-Vincent,

sur la rivière Ouabache, où demeurait le surintendant des Sauvages, le gouverneur Harrison, pour obtenir un permis de traite. Pendant six jours il chevaucha à travers la prairie sans pouvoir échanger une seule parole avec son guide, dont le langage lui était absolument étranger.

“Le gouverneur Harrison le reçut avec tous les égards possibles, lui donna l'hospitalité pendant trois jours, et accueillit favorablement sa demande. Après avoir été comblé de politesses, Faribault prit congé de son hôte. Il comptait rencontrer, à l'embouchure de la rivière St-Joseph, quatre voyageurs canadiens, qui devaient passer l'hiver avec lui à Kankaki ; mais il n'en trouva que trois, l'autre ayant péri malheureusement dans le voyage.

“Après un examen attentif des lieux, Faribault alla fixer son poste de traite à l'embouchure de la rivière Kankaki. Ses marchandises ne tardèrent pas à arriver, et pendant que ses compagnons travaillaient à la construction de leurs quartiers d'hiver, il commença à trafiquer d'une manière active avec les Potouatomis.

“Faribault fit un commerce lucratif avec ces Sauvages, et, le printemps suivant, il se rendit à Michilimakinac, pour remettre à l'agent de la Compagnie du Nord-Ouest, M. Gillespie, toutes les précieuses fourrures dont il avait fait l'acquisition. Ce dernier fut tellement satisfait de ses opérations qu'il lui confia un poste beaucoup plus important, celui du Bâton-Rouge, sur la rivière Des Moines, à deux cents milles environ de son embouchure. Les Sioux surtout fréquentaient ce poste, et comme Faribault ne compre-

nait pas leur dialecte, bien différent de celui des Potouatomis, qu'il avait appris l'hiver précédent, il se fit accompagner d'un nommé Debord, qui connaissait parfaitement leur langage et leurs mœurs.

« Faribault resta quatre ans au même poste dans une solitude presque complète. Malgré l'attachement que lui témoignaient les Sauvages en général, il courut plus d'un danger dans cette région lointaine, et faillit même être assassiné par un Métis. Cette région abondait en castors, en loutres, en daims, en ours, et autres animaux sauvages, et était surtout habitée par les Sioux, les Sacs, les Renards, les Ioowais et quelques autres tribus.

« A cette époque, le salaire d'un commis était de \$200 par an, celui d'un interprète de \$150, et les voyageurs touchaient \$100. La compagnie au service de laquelle ils étaient employés se chargeait de leur subsistance, qui laissait souvent fort à désirer ; dans ce cas, l'abondance du gibier suppléait à l'absence des aliments ordinaires. Les articles de la traite se composaient de couvertures, de vêtements, de coton, de tabac, d'objets d'orfèvrerie à bon marché et de verroterie, qui remplaçait au besoin le numéraire pour l'échange.

« Son engagement terminé, Faribault se proposait de revenir au Canada, vers lequel son souvenir s'était reporté bien des fois, au milieu de ses courses solitaires, lorsqu'il eut le chagrin d'apprendre la mort soudaine de son père et de sa mère, survenue à quinze jours d'intervalle. Cette double et douloureuse perte brisant les liens qui le rattachaient le plus au pays natal, il se décida à continuer de servir dans la Com-

pagnie du Nord Ouest. On lui confia le poste de traite des Petits-Rapides, sur les bords de la rivière Saint-Pierre, à quarante milles de son embouchure, et il fit un commerce très lucratif avec les Sioux du voisinage.

“En 1805, Faribault forma des relations très amicales avec le lieutenant Pike, chargé par les Etats-Unis de faire le choix de l'emplacement d'un fort, sur les bords de la rivière Saint-Pierre. Le lieutenant Pike explorait en même temps la partie supérieure du Mississippi, à la tête d'une petite bande de soldats, et il donna aux Sauvages de l'Ouest, par sa ferme attitude, une haute idée de la force des Etats-Unis. Il avait pour interprète un nommé Pierre Rousseau, qui lui rendit de grands services ; un autre de ses aides s'appelait Alexandre Roy.

“Des hostilités ayant éclaté, dans l'automne de 1808, entre les Sioux des Petits-Rapides et les Sauteux Faribault crut devoir aller passer l'hiver suivant au milieu des Sioux-Yankton, qui habitaient les bords de la rivière Des Moines. Bien des dangers l'attendaient en se rendant à ce poste, car la tribu des Ioouas l'arrêta au passage, dans le but de l'obliger à trafiquer au milieu d'elle. Faribault ne voulant pas se prêter à leur demande, les Ioouas menacèrent de le tuer, de s'emparer de ses marchandises, et ils lui auraient certainement fait un mauvais parti, sans l'apparition d'une bande considérable de Sioux Yanktons, qui l'escortèrent jusqu'au poste de la Compagnie. Il fit des affaires très lucratives pendant l'hiver, et expédia le printemps suivant à Michillimakinac une quantité considérable de pelleteries.

“Après dix années de service dans la Compagnie du Nord-Ouest, Faribault crut devoir mettre à profit son expérience et son influence sur les Sauvages pour faire la traite à son propre compte. Il alla se fixer dans ce but à la Prairie-du-Chien, poste important, fréquenté principalement par les Ouinébagons, les Renards et les Sioux de la bande Ouakpa Kouta. Durant plusieurs années il y fit un commerce important qui lui donna des bénéfices considérables. Ce genre de vie offrait plus d'un danger, car Faribault fut sérieusement blessé un jour par un coup de couteau, que lui donna un Ouinébagon ivre, auquel il refusait de la boisson.

“Outre la traite, Faribault échangeait des marchandises contre du plomb provenant des mines qu'exploitait son ami et compatriote, Julien Dubuque, là même où s'élève aujourd'hui la capitale de l'Iowa. Il faisait ensuite transporter ce minerai dans des barges à Saint-Louis, où il le vendait à gros profits. Le trajet de la Prairie-du-Chien à Saint-Louis prenait alors quinze jours, en moyenne.

“Lorsque la guerre de 1812 éclata, les autorités anglaises firent de grands efforts pour engager les Sauvages de l'Ouest à prendre les armes contre les Américains. Comme les traiteurs canadiens avaient une influence considérable sur ces tribus, on leur offrit des commissions d'officiers pour stimuler leur dévouement à la cause britannique, et tous les acceptèrent, à l'exception de Jean-Baptiste Faribault et de Louis Provençal, qui avouèrent hautement leurs sympathies pour les Etats-Unis.

“Le colonel Mc Call ayant été informé du refus

de Faribault de servir sous le drapeau anglais, le fit arrêter et amener prisonnier à bord d'une canonnière, commandée par le capitaine Anderson, laquelle transportait à la Prairie-du-Chien un corps de troupes chargé d'en déloger la garnison américaine. On voulut forcer Faribault à prendre les rames à son tour, mais il répondit fermement qu'un gentilhomme comme lui ne devait pas condescendre à faire le service d'un simple matelot. Le capitaine Anderson ayant fait part au colonel McCall de cette fière réponse, ce dernier, au lieu de punir Faribault de son refus d'obéissance, admira son courage et sa fermeté, le reçut à bord de son propre bateau, et le traita avec tous les égards possibles.

“Les soldats anglais, joints aux Canadiens et aux Sauvages, se préparèrent, dès leur arrivée à la Prairie-du-Chien, à attaquer la garnison américaine. A leur approche, les familles qui demeuraient en dehors du fort, abandonnèrent précipitamment leurs foyers, et la femme de Faribault, accompagnée de ses enfants, partit en canot avec plusieurs de ses amies pour aller se réfugier à Ouinnona. Cette courageuse épouse ignorait que son mari fût entre les mains de l'ennemi, qui allait s'emparer de la Prairie-du-Chien.

“Le fort fut bombardé et se rendit après une résistance très énergique, qui dura trois jours. La garnison américaine fut faite prisonnière, et 200 soldats anglais la remplacèrent au fort. Après la capitulation, Faribault ayant été relâché sur parole, n'échappa aux mains de l'ennemi que pour mieux sentir combien son hostilité à la cause britannique devait lui être funeste.

“Durant le siège, les Ouinébagons avaient détruit de fond en comble sa maison, enlevé ou tués ses bestiaux, et fait un pillage complet de ses marchandises, qui avaient une valeur de \$15,000. Pour comble de malheur, les Sauvages s'étaient aussi emparés de tout le minerai de plomb qu'il avait laissé à Dubuque.

“Quelques jours après ce funeste événement, il apprit que sa famille, dont le sort lui inspirait de sérieuses alarmes, s'était réfugiée à Ouinnona.

“Cette perte ruinait Faribault. Elle lui enlevait en un jour le fruit de longues années d'un travail pénible. Toutefois, elle ne put abattre son indomptable courage, et il se remit à l'œuvre avec une nouvelle ardeur pour réparer les brèches faites à sa fortune.

“Lorsque la paix fut signée entre l'Angleterre et les États-Unis, le commandant de la garnison anglaise à la Prairie-du-Chien mit le feu aux bâtiments du fort et transféra ses quartiers à Michillimackinac. Mais le fort fut rebâti le printemps suivant par un détachement de carabiniers américains, commandé par le colonel Chambers, qui y tint garnison.

“Chaud admirateur des institutions américaines, Faribault se fit naturaliser citoyen des États-Unis, et prit une part très active, quelque temps après, à l'organisation d'une compagnie de milice, dont il devint premier lieutenant.

“La Compagnie du Nord-Ouest n'ayant pu, après la guerre, obtenir la permission de continuer ses opérations sur le territoire américain, vendit toute sa propriété à la Compagnie américaine de pelleteries. Joseph Rolette fut nommé l'agent de cette association,

et Faribault fit des arrangements avec lui pour s'approvisionner de tous les objets nécessaires à la traite.

“Faribault continua son commerce avec succès durant trois autres années, à la Prairie-du-Chien, puis cédant aux vives instances du colonel Leavenworth, il alla se fixer dans l'île de Pike, près de l'endroit où on a érigé le fort Snelling.

“Faribault avait un goût prononcé pour la culture, et comme le sol de l'île de Pike était très fertile, il commença sans retard une exploitation agricole.

“Tout l'état du Minnesota n'était à cette époque qu'un vaste désert, où la civilisation n'avait pas encore pénétré ; aussi Faribault a le premier défriché le sol à l'ouest du Mississipi et au nord de la rivière Des Moines.

“En 1820, le colonel Leavenworth réunit les chefs et les principaux membres de la tribu des Sioux, et obtint d'eux la cession d'une étendue de terrain de neuf milles carrés, au confluent du Mississipi et de la rivière Minnesota. De plus, les Sauvages consentirent, dans le traité qui fut conclu à cet effet, à abandonner leurs droits sur l'île de Pike en faveur de la femme de Faribault et de ses descendants.

“Faribault fut bientôt victime de nouvelles épreuves. Au mois de juin 1822, le débordement du Mississipi fut tel, que le fleuve submergea l'île entière, dévastant et enlevant avec une force irrésistible tout ce qui s'opposait à sa marche envahissante.

“Nullement déconcerté par ce nouveau désastre, Faribault alla s'établir sur un plateau de la rive opposée, qu'il pensait inaccessible aux plus fortes crues de

la "grande rivière." Cette fois encore le fleuve déjoua tous ses calculs. Quatre ans plus tard, la glace s'amassa tellement en amont du fort, que le Mississipi, contenu par cette digue formidable, s'éleva à une hauteur que, de mémoire d'homme, il n'a jamais atteint, emportant la maison de Faribault et ses dépendances, noyant ses bestiaux, et laissant partout des traces désastreuses de son passage.

"Peu de temps après, Faribault transporta ses pénates à Mendota, où sa famille séjourna plusieurs années. Il allait trafiquer chaque hiver à son ancien poste des Petits-Rapides.

"Les Sioux, avec lesquels il était surtout en contact, sont l'une des tribus les plus féroces de l'Ouest, et malgré leur amitié en général pour Faribault, il courut en plus d'une occasion les plus grands dangers au milieu d'eux.

"Faribault passa plus de quarante ans au milieu des déserts de l'Ouest sans recevoir de secours religieux. Ce fut là la plus grande privation du courageux pionnier, qui conserva toujours l'esprit de foi qu'il avait puisé au pays natal.

"Aussi serait-il difficile de peindre la joie qu'il ressentit lorsqu'en 1817, il rencontra par hasard un prêtre égaré dans ces solitudes, qui bénit son mariage et suppléa au baptême de ses enfants.

"Le premier missionnaire qu'il salua ensuite après de longues années, fut l'abbé Galtier, en 1840. Faribault trouva ce prêtre mourant au milieu des soldats du fort Swelling ; il l'amena à samaison, lui prodigua les soins les plus empressés, et lui donna pendant quatre ans la plus généreuse hospitalité. Bien

plus, il fit construire à ses frais une petite chapelle pour les Canadiens et les Sauvages, la première où se soit fait entendre la prière catholique dans tout l'état du Minnesota.

“L'abbé Ravoux arriva de France en 1843 pour évangéliser les Sioux et remplacer l'abbé Galtier, qui alla raviver la foi des Canadiens établis à Saint-Paul. Il reçut également l'hospitalité chez Faribault, jusqu'à ce qu'il apprit le dialecte sioux. Faribault donna en un mot, en toutes occasions, des témoignages non équivoques de son attachement à la religion catholique et de son respect pour ses ministres.

“Faribault avait perdu sa femme en 1847, et la mort l'enleva à son tour à l'affection de sa famille et de ses concitoyens, le 20 août 1860, à l'âge de 87 ans. Depuis longtemps il se préparait à sa fin, et il quitta la vie sans regrets, plein de résignation, avec le calme d'une âme anxieuse de participer aux jouissances éternelles. Il vécut assez longtemps pour voir se réaliser ses rêves les plus chers, et assister au merveilleux développement d'un pays qu'il avait trouvé à l'état vierge.”¹

De son mariage avec Pélagie Ainse, qui était la fille d'un surintendant des Sauvages, M. Jean-Baptiste Faribault avait eu huit enfants :

I

Alexandre Faribault

Né à la Prairie-du-Chien (Wisconsin) le 22 juin

¹ Joseph Tassé, LES CANADIENS DE L'OUEST, tome premier, p p. 310 et seq.

1806.

Il avait hérité des qualités de son père. Pendant de longues années, il fit la traite avec les Sauvages, ce qui lui permit d'acquérir sur eux beaucoup d'influence.

Alexandre Faribault fut le fondateur de la ville de Faribault, dans le Minnesota.

Au mois d'avril 1850, le gouvernement des États-Unis le nomma l'un des commissaires chargés d'établir la paix entre les Sioux et les Sauteux.

En 1851, M. Faribault était élu député à la législature du Minnesota.

Comme son père, il fut toujours un catholique convaincu. Lorsque, en 1855, l'abbé George Keller entreprit de bâtir une église à Faribault, il donna seul la belle somme de \$3000.

M. Faribault décéda à Faribaultville le 4 décembre 1882.

Sa femme, Elizabeth Graham, qu'il avait épousée en 1825, et qui décéda le 28 novembre 1882, lui donna dix enfants :

I George-H. Faribault

Né le 20 septembre 1826.

Marié, le 30 octobre 1850, à Euphrosine Mattoine.

Enfant :

Isabelle Faribault née en 1857 et décédée en 1866.

II Agnes Faribault

Née le 9 mai 1829.

Mariée, le 10 février 1846, au major W. H. Far-

bes.

Décédée en 1852.

III Emiiy Faribault

Née le 17 décembre 1832.

IV Daniel Faribault

Né le 27 mars 1834.

Marié à Malvina Leclair.

Enfants :

1. Lucy-Virginia Faribault née le 6 décembre 1860.
2. Daniel-Franklyn Faribault né le 28 octobre 1862.
3. Charles-Oliver Faribault né le 17 mai 1865.
Marié à Margaret Hascheid.
4. Edward-Bartholomew Faribault né le 30 septembre 1867.
5. Mary-Louise Faribault née le 4 mai 1870.
6. William-Urban Faribault né le 25 novembre 1872.
7. George-Henry Faribault né le 18 août 1875.
8. Peter-Frederick Faribault né le 5 novembre 1878.

V Catherine Faribault

Née le 16 mars 1836.

Mariée à John Mc-Lean

VI Philippe Faribault

Né le 15 mars 1839.

Décédé en décembre 1839.

VII Julia Faribault

Née le 10 juillet 1841.

Mariée à J. Fradette.

VIII Nathalie Faribault

Née le 29 décembre 1843.

Décédée en bas âge.

IX William-Richard Faribault

Né le 29 novembre 1846.

Notaire à Saint-Louis, Missouri.

Marié, le 31 août 1874, à Mary-Joséphine Tracy.

Enfants :

1. Zoé-Isabel Faribault née le 9 juillet 1875.

Mariée le 18 avril 1899 à Scott Battle.

2. William Faribault né le 24 novembre 1879.

X Alexander-Léon Faribault

Né le 9 juillet 1850.

II

Lucy-Anne Faribault

Née en 1810.

Mariée au colonel Alexis Bailly.

III

Olivier Faribault

Né en 1813.

Décédé le 4 octobre 1850.

IV

David Faribault

Né en 1817.

Il demeura d'abord à Latour (Minnesota) puis à Saint-Paul.

V

Emily Faribault

Née le 13 février 1820.

Mariée, le 6 septembre 1841, au major Stern Fowler, vétérans de la guerre du Mexique.

VI

Louise Faribault

Née en 1822.

Décédée le 11 septembre 1844.

VII

Philippe Faribault

Né en 1825.

Décédé en 1840.

VIII

Samuel-Frederick Faribault

Né en 1827.

Marié, en 1849, à Margaret Mattoine.

Enfant :

Emily Faribault née en 1851.

FIN.

LE PILOTAGE SUR LE SAINT-LAURENT

Sous le régime français, les vaisseaux, en entrant dans le fleuve, venaient reconnaître l'île du Bic, puis cinglaient vers Tadoussac. De là, ils longeaient la rive nord jusqu'au cap Tourmente, puis traversaient du côté du sud, en rasant la pointe est de l'île d'Orléans.

Pour les conduire à travers les méandres et les bancs de sable toujours mouvants, ces vaisseaux avaient besoin de marins expérimentés. C'est à la baie Saint-Paul, à la Petite-Rivière, à l'île aux Coudres que l'on s'adressait. Ainsi se forma la pépinière des pilotes du bas du fleuve, hommes de race forte et courageuse, qui connaissant leur valeur, réclamèrent dès l'origine certains privilèges de l'Etat.

C'est ainsi que le 27 août 1737, Joseph Savart, capitaine de milice de l'île aux Coudres, se plaignait à l'intendant que plusieurs habitants de la baie Saint-Paul et des environs voulaient l'empêcher de piloter des navires marchands depuis le cap aux Oies jusqu'à Québec et proféraient même des menaces contre lui.

Après avoir constaté que Savart était porteur d'un certificat de Testu de la Richardière, capitaine de port, qui attestait de sa capacité, l'intendant fit défense aux habitants de la Baie Saint-Paul et des environs, habitués de conduire des vaisseaux marchands, de l'empêcher de piloter tels bâtiments. [1]

Après que les Anglais se furent emparés du pays,

Registre d'ordonnance des intendants, vol. 26, p. 1.

leurs bâtimenis abandonnèrent peu à peu le CHENAL DU NORD et se mirent à suivre la rive sud de préférence.

C'est alors que plusieurs des habitants de la baie Saint-Paul et de la Petite-Rivière, n'ayant plus de bâtimenis à piloter, vinrent s'établir sur la rive droite du fleuve, afin d'y poursuivre leur ancien métier.

Ce fut en 1788 que la Chambre d'Assemblée adopta une loi pour régler le pilotage dans le fleuve Saint-Laurent et empêcher les abus dans le port de Québec.

Il ne fut plus permis à personne de piloter sans subir un examen et obtenir un certificat de compétence. Il fut statué que les pilotes iraient deux par deux, accompagnés d'un apprenti ou plus, lesquels ne devaient pas avoir moins de quatorze ans. Chaque "compagnie de deux pilotes" devait posséder une chaloupe convenable, grés de voiles, rames, ancres et grappins. Les apprentis étaient obligés de servir pendant quatre ans et ne pouvaient pas être admis avant l'âge de vingt et un ans. Leurs patrons étaient tenus de leur montrer l'usage du compas, comment sonder les baies et les hâvres, comment mouiller et comment manœuvrer les vaisseaux. Un pilote avait droit à onze schellings pour chaque pied d'eau qu'un bâtiment tirait. ^[2]

En 1799, on voit cependant que le taux du pilotage était de quinze schellings par pied du Bic à Qué-

Ordonnance 23 George III, c. [5]

1 Cette loi fut amendée par l'acte 30, George III, c 1 (1790) L'acte 37 George III, c, 4 [1797] obligea les apprentis à passer engagement par écrit devant notaire, et à faire un ou plusieurs voyages en Europe ou dans les îles sur des vaisseaux à mâture carrée.

bec et de treize schellings par pied de Québec au Bic. 37 Georges III chap. IV.

En 1805, le parlement du Bas-Canada adoptait une loi pour mieux régler le pilotage et pour établir un fonds de secours pour les pilotes infirmes, leurs veuves et leurs enfants. C'est l'acte 45, George III, chapitre 12, par lequel fut institué la corporation connue sous le nom de MAÎTRE, DÉPUTÉ-MAÎTRE ET GARDIENS DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC. Aucune personne ne pouvait à l'avenir obtenir licence de pilote sans avoir servi un apprentissage d'au moins cinq années et fait au moins deux voyages en Europe ou aux îles. Il fallait aussi parler l'anglais suffisamment pour donner des ordres dans cette langue pour manœuvrer aucun navire. Tout pilote pouvait prendre un apprenti, mais pas plus d'un à la fois. Le taux du pilotage fut fixé à seize schellings par chaque pied de tirant d'eau pour un navire, depuis le Bic ou au-dessus jusqu'au hâvre de Québec, et quatorze schellings pour la route de Québec au Bic. Afin d'établir un fonds pour le soulagement des pilotes et des veuves et enfants de pilotes qui pouvaient devenir infirmes, ou tomber dans la misère la pauvreté ou le besoin, il fut statué que chaque pilote en exercice payerait huit deniers par livre de recette sur chaque pilotage qu'il pouvait faire. Le Maître de la maison de la Trinité était chargé de décider des matières concernant les pilotes ou des disputes entre eux et leurs apprentis. (1)

C'est après l'adoption de cette loi que M. A. J. Raby fut nommé surintendant des pilotes, et M. Martin Chinic examinateur.

Cette loi fut amendée par 47 George III, c. 10 (1807), 51 George III, c. 12 1811, 52 George III c. 12 1812, 2 George IV, c. 7 1821.

En 1812, les taux de pilotage étaient comme suit :

Du Bic à Québec, par pied, 2 au 30 avril... 1 0 6

1 mai au 10 nov... 0 18 0

11 nov. au 19 nov... 1 3 0

20 nov. au 1 mai... 1 8 0

De Québec au Bic, par pied 2 au 30 avril... 0 18 3

1 mai au 10 nov... 1 15 9

11 nov au 19 nov... 1 0 9

20 nov au 1 mai... 1 5 9

C'était alors le bon temps. "Le Canada s'était révélé aux yeux des officiers anglais durant la guerre de l'indépendance des Etats-Unis (1775-1784). Les productions naturelles, peu ou point exploitées alors, offraient d'immenses ressources à qui voudrait en tirer parti. Lorsque la France s'arma (1792), il devint évident que les hostilités allaient renaître en Europe ; aussi l'Angleterre se hâta-t-elle de pourvoir à ses armements et à sa nourriture par des achats faits en dehors des Trois-Royaumes, car cette puissance ne rencontre point dans son territoire propre tous les produits qui lui sont nécessaires. On fit appel au Canada, et bientôt le blé, le chanvre, le goudron, les bois de mâtures sortirent du Saint-Laurent en abondance. Au cours des années 1793-1812, ce commerce ne fit que se développer ; la construction des navires devint chez nous une industrie sérieuse, la hache entama nos forêts séculaires, les cultivateurs quadruplèrent leurs revenus, tous les métiers avaient de l'emploi, le crédit était inconnu, chaque opération se réglait argent comptant. Ce furent "les bonnes années", expression maintenant légendaire qui disparaîtra comme toutes les

légendes, si on ne la consigne dans l'histoire avec son véritable sens." „1”

Je trouve dans un journal manuscrit tenu par Augustin Labadie, de la pointe de Lévy, de 1797 à 1825, quelques entrées qui feront comprendre l'abondance qui régnait alors.

“1^{er} mai 1802.—Il a arrivé dans le port de Québec, depuis le mois de may jusqu'au mois de novembre, 200 navires et brigantins qui sont venus de toutes parts, adressés aux marchands, chargés de rhum, sel, melasse, marchandises, charbon de erre. En lest aussy.

“1^{er} juin 1802.—Il a party du port de Québec, depuis juin jusqu'en novembre, 123 navires et brigantins, chargés de bled pour l'Angleterre. Jamais on a vu, depuis que le Canada a été étably, autant de vaisseaux chargés de bled du port de Québec. 1 million 400,000 minots.

“1809.—Il a arrivé, depuis le mois de may jusqu'en novembre, quatre cent cinquante bâtimens, navires, brigantins, gœlettes, venant d'Europe. Tous les bâtimens ont parti cparoés de bled, farines, biscuits, potasse et perleasse, plançons de chêne et pin, mâtures, esparres, douelles de chêne, madriers et planches.

“1810.— Il a arrivé eu Canada, depuis le mois de may jusqu'en novembre, six cent trente-cinq bâtimens, navires, brigantins, goélettes, venant de Londres, Liverpool, Newcastle, Dublin, Grenock, Jamaï et autres îles, la grande partie en lest. Tous ces bâtimens arrivés en Canada, bled, farines, biscuits, po-

Benjamin Sulte, LA BATAILLE DE CHATEAUGUAY, dans le COURRIER DU LIVRE, vol. III, p. 389.

tasse, plançons de chêne et pin, mâtures grandes et petites, esparres, doubles de chêne, bordages de chêne et de pin.

635 bâtimens.

26 bâtimens bâtis en Canada.

661 bâtimens.

“1811, 1er novembre.—Suivant la liste des bâtimens arrivés au port de Québec et partis suivans leur CLAIRANCE à la douane, CLAIRÉ 531 navires, brigantins, SNOU, goélettes, bateaux, venant de Londres, Liverpool, Portsmouth, Plymouth, Dublin, Newcastle, Greenock, Jamaïque, Halifax, Martinique, Barbades, Sainte-Croix, Sous-le-vent, et autres îles. Tous ces bâtimens sont chargés des produits du Canada, blé, farines, biscuits et potasse, perlasse, plançons de pin, de chêne, esparres, douelles de chêne, grosse mâture, madriers, planches, bordages de chêne et de pin, bœufs lard en quart, 551 vaisseaux, 40 bâtimens faits en Canada.

“1814, 21 nov.—Le 11 novembre jusqu'en 50, il a arrivé d'Angleterre pour le port de Québec, 40 bâtiment, brigantins et navires. Le plus fort était chargé pour le Roi et quelqu'un pour les marchands. Ceux du gouvernement étaient chargés de munitions et de lard, de biscuits et farine. La plus grande partie aujourd'hui ne sont point déchargés par faute de place, le 6 décembre 1814.

“Dans le mois de nov. 1814, les bâtimens de la rivière ont été payés pour le fret pour le Roy dix piastres par tonneau à l'ANGAGE de leur bâtiment, pour les marchands, ils ont été payés douze piastres et sei-

ze piastres du tonneau à L'ANGAGE de leur bâtiment.

“Sur la fin du mois de novembre, il y a un bâtiment qui a chargé des tonnes de rhum pour vingt piastres du tonneau, qui font dix piastres par chaque tonne, qui sont rendus heureusement à Montréal avec beaucoup de glace.

“Le 5 décembre, il y a encore des bâtiments au port qui sont point chargés. Le brigantin JANNETTE DUNLOP est après charger de potasse et DOUBLE.”

En voilà suffisamment pour prouver que l'abondance devait régner dans la classe des pilotes à cette époque fortunée. Aussi, suivant les usages du temps, chacun se faisait un devoir d'exercer une large hospitalité, et, sans se soucier de l'avenir de sa famille, dépensait galamment tout son revenu.

Cependant, la vie large et joyeuse que l'on menait avait parfois ses jours sombres et ses tristes revers.

J'en veux citer pour exemple le naufrage que raconte la GAZETTE DE QUÉBEC du 17 juillet 1820.

Sous le titre de Triste événement, voici ce que ce journal rapporte :

“Le 27 juin dernier, Amable Lavoie, pilote, avec son apprenti nommé Saint-Laurent, et William Ross, autre pilote, qu'il avait pris sur le navire CAMILLUS, descendait le fleuve dans sa chaloupe et était vis-à-vis l'île Barnabé, quand le vent, changeant tout à coup, ramena les voiles sur les mâts et fit chavirer la chaloupe. Ils réussirent tous trois à monter dessus, mais la chaloupe ayant viré les mâts au vent, il se prit dans le hunier, releva la chaloupe et la ramena de l'autre côté, jetant encore à l'eau les 3 hommes. Ils remontèrent encore une fois dessus. La hache étant restée par

bonheur là où l'on a coutume de la mettre, Lavoie coupa les mâts, et la chaloupe se redressa sur son fond et continua de nager à 18 pouces environ sous l'eau, sans jamais enfoncer plus, excepté quand il venait de grosses lames. Ross paraissait très fatigué. Lavoie l'exhorta à prendre courage. Il répondit qu'il avait avalé beaucoup d'eau. Continuant de succomber à ses fatigues, il mourut vers 4 heures et fut emporté vers la mer. L'apprenti Saint-Laurent était fort épuisé, et Lavoie, pour l'empêcher d'être emporté par la mer, l'attacha à la chaloupe ; mais il ne survit à Ross que d'environ une heure et demie. Il mourut vers 6 heures du soir. Lavoie supposa alors qu'il était éloigné de terre d'environ une demi-lieue, et il eut assez de force pour se tenir à la chaloupe, quoique avec beaucoup de difficulté, la mer se brisant fréquemment trois pieds au-dessus de sa tête. A 7 heures, le vent tomba, et la mer se calma en très peu de temps. A dix, elle fut complètement tranquille..... A l'approche du jour, il fut assez près pour entendre chanter un coq à la Pointe au Père, où il vit trois hommes qui paraissaient le regarder, mais qui s'en allèrent à leur ouvrage, l'ayant apparemment pris pour une pièce de bois. Il vit aussi passer une chaloupe à la voile et crut qu'il en avait été vu. Heureusement pour lui, un briq qui descendait la rivière, ayant débarqué son pilote à la Pointe au Père, vint assez près pour apercevoir la situation critique où il était, et l'en délivra.

Il était vis-à-vis le grand Métis, quand il fut ramassé ; il avait été pendant vingt-sept heures dans l'eau et avait été entraîné la distance d'environ 6 lieues. Lorsqu'il vint à bord du vaisseau, il était incapable de

ni de voir se tenir debout. Cependant, le traitement qu'il y recut à propos le rétablit bientôt au point qu'il crut pouvoir se charger de piloter un navire qui montait (le LARK, capitaine Clut) ; mais en arrivant devant chez lui, il était si faible que l'on jugea à propos de le débarquer, à la grande joie de sa famille, qui le croyait péri.

Ross avait assisté la frégate NEWCASTLE, lorsqu'elle était échouée, et le commandant lui avait donné £ 5. 10 s., qui furent perdus avec tout ce qu'il y avait dans la chaloupe. Il a laissé une veuve et des enfants pour déplorer sa perte. Saint-Laurent, jeune homme d'espérance, était de la Pointe-au-Père."

En 1827, les habitants de la côte nord, jaloux sans doute du gain considérable que faisaient les pilotes de la rive droite du Saint-Laurent, agitèrent la question de savoir si les marins ne devraient pas connaître également les chenaux nord et sud du fleuve. La Chambre d'Assemblée fut saisie de cette affaire, et un comité spécial d'enquête fut formé sous la présidence du docteur Laterrière, qui représentait alors cette partie du pays qui est connue maintenant sous le nom de comté de Charlevoix. Plusieurs habitants de l'île aux Coudres et des Eboulements furent entendus comme témoins, entre autres : Louis Hrrvey, Augustin Dufour, Charles Savard. Il fut prouvé que, quelquefois, les bâtiments qui remontaient le chenal du sud appelé le CHENAL DES ANGLAIS manquaient le passage de la traverse de Saint-Roch et qu'il fallait alors les conduire par l'ancien chenal du nord. Il y a, disait Louis Harvey, un passage entre le sud de l'île aux Coudres et la batture aux loups marins de quaire

milles de larges et d'au moins cinq brasses de profondeur à marée basse par lequel les gros navires peuvent rejoindre le chenal du nord. Tous les pilotes devraient le connaître. "1"

Cette tentative n'eut aucun résultat et les pilotes continuèrent à suivre le chenal du sud.

Jusqu'en 1814, il ne paraît pas qu'il y eut d'autre phare pour éclairer la route entre Rimouski et Québec que celui de l'île-Verte, qui fut placé à la traverse Saint-Roch, un deuxième à la Pointe des Monts, et un troisième à la pointe sud-ouest de l'île d'Anticosti. En 1834, un nouveau phare était érigé sur la même île, à la pointe Heath. Il y avait alors 209 pilotes pour le hâvre de Québec et au-dessus.

D'année en année, les pilotes acquièrent de l'influence, et ils surent s'en servir auprès de la députation pour améliorer leur sort et rendre la navigation du fleuve plus sûre. Ils voulaient surtout se rendre indépendants du contrôle souvent injuste qu'exerçaient sur eux les fonctionnaires de la Maison de la Trinité. La lutte fut longue et acharnée. "1" Ce n'est qu'en 1850 que les pilotes purent enfin gagner leur point et obtenir de former une corporation particulière avec des règlements et des officiers pour les faire observer. "2" L'honorable Joseph Cauchon, qui était alors député de Montmorency, fut celui qui épousa la cause des pilotes et la fit enfin triompher. Aussi, ces braves marins lui vouèrent-ils une sincère reconnaissance. En

Journaux de la Chambre d'Assemblée de 1827, t. p. 290, 291 ; 5 mars 1827, Le 28 février 1827, le conseil législatif permettait à John Caldwell, l'un de ses membres, de rendre témoignage devant le comité nommé pour s'enquérir si les pilotes devaient connaître les chenaux sud et nord du Saint-Laurent, mais il ne comparut pas.

1873, l'acte du pilotage fut entièrement refondu, et cette profession put enfin marcher sans lisière. "3"

Au lieu de s'aventurer comme autrefois dans une mauvaise embarcation sur la mer du golfe, les pilotes eurent enfin des goélettes confortables, solides et fines marcheuses, sur lesquelles ils purent se rendre aux stations de signalement. Le nombre des apprentis et des pilotes en exercice fut limité de façon à assurer à chacun un salaire raisonnable. Le fonds de pension pour les veuves, les orphelins et les pilotes malades ou à la retraite fut reformé. On fit de ce qui avait été jusqu'alors un métier pénible une profession honorable et recherchée. ¹

Voir les actes 4 Vict. ch. 5 et 6 1840, 4-5 Vict. ch. 15 1841, 10-11 Vict. ch. 27 1847, 12 Vict. ch. 114 1849.

2. Voir les actes 13-14 Vict. ch. 123 1850, 16 Vict. ch. 258 1853.

3. 36 Vict. ch. 54.

1. Ces notes sont extraites de l'ouvrage de M. J. Edmond Roy, Nicolas Le Roy et ses descendants.



Les meurtres du Détroit, 1747

Le roi ayant un rhume de cerveau, il s'en suivait que le royaume et les colonies devaient avoir mal à la tête. D'après ce principe, si longtemps reçu et qui n'est pas encore trop abandonné, nous nous battions contre les Anglais du Massachusetts, de New York et de la Pensylvanie, en 1744 parceque Louis XV avait maille à partir du côté de la Hollande avec George II, et, pour rendre notre situation plus misérable, la traite des fourrures des pays d'en haut, sur laquelle roulait toute l'administration du Canada, nous était enlevée, en bonne partie, par les trafiquants anglais, qui mettaient les Sauvages contre nous par des présents habilement distribués. C'était encore un moyen de nous faire la lutte. Dans toute guerre il y a la question du commerce et dans tout commerce il y a sujet de guerre.

On se battait dans les provinces maritimes, le long de la frontière du Maine, aux lacs Ontario et Erié. Le poste du Détroit tenait bon, avec une trentaine de soldats et quelques familles d'habitants français, à l'extrémité sud de cette ligne de feu. Ces derniers étaient Adhémar, Baby, Barthe, Berthelot, Bondy, Campeau, Chapoton, Chesne, Demersac, Dequindre, Descomptes, Drouillard, Duberger, Cicotte, Cullerier, Godefroy, Gouin, Goyeau, Janis, Jannette, Labutte, Loranger, Lothman, Marentet, Maisonville, Morand, Montreuil, Navarre, Parent, Pel'etier, Pillet, Rhéaume, Rivard, Saint-Aubin, Villier, Vissier et autres.

Jusqu'au printemps de 1747 le Détroit souffrit simplement de l'état de guerre générale. Les rapports des Sauvages de la contrée avec les établissements anglais inspiraient des inquiétudes en ce que les fourrures s'en allaient dans cette direction. La présence de rôdeurs étrangers parmi les Hurons, Chouanons, Têtes-Plates, Sauteurs, Outaouas, Poutéouatomis, et Mississagués du district, devenait plus alarmante depuis que l'on remarquait mieux la contenance de chacun de ces groupes. Un complot se tramait pour faire main-basse sur les colons et la petite troupe du fort. Par bonheur il éclata avant que d'être mûri pour l'exécution d'un massacre en règle. Le 20 mai des Hurons de la bande du chef Nicolas, établis à Sandooki, au sud du lac Erié, avec quelques Iroquois et des Mohicans, tuèrent cinq Français et pillèrent leurs marchandises. Ce coup mit sur ses gardes le chevalier de Longueuil qui commandait le poste. Aussitôt, des Outaouas, des Hurons et des Pontéouatomis protestèrent de leur amitié, mais c'était le petit nombre et le silence des autres parlait à l'imagination. Seules les bandes venues des Illinois étaient sans reproche dans cette affaire. De jour en jour les animaux laissés dans les champs étaient enlevés ou assommés, les maisons de campagnes brûlées, les gens attaqués à l'improviste. Les Sauvages faisaient en détail ce qu'ils avaient prémédité d'accomplir en une seule fois.

Vers Saguinaw trois Français furent tués par les Outaouas et deux autres non loin de là par les Sauteurs. A la Grosse Ile, un colon fut poignardé. On signalait des Anglais allant de bourgade en bourgade,

mais les Sauvages disaient n'en rien connaître.

Le 31 août, un nommé Pierre Martineau dit Saint-Onge, né à Lorette vers 1739, fut "tué dans son champ par les Sauteurs", d'après l'acte de sépulture, mais la dépêche de M. de Longueuil met : "à un quart de lieue du fort" et ajoute que Martineau "s'était imprudemment avancé dans le bois. Ses meurtriers, au nombre de quatre, lui ont enlevé la chevelure." L'HISTOIRE DU DÉTROT dit que le coup fut fait par "quatre Sauvages de Michillimakinac". Ceux que l'on désignait comme "gens de Michillimakinac" étaient des Hurons. Les Français avaient lieu de les redouter plus que tous les autres sachant que ces rôdeurs rendaient service aux Anglais par l'entremise des Iroquois dont la langue était aussi la leur. Les Sauteurs, tribu algonquine du sault Sainte-Marie, n'entendaient ni le langage des Hurons ni celui des Iroquois et, d'autre part, ils étaient sédentaires, n'allant au Détroit que rarement.

De cette date à la fin de l'année, les assassinats se succédèrent.

En janvier 1748 on trouva un autre Français assommé. En février arrivèrent à Montréal sept députés Outaouas et Poutéouatamis, affirmant que Nicolas et autres chefs demandaient la paix, ce qui n'empêcha point que, vers le même temps, trois Français furent massacrés à la Grosse Ile. Une battue ayant été organisée on fit prisonniers quatre des coupables, dont un Huron, un Iroquois, deux Loups-Mohicans. Les Sauvages s'étaient trahi entre eux. Les bruits de paix trompant M. de Longueuil, il relâcha les captifs et M. de la Galissonnière l'en blâma.

Aux approches du printemps une rumeur se répandit que la paix était faite entre les couronnes, mais cet acte important n'eut lieu que le 30 avril et ne fut connu à Québec que sur la fin du mois d'août.

Non seulement les lettres de France prenaient trois et quatre mois pour se rendre à Québec, mais les nouvelles du Détroit n'arrivaient qu'au bout de 50, 65, 83, 89 jours, durant les quinze mois qui nous occupent ici, sauf une seule fois, du 23 juin au 20 juillet 1747 où l'on ne compte que 27 ou 28 jours. Une dépêche de Versailles partie le 1er avril, passait à Québec le 1er juillet, était rendue au Détroit vers le 1er septembre ; la réponse du Détroit passait à Québec vers le 1er novembre et arrivait à Versailles au Jour de l'An ou aux Rois. Nous avons changé tout cela.

Enfin, le 28 avril 1748, les Sauvages se soumettent, deux jours avant le traité d'Aix-la-Chapelle. Peu après, pour un motif qui n'est pas expliqué, trois des assassins de Martineau allèrent à Montréal se remettre entre les mains des autorités. Le quatrième n'avait pas voulu, céder ; il échappait aux poursuites.

Le 2 août on apprend à Québec qu'il y a trêve d'hostilité en Europe comme préliminaire de la paix. Une lettre du gouverneur de New-York, datée du 1er août, ne parvint à Québec que le 27 de ce mois. Elle demandait suspension d'armes.

Il paraîtrait que les trois assassins de Martineau devaient être jugés à Québec et qu'on les mit en route dans cette vue, mais l'intendant de la Nouvelle-France, à la tête de la justice, ne les vit jamais, car le 10 août il écrivait :

“Nous apprenons de Monsieur de Repentigny qu'un détachement composé d'un sergent et neuf soldats, qui étaient chargés de conduire à Québec, en canot, les trois Sauvages meurtriers livrés à Montréal, avaient tous été massacrés et jetés à la rivière, à l'endroit nommé Machiche, à cinq ou six lieues des Trois-Rivières, dans le lac Saint-Pierre. Les trois meurtriers se sont échappés. On ne sait si d'autres Sauvages se sont joints à eux (pour faire le coup) ; on le présume. On a seulement trouvé dans le canot les corps de quatre hommes, et deux ou trois ont été trouvés sur le rivage. On craint que les Sauvages, qui étaient en bon train, ne se dérangent par cet accident. On a fait avertir des Trois-Rivières à Montréal pour tâcher de faire reprendre les meurtriers”.

Le 31 août, le même ajoute : “M. le comte de la Galissonnière écrit à Monsieur de Longueuil, commandant à Montreal, d'intimer de sa part aux nations qui sont au dit Montreal (c'était l'époque de la traite que puisqu'il n'a pas été possible de rejoindre les trois meurtriers qui ont assassiné le détachement qui les amenait à Québec, il est nécessaire que ces nations fassent elles-mêmes la recherche de ces malheureux pour les livrer de nouveau.”

Le registre¹ de la paroisse des Trois-Rivières porte : “Le 8 août 1748, sépulture de trois soldats dont l'un dit-on, dit-on, est un sergent, tués entre Machiche et la Pointe-du-Lac, par trois Sauvages Outaouais et Sauteurs qu'ils menaient à Québec dans les prisons.” Le 10 août, il y a la sépulture d'un autre soldat tué avec les précédents et, le 13 août, on en enterre un autre.

Dans les innombrables papiers des archives, à Ottawa, il peut y avoir de plus amples renseignements, mais le hasard ne les a pas mis sous mes yeux.

BENJAMIN SULTE

¹ Autres sources consultées : DOCUMENTS SUR LA N-FRANCE III 348, 351, 352, 357-63, 367-8, 400-7, 411, 413, 415, 417. Tanguay V. 552. HISTORY OF DETROIT, 232.