

SIX MILLE LIEUES EN SOIXANTE JOURS

Voyage en Amérique

EDMOND COTTEAU



Éditions l'Escalier

**Six Mille Lieues
en Soixante Jours**

Voyage en Amérique

EDMOND COTTEAU



I
LONDRES — MANCHESTER — LIVERPOOL
LA TRAVERSÉE

Chaque année, lorsque les circonstances me l'ont permis, j'ai consacré la meilleure partie des mois d'août et de septembre à quelques rapides excursions en Europe ou dans le bassin de la Méditerranée. De Cadix à Nijni-Novogorod, du cap Nord au cap Matapan, d'Édimbourg au Caire, j'avais déjà sillonné notre vieux continent. Chaque voyage a eu pour résultat de m'inspirer le désir de voir de plus lointaines contrées. Aussi, l'exposition du Centenaire américain à Philadelphie a-t-elle été plutôt le prétexte que le but réel du voyage que j'ai fait cette année en Amérique.

Dans l'excellent recueil, *Le Tour du Monde*, publié sous la défection de M. Charlon, a paru, en 1875, le récit d'une excursion au Canada, par M. de Lamothe. L'auteur se félicite, à divers points de vue, d'avoir suivi l'itinéraire de la ligne Allan, à la fois plus court et plus pittoresque. Des renseignements précis me furent donnés à l'agence établie à Paris, rue du Quatre Septembre, et je me décidai à retenir une place de cabine à bord du *Sardinian*, qui devait quitter Liverpool le 31 août 1876, à destination de Québec. Je n'eus qu'à m'applaudir de cette détermination.

Le samedi soir, 26 août, je quittais Paris en vrai touriste, n'ayant pour tout bagage qu'un sac en toile avec ma couverture roulée par-dessus; le tout pouvant se porter facilement sur le dos, à l'aide de bretelles. J'avais choisi pour me rendre à Londres la route de Dieppe, ayant l'intention de m'arrêter à Brighton pour y visiter l'aquarium récemment installé dans cette ville, mais j'avais compté sans la grosse mer et sans le dimanche anglais. Partis à six heures du matin de Dieppe, nous aurions dû arriver à midi à Newhaven; mais nous eûmes trois heures de retard; il n'y avait plus ce jour-là de train en correspondance avec Brighton, et je dus me résigner à me rendre directement à Londres. C'était la quatrième fois que je visitais l'immense métropole anglaise;

je consacrai deux jours entiers à revoir les admirables collections du *British Museum* et de South Kensington; dans ce dernier établissement, classé avec un ordre parfait, à chaque objet se trouve une note indiquant le sujet, son origine et son histoire, ainsi que la date de son acquisition et même le prix qu'il a coûté. Tout cela rend la visite de ce musée particulièrement intéressante.

À peu de distance de South Kensington se trouve le musée indien, où étaient exposés depuis peu les cadeaux reçus par S. A. le prince de Galles, pendant son récent voyage dans l'Inde, dans l'hiver de 1875-1876. Une immense galerie au premier étage suffit à peine à les contenir. Ce ne sont que châles, tapis, étoffes d'or et d'argent, broderies constellées de pierres précieuses, armes niellées, perles, diamants, bijoux, ivoires, etc., le tout à profusion et d'une richesse inexprimable. De nombreuses photographies, des portraits de rajahs, des scènes de chasses, des croquis humoristiques tapissent les murailles et ne sont pas la partie la moins intéressante de cette curieuse exposition.

Je ne veux pas quitter Londres sans mentionner le magnifique mausolée du Prince Albert, avec tout un peuple de statues en marbre blanc. En face de l'Albert Mémorial, se trouve le Royal Albert Hall of Arts and Sciences, rotonde immense destinée à des concerts et à des conférences; elle est construite dans le style de la renaissance italienne et peut contenir aisément huit mille personnes. Citons aussi, parmi les récents embellissements de Londres, les beaux quais de la Tamise, qui s'étendent déjà sur une longueur de plus de quatorze kilomètres, tant sur la rive droite que sur la rive gauche du fleuve.

Le 30 août, cinq heures après avoir quitté la gare d'Euston, terminus à Londres du *North Western railway*, la grande cité de Manchester m'apparaissait sous un aspect peu séduisant, couverte d'un nuage épais de brouillards et de fumée, d'où émergeaient à perte de vue d'innombrables cheminées d'usines.

Notre train avait conservé une vitesse d'au moins soixante kilomètres à l'heure, avec cinq ou six arrêts d'une minute seulement, sur tout le parcours de plus de trois cents kilomètres.

On traverse d'abord une contrée verdoyante, légèrement ondulée, entrecoupée de grasses prairies où paissent de gros moutons. Une heure avant d'arriver à Manchester, le paysage change d'aspect; quelques

collines surgissent à droite ; le pays se couvre de fabriques et de hauts fourneaux. À Stockport, il y en a aussi loin que la vue peut s'étendre, et cela jusqu'à Manchester, distant d'une douzaine de kilomètres.

Grâce aux tramways qui circulent incessamment dans toutes les directions, j'ai pu, en quelques heures, me faire une idée de cette colossale agglomération de manufactures qui s'appelle Manchester, et où plus de cinq cent mille êtres humains sont condamnés à vivre dans une atmosphère perpétuellement enfumée.

C'est sans le moindre regret que, du haut du viaduc qui traverse la ville de part en part, j'ai jeté un dernier coup d'œil sur ces hautes et noires murailles de briques sales, sur cet amas de fabriques dont les produits se répandent incessamment dans le monde entier. Une heure après, j'arrivais à Liverpool et je me présentais au bureau de la ligne Allan pour y remplir les dernières formalités relatives à mon passage. Nous sommes au 31 août ; c'est à quatre heures du soir que doit avoir lieu le départ du Sardinian ; la journée s'annonce sous de mauvais auspices. Pendant toute la nuit, le vent et la pluie ont fait rage ; au jour la tempête redouble de violence ; une pluie glaciale et torrentielle me retient à l'hôtel. Sous l'influence de cette inaction forcée, énervé par l'ouragan qui sévit au-dehors, et au moment de franchir pour la première fois l'Atlantique, je commence à me laisser aller à des réflexions mélancoliques. Mais les plus longues heures ont une fin. Vers trois heures, sac au dos, je me hasarde dans la rue, et luttant contre un vent violent qui me cingle au visage une pluie fine et serrée, je me dirige vers l'embarcadère.

L'immense quai flottant dont j'avais admiré les larges proportions en 1869, a brûlé il y a quelques années et a été reconstruit plus vaste encore. La violence du vent est telle que j'ai peine à me maintenir en équilibre sur cette surface librement balayée par la tempête. Enfin, je parviens à gagner l'endroit où est amarré le petit vapeur qui doit me transporter au Sardinian, que sa grandeur retient loin du rivage. Les flots jaunâtres de la Mersey balancent terriblement notre frêle bateau encombré de bagages et de passagers. Chassé par la pluie, je descends au salon, où je constate que le mal de mer a déjà fait de nombreuses victimes.

Vers quatre heures, nous quittons le pier, et cinq minutes après, nous accostons le Sardinian, dont les flots agités sont impuissants à sou-

lever l'énorme masse, tandis que notre petit vapeur, semblable à la mouche du coche, s'agite follement le long de ses vastes flancs. Les derniers adieux, abrégés par la pluie qui ne cesse de tomber par torrents, s'échangent entre les passagers, leurs familles et leurs amis qui regagnent le rivage. Pendant quelques minutes encore on voit les mouchoirs s'agiter de part et d'autre ; puis notre colosse se met lentement en route, et le dernier lien qui nous rattachait à la terre est rompu. Bientôt après la cloche du dîner nous appelle à la salle à manger ; heureuse diversion qui vient couper court à l'émotion du départ et des adieux.

Nous sommes au grand complet ; et, par suite, malgré les vastes proportions du salon, très gênés à table. Quand je remonte sur le pont, Liverpool a depuis longtemps disparu ; nous sommes toujours dans la Mersey, dont les eaux sales et bourbeuses sont fort agitées, et nous ne tardons pas à mettre en panne pour attendre la marée qui nous permettra de franchir les dernières passes conduisant à la mer d'Irlande. Il fait nuit et la pluie ne cesse pas ; je me réfugie dans le salon des fumeurs « *Smoking room* » installé sur le pont. Vers neuf heures, le Sardinian se remet en marche, et peu de temps après commence à danser sérieusement ; ce qui m'indique clairement que nous en avons fini avec la Mersey et que nous avons atteint la pleine mer.

Quelques passagers tiennent bon ; je suis du nombre ; mais, tout à coup, une vague énorme balaye le pont et, pénétrant par la porte ouverte de notre chambre, nous inonde complètement ; de là, retraite générale. Je me réfugie dans la cabine que je partage, moi troisième, avec deux Anglais.

Les oscillations invraisemblables, le craquement continu des ais du navire, le fracas des vagues qui se brisent sur ses flancs me tiennent quelque temps éveillé. Mais ce concert n'était pas nouveau pour moi ; je finis par m'endormir et même par passer une assez bonne nuit. Il me semblait que peu à peu le mouvement se ralentissait et que le bruit allait en s'affaiblissant.

Je ne me trompais pas ; le lendemain, en montant sur le pont, je vis avec plaisir que la mer était relativement tranquille. Le temps était doux et le soleil levant promettait une belle journée.

Pendant la nuit nous avons dépassé *l'île de Man* ; maintenant nous naviguons par le travers du *North-Channel* qui sépare l'Écosse de l'Ir-

lande; au loin à droite on aperçoit les hautes terres de la presqu'île de Cantire, tandis que nous longeons à gauche, à quelques milles au large, les côtes Irlandaises, au nord du golfe de Belfast. Vers dix heures, nous passons tout près de la terre, laissant au nord la petite île de Ruthlin. C'est là que s'étend, le long de la côte irlandaise, sur une ligne de plusieurs kilomètres, la fameuse *Chaussée des Géants*. Cette curiosité naturelle consiste en un promontoire formé par d'innombrables colonnes polygonales de basalte, exactement adaptées les unes aux autres, et dont l'assemblage représente de loin tantôt une vaste fortification, tantôt un gigantesque escalier.

Vers midi, nous pénétrons dans le fiord de *Londonderry*. On s'arrête à cinq cents mètres du rivage, en face du petit bourg de Moville, que domine un vieux château ruiné, indiqué sur la carte sous le nom de Greencastle. La campagne est boisée et paraît fort jolie, parsemée de nombreuses maisons de paysans et divisée en champs bordés de haies vives, comme en Bretagne; ça et là sur le rivage d'élégantes villas à moitié cachées sous les grands arbres.

C'est ici que nous devons prendre les dernières dépêches pour l'Amérique. Nous attendons la malle de Londres, en retard à cause de la tempête d'hier et qui n'arrivera que fort avant dans la soirée. Profitons de cette circonstance pour faire connaissance avec notre navire et aussi avec ses habitants.

Le Sardinian, capitaine Dutton, est le plus grand navire de la ligne Allan; c'est aussi l'un des meilleurs marcheurs; il jauge 1370 tonneaux, sa longueur est de 450 pieds, sa largeur de 45 seulement. Son excessive longueur le rend susceptible d'une très grande vitesse, mais au détriment de la stabilité. Le pont est entièrement de plain-pied; grand avantage pour les amateurs de promenade qui peuvent faire presque deux cents pas de l'arrière à l'avant. La machine, dont je n'ai pu savoir exactement la force réelle, est construite d'après un nouveau système, qui permet d'utiliser la totalité du calorique produit, tout en économisant notablement le combustible. Lorsque le vent est favorable, les voiles sont déployées et nous filons jusqu'à 15,5 nœuds à l'heure (28,7 kilomètres). Notre vitesse moyenne a été de 14,5 nœuds, soit 27 kilomètres. Le nœud égale le mille marin qui est de 1852,5 mètres. Un large escalier conduit au salon qui sert aussi de salle à manger et occupe tout l'arrière du bâtiment. Au-dessous se trouve une vingtaine

de cabines de première classe. À la suite du salon, deux longs couloirs donnent accès aux autres cabines, divisées en trois catégories selon leur position, mais donnant aux passagers un droit égal à la table et au salon. Puis viennent les cabines de classe intermédiaire ou deuxième classe, les chambres des officiers, des mécaniciens, de l'employé des postes, etc., etc. À l'avant sont les dortoirs des passagers de pont (*Stee-
rage*), les cadres des chauffeurs et des matelots.

Les passagers de cabine sont au nombre de cent trente-quatre, y compris une douzaine d'enfants. Deux Autrichiens, un Allemand, un Américain et moi représentons l'élément étranger. Tous nos autres compagnons de voyage sont Anglais ou Canadiens. La plupart de ces derniers parlent français. Du reste le français est la langue maternelle des Canadiens originaires de Montréal de Québec et du Bas-Saint-Laurent. Ceux du Haut-Canada et de la région des lacs ne parlent guère que l'anglais.

Mais tous, Canadiens français et Canadiens anglais, m'ont témoigné la plus grande bienveillance et se sont empressés de me donner tous les renseignements que je leur demandais sur le pays que j'allais visiter. La malle de Londres n'est arrivée qu'à onze heures du soir ; on a chargé à bord du Sardinian une cinquantaine de gros sacs de dépêches, et nous avons été enfin libres de partir. Je transcris ici quelques notes prises au jour le jour pendant ma traversée de l'Atlantique :

Samedi, 2 septembre — Nous avons roulé toute la nuit et nous roulons encore d'une façon remarquable. Cependant le soleil brille, le temps est beau ; mais la mer est toujours très forte et je ne puis écrire que difficilement. Rien en vue depuis ce matin ; quelques grands oiseaux suivent notre sillage. Dans la soirée, le tangage cesse ; le roulis seul se maintient. — Belle nuit éclairée par la pleine lune.

Dimanche, 3 septembre — Le temps, qui était assez beau ce matin, devient fort mauvais dans l'après-midi. Le service religieux a été célébré au salon ; c'est le capitaine qui a fait la lecture de la bible. Le soir, à huit heures, il y a eu encore office avec cantiques ; jusqu'à dix heures, malgré le roulis, le piano a accompagné les chants sacrés. Avant de regagner ma cabine, je suis allé faire un tour sur le pont. Nous marchons toute voilure déployée, ce qui fait très bon effet au clair de la lune. De plus, nous devons faire ainsi beaucoup de chemin.

Lundi, 4 septembre — Je ne me trompais pas : voici le point affiché à midi au salon — Latitude $56^{\circ} 46'$, longitude $31^{\circ} 46'$, nombre de milles parcourus depuis la veille : 350. Total depuis Moville, 1035 — Notre vitesse moyenne dépasse 14,5 nœuds à l'heure. C'est un résultat très satisfaisant. Ma montre que j'ai laissée à l'heure de Londres marque deux heures ; à bord, il n'est que midi. Nos journées sont donc en réalité de vingt-quatre heures et demie. Au retour, elles ne seront plus que de vingt-trois heures et demie. Il en résulte ceci : qu'à vitesse égale, on parcourt, par jour, un plus grand nombre de milles dans le premier cas que dans le second ! Nous nous sommes élevés au nord de plus de 2° . Si nous avions toujours suivi le 5^{e} parallèle qui est celui du nord de l'Irlande, nous aurions, en réalité, tracé une ligne courbe ; le plus court chemin est celui qui passe par le grand cercle, et c'est pour le rejoindre que nous avons fait route au nord. Ce matin, nous avons franchi la ligne idéale qui sépare l'Atlantique en deux parties égales de la côte d'Irlande au détroit de Belle-Île. C'est le point le plus resserré de cette mer entre l'Europe et l'Amérique ; la distance entre les deux côtes opposées n'est à cette latitude que de 3000 kilomètres.

Mardi, 5 septembre — Au froid piquant d'hier a succédé une température plus douce. Cependant nous sommes par le travers du détroit de Davis, et à cent lieues seulement du cap Forewell, pointe sud du Groenland. Le roulis est moins violent. Aussi voyons-nous de nouveaux visages faire leur apparition à la salle à manger.

Je n'ai encore rien dit des repas du bord, bien que, dans une traversée aussi longue que celle de l'Atlantique, la table joue un rôle assez important. À huit heures et demie, déjeuner ; à deux heures, lunch ; à six heures, dîner ; à dix heures, thé. La cuisine, en général, est peu variée, les volailles sèches et dures, la pâtisserie lourde. Lorsque le temps est beau et que le personnel des passagers est à peu près complet, le service est mal fait. Obtenir du pain est toujours chose difficile. Cependant les garçons, rangés en ordre de bataille, obéissent militairement au son d'un timbre parti du buffet élevé où trône le *stewart* ; chaque plat est apporté, découvert, et enlevé simultanément par une douzaine de bras. Mais le service n'en va pas mieux pour cela, surtout lorsque, comme moi, le patient n'a pour se faire entendre qu'un vocabulaire restreint de mauvais anglais.

Toutefois, je remarque que le garçon préposé à mon service et qui ne savait pas un mot de français au début du voyage, fait journellement de notables progrès dans la pratique de cette langue. Aurait-il, par hasard, mis la main sur un manuel anglo-français oublié par moi, un soir, sur la table du salon, et que je n'ai jamais pu retrouver ?

Les passagers de troisième classe sont peu nombreux. Parmi eux se trouvent un Belge et deux Francs-Comtois, qui s'expatrient sans trop savoir pourquoi, et n'ont, sur l'Amérique en général et le Canada en particulier, que des notions fort confuses. Un jeune parisien, ouvrier mécanicien, retourne au Canada, qu'il a quitté l'année dernière, après un séjour de trois années ce jeune homme, qui me paraît bien connaître le pays, me dépeint sous d'assez tristes couleurs le rôle de certains de nos compatriotes à l'étranger.

Je me promène souvent avec un brave Danois, passager de seconde classe, et qui entreprend, pour son plaisir, le tour du monde. Il visitera le Canada, l'Exposition de Philadelphie, s'embarquera à San Francisco pour le Japon, ira en Chine, aux Philippines, aux Moluques, traversera l'Inde et reviendra chez lui par Suez et Constantinople. Pour ce grand tour, huit mois et dix mille francs lui suffiront ; comme moi, il voyage sans bagages ; je ne lui cache pas le désir que j'aurais de l'accompagner. — Notre capitaine est très pieux ; il a fait afficher au salon que chaque soir, de huit heures à dix heures, il y aurait, dans sa cabine, lecture de la Bible et conférence religieuse. Je m'y suis aventuré aujourd'hui ; on m'a donné une bible et chaque assistant a lu son verset à la ronde ; puis on a discuté et commenté le sens réel et mystique de chaque verset. Un des assistants a prêché et la séance s'est terminée par des cantiques.

Mercredi, 6 septembre — Ce matin, temps splendide. C'est la plus belle journée depuis le commencement du voyage. Personne n'est plus malade et le temps se passe fort gaiement. On joue beaucoup sur le pont au *Shuffle Board* et au *Quoit*. Le premier de ces jeux est assez intéressant ; il consiste à lancer, à l'aide de longs manches, des disques de bois dans certains carrés numérotés tracés à la craie. Chaque joueur a deux palets à lancer ; toute l'adresse du jeu consiste à se bien placer et à déloger les disques de l'adversaire.

Le Quoit est plus simple ; il s'agit d'enfiler dans un petit bâton placé verticalement des rondelles de cordes lancées à la main. De fort graves personnages et de jeunes Miss se livrent avec entrain à ces distractions, tandis que les ladies, tout enveloppées de fourrures et à demi couchées dans de larges fauteuils à bascule, viennent, pour la première fois, respirer sur le pont l'air vivifiant de l'Océan. Dans la smoking room on organise une loterie sur le nombre de milles qui sera affiché au salon. Chaque billet coûte un schelling, mais doit être remis aux enchères par son propriétaire qui verse à la caisse commune la moitié du prix de vente. C'est ainsi que le numéro gagnant se trouve mis en possession d'une poule de huit à dix livres sterling. De là, au repas du soir, une large distribution de champagne aux frais de celui que la fortune a favorisé.

L'événement de la journée a été le passage, a peu de distance, d'un grand steamer de la ligne *Dominion*, se rendant de Québec à Glasgow. Sauf deux voiliers aperçus le premier jour, c'est le premier navire que nous rencontrons sur notre route et ce sera probablement le seul ; car la voie du nord est peu fréquentée. Toutes les autres lignes de steamers ont leur itinéraire fixé au sud des bancs de Terre-Neuve.

Sous l'influence du beau temps, on devient plus communicatif. Je m'aperçois que la plupart de mes compagnons de voyage parlent français ; j'en profite pour faire de nouvelles connaissances et obtenir de nombreux renseignements sur les contrées que je me propose de visiter. Un certain nombre de Canadiens regagnent leurs foyers, après une tournée de plaisir en Europe ; munis de billets circulaires de l'agence Cook, ils ont visité Londres, Paris, la Suisse et le nord de l'Italie. En général, les passagers anglais ont pour objectif l'exposition de Philadelphie ; de là quelques-uns se proposent de pousser jusqu'à San Francisco et de revenir en Europe par le Japon, la Chine et l'Inde. Ce voyage de circumnavigation leur est particulièrement facile ; partout ils seront chez eux ou du moins dans des pays où domine la langue anglaise.

Quelques mois plus tôt, nous aurions rencontré de nombreux icebergs descendant en troupes serrées des glaciers du Groenland. Mais la saison est trop avancée et nous avons peu de chance d'en apercevoir. D'autre part, nous avons un temps exceptionnellement favorable, exempt des brouillards qui règnent presque constamment dans ces parages.

Le soir, au salon, on organise, comme divertissement, un procès burlesque. De respectables gentlemen ne dédaignent pas de s'affubler d'énormes perruques, à la mode des magistrats anglais. Ce doit être fort drôle, si je m'en rapporte aux rires du public. Malheureusement, mon peu d'expérience de la langue anglaise ne me permet pas de saisir les finesses du dialogue et c'est de confiance que j'applaudis à l'éloquence grotesque des avocats et aux plaisanteries des témoins.

La veille nous avons eu un concert auquel avaient été conviés deux Irlandais, passagers de pont, qui ont joué sur l'accordéon et le flageolet de jolis airs de leur pays. Cette soirée s'était terminée par l'expulsion d'un Allemand qui, excité par de copieuses libations et ne trouvant pas à son goût certaine scène comique chantée en patois allemand, avait, à plusieurs reprises, témoigné de sa mauvaise humeur par des grognements significatifs.

Jeudi, 7 septembre — Ce matin, à cinq heures, par une nuit noire et une pluie torrentielle, on a reconnu Belle-Île, à l'entrée du détroit du même nom, qui sépare le Labrador de l'île de Terre-Neuve. Nous avons donc franchi tout l'Atlantique en cinq jours et six heures.

Ceux qui ont eu la bonne fortune de se trouver sur le pont, au lever du jour, ont pu voir, outre des masses de glaçons échoués sur le rivage, deux grands icebergs flottants plus gros que notre navire et beaucoup d'autres plus petits aux alentours; à droite, la côte basse du Labrador; à gauche, les hautes montagnes de Terre-Neuve, à moitié cachées par le brouillard.

Une heure après, lorsque je parus sur le pont, rien n'était plus en vue. Le détroit n'était pas encore franchi, mais une pluie fine et serrée, jointe à un brouillard épais, hôte habituel de ces tristes et froids parages, me dérobait la vue des côtes.

Ce n'est que vers neuf heures et demie que j'ai salué, pour la première fois, entre deux nuages et à deux milles environ, dans la direction du nord, la terre américaine. C'était le Labrador qui se profilait en côte basse et sombre et disparaissait, peu de minutes après, dans le brouillard opaque. En même temps, à un mille vers le sud, un magnifique iceberg se présentait à nos regards. Il se terminait en deux pointes acérées dont la plus haute dépassait les mâts de notre navire. Son volume apparent n'étant que la septième partie de la masse totale, nous

avons donc sous les yeux un bloc de glace d'une épaisseur d'environ trois cents mètres. Je fus d'autant plus satisfait de l'apercevoir que, le matin, j'avais laissé échapper une occasion que je n'espérais plus retrouver.

Toute la journée le mauvais temps persiste. Cependant la mer est tranquille. En effet, nous naviguons dans un vaste bassin intérieur formé par l'estuaire du Saint-Laurent, le Labrador, Terre-Neuve et les côtes du Nouveau-Brunswick.

À table, on a enlevé les tringles de sûreté, vulgairement « *les violons*, » indispensables jusque-là. Nous filons toujours nos 14,5 nœuds, malgré vent et brouillard. Cependant le roulis est presque nul, et c'est la trépidation de l'hélice qui gêne le plus pour écrire. Nous redescendons rapidement vers le sud; aussi les journées sont-elles moins longues. De suite après dîner il fait nuit close.

Ce soir, il y a eu bal au salon. On a déplacé quelques tables et la jeunesse flirtante a exécuté le quadrille des Lanciers.

Vendredi, 8 septembre — La pluie a disparu; mais il fait froid, et, bien que le soleil brille de tout son éclat, le thermomètre ne s'élève pas au-dessus de 7°. Notre route passe au sud de l'île d'Anticosti, longue terre basse que nous apercevons dans le lointain. Le chenal du nord nous offrirait une voie plus courte; mais il est étroit, semé de dangereux récifs et bas-fonds, et presque impraticable aux gros navires. Aussi est-il à peu près abandonné par la navigation.

Bientôt se dressent à l'horizon les hautes falaises du cap Gaspé, pointe extrême de la presqu'île, située au sud de l'embouchure du Saint-Laurent. Dans les eaux de notre navire se joue une baleine, dont le passage est signalé par des jets intermittents de vapeur d'eau. Nous sommes à peine à un kilomètre de terre; nous passons souvent à portée de la voix, près de petites barques montées par deux hommes qui se livrent à la pêche de la morue, fort abondante sur ces rivages. Ces braves gens salués par nous répondent en français. Dans toute la région du Saint-Laurent inférieur, le français est la langue maternelle des habitants qui, pour la plupart, dans les villages, ne savent pas un mot d'anglais.

Au fond des anses on aperçoit de petits hameaux et quelques champs cultivés aux alentours. Puis la forêt reprend son empire. De noirs sa-

pins couvrent les montagnes, s'étagent sur les collines et descendent jusqu'au rivage. Beaucoup sont morts de vieillesse, mais on les voit encore debout, dépourvus de leur écorce et semblables à de grands spectres blancs. D'autres jonchent le sol où ils pourrissent lentement. Une partie de ces bois abandonnés est entraînée dans la mer qui les rejette incessamment sur le rivage où ils forment un amas inextricable de troncs dépouillés et grisâtres.

Vers la fin de la journée, les montagnes deviennent plus élevées; l'immense forêt en couvre les sommets les plus reculés. On me dit que les ours sont fort nombreux dans cette région; je n'ai pas de peine à le croire, car la hache du bûcheron n'a pas encore pénétré dans ces retraites inaccessibles et le pays est trop froid pour que la forêt puisse être remplacée par des cultures productives.

Toute la journée le beau temps se maintient et nous longeons ainsi la rive sud de l'immense fleuve sans jamais apercevoir le rivage opposé.

Vers cinq heures, on a cru l'entrevoir; mais c'était un effet de mirage semblable à celui dont j'ai été témoin en 1869, dans le West-Fiord, près des îles Loffoden. Cette côte fantastique changeait d'aspect à tout moment et affectait parfois la forme d'un pont gigantesque jeté sur la mer.

Dans la soirée, nous avons eu le spectacle d'une splendide aurore boréale. Variant sans cesse d'aspect, déployant à l'horizon ses draperies étincelantes de blancheur et dardant continuellement dans l'espace de merveilleuses irradiations multicolores, cet intéressant phénomène, malgré le froid, nous a retenus sur le pont jusqu'à une heure fort avancée de la nuit.

Samedi, 9 septembre — Dans la nuit nous avons débarqué les dépêches à *Rimouski*. Quelques passagers, à destination du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse sont partis par le chemin de fer, qui, de Québec, passant à *Rimouski*, vient aboutir à *Halifax* et dessert les provinces orientales du Dominion.

Maintenant nous défilons entre les deux rives du Saint-Laurent, large en cet endroit de quinze à vingt kilomètres. Nous avons dépassé l'embouchure de la célèbre et pittoresque rivière Saguenay qui sort du lac Saint-Jean et vient apporter au Saint-Laurent le tribut des eaux de la vaste et froide contrée avoisinant la baie d'Hudson.

Le pays devient de plus en plus fertile et peuplé; çà et là se montrent de coquettes églises aux brillants clochers. Le fleuve est semé d'îles et d'îlots. Bientôt apparaît *l'île d'Orléans*, longue de trente kilomètres et divisée en champs réguliers. Chaque cultivateur a bâti sa demeure sur sa propriété. Presque toujours la maison est construite à une centaine de pas du fleuve dont la berge doucement inclinée a été convertie en jardin ou en verger. C'est un village long de sept lieues que nous côtoyons à toute vapeur.

À l'extrémité de l'île, on aperçoit à un tournant la chute formée par le *Montmorency*, large rivière qui se précipite d'un seul jet dans le Saint-Laurent, d'une hauteur de quatre-vingts mètres. Malgré l'éloignement, nous la voyons fort bien du bateau. On me raconte que, pendant les rigoureux hivers de ce pays, il se forme au pied de la cascade un énorme cône de neige et de glace. On y vient alors de Québec en partie de plaisir. Des courses de traîneaux s'organisent aux alentours, et la jeunesse canadienne s'amuse à se laisser glisser le long des parois du cône glacé.

Bientôt après, Québec nous apparaît perchée sur un rocher au bord du Saint-Laurent. Ses nombreux clochers aux tuiles métalliques, ses toitures de fer blanc étincelant au soleil, lui donnent l'aspect d'une ville russe. Il me semblait revoir la vieille cité *Nijni* dominant le cours de la Volga.

Le brave Sardinian se fraye lentement un passage à travers une foule de navires que sa masse imposante paraît écraser; à midi, nous sommes amarrés à la pointe Lévy, sur la rive opposée à la ville.

Notre traversée est terminée. En sept jours et demi, nous avons franchi la distance de 2650 milles (4910 kilomètres) qui nous sépare de la côte d'Irlande.

Au déjeuner, à la suite de plusieurs speechs, on a porté un toast à la santé du capitaine Dutton et de son navire. Rien ne me retient plus; mon sac est bouclé; et, le premier de tous, prenant en pitié nos compagnons que leurs bagages retiennent à bord, je franchis la passerelle vacillante et je touche enfin du pied le sol de l'Amérique.

Quelques minutes après je suis à bord du bateau omnibus qui fait la navette entre les deux rives du Saint-Laurent.

II
LE CANADA — QUÉBEC — MONTRÉAL
LE SAINT-LAURENT — LES RAPIDES — LES MILLE ÎLES
LE LAC ONTARIO — TORONTO

Québec (les Anglais prononcent *Couébec*) se divise en haute et basse ville. Je ne dirai que peu de mots de la basse ville, qui s'étend le long du rivage et se compose de quartiers commerçants et populaires. J'ai hâte de gravir le rocher escarpé que couronne la haute ville, à une hauteur de plus de cent mètres au-dessus du fleuve.

L'ensemble de la cité représente un triangle dont la base serait formée par la *plaine d'Abraham*, et les deux autres côtés par le Saint-Laurent et la *rivière Saint-Charles*. De la terrasse qui sert de promenade et se termine par un précipice de soixante-dix mètres de profondeur, la vue est magnifique. On domine le port et ses nombreux navires, la ville basse et ses vastes chantiers de construction. Plus loin, sillonnée par l'immense nappe du Saint-Laurent, qui contourne l'île d'Orléans, s'étend une campagne verdoyante, parsemée d'élégantes villas et de blanches maisons, jusqu'aux confins de l'horizon borné par de hautes collines brumeuses.

Près de là, dans le Jardin botanique, se dresse le monument élevé aux généraux *Wolf et Montcalm*, au vainqueur et au vaincu, morts tous deux au service de leur patrie. Une inscription touchante perpétue le souvenir glorieux de ces héros ennemis, réconciliés par la postérité. Au-dessus du jardin se déploient les immenses fortifications de la citadelle, qui font de Québec le Gibraltar de l'Amérique et l'une des plus fortes places de guerre du monde entier.

Les monuments de Québec n'offrent rien de bien remarquable pour un touriste européen : citons cependant le château de Saint-Louis, résidence du gouverneur, la cathédrale catholique, l'église épiscopale, surmontée d'une élégante flèche recouverte en étain, le palais de justice, le collège et les casernes. Les rues de la ville sont généralement étroites et bordées de trottoirs en bois assez mal entretenus. Le pavage

laisse beaucoup à désirer; une boue noire et épaisse envahit l'espace réservé aux voitures, ce qui complète la ressemblance avec les villes russes. Certaines rues sont entièrement pavées en bois, mais ne sont guères plus propres; quelques ruelles sont formées d'escaliers que bordent de sombres masures.

Québec renferme 65 000 habitants. L'élément français y est en grande majorité; cependant, la plupart des enseignes sont en anglais. Les magasins sont petits, semblables à ceux d'une ville de province en France. Je n'y ai vu rien à noter si ce n'est quelques riches fourrures et de jolis bibelots en plumes et en écorce brodée, travail des Indiens du pays.

Québec est une de ces villes où l'on arrive avec plaisir et que l'on ne peut quitter sans regret. Son admirable situation, les nombreuses et intéressantes excursions que l'on peut faire aux environs, tout concourt à y retenir le visiteur. Aussi, le touriste qui en aura le loisir fera bien de consacrer une semaine à la visite des chutes de Montmorency, de la Chaudière et de Sainte-Anne, au village Huron de Loretta, au lac Saint-Charles, aux bains de Kamouraska, et surtout à la rivière Saguenay et à la baie de Ha! Ha!

Mais je ne pouvais songer à visiter ces lieux intéressants : après une dernière promenade le long des remparts, je me rendis à bord du bateau qui partait pour Montréal à cinq heures du soir. *Le Québec* est un magnifique spécimen de ces immenses *steamboats* américains à plusieurs étages. Le tout était nouveau pour moi; nous n'avons rien en Europe qui puisse donner une idée de ces vastes hôtels flottants, meublés avec un luxe inouï. Par un ingénieux système, la machine et les roues motrices restent invisibles; dès lors point de bruit ni de mauvaise odeur; aucun contact avec l'équipage. Le rez-de-chaussée est consacré aux marchandises, dont le transbordement est facilité par de vastes ouvertures. D'élégants piliers supportent les étages supérieurs, auxquels on accède par un large escalier. Au premier étage, à l'arrière, se trouve le salon des dames, tout en velours bleu, puis un vaste salon commun, aux panneaux finement sculptés, avec glaces et dorures à profusion. Au centre, un piano; partout des meubles confortables, de larges divans, des fauteuils, etc. Plus loin une bibliothèque, un cabinet de lecture avec tout ce qu'il faut pour écrire, une buvette toujours très entourée; enfin un véritable bazar où une demi-douzaine de jeunes filles

vendent des objets de curiosité, des livres et toutes sortes de bibelots. À l'avant comme à l'arrière, vaste terrasse avec véranda et galerie circulaire. Un somptueux escalier conduit au second étage, spécialement réservé aux chambres à coucher ; il y en a plusieurs centaines. En arrivant à bord, vous présentez votre ticket à un employé installé dans un bureau spécial, et qui vous remet en échange la clef de votre chambre. Vous êtes désormais chez vous, avec cette différence que votre logis, au lieu d'être fixé au sol, fait régulièrement ses 24 kilomètres à l'heure. J'oubliais de dire que partout, au premier comme au second étage, de moelleux tapis assourdissent le bruit des pas. Au-dessus du deuxième étage se trouve la toiture en zinc, surmontée par l'énorme balancier de la machine et dominée par une petite tour où se tiennent le capitaine et les hommes du gouvernail. De ce poste élevé, la vue s'étend au loin sur le fleuve ; là est le cerveau du monstre. L'énorme masse obéit avec docilité aux ordres qui lui sont transmis par une petite roue qu'un seul homme manœuvre facilement.

Cependant mon billet me donnait droit à un dîner, et, dans tout ce que je venais de voir, je n'apercevais rien qui ressemblât à une salle à manger. J'errais donc assez embarrassé au milieu de la foule, lorsqu'un jeune homme à la physionomie sympathique, mais qu'aucun insigne ne distinguait des autres voyageurs, s'approcha de moi en me demandant s'il pouvait m'être utile à quelque chose.

— Volontiers, lui dis-je, ne pourriez-vous pas m'indiquer où se trouve la salle à manger ?

— Je vais vous y conduire, » reprit mon interlocuteur ; et, comme je le remerciais de son obligeance :

— Je suis le capitaine, me dit-il simplement ; j'ai vu que vous étiez Français et que vous paraissiez chercher quelque chose. Nous autres Canadiens, nous n'oublions pas que nous avons du sang français dans les veines, et je me suis fait un plaisir de vous rendre ce léger service.

La salle à manger occupait avec les cuisines une partie du sous-sol. L'heure du repas était passée depuis longtemps, mais le capitaine Labarthe m'accompagna lui-même, et je n'eus pas à me plaindre du dîner que le chef me servit sur sa recommandation.

Je cite ce détail pour donner une idée des sentiments qui animent les Canadiens de langue française ; quoique franchement réconciliés

avec l'Angleterre, ils n'ont pas oublié la mère patrie et sont fiers de leur origine.

Lorsque je remonte sur le pont, la nuit est arrivée. De la terrasse du premier étage, où je m'installe commodément dans un fauteuil à bascule, j'entends les sons éclatants d'un orchestre allemand qui fait rage au rez-de-chaussée. Mais peu à peu les bruits s'apaisent; il est près de minuit lorsque nous entrons dans le lac Saint-Pierre, qui n'est qu'un élargissement du Saint-Laurent. Nulle terre en vue : on se croirait sur l'Océan. La nuit est si belle que j'ai peine à quitter mon poste d'observation. Le lendemain matin, à six heures, nous arrivons à Montréal; un brouillard épais s'est élevé pendant la nuit et empêche de bien distinguer à cinquante mètres de distance.

Montréal est bâti dans une île formée par le Saint-Laurent et un bras qui se détache de la rivière Ottawa; sa population qui, au commencement du siècle, atteignait à peine 9000 habitants, dépasse aujourd'hui 120 000 âmes.

La ville s'étend sur la rive gauche du fleuve, dans une plaine fertile dominée par le Mont-Royal, d'où elle tire son nom. C'est la plus importante cité du Dominion. Ses rues larges, plantées d'arbres vigoureux et bordées de vastes trottoirs, contrastent avec les ruelles étroites de la vieille cité de Québec. À Québec, on peut encore se croire en Europe; à Montréal, cette illusion n'est plus permise; on se sent en Amérique. Les rues se coupent à angle droit; quelques-unes ont plus de deux kilomètres de longueur. Les hôtels élégants et spacieux de *Great Saint-James street*, occupés principalement par des banques et des compagnies d'assurances, sont vraiment dignes d'une grande capitale. *Saint-Paul street* est la résidence favorite du haut commerce. Les faubourgs du nord offrent une succession continue de charmantes villas et de magnifiques résidences particulières. Les quais de Saint-Laurent sont bordés d'une longue rangée de hautes constructions d'un aspect tout à fait imposant. Le fleuve est accessible aux plus gros navires. Une forêt de blancs vapeurs, aux cabines étagées, se presse le long du rivage.

La cathédrale, construite en pierres grises dans le style gothique, passe pour la plus belle de l'Amérique du Nord. Elle est entièrement peinte à l'intérieur et décorée de drapeaux français et anglais. Mais la merveille de Montréal est le pont tabulaire Victoria, qui sert de passage au chemin de fer *Great Trunk*; long de plus de trois mille mètres, il est soutenu à vingt mètres au-dessus du Saint-Laurent par vingt-quatre

piliers de maçonnerie construits de manière à résister au choc puissant des énormes glaçons que charrie le fleuve, au moment de la débâcle. La hauteur du tube est de 25 pieds et sa largeur de 48. Ce gigantesque travail a coûté trente millions. Près de l'entrée, un monument a été élevé à la mémoire des ouvriers qui ont péri pendant le cours des travaux.

J'ai remarqué, à peu de distance de là, un moulin élévateur comme on n'en voit qu'en Amérique. C'est une immense construction à douze étages, peu gracieuse du reste, mais de proportions colossales. Grâce à un système ingénieux, le chargement et le déchargement des grains transportés par les navires ou les wagons se font mécaniquement et à peu de frais.

C'est aujourd'hui dimanche : les magasins sont rigoureusement fermés, les rues à peu près désertes. Le maître de l'hôtel Richelieu, où je suis logé, me conseille de faire une promenade au parc du Mont-Royal et de prendre pour cela « un charretier. » C'est ainsi que l'on nomme les cochers de fiacre au Canada. À Montréal, l'élément français tend à être absorbé par les Anglais. Le haut commerce, les banques, les professions libérales sont entre les mains de ces derniers. Par contre, les commerçants de détail, les petits industriels, les ouvriers sont presque tous Français. Mon cocher était Canadien français, et, malgré la réputation dont jouissent ses confrères dans tous les pays du monde, je dois avouer que je n'eus qu'à me louer de ses services. Ce brave homme mit un véritable empressement à me faire voir les plus beaux quartiers de la ville et à me donner sur chaque chose tous les renseignements que je pouvais désirer. C'était peut-être par amour pour le vieux pays, comme il le disait dans son naïf langage. En tout cas, j'avais plaisir à retrouver, si loin de la France, une foule de locutions particulières aux paysans normands, débitées avec l'accent traînard propre aux Canadiens.

Le Mont-Royal, auquel on arrive par une magnifique avenue bordée de jolies maisons de campagne, s'élève sous la forme d'une butte escarpée couverte de forêts et isolée au milieu de la plaine. Une belle route, bien entretenue, en fait le tour entier. Les voitures acquittent un droit de passage. Ce vieil usage paraît un contresens en Amérique, surtout au début d'un voyage, alors que le nouvel arrivant est toujours porté à exagérer la dose de liberté dont il se figure devoir jouir dans le Nou-

veau-Monde. Une nouvelle route, à peine terminée, passe devant la belle villa de sir Allan, le célèbre banquier montréalais, fondateur de la ligne de navigation qui porte son nom. Avant d'arriver au sommet, elle décrit de nombreux circuits autour de la montagne. Pendant cette ascension, on jouit d'une vue admirable sur la ville, dont les toitures et les clochers métalliques resplendissent au soleil, sur le majestueux Saint-Laurent, large de plusieurs kilomètres, ses îles verdoyantes et les riches campagnes des environs. La vieille forêt a été convertie en parc anglais, aux allées sinueuses. Parmi la foule des promeneurs, je reconnais quelques-uns de mes compagnons du Sardinian, qui, comme moi, sont venus faire cette agréable promenade. Du côté du sud, l'horizon est borné par les cimes toujours vertes des hautes montagnes de l'état du Vermont.

Le Grand Trunck railway met en communication rapide les diverses provinces du Canada; c'est aussi la route la plus courte pour se rendre au Niagara. Mais je préférerais suivre la voie du Saint-Laurent, plus lente, il est vrai, mais assurément plus intéressante.

Tout voyageur qui se respecte doit, avant de quitter Montréal, faire l'excursion classique des rapides de La Chine. Les vapeurs, qui descendent par les rapides en quelques minutes, emploient à la remonte plusieurs heures, pour faire le même trajet par le canal. Afin d'éviter cet ennui, je me rendis par le chemin de fer à la station de La Chine, à treize kilomètres de Montréal.

Je vis là, pour la première fois, des Indiens et leurs femmes, habitants de Caughna-waga gros village situé sur la rive opposée. Ces Indiens sont maintenant tout à fait civilisés et très bons chrétiens. Rien, dans le costume des hommes, ne les distingue des paysans canadiens; quant aux femmes, elles se drapent dans une large pièce d'étoffe bleue, frangée de jaune ou de rouge, qu'elles ramènent sur la tête en guise de capuchon. Leur chevelure noire et épaisse, leur teint cuivré, leurs yeux brillants, signes distinctifs de leur race, les font aisément reconnaître partout.

Cependant, le petit vapeur qui fait journellement la traversée de Beauharnais à Montréal vient d'aborder au quai. Il y a foule sur la terrasse du steamer. Les dames s'installent sur les sièges disposés au premier rang à l'avant, comme pour une représentation théâtrale; debout derrière elles, les hommes préparent leur lorgnette. Nous longeons de

fort près les maisons du village de Caughna-waga, semblables à celles de toute autre paroisse canadienne. Nous prenons ensuite le milieu du fleuve. Il y a trois passes ; celle du milieu est la plus rapide et c'est vers elle que nous nous dirigeons. Tout à coup le bateau s'arrête ; plusieurs cages indiennes se trouvent sur notre route et nous devons attendre qu'elles aient franchi le passage. (On appelle cage un immense radeau à voiles, composé de pièces de bois de construction et généralement conduit par les Indiens.)

Enfin le chenal est libre ; la dernière cage a disparu dans l'écume des rapides. Nous avançons à notre tour. Le courant s'accélère, se creuse en tourbillons verdâtres ; nous glissons avec la rapidité d'une flèche dans un pertuis étroit et incliné, où se déversent les flots bouillonnants. Le léger steamer, entraîné sur la pente, mais toujours guidé par les quatre hommes qui sont à la barre, rase de sombres rochers qui dressent au-dessus des ondes leur pointe menaçante. La moindre déviation entraînerait fatalement notre perte. Mais le péril est déjà loin de nous. Notre brave bateau bondit sur les vagues, franchit comme en saillant des remous gigantesques, derniers efforts du fleuve irrité, et atteint bientôt des eaux tranquilles. Cette course vertigineuse n'a duré que quelques instants, mais ces quelques instants ont suffi pour franchir, sur une longueur moindre d'un kilomètre, une différence de niveau égale à quinze mètres. Peu de minutes après, nous passons sous le pont Victoria. Le même jour, à midi, je quittais Montréal de nouveau, et cette fois définitivement, pour aller rejoindre, à cette même station de La Chine, le steamer *Corynthian*, à destination de Toronto. Le prix de mon passage n'est que de 10 piastres (52 fr. 50 c), moyennant quoi j'ai droit à une cabine de première classe et à trois repas par jour, pendant les quarante-huit heures que doit durer ce voyage de cent cinquante lieues, — la piastre canadienne correspond au dollar américain en or ; seulement, au Canada, le papier-monnaie a la même valeur que l'or, tandis qu'aux États-Unis, le *greenback* (nom générique du billet de banque) perd environ dix pour cent, quelquefois plus, selon le cours du jour.

Mon nouvel hôtel flottant est, comme toujours, construit à l'américaine avec colonnades et étages superposés. Il est parfaitement meublé et partout garni de lapis, quoique moins grand et moins somptueux

que le Québec. Du reste, ce dernier ne pourrait ni descendre les rapides ni résister au mauvais temps sur les Grands Lacs.

Après deux heures de voyage sur le lac Saint-Louis, formé par une expansion du Saint-Laurent, qui vient de recevoir la rivière Ottawa, on arrive à Beauharnais, petit village sur la rive droite du fleuve. Là, pour éviter les rapides du Cèdre, notre bateau s'engage, dans un long canal; au moyen de neuf écluses, on parvient à racheter une différence de niveau de quatre-vingts pieds. Ce genre de navigation est lent et monotone. La campagne que nous traversons paraît fertile, et se divise uniformément en champs de forme rectangulaire, séparés à intervalles égaux par des clôtures parfaitement droites.

Dans la nuit, nous avons fait peu de chemin; on a dépassé, toujours avec l'aide d'un canal, les rapides du Long-Sault. Lorsque je descends sur le pont, les rayons du soleil levant se mirent dans les eaux limpides et transparentes du noble fleuve; cependant le fond de l'air est glacial. La rive nord-est toujours canadienne; mais la rive sud appartient à la grande république et fait partie de l'état de New York.

À huit heures, on atteint les rapides de la Platte, que le bateau remonte péniblement au milieu de tourbillons et de remous terribles. À un certain moment, malgré tous les efforts de la vapeur, le steamer paraît immobile, tant est violente la lutte qu'il soutient contre le courant. Mais, grâce à sa persévérance, il sort victorieusement de ce nouveau combat; ce que, d'abord, je ne croyais pas réellement possible. Le paysage est grandiose; nous longeons des îles rongées par le courant et couvertes de forêts vierges. Vers midi, on atteint Prescott (Canada), en face Ogdensbourg (États-Unis), puis Blockville (Canada) et Clayton (États-Unis), où nous prenons quelques passagers. Les montagnes ont disparu; nous n'avons devant nous que le ciel et l'eau, à droite et à gauche, une côte basse et verdoyante qui se perd dans la brume.

Dans la soirée, nous passons au travers des Mille Îles. Le passage offre une certaine analogie avec celui du lac Mœlar, en Suède. Mais ici c'est un fleuve au courant rapide, au lieu d'un lac paisible; ce sont des corbeilles d'une puissante et inextricable végétation, au lieu de rochers dénudés où languissent quelques sapins rabougris. La traversée des Mille Îles (dont le nombre réel dépasse 1800) offre pendant deux heures une succession de charmants points de vue.

Au sortir de ce merveilleux archipel, l'horizon s'élargit, la côte sud disparaît; nous entrons dans l'Ontario et bientôt après nous nous arrêtons devant Kingston, jolie ville de 20 000 habitants, agréablement située sur les bords du lac. Nous y perdons beaucoup de temps à charger le bois nécessaire à la machine; ce n'est que fort avant dans la soirée que nous reprenons notre route, guidés par les feux des phares de la côte.

Le lac Ontario est le plus petit des cinq grands lacs de l'Amérique du Nord. Il n'a pourtant pas moins de 320 kilomètres de long sur 410 de large, avec une profondeur moyenne de 200 brasses. La rive nord appartient au Canada, celle du sud aux États-Unis. Ses côtes peu élevées sont couvertes de belles forêts, alternant avec de riches campagnes bien cultivées. La ville de Toronto, où nous arrivons à dix heures du matin, est la capitale du Haut-Canada. Déjà, peuplée de 90 000 habitants, elle s'accroît rapidement et prétend lutter avec Montréal, sa rivale du Bas-Canada, quelle espère rejoindre et dépasser. Au centre d'un district riche et populeux, avantageusement située sur un bras de l'Ontario, qui y forme un port excellent, elle voit son commerce augmenter de jour en jour. Elle est fière de ses rues larges et régulières bordées de belles constructions; elle montre avec orgueil aux étrangers ses monuments publics, sa cathédrale et son université, la plus renommée du Canada, située à un mille de la ville, au milieu d'un beau parc dans le genre anglais.

La poste aux lettres est une fort belle construction, et son aménagement intérieur parfaitement adapté à sa destination. À ce propos, je ne puis passer sous silence une particularité commune aux bureaux de poste des États-Unis et du Canada, et que j'avais déjà été à même d'observer à Québec. Les parois extérieures des galeries sont tapissées d'une infinité de plaques de cuivre, chacune ayant sa serrure et son numéro d'ordre. Ce sont autant de boîtes où les employés classent les correspondances à mesure qu'elles arrivent. Chaque particulier qui en fait la demande reçoit, avec un numéro d'ordre, une clef correspondante à l'une de ces plaques, et devient, par le fait, propriétaire d'une boîte qu'il vient visiter à sa volonté. Grâce à ce système et sans avoir recours à aucun employé, il peut retirer sa correspondance immédiatement après l'arrivée du courrier. On me dit que la poste reste ouverte jour et nuit; mais je n'ai pu vérifier ce fait. Sur le marché de Toronto,

j'ai vu, pour la première fois, des fruits des Tropiques. Les bananes de La Nouvelle-Orléans, les ananas de Cuba y arrivent en cinq ou six jours. J'ai remarqué, au milieu des nombreuses et appétissantes espèces de pommes du pays, certaines variétés inconnues en Europe ; les unes sont oblongues, d'autres parfaitement rondes, petites, à la peau rouge et luisante et suspendues comme de grosses cerises à une queue longue et flexible.

Chaque jour, deux vapeurs, traversant le lac Ontario dans toute sa largeur, partent de Toronto pour le Niagara. Parmi les passagers du *City of Toronto*, sur lequel je m'embarquai dans l'après-midi, les Américains, assez nombreux, se reconnaissaient à la coupe de leur barbe, à leur large chapeau mou et aussi à leur long pardessus de voyage en toile grise. Quelques ladies même n'avaient pas craint de revêtir ce disgracieux fourreau. Il y avait aussi plusieurs nègres à bord, symptôme évident de la proximité des États-Unis.

À peine étions-nous au large, que le vent fraîchit et que notre bateau se mit à danser comme sur la mer. Les mêmes causes produisirent les mêmes effets sur les estomacs impressionnables de certains passagers, et le lac Ontario reçut des hommages ordinairement réservés aux flots de l'Océan.

Avant la nuit, nous étions de nouveau en vue des côtes. Nous passons devant le fort Niagara, sur la rive américaine ; puis nous remontons la rivière, qui, à son embouchure dans le lac, n'a guère que quatre à cinq cents mètres de largeur. Sa profondeur est, dit-on, considérable. À six heures, je mets le pied, pour la première fois, sur le sol des États-Unis. Nous sommes à Lewiston ; la violence du courant empêche les bateaux à vapeur de remonter plus haut. Un omnibus nous conduit à la station. Une demi-heure après, on arrive au village des Chutes du Niagara (*Niagara Falls*), à la station sont rangés en bataille une quinzaine d'omnibus d'hôtel, avec indication des prix de la maison. Une légion de nègres, de domestiques de place, de cochers, de majordomes plus ou moins colorés se démènent comme des enrégés, et cherchent avec force vociférations à vous attirer chez leur patron respectif ; ils emplissent vos poches de cartes et de prospectus. Là, comme partout ailleurs en Amérique, le voyageur à la recherche d'un hôtel n'a que l'embarras du choix.

Table des matières

I	
londres - Manchester - Liverpool - La Traversée.....	7
II	
Le Canada - Québec - Montréal - Le Saint-Laurent Les Rapides - Les Mille Îles - Le Lac Ontario - Toronto	21
III	
Le Niagara - Chicago - Les chemins de fer en Amérique.....	31
IV	
De Chicago à San-Francisco - Le chemin de fer du Pacifique....	39
V	
San Francisco - Cliff-House - Oakland	55
VI	
L'Utah - Salt-Lake City - Les Mormons.....	71
VII	
Saint-Louis - Cincinnati - Washington - Baltimore.....	79
VIII	
Philadelphie - La Ville - L'exposition - Le Parc Fairmouth.....	89
IX	
New York - Brooklyn - Le Fleuve Hudson Traversée de retour.....	103

- Imprimé sur les presses des Éditions l'Escalier -
Papier de couverture : Awagami Bamboo 170 g.
Papier pages intérieures : Bouffant Olin Bulk 80 g.
Police : Goudy Old Style dans ses trois fontes principales.
Impression numérique laser pour les pages intérieures
et jet d'encre pour la couverture.
Reliure dos carré collé.

Dépôt légal : juillet2022



Edmond Cotteau

Chaque année, lorsque les circonstances me l'ont permis, j'ai consacré la meilleure partie des mois d'août et de septembre à quelques rapides excursions en Europe ou dans le bassin de la Méditerranée.

De Cadix à Nijni-Novogorod, du cap Nord au cap Matapan, d'Édimbourg au Caire, j'avais déjà sillonné notre vieux continent. Chaque voyage a eu pour résultat de m'inspirer le désir de voir de plus lointaines contrées. Aussi, l'exposition du Centenaire américain à Philadelphie a-t-elle été plutôt le prétexte que le but réel du voyage que j'ai fait cette année en Amérique.



Éditions l'Escalier

Saint-Didier - Vaucluse - France
www.editions-lescalier.com



ISBN 978-2-35583-303-8 15€



9 782355 833038

Couverture :
Cliff House, Ocean Beach, San Francisco (1902)