La traversée transatlantique de l'Ecosse vers le Canada au tournant du XIX^e siècle : angoisses, propagandes et réalités

*Transatlantic crossings from Scotland to Canada at the beginning of the 19th
century: fear, propaganda and reality*

Alice Lemer

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/eccs/544>

DOI : 10.4000/eccs.544

ISSN : 2429-4667

Éditeur

Association française des études canadiennes (AFEC)

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2015

Pagination : 207-220

ISSN : 0153-1700

Référence électronique

Alice Lemer, « La traversée transatlantique de l'Ecosse vers le Canada au tournant du XIX^e siècle : angoisses, propagandes et réalités », *Études canadiennes / Canadian Studies* [En ligne], 78 | 2015, mis en ligne le 01 juin 2016, consulté le 21 mars 2023. URL : <http://journals.openedition.org/eccs/544> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/eccs.544>

LA TRAVERSÉE TRANSATLANTIQUE DE L'ECOSSE VERS LE CANADA AU TOURNANT DU XIX^È SIÈCLE : ANGOISSES, PROPAGANDES ET RÉALITÉS.

Alice LEMER

Université de Nantes

Les vagues migratoires depuis l'Ecosse jusqu'au nouveau monde au tournant du XIX^e siècle sont entourées de mythes très puissants ; l'idée selon laquelle la traversée transatlantique était une épreuve particulièrement terrible à affronter pour les migrants fait partie de cette mythologie. Dans le canon populaire, on s'imagine ces migrants en piteux état, malades et destitués à leur arrivée dans les colonies. L'objet de cet article est de dépasser cette perception : l'étude de sources primaires et du cas des migrants de Lord Selkirk (partis au début des années 1800) nous permettra de mettre en lumière les conditions de la traversée au tournant du siècle depuis le port de départ en Ecosse jusqu'au port d'arrivée au Canada.

Between 1770 and 1815, thousands of Scots left their homeland (and especially the Highlands) to try their luck in the New World. These waves of migration are surrounded by powerful myths - one of the most enduring one is the perception that the crossing of the Atlantic Ocean was a terrible trial for migrants, often imagined as ragged, sick and destitute when they arrived in the Canadian colonies. The aim of this article is to go beyond this popular image and show – though primary sources and the travels of the Selkirk settlers of the 1810s – what the crossing conditions were actually like for the Scottish migrants on their way to Canada at the turn of the nineteenth century.

Entre 1770 et 1815, les historiens estiment qu'entre 12 et 15000 Highlanders décidèrent de quitter leurs terres natales pour aller s'installer dans le Nouveau Monde, la majorité de ces migrants quitta l'Ecosse pendant les brèves périodes de trêve dans les guerres qui opposèrent la Grande-Bretagne à la France de 1793 à 1801 et de 1803 à 1815 et aux Etats-Unis de 1775 à 1781 et de 1812 à 1815 (BUMSTED, 1982b : 7 ; DEVINE, 2003 : 129 ; HARPER, 2004 : 20 ; HORN, 1998 : 33). Les raisons de migrer étaient nombreuses. Ce sont tout d'abord les conditions économiques dans les Highlands qui poussèrent les Highlanders à migrer. Il y eut un certain nombre de mauvaises saisons dans les années 1790, mais les facteurs qui eurent le plus d'impact furent bien sûr les politiques d'amélioration du rendement agricole et les mesures de réorganisation économiques qui se mettaient en place dans tout le Royaume Uni depuis près d'un demi siècle. Avec le développement des industries textiles, il devint de plus en plus profitable pour les propriétaires terriens d'avoir des pâturages de moutons à grande échelle. Ceci impliquait un déplacement de population : les paysans devaient céder leur place dans l'intérieur des terres aux pâturages de moutons et s'installer dans des « *crofts* » sur les côtes où en plus de cultiver les terres, ils devaient également consacrer une partie de leur activité au

développement de la pêche et à la récolte d'algues et alcali (*kelp*), alors en pleine croissance.¹

Toute la société traditionnelle clanique fut ainsi bouleversée : le chef de clan devint propriétaire à la recherche de profit économique, les « *tacksmen* » (sorte de bourgeois du clan, qui servaient d'intermédiaire entre le chef et les membres du clan) devinrent redondants et furent remplacés par une poignée d'agents (ou managers), les fermes tenues en commun furent remplacées par des fermes individuelles ou par des pâtures de moutons et de bétail. De nombreux Highlanders s'opposèrent à ces changements. Les migrations de la fin du XVIII^e et du début du XIX^e siècles peuvent ainsi se lire en terme de résistance aux changements et d'opposition aux propriétaires terriens et aux élites écossaises, qui encourageaient ces changements et s'opposaient aux migrations (HARPER, 2004 : 20-21 ; BUMSTED, 1982 : 46).

Si les conditions domestiques poussèrent les Highlanders à migrer (des « push » facteurs si l'on peut dire), d'autres « pull » facteurs attiraient les migrants. La propagande des agents qui promouvaient l'émigration (nous y reviendrons) mais aussi les nouvelles qu'ils recevaient de proches qui étaient déjà installés dans les colonies, qui dépeignaient l'Amérique du Nord comme une terre d'abondance et d'opportunité pour quiconque avait endurance et force de travail, furent autant d'éléments qui encouragèrent les Highlanders à migrer (HARPER, 2004 : 21 ; MACDONALD, 1939 : 10-11).

Ces mouvements migratoires sont particulièrement intéressants du point de vue des conditions matérielles du déplacement car ils eurent lieu *avant* les grandes vagues migratoires, liées aux graves crises économiques qui suivirent la fin des guerres napoléoniennes et donc *avant* que les flux migratoires soient organisés par des compagnies britanniques qui se spécialisaient dans le transport de migrants.

Les questions qui se posent sont ainsi nombreuses : comment ces milliers de migrants qui quittèrent l'Écosse au tournant du XIX^e siècle firent pour organiser leur voyage, alors qu'aucune agence n'était là pour les aider ? Quelles étaient les conditions à bord, lors de la traversée transatlantique ? Que se passait-il une fois arrivés dans les colonies ?

¹ Le kelp servait dans divers produit manufacturés, notamment les savons et le verre. DEVINE, 2003 : 135

Afin de répondre à ces questions une revue de la littérature sur le sujet afin de dresser une image générale des conditions du déplacement à l'époque sera proposée dans un premier temps ; afin de se pencher ensuite sur un cas d'étude, en l'occurrence les migrations organisées par un Lord écossais, le Cinquième Comte de Selkirk, dont le projet était de créer une colonie dans les prairies canadiennes.

1 - La traversée transatlantique au tournant du XIX^e siècle

Les conditions matérielles de la traversée transatlantique au tournant du XIX^e siècle sont relativement peu documentées, et ce pour deux raisons. D'une part, l'émigration n'était pas encore un « business » organisé. L'émigration était organisée plutôt par des individus qui agissaient plus ou moins discrètement, car l'opinion de l'époque était en grande majorité opposée à l'émigration, notamment des Highlanders (HARPER, 2004 : 112, 121). Les sources sont donc très dispersées. D'autre part, les douanes travaillaient de manière assez irrégulières en matière d'émigration : leur rôle consistait à tenir un registre des navires entrants et sortants, un registre des imports et des export et de prélever les taxes. Avant 1803, les douanes ne s'intéressent que peu à l'émigration.²

Néanmoins les travaux de recherche effectués par les historiens et les sources de l'époque (notamment les écrits de Lord Selkirk) permettent de mettre en lumière les nombreux mythes qui entourent la traversée transatlantique, les difficultés qui l'entourent et le « système » qui s'organise à l'époque qui n'était pas toujours très bien organisé ou toujours très fiable.

Le recrutement

Les Highlanders qui quittent la région à l'époque décident de le faire soit de leur propre chef soit parce qu'ils sont recrutés par des agents, c'est-à-dire par des personnes dont le but est de promouvoir l'émigration à des fins personnelles. Ces agents, dont les actions sont plus ou moins honnêtes, souffrent d'une très mauvaise image puisqu'ils vont à l'encontre de la politique de l'intelligentsia écossaise. Ceci donne naissance à un mythe, très puissant dans l'imagerie populaire autour de l'émigration des Ecossais : celui du pauvre Highlander, dupé, abusé par un promoteur sans scrupule qui se retrouve

² Par exemple, alors que plus d'une centaine de navires ont quitté l'Ecosse entre 1773 et 1815, les historiens n'ont pu compiler qu'une petite vingtaine de listes de passager sur la période. Voir le site des archives nationales britanniques <<http://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/r/C67>> (consulté le 16 janvier 2015) et les appendices dans BUMSED 1982 : 224-287

destitué dans les colonies (DEVINE, 2000 : 234 ; BURNET, 2011 : 31-34, 44-49 ; HARPER, 2004 : *passim*).

Il est vrai que les agents ne sont pas toujours très honnêtes : on raconte que certains offrent de larges quantités d'alcool fort afin de faire signer quelque contrat à leurs futures recrues. De plus, de nombreux agents font parfois des promesses qu'ils ne peuvent pas tenir ou s'avancent un peu trop sur les bénéfices ou les avantages que les migrants potentiels pourraient obtenir. Il arrive très fréquemment que l'installation ne se passe pas comme ce qui avait été prévu par les organisateurs. Les doléances des colons ont sans doute contribué à faire perdurer l'idée que les migrants étaient largement abusés par les promoteurs et les agents.

Néanmoins, les migrants savaient qu'ils devaient s'attendre à des conditions difficiles car de très nombreux Ecosais entretenaient une correspondance avec des proches qui avaient déjà migré (DUNCAN, 1976 : 65 ; HARPER, 2004 : 121).

Les conditions du départ

Une fois que la décision de partir est prise, il faut organiser la traversée. La plupart du temps, les Ecosais, et surtout les Highlanders, migrent en groupe. L'organisation du voyage et de la traversée est ainsi souvent prise en charge par des agents. Les « *tacksmen* » qui n'avaient plus leur place dans le nouveau modèle économique, peuvent être considérés comme des agents puisqu'ils incitent leurs hommes à les suivre en Amérique et s'occupent de l'organisation du voyage. Quand il n'y avait pas de volontaire (ou de « chef ») pour organiser le voyage, on engage un agent qui sert d'intermédiaire entre le groupe et l'armateur qui affrète un navire. L'agent prend dans ce cas une commission de quelques shillings. Il y a aussi des spéculateurs terriens qui cherchent de la main d'œuvre et des colons pour développer des terres achetées au Canada ou aux Etats-Unis. On peut penser à Lord Selkirk et à d'autres (comme Hugh Dunoon ou le Major Simon Fraser surnommé « Major Simon 'Nova Scotia' Fraser ») qui organisèrent plusieurs migrations vers les Canadas dans les années 1790, 1800 et 1810. Tous ces acteurs s'occupent d'organiser le transport des migrants, parfois de leur arrivée dans les colonies et récoltent l'argent pour la traversée (SELKIRK, 1805 : 155-156 ; BUMSTED, 1982 : 6 ; HARPER, 2004 : 112-117 ; COWAN, 1961 : 144-171 ; RICHARD, 1985 : 186, 195).

Lorsque l'on migre seul, comme c'est le cas pour les Ecosais des Basses Terres, mais pas uniquement, les marchands, les armateurs et les capitaines de

navires marchands dont le but est d'éviter les traversées en ballaste (c'est-à-dire, à vide, sans cargaison) proposent eux aussi un moyen de transport. Le système économique est simple : la traversée vers les Amériques est rentabilisée par le transport de passagers et de migrants, la traversée retour est rentabilisée par le commerce de biens coloniaux (et notamment le bois après la mise en place du blocus continental) transportés vers la Grande-Bretagne. Ces agents là font leur publicité dans les colonnes des journaux locaux, à la rubrique des petites annonces. Ces annonces montrent bien le « chaos » qu'est le transport de passager au tournant du siècle. On peut mentionner deux annonces à titre d'exemple. L'une, publiée dans le *Caledonian Mercury*, indique aux futurs passagers qui souhaitent réserver une place de s'adresser à un certain M. Allan à Edimbourg ou de se rendre directement au port de Greenock³. Une autre annonce publiée dans l'*Aberdeen Journal* demande au passager de s'adresser directement au capitaine, chez lui à Banff.⁴

Les migrants doivent payer leur traversée, soit directement à l'armateur, soit par l'intermédiaire de l'agent. Les candidats à l'émigration ont deux solutions pour payer cette traversée : soit ils s'engagent (comme « *indentured servant* ») à travailler pour un propriétaire pour un certain nombre d'années (en général 4 à 7 ans) en échange d'une traversée. Ce moyen attire les hommes seuls, mais il est de moins en moins usité à partir des années 1780 (CAMPEY, 2002 : ch. 2). Ils peuvent également vendre leurs biens pour payer la traversée. C'est la solution que choisissent les groupes et les familles. Les migrants de la fin du XVIII^e et du début du XIX^e ne sont pas tous indigents : certains ont quelques biens et bêtes à vendre et ils sont aidés par les prix élevés sur le marché du bétail dans ce contexte de guerre. Une tête de bétail peut se vendre aisément £8 sterling alors que le prix de la traversée oscille entre £3 et £7 sterling⁵ (BUMSTED, 1982 : 74, 99, 143 ; CAMPEY, 2002 : ch. 2). Avant le départ, les migrants versent des arrhes à l'agent, en général la moitié du prix de la traversée. (SELKIRK, 1805 : 155-156 ; MACDONALD, 1939 : 12).

Il incombe aux agents d'affréter le navire pour la traversée. Les migrants amènent leurs propres provisions. Les annonces montrent aussi que les migrants peuvent acheter leurs provisions dans le port.⁶ Ils rejoignent le port de départ mais comme le montrent les annonces, les dates de départ ne sont pas

³ *Caledonian Mercury*, 5 février-31 mars 1798

⁴ *Aberdeen Journal*, 26 janvier 1803

⁵ "State of Emigration from the Highlands of Scotland, its Extent, Causes and Proposed Remedy", 21 mars 1803

⁶ *Caledonian Mercury*, 5 février-31 mars 1798

fixées avec précision et peuvent dépendre d'un certain nombre de facteurs, notamment des conditions météorologiques.⁷ Ce système n'est donc ni très fiable ni très régulier : les migrants doivent être capables de s'adapter et faire preuve de patience, mais surtout d'endurance.

Les conditions de la traversée

Ces représentations terribles et morbides de la traversée transatlantique sont en partie le résultat d'une campagne de propagande contre l'émigration, entreprise par la *Royal Highland Society*. Fondée à Londres en 1778 puis à Edimbourg en 1784, l'association vise à promouvoir le développement économique de la région dont elle porte le nom. En 1801, alors que la brève période de trêve entre la France et la Grande-Bretagne donne lieu à un fort sursaut migratoire, la *Society* met sur pied un comité sur l'émigration. Ce comité est composé de grands propriétaires terriens qui cherchent à mettre un terme à l'émigration afin de garder leur main d'œuvre et donc de protéger leurs intérêts.⁸ Il s'agit alors de stopper l'émigration des Highlanders. Pour arriver à leurs fins, ils centrent leur campagne menée auprès du gouvernement et du Parlement sur l'aspect humanitaire de l'émigration, à l'image des abolitionnistes qui mènent campagne au même moment en Angleterre et en Ecosse. Les trois rapports de la *Society* transmis à la Chambre des Communes utilisaient une rhétorique semblable à celle des abolitionnistes (MACDONAGH, 1961 : 17). Ils décrivent les « circonstances de souffrance et de détresse » subies par ces migrants, « dupés » par des agents peu scrupuleux qui ne cherchent qu'à faire du profit sur le dos de ces pauvres hères et ils appellent les « amis de l'humanité » à agir contre « les horreurs de la traversée ». Ces rapports mentionnent des exemples de navires qui quittent l'Ecosse aussi chargés que des négriers, à bord desquels les provisions viennent à manquer et où la dysenterie se propage. Ce sont ces « preuves » qui amènent le comité de la Chambre de Communes à proposer une loi pour réguler les conditions à bord des navires transportant des passagers. Cette loi est votée par le Parlement en 1803⁹.

⁷ L'historien Norman Macdonald a montré que les capitaines retardaient le départ des navires à dessin afin que les migrants dépensent leurs économies dans les pensions qui appartenaient aux armateurs. (MACDONALD, 1939 : 12-13)

⁸ Les *kelping lairds* étaient particulièrement désireux d'empêcher les Highlanders de quitter la région car l'industrie des algues demandait une main d'œuvre nombreuse afin de rendre l'entreprise profitable. *Highland Society Sederunt Book*, No3, p. 442

⁹ *First Report of a Committee of the Highland Society of Scotland on Emigration*, 12 janvier 1802, p. 2,5, 8 et *Third Report*, 25 mars 1803, p. 647.

Tout ceci nous peut nous amener à conclure que les conditions lors de la traversée sont toujours très mauvaises, très difficiles et extrêmement dangereuses. Mais tous les documents et témoignages fournis au Comité de la Chambre des Communes proviennent de la *Royal Highland Society* ou de ses membres. Puisque leurs intentions étaient de faire interdire l'émigration, on peut s'interroger sur leur objectivité. A y regarder de plus près, on s'aperçoit que les rapports du comité de la *Royal Highland Society* ne mentionnent que deux exemples pour étayer la thèse du trafic humain, un en 1773, l'autre en 1791, soit 20 à 30 ans avant la rédaction des dits rapports. Pour les départs plus récents, les auteurs se bornent à des suppositions.¹⁰ De plus, en comparant les listes de navires au départ de l'Ecosse compilées par la *Society* et remises à la Chambre des Communes et celles compilées par les historiens, on remarque que les informations transmises par la *Society* sont au mieux incomplètes et qu'elles ne mettent en avant que les navires surchargés de passagers. Ces membres auraient-ils cherché à manipuler les faits ou est-ce l'état réel de la situation.

Des critiques s'élèvent néanmoins contre cette campagne, notamment Lord Selkirk. Dans un essai sur l'émigration publié en 1805, il consacre tout un chapitre à la loi sur le transport de passagers ou *Passenger Vessels Act* afin de montrer que le seul objectif de la *Society* n'était pas d'améliorer les conditions à bord, mais bien d'interdire *de facto* l'émigration en faisant en sorte que le prix de la traversée devienne prohibitif à travers les différentes mesures imposées. Selon Selkirk, le ratio prévu par la loi est « absurde » alors que les provisions imposées sont trop abondantes comparées au régime alimentaire habituel des Highlanders. Selkirk remet en cause les intentions humanitaires de la *Society* et de la loi : les Highlanders, décidés à migrer, sont prêts à payer plus pour la traversée mais ils se retrouvent sans le sous une fois arrivés au Canada (SELKIRK, 1805 : 158-160). On peut néanmoins s'interroger sur la valeur des critiques de Selkirk qui lui-même était personnellement et financièrement investi dans des projets de migration.

Que sait-on donc des conditions de la traversée vers le Canada au début du XIX^e siècle ? Les recherches récentes montrent que les opposants à l'émigration ont effectivement exagéré les difficultés ou les « horreurs » du passage (RICHARD, 1985 : 193). Les conditions à bord ne sont pas luxueuses ou confortables, loin s'en faut. Ces recherches montrent cependant que le problème du nombre de

¹⁰ Le premier rapport admet qu'il ne connaît pas les détails des conditions à bord pour les navires qui partirent en 1801 et après, mais ces auteurs supposent « qu'ils devaient être bondés » *First Report*, 12 janvier 1802, p. 5

passagers à bord est une réalité. La plupart des navires sont surchargés car la loi de 1803, trop complexe à mettre en œuvre, n'est jamais complètement appliquée. De même, les conditions d'hygiène à bord sont loin d'être respectées car les bateaux ne sont pas équipés pour le transport de passagers ou de familles (MACDONAGH, 1961 : 58). Néanmoins, même si les migrants voyagent dans des conditions peu confortables, sur des bateaux chargés, ils payent leur traversée moins chère (CAMPEY, 2005 : 153-156).

Si les débats de la période ne nous informent que partiellement sur la traversée transatlantique, l'étude d'un groupe de migrants peut nous permettre d'en apprendre davantage sur les conditions du voyage vers le Canada.

2 - Les migrants de Selkirk (1811-1815)

Le projet migratoire

Le projet de Selkirk consiste à installer une colonie dans l'intérieur du Canada, hors des provinces déjà établies, mais là où les terres sont fertiles et où les colons peuvent également prospérer grâce à la traite des fourrures. Vers la fin des années 1800, il devint actionnaire majoritaire de la Compagnie de la Baie d'Hudson et peut ainsi mettre en place son projet de colonie.¹¹ La compagnie de la Baie d'Hudson met à sa disposition pour un loyer nominal un terrain de plus de 300 000 km², en échange de quoi Selkirk doit recruter 200 engagés par an pour la compagnie. Ces derniers pourront ensuite s'installer sur une terre dans la colonie une fois leur engagement terminé¹². L'implantation d'une colonie dans ces territoires doit aussi permettre à la Compagnie de la Baie d'Hudson de mettre un frein au développement de sa compagnie rivale, la Compagnie du Nord Ouest qui commercent principalement avec les autochtones dans la région où Selkirk doit installer ses colons. (BUMSTED, 2003 :11; CAMPEY, 2003 : 77-78).

A partir de 1811, Selkirk organise les voyages de plusieurs contingents de colons et d'engagés à destination de la Baie d'Hudson. Le premier contingent de 105 individus part de Sornoway en juillet 1811. Le deuxième contingent part de Sligo en Irlande en juin 1812. Ce sont des familles de colons irlandais et écossais (une centaine de personnes environ). Le troisième

¹¹ Ses partenaires et lui profitent des difficultés financières rencontrées par la HBC, achètent à bas prix des parts de la compagnie et deviennent actionnaires majoritaires. Ils ont alors un pouvoir décisionnel sur les affaires de la compagnie. (GRAY, 1964 : 58 ; CAMPEY, 2003 : 79).

¹² Lord Selkirk to Alexander Macdonald, 14 août 1811 et 6 mars 1815

contingent part de Stromness en juin 1813, soit une centaine de migrants de Kildonan (Sutherland). Deux autres contingents suivent en 1814 et 1815. Ces départs sont particulièrement intéressants dans la thématique qui nous occupe ici. Premièrement, cette traversée vers la Baie d'Hudson n'avait jamais été entreprise par des migrants auparavant. Les journaux de bord tenus par les agents de Selkirk, quelques lettres, des articles de journaux, les récits de certains passagers¹³ et divers documents relatifs aux traversées que l'on trouve dans les archives des « Selkirk Papers » (SPNAC) offrent des informations utiles sur les conditions quotidiennes de la traversée transatlantique du départ à l'arrivée.

Le départ

Selkirk a déjà organisé deux projets de migration en 1803 et 1804, vers l'Île du Prince Edouard et vers le Haut Canada. Les traversées s'étaient alors passées sans encombre. Pour Rivière Rouge, c'est visiblement une autre histoire. En effet, le premier départ, celui de 1811 est apparemment chaotique. En avril 1811, les agents de Selkirk publient une annonce dans le *Inverness Journal* qui circule dans les Highlands. Ils proposent à des « jeunes hommes robustes » un contrat de 3 ans au service de la compagnie payé £20 par an et 100 acres de terres au sein de la colonie de Rivière Rouge à la fin du contrat. L'annonce décrit la région de Rivière Rouge en des termes élogieux, et elle met en avant le fait que le climat est « bon » et les terres extrêmement « fertiles ». ¹⁴ Les recrutés sont rassemblés à Stornoway, dans les Hébrides aux mois de mai-juin 1811. Au même moment Selkirk accompagne Miles McDonell qu'il avait nommé gouverneur de la future colonie, de Londres à Gravesend où se trouvent les navires affrétés par la Compagnie de la Baie d'Hudson. Le voyage des navires de Gravesend à Stornoway dure un mois entier, à cause de vents contraires, ce qui retarde le départ ¹⁵.

La Compagnie du Nord Ouest profite de ce long temps des préparatifs pour attaquer le projet de Selkirk dans les colonnes de l'*Inverness Journal*. Dans une lettre anonyme, un « Highlander » explique aux futurs colons qu'ils risquent de mourir de froid, de faim ou sous les coups des indiens ¹⁶. Ces mises en garde étaient à la fois fondées et exagérées. La réponse d'un agent de Selkirk dans le

¹³ Donald Gunn entre au service de la Compagnie de la Baie d'Hudson en 1813 et fait partie du contingent qui accompagne les colons de Kildonan à Rivière Rouge. (GUNN, 1880)

¹⁴ *Inverness Journal*, 21 juin 1811

¹⁵ Journal de bord de Miles McDonell, juin 1811-juillet 1812 : SPNAC 16582-1670

¹⁶ *Inverness Journal*, 21 juin 1811

journal ne suffit pas à rassurer les hommes déjà engagés. Certains racontent que les recrues étaient alors terrifiées à l'idée de partir (GUNN, 1880 : 68). Lorsque McDonell arrive à Stornoway, il fait charger bagages et provisions sur les trois navires affrétés puis on embarque les hommes sur les canots pour rejoindre les navires qui sont ancrés au large du quai.

A bord du *Edward and Ann*, du *Eddystone* et du *Prince of Wales*, les conditions prennent une tournure chaotique. Les sources rapportent qu'un agent (peut-être proche de la Compagnie du Nord-Ouest) monte à bord d'un des navires pour tenter de recruter des hommes pour l'armée. Les hommes montrent de plus en plus de mécontentement à cause des salaires qu'on leur promet, mais également des conditions à bord. Ils n'ont pas de matelas et pas de hamacs, comme promis. Enfin, lorsque les commissaires du port montent à bord (conformément à la loi de 1803) ils expliquent aux recrues que personne n'est obligé de partir contre son gré. Certains quittent alors le navire avec les commissaires, certains se jettent par-dessus bord pour rejoindre la côte à la nage. Certains sont repris et remis à bord alors que d'autres réussissent à déserter. C'est donc dans cette atmosphère de confusion que la flotte prend le large le 26 juillet 1811. Les départs de 1812 et de 1813 se font avec moins de fracas, mais les trois traversées sont difficiles¹⁷.

La traversée

La traversée se fait à bord de voiliers dont le *Prince of Wales* qui est dans un piètre état¹⁸ lors des deux voyages en 1811 et en 1813. Les conditions à bord ne sont pas très confortables puisque les recrues de 1811 n'ont rien pour dormir. De nombreux dangers les guettent durant la traversée. Les bateaux peuvent être attaqués par des bateaux français durant la guerre entre la France et la Grande-Bretagne, voire des corsaires américains. (GUNN, 1880 : 94-95).

Les conditions météorologiques sont la préoccupation quotidienne de l'équipage et des migrants. La traversée de 1811 est particulièrement mauvaise à cet égard. La flotte subit des vents contraires, de fortes tempêtes et les bateaux sont gênés par des icebergs à l'arrivée. Dans son récit de la traversée, Miles McDonell raconte à Selkirk le froid et les angoisses à bord. On a peur de faire naufrage en raison des icebergs. On a peur de manquer d'eau potable car

¹⁷ McDonell à Selkirk, 1^{er} Octobre 1811, SPNAC p. 40-55; GUNN, 1880, p. 69 ; *Inverness Journal*, 7 février 1812.

¹⁸ "old ropes and weakly manned" McDonell à Selkirk, 1^{er} Octobre 1811 : SPNAC 40-55

la traversée dure deux mois, soit bien davantage que les 5 à 6 semaines prévues.¹⁹

En ce qui concerne les provisions de bouche, les navires semblent plutôt bien fournis. On se nourrit d'abord de flocons d'avoine sous forme de porridge, mais les passagers ont également de la viande sèche, du fromage, de la soupe, et même du vin, du thé et du sucre pour les passagers plus « haut de gamme ». Tous les témoignages racontent qu'il y a à bord de la nourriture en quantité suffisante.²⁰

Les traversées sont cependant longues car il y a peu d'occupation à bord. Les journaux de bords indiquent outre les préoccupations quotidiennes de l'équipage pour les conditions météorologiques, qu'on lit, boit et dîne, on célèbre parfois l'anniversaire du capitaine, qu'on chante et qu'on observe le paysage, souvent spectaculaire à l'approche du Groenland ou de la Baie d'Hudson. A bord du *Prince of Wales* les passagers sont mis à contribution car l'équipage du navire qui est en sous-nombre²¹. Ces récits laissent voir et imaginer l'ennui des passagers, en plein milieu de l'océan atlantique.

Des conflits surgissent entre les passagers. Selkirk espérait que ses recrues irlandaises et écossaises profitent du voyage pour se familiariser avec la langue et les coutumes de l'autre, mais ce ne fut pas le cas apparemment. Dès le premier voyage de 1811, des groupes se forment et les tensions ethniques sont fortes, au point que Miles McDonell décide de renvoyer quatre Irlandais qui avaient attaqué des Ecossais²². Ces tensions se retrouvent à bord du *Robert Taylor* qui quitte Sligo en 1812. Il semble que les insultes étaient fréquentes entre les migrants, mais aussi parmi les passagers plus éduqués. Le prêtre irlandais Charles Bourke raconte par exemple dans son journal qu'un officier de la Compagnie (William Hillier) l'avait insulté et menacé de son arme, sans réel motif²³. Les passagers de troisième classe du *Robert Taylor* organisent même une mutinerie, pour une raison qui semble des plus triviales. Ils ne sont pas satisfaits parce que les engagés sont servis avant les passagers (bien qu'il y a à bord suffisamment de nourriture pour tous) et parce que la ration de rhum

¹⁹ McDonell à Selkirk, 1^{er} Octobre 1811, SPNAC, p. 40-55

²⁰ SPNAC, p. 420-432, 413-419 ; Journal de Charles Bourke, 1812 : SPNAC, p.17822-17927, GUNN 1880, p. 91

²¹ *ibid.*

²² McDonell à Selkirk, 1^{er} Octobre 1811 : SPNAC 40-55, 19 juin 1812 : SPNAC 411-412, 4 juillet 1812 : SPNAC 413-419

²³ Journal de Charles Bourke, 1812 : SPNAC, p.17822-17927

promise n'est pas quotidienne mais hebdomadaire. Ces rébellions et ces accusations, sans doute nées de l'ennui à bord, sont cependant prises très au sérieux car il faut que la nouvelle colonie ait une bonne image.²⁴

En plus de cette violence qui semble avoir été un aspect très commun de la traversée transatlantique, les récits des traversées de 1812 et 1813 racontent enfin que les passagers souffrent pour la plupart de mal de mer et qu'ils sont dans un piteux état. Le mal de mer est cependant un moindre mal. Les capitaines craignent surtout que des maladies se propagent. C'est pour cette raison que depuis la loi de 1803, chaque navire doit avoir un médecin à bord. Le voyage du *Prince of Wales* de 1813 montre cependant les limites de cette mesure puisqu'une épidémie de typhus se déclare, faisant une vingtaine de morts, dont le médecin engagé par Selkirk²⁵.

L'arrivée

L'étude de ces trois traversées montre bien que les conditions du déplacement au début du XIX^e siècle sont hasardeuses, difficiles et risquées. Même si l'on peut accuser les opposants à l'émigration d'avoir exagéré l'horreur des conditions à bord en les comparant à celles des négriers, il n'en reste pas moins que certaines traversées sont terribles pour les engagés. Mais à l'inverse des migrants « classiques » qui rejoignent les Maritimes par exemple, le périple continue pour les migrants recrutés par Selkirk. L'aventure et les dangers ne font que commencer. En effet, une fois arrivés à la Baie d'Hudson (où certains contingents hivernent du fait de l'arrivée tardive dans la baie), il reste environ 3000 km à parcourir à pied et en canot pour rejoindre l'emplacement de la colonie au sud du lac Winnipeg. Là, tout est à construire. Ils doivent faire face au climat continental et extrêmement rigoureux des plaines canadiennes. La colonie sera attaquée violemment par les membres Compagnie du Nord Ouest et leurs alliés Métis en 1817... La traversée transatlantique semble, d'une certaine manière, la partie la plus « facile » de leur voyage. (CAMPEY, 2003).

Mais les récits horribles qui circulent autour de l'échec du plan Selkirk ne ralentissent pas pour autant les projets de migration des colons écossais qui, à partir de 1815, souhaitent partir massivement vers le Canada. Les migrants de cette période sont souvent très pauvres. Ils se laissent toujours tenter par des agents recruteurs qui leur promettent monts et merveilles et les abandonnent

²⁴ Les agents de Selkirk recueillent le témoignage de nombreux passagers du *Robert Taylor* lorsqu'ils arrivent à la Baie d'Hudson, SPNAC, p. 420-432

²⁵ William Auld à Selkirk, 26 septembre 1813, SPNAC, p. 836-842 ou GUNN, 1880, p. 93-99

aux mains de compagnies forestières. Comble de malheur, pour faire baisser le coût de la traversée, les conditions du *Passenger Act* sont de moins en moins strictes, notamment en ce qui concerne le nombre de passagers à bord des navires qui sont entassés. Il faudra attendre la crise de la Grande Famine en Irlande pour le gouvernement britannique prenne des mesures pour améliorer les conditions de transport des migrants vers le Canada, grâce au *Passengers' Act* de 1848. (COWAN, 1961 : 144-171; HUNTER, 2006 : 114-118).

Bibliographie

BRYCE, George (1909), *The Romantic Settlement of Lord Selkirk's Colonists*, Winnipeg, Clark Bross & Co Ltd.

BUMSTED, J. M. (1982), *The People's Clearances: Highland Emigration to British North America, 1770-1815*, Winnipeg, University of Manitoba Press.

---- (1982b), *The Scots in Canada*, Ottawa: Canadian Historical Association.

---- (2003), *Trials and Tribulations, The Red River Settlement and the Emergence of Manitoba, 1811-1870*, Winnipeg, Great Plains Publications.

---- (2009), *Lord Selkirk: A Life*, East Lansing, Michigan State University Press.

CAMPEY, Lucille H. (2002), *Fast Sailing and Copper-Bottomed: Aberdeen Sailing Ships and the Emigrant Scots They Carried to Canada, 1774-1855*, Natural Heritage.

---- (2003), *The Silver Chief, Lord Selkirk and the Scottish Pioneers of Belfast, Baldoon and Red River*, Toronto, Natural Heritage Books.

---- (2005) *The Scottish pioneers of Upper Canada, 1784-1855: Glengarry and beyond*, Toronto, Natural Heritage Books.

COWAN, Helen I. (1961), *British Emigration to British North America*, Toronto, University of Toronto Press.

DEVINE, T.M. (2003), *Scotland's Empire, 1600-1815*, London, Allen Lane.

DUNCAN, K.J. (1976), "Patterns of settlement in the East" in REID, W. Stanford (ed), *The Scottish Tradition in Canada*, Toronto, McClelland and Stewart.

GRAY, John Morgan (1964) *Lord Selkirk of Red River*, Michigan State University Press.

HARPER, Marjory, (2004), *Adventurers and Exiles: the Great Scottish Exodus*, London, Profile Books.

HORN, James (1998), "British Diaspora: emigration from Britain, 1680-1815" in MARSHALL, P.J. (ed), *The Oxford History of the British Empire, The Eighteenth Century*, volume II, Oxford, Oxford University Press, 1998, p.33.

HUNTER, James, (2006) *A Dance Called America, The Scottish Highlands, the United States and Canada*, Edinburgh, Mainstream Publishing.

JOHNSTON, H.J.M. (1972) *British Emigration Policy, 1815-1830 - "Shovelling Out Paupers"*, Oxford, Clarendon Press.

MACDONAGH, Oliver (1961), *A Pattern of Government Growth 1800-1860: the Passenger Acts and their Enforcement*, Aldershot, Gregg Revivals, 1993.

MACDONALD, Norman (1939), *Canada, 1763-1841, Immigration and Settlement: the Administration of the Imperial Land Regulations*, Toronto, Longmans.

MORTON, William Moris (1979) *Manitoba: A History*, Toronto, University of Toronto Press.

RICHARD, Eric (1985), *A History of the Highland Clearances: Emigration, Protest, Reasons*, Volume 2, London, Routledge.