

---

## À la recherche des temps oubliés

---

### Le tourisme dans la région de Mansonville autrefois

par

**Jean-Pierre Kesteman, Ph. D.**  
**Professeur émérite de**  
**l'Université de Sherbrooke**  
**Historien et auteur**

---

*There is a sense of solitude which civilization  
has not yet exorcised.*

Samuel June BARROWS,  
*The Shaybacks in camp*  
*Ten years under canvas*, Boston, 1888

Lorsqu'on examine l'histoire du tourisme à l'échelle mondiale, on est frappé par la récurrence du processus par lequel un lieu quelconque se transforme peu à peu en une destination recherchée<sup>1</sup>. On distingue habituellement trois phases dans ce processus : l'exploration, l'invention ou mise à la mode et enfin, l'exploitation commerciale.

Déterminante est la deuxième phase. Car un lieu peut avoir été découvert, exploré et même décrit par des géographes, des militaires, des arpenteurs et ne jamais devenir un site touristique.

En fait, pour qu'un endroit passe du statut de banalité ou de manque total d'intérêt au statut enviable de lieu à visiter, une seconde découverte est essentielle. Elle est l'œuvre de ceux qu'on désigne sous le nom d'inventeurs d'initiateurs, que les Anglais au 19<sup>e</sup> siècle appelèrent des *gate-keepers*<sup>2</sup>.

Il faut se souvenir qu'en Europe, la première phase du tourisme fut le fait de Britanniques qui, à la fin du 18<sup>e</sup> siècle et au début du 19<sup>e</sup> siècle, voyageaient vers la France, la Suisse, l'Italie et la vallée du Rhin. Ceux qui lancèrent la mode vers ces lieux étaient des voyageurs curieux, audacieux, souvent lettrés ou artistes, capables d'écrire, de décrire et d'émouvoir.

Les lettres à leur famille ou les articles qu'ils confiaient aux journaux donnaient un écho à leur découverte. Ils étaient à la fois pittoresques et précis. Ils décrivaient ou dessinaient des paysages, mais précisaient aussi les itinéraires, les moyens de transport, les conditions d'hébergement, les curiosités locales, tant naturelles qu'architecturales ou sociales. Enfin, imprégnés du romantisme littéraire et pictural de l'époque, ces voyageurs s'extasiaient devant la grandeur et la beauté des paysages.

Ce n'est que par la suite que s'organiseront les moyens de communication pour accéder à ces lieux emblématiques et que se mettra en place l'infrastructure commerciale pour y séjourner, s'y promener, s'y distraire.

---

Si nous nous reportons à la région de Mansonville, placée au cœur d'une superbe vallée glaciaire façonnée par le cours de la Missisquoi Nord et délimitée par deux chaînes parallèles qui sont le prolongement des montagnes Vertes du Vermont, les monts Sutton, d'une part, la chaîne qui borde le lac Memphrémagog, d'autre part, avec ses sommets bien connus de Bear Mountain, Owl's Head, Elephas ou Sugar Loaf et le mont Orford, nous nous trouvons visiblement devant une région au relief impressionnant, mais qui, de prime abord, n'avait rien d'attirant pour l'être humain, pour le pionnier, pour le défricheur.

Vers 1790, la rive ouest du Memphrémagog n'offrait guère de vallées où établir un village, avec ses montagnes tombant à pic dans le lac. À l'intérieur des townships de Bolton et de Potton, des chaînes montagneuses, des forêts épaisses, des marécages, des zones de roches, rendaient la pénétration difficile et rebutaient les candidats pionniers. Ces deux townships comptèrent longtemps parmi les moins peuplés de la région.

Les premiers Européens à s'aventurer dans ce secteur furent les membres de l'équipe d'arpenteurs qui, en 1771-1772, tracèrent la ligne du 45<sup>e</sup> degré de latitude nord, décrétée par Londres comme constituant la limite entre les provinces britanniques de New York et de Québec<sup>3</sup>.

À cette époque, après la Conquête de la Nouvelle-France, mais avant la Révolution américaine, l'Amérique du Nord était toute britannique, de la Caroline du Sud à la baie d'Hudson et, pour fins d'organisation, le *Colonial Office* voulait délimiter chacune de ses colonies ou provinces.

Notons qu'à l'époque, le Vermont n'était pas encore un État et que son futur territoire avait été revendiqué par la province de New York (quoique celle du New Hampshire eût aussi des prétentions sur le même territoire). Cette ligne du 45<sup>e</sup>, nous le savons, deviendra une frontière internationale après le Traité de Paris de 1783 par lequel la Grande-Bretagne reconnaissait l'indépendance des Treize-Colonies ou États-Unis.

Les premiers arpenteurs, dont James Finlay, se contentèrent avec leurs moyens et instruments d'époque de relever la ligne du 45<sup>e</sup> et d'explorer de part et d'autre de celle-ci, sur deux à trois milles de profondeur, le cours des rivières ou des lacs qui franchissaient la ligne.

Partis de la rivière Richelieu au bord du lac Champlain, ils progressèrent vers l'est, traversant le Memphrémagog pour aboutir au fleuve Connecticut. On leur doit le tracé, pas tout à fait rectiligne cependant, de la limite sud du futur township de Potton, contournant légèrement vers le sud le flanc de Bear Mountain et coupant la petite Province Island en deux!

Par la suite, lorsqu'après 1792, il fallut ouvrir au peuplement l'espace des futurs *Eastern Townships*, les arpenteurs de Sa Majesté reprirent et précisèrent la ligne de base, celle du 45<sup>e</sup>, et la complétèrent par les limites de dix milles sur dix milles des townships et par les limites de rangs et de lots. Tâche peu facile dans cette région montagneuse, mais qui fut, entre 1792 et 1800, menée par les équipes des arpenteurs Pennoyer et Bouchette.

Joseph Bouchette fut sûrement celui qui, le premier, eut une vue globale de la région, pour avoir traversé Potton et les cantons voisins à plusieurs reprises entre 1808 et 1828 et pour avoir escaladé pour la première fois (au moins documentée) le Pinnacle de Frelighsburg et Owl's Head. Ces ascensions eurent lieu à l'été de 1824<sup>4</sup>. Des pionniers avaient commencé à s'établir dans le sud du canton, entre autres à Dunkin (le colonel Henry Ruitter) et à Mansonville (Robert Manson)<sup>5</sup>.

Dès le début du 19<sup>e</sup> siècle, des passages avaient été utilisés entre le lac et les montagnes de la rive ouest. Ainsi, le passage du ruisseau Perkins, vieille route de portage amérindienne entre les bassins de la Magog et de la Missisquoi, et surtout, celui de Knowlton Landing vers Bolton-Sud. Avant 1830 avait été découverte la *Bolton Pass*, vers les townships de Brome et de Dunham. Mais elle ne fut accessible aux véhicules à roues que dans les années 1840.

On sait que le premier défricheur de Potton fut Nicholas Austin qui vint du Vermont par le lac, mais qui déménagea vers Bolton, une fois précisées par les arpenteurs les lignes séparant les deux cantons. Plus au nord, entre les secteurs des actuels villages de Bolton-Centre et d'Eastman, le passage était impossible, à cause des zones de marais et de montagnes.

Ainsi, la région de Mansonville avait bien été repérée, arpentée et décrite, du moins en langage de géographe et de topographe. Coincée entre la frontière américaine, le lac et deux chaînes de montagnes, elle restait d'accès difficile. En été, toutefois, depuis 1820 environ, un traversier rudimentaire reliait les deux rives du lac entre Georgeville (Copp's Ferry) et les quais à l'extrémité de la baie Sargent : Head of the Bay ou Knowlton Landing<sup>6</sup>.



Traversier rudimentaire

Quels furent les acteurs de la deuxième phase, celle de l'invention de la région comme lieu touristique? Ce ne furent pas les habitants du lieu, pionniers américains venus de Troy (au Vermont) ou loyalistes, venus de la baie Missisquoi. En fait, et ce n'est pas étonnant, ce sont des Britanniques, les pionniers du tourisme en Europe, qui furent à l'avant-garde touristique de la région.

En 1834, la *British American Land Company* (BALC), dont beaucoup d'actionnaires étaient Londoniens, avait acquis du gouvernement de vastes terres dans les Townships pour favoriser l'immigration britannique. La compagnie avait installé à Sherbrooke son bureau régional<sup>7</sup>.

Aussi, durant les années 1830, des Britanniques, récemment arrivés dans les Townships suite à la publicité de la BALC, envoyèrent des lettres à leurs familles restées en Angleterre, parfois publiées dans les journaux anglais ou montréalais, détaillant la vie dans la région, ses ressources, mais aussi ses beautés naturelles<sup>8</sup>. On doit à certains de ces immigrants le premier regard sensible et romantique sur les beautés de la nature, encore sauvage, de l'Estrie. En voici un bel exemple :

*« Il fait terriblement froid..., mais je voudrais que vous puissiez voir le ciel d'ici, souvent beau au-delà de toute description. Si un peintre devait en représenter un pareil, n'importe quel Anglais dirait qu'il n'est pas naturel. Mais, hier soir, en nous promenant Edmund et moi, tout était d'un rose intense et l'ombre déclinait vers l'Orford in the most lovely manner »*, écrit à sa mère Lucy Peel, récemment arrivée de Londres à Sherbrooke<sup>9</sup>.

L'ouverture de routes par la BALC favorise les découvertes. Ainsi, en septembre 1837, a lieu la première ascension du mont Orford par l'arpenteur Weiss et ses amis<sup>10</sup>.

Divers ouvrages imprimés dans les années 1830 commencent à décrire la région du Memphrémagog autant pour ses potentialités agricoles que pour sa richesse naturelle. On pense à l'ouvrage du Britannique Philip H. Gosse, qui décrit oiseaux, insectes, arbres, poissons, cycle des saisons des Townships<sup>11</sup>.

Ou au voyageur Henry Taylor qui, à l'été 1839, empruntant les diligences, fait un voyage circulaire dans les Townships, passant par Waterloo, Magog, Stanstead et Sherbrooke, voyage qu'il raconte dans un ouvrage, avec des descriptions pittoresques, des détails sur le séjour dans des auberges, des commentaires sur les prix des diligences, etc. C'est un *touriste* au sens étymologique. Son ouvrage s'appelle d'ailleurs : *Journal of a Tour from Montreal to the Eastern Townships*<sup>12</sup>.

Ainsi, de Granby à Waterloo, précise Taylor, la diligence coûte 2s 6d (50 ¢); à Stukely, il n'y a pas de taverne, mais il loge chez un habitant, qui pour 15 d (25 ¢) par jour lui sert trois repas et le thé; à Magog (*Outlet*), les routes et le pont sont en mauvais état; à *Ayre's Tavern* (futur *Ayer's Cliff*), il se promène jusqu'à la falaise bordant le Massawippi et excursionne sur *Brown's Hill*, d'où il aperçoit *an Horizon of Hilly Country with the most beautiful slopes*<sup>13</sup>.

Il reprend la diligence à 3 heures de l'après-midi pour Stanstead et jase avec le cocher. Au loin se profilent Owl's Head et les montagnes du Vermont. À Stanstead, de belles maisons et 2 bonnes tavernes attendent le voyageur. On peut y pensionner pour 2 dollars la semaine. La pension y est bonne, tartes et puddings compris, précise-t-il<sup>14</sup>.

Parmi les pionniers du tourisme, les artistes, les dessinateurs ou les peintres auront une grande influence sur l'imagination des visiteurs potentiels. Leurs esquisses, leurs dessins pris sur le vif seront par la suite transformés en aquarelles ou adaptés par des graveurs et imprimés sous forme d'estampes achetables à la pièce. En ce sens, le premier diffuseur du sentiment romantique et de la grandeur alpestre des Townships est évidemment William Henry Bartlett (*Canadian Scenery*)<sup>15</sup>.

Ses nombreuses gravures de la région constituent le point de départ de la

vulgarisation d'une vision romantique des Townships. Grâce à elles, la nature sauvage des lacs, des forêts et des montagnes vient à la rencontre de l'homme des villes et de la «civilisation».

Loin d'en faire une représentation photographique, Bartlett reprend des procédés qu'il avait déjà utilisés pour représenter les Alpes suisses. Il déforme et accentue le relief. Il choisit des angles d'observation originaux, nimbe ses lointains dans une brume plus écossaise que canadienne, transforme le paysage en une *scenery*, un décor, une « mise en scène ».

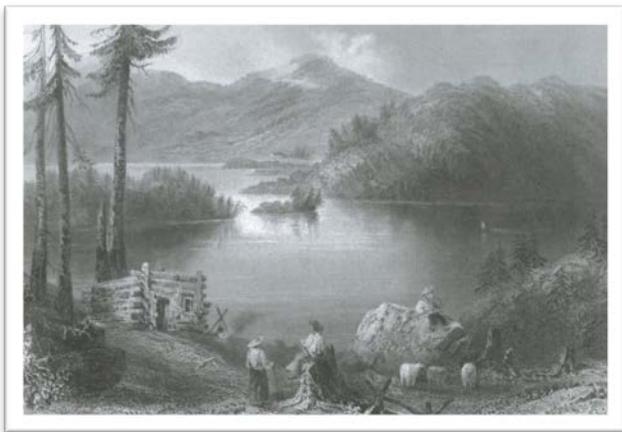


W.H. Bartlett – Gravure, 1840

Sa clientèle, ce sont les classes aisées des bourgeoisies britannique, américaine ou canadienne, qui pourront ressentir devant le paysage du Memphrémagog ou d'Owl's Head le même frisson que le touriste voyageant dans les Alpes ou la même séduction qu'on ressent devant le lac de Genève. Rousseau n'est pas loin<sup>16</sup> !

Bartlett définit déjà un itinéraire, sélectionne des endroits *qui valent le voyage*. Un col alpestre comme la *Bolton Pass*, la pyramide rocheuse d'Orford, le rocher de Gibraltar Point, la traversée de Georgeville à Knowlton Landing, l'ascension de Sugar Loaf, balcon sur le Memphrémagog, voilà ce qu'il faut avoir vu!

On sait qu'il sera suivi par de nombreux peintres qui, au 19<sup>e</sup> siècle, chanteront les beautés d'été et d'automne du Memphrémagog et de ses environs : Alfred Fitch Bellows, Cornelius Krieghoff, Thomas Mower Martin, Allen Aaron Edson, John Warren Gray, Robert Whale, Alfred Hodstock, et surtout William Stewart Hunter, résident de Stanstead, avec sa célèbre série de gravures *Eastern Townships Scenery*, dans laquelle figurent Sugar Loaf, Owl's Head, Orford et de multiples vues du lac mythique<sup>17</sup>.



W. H. Bartlett – *A Settler's hut on the frontier*, 1842

Dans les années 1870, des journaux illustrés comme le *Canadian Illustrated News* ou le *Canadian Monthly* ou même le *Harper's Magazine* présentent des récits illustrés de voyage dans la région<sup>18</sup>.

Enfin, point final de cette ouverture touristique, de cette mise à la mode d'un lieu «à voir», les premiers guides touristiques imprimés se diffusent à la même époque. Dans les années 1840, ces ouvrages ne décrivent encore presque rien des Townships, à part la lisière voisine du lac Champlain<sup>(19)</sup>.

En fait, les premiers guides détaillés sur les Townships sont contemporains de l'arrivée en 1852-1853 dans la région du chemin de fer *St. Lawrence & Atlantic*. Le pionnier de ces

ouvrages est publié à Portland (Maine), terminus de cette ligne qui, partant de Longueuil, traverse la région de Sherbrooke et les montagnes Blanches. On y trouve déjà de nombreux renseignements sur le vapeur *Mountain Maid*, sur Georgeville et son traversier pour Bolton, Owl's Head et son hôtel<sup>20</sup>.

Voici un extrait de cette littérature qui sera décisive pour la popularité de la région :

« Le village de Georgeville, situé sur la rive du lac Magog (sic), au milieu de collines, est un des plus jolis qu'on puisse imaginer quand on le contemple depuis le lac. C'est le centre principal de séjour des voyageurs qui visitent chaque année le lac et ses environs, qu'on peut à juste titre appeler the Switzerland of Canada, la Suisse canadienne! Aucun touriste (sic) ne doit omettre de faire le voyage en bateau sur le lac sur le vapeur *Mountain Maid*, ni de faire l'ascension d'Owl's Head, haut de 2500 pieds, à la base duquel il trouvera une confortable hospitalité au *Mountain House Hotel* »<sup>21</sup>.



Hôtel Mountain House

Un autre ouvrage, publié en 1867, est tout aussi éloquent :

« Le lac Memphrémagog est LE lac des Townships, qu'on a baptisé à propos lac de Genève du Canada, dont le nom indien signifie « belle étendue d'eau » et qui est parsemé d'îles couvertes de boisés jusqu'à la rive. Rien que pour rendre justice au pittoresque du lac, il faudrait tout un petit livre. La perspective

depuis le lac vers les montagnes qui s'étirent sur la rive ouest, d'où domine le sommet conique d'Owl's Head, donne à la scène un véritable caractère alpestre »<sup>22</sup>.

Par la suite seront même publiés des livres spécialisés sur le lac Memphrémagog, tels ceux de John Ross Dix (1864) et de Henry M. Burt (1872)<sup>23</sup>.

On le voit, lorsque les moyens de transport comme le chemin de fer et le bateau à vapeur rendront plus faciles à la fois l'accès à la région et le déplacement intrarégional, c'est-à-dire à partir de 1853, le mythe touristique des Townships est déjà en place. Son cœur est le Memphrémagog, le « lac de Genève du Canada », avec Owl's Head, « la montagne à gravir », et Orford, « la plus haute montagne à l'est des Rocheuses » (!)<sup>24</sup>.

Bref, pour le tourisme, le mythe précède l'organisation.



Archives de l'Association – Artiste inconnu

De 1850 à 1920, durant soixante-dix ans, s'amorce, se renforce et se densifie la vie touristique de la région. C'est la troisième phase, celle de l'organisation commerciale du tourisme. En nous limitant à 1920, nous n'examinerons que la phase pré-automobile du tourisme en Estrie.

Elle repose essentiellement sur un système de moyens de communication de masse, sur l'organisation d'itinéraires, axés sur des correspondances et des billets combinés entre chemins de fer, bateaux à vapeur ou diligences, et sur la multiplication de lieux d'hébergement, pensions et hôtels pour touristes à Newport, Magog, Georgeville ou au pied d'Owl's Head.

Il y a désormais une «saison» de séjour au Memphrémagog, de juin à septembre, et, pour en profiter, des membres de la haute bourgeoisie de Montréal ou de Boston s'y font construire de prestigieuses résidences d'été. En même temps se développe le camping semi-sauvage pour les amants d'une vie plus rustique<sup>25</sup>.

Sur la trame du paysage se mettent en place des activités diverses de loisir, de la pêche à la rame, de la natation à la voile, de la sieste au kayak, de l'équitation à la cueillette des petits fruits ou la visite des fermes voisines. On organise des excursions en vapeur sur le lac, en chariot vers le pied de l'Orford, en diligence par la *Bolton Pass* vers le lac Brome.

Évidemment, les temps forts de ce séjour, que ce soit lors d'une excursion de deux ou trois jours ou pendant un séjour de tout un été, demeurent la traversée du lac sur le *Mountain Maid* ou le *Lady of the Lake* et l'ascension d'Owl's Head.

Ainsi naissent des lieux à la mode, appelés d'un mot italien, lieux de *villégiature*, des lieux voués en été à la vie touristique. Au cours des années, s'y tisse un réseau d'habités. À force de se retrouver régulièrement aux mêmes endroits, ils seront à l'origine d'infrastructures touristiques plus complexes tels des terrains de golf, des bibliothèques, des activités sportives, des concours nautiques, appelés régates, des fêtes avec cortèges, défilés

nautiques ou danses, de jour ou le soir, aux lampions et aux lanternes vénitiennes.



Maison flottante de M. Spalding

Au nord et au sud de Georgeville, de riches bourgeois achètent des terres agricoles en bordure du lac et y élèvent de prestigieuses maisons d'été, de plusieurs dizaines de pièces, avec service assuré par de nombreux domestiques. Ces maisons portent des noms exotiques. De la pointe Magoon à Georgeville se succèdent ainsi *Glen Brook* (Honorable C.D. Day), *Tanglewood*, *Fern Hill* (famille Molson), *Belmere* (famille Allan), *Woodlands*, *Dunkelt*, *Edgewood*, etc..

Pour des fortunes plus modestes, la mode du chalet d'été ou bungalow se renforce à partir des années 1880 à Knowlton Landing (des Sherbrookoïses), Bryant's Landing (des Canadiens français), à *Perkins' Landing* (des gens de Mansonville). Des Américains établissent des maisons sur certaines îles. En 1888, Cedarville se développe avec des chalets grâce à une nouvelle halte assurée par les bateaux à vapeur<sup>26</sup>.

Déjà, pour les enfants, commence la mode des camps d'été : *Glenbrooke*, à la pointe Magoon, dirigé par le Pr. Colby de McGill.

En fait, l'accès à la région s'est facilité par la multiplication de lignes de chemin de fer qui aboutissent à une de ses extrémités. En 1864,

le *Connecticut & Passumpsic* atteint Newport au Vermont, venant de Boston et traversant le Massachusetts, le New Hampshire et le Vermont. Dans les années 1870, des trains de luxe de type Pullman, en trajet de nuit, certains wagons réservés aux dames, permettent de partir de Boston ou de Springfield (Mass.) et d'arriver au matin à Newport.

En 1871, cette ligne est prolongée jusqu'à Sherbrooke par la vallée de la Tomifobia et la rive du Massawippi. Elle fera la fortune de North Hatley à partir du milieu des années 1880.

En 1873, le *South-Eastern* relie Montréal à Newport en passant par Farnham et Sutton, puis en suivant le cours de la Missisquoi de Richford (Vermont) à Highwater et en traversant trois fois la frontière canado-américaine! Itinéraire emprunté par les rapides de Montréal à Boston. Départ de Montréal à 7h30 le matin et arrivée à Newport à midi et demi, à moins de partir de Montréal à 3h15 de l'après-midi, arrivée à Newport à 8h15 du soir<sup>27</sup>.

En 1878, le *Waterloo & Magog*, en fait propriété du *Vermont Central*, relie Saint-Jean-sur-Richelieu à Magog via Farnham, Granby et Waterloo. La ligne est prolongée jusqu'à Sherbrooke en 1885. Ce sera finalement l'*Orford Mountain Railway* qui achèvera la liaison ferroviaire entre Eastman, Bolton-Sud et Mansonville en 1907, prolongée à Newport en 1910, sous la direction du CPR.

Toutes ces compagnies offrent en été des billets combinés train-bateau à vapeur et des excursions à prix réduit, qui attirent de nouvelles catégories plus modestes de visiteurs. Même les ouvrières d'usine ont leur journée de vacances en excursion au lac! Et il faut savoir que le Memphrémagog et sa région attirent encore plus d'Américains que de

Canadiens, au point que certains le considèrent comme un lac américain. Un mot sur les *Potton Springs* (parfois appelées *Bolton Springs*), source d'eau dont les vertus thérapeutiques furent à la mode dès les années 1870 avec la construction d'un hôtel. En 1885, par exemple, elles attirent le dimanche de nombreux voyageurs de Troy et de Richford, dont on remarque les files de voitures traversant Mansonville. En 1888 s'y construit un nouvel hôtel. Les amateurs débarquent du traversier à Knowlton Landing et louent des attelages jusqu'au site. Le Canadien Pacifique, qui vient de racheter le *South Eastern Railway*, assure une navette en diligence depuis Mansonville Station (Highwater). Plus tard, entre 1907 et 1936, l'*Orford Mountain Railway* aura une halte au site même de l'hôtel<sup>28</sup>.



Hôtel Potton Springs

Sur le Memphrémagog, la flotte de vapeurs pour touristes s'enrichit. Ainsi, en 1880, le traversier à vapeur *Minnie* fait la navette entre Georgeville et Knowlton Landing trois fois par jour, dans les deux sens. En 1881, est lancé à Georgeville un autre vapeur destiné à la traverse, le *Memphrémagog*, avec une roue à aubes au milieu du pont<sup>29</sup>.

Des particuliers se font construire de petits yachts à vapeur, ainsi, le *King Fisher* en 1886 pour monsieur Macpherson. Cette année-là fut vendu le premier yacht de luxe, l'*Orford*, qui

navigua sur le lac dès les années 1870 et qui appartenait au magnat des transatlantiques, sir Allan. Il était ancré à Belmere, la maison d'été luxueuse de la famille Allan<sup>30</sup>.

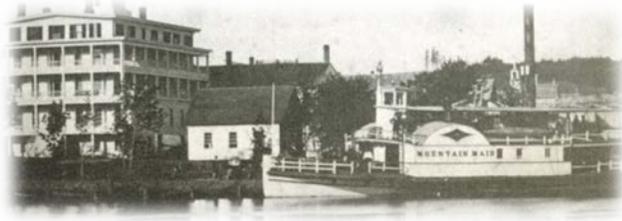
Évidemment, la popularité du *Lady of the Lake*, lancé en 1867, ne se dément jamais, entre autres parce que ce vapeur peut embarquer plusieurs centaines de passagers. En juillet 1876, de nombreux excursionnistes venant de St. Johnsbury avec des billets de chemin de fer à prix réduit débarquent à Newport et font la traversée du lac. Ils sont de 1000 à 1300, avec harmonie et fanfares<sup>31</sup>!

Le *Lady of the Lake* est loué en 1880 par la compagnie ferroviaire *Connecticut & Passumpsic*, qui amène les voyageurs de la Nouvelle-Angleterre au quai de Newport, également terminus du *South-Eastern Railway* venant de Montréal. La même compagnie ferroviaire américaine relance en 1881 le *Mountain House*, l'hôtel au pied d'Owl's Head, accessible uniquement par bateau, hôtel qui avait connu une fermeture après sa prospérité dans les années 1850 et 1860. Et le président du *Passumpsic Railway* achète le *Lady of the Lake* en 1885. Comme il est antialcoolique, il interdira dès 1888 la vente d'alcool sur le bateau<sup>32</sup>!

Cette année-là meurt George W. Copp, le capitaine qui avait conduit pendant près de 35 ans le premier *steamer* du lac, le *Mountain Maid*, lancé en 1850. C'est ainsi qu'en 1885, ce bateau est racheté et rénové par une autre compagnie ferroviaire, le *Vermont Central*, qui le mettra en correspondance avec ses trains desservant Magog à partir de Sherbrooke et de Saint-Jean<sup>33</sup>.

Le *Mountain Maid* fera désormais le trajet de Magog à Newport en 2 heures 28 minutes exactement! Une fois la saison touristique achevée, les bateaux à vapeur remorquent les barges ou les énormes nasses remplies de

billots venant du massif de l'Orford par la rivière aux Cerises et destinées à la scierie de la famille Pronty, à Newport.



Le Mountain Maid

Les deux steamers, *Lady of the Lake* et *Mountain Maid*, ne sont pas des bateaux d'excursion, mais des bateaux à itinéraire fixe, desservant de multiples arrêts. Beaucoup des quais où ils faisaient halte subsistent : Baker's, Harvey Landing, Cedarville (auparavant Magoon's Point), *Mountain House*, Perkins' Landing, Georgeville, Knowlton Landing, Paige Landing (auj. Bryant's Landing), Magog. En 1853, le *Mountain Maid* effectuait la traversée de Newport à Magog en 5 heures 15 minutes, mais déjà, en 1858, ce trajet est ramené à 4 heures et 30 minutes. Le service débute, selon les années, à des dates variant de la mi-mai à la mi-juin et finit à la fin septembre, début octobre<sup>34</sup>.

Georgeville, cœur de la villégiature du lac, est reliée par diligence à Fitch Bay et à Smith's Mills, où arrête le *Massawippi Valley Railway* de Sherbrooke à Newport. C'est également le lieu traditionnel de la traversée vers Bolton et au-delà.

Que dire de l'attraction incontournable, l'ascension d'Owl's Head ? Avis aux promeneurs du 21<sup>e</sup> siècle : elle se pratique à partir de l'hôtel, au niveau du lac ! Une dénivelée de 1700 pieds, Owl's Head culminant à 2400 pieds. Au 19<sup>e</sup> siècle, on croyait que le sommet se situait à 2700 ou même à 3000 pieds (et Orford à 3300) ! Le 21 juin, à l'époque, les membres de la loge maçonnique

*Golden Rule* de Stanstead en faisaient l'ascension pour des cérémonies secrètes<sup>35</sup>.

En fait, nous disposons de nombreux récits de cette ascension, certains plus célèbres que d'autres.

En 1861, Anthony Trollope, le romancier anglais à la mode, grand rival de Dickens, de passage à Québec, se voit conseiller d'aller au Memphrémagog. Voici comment ce maître de l'ironie et de l'humour décrit les choses :

« *J'ai rarement été dans une maison aussi éloignée du monde, des médecins et des bouchers, que dans cet hôtel solitaire appelé Mountain House. C'est pourtant un hôtel bien tenu, plus confortable que toutes les autres auberges du Bas-Canada. Rendu à cet endroit, vous n'avez aucun autre choix d'activité que l'ascension d'Owl's Head, à moins que vous ne considériez la pêche comme une activité ! Je ne suis pas capable de pêcher, nous résolûmes donc de gravir Owl's Head ! Quelqu'un se risqua à dire : "Je doute que madame puisse y arriver." " Mais on m'a dit que les femmes y montaient." "Oui, parfois, les plus jeunes". À quoi ma femme répondit : "Ou je vais au sommet, ou bien je meurs en essayant d'y monter!"* »

Partis après le dîner, le couple Trollope atteignit le sommet sans encombre à 5 h 30 de l'après-midi, par un chemin bien tracé entre les arbres, « sans avoir besoin, comme en Europe, de guides » ! Après une halte au sommet pour contempler le magnifique paysage, ils redescendirent, mais une pluie diluvienne éclata, rendant difficile leur retour. Inquiets, des clients de l'hôtel partirent à leur recherche, la nuit tombée, avec des lanternes<sup>36</sup>.

Lorsque le gouverneur général du Canada, Richard Monck, vint à *Bishop's University* recevoir un doctorat honorifique, en juillet 1864, il poussa une pointe jusqu'à Georgeville,

puis à *Mountain House* et à Newport. Lady Monck, dans son journal, écrit à cette occasion :

« *Voyage magnifique. Des nuages en colère couronnant des montagnes d'un bleu profond, la forêt primitive vert foncé et le lac bleu : tout ressemblait à ce à quoi on peut rêver dans un moment d'imagination, mais jamais dans la vraie vie... Owl's Head est très haut et escarpé, et la journée était torride. Quel bonheur de s'asseoir pour lire dans la maison d'été ou de bavarder sur le bord de la pente. Le capitaine Pem, Mr. Galt et Dick ont gravi Owl's Head. Dick seul n'a pas abandonné. Je vous envoie une fleur sauvage cueillie par lui au sommet. Le capitaine Pem m'offrit un tour en barque sur le lac, mais j'eus peur qu'on ne chavire dans l'obscurité. Ou plutôt, c'est Dick qui affirma que je devrais avoir peur .»<sup>37</sup>*

En 1864, un guide édité à Boston balise tout l'itinéraire de l'hôtel au sommet : *Shelter Rock, High Rock*, le ruisseau, *Old Field* (fleurs et petits fruits, érablière), *Fern Hollow* (bassin aux fougères), *Fern Rock, Toll Gate*.

On peut se demander ce qu'un poste de péage fait ici. En fait, le défilé rocheux ne laisse pas passer les amples crinolines de la mode féminine d'alors. Les dames doivent donc abandonner ici l'appareil d'osier qui est sous leurs jupes. C'est un moment fort amusant, on s'en doute! Pour éviter ces instants délicats pour la pudeur victorienne, on conseille aux dames de porter plutôt ce sommet de l'élégance féminine de la Nouvelle-Angleterre que sont les *bloomers*!

Ne pas oublier non plus, poursuit le guide, d'emporter vos gourdes en métal pour vous abreuver aux sources! La montée se continue, et j'en passe : *Breakneck Stairs, Weary Toe Steps, Jenny's Staircase, Refreshment Hollow* jusqu'au *Giant Staircase* proche des sommets, d'où l'on voit, par beau temps, Montréal, le mont Washington et le lac Willoughby<sup>38</sup>.

Voilà ce que furent l'invention et le développement de la popularité touristique de ce cœur des Cantons jusqu'en 1920, avant que l'automobile ne change le rapport des vacanciers à l'espace régional.

Désormais, plus individualistes, plus à l'affût de petits chemins et de lacs inconnus, ils délaisseront peu à peu les trains et les bateaux à vapeur. Ils préféreront disposer de leur chalet personnel, de leur bateau bien à eux. La crise des années 30 fut fatale à l'organisation commerciale du tourisme de masse et elle éloigna pour de bon les touristes américains. Une autre ère allait débiter, jusqu'au moment où l'autoroute des Cantons-de-l'Est fit éclore le tourisme d'hiver avec le ski. Mais c'est une autre histoire!<sup>39</sup>

Tourisme de privilégiés, que ce tourisme pré-automobile ? Oui et non. Car voici que dans ces années 1860-1920, le loisir rejoint des classes plus laborieuses, petite bourgeoisie et mêmes ouvriers ou cultivateurs. Le prix de pareille excursion devint de plus en plus accessible à des budgets modestes, car les chemins de fer et les vapeurs trouvaient précisément dans cette clientèle touristique de masse une rentabilité complémentaire.

À Georgeville, en juin 1886, les régates organisées sur le lac attirent, selon les chroniqueurs, de 7 à 10 000 personnes! En juillet 1887, les hôtels de Georgeville refusent du monde. Tout était plein. Les fêtes du même genre à North Hatley entre 1895 et 1910 attirent également des milliers de personnes. Le mot tourisme de masse n'est pas exagéré et concerne, on s'en doute, bien d'autres groupes sociaux que les riches grandes bourgeoisies américaine ou montréalaise.<sup>40</sup>

Paradoxalement, c'est après 1920 que le tourisme de masse s'efface de la région et que

la remarquable organisation d'hôtels, de vapeurs et de trains disparaît. Les riches resteront, avec leurs automobiles et leurs chalets de luxe. Les gens plus modestes passeront désormais davantage leur temps de loisir dans les villes mêmes ou à proximité, dans les parcs comme la Montagne de Montréal ou le parc Victoria à Sherbrooke.

*Les droits d'auteur de cet article sont réservés à Jean-Pierre Kesteman, Ph. D., professeur émérite de l'Université de Sherbrooke, historien et auteur. La reproduction totale ou partielle de ce texte n'est pas autorisée, sauf si l'auteur Jean-Pierre Kesteman en donne par écrit la permission.*

#### Notes

- (1) Une première version de ce texte a fait l'objet d'une conférence à Mansonville, le 14 avril 2009.
- (2) Sur l'histoire du tourisme et de ses débuts, voir : Marc Boyer. *Ailleurs. Histoire et sociologie du tourisme*, Paris, L'Harmattan, 2011, 304 p.
- (3) Le résultat de ce premier arpentage est présenté dans une carte intitulée : *A Plan of the Division Line between the Provinces of New York and Quebec, in the 45th Degree of north Latitude*. Survey in the Year 1771 and 1772 by Thomas Valentine and John Collins (Antique Maps, New-York, 2004).
- (4) Joseph Bouchette. *General Report of an Official Tour through the New Settlements of the Province of Lower Canada, Québec*, 1825, appendice F.
- (5) Sur les débuts du peuplement du township de Potton, voir entre autres : Catherine Mathilda Day (née Townsend). *History of the Eastern Townships, Province of Quebec, Dominion of Canada (...)*, Montréal, Lovell, 1860, 475 p., p. 280-286; Henry Taylor. *History of Brome County, Quebec (...)*, vol. I, Montréal, Lovell, 1908, 288 p., p. 238-276.
- (6) Moses Copp aurait organisé la traversée en radeau de Georgeville à la rive opposée, dès 1793. Vers 1829, un *horseboat* fut mis en

- service, qui fonctionna chaque été jusqu'au début des années 1850 et que dirigeait J.C. Tuck (*Stanstead Journal*, 25 mai 1849) (William Bryant Bullock. *Beautiful Waters, devoted to the Memphremagog Region (...)*, Newport (Vt.), 1926, 239 p., p. 24-25 parle erronément, à notre avis, d'un *houseboat*).
- (7) *Information respecting the Eastern Townships of Lower Canada, addressed to Emigrant's and Others in Search of Lands for Settlement*, Sherbrooke, Walton & Gaylord, 1836.
- (8) « (...) beautiful scenery, soil good, particularly for grazing » dans : Extracts from *Letters written during a First Year's Residence in the Eastern Townships of Lower Canada*, Londres, 1837, p. 9.
- (9) *Love strong as Death, Lucy Peel's Canadian Journal, 1833-1836*, J.I. Little, ed., Waterloo (Ontario), Wilfrid Laurier University Press, 2001.
- (10) *Montreal Gazette*, 3 octobre 1837, p. 2.
- (11) P.H. Gosse. *The Canadian Naturalist. A Series of Conversations on the Natural History of Lower Canada*, Londres, 1840, 372 p.
- (12) Henry Taylor. *Journal of a Tour from Montreal thro' Bertier and Sorel to the Eastern Townships of Granby, Stanstead, Compton, Sherbrooke, (...) to Port St. Francis*, Québec, 1840, 84 p.
- (13) Taylor, op. cit., p. 28 à 41.
- (14) Taylor, op. cit., p. 44.
- (15) Ses esquisses sous forme de lavis à la sépia furent croquées dans les Cantons-de-l'Est à l'été et à l'automne 1838. Les gravures furent publiées à Londres en 1842.
- (16) Victoria Baker. « L'art et les artistes des Cantons de l'est (sic), 1800-1950 » in *L'art des Cantons de l'est, 1800-1950*, Sherbrooke, 1980, p. 12.
- (17) Ibid., p. 11-19; Charles de Volpi & P.H. Scowen. *The Eastern Townships. A Pictorial Record*, Montréal, 1963.
- (18) « On the Boundary Line », *Harper's Magazine*, 1874, p. 305-335.
- (19) Zadock Thompson. *Guide to Lake George, Lake Champlain, etc...*, Burlington, 1845; H.S. Tanner. *The traveller's Handbook for the State of New York, the Province of Canada and parts of the adjoining States*, New-York, 1845; Robert W.S. Mackay. *The Traveller's Guide to the River St. Lawrence and Lake*

- Ontario, Montréal, 1845; *The Canadian Guide Book*, Montréal, 1849; W. Williams. *The Traveller's and Tourist's Guide through the United States of America, Canada, etc.*, 1851; *The Monthly Railway and Steam Navigation Guide for British North America*, Montréal, 1853.
- (20) S.B. Beckett. *Guide Book of the Atlantic and St. Lawrence and St. Lawrence and Atlantic Railroads*, Portland, 1853. Voir aussi : *Guide from Montreal and Quebec to the Eastern Townships of Lower Canada and to Portland (Maine)*, Montréal, H. Ramsay, 1853, 42 p.
- (21) S.B. Beckett, op. cit., p. 148-150 (notre traduction).
- (22) H.B. Small & J. Taylor. *The Canadian Handbook and Tourist Guide*, Montréal, 1866 (notre traduction). Voir aussi : *The Canadian Tourist*, Montréal et Toronto, 1856, qui évoque Georgeville, le Memphrémagog et ses montagnes (La Suisse du Canada), surtout Owl's Head, l'ascension à faire!
- (23) John Ross Dix. *A Hand Book for Lake Memphremagog*, Boston, 1864; Henry M. Burt. *The Wonders and Beauties of Lake Memphremagog, the Great Summer Resort of New England* (sic), Springfield, 1872.
- (24) La question de l'altitude exacte des monts Orford et Owl's Head ne sera tranchée qu'avec la triangulation menée vers 1910 par le gouvernement canadien, qui situera le sommet de l'Orford à 2800' et celle d'Owl's Head à 2450'.
- (25) Samuel June Barrows. *The Shaybacks in camp : ten summers under canvas*, Boston et New York, 1888.
- (26) *Stanstead Journal*, 29 juin 1876; 9 août 1888 (Cedarville); B.F. Hubbard. *Forests and Clearings. The History of Stanstead County (...)*, Montréal, Lovell, 1874, 367 p., p. 44-45; William Bryant Bullock. *Beautiful Waters*, op. cit., p. 85-88.
- (27) Horaire publié dans : *Stanstead Journal*, 4 septembre 1873.
- (28) *Stanstead Journal*, 19 juillet 1888 (Bolton Springs). Davantage de détails dans : «Potton Springs revisité» (2002) à <[www.townshipsheritage.com](http://www.townshipsheritage.com)>
- (29) *Stanstead Journal*, 13 mai 1880 : Steam Ferry Minnie; 16 juin 1881.
- (30) *Stanstead Journal*, 3 juin, 1<sup>er</sup>, 22 juillet 1886.
- (31) *Stanstead Journal*, 27 juillet 1876.
- (32) *Stanstead Journal*, 6 mai 1880, 2 juin 1881 et numéros suivants; 8 septembre 1887.
- (33) *Stanstead Journal*, 9 avril, 25 juin 1885.
- (34) Horaires dans : *Stanstead Journal*, 30 juin 1853, 1<sup>er</sup> juillet 1858.
- (35) Sur l'altitude des montagnes, voir note 24.
- (36) Anthony Trollope. *North America*, volume I (1862), chapitre 4.
- (37) Frances E.O. Monck. *My Canadian Leaves. An Account of a Visit to Canada in 1864-1865*, Londres, 1891, p. 44-54.
- (38) John Ross Dix, op. cit., p. 34-37.
- (39) Sur l'atmosphère de vacances au lac Memphrémagog après 1920, voir : William Bryant Bullock. *Beautiful Waters*, op.cit.
- (40) Régates au lac Memphrémagog : *Stanstead Journal*, 24 juin 1886.