

Le charme centenaire des lacs des Cantons de l'Est

par Jean-Pierre Kesteman*

C'est le développement des chemins de fer et des bateaux à vapeur qui a déterminé l'éclosion à la fois d'un tourisme de masse et d'un tourisme de privilégiés dans les Cantons de l'Est dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. En 1850, le bateau à vapeur *Mountain Maid*, qui de juin à octobre a fait la navette de Newport au Vermont à Magog, a attiré les visiteurs de Montréal et de la Nouvelle-Angleterre vers le lac Memphrémagog. Les lignes de chemin de fer de Longueuil à Portland, inaugurées en 1853, de Boston à Newport (1862), de Montréal à Newport (1874) et de Montréal à Magog (1878) vont en faciliter de plus en plus l'accès.

Dès 1853, on publie des guides touristiques qui décrivent les beautés du lac, les ressources hôtelières et les excursions. Georgeville devient un centre de séjour recherché de même que le *Mountain House*, un hôtel blotti au bord du lac, au pied du mont Owl's Head, dont l'escalade est bientôt populaire. En 1867, un deuxième vapeur, *The Lady of the Lake*, vient accroître la capacité du tourisme d'été, acceptant à son bord parfois plus de mille passagers. En offrant des billets combinés pour le transport en chemin de fer et en bateau, en y attirant des journalistes de la Nouvelle-Angleterre, les compagnies ferroviaires font du Memphrémagog un lieu d'attraction pour les Américains, pour les Montréalais, tout comme pour les habitants des Cantons de l'Est. La traversée du lac en vapeur devient, pendant plus d'un demi-siècle, l'excursion de la bourgeoisie comme celle des ouvrières d'usine.

L'achèvement du chemin de fer *Massawippi Valley* entre Sherbrooke et Newport en 1870 ouvre le lac Massawippi au tourisme. Un premier bateau à vapeur pour touristes est lancé à l'été 1879 et, en quelques années, North Hatley devient un site recherché. La clientèle américaine qui fréquente ce village dispose du service de trains avec wagons-



The Lady of the Lake, détail d'une photographie prise vers 1895 par William Notman et fils. (Archives photographiques Notman, Musée McCord d'histoire canadienne)

lits de New York à Sherbrooke, assuré en été par le Boston and Maine.

Chemin de fer et bateau à vapeur ne tardent pas à jouer un rôle similaire pour le lointain lac Mégantic. Il en est de même pour la rive orientale du lac Brome, longée par le South-Eastern dès 1879, et pour la zone nord du lac Magog, que le Canadien Pacifique commence à desservir en 1888.

L'engouement pour les rives de ces lacs entraîne de riches familles bourgeoises de Montréal, de Boston et de New York à acheter des fermes riveraines pour les transformer en propriétés de campagne prestigieuses. Dès les années 1860, la rive occidentale du lac Memphrémagog entre Georgeville et la pointe Magoon est contrôlée par quelques très grandes fortunes, telles la famille Molson ou Hugh Allan, magnat du transport océanique, qui possède même son propre yacht à vapeur.

North Hatley connaît, à partir de 1886, la faveur de familles américaines, d'abord de Baltimore, ensuite des états du sud des États-Unis et de New York, qui y installent de splendides propriétés d'été. Des millionnaires américains, précédés de leurs nombreux domestiques, arrivent par le train dans leur wagon privé.

Certains esprits sont plus sensibles au contact avec la nature. La pêche, la nage, les bains, les jeux, le canotage, les excursions séduisent enfants et parents. Certains apprécient les lacs comme un lieu privilégié pour camper. Le révérend Samuel Barrows, de New York, découvre le lac Memphrémagog en 1877 et vient séjourner sous la tente chaque été près de Georgeville. «*There is a sense of solitude, which civilization has not yet exorcised*», écrit-il dans un livre relatant son expérience.

À partir de 1886, Bacon's Bay, sur les bords du Massawippi, attire chaque été des familles des cantons environnants qui fuient la chaleur des campagnes. Les campeurs

arrivent en chariot et bientôt un village de tentes se dresse. La baie devient le théâtre des jeux nautiques et parfois, quand une fanfare s'y produit, ses rives se transforment en piste de danse. Le soir, d'immenses feux de camp invitent aux chansons. Souvent, ces endroits de séjour rustiques poussent les mieux nantis à acheter une parcelle de terrain pour y édifier un chalet d'été.

La mise en service, pendant l'été, de navettes ferroviaires quotidiennes permettent aux pères de famille de rejoindre femmes et enfants au chalet après le travail. Le chemin de fer facilite aussi le transport de milliers de touristes pour des fêtes nautiques qui, comme à North Hatley, sont courues par la grande foule. Des hôtels d'été, capables d'héberger des centaines de villégiateurs, ont été construits à Magog, Georgeville et North Hatley. Dans ce dernier village, on dénombre en 1899, plus de 700 touristes en séjour, surtout des Américains.

Ce tourisme, qui touche tant les classes populaires que la grande bourgeoisie, est un élément important dans l'évolution des mentalités d'une société souvent guindée dans ses rapports sociaux. Il introduit une liberté, un certain laisser-aller, qu'un contemporain décrit comme «*absence of routine and etiquette*».

* Vice-recteur à l'enseignement de l'Université de Sherbrooke, Jean-Pierre Kesteman est aussi et d'abord professeur d'histoire. Depuis une vingtaine d'années, ses recherches ont principalement porté sur l'histoire des Cantons de l'Est. Il est d'ailleurs sur le point de publier un livre sur ce sujet, écrit en collaboration avec Peter Southam, lui aussi professeur au Département d'histoire et de sciences politiques. Ce livre aura pour titre *Histoire des Cantons de l'Est* et sera publié par l'Institut national de recherche scientifique - Culture et Société.