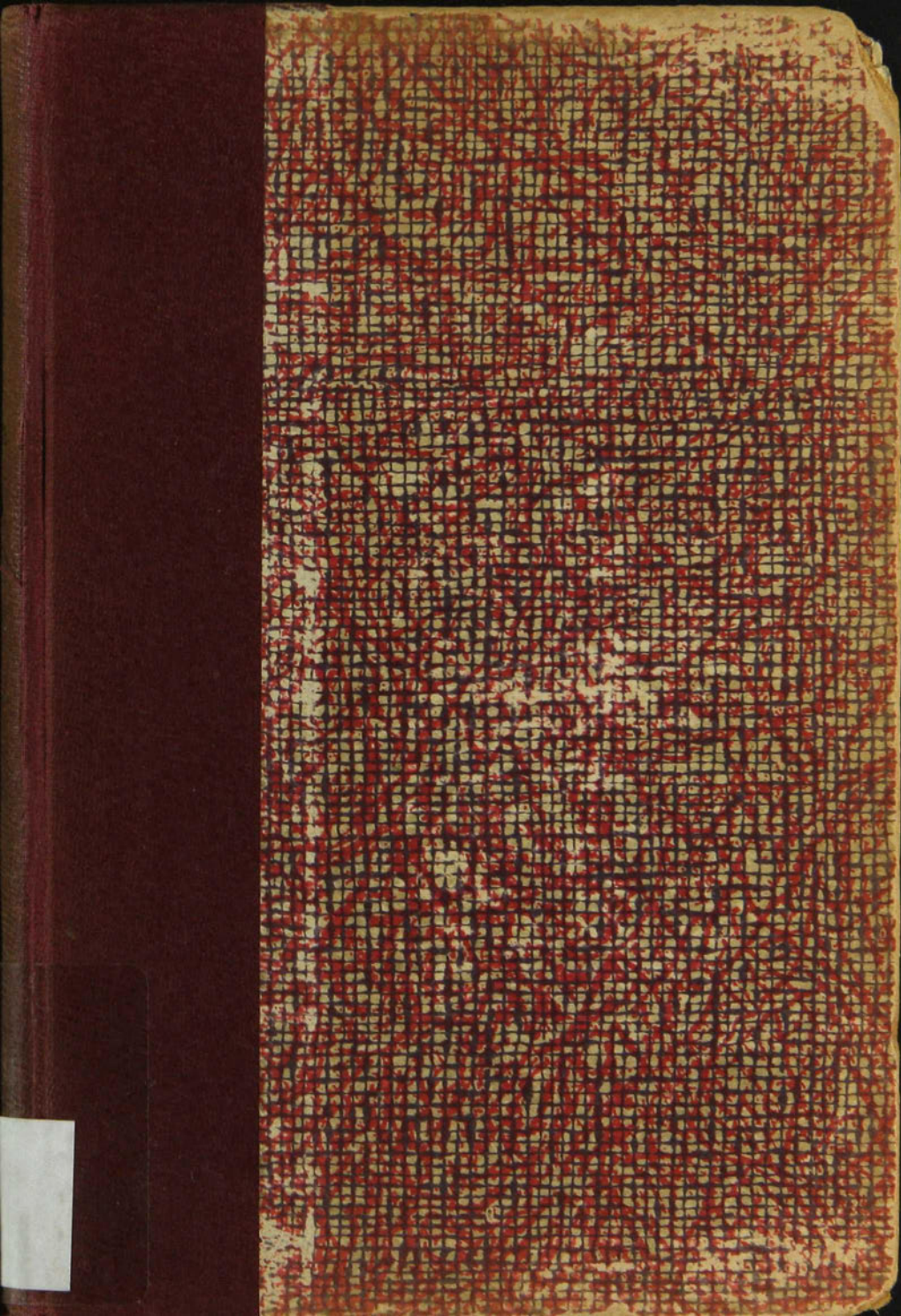
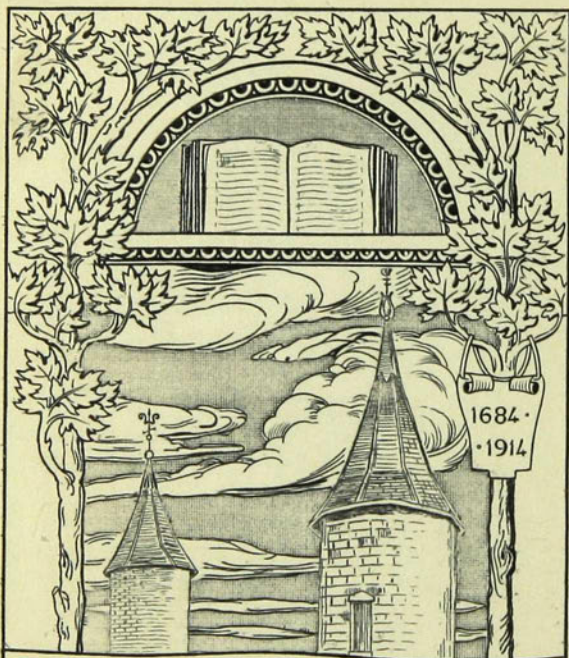
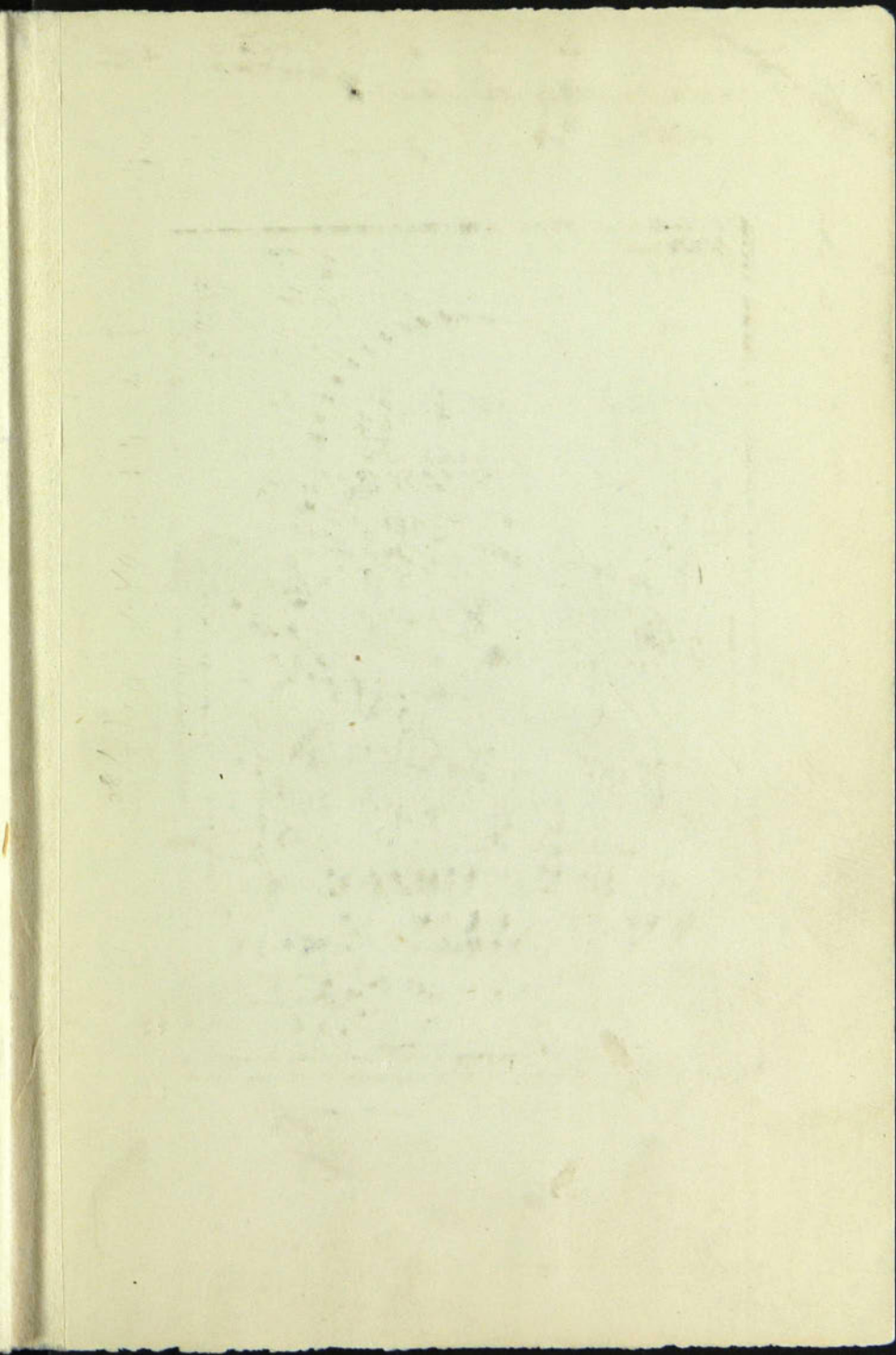


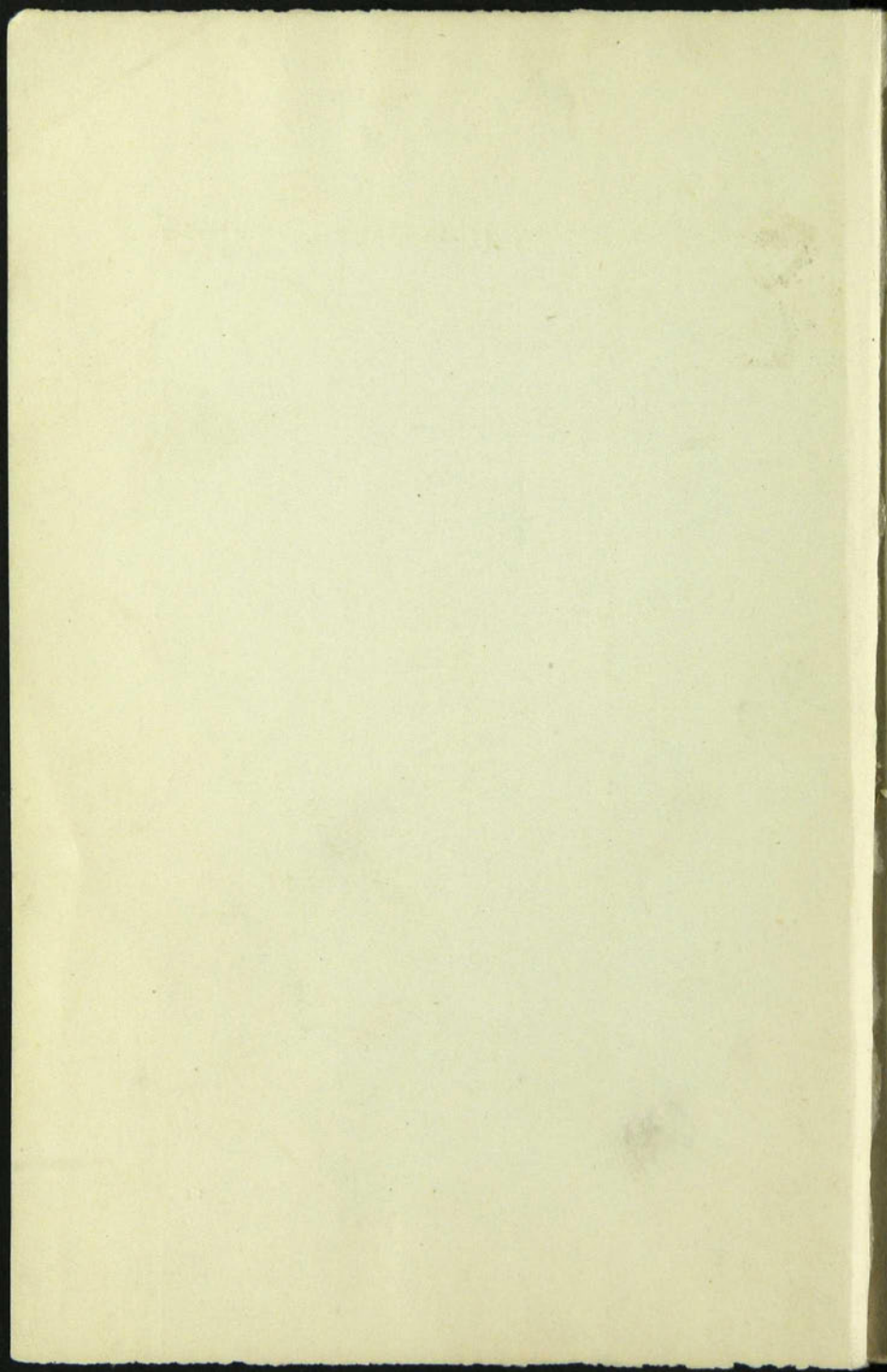




BIBLIOTHEQUE
SAINT-SULPICE  MONTRÉAL







ABBÉ LIONEL GROULX

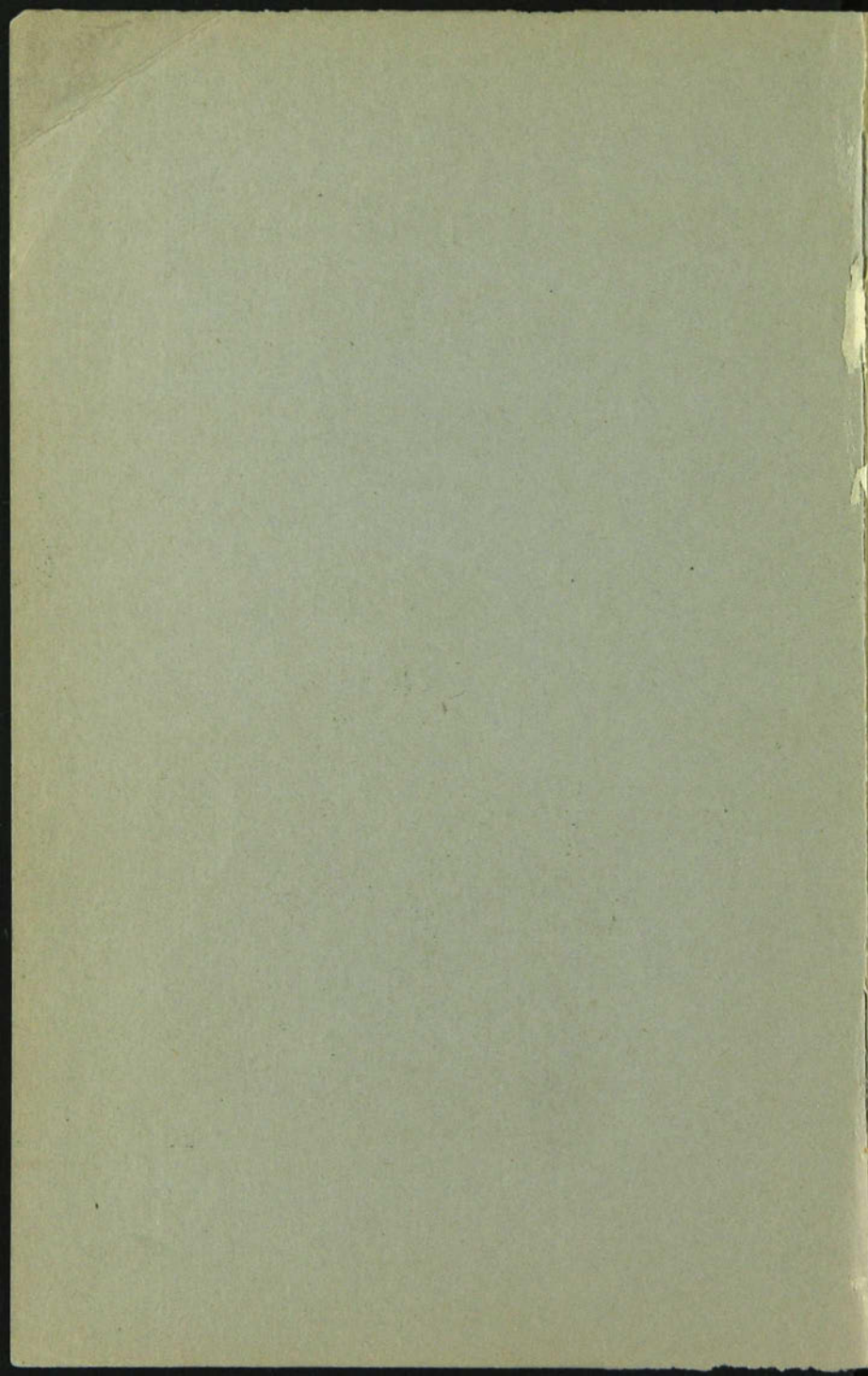
LA DÉCOUVERTE DU CANADA

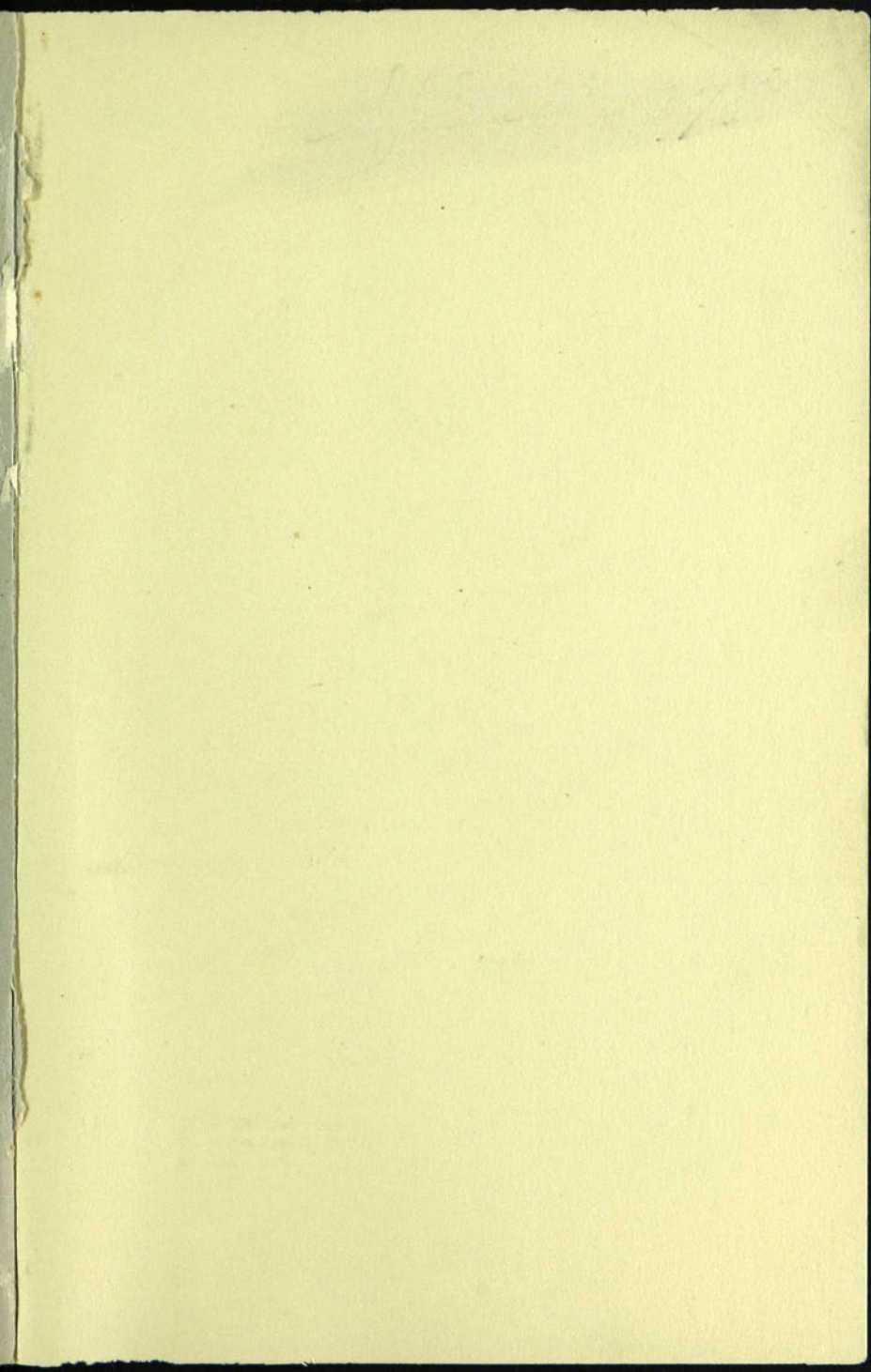
Jacques
Cartier

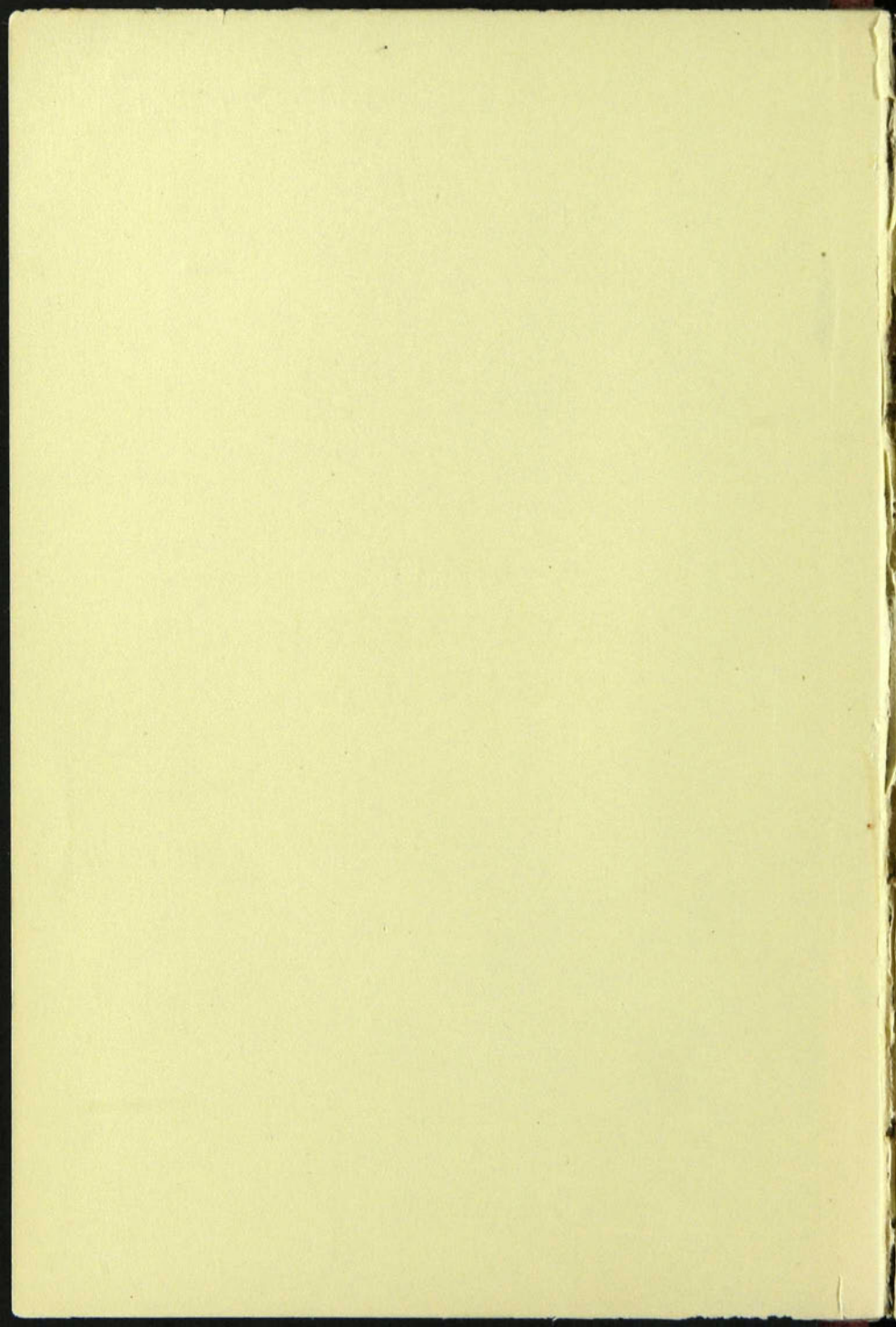


2057

LIBRAIRIE GRANGER FRÈRES LIMITÉE







LA
DÉCOUVERTE
DU CANADA

Nihil obstat

OLIVIER MAURAUULT, p. S. S.,

Censor ad hoc.

Imprimatur

† EM.-A. DESCHAMPS,

Evêque de Thennesis,

Auxiliaire de Montréal.

Montréal, 20 mai 1934.

ABBÉ LIONEL GROULX

**LA
DÉCOUVERTE
DU CANADA**

JACQUES CARTIER



BIBLIOTHÈQUE
SAINT-SULPICE

F
5073
G68 (5)

LIBRAIRIE GRANGER FRÈRES LIMITÉE

DU MÊME AUTEUR :

- Une Croisade d'Adolescents*, in-12, Québec, 1912.
Les Rapailages, Vieilles choses, vieilles gens, Bibliothèque de l'Action Française (32e mille).
Chez nos Ancêtres, in-12, Bibliothèque de l'Action Française, 1920. Deuxième éd. 1933.
Notre Maître, le Passé, in-12, Bibliothèque de l'Action Française, 1924.
Dix ans d'Action Française, in-12, Bibliothèque de l'Action Française, 1926.
Le Français au Canada, in-8 (Cours en Sorbonne), Paris, Delagrave, 1931.
L'Appel de la Race, (Roman), (pseudonyme: Alonié de Lestres), 1922.
Au Cap Blomidon, (Roman), (pseudonyme: Alonié de Lestres), Granger Frères, 1932.

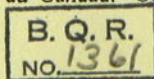
COURS D'HISTOIRE DU CANADA À L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

- Nos luttes constitutionnelles*, Montréal, 1915-16, (5 brochures), (Epuisé).
La Confédération Canadienne, ses origines, in-12, 204 pages, Bibliothèque de l'Action Française, Montréal, 1918, (Epuisé).
La Naissance d'une Race, in-8, Librairie d'Action canadienne-française, 1930, (2e édition).
Lendemain de conquête, in-12, 300 pages, Bibliothèque de l'Action Française, Montréal, 1919.
Vers l'Emancipation, in-12, 310 pages, Bibliothèque de l'Action Française, Montréal, 1921, (Epuisé).
L'Enseignement français au Canada, I, Dans le Québec, 2e édition, in-8, 328 pp., Granger Frères, Montréal, 1934.
L'Enseignement français au Canada, II, Les Ecoles des Minorités, in-8, 271 pp., Granger Frères, Montréal, 1933.

OPUSCULES DIVERS

- L'Education de la volonté en vue du devoir social*, bro. in-8, 24 pages, Montréal, 1906, (Epuisé).
Petite histoire de Valleyfield, bro. in-8, 33 pages, Montréal, 1913, (Epuisé).
Ceux qui viennent, Tract, de l'A. C. J. C., Montréal, 1914.
La France d'Outre-mer, bro., Paris, 1922.
Nos Responsabilités intellectuelles, bro. in-12, l'A. C. J. C., 1928.
Thérèse de Lisieux, une grande femme, une grande vie, bro. in-12, 42 pages, Imp. du Messenger, Montréal, 1929.
Quelques causes de nos insuffisances, bro. in-8, 15 pages, Montréal, 1930.
La Déchéance incessante de notre classe moyenne, Montréal, 1931.
Le Dossier de Dollard, Montréal, 1932.

Droits réservés, Canada, 1934
Imprimé au Canada. Copyright 1934



« Toute la terre des deux coustez
dudict fleuve jusques à Hochelaga et
oultre, est aussi belle terre unye que
jamays homme regarda. » (Extrait de
la Relation du deuxième voyage de
Jacques Cartier).

A

MES BIENVEILLANTS AUDITOIRES

DE

L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

ET DE

L'UNIVERSITÉ D'OTTAWA

A QUI

CETTE HISTOIRE FUT D'ABORD RACONTÉE.

je dédie

cordialement le présent ouvrage.

Je publie cet ouvrage parce qu'on m'a prié de le faire. Cet aveu n'est ni une fiction ni une excuse d'auteur.

Je ne crois point à la chimère de l'histoire définitive. Je crois encore moins à l'histoire faite hâtivement.

En notre passé, la période des découvertes reste la plus féconde en mystères, en questions insolubles. Beaucoup nous manquent, pour y voir clair, des documents indispensables : éditions ou manuscrits originaux, et, plus que tout, cartes ou portulans anciens, généralement inabordables, sauf en de médiocres photographies.

Mais nous voici au quatrième centenaire de la découverte du Canada. Peut-être serait-il opportun, m'a-t-on représenté, que les Canadiens eussent l'air de s'en apercevoir.

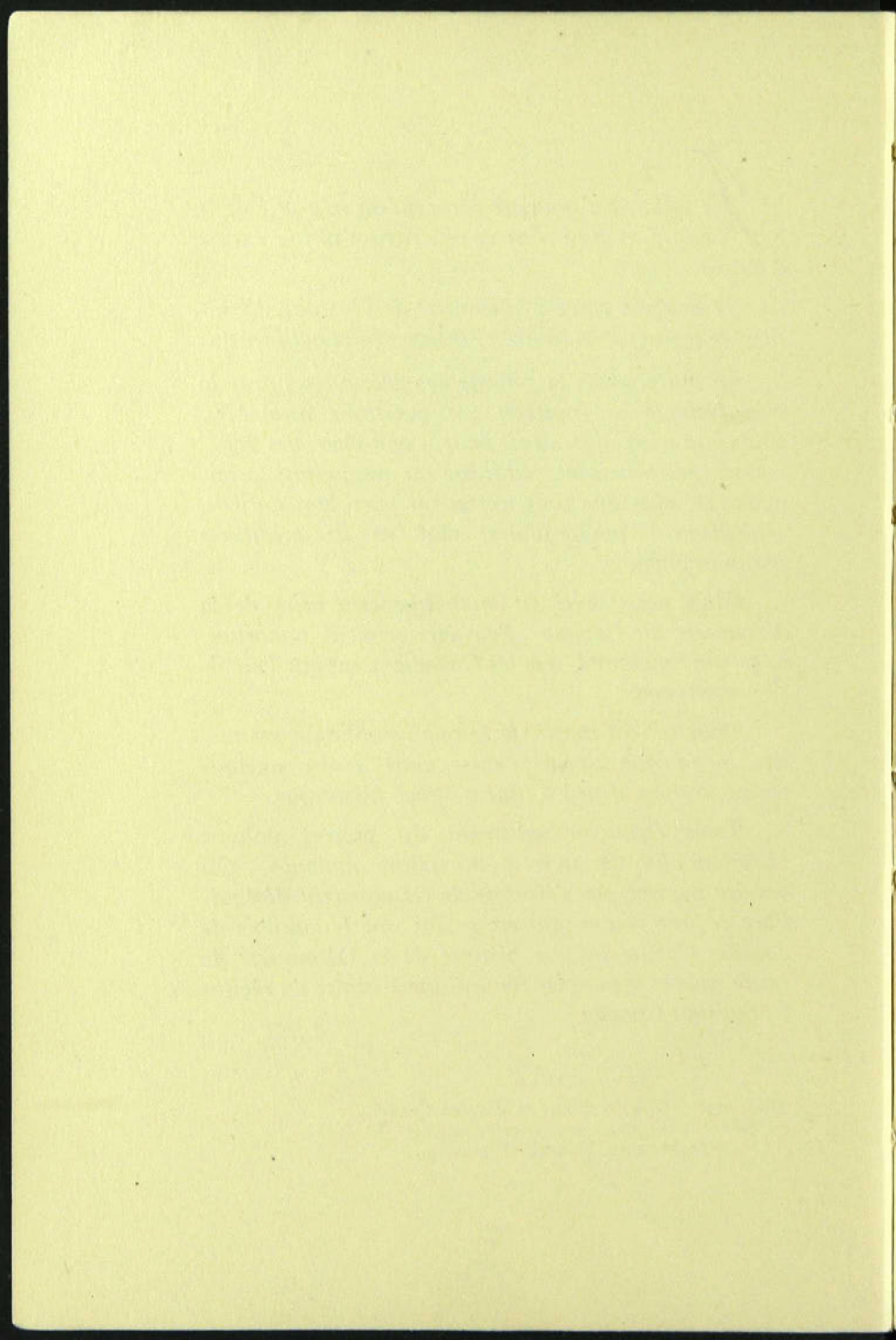
Pour ce seul motif, je livre au public un manuscrit qu'en mes tiroirs j'eusse aimé garder quelque temps, comme il sied à tout ouvrage historique.

Trois chapitres seulement du présent volume racontent les découvertes du pilote malouin. On voudra bien ne pas s'étonner de cet apparent déséquilibre en une oeuvre qui est moins une biographie de Jacques Cartier qu'une histoire de la Découverte de notre pays et le premier tome d'une Histoire du régime français au Canada.

L. G.

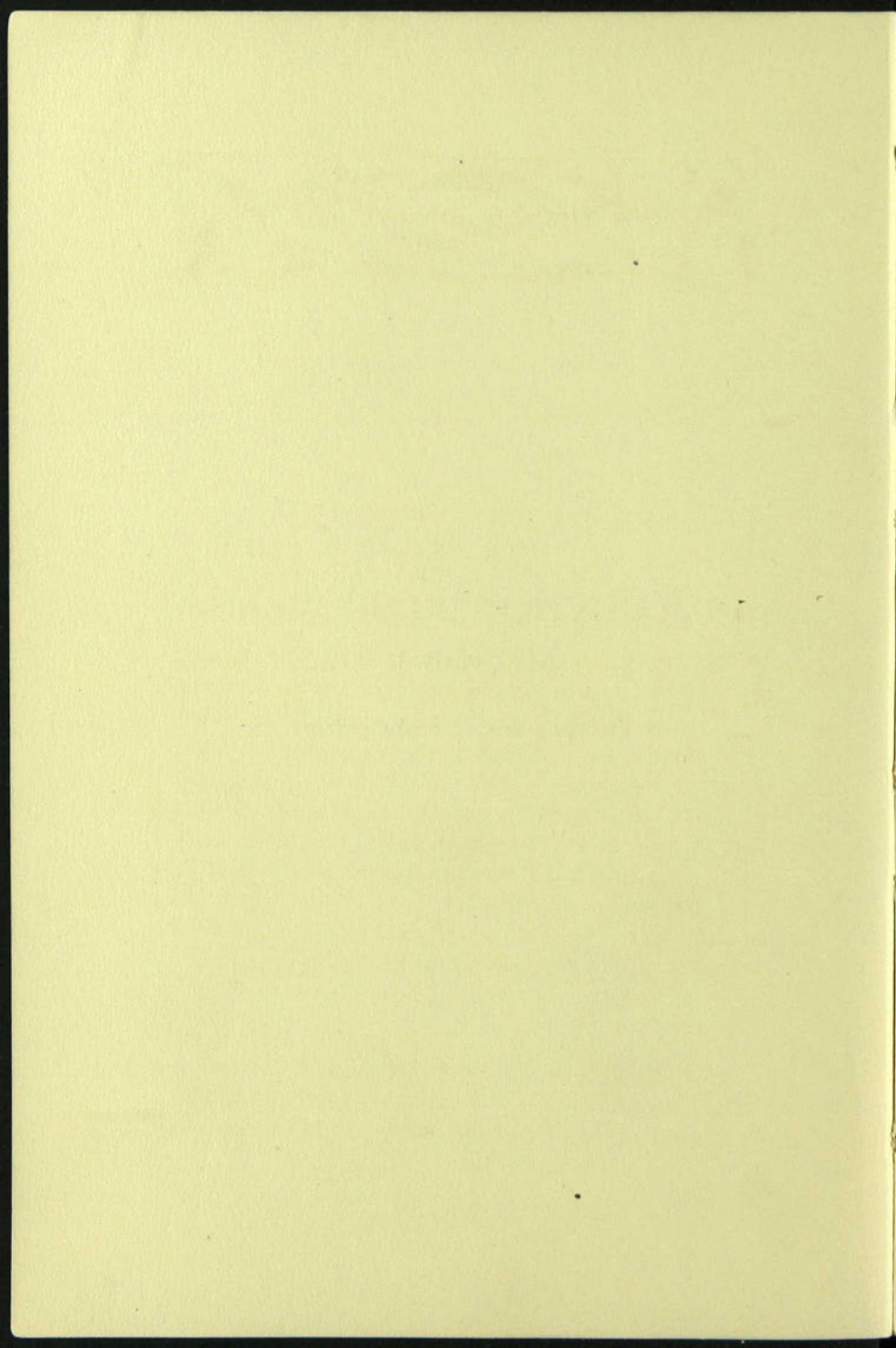
20 avril 1934.

400e anniversaire du départ de Jacques Cartier de Saint-Malo pour son premier voyage de découverte en Nouvelle-France.



LA DÉCOUVERTE DU NOUVEAU-
MONDE

Les découvertes et leurs causes





LA DÉCOUVERTE DU NOUVEAU-MONDE

Les découvertes et leurs causes

ON ne conçoit point une histoire du Canada sans un chapitre préliminaire sur les découvertes.

Qu'est-elle, cette histoire, à ses débuts, sinon l'une des formes de l'expansion européenne en Amérique, une étape de ce vaste mouvement de pensée et d'efforts qui, vers la fin du quinzième siècle, double tout à coup la surface du monde? On la pourrait même rattacher à un mouvement ou à une série de faits historiques encore plus vaste: l'exploration de la terre par l'homme, entreprise qui commence, à vrai dire, avec l'exploration de l'Éden par Adam.

I

« Coloniser, c'est un métier de roi », se plaisait à dire François Ier. N'est-ce point d'abord un instinct de l'homme? Le premier des colons fut le premier des

fil, a-t-on dit.¹ Chacun saisit, en effet, l'ensemble des causes profondes et permanentes qui, dès les premiers âges, vont pousser l'homme hors de chez soi: curiosité de l'esprit, besoin de prendre l'air, besoin de s'agrandir, d'échapper au tassement trop massif; besoin par conséquent, pour l'homme ancien, de mener toujours plus loin ses tentes et ses troupeaux, d'aller demander à d'autres terres la satisfaction d'exigences, d'appétits toujours croissants; besoin qui trouve à s'apaiser, tantôt par l'expansion pacifique, tantôt par le refoulement brutal des premières masses humaines.² Ainsi se déroule la primitive histoire; et ainsi se déroulent, aux mêmes époques, les premières routes du monde, « sous la foulée des nomades en conquête ou sous le poids lourd des caravanes ».³ Sans trop d'imagination l'on peut se figurer tout d'abord une expansion plus ou moins concentrique à l'intérieur de l'Asie, « berceau de la race humaine »; puis, de la rive asiatique et nord-africaine, l'histoire perçoit un glissement continu de migrations vers les îles et vers les rivages de la Méditerranée; puis, de là, jusqu'aux extrêmes pointes de la péninsule qui demain s'appellera l'Europe. De bonne heure, entre les trois continents, les relations sont établies. Le diaphragme de Dicéarque

¹ Gabriel Hanotaux, cité par A. Sarraut, *Grandeur et servitude coloniales*, (Paris 1931), pp. 31-32.

² On a noté, en particulier, que les peuples dépourvus d'estuaires se répandent par le choc guerrier; et que les peuples pourvus de cet avantage géographique conçoivent l'expansion sous l'aspect de l'émigration, de la colonisation et de l'aventure lointaine. (Lucien Romier, *L'Homme nouveau*, Paris, 1929, p. 52.)

³ A. Sarraut, *Grandeur et servitude coloniales*, p. 34.

(vers 300 ans avant J.-C.), les cartes géographiques d'Ératosthène (fin du 3^e siècle avant J.-C.), de Ptolémée (160 après J.-C.) et la géographie de Strabon, sont là, au surplus, pour nous résumer, sur le monde, les connaissances de l'antiquité. Notablement agrandi, le domaine de l'homme n'en reste pas moins étriqué. De l'Asie centrale et orientale, les anciens connaissaient les régions de la Bactriane, de l'Oxus et de l'Iaxarte (Turkestan actuel), théâtre de l'épopée alexandrine et sièges des États hellénistiques. Les explorations ou les conquêtes romaines n'avaient point dépassé le lac Aral, l'Himalaya, la presqu'île de Malacca. L'antiquité soupçonnait le caractère péninsulaire de l'Afrique. Sur la foi d'un texte d'Hérodote, les Phéniciens en avaient fait, croyait-on, la circumnavigation, dès le VI^e siècle avant J.-C. À la suite du périple de Néarque le long des côtes de l'océan Indien et du golfe persique, Alexandre avait projeté de renouveler l'exploit; son dessein eût été de revenir, par les colonnes d'Hercule, pour saluer là les grands souvenirs de son ancêtre divin.⁴ Sur l'Europe méditerranéenne et centrale les connaissances de l'antiquité sont choses que personne n'ignore; nous n'insistons point. Dans la région septentrionale, les Romains prenaient la Scandinavie pour une île; leur connaissance de l'Irlande était restée superficielle; plus au nord encore, l'*ultima Thule*, qu'on aperçoit déjà sur le diaphragme de Dicéarque, figurait pour eux l'extrémité du monde.

⁴ Voir Georges Radet, *Alexandre le Grand* (Paris, 1931).

Et l'Amérique? L'imagination des anciens fut hantée, semble-t-il, par le soupçon d'un continent occidental. L'on peut même dire que, jusqu'à la solennelle minute de 1492 de notre ère, l'humanité n'a jamais perdu le pressentiment de quelque grande découverte de ce côté. Elle s'est penchée sur l'Occident comme sur la surface d'un abîme d'où l'Esprit, à un jour fixé par lui, ferait surgir, ainsi qu'aux temps lointains de la Genèse, un monde nouveau. Des textes de Plutarque, de Diodore de Sicile, de Strabon, de Marcrope et voire d'Aristote, donnent singulièrement à penser sur le sujet.⁵ Le texte capital reste celui du *Timée* de Platon, résumé de l'histoire de l'Atlantide. Située au delà des colonnes d'Hercule, cette terre aurait été le foyer d'une antique et brillante civilisation 9,000 ans avant l'ère de Socrate, alors qu'à la suite d'effroyables cataclysmes, l'océan l'aurait engloutie. Longin et bien d'autres après lui n'ont jamais voulu voir dans l'Atlantide qu'un continent mythique, un rêve du philosophe-poète. Voici cependant qu'à l'aide des dernières révélations de la géologie, Pierre Termier proclame la donnée platonicienne « extrêmement vraisemblable ».⁶ Sénèque, né non loin des portes de l'Atlantique, à Cordoue, grand voyageur par surcroît, et qui, au dire des Pères, serait l'auteur de livres sur l'Inde et sur la géographie, nous a laissé, du pressentiment ancien, une éloquente expression en des vers

⁵ Voir v. g. H. Beuchat, *Manuel d'Archéologie américaine*, (Paris, 1912), pp. 37-41.

⁶ Pierre Termier, *A la gloire de la Terre*, (Paris, 1924), pp. 139, 140, 375.

fameux: « Un temps viendra dans le cours des siècles, où l'océan élargira la ceinture du globe pour découvrir à l'homme une terre immense et inconnue. La mer nous révélera de nouveaux mondes et Thulé ne sera plus la borne de l'univers ».

Le Moyen Age allait continuer d'élargir, pour sa part, « la ceinture du globe ». Il fut de mode, pendant longtemps, de confiner le monde de cette époque au bassin de la Méditerranée. Erreur on ne peut plus grossière. C'est oublier qu'aux causes anciennes des découvertes, causes permanentes et toujours actives, le christianisme est venu joindre un dynamisme puissant : son esprit d'expansion. Le message du Christ: *Allez, enseignez toutes les nations!* n'est pas resté lettre morte. Très tôt les fourriers de l'Évangile, simples chercheurs d'âmes, devinrent forcément découvreurs de terres. Dès le premier siècle de l'ère nouvelle, le christianisme est en Arabie; dès le deuxième, en Arménie; dès le sixième, dans l'Inde et dans l'île de Ceylan. La *Topographie chrétienne* de Cosmas Indicopleustès nous a laissé la description des nombreuses communautés chrétiennes de cet Orient, rattachées à cette époque aux églises de Perse. Dès le treizième siècle, le christianisme avait atteint la Chine; pendant plus d'un siècle, une province ecclésiastique y existera avec siège métropolitain dans la capitale même de l'Empire, à Pékin. L'Afrique n'eût pas échappé davantage au filet du Pêcheur si, au dixième siècle, la conquête musulmane n'était venue en rompre brutalement les premières mailles. Au quatrième siècle, deux foyers de missions au moins se retracent déjà en pays africain:

l'un qui, de la Tunisie et d'Alger, rayonne vers le Sahara; l'autre qui, d'Alexandrie, métropole chrétienne de l'Égypte, va porter le christianisme en Abyssinie. Au sixième siècle, Cosmas Indicopleustès trouvera, en ce lointain pays, des églises, des évêques, et des ascètes et des moines, occupés à traduire la Bible en éthiopien.⁷ C'est surtout du côté de l'Europe septentrionale néanmoins que le christianisme forcera la ceinture du globe connu. L'exploration s'accomplit dans la région du nord-est. La conquête de la Saxe par Charlemagne marque le premier élan. Des missions chrétiennes s'acheminent vers le Danemark, la Suède, la Norvège. Toute la mer boréale est dès lors parcourue, sillonnée jusqu'à Archangel. L'avance n'apparaît pas moindre du côté du nord-ouest. Thulé, terre extrême du monde, se verra tôt dépassée. Fondés au sixième et au septième siècle, les monastères irlandais et écossais deviennent des centres d'évangélisation et d'exploration. Des clercs et des moines celtes paraissent bien avoir tenté, les premiers, la colonisation de l'Islande; des Norvégiens, des Suédois s'élancent sur leurs traces, un peu plus tard en 861 et en 863. Et voilà, sur la route de l'Amérique boréale, un premier jalon déjà planté.

Les Scandinaves ont-ils découvert le continent américain aux environs de l'an mille ? La découverte et la colonisation du Groënland sont choses acquises à l'histoire. Érik le Rouge le découvrit en 986; et, pendant trois siècles, ce pays resta sous l'occupation norvégien-

⁷ Chs. de la Roncière, *La Découverte de l'Afrique au Moyen Age*, Le Caire, 1925-27 (3 vols.).

ne. Lente à se développer, la population groënlandaise n'atteignit pas moins, un certain moment, si l'on dégonfle quelques chiffres extravagants, près de 5,000 habitants. Ces colons se révèlent pourvus de tout le nécessaire à un établissement normal et durable; ils habitaient des maisons de pierre dont les ruines subsistent encore; ils possédaient des chevaux, des moutons, des boeufs; la viande de boeuf aurait même constitué un article d'exportation en Norvège.⁸ Bientôt christianisé, le pays avait été promu au rang de siège épiscopal; et la lignée des évêques de Gardar se perpétua jusqu'à la Réforme. Au Xe siècle, le Groënland catholique payait le denier à Saint-Pierre en dents de morse, et le payait par l'intermédiaire de l'archevêque de Hambourg, métropolitain pour tous les pays du Nord. De graves entraves imposées par la métropole norvégienne au commerce groënlandais auraient préparé la décadence de la colonie.⁹ Il semble généralement admis qu'elle succomba à une invasion de Skraelings vers la fin du quinzième siècle. Un bref de Nicolas V (22 septembre 1448) atteste le fait. Le Pape enjoignait aux évêques d'Islande de pourvoir à la détresse des Groënlandais qui, depuis l'invasion des pirates, se plaignaient de la privation de tous secours religieux. Innocent VIII eut à répondre à une seconde supplique de ces infortunés; il institua même un moine bénédictin, nommé Mathias, évêque de Gardar. En 1492 ou

⁸ Justin Winsor, *Narrative and critical History of America*, (Boston and New York, 1889), t. I, pp. 68-70.

⁹ Justin Winsor, *Narrative and critical History of America...*, I, pp. 68-70.

1494, autre document pontifical: ce dernier d'Alexandre VI qui félicitait le moine Mathias de son dévouement et donnait ordre de lui « délivrer gratuitement toutes les pièces relatives à sa nomination ». ¹⁰ Au surplus, des fouilles entreprises en 1921 par le gouvernement danois à la pointe méridionale du Groënland confirment la disparition de la colonie à cette époque. Les inscriptions funéraires, sur les sépultures mises à jour, sont bien en caractères runiques, mais les cadavres sont vêtus à la mode des contemporains de Charles V, de Charles VI, de Nicolas V. ¹¹

Les données se font malheureusement moins précises quand il s'agit de l'exploration de la côte américaine par ces Norvégiens. L'audace parut si extraordinaire de ces petites barques scandinaves s'aventurant sur l'océan, sans boussole, munies simplement de rames et de voiles, que la légende ne pouvait éviter de s'en mêler. Elle leur prêta toutes les hardiesses et tous les succès. Deux voyages accomplis au onzième siècle dans la direction du continent et quelques prises de contact sur des terres baptisées des noms de Helluland, Markland et Vinland paraissent choses difficiles à contester. Situer exactement ces terres comporte plus d'embarras. Si l'on atteint quelque approximation au sujet du Helluland et du Markland, dont le premier serait le Labrador et le second, Terre-Neuve, il en va tout autrement du Vinland. Autour de cette terre mystérieu-

¹⁰ Louis Pastor, *Histoire des Papes depuis la fin du Moyen Age*, t. VI, pp. 147-49.

¹¹ Chs de la Roncière, *Revue des Deux Mondes*, 15 sept. 1931.

se, les hypothèses les plus fantaisistes se sont donné libre cours et, d'un ton d'autant plus affirmatif et fougueux, qu'il y avait plus de chances de se tromper. On a tenté de localiser le Vinland, sur des points divers, le long d'une ligne côtière qui va, de la baie de Chesapeake en Virginie jusqu'un peu au-dessus du cap Wattle, sur la côte de la province de Québec. De guerre lasse, la critique historique a fini par le fixer sur les côtes de la Nouvelle-Écosse et de l'île du Cap-Breton. En ce Vinland elle a écarté, du même coup, toute hypothèse d'établissement dont, au reste, nulle trace authentique ne subsiste. Il y avait bien une tour de Newport qu'on prit longtemps pour un ancien monument scandinave et qui eut les honneurs de controverses fort combattives en des revues fort savantes. La querelle s'accompagna même d'un tel fracas de don quichottisme que quelque trait à la Cervantès ne pouvait manquer de s'y mêler. Aussi arriva-t-il qu'une critique moins naïve fit se muer le monument scandinave en un simple moulin à vent en pierres, construit en 1678 par le gouverneur Arnold.¹²

On s'étonnera peut-être que les hauts faits des Vikings n'aient point produit, dans le monde européen du dixième et du onzième siècle, le retentissement que devait obtenir plus tard le coup de fortune de Christophe Colomb. Il suffira de se rappeler qu'au temps d'Érik le Rouge et de ses successeurs, la propagande ne disposait guère des puissants moyens que lui fournirait plus tard l'imprimerie. Et il est loisible de se

¹² Voir H. Beuchat, *Manuel d'Archéologie américaine*, (Paris, 1912).

demander si, pour n'avoir touché en somme que des terres assez désolées, les anciens Scandinaves ont jamais soupçonné l'importance de leur découverte. Cependant l'éveil était donné. Constamment alertée par Rome, l'opinion s'inquiètera désormais de retrouver « l'île du Groënland perdue au fond de l'océan ».¹³ A la fin du Moyen Âge, il s'en faut, du reste, que ce point de la mer océane soit le seul où se tende la fièvre de la recherche. Fièvre ardente qui ne s'alimente plus ni aux écrits ni aux opinions de l'antiquité. Ce sera l'antique littérature irlandaise qui mettra à la mode les « Iles vertes des courants », terres de l'Ouest qu'on disait le pays de l'éternité. Avec l'ère chrétienne s'étaient dressées au fond des brumes, l'île ou plutôt les îles de Saint-Brandan, car le saint irlandais en avait découvert plusieurs: pays merveilleux qui masquaient l'entrée de l'enfer, mais aussi terres de délices, peuplées d'oiseaux angéliques, et qui conduisaient à un Paradis terrestre, entouré de ses montagnes de diamants.¹⁴ Avec le temps, de combien d'autres terres mystérieuses l'Atlantique n'allait-il point se peupler? Ce serait, par exemple, l'île du Brésil ou Brazil qu'on aperçoit, pour la première fois, en 1351, sur une carte de l'Atlas Médicis, puis, en 1367, sur le portulan de Pizigani. Bientôt, à l'ouest de l'île du Brésil, vient se placer l'île d'Antilia, aussi appelée l'île des Sept-Cités, et où, en 734, un archevêque et six évêques portu-

¹³ Charles de La Roncière, *Revue des Deux Mondes*, 15 sept. 1931.

¹⁴ Voir Charles de la Roncière, *The Map of Christopher Columbus*, (Paris, 1924).

gais, fuyant l'invasion maure, auraient abordé avec quelques chrétiens.¹⁵ On croyait si fortement à l'existence de ces îles océaniques, qu'à une expédition maritime proposée au roi du Portugal, Alphonse V, vers la côte orientale de l'Asie, Toscanelli les indiquait comme des escales possibles. La carte qu'emportait avec soi Christophe Colomb, à son départ de l'Espagne en 1492, contenait également plusieurs de ces îles pointées là par le grand navigateur,¹⁶ renseigné lui aussi, du reste, par Toscanelli. Ainsi, non seulement le folklore médiéval, mais cartographes et cosmographes propageront la croyance aux îles mystérieuses de la mer d'occident.¹⁷

Et voilà qui ne facilite point la recherche de la vérité en des récits ou en des faits où la légende semble tenir plus de place que l'histoire. Des événements fortuits viennent d'ailleurs, comme à souhait, donner prise à la légende: telle la cueillette de bois de teinture à la surface de la mer ou d'autres pièces de bois finement sculptées, quoique sans l'aide d'un instrument de fer;¹⁸ ou telle encore la capture, sur les côtes européennes, de barques montées par des hommes d'une race inconnue:

¹⁵ Cette relation est extraite d'une légende du globe de Martin Béhaïm.

¹⁶ Henry Harrisse, *The Discovery of North America*, (London and Paris, 1892), p. 651.

¹⁷ Ces îles fantômes continuèrent de subsister sur les cartes, même en des régions parfaitement explorées, pour la bonne raison que les éditions ou remaniements de ces cartes portent rarement sur de grands espaces, mais ne s'expurgent que peu à peu. (Harrisse, *Jean et Sébastien Cabot*, p. 83).

¹⁸ Edgar Prestage, *The Portuguese Pioneers*, (London, 1933), pp. 229-30.

fait qui paraît bien s'être produit au moins deux fois, la première en l'an 62, sur les rives de la Germanie, la seconde, plus tard, en 1508, non loin des Îles britanniques. Mais même avant l'aventure de Colomb, les gens des Açores ne disaient-ils pas avoir trouvé, flottant sur les vagues, deux cadavres aux physionomies différentes de tout ce que l'on savait alors des races humaines? ¹⁹ En résumé la foi à l'existence de terres à l'Ouest est assez puissante et développée pour qu'au Portugal notamment, et plusieurs années avant l'expédition colombienne, des particuliers affrontent de gros risques, à la recherche de ces terres.²⁰

Ce qu'il faut retenir de tous ces faits, c'est l'éveil d'esprit, la fièvre d'expansion ou d'aventure qui n'a cessé d'agiter le Moyen Âge. Nous venons de voir jusqu'où ce monde, qu'on a cru sédentaire, est allé du côté de l'Amérique. S'il n'a découvert ni exploré tout le continent nouveau, il faut admettre qu'il l'a soupçonné plus qu'on ne l'avait fait jusqu'à lui. Charles de la Roncière a pu écrire un grand ouvrage sur la découverte de l'Afrique au Moyen Âge.²¹ Vers 1460 un Florentin, du nom de Benedetto Dei, atteignait, par voie de caravane, Tombouctou qui ne devait plus s'ouvrir aux Européens qu'au commencement du 19^e siècle, grâce à l'audace du voyageur Caillé. Dès le 13^e siècle, Marco Polo assurait qu'on pouvait atteindre les

¹⁹ Edgar Prestage, *op. cit.*, pp. 230-31. Harris, *The Discovery of North America*, (Paris et Londres, 1892), pp. 51-52.

²⁰ Edgar Prestage, *op. cit.*, pp. 230-31. Harris, *The Discovery of North America*, (Paris et Londres, 1892), pp. 51-52.

²¹ Charles de la Roncière, *La Découverte de l'Afrique au Moyen Âge*, Le Caire, 1925-27 (3 vols).

Indes en contournant l'Afrique à sa pointe méridionale. De même a-t-on pu affirmer que le Moyen Age connaissait certainement mieux l'Asie qu'au 18^e et dans la première moitié du 19^e siècle, on ne la connaissait en Europe. Longtemps, faut-il le dire, et jusqu'aux approches de notre ère, l'on ne sut, de l'extrême Asie, que ce qu'en avait révélé, dans la seconde moitié du 13^e siècle, Marco Polo, ce fils d'un commerçant vénitien, conduit deux fois en Chine par ses affaires, et qui, pendant vingt ans, y deviendrait quelque chose comme l'homme de confiance du Khagan Koubilaï.²² Au vrai, entre les deux continents, les relations commerciales n'ont jamais connu d'interruption. Ce que l'on a appelé la période de l'économie nationale, n'est admissible, qui ne le sait? qu'en un sens fort restreint. Jamais, à nulle époque, le mouvement d'échanges d'un bord à l'autre de la Méditerranée, non plus qu'entre les nations occidentales, n'en vint à l'arrêt absolu. Il faut en dire autant des relations intellectuelles. Les historiens de la littérature française ont noté tout ce que les lettres de leur pays devaient alors d'emprunts à l'esprit oriental, et, par exemple, à ces fables indiennes, popularisées en Europe par des intermédiaires syriens, arabes, hébraïques ou persans. Les croisades viendraient, qui allaient donner à ces échanges commerciaux ou intellectuels, le plus vigoureux élan. Et à quoi vont aboutir ces expéditions chevaleresques, sinon à une véritable colonisation de l'Orient par l'Occident?

²² Voir sur les Polo, Louis Halphen, *L'Essor de l'Europe*, pp. 443-44.

Décidément l'Europe du Moyen Age est un monde qui bouge, et non seulement au dedans, mais au dehors. Entre maintes manifestations, faut-il rappeler l'extraordinaire expansion de l'art français, s'en allant semer les monuments d'architecture romane ou ogivale outre-Manche, outre-Rhin, par delà les Pyrénées, par delà les Alpes, dans la Méditerranée orientale, aux deux bords de la mer Égée?²³ Et que dire de ce va-et-vient perpétuel qui entraîne la Chrétienté aux tombeaux du Christ, des apôtres et des saints, de ce flot de pèlerins, par exemple, qui déferle sur les routes de Saint-Jacques de Compostelle: forme antique du tourisme qui a fait parler de la sainte « bougeotte » des hommes de l'époque? ²⁴ Expansion artistique et ferveur touristique sont dues, dans une large mesure, et voici encore un autre phénomène, aux Clunisiens, à ce réseau de maisons religieuses, plus de deux mille, à ce qu'il paraît, dont ces moines fameux, grands hommes d'action, avaient couvert tout l'Occident catholique. A lui seul, ce fait démontrerait de quel besoin d'activité l'Europe du Moyen Age était dévorée et sur quelles puissantes armatures se pouvait appuyer sa volonté d'expansion. Que cette jeune Europe ne soit encore qu'imparfaitement sortie du chaos, rien de plus vrai; mais il n'est pas excessif de se la figurer, dressée, alerte, travaillée de suprêmes pressentiments, dans l'attente de quelque grand destin.

²³ Robert Bossuat, *Histoire de la littérature française*, (publiée sous la direction de J. Calvet), *Le Moyen Age*, (Paris, 1931), pp. 405-06.

²⁴ Robert Bossuat, *op. cit.*, p. 406.

II

Ce destin serait les grandes découvertes. On se rappelle les causes invariables assignées par les anciens manuels d'histoire aux prestigieux événements. Trois mots magiques, trois merveilleuses inventions du génie humain suffisaient à tout expliquer : poudre à canon, imprimerie, boussole. En faisant vulnérable le donjon du féodal, la poudre à canon allait hâter l'achèvement des unités nationales et monarchiques, tout en pourvoyant les peuples européens, de la supériorité militaire; l'imprimerie déclencherait un formidable dynamisme intellectuel, donnerait un élan accru à la recherche et à la propagande scientifiques; enfin la boussole arracherait les voiliers à l'éternel cabotage; elle rendrait possible la navigation en haute mer, et, du même coup, par l'extension des opérations commerciales, préparerait l'avènement d'une bourgeoisie riche et puissante, apte aux vastes entreprises. Qu'à l'ensemble de ces événements, l'on joigne la chute de Constantinople aux mains des Turcs, et voilà bien, des grandes découvertes, les causes classiques, celles qu'on donnait même pour définitives, comme si le définitif en histoire n'était pas une solennelle niaiserie.

La découverte de la boussole remontait un peu haut pour tenir le rôle d'une cause prochaine. Dès le début du quatorzième siècle, on naviguait déjà à l'aide de l'aiguille aimantée, de l'étoile et de la carte. Plus que la boussole, quelques progrès alors récents de l'hydrographie et de l'astronomie nautique favorisèrent les navigations hauturières. D'opportunes révélations

de la géographie fournirent aussi leur part d'impulsion. Vers la fin du quatorzième siècle, quelqu'un apportait d'Orient en Italie la géographie de Ptolémée, traduite en arabe au neuvième siècle, mais apparemment inconnue en Europe. Une traduction latine de l'ouvrage paraissait en 1409 ou en 1410. L'imprimerie ne tardait pas à s'en emparer. L'effet fut considérable. Dans le monde des savants et des navigateurs, une ardeur incroyable s'alluma pour la recherche ou la course maritime. L'Europe connut alors une extraordinaire fermentation intellectuelle, annonce infailible des grandes époques de l'histoire. Un peu partout les fronts se penchèrent sur les cartes, les portulans, les manuscrits, les relations arabes. Il semblait que le monde se rapetissait, qu'on en saisirait bientôt toutes les extrémités. La géographie de Ptolémée n'aidait pas peu à cette illusion. En étirant la Méditerranée vers l'est, elle allongeait forcément l'Asie dans la même direction. On situa donc l'Extrême-Orient beaucoup plus près de l'Europe qu'on ne l'avait cru jusqu'alors: proximité qui s'accrut encore, lorsqu'utilisant les notions de Marco Polo, les géographes du quinzième siècle ajoutèrent tout bonnement à l'Asie ptoléméenne l'immense rallonge du Cathay et du Zipangu.²⁵ De la ville de Lisbonne à la ville de Quinsay dans le Cathay, aurait écrit en 1474 le célèbre astronome et cosmographe florentin, Toscanelli, il n'y avait à compter que 26

²⁵ On écrit parfois *Zipangu*, mais aussi *Cipangu* et *Cipango*. Peut-être faudrait-il écrire, comme paraît avoir écrit Marco Polo: *Chipangu*, lequel semblerait dériver du mot chinois: *Jip-pan-kwé*, d'où viendra *Japoh*. (Colonel Henry Yule, *The Book of Ser Marco Polo, the Venetian*, London, 1871, t. II, pp. 199-200).

espaces de 250 milles chacun.²⁶ Un homme allait d'ailleurs paraître, grand clerc et grand savant qui, dans un ouvrage célèbre paru à Louvain, vers 1480 ou 1484, condenserait les connaissances du Moyen Age et de l'antiquité sur le globe terrestre. Cet homme serait le cardinal de Cambrai, Pierre d'Ailly, Chancelier de l'Université de Paris. Et nul n'ignore plus quelles idées directrices Christophe Colomb emprunta à l'*Imago Mundi*, qui lui livra entre autres la notion de la sphéricité de la terre.²⁷

Cherchons ailleurs pourtant les causes les plus actives des découvertes. Et n'hésitons pas à les apercevoir dans les besoins économiques de l'Europe du Moyen Age. Et, sans doute, est-ce bien un peu ce que voulaient faire entendre les anciens manuels d'histoire, lorsqu'ils invoquaient les lourdes conséquences de la domination ottomane à Constantinople (1453). Pendant longtemps, en effet, l'on a cru à une fermeture en quelque sorte hermétique des anciennes routes du commerce entre l'Europe et l'Asie: fermeture qu'avaient opérée, il est vrai, non seulement la chute de Constantinople, mais, bien avant cet événement, la prise de Saint-Jean d'Acre en 1290. La perte de la Terre Sainte s'ensuivit, qui acheva l'islamisation de l'Asie orientale. Le commerce d'Orient, d'un essor accru et considérable depuis les croisades, suivait plusieurs

²⁶ Voir H. Beuchat, *Manuel d'archéologie américaine*, (Paris, 1912), p. 54.

²⁷ Edmond Buron, *Ymago Mundi de Pierre d'Ailly* (texte latin et traduction française des quatre traités cosmographiques de d'Ailly et des notes marginales de Christophe Colomb. Etude sur les sources de l'auteur). Paris, 1928, 3 vols.

voies, l'une maritime et au moins deux autres, continentales ou mixtes. La route maritime se dessinait à travers l'océan Indien et la mer Rouge. De bonne heure de puissantes thalassocraties arabes avaient régné en ces parages. Leurs vaisseaux se rendaient au devant des jonques chinoises, lesquelles leur apportaient, après l'avoir cueilli en route, le commerce de la Malaisie, des mers de Bornéo et de Sumatra. Les petits caboteurs arabes remontaient ensuite vers Alexandrie où d'autres thalassocraties, celles des villes italiennes, ressaissaient ce courant commercial. Flottes pisanes, génoises, mais surtout vénitiennes, s'élançaient alors vers les grands marchés de l'Europe méridionale, et, de là, par le col des Alpes ou la vallée du Rhône, s'écoulaient les richesses d'Orient dans les prospères cités de France, d'Allemagne, des Pays-Bas et de l'Angleterre. La route continentale et mixte aboutissait pour sa part, par l'océan Indien, à Ormuz, à l'entrée du golfe Persique, pour se diriger, par terre, vers la mer Caspienne, longer celle-ci, puis déboucher à Trébizonde sur la mer Noire. La troisième route, entièrement continentale, n'était autre que celle de Marco Polo; par la Mongolie, le Krorassan et Astrakan, elle débouchait à Azov. Or on connaît la suite précipitée des événements: dès la fin du quatorzième siècle, le sultan du Caire s'était saisi de la route maritime; dès le même temps ou à peu près, la route Ormuz-Trébizonde échappait aux Chrétiens; la prise d'Azov par les Turcs en 1450 entraînait la perte de la route continentale de Marco Polo.

Il y aurait extravagance toutefois à parler, entre les deux continents, d'économie fermée, alors que, tout au plus, y faut-il voir une économie entravée. Au vrai, la puissance islamique ne s'est emparée des grandes routes de commerce, que pour s'en attribuer le bénéfice. Son ambition est de se substituer, aux points d'arrivée, à ces fameux entrepositaires qu'étaient en particulier les Vénitiens, surtout depuis l'établissement des Latins sur le Bosphore. Une autre erreur, ce serait d'attribuer à cette fermeture des routes, la décadence vénitienne, et de transformer par suite les commerçants ou armateurs de Venise en chercheurs de routes nouvelles, lancés les premiers sur le chemin des grandes découvertes. Les Turcs ont pu entraver les opérations des entrepositaires européens, prélever sur eux de lourdes taxes de transit; il n'apparaît point que le prix des épices ait notablement haussé à Venise avant le début du XVI^e siècle.²⁸ Ce sont les Portugais, qui, aussitôt accompli le périple africain, ont brisé le monopole vénéto-égyptien. Dès son second voyage, (1502-1503), Vasco de Gama est parti à la tête d'une vraie flotte de guerre. Les Portugais s'emparent de Socotora en 1506, d'Ormuz en 1507, attaquent Aden en 1513. Dans l'intervalle, ils ont complètement détruit la flotte mamelouke, pourchassé, avec un acharnement incroyable, sur toutes les mers d'Orient, les flottilles des mores. Le commerce prit une autre route. Aux mains des Portugais, les Arabes cessèrent d'être les courtiers de l'Orient, les Vénitiens, d'être les cour-

²⁸ Hauser et Renaudet, *Les Débuts de l'Age moderne*, p. 59.

tiers de l'Europe. Dès lors, pour être lente, la décadence de Venise apparut irrémédiable.²⁹

Faut-il pour autant attribuer le périple africain, en voie d'être accompli par les Portugais, à une simple rivalité entre deux petites puissances commerciales? La question est plus ample. Il s'agit bien plutôt de ce que l'on pourrait appeler le duel éternel entre l'Europe et l'Asie, de la trop lourde pression de celle-ci sur celle-là. Les plus avancés parmi les peuples européens n'en sont plus tout-à-fait, avons-nous dit, au stade de l'économie purement nationale. Leur vie économique ne saurait se passer de l'échange. Besoin incompressible, vital. Des économistes l'ont assimilé, pour les peuples, à la fonction respiratoire. En un certain sens, l'Europe est un continent pauvre, pauvre, en particulier, de la plupart des produits des terres tropicales ou équatoriales. Bouillonnante d'activité comme nous la trouvons à la fin du quinzième siècle, il semble que l'Europe ne puisse s'empêcher de s'articuler à tous les mondes, fût-ce en brisant tous les obstacles. Son trop-plein de vie le lui commande, mais d'abord les nécessités de sa subsistance. Veut-on se rendre compte, en effet, de l'irrésistible poussée? Considérons l'importance du trafic européo-asiatique, l'ensemble des besoins que l'Europe avait alors à satisfaire. En 1432 Bertrandon de la Broquière, écuyer tranchant de Philippe le Bon, duc de Bourgogne, voyait arriver à

²⁹ Voir Henri Hauser et Augustin Renaudet, *Les Débuts de l'Age moderne*, pp. 59-62. (Peuples et civilisations, Histoire générale publiée sous la direction de Louis Halphen et Philippe Sagnac, Félix Alcan, Paris 1929).

Damas, venant de La Mecque, une caravane de trois milles chameaux. Ce seul chiffre est déjà évocateur. Tout le luxe religieux de l'Église romaine contribue à alimenter le commerce du Levant. Etoffes, tapis pour décorations, avec figures tissées ou brodées de lions, d'éléphants, d'aigles, de faisans, de paons, de licornes, de basilics ou de griffons, viennent des ateliers arabes ou byzantins.³⁰ Mais l'on tire encore, et principalement de l'Inde et de la Chine, des cargaisons de sucre, de coton, des substances tinctoriales, en particulier l'alun. Or l'alun, introuvable en Europe, avant la découverte des gisements de Tolfa, dans l'État romain,³¹ est indispensable à l'industrie textile. Et qui a besoin d'apprendre l'extraordinaire essor de cette industrie, dans le midi de la France, en Italie et dans les Pays-Bas, au lendemain des croisades?

Le principal article de ce commerce d'importation est pourtant constitué par les épices. Les concurrences acharnées auxquelles ce commerce donna lieu, disent assez quelle place considérable le poivre, le gingembre, le girofle et autres « aromates », ont pu tenir dans la vie des gens du Moyen Age. Cette place est si grande qu'on a peine aujourd'hui à se la figurer. Les épices ont leur rôle à jouer, non seulement dans l'art culinaire de l'époque, mais dans une industrie en quelque sorte vitale, la pharmacopée. Elles vont atteindre pres-

³⁰ Jean Guiraud, *Histoire partielle, Histoire vraie*, (Paris, 1912), II, p. 142.

³¹ Jean Guiraud, *Histoire partielle, Histoire vraie*, (Paris, 1914), I, p. 262. Henri Hauser et Augustin Renaudet, *Les Débuts de l'Âge moderne . . .*, p. 49.

qu'à la valeur de métaux précieux, si bien que les fluctuations de leur prix deviendraient comme l'indication barométrique du mouvement des affaires. Ne cite-t-on point tel évêque de Pamiers qui, en 1380, évaluait ses rentes annuelles au cours du poivre.⁸² Et ce n'est pas pour rien, non plus, que le langage d'alors broda, autour de ce mot « épices », tant de locutions imagées; que l'on se prit à dire « une fine épice », pour désigner un homme fin, spirituel ou rusé; que, pour faire compliment de leur esprit aux personnes petites de taille, on disait encore: « c'est dans les petits sacs que sont les bonnes épices »; que l'on parla de « chère épice » pour toute marchandise de prix surfait; que l'on usa encore de ce mot « épice » pour désigner primitivement les dragées ou confitures offertes par le plaideur heureux au juge et au procureur, en attendant que les dragées judiciaires se muassent en une substance moins fondante.

« Il me redemandait sans cesse ses épices;
Et j'ai couru tout bonnement dans les offices,
Chercher la boîte au poivre . . . »

fait dire Racine, à l'un des personnages des *Plaideurs*.

L'Europe, continent pauvre, souffrait, à l'époque où nous sommes, d'une gêne encore plus pénible peut-être et qui lui venait de la rareté des métaux précieux. Simples étalons de valeur tout d'abord, l'or et l'argent, une fois disparu le système de paiement en nature, sont devenus des moyens d'échange. Comment dire

⁸² Eugène Déprez, *Les Causes et les origines des grandes découvertes*, (*The Canadian Historical Association, Report of the annual meeting*, 1930).

l'émoi et les convoitises éveillés par ce changement? Réduit à la production de la seule Europe, production très faible, le numéraire devint très vite insuffisant. Cependant l'accroissement progressif du commerce, l'évolution déjà commencée de l'économie nationale vers le stade international, en faisaient sentir comme un angoissant besoin. Dans les grands États, on ne craint rien tant, affirment des contemporains, que la *voidange* des espèces.³³ « Fisc et peuple, dit Michelet, n'ont qu'un cri, l'or ». De Gênes, de Florence, de Venise, marchands et banquiers dépêchent des prospecteurs de tous côtés, notamment en Afrique. Pour le noter en passant: les Centurione, banquiers génois, qui, en 1447, envoyaient au Sahara quérir des renseignements sur la provenance de l'or de Guinée, sont les mêmes qui, trente ans plus tard, prendront à leur service Christophe Colomb. C'est à cette époque qu'on signale, dans l'Europe centrale, en Allemagne, dans le Tyrol, en Bohême, en Hongrie, une résurrection fiévreuse des industries minières, l'exploitation reprise de gîtes abandonnés depuis le temps des Romains.³⁴ Pendant le même temps, dans les laboratoires, les alchimistes se morfondent à la recherche de la pierre philosophale. Lorsque de Heredia nous montre routiers et capitaines, « ivres d'un rêve héroïque et brutal », on voit donc quelle justesse s'attache à ce trait de psychologie des découvreurs.

³³ A. Sarraut, *Grandeur et servitude coloniales*, (Paris, 1931), p. 48.

³⁴ Hauser et Renaudet, *Les débuts de l'Age moderne*, pp. 51-52.

III

Le « fabuleux métal » n'était pourtant pas seul à obséder l'esprit de ces hommes. D'autres étoiles plus hautes y flottaient, autant qu'à l'avant de leurs caravelles. On ne saurait refuser aux découvertes quelques autres causes, d'ordre moral ou spirituel. Ils s'en faut, tout d'abord, que les hommes du quinzième siècle se représentent les mondes inconnus, ceux d'Orient en particulier, comme vides d'humains. À l'égard de ces mondes, ils se reconnaissent même, et comme un mandat impérieux, ce que l'on appellerait aujourd'hui, le « devoir de l'homme blanc ». S'il est vrai, au reste, que Dieu ne démissionne jamais de ses desseins dans l'histoire; et « si les cieux », pour employer une formule de Bossuet, « se meuvent de ces mouvements éternels . . . », c'est « pour les élus de Dieu que tous les ressorts se remuent », il ne se peut que les hautes préoccupations d'un monde chrétien comme le Moyen Age ne soient entrées, pour leur part, dans l'anxieuse et suprême attente dont frissonnait l'époque. Et ceci nous amène aux deux pays qui, les premiers, se sont aventurés sur la route de l'inconnu: pour eux, plus que pour tout autre peut-être, ont compté les causes morales.

Quelle étonnante et prodigieuse fortune que celle du Portugal du quinzième et du seizième siècle! Et quelle leçon pour les petits peuples, enclins à se retrancher derrière leur jeunesse ou leur faiblesse numérique, pour excuser leur médiocrité! C'est, en effet, ce petit pays dont la population ne dépassait pas le million et

demi, qui, le premier, franchira un jour l'équateur africain, ira planter ses *padrões* au delà du Cap des Tempêtes; lui encore qui, s'élançant hardiment dans les mers de l'Inde, réussira à y fonder l'empire commercial le plus vaste qu'on eût encore connu, entreprise qui reste bien la plus audacieuse de l'histoire. Dès les premières années du 16^e siècle, le roi Emmanuel pourra s'intituler pompeusement roi du Portugal et des Algarves, sur la côte européenne et sur la côte africaine, seigneur de la Guinée et de la conquête de la navigation et du commerce de l'Ethiopie, de l'Arabie, de la Perse et des Indes. « Vous, Portugais, aussi faibles en nombre que vous êtes vaillants, ne songez pas à votre propre petitesse », chantera leur poète; et il évoquera « la petite maison lusitane . . . , en Asie sur toute souveraine ». « Les Portugais », dira Vivès, « nous ont montré des routes du ciel et de la mer qui n'étaient pas connues auparavant même par ouï-dire . . . ; grâce aux Portugais le genre humain a vu s'ouvrir son propre univers ».³⁵

Et le dernier mot de cet extraordinaire destin, est-ce le prononcer que de faire intervenir la géographie et de citer, par exemple, l'expression imagée d'Eugenio d'Ors: Portugal, « balcon ouvert sur l'infini » ? Il va de soi qu'une sorte de prédestination géographique poussait les peuples riverains de la mer océane à s'y élancer les premiers. Le Portugal appartient, en outre, à ces petits pays maritimes, tels la Phénicie, la Grèce antique, les Pays-Bas, l'Angleterre, le Japon, qui ont

³⁵ Cité par Hauser et Renaudet, *op. cit.*, p. 423.

cherché comme naturellement dans la mer un prolongement de leur territoire en même temps que la plus étonnante fortune. Mais, dans le cas de la péninsule ibérique, Portugal et Espagne, on ne se passe point d'ajouter à la géographie un autre dynamisme: celui des races. « Dans l'histoire des autres peuples », écrit l'historien des Papes, Louis Pastor, « les croisades ne forment qu'un épisode: l'existence de la nation espagnole a été pendant sept siècles une croisade permanente ».³⁶ Nation de croisés, elle l'est à divers titres. La lutte contre l'Islam figure, pour elle, un suprême effort de volonté de 700 ans; la péninsule fut aussi le théâtre de plusieurs croisades prêchées et organisées, selon la mode de l'époque; mais il faut encore ajouter que nulle race peut-être, ne fut plus que celle-là de sang et de formation chevaleresques. A l'appel des natifs et des Papes, maintes fois les croisés de toute l'Europe et surtout ceux de France ont franchi les Pyrénées. Dans la seule année 1087, quatre armées, recrutées parmi les chevaliers de toutes les provinces de France, se portent au secours de leurs frères d'Espagne, contre les Almoravides.³⁷ De 1018 à 1250, s'organisent plus de trente de ces expéditions.³⁸ La guerre finie, beaucoup de ces chevaliers errants s'établissent au delà des monts, sur des fiefs reçus en récompense. Et voilà bien de quel mélange et de quelle coulée héroïque sont

³⁶ Louis Pastor, *Histoire des Papes depuis la fin du Moyen Age*, II, p. 329.

³⁷ Louis Halphen, *L'Essor de l'Europe . . .*, pp. 56-59, 215, 225-26.

³⁸ Boissonnade, *Du nouveau sur la chanson de Roland*, p. 83.

sorties les nations espagnole et portugaise. Un incroyable esprit d'aventure et d'entreprise va se développer au cours de ce qu'on appelle là-bas, les « grandes algarades », randonnées épiques contre l'ennemi. Aussi quel magnifique personnel d'aventuriers la *reconquista* enfin terminée mettra en disponibilité! Et quoi de plus facile et de plus juste que de se figurer l'élan portugais ou espagnol vers les découvertes, comme la continuation d'une aventure qui, ne trouvant plus à s'occuper en son pays, tend à en sortir. L'ébullition chevaleresque sera telle, au fond de l'âme de ces féodaux, que ni les suprêmes aventures du Nouveau-Monde, ni les chevauchées de Charles-Quint, ne parviendront à l'apaiser. Incapables de poser des limites à leurs rêves, les uns se jetteront dans l'extravagance, rêveront l'impossible. Et l'on verra fleurir le règne des Amadis et des Don Quichotte. D'autres se livreront à un idéalisme plus solide. N'ayant plus de terres à conquérir, ils voudront le ciel. Les solitudes se peupleront de mystiques. Et dans cette tendance de l'âme castillane, en proie au vertige des grandeurs et travaillée de rêves inassouvis, des historiens retraceront l'origine de l'idéalisme térésien.⁸⁹ Mais, en ce monde d'hidalgos menacés de désœuvrement, l'on voit comme il sera facile aux *conquistadors* de pratiquer l'embauchage, sans autre peine que de proposer de nouvelles aventures et une nouvelle croisade.

Car c'est bien de croisade qu'il s'agit encore. Les causes économiques ne laisseront pas, cela va de soi,

⁸⁹ Abbé Rodolphe Hoornaert, *Sainte Tère, écrivain*, (Paris, 1925), pp. 229-31.

d'entrer en jeu et de faire sentir toutes leurs prises. C'est bien pour arracher aux thalassocraties italiennes le monopole des épices que les Portugais tenteront, bien avant la chute de Constantinople, les premières étapes de la circumnavigation de l'Afrique. De même sera-ce pour découvrir, « au pays des aromates », une route par mer plus courte que celle des Portugais par la Guinée, que le fils du tisserand génois, l'agent des Centurione, banquiers de Gênes, s'embarquera en 1492. Et M. de La Roncière nous a démontré que le grand découvreur cherchait à la vérité, sur un autre revers du monde, le « fabuleux métal ». ⁴⁰ Mais cela ne l'empêchait pas de regarder plus haut. Et l'on retrouve ici cette pression de l'Asie dont nous parlions tout à l'heure. Pression permanente, elle n'a jamais cessé de dresser le vieux continent contre l'Europe, comme s'il s'acharnait à y voir son prolongement ou son déversoir naturel, un cap asiatique à l'extrême couchant. Pression tantôt économique, tantôt militaire, tantôt morale et doctrinale, quand elle ne résume pas à la fois tous ces périls.

Essayons ici de nous rappeler en quelles transes les Européens de la fin du Moyen Age et notamment du quinzième siècle n'ont cessé de vivre. Après l'invasion islamique l'offensive mongole; après celle-ci l'offensive ottomane; et bientôt les deux cornes du Croissant se resserrant comme un étau pour étreindre tout le bassin de la Méditerranée. Tel est le cycle des grands

⁴⁰ Gabriel Hanotaux et Alfred Martineau, *Histoire des colonies françaises et de l'expansion de la France dans le monde*, (Paris, 1929), I, p. XXXV.

cauchemars de l'époque. Notons seulement que, de 1442 à 1492, soit pendant un demi-siècle, l'on ne compte pas moins de six appels de la papauté à la guerre sainte contre l'Islam.⁴¹ Dès son avènement, en 1445, Calixte III s'engage par serment solennel à sacrifier les trésors de l'Église et jusqu'à sa propre vie, s'il le faut, pour arrêter la marche victorieuse du Croissant.⁴² En 1463 Pie II prend lui-même la tête de la croisade contre les Turcs. L'année même qui précède la découverte de l'Amérique, Innocent VIII organise contre les Turcs, une croisade par terre et par mer. Faut-il donc s'étonner si, rebutés par l'indifférence ou l'égoïsme des princes chrétiens, les Papes aient cherché secours et appui ailleurs, au risque même de se heurter à la chimère? Justement une croyance plus ou moins fondée plaçait alors, du côté de l'Orient, deux puissances considérables, amies du christianisme: le Négus d'Abyssinie, le mystérieux « Prêtre Jean »,⁴³ et le Grand Khan, qu'on disait régner quelque part dans l'Inde. Mais alors, un plan aussi magnifique qu'ingénieux ne

⁴¹ Louis Bertrand, *Histoire d'Espagne*, (Paris, 1932), pp. 313-15.

⁴² Louis Pastor, *Histoire des Papes depuis la fin du Moyen Age*, II, pp. 328-29.

⁴³ Ce « Prêtre Jean » semblerait avoir existé au 13^e et au 15^e siècle. Au 14^e siècle on commence à le situer en Abyssinie. Voir, à son sujet, Louis Halphen, *L'Essor de l'Europe* (*op. cit.*), p. 442; Henri Hauser et Augustin Renaudet, *Les Débuts de l'Age moderne*, pp. 54, 66; Gabriel Hanotaux et Alfred Martineau, *op. cit.*, p. XXVIII. Voir encore les récits de voyage de Marco Polo. Le voyageur vénitien n'a pas inventé le « Prêtre Jean », mais nul peut-être ne l'a autant popularisé en Europe. Plusieurs chapitres du voyage de Polo en Chine nous racontent les faits et gestes du « Prêtre Jean ».

serait-ce point d'utiliser ces alliés possibles, pour prendre à revers la puissance islamique, maintenant surtout que, du côté de l'Occident, le Portugal et l'Espagne avaient recouvré ou presque la liberté de leurs mouvements? Il n'est point douteux, en tout cas, qu'il exista pour cet objet toute une politique de la Papauté, qui porte même un nom dans l'histoire: le « Plan des Indes ». ⁴⁴ Dès 1245, Innocent IV avait dépêché au khagan mongol deux ambassades pour le gagner à la foi chrétienne et l'induire à se jeter sur les derrières du monde arabe et turc. Saint Louis se laissera prendre lui-même à cette illusion. ⁴⁵ En 1454, au lendemain des premières découvertes portugaises sur la côte africaine, Nicolas V croit l'heure opportune de ressaisir la vieille idée pontificale. Dans sa bulle de cette année-là au roi du Portugal, il émet le vœu que l'on puisse « rendre cette mer océane navigable jusqu'aux Indes, qu'on dit soumises au Christ; puis qu'on entre « en relations avec ces peuples », en vue de les ébranler « pour venir au secours des chrétiens d'Occident contre les Sarrasins et les ennemis de la foi. » ⁴⁶ Projet chimérique! Et pourtant voilà bien l'une des vues idéalistes qui, après la prise de Ceuta, avait fait se tourner Don Henri vers la conquête de la côte africaine. ⁴⁷ Et le grand Albuquerque n'essaiera-t-il

⁴⁴ Voir Louis Bertrand, *Histoire d'Espagne*, p. 318.

⁴⁵ Louis Halphen, *L'Essor de l'Europe*, pp. 422-24.

⁴⁶ Cité par Louis Bertrand, *Histoire d'Espagne*, (Paris, 1932), pp. 317-18.

⁴⁷ Edgar Prestage, *The Portuguese Pioneers*, (London, 1933), pp. 30, 32.

point de réaliser quelque chose de la politique papale, lorsque, pour briser la coalition turco-arabe, il songera, avec l'aide du « Prêtre Jean », à cette audacieuse entreprise: ruiner l'Egypte par un détournement du Nil, puis aller saisir à La Mecque le corps du Prophète et s'en faire une monnaie d'échange contre les lieux saints?⁴⁸ Christophe Colomb ne fut-il pas, lui aussi, un exécuteur du « Plan des Indes »? Dans son *Histoire d'Espagne*, Louis Bertrand a réuni là-dessus des textes qui ne sont pas loin d'imposer la conviction.⁴⁹ Nous savons en tout cas par le *Journal de bord* de Colomb, tel qu'il nous a été conservé par Las Casas, que les souverains catholiques l'avaient envoyé, dans le pays des Indes pour cette fin entre autres: « y voir les princes, les peuples, les terres, leur disposition et tout le reste, et la manière dont on pourrait s'y prendre pour convertir ces contrées à notre sainte foi »? Louis Bertrand n'hésite pas à écrire: « la découverte de l'Amérique fut la dernière croisade contre l'Islam. »

Causes morales, causes économiques, nous tenons là le faisceau des plus actives impulsions d'où procèdent les découvertes. Les Portugais, dégagés plus tôt de l'étreinte du Croissant, s'y sont mis les premiers. Un de leurs princes, Don Henri, les y aidera puissamment. Grand homme de mer et grand savant, il aurait réuni à son observatoire, fixé légendairement, dit-on, à la pointe du Cap Saint-Vincent, à Sagres,⁵⁰

⁴⁸ Hauser et Renaudet, *op. cit.*, p. 66.

⁴⁹ Louis Bertrand, *op. cit.*, pp. 310-13.

⁵⁰ L'existence de l'école de Sagres est contestée même par des historiens portugais.

quelques-unes des meilleures têtes de l'époque. La supériorité manoeuvrière de leurs vaisseaux sera aussi aux Portugais d'un appoint considérable. Pendant quelque temps la recherche de l'Orient par la route de l'Ouest, à travers la mer océane, les tentera bien quelque peu. Et nous le verrons plus loin. Mais la route qui finira par les hypnotiser, c'est celle de l'est. Méthodiquement, usant de toutes les ressources techniques alors connues, ils entreprendront ce périple de l'Afrique que Barthélemy Diaz devait mener jusqu'au Cap de Bonne-Espérance en 1487.

Gens pratiques autant qu'audacieux, ils auront soin de s'assurer de façon exclusive le fruit de leurs découvertes. Bulles papales, traités avec l'Espagne y pourvoieront. Un jour viendra où ils seront maîtres de toutes les routes de l'Orient, et où une seule route vers les Indes aura encore chance d'être tentée: celle de l'Ouest. Le coup de génie de Colomb fut de chercher de ce côté. Et voilà comment, cinq ans après l'apparition des caravelles portugaises à la pointe méridionale africaine, éclaterait le coup de tonnerre de 1492 qui relèguerait au second plan l'exploit de Diaz. Colomb eut-il jamais conscience d'avoir touché un continent qui n'était pas l'Asie? Il semble bien prouvé qu'il partait pour les Indes et nul autre point du monde. Son *Journal de bord* ne laisse pas l'ombre d'un doute là-dessus; il avait emporté des lettres de créance pour les rois ou les princes de l'Inde. L'intitulé de l'épître de Colomb annonçant la découverte est libel-

lé comme suit: « De insulis Indiae supra Gangem ». ⁵¹ Et lorsqu'il toucha Cuba, à son second voyage, il se crut dans le royaume du Grand Khan et il envoya à sa recherche deux ambassadeurs, porteurs de la lettre de créance des souverains d'Espagne. ⁵² « L'Amiral était convaincu qu'il allait aborder en ligne directe à la Chine ou au Japon; et il est mort persuadé qu'il avait découvert ce qu'il allait chercher, la côte occidentale de l'Asie, rien d'autre et rien de plus », a écrit Henry Harrisse. ⁵³ Des historiens ont même expliqué, par cette méprise ou cette illusion, la disgrâce et les infortunes de Colomb. On ne lui pardonnait ni d'avoir trouvé si peu d'or, ni d'avoir manqué la bonne route pour aller au pays des épices. ⁵⁴ Sa popularité n'aurait pas duré plus de six mois. ⁵⁵

Cette controverse importe peu pour l'avenir des découvertes américaines et pour l'histoire du Canada. Si la route occidentale vers le pays des « aromates »

⁵¹ Voir Harrisse, *Jean et Sébastien Cabot*, (Paris, 1892), note, p. 45.

⁵² Louis Bertrand, *Histoire d'Espagne*, (Paris, 1932), p. 325. Hauser et Renaudet, *op. cit.*, p. 56.

⁵³ Cité par Louis Bertrand, *Histoire d'Espagne*, pp. 324-25. Il est à noter que Harrisse corrigea plus tard ce jugement dans *The Discovery of North America*. Si l'on en croit Navarette, Christophe Colomb, au cours de son second voyage (1494), aurait obligé son équipage, mousses compris, de venir à bord de sa caravelle, jurer par devant notaire, sous peine, en cas de rétractation, d'avoir la langue coupée, que Cuba confinait à la Chine et que d'Espagne on pouvait s'y rendre à pied sec. (Texte emprunté à Harrisse, *Les Corte-Real et leurs voyages au Nouveau-Monde*, (Paris, 1883), p. 134.

⁵⁴ Hauser et Renaudet, *op. cit.*, p. 57.

⁵⁵ Un citoyen américain (Harrisse), *Le Quatrième centenaire de la découverte du Nouveau-Monde*... (Gênes, 1892), p. 33.

n'est pas encore trouvée, la route vers l'Amérique est ouverte; et elle ne sera plus fermée. Le voyage de Colomb représente un moment unique dans l'histoire et tel, qu'après la venue du Christ, qui est d'un autre ordre et transcendant, l'on ne sait s'il s'en trouve qui ait pesé d'un pareil poids sur le destin de l'humanité. Un envoyé de Maximilien disait en 1494, dans une harangue à Ferdinand le Catholique: « Nous avons accouru à Madrid et à Lisbonne, comme jadis les Mages, pour saluer dans les « Espagnes » l'étoile annonciatrice que Dieu a fait briller sur vos Empires naissants ». ⁵⁶ Un si grave événement ne pouvait manquer de faire travailler les imaginations et de stimuler l'esprit d'entreprise. ⁵⁷ Le 8 mai 1497, les quatre navires de Vasco de Gama quittaient le Tage; le 18 mai 1498, ils touchaient à Calicut. Désormais la terre des épices était liée à Lisbonne. La fermentation des esprits s'accrut encore. Et quelle commotion dans le monde lorsqu'on s'aperçut que les épices coûtaient cinq fois moins cher à Lisbonne qu'à Venise, et qu'une petite caravelle en pouvait emporter à elle seule la charge d'une caravane? ⁵⁸ Quelle joie, même à Rome, à la nouvelle de la conquête de Malacca et lorsqu'une ambassade portugaise vint offrir au Pape, comme les prémices de cette

⁵⁶ Cité par Eugène Déprez, *Les Causes et les Origines des grandes découvertes*, (*The Canadian Historical Association*, May 1930), p. 53.

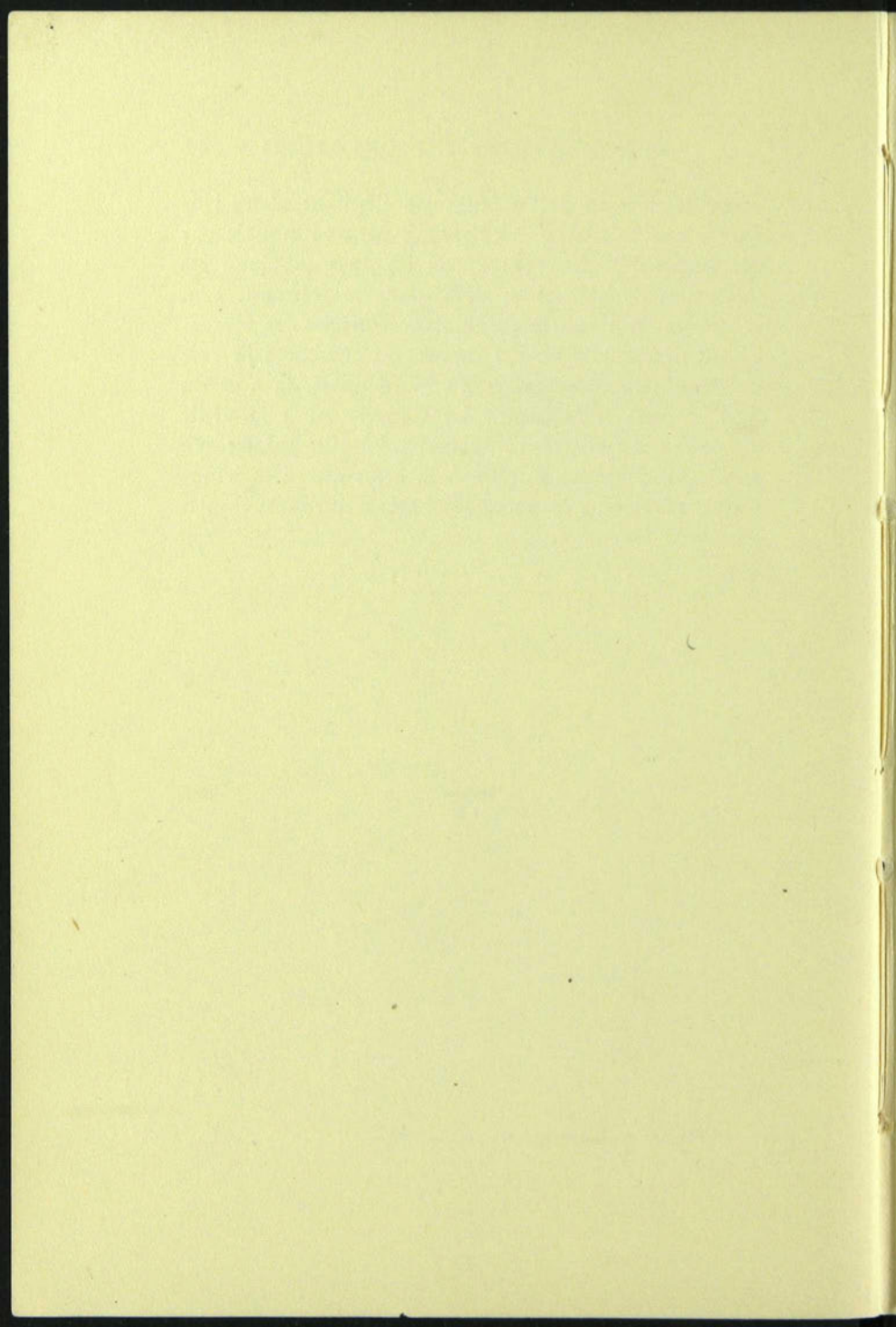
⁵⁷ L'*Epistola* de Colomb eut, dès 1493, huit éditions. Elle fut publiée à Rome, en France et en Belgique. (Harrisse, *Jean et Sébastien Cabot*, Paris 1892, note, p. 46).

⁵⁸ Hauser et Renaudet, *op. cit.*, p. 60. A. Sarraut, *Grandeur et servitude coloniales*, p. 49.

nouvelle portion de l'univers, un éléphant, deux léopards, une panthère, des chevaux persans montés par des Indiens! ⁵⁹ La course vers les pays fabuleux est désormais déchaînée; et déjà, dans le lointain, l'on entrevoit les rivalités coloniales. Puisque les Portugais détiennent la voie d'Orient, on cherchera la voie du Nord, du Nord-est et du Nord-ouest, la voie du Sud, la voie d'Occident. Le Canada est à la veille de naître à l'Histoire. Jusqu'ici l'étoile polaire n'a servi que de point d'appui à la boussole. Les temps sont proches où c'est vers l'astre même que vont cingler les caravelles.

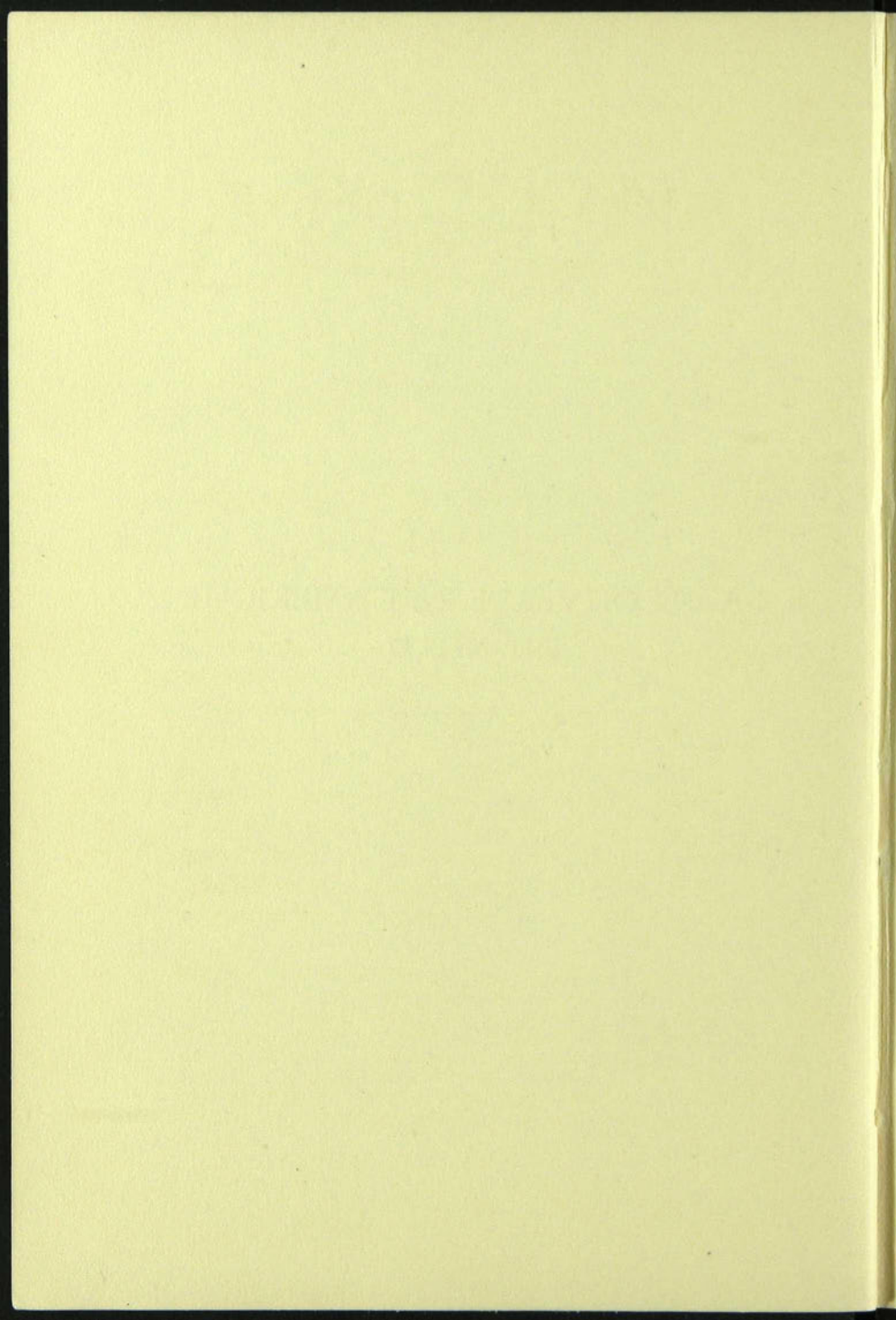


⁵⁹ Hauser et Renaudet, *op. cit.*, p. 423.



LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE
DU NORD

Les Anglais





LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE DU NORD

Les Anglais

CE chapitre pourrait aussi bien s'intituler: la course vers les routes de l'Ouest.¹ Il faut, en effet, se nettoyer l'esprit de quelques vieux clichés de manuels. Nous avons pris l'habitude de nous figurer Colomb et les précurseurs de Cartier comme des chercheurs de terres nouvelles, alors qu'en vérité, ils furent tout autant et peut-être davantage des chercheurs de routes vers une vieille terre: l'Asie. Erreur d'une histoire trop souvent écrite et enseignée, indépendamment de la cartographie. Nous l'avons dit

¹ Nous citerons fréquemment, en ce chapitre et en celui qui va suivre, Henry Harrisse. Cet aveu n'entend pas être une excuse. Harrisse put donner en quelques partis pris. Il reste, pour l'étude de la découverte de l'Amérique du Nord, l'admirable pionnier et, même après vingt ans, l'une des sources les plus riches de cette histoire. Si l'on enlevait à quelques compilateurs et à quelques historiens ce qu'ils ont emprunté à ce bénédictin, leurs ouvrages s'aminciraient considérablement. (*Note de l'auteur.*)

plus haut: à l'heure où les Portugais cherchaient la route vers l'Inde par l'est, la grande originalité de Colomb fut de la chercher par l'ouest. Et, pour peu qu'on y songe, quoi de plus naturel que cette visée des premiers découvreurs? C'est graduellement qu'aux yeux de l'Européen se déchira le brouillard de la mer occidentale. Qu'y avait-il au juste au delà de la « grande eau »? Une île? Des îles? Une mer libre, vide, de l'Europe à l'Asie? Encore que, dès 1501, les Portugais pensent avoir touché la terre ferme;² et que, même un an ou deux auparavant, Juan de la Cosa croie avoir affaire soit à un continent, soit à une île de dimension continentale, il s'en faut que pour tous, le voile soit déchiré et le soit totalement. Sur quelques cartes des premières années du seizième siècle, il semble que l'Amérique surgisse de l'océan par lambeaux ou par blocs erratiques. On dirait de formidables monstres marins dont le troupeau se multiplie, s'agglutine peu à peu et finit par donner à la terre américaine sa forme actuelle. Mais après quelle longue période de doutes et de tâtonnements! Pendant longtemps, et jusqu'à l'époque de Cartier, navigateurs anglais, français, espagnols et portugais, partiront à la découverte d'un chemin vers la Tartarie, vers le pays de l'or et des épices. Tout au plus chercheront-ils à percer ce que l'on est alors convenu d'appeler le « secret de Terre-Neuve ».³ Même découverte et partiellement explorée,

² H. P. Biggar, *Les Précurseurs de Cartier . . .*, 1497-1534, (Ottawa 1913), pp. 66-67.

³ H. P. Biggar, *Les Précurseurs de Cartier . . .*, pp. 107, 108, 173, 183.

ils ne laisseront pas de prendre encore cette « terre neuve » pour le Cathay ou la Chine orientale, le royaume du Grand Khan, une énorme saillie du continent asiatique vers l'orient. Ainsi pense Barthélemy Colomb en son esquisse cartographique de 1503. Une carte de Waldseemüller, qui est de 1507, une autre de Stobnicza, qui est de 1512, et un globe de l'astronome allemand, Johannes Schöner, de 1520, tendent à représenter l'Amérique, comme un continent à part. Les cartes vérazzaniennes ou dieppoises séparent nettement, elles aussi, l'Asie de l'Amérique.⁴ Cependant un opuscule de Schöner, paru en 1533, revient encore à l'idée d'une Amérique du nord soudée à l'Asie.⁵ Et vers le même temps toute une famille de cartes et de globes s'emploiera à prolonger l'illusion. N'est-ce point en un document de 1540 et qui n'est autre que la « Commission de François 1er à Jacques Cartier pour l'établissement du Canada », que les terres de Canada et Hochelaga sont données comme « faisant un bout de l'Asie

⁴ La mappemonde de Desceliers, de 1550, contient cette légende : « Aulcuns cosmographes ont conjoint Lasie avec la Floride, neuvue espaigne, Terre ferme et amérique, et disent estre partie de Lasie, mais lopinion diceulx nest a ensuyir autant quelle nappert par certaine expérience ne par raison ». (Cité par Harris, *La Cartographie vérazzanienne* (Paris, 1896), p. 5. Une autre opinion se fera jour. Celle-ci séparera l'Amérique du Sud de l'Asie, mais continuera d'y rattacher l'Amérique septentrionale. C'est ce que fait Ruysch en sa carte qui figure dans le *Ptolémée* romain de 1508.

⁵ Voir *A Book of Old Maps...* (publié par Cambridge Harvard University Press, 1926), pp. 16, 34. Voir sur ce point une longue dissertation historique dans Harris, *The Discovery of North America*, (Londres et Paris, 1892), pp. 77-124.

du côté de l'Occident » ?⁶ Au fait, quelle meilleure preuve de l'ignorance générale sur ces pays d'outre-mer que les autorisations ou missions plaisantes données aux commandants des caravelles, de conquérir militairement ces terres lointaines, de s'emparer de leurs « villes et châteaux ». Le jour viendra pourtant où l'on s'apercevra qu'un continent véritable fait le barrage entre l'Europe et l'Asie.⁷ Au vrai ce Nouveau-Monde apparaissait si différent du Cathay décrit par Marco Polo, qu'entre les deux toute identité répugnait. Mais, même alors, on sera long à se persuader que le barrage soit sans fissure, tellement la fascination du mirage d'Orient, la recherche des métaux précieux et des épices, ces autres mines d'or, allaient continuer d'hypnotiser les Européens. Ne trouvant ni les uns ni les autres sur la « terre neuve », on se mit à chercher, à travers elle, une issue vers l'Orient. Christophe Colomb plaçait cette issue non loin du canal actuel de Panama. En 1524, Fernand Cortès proposait à Charles-Quint de faire faire des recherches entre la Floride et les Bacca-laos. Charles-Quint était d'avis de chercher des deux

⁶ *Complément des Ordonnances et jugements des Gouverneurs et intendants du Canada*, (Québec, 1856, p. 5). Biggar, *op. cit.*, p. 148. A la cour de Charles-Quint, on partageait encore en 1541 la même illusion. (La Roncière, *Jacques Cartier*, Paris, 1931, pp. 158, 160.

⁷ C'est sur la carte de Gerardus Mercator (1538), cartographe flamand, diplômé de Louvain, que le nom d'Amérique est donné, pour la première fois, aux deux Amériques. Mercator combat l'idée d'une Amérique partie du continent asiatique. Il croit aussi à l'existence d'un passage au nord-ouest de l'Amérique vers l'Asie, et, par lui, cette idée se perpétuera jusqu'au temps d'Elisabeth. (Voir l'ouvrage déjà cité: *A Book of Old Maps* . . . , p. 55).

côtés du continent. Et ainsi, à travers la terre, ce sera toujours une route vers l'Ouest que les marins ne cesseront de chercher, à la latitude de Lisbonne et de Cadix, mais aussi au sud-ouest et au nord-ouest.⁸ Et puisqu'à cette route de l'Ouest vers les Indes et vers les épices s'attachaient de si vastes intérêts, qu'elle menaçait de bouleverser considérablement la fortune des peuples européens riverains de l'Atlantique, comment n'eût-on pas mis, à débrouiller le mystère, une sorte d'âpreté haletante ? Entre les années 1431 et 1492, c'est-à-dire pendant les soixante ans qui précèdent le premier voyage de Colomb, on relève déjà dix-huit entreprises maritimes pour la traversée de l'océan.⁹ Mais combien l'élan s'accéléra lorsque le but parut plus accessible ! Selon un ordre de la reine Isabelle et qui est de 1494, un vaisseau devait chaque mois faire voile d'Espagne vers le Nouveau-Monde, pendant qu'un autre en reviendrait. Mais à fouiller le « secret de la Terre Neuve » les Espagnols ne seront pas seuls. Il est vrai que, depuis mai 1493, une sentence arbitrale du Pape Alexandre VI dirimant un conflit portugalo-espagnol, a consacré les droits de l'Espagne sur toutes les terres au delà d'une ligne « tracée du pôle Nord au pôle Sud... et passant à cent lieues » à l'ouest des

⁸ Les cartes d'origine vérazzaniennes indiquent un passage, de l'Atlantique au Pacifique, par le nord-ouest, sous forme d'une grande ouverture s'évasant à proximité de la *Terra Laboratoris*. Une carte de même origine, due à Sébastien Munster, (*Ptolémée* de 1540), porte à l'endroit de l'ouverture : *Per hoc fretum iter patet ad Molucas*. (Henry Harrisse, *La Cartographie vérazzanienne*, Paris, 1896, p. 4).

⁹ Henry Harrisse, *The Discovery of North America*, (Londres et Paris, 1892), pp. 651-600.

Açores. Un bref du 25 septembre de la même année a encore attribué d'avance à l'Espagne toutes les découvertes faites au cours d'explorations dans le sud et vers l'ouest. Défense a même été signifiée aux autres princes d'aborder à ces terres, sous peine d'excommunication *ipso facto*. Aucun de ces documents pontificaux ou diplomatiques n'empêchera toutefois les autres nations de se lancer à la recherche du fameux passage. Pour les dix ans qui ont suivi la découverte de l'Amérique, l'histoire relève les traces authentiques de pas moins de quatre-vingts voyages de ce côté-ci de l'océan.^{9a}

I

Les Anglais, les premiers peut-être, après Colomb, tenteront le chemin de l'ouest vers Cathay. Depuis 1485, l'Angleterre a pour souverain le Tudor, Henri VII. Ce Tudor eut avant bien d'autres le soupçon de la destinée maritime de l'Ile britannique; il jeta même les bases de cette future grandeur. Deux thalassocraties accaparaient alors le commerce extérieur de l'Angleterre: celle des Hanséates, ou des Allemands des villes de la Hanse, et celle des Vénitiens, ou des « galères des Flandres », comme on disait alors. Les premiers dominaient la Baltique et possédaient même à Londres un dépôt célèbre appelé Seelyard; les autres gardaient la haute main sur le commerce du Levant. Henri VII entreprit de libérer le commerce anglais de cette double tutelle; et il se prit à ébaucher ce qui allait devenir avec

^{9a} Harry Harrisse, *The Discovery of North America*, p. 653.

le temps les fameux Actes de navigation.¹⁰ Dès la première année de son règne, le Tudor prescrira l'importation des vins de France sur navires anglais, gallois ou irlandais. Au prix d'une guerre de tarifs avec Venise, il essaiera d'étendre cette règle aux vins de malvoisie; il y soumettra même, plus tard, le pastel toulousain réclamé par la draperie anglaise. Et pendant qu'il fait effort pour confier au Danemark le commerce d'Islande et pour commercer en droiture avec Riga et Dantzig, il décrète que, dans les ports de leur pays, ses sujets ne pourront charger leurs exportations sur des navires étrangers qu'en l'absence de tout fret anglais disponible. On devine déjà, avec quelle avide curiosité, un esprit comme Henri VII devait accueillir les rumeurs de routes nouvelles, qui allaient déplacer, dans le monde, l'axe de la vie commerciale. Les entreprises des mariniers d'une ville de son royaume eussent à elles seules éveillé l'attention du souverain. Centre alors du commerce de l'Angleterre avec l'Islande, placé comme un phare d'avant-poste au bord de l'Atlantique, Bristol fourmille d'aventuriers de mer où figurent peut-être des précurseurs de Colomb. L'ambassadeur d'Espagne en Angleterre, Pedro de Ayala, écrivait en 1498 à Ferdinand: « Il y a sept ans que les gens de Bristol arment des caravelles pour chercher l'île de

¹⁰ Voir Henri Hauser et Augustin Renaudet, *Les Débuts de l'Age Moderne*, (Peuples et civilisations, Histoire générale publiée sous la direction de Louis Halphen et Philippe Sagnac, Paris, 1929), pp. 16-20, 50-51, 66. — F. York Powell et T. F. Tout, *Histoire d'Angleterre des origines à nos jours*, (trad. française par Edouard Guyot, Paris, 1932), pp. 568-70.

Brazil et les Sept-Cités . . . ».¹¹ De 1476 à 1493, le fait est bien connu: des navires de Bristol visitaient l'Islande et apprenaient ainsi peu à peu la route du nord-ouest.¹²

Ainsi se présente l'aventure des Cabot. On en connaît la substance. En l'an 1497, au commencement de mai, le 2, nous dit-on, soit six jours avant le départ de l'expédition de Vasco de Gama, et cinq ans après l'expédition colombienne, un nommé Jean Cabot, (ou Giovanni Caboto) Génois naturalisé Vénitien, établi en Angleterre depuis quelque temps, partait de Bristol sur un petit navire, monté par dix-huit hommes. Il contournait la pointe sud-ouest de l'Irlande, mettait le cap sur le nord, cinglait droit à l'occident. L'expédition s'était donné pour but, semble-t-il, de chercher, par le nord-ouest de l'Atlantique, une route vers Cathay plus courte que celle de Colomb. Après cinquante-deux jours de mer, le 24 juin au matin, Cabot aurait abordé à un point de la terre canadienne et y aurait arboré à côté de la croix, la bannière royale anglaise et l'étendard vénitien. Le six août suivant, le navire était de retour dans le port de Bristol. Au printemps de l'année d'après, Jean Cabot reprenait la mer, pour poursuivre ses découvertes, cette fois-ci avec plusieurs navires, cinq probablement, et un équipage de trois cents hommes. En Angleterre on espérait le retour de l'explorateur en septembre 1498. Revint-il

¹¹ Cité par Henry Harrisse, *Jean et Sébastien Cabot*, (Paris, 1892), pp. 15, 329.

¹² James A. Williamson, *The Voyages of the Cabots and the English Discovery of North America under Henry VII and Henry VIII*, (London, 1929).

jamais ? ¹³ Quel fut le parcours, quelles furent les découvertes de ce second voyage ? Nous en sommes réduits à de simples conjectures. Ajoutons que ce Jean Cabot avait trois fils : Louis, Sébastien et Sanche, et qu'après la seconde expédition, Sébastien seul continue d'occuper l'histoire.

Telle est, en peu de mots, l'aventure cabotienne.

Brève histoire qui a pourtant déchaîné entre les historiens, gens apparemment placides mais volontiers querelleurs, ce que l'on pourrait appeler une guerre de Cent-Ans. Et il s'en faut que l'on voie poindre la conférence de désarmement. Question historique d'une complexité presque infinie, véritable casse-tête où la vérité est aussi difficile à découvrir que pouvait l'être autrefois, sur la mer ténébreuse, l'île mythique de Saint-Brandan ou les Sept-Cités. Un des spécialistes de l'histoire des Cabot, M. G. R. Prowse, de Winnipeg, écrivait récemment : « Le commentaire cabotien est une affaire extrêmement complexe. Au cours du siècle qui s'est écoulé depuis Humboldt, il n'y a pas deux historiens qui en soient venus aux mêmes conclusions à propos des itinéraires de Cabot ». ¹⁴ Tout, en effet, en cette chronique confuse, mal recueillie, mal étayée, en pu devenir sujet à controverse : la nationalité des Ca-

¹³ Henry Harris, *Did Cabot return from his second voyage?* Le même Harris écrit cependant en son ouvrage, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve*, p. 16 : « On possède aujourd'hui la preuve que ce navigateur, loin d'avoir péri, revint de cette expédition avant le 24 septembre 1498 ».

¹⁴ H. P. Biggar dans *The Voyages of the Cabots and of the Corte-Real to North America and Greenland, 1497-1503*, (Paris, 1903), s'est appliqué à préciser l'itinéraire du second voyage de 1498.

bot, le caractère de Jean et de son fils Sébastien, la date et le nombre de leurs voyages, le rôle de l'un et de l'autre en chacun, l'itinéraire de 1497 et celui de 1498, la date de l'atterrissage en Amérique, mais surtout le lieu de cet atterrissage, les uns le fixant au Lebrador, d'autres à Terre-Neuve, d'autres au Cap-Breton, d'autres encore ailleurs; d'autres enfin . . . nulle part.

Nous n'entreprendrons point de dissiper ce brouillard. Rien n'oblige l'historien à donner pour clair l'irréremédiablement obscur. Et la tentative nous paraît assez vaine d'allumer des flambeaux dépourvus de mèche. Laissant de côté ce qui n'intéresse que la biographie ou la monographie, il nous suffira de chercher une réponse aux questions que voici: quel fut exactement l'itinéraire des vaisseaux de Bristol en 1497 et en 1498 ? Jean ou Sébastien Cabot ont-ils véritablement touché quelque point de l'Amérique du Nord ? Et ce point d'atterrissage, est-il illusoire de prétendre le fixer ? A l'égard de ces trois questions, ce sera mérite, nous semble-t-il, que d'indiquer les positions où il semble que la prudence se doive tenir.

Traisons les héros de l'aventure avec une équité généreuse. Épargnons-leur les querelles d'Allemand si, en quelques vieilles chroniques ou documents, leur nom de Cabot se métamorphose en Calbot ou en Talbot; si, dans l'« *Islario general* » de Santa Cruz (1541-56), Jean paraît sous les nom et prénom évidemment défigurés d'Antonio Gaboto:¹⁵ affaire de peu d'importance à une époque où l'on en prend générale-

¹⁵ Biggar, *Les Précurseurs de Cartier* . . . , p. 190.

ment à son aise avec l'orthographe des noms propres.¹⁶ Ne les chicanons point, non plus, sur le rite officiel vraiment trop sommaire dont ils auraient marqué leur découverte: je veux dire ce simple déploiement, au bord du continent, d'une croix et des bannières anglaise et vénitienne. Rien de plus imprécis et de plus flottant au début, comme on le sait, que le rite où prétendit se fonder le droit de propriété sur les terres neuves. L'évolution fut lente de la simple prise de possession par emblème administratif ou religieux jusqu'à l'occupation effective. Au reste, peut-être estimera-t-on, qu'avant de s'enquérir de la légitimité de la découverte du Canada par les Cabot, il importe davantage de s'assurer s'ils l'ont tout simplement découvert.

Au seuil de ce labyrinthe, ouvrons une petite fenêtre et commençons par distinguer une double catégorie de documents: ceux qui proviennent des archives anglaises, ceux dont la provenance se rattache à d'autres sources.

Un premier étonnement de l'historien, c'est de constater, sinon le silence des archives britanniques, du moins leur indigence documentaire sur un fait aussi considérable. Dans un mémoire de la Société Royale, de 1894, S. E. Dawson se plaignait de cette étrange pénurie: « Dans les annales de l'Angleterre », écrivait-il, « aucun récit contemporain n'existe » (des découvertes des Cabot); « et il fallut attendre soixante ans avant que la littérature anglaise recueillît quelque

¹⁶ Voir v.g. Eugène Guénin, *Ango et ses pilotes*, (Paris, 1901), p. 79, comme les documents du temps ont déformé les noms de Verazzano et d'autres navigateurs normands.

trace de leurs exploits. »¹⁷ Dawson exagérait un peu. Il existe, à tout le moins, un document contemporain : un extrait du *Cronicon regnum Anglie . . .*,¹⁸ manuscrit cottonien, conservé au British Museum. Le *Cronicon* qui a trait toutefois au second voyage des Cabot, y mêle des détails et des circonstances qui s'appliquent au premier. Et, pour comble, le texte qu'en ont reproduit, en 1580, les *Chronicles of England*, de John Stowe, puis, en 1582, les *Divers voyages touching the discoverie of America*, de Hakluyt, abonde en variantes et interpolations.¹⁹ Puis, en fin de compte, que nous offre sur les trois points, objet de nos recherches, ce *Cronicon* de quelque dix lignes ? Ce renseignement assez maigre, qu'au début de l'été de 1497, un étranger de nationalité vénitienne s'en était allé avec quelques gens de Bristol et de Londres, à la découverte d'une île, et que l'expédition n'avait pas encore donné de ses nouvelles.

Les archives anglaises nous fournissent quelques autres pièces moins laconiques. Voici d'abord deux lettres patentes octroyées aux Cabot par Henri VII

¹⁷ Samuel Edward Dawson, *The Voyages of the Cabots in 1497 and 1498; with an attempt to determine their landfall and to identify their island of St. John* (M.S.R.C., 1894, Section II, p. 57). — *Id.*, *The Voyages of the Cabots — Latest phases of the controversy*. (M.S.R.C., 1897, Section II, pp. 139-269). — John Boyd Thacher, *The Cabotian Discovery*, M.S.R.C., 1897, Section II, pp. 279-309. — Voir aussi dans le même vol. Appendix to Section II, p. 429.

¹⁸ Voir pour le titre complet et la teneur de ce doc., H. P. Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, pp. 99-100.

¹⁹ Voir HARRISSE, *John Cabot the discoverer of North America and Sebastian, his Son . . .*, (London, 1896), p. 131, une confrontation des trois versions.

d'Angleterre, l'une, en date du 5 mars 1496, l'autre du 3 février 1498. La première, adressée à Jean Cabot et à ses trois fils, a trait évidemment au premier voyage; la seconde, adressée à Jean Cabot seul, se rapporte à une seconde expédition. Que tirer de ces deux documents ? Rien du tout du premier: simple permission générale de naviguer sous la bannière anglaise, dans toutes les mers du monde, celles de l'orient, de l'occident et du septentrion, puis de prendre possession de toute terre non encore propriété d'un prince chrétien.²⁰ La seconde lettre comporte une autorisation du roi à Jean Cabot de conduire six navires à la terre et aux îles récemment découvertes par celui-ci, mais sans désigner autrement la position géographique de ces découvertes.²¹ Voici d'ailleurs une première énigme en cette histoire où il semble qu'un malin génie s'emploie perpétuellement à brouiller tous les fils. La seconde lettre patente désigne fort bien les découvertes de Cabot, sous le double titre d'îles et d'une terre. Se reporte-t-on à d'autres documents de la même époque et qui sont une liste de dons personnels faits par Henri VII au découvreur et apparemment à quelques-uns de ses compagnons de voyage, on constate qu'à huit reprises, le don est accordé pour la simple découverte d'une île.²² N'insistons point toutefois sur ces menus détails qui attestent uniment l'ignorance où l'on fut longtemps de la nature véritable du continent.

²⁰ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier* . . . , pp. 7-8.

²¹ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier* . . . , pp. 22-24.

²² Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier* . . . , p. 12.

Il reste cependant qu'aux trois questions que nous posions tout à l'heure, aucune réponse valable n'est à tirer des archives d'Angleterre. Il nous faut nous rabattre vers d'autres sources. Ici encore, pour diminuer une confusion toujours facile, distinguons deux nouvelles catégories de documents: ceux qui contiennent le témoignage de Jean Cabot, ceux qui nous apportent le témoignage de son fils Sébastien. La première catégorie se résume à trois pièces écrites au lendemain du retour de la première expédition: une lettre de Lorenzo Pasqualigo, marchand vénitien, installé à Londres, écrite à ses frères à Venise, le 23 août 1497; deux dépêches de Raimondo di Soncino, ambassadeur, expédiées de Londres au duc de Milan, le 24 août et le 18 décembre 1497.²³ Or ces trois documents, que nous révèlent-ils au sujet des trois points énoncés tout à l'heure, à savoir: itinéraires des découvreurs, leurs découvertes, le point d'atterrissage? Nous apprenons que le petit vaisseau de Jean Cabot, parti de Bristol, a passé l'Irlande, cinglé vers le nord, puis navigué vers l'est, l'étoile polaire à droite, et qu'après avoir longtemps erré, il a fini par découvrir la terre ferme et deux îles, a rangé cette terre sur une distance de 300 lieues et y a planté les bannières anglaise et vénitienne. Mais, tout de suite, de l'un à l'autre document, observez quelles variantes considérables! Dans Pasqualigo, le pays découvert serait le pays du Grand Khan; dans la première dépêche de Soncino, ce ne serait que deux îles et les Sept-Cités. Dans une dépêche à Ferdinand et Isabelle de Pedro de Ayala, ambassadeur d'Espagne à

²³ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier* . . . , pp. 13-22.

Londres (25 juillet 1498), il n'est question que d'îles. Et en cette affirmation de Cabot à Soncino, qu'en naviguant vers l'est, il aurait de beaucoup dépassé le pays de Tanaïs, qu'apercevoir, sinon encore la maligne envie de tout brouiller à plaisir, puisque, selon les autorités géographiques du temps, le pays de Tanaïs n'est rien d'autre que la limite orientale de l'Europe ?²⁴

A l'aide de cette série de documents, pourrions-nous au moins nous renseigner quelque peu sur le point d'atterrissage ? On nous parle de marées peu élevées, d'une mer couverte, tellement pavée de poissons, que pour les prendre un panier chargé d'une pierre et plongé dans l'eau suffit; on nous parle encore d'îles fertiles, assez étendues, au climat tempéré, terres productrices, croit-on, du bois de brazil et de la soie. Pas le moindre renseignement sur les Indigènes: on n'a vu âme qui vive; on rapporte tout au plus quelques pièges pour la chasse, une aiguille pour fabrication de filets; et l'on a remarqué, au flanc des arbres, des entailles évidemment de main d'homme. Et c'est tout. Trop peu, pour fixer imperturbablement l'atterrissage de Jean Cabot au Labrador, à Terre-Neuve, au Cap-Breton ! Car, à vrai dire, quelle partie de cette description qui ne convienne à la côte nord de l'Amérique, y compris le peu d'élévation des marées et même les bancs de poissons, phénomène observable sur toute la côte transatlantique-nord de la Nouvelle-Angleterre, et même, plus encore qu'à Terre-Neuve, à l'entrée du détroit d'Hudson, dans le voisinage du Cap Chiddley ?²⁵

²⁴ S. E. Dawson, *Mémoire de la Soc. royale*, 1894, (Section II), p. 109, note 32.

²⁵ Harris, *John Cabot, the Discoverer of North America, and Sebastian his Son*, (London, 1896), p. 55.

Mais interrogeons le fils Sébastien. Chose encore étonnante, ce découvreur et ce fils de découvreur d'un continent, qui fut de quelque manière, en son temps, un grand homme et un spécialiste des choses d'outre-mer, et dont la modestie n'eut jamais rien d'ascétique, n'a laissé ni journal de bord ni mémoire sur sa découverte, non plus que sur celle de son père. Il n'a rien écrit à une heure où abonde cette sorte de littérature de voyage et où, pour faire taire ceux que laissaient sceptiques ses exploits de découvreur, nul témoignage n'eût été superflu. C'est encore à des documents de seconde main qu'il nous faut avoir recours: un extrait des *Décades* de l'historien Pierre Martyr d'Anghiera, publiées à Alcalá en 1516;²⁶ une relation de Cabot faite à un anonyme, un gentilhomme de Mantoue, et rapportée par Ramusio, historien des navigations anciennes; enfin une relation du même Ramusio résumant le contenu d'une lettre écrite à lui par Sébastien Cabot.²⁷

Mais quel ahurissement réserve au chercheur le premier contact avec ces nouvelles pièces documentaires? Il voit, tout d'abord, Cabot le père dépouillé de son titre de découvreur, au profit de son fils Sébastien, lequel s'en coiffe avec un tranquille aplomb. Quant à Jean Cabot, que nous avons pourtant vu, en 1496

²⁶ *De rebus Oceanicis et Orbe novo decades tres.*

²⁷ Nous nous contentons de noter ici, sans les analyser ni en tirer partie, les récits de Jacob Ziegler, de Lopez de Gomara et d'Antonio Galvao qui se rapportent à l'histoire de Cabot et appartiennent à la première moitié du 16^e siècle ou peu s'en faut. Ces récits n'ajoutent rien aux documents précités. (Voir ces textes: Henri Harrisse, *Jean et Sébastien Cabot*..., Appendices XXI, XXII, XXIII.

et 1498, solliciter et obtenir de Henri VII des lettres patentes, le voici mort, en 1493 au plus tard, soit quatre à cinq ans avant sa mort réelle. Aussi déconcertante la cacophonie des versions au sujet de l'itinéraire. Si les récits de Pierre Martyr et du Gentilhomme de Mantoue concordent assez bien : une bordée vers le nord, puis une descente vers le sud le long du continent, jusqu'à la latitude de Cuba chez l'un, jusqu'à la Floride chez l'autre, la relation de Ramusio vient totalement briser, bouleverser ces simples lignes. Le 11 juin, à la hauteur de $67\frac{1}{2}$ degrés, Sébastien Cabot aurait trouvé la mer polaire libre de glaces, et il s'y serait enfoncé, dans l'espoir de découvrir le fameux passage vers Cathay; une mutinerie de son équipage l'en aurait empêché. Donc, selon Ramusio, point de descente ni d'exploration vers le sud; le retour immédiat en Angleterre, de ce point même de l'extrême-nord.

Et le point d'atterrissage, se demandera-t-on ? Cabot, j'entends non le Cabot de Ramusio, mais celui de Pierre Martyr et de l'anonyme de Mantoue, a vu cette fois des habitants vêtus de peaux; ces habitants, il les a vus aussi, et à divers endroits, en possession de cuivre; il a noté également quantité d'ours en train de happer des poissons au bord de la mer; et, pour le grand nombre de poissons de ce nom dont les eaux des environs foisonnaient, il a appelé certaines terres, fort vaguement désignées d'ailleurs, du nom de « Bac-calaos ».

Précisions, semblera-t-il, assez proches du clair-obscur. Qu'est-ce que tout cela, néanmoins, en face

des contradictions ou invraisemblances dont s'émail-
lent, dont pullulent ces trois textes ?²⁸ Ainsi, pen-
dant que Pierre Martyr parle de deux navires frétés
aux frais de Cabot, le Gentilhomme de Mantoue parle
assez clairement de navires frétés par Henri VII. Pen-
dant que celui-ci fait monter l'expédition jusqu'au
cinquante-sixième degré, Ramusio la fait se rapprocher
de onze autres degrés vers le pôle. Pendant que Pierre
Martyr parle d'une mer polaire encombrée de glaces,
en juillet, Ramusio nous parle d'une mer libre le
11 juin, sous une latitude de $67\frac{1}{2}$ degrés; ceci natu-
rellement en dépit de la vérité, qui veut que ni la côte
du Labrador ni les détroits d'Hudson ne soient acces-
sibles avant la mi-juillet. Sébastien Cabot affirme
au Gentilhomme de Mantoue et à Pierre Martyr avoir
longé la côte américaine de l'extrême-nord à la Flo-
ride, faute d'y trouver un passage vers l'ouest. Cepen-
dant c'est le même Sébastien Cabot qui, en 1535, au
cours d'un procès entre Fernand Colomb et la cou-
ronne d'Espagne, jurera ne point savoir si, de la Flo-
ride à la région des Baccalaos, la côte américaine se
prolonge avec continuité.²⁹ L'affirmation la plus
audacieuse en ces trois relations est bien celle, toute-
fois, où le fils Sébastien se donne comme le chef de la
première expédition Cabot sur la mer de l'Ouest.

²⁸ Ne nous étonnons pas trop de voir S. Cabot donner le
nom de « Baccalaos » à certaine région poissonneuse de la côte
transatlantique, s'il est avéré que ce nom est de racine basque et
portugaise, mais aussi espagnole et peut-être allemande. (Voir
Henry HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot* . . . , p. 75.)

²⁹ HARRISSE, *John Cabot the discoverer of North America and
Sebastian his Son*, p. 140. Notons qu'à l'époque toutes les cartes
d'origine vérazzaniennes affirmaient cette continuité du continent.

Affirmation insoutenable puisque, à part les lettres patentes de 1496 et 1498, la lettre de Pasqualigo et les dépêches de Soncino n'indiquent pour cette expédition qu'un seul chef et qui est Jean Cabot et nul autre. Les admirateurs de Sébastien tentent ici une explication: à les entendre, Cabot le jeune n'aurait jamais eu en vue, dans tous ses récits, que la seconde expédition; de là confusions et méprises qui ne seraient qu'apparentes. Explication encore insoutenable, car ni les secondes lettres patentes de 1498, ni la dépêche de Pedro de Ayala à Ferdinand et Isabelle qui est du 25 juillet de la même année et qui est écrite après le départ de cette seconde expédition, n'indiquent, même pour cette expédition, d'autre chef que Cabot le père. Bien plus, de tous les documents contemporains de ces voyages, nul ne permet d'établir, de façon nette, que les fils Cabot en aient été. Et comment Sébastien en aurait-il pu être, si, à l'époque, ainsi que le prétend M. Prowse, le jeune homme dépassait à peine 11 à 14 ans ? ³⁰ Au reste, les partisans de Sébastien ne sauraient lui prêter pareille version ou intention sans le faire mentir effrontément. La date qu'il assigne lui-même au voyage, celle de 1496, antérieure d'un an à la date réelle du premier voyage, établirait déjà, sans doute possible, qu'il ne s'agit point du second. Il nous apprend, au reste, que son retour de voyage coïncida avec une grande effervescence d'esprit en Angleterre et avec la guerre d'Ecosse. Et l'affirmation s'avère particulièrement véridique puisque, cette année-là, Henri VII signait avec l'Ecosse une trêve de

³⁰ Cité par le *Devoir*, 10 juillet 1933.

sept ans, trêve que vont d'ailleurs troubler des incidents de frontières.³¹ En outre, tout le contexte de ses déclarations à Pierre Martyr et à l'anonyme de Mantoue démontre à l'évidence l'intention de Sébastien de s'attribuer la gloire du premier découvreur; et s'il a fait mourir son père cinq ans au moins trop tôt, pourquoi le fait-il sinon pour être plus sûr de supprimer un rival? Observons en passant que Pierre Martyr et Ramusio sont des témoins qui méritent confiance et que par eux nous avons bonne et solide garantie de posséder la version véritable de leur informateur. Historien des découvertes du Nouveau-Monde, Pierre Martyr n'a pas pu ne pas s'appliquer à la précision. Ne savons-nous point, du reste, par le témoignage même de l'auteur des *Décades*, qu'il vivait dans l'intimité de Sébastien Cabot, et voire que le prétendu navigateur des mers du nord fréquentait assidûment chez lui? Enfin, on s'en souvient : les *Décades* parurent en 1516, à Alcalá, sous les yeux de Sébastien alors en Espagne; et l'on ne sache point qu'il ait protesté contre ce rôle odieux que son ami lui avait prêté d'un usurpateur de la gloire paternelle. Mystère! Mystère! Vraiment, on dirait toute cette histoire écrite en trompe-l'oeil. Et si Ramusio et si Pierre Martyr d'Anghiera ont fidèlement rapporté les récits de leur informateur, alors à qui donc avons-nous affaire? Qui serait-ce que ce Sébastien Cabot? Mais n'anticipons pas.

³¹ Hauser et Renaudet, *Les Débuts de l'Age moderne*, p. 19. — H. P. Biggar, *The Voyages of the Cabots and of the Corte-Real to North America and Greenland, 1497-1503*. (Extrait de la *Revue hispanique*, tome X, Paris 1903), p. 84.

II

Jusqu'ici nous n'avons examiné que des écrits. N'existe-t-il point d'autres documents? Jean et Sébastien Cabot, hommes experts en navigation, n'auraient-ils point laissé, à défaut de journal de voyage, au moins quelques cartes? Parmi les explorateurs d'alors, il en est peu qui ne soient d'excellents cartographes. Et ce fut l'époque où la science géographique connut un extraordinaire essor. L'existence d'une carte et d'une sphère dessinées par Jean Cabot n'est point douteuse. Soncino, De Puebla, de Ayala affirment le fait; et Soncino a vu la carte et la sphère.³² Malheureusement, l'une et l'autre ont disparu. Toutefois un document espagnol de l'époque en a peut-être conservé quelque chose, et ce document c'est la fameuse carte de Juan de la Cosa, conservée comme un monument national au musée naval de Madrid.³³ De la Cosa, pilote basque, et au jugement de Barthélemy de Las Casas, « le meilleur pilote qui existât alors pour ces mers », commandait un vaisseau à la première et à la deuxième expédition de Colomb. En 1499 il faisait avec Alonso de Hojeda et Americ Vespuce un troisième voyage qui aboutit à la découverte du continent. De retour en Espagne, il terminait, en octobre 1500, sa carte célèbre, synthèse des connaissances géographiques d'alors sur le Nouveau-

³² Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, pp. 20, 28, 29, 99.

³³ Voir pour l'historique de cette carte, *Catalogue des Cartes, Plans et Cartes marines conservés au dépôt des cartes des Archives canadiennes*, Ottawa, 1912, pp. 558-62.

Monde. Sur cette carte, dont celle de Madrid ne serait pourtant qu'une copie,³⁴ on trouve non seulement les régions découvertes jusqu'à ce moment par les Espagnols, mais encore, et voilà le haut intérêt du document, un profil du littoral de l'Amérique du Nord, depuis le Labrador jusqu'à la Virginie et peut-être jusqu'aux Carolines. De la latitude de Cuba une ligne côtière ininterrompue se dirige de l'ouest vers l'est et donne à cet espace l'évident aspect d'un continent. Mais ce profil américain, où Juan de la Cosa l'a-t-il pris? Quelques hypothèses s'offrent d'elles-mêmes. D'origine biscayenne, le fameux pilote l'aurait-il emprunté aux pêcheurs ou caboteurs de son pays? Les Basques, a-t-on dit, fréquentaient déjà depuis longtemps le pays de la morue, c'est-à-dire toute la côte américaine, depuis le nord de la Nouvelle-Angleterre d'aujourd'hui jusqu'à la pointe septentrionale du Labrador.³⁵ Un fait hors de toute légende, c'est la découverte et l'exploration de la côte américaine depuis la péninsule floridienne jusqu'au fleuve Delaware ou Hudson, et ceci par des Espagnols, peut-être même par des Portugais, avant l'an 1500. La carte de Cantino et le portulan de Canerio, tous deux de 1502, imposent la certitude sur ce point. Juan de la Cosa aurait-il pu consulter quelques-uns des dessins ou des portu-

³⁴ HARRISSE, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve*, (Paris et Londres, 1900), pp. 15, 19.

³⁵ Ces expéditions basques appartiennent cependant au domaine de l'hypothèse. Rien ne prouve la présence de Basques à Terre-Neuve avant 1528. (HARRISSE, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve et des pays circonvoisins*, (Paris, Londres, 1900), pp. LXIII-IX.

lans de ces navigateurs inconnus? Il resterait à expliquer, toutefois, sur sa carte, le prolongement de la ligne côtière jusqu'à la hauteur des terres arctiques. Or, le long de cette ligne, voici que s'échelonne, sur la carte de la Cosa, une rangée de drapeaux anglais, cinq, entre lesquels sont venues se glisser vingt inscriptions, dont la première, celle du bas, se lit comme suit: *Cavo descubierta* (cap qu'on a découvert), et la dernière, au sommet: *Cavo de Ynglaterra* (Cap de l'Angleterre), pendant qu'au-dessous de *Cavo descubierta*, et en travers, et en caractères plus forts, a trouvé place l'inscription suivante: *Mar descubierta por Inglese*. Impossible donc d'écarter la présomption qui s'offre sérieuse en faveur d'explorations anglaises. Et comme, d'après les documents connus jusqu'ici, personne que les Cabot n'avait en 1500 exploré ces régions, cette partie de la mappemonde de la Cosa n'accuserait donc qu'un résumé de la première, sinon des deux explorations cabotiennes. D'autant que la dépêche du 25 juillet 1498 de Pedro de Ayala à Ferdinand et à Isabelle laisse entendre qu'une carte de Jean Cabot aurait pu prendre, à ce moment-là ou l'année suivante, le chemin de l'Espagne.

Mais, à leur tour, où les Cabot auraient-ils pris ce profil américain? Il sera bon d'observer, avant toute chose, que les cartes de cette époque reposent en général sur des données aussi éloignées que possible du caractère scientifique. Elles ont été dressées d'après des esquisses faites à l'oeil et avec des distances fatalement établies d'après des calculs approximatifs. Quelle espèce de précision a pu offrir, par exemple, la carte de Jean

Cabot: dessins ou esquisses exécutés du pont du navire de l'explorateur, souvent au milieu de brouillards et d'un fourmillement d'îles où, pour comble, et en dépit de leurs vastes et incessantes échancrures, les rives ne se déroulent que selon une vue horizontale? Aussi la carte de La Cosa révèle-t-elle, à sa face même, une exploration rapide et des plus superficielles. Qu'est-ce, en fin de compte, que cette ligne de profil aux très légères incurvations ou dentelures, où rien n'apparaît ni de la protubérance de la région de Terre-Neuve, ni des concavités du golfe Saint-Laurent, et qui, au lieu de s'élever vers le pôle, court de l'occident vers l'orient? Pour atteindre quelque notion qui vaille, il faut se rappeler qu'à son départ pour l'ouest, Jean Cabot croyait aborder au Cathay, c'est-à-dire à la côte orientale-nord de la Chine, et crut en effet y avoir touché. Ce qu'il montre à Soncino sur sa carte et sur sa « sphère solide », c'est l'Asie et rien d'autre: le pays du Grand Khan, selon sa propre expression.³⁶ L'idée d'un continent entre l'Europe et l'Asie ne lui venait pas plus à l'esprit qu'à la plupart de ses contemporains. Or on le sait: cette confusion longtemps faite de l'Asie et de l'Amérique influa considérablement sur les cartographes de l'époque, d'autant que, pour favoriser l'illusion, la ressemblance s'affirmait assez manifeste, selon les cartes ptoléméennes, entre la côte sud de la Chine orientale et le littoral qui allait devenir la

³⁶ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier* . . . , pp. 28-29.

rive du golfe du Mexique.³⁷ Ceci posé, qu'on s'accorde le loisir d'examiner, sur la carte de Toscanelli, par exemple (1474), et sur le globe terrestre de Martin Béhaïm (1492), le profil nord de l'Asie orientale, tel que connu au temps des Cabot; puis que l'on compare ce profil asiatique au profil américain de la carte de Juan de La Cosa. Entre les deux, des historiens et des géographes n'ont pas manqué d'apercevoir d'évidentes ressemblances: ressemblances que d'autres géographes et historiens refusent d'admettre avec non moins de conviction.³⁸ A l'oeil du commun des mortels il en paraîtra peut-être différemment, surtout si l'on suppose des emprunts faits par Cabot à Toscanelli et à Behaïm; et si, à tout prendre, la dissemblance n'est jamais bien considérable entre une ligne grossièrement dessinée et aux légères dentelures, et une autre ligne aux dentelures légères et au dessin grossier.³⁹ Alors

³⁷ Voir *A Book of Old Maps Delineating American History from the Earliest days down to the close of the Revolutionary war*, compiled and edited by Emerson D. Fite and Archibald Freeman. (Cambridge, Harvard University Press, 1926), p. 16. — Voir aussi Henry Harrisse, *The Discovery of North America*, (Paris, 1892), p. 110.

³⁸ W. F. Ganong, *Crucial Maps in the Early Cartography and Place-nomenclature of the Atlantic coast of Canada*, M.R.S.C., 1929, (section II), p. 143.

³⁹ Voir Henry Harrisse, *The Discovery of North America*, (Paris, 1912), p. 110. — Voici comment, dans un autre de ses ouvrages, *Les Corte-Real et leurs voyages au Nouveau-Monde* (Paris, M.D.CCC.LXXXIII), p. 97, Harrisse décrit ce profil américain de la Cosa: « Le critique ne peut voir dans ces configurations indéterminées le résultat d'explorations. Ce n'est, à notre avis, qu'une forme graphique donnée par le cartographe à la conjecture que les terres découvertes par les Espagnols et les Portugais au sud de l'équateur, et celles trouvées dans les régions hyperboréennes par les gens de Bristol, formaient une côte sans solution de continuité. »

est-il téméraire de présumer que Jean Cabot, découvreur de l'Asie par la route de l'Ouest, et imitant en cela beaucoup de cartographes de son temps, aura tout bonnement jeté sur sa carte le profil asiatique, tel que dessiné en sa partie septentrionale par la cartographie de l'époque, puis l'aura orné d'inscriptions de sa façon: profil que le cosmographe Juan de la Cosa aura ensuite ajouté comme une rallonge septentrionale aux découvertes espagnoles? Ou encore, et avec plus de chance de serrer la vérité, pourquoi ne pas présumer, avec Harrisse, que cette ligne côtière ne répond à aucune réalité géographique, mais qu'elle vient là, tout uniment, parce qu'en l'esprit de la Cosa, les découvertes anglaises s'affirmaient comme une continuation, vers le nord, des découvertes espagnoles et portugaises? Hypothèse d'autant moins invraisemblable que le géographe espagnol pouvait avoir reçu d'Angleterre la relation de voyage de Jean Cabot, mais non sa carte.⁴⁰

Quoi qu'il en soit de ces diverses opinions, il reste que l'oeuvre de Juan de la Cosa nous éclaire maigrement sur les mystères que nous cherchons à éclaircir et en particulier sur le lieu d'atterrissage des Cabot. D'après ce vague profil, comment localiser, avec espoir de précision, les inscriptions du cartographe? Deux hommes de grande autorité comme Humboldt et Kohl qui ont tenté de fixer, entre autres, le site de *Cavo de Ynglaterra*, l'ont placé, l'un près de Belle-Isle, et l'au-

⁴⁰ Harrisse, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve*, p. 19.

tre au Cap Race.⁴¹ Et l'on peut lire dans l'*Atlas of the Historical Geography of the United States*, publication de l'Institut Carnegie de Washington (1932), et à propos de cette carte de la Cosa, que tous les efforts tentés pour l'identification de quelques points sur la côte nord de l'Amérique, se sont avérés illusoires.

L'un des pires obstacles à toute valable approximation provient ici de l'imprécision des longitudes que les navigateurs d'alors ne savent évaluer qu'à l'estimé. Leur seule ressource pour franchir la mer est, comme l'on sait, de se diriger vers un point connu, situé à peu de distance de leur méridien et à peu près à la latitude du but visé; puis, arrivés là, de mettre le cap de leur navire suivant la parallèle de ce lieu. Ainsi Colomb, en 1492, qui, pour faire voile vers Chipangu, mit le cap vers l'ouest, en prenant pour point de départ les îles Canaries. Mais, ici encore, un nouvel obstacle se dresse: les variations magnétiques du compas. Ces variations, quelques historiens ont essayé d'en tenir compte en leurs calculs, mais avec ces résultats assez étonnants que l'un fait atterrir Jean Cabot dans la baie de Bonavista, sur la côte orientale de Terre-Neuve, un autre à White Bay de la même île, un autre à l'île du Cap-Breton.⁴²

À ces maigres renseignements se réduit l'oeuvre cartographique de Jean Cabot. Son fils Sébastien n'aurait-il rien laissé qui compléterait, éclaircirait l'oeuvre

⁴¹ HARRISSE, *John Cabot's Discovery of North America: the alleged Date and Landfall*, (Reprinted from « The Forum » for June 1897).

⁴² HARRISSE, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve*, pp. 23, 24.

du père? Sébastien eut de son temps grande réputation de cosmographe. Passé au service de l'Espagne, il y tint les fonctions de pilote royal, puis de pilote-major. A la *Casa de Contratacion* de Séville, sorte de vaste ministère de la marine pour l'administration du Nouveau-Monde, la direction lui échut de la chaire de cosmographie; il y exerça même le professorat en science nautique et cosmographique.⁴³ Il n'empêche que, de son oeuvre en cartographie dont nous ne savons si elle fut considérable, il ne resterait plus aujourd'hui qu'une mappemonde de 1544, retrouvée en 1844 et devenue la propriété de la Bibliothèque nationale de Paris. Planisphère coloriée, elle porte à droite et à gauche, une série de légendes longitudinales (soit 22) en langue espagnole, accompagnées d'une traduction latine.⁴⁴ Le no 8 de ces légendes fait tout l'intérêt de la carte Cabot. Voici la traduction française de la partie qui nous intéresse: « *L'an du Seigneur 1497, le 24 juin, à cinq heures du matin ou environ, Jean Cabot, Vénitien & Sébastien, son fils, découvrirent cette terre, à laquelle personne n'avait osé aborder auparavant, et qu'il appela Terre de première vue, parce que, à ce que je crois, étant en mer, il avait jeté les yeux d'abord sur cette partie. Quant à l'isle qui est*

⁴³ HARRISSE, *John Cabot, the Discoverer of North America and Sebastian his son*, pp. 71-73.

⁴⁴ HENRY HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot*, pp. 151-56. Du même auteur: *Sébastien Cabot, navigateur vénitien* (Paris, 1895); *Sébastien Cabot, pilote-major de Charles-Quint*, (Paris, 1909); *Catalogue des Cartes, Plans et Cartes marines*, (Arch. du Can.). Voir aussi, *Rapport sur les Arch. du Can.*, (1897), Note E. Reproduction de la carte Cabot et mémoire de S. E. Dawson.

du côté opposé, il l'appela l'isle de Saint-Jean par cette raison, à ce que je présume, qu'elle fut découverte le jour consacré à saint Jean-Baptiste.»

Négligeons les critiques de détail qu'un texte comme celui-là suscite dans l'esprit. Attachons-nous à quelques affirmations plus étonnantes.

A l'extrémité d'une péninsule qui correspond à l'île du Cap-Breton, on peut lire, écrit en travers: *Prima tierra vista* (Première terre vue). Si l'on se reporte à la légende no 8, ce serait là que Jean Cabot aurait pour la première fois touché le sol de l'Amérique. Quelle confiance mérite l'affirmation ? Une opinion qui tend à prévaloir de plus en plus, refuse à Cabot le fils la paternité de cette carte. Et voilà pour diminuer la valeur probante du *Prima tierra vista*. Mais examinons si, en attribuant à Cabot la planisphère, l'autorité serait plus grande de la légende no 8. De par sa qualité de pilote-major, fonction qu'il remplit de 1518 à 1525, puis de 1533 jusqu'à 1547 à tout le moins, il présidait une commission chargée de rédiger et de tenir constamment au point le *Padron Real*, carte officielle du Nouveau-Monde. Il ne se peut donc que, dans le tracé du profil de l'Amérique du Nord sur les cartes espagnoles de son temps, les connaissances de Sébastien Cabot, découvreur ou fils du découvreur, n'aient pas été mises à contribution par les cartographes, ses subalternes ou ses employés. Or quelques-unes des cartes sévillanes, reproduites du *Padron Real*, existent encore. Que nous apprennent-elles, par exemple, sur la configuration de l'Amérique du Nord ? Chose étrange : elles en restent aux dessins les

plus élémentaires, à l'imprécision même. Terre-Neuve n'est pas encore détachée du continent; et loin qu'on y doive chercher l'île du Cap-Breton, le golfe Saint-Laurent n'apparaît même point ou s'y trouve à peine indiqué. Bien pis, ces cartes sévillanes dressées sous les yeux et sous la surveillance de Sébastien Cabot, fixent, pendant trente ans, non pas au Cap-Breton, mais à la pointe extrême du Labrador, entre le 56° et le 60° degré de latitude, voire au Groënland, les découvertes faites par les Anglais.⁴⁵ Quant à la région du Cap-Breton, la terre de Baccalaos, autre constatation fort étrange: les mêmes cartes en attribuent la découverte au Portugais Corte-Real. On pourrait faire des constatations à peu près identiques sur la carte de Robert Thorne dressée en 1527. Thorne, marchand anglais résidant en Espagne, ami de Sébastien Cabot et fils lui-même d'un explorateur de l'Amérique du Nord,

⁴⁵ HARRISSE, *John Cabot's Discovery of North America: the alleged Date and Landfall* . . . Id., *John Cabot the Discoverer of North America and Sebastian his Son*, pp. 80, 84. Voir en particulier la carte de Ribero, « Carta universal ». Dressée, selon toute apparence en 1526, cette carte prend d'autant plus de valeur qu'en 1524, Ribero participa à la conférence de Badajos réunie pour régler la dispute entre l'Espagne et le Portugal au sujet des Philippines et des îles des épices. En 1526 Ribero faisait partie de la junte des pilotes sévillans chargés par Charles-Quint de reviser la carte espagnole officielle du Nouveau-Monde. S'il fut donc une carte où l'on dût faire effort de précision, ce serait bien celle-ci. Or cette carte de Ribero, exécutée sous les yeux et sous la surveillance de S. Cabot, fixe proprement au Groënland, sans erreur possible, les découvertes anglaises. « Cette terre », porte à l'endroit même une inscription, « fut découverte par les Anglais. Elle ne produit rien d'aucune valeur ». Une copie de cette carte qui est à la Bibliothèque vaticane, contient cette autre mention à propos de la même terre: « Elle fut découverte par des Anglais de la ville de Bristol ».

fixe au Labrador les terres découvertes par les Anglais, ses compatriotes.⁴⁶

Il faudra attendre la mappemonde française dite de Henri II, pour voir le littoral de l'Amérique du Nord prendre ou à peu près, à la latitude du Golfe, les contours qu'on lui voit aujourd'hui. Mais alors qu'est-ce à dire, sinon que, dans l'intervalle, ces quelques notables événements se sont produits: l'entrée officielle de la France dans les entreprises coloniales et les explorations de Jacques Cartier. Par suite, c'est donc à une carte française et à nulle autre que la carte de Sébastien Cabot a emprunté ses nouvelles configurations et sa précision relative. L'emprunt est d'autant moins douteux que, sur la carte cabotienne, l'on peut lire au moins quatorze appellations traduites du français en espagnol, telles que *Brast*, *Cap Thiennot*, *Baye Saint-Laurent*, appellations qui appartiennent proprement au vocabulaire géographique de Cartier.^{46a} Mais, en ce cas, à quelle autorité peut bien prétendre le *Tierra prima vista* appliqué à l'île du Cap-Breton? Si en effet, la carte de Juan de la Cosa, imprécise et grossière délinéation du continent nord, révèle néanmoins tout ce que les Cabot pouvaient savoir de la réalité géographique du profil américain, comment, un demi-siècle plus tard, aurait-il été possible à Sébastien Cabot de marquer d'un trait précis, le point exact de l'atterrissage, surtout lorsque, d'autre

⁴⁶ Voir *A Book of Old Maps*... (Publié par Cambridge, Harvard university Press, 1926), p. 44.

^{46a} Harrise, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve et des pays circonvoisins*, (Paris et Londres 1900), pp. 179-80.

part, aucune pièce décisive ne démontre qu'il fut du voyage? Nous n'ignorons point ce que répond ici un historien de haute valeur, M. Ganong: l'appellation de Cap-Breton ou de « terre découverte par les Bretons » sur les vieilles cartes, s'appliquerait bel et bien, non aux Bretons de France, mais aux Anglais, alors assez communément désignés sous ce même nom de Bretons. Et ainsi veut-on sans doute insinuer que toute une tradition des cartographes de l'époque aurait guidé la main de Sébastien Cabot dans la localisation de la *Prima tierra vista*. Nous reviendrons sur cette question; mais disons tout de suite qu'il resterait à démontrer comment un Anglais comme Thorne, fils d'un explorateur de l'Amérique du Nord, n'en situait pas moins au Labrador les découvertes anglaises; comment, pendant toute la première partie du 16^e siècle, pilotes et cosmographes firent unanimement la même chose.⁴⁷ Et puisque les cartes sévillanes dessinées sous l'oeil de Cabot ne cessèrent point d'indiquer les découvertes anglaises au Labrador ou au Groënland, alors que les seules à les fixer au Cap-Breton, étaient les cartes portugaises, il resterait encore à démontrer comment les Portugais savaient mieux que Cabot où Cabot avait abordé.⁴⁸

⁴⁷ HARRISSE, *The Discovery of North America*, Londres et Paris 1892, p. 245.

⁴⁸ Il est à noter que l'*Islario General de Todas las Islas del Mundo* qui parle, non seulement de Cap Breton, mais aussi de « baie des Bretons », rattache ces noms assez clairement aux pêcheurs de Bretagne et désigne Cabot comme un pilote anglais et non Breton. Voir BIGGAR, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, pp. 190-192.

Et les légendes de la carte de Cabot, s'il en fallait tenir compte, comme, à leur tour, elles infirmeraient l'autorité du cartographe! Au no 9 ne lisons-nous point des extravagances comme celle-ci? « On dit qu'en Islande on entend souvent des esprits parler et s'appeler par leurs noms; que ces esprits prennent la forme de personnes vivantes et se font connaître ». Au no 10 : « Il existe des monstres ayant un corps humain, excepté la tête, qui est comme celle d'un porc, et ils se comprennent en grognant, comme cet animal ». Au no 19 : « Dans les îles Rocos, il y a des oiseaux si grands et si forts qu'ils s'emparent d'un boeuf et le transportent dans les airs pour le manger, et même d'un bateau, si grand qu'il soit, l'enlèvent à de grandes hauteurs, puis, le laissant tomber, en dévorent les hommes qui le montent ». Je sais bien que, d'après une opinion fort accréditée, que rejette pourtant M. Gannon, les légendes ne seraient pas de Cabot; elles seraient l'oeuvre d'un Dr Grajales qui en aurait rédigé la version espagnole.⁴⁹ Qu'importe, pour l'autorité de la carte, que ces légendes soient de Cabot ou d'un autre, dès lors que l'auteur nous apparaît aussi dépourvu d'esprit critique et d'une si phénoménale crédulité? Sans doute, cette sorte de puérilités est-elle d'occurrence assez fréquente sur les cartes et dans les récits de voyage de l'époque. Cartier lui-même ne peut s'empêcher d'y sacrifier. Et la cartographie issue de ses épures ou de ses relations y fit largement écho. Mais bien peu, croyons-nous, se sont livrés à une débauche

⁴⁹ Henry Harrisse, *John Cabot the Discoverer of North America and Sebastian his Son*, pp. 61, 63, 112, 436, 447.

d'enfantillages comparable à celle de Grajales ou de Cabot. N'est-ce point, du reste, Sébastien Cabot et non le Dr Grajales, cette fois, qui, rédigeant des instructions pour l'expédition de Willoughby et Chancellor au Cathay, leur recommandait, en un document où l'on n'attend guère pareilles extravagances, d'« éviter certaines créatures ayant une tête humaine et une queue de poisson qui nagent avec arcs et flèches dans les estuaires et les baies et vivent de chair humaine » ?⁵⁰

Carte truquée alors, dira-t-on, que cette planisphère de Sébastien Cabot? Nous n'allons point jusque-là, encore que ce document géographique ne soit point le seul où se serait amusée l'imagination inventive du cosmographe. Sir Humphrey Gilbert et Richard Willes ont vu l'un et l'autre deux cartes de Sébastien Cabot, le premier dans la galerie de la reine d'Angleterre à Whitehall, le second à Cheynies, au château du comte de Bedford. Les deux cartes, nous affirment-ils, indiquaient le fameux passage au Cathay par le Nord-Ouest. Ce à quoi il n'y a guère à redire, la croyance à ce passage étant alors assez répandue chez les cartographes. L'extraordinaire c'est qu'il n'ait point suffi à Cabot d'indiquer le passage à un endroit précis, entre le 61° et le 64° de latitude nord et par le 318° de longitude, mais qu'il ait osé en décrire les courbes, la largeur et la longueur.⁵¹ A coup sûr, on admirera cette magnifique audace d'un ancien pilote-major de

⁵⁰ Hackluyt, cité par Henry Harrisse, *Sébastien Cabot, Pilote-major de Charles-Quint*, (Paris, 1909), p. 9.

⁵¹ Henry Harrisse, *Sébastien Cabot, Pilote-Major de Charles-Quint*, (Paris, 1909), pp. 5-6.

Sa Majesté l'empereur Charles-Quint, qui, en un document aussi grave pour lui qu'une carte géographique, allait jusqu'à décrire le cours d'un détroit qu'il n'avait point vu et qui n'existe point.

III

Qui étaient-ils donc — c'est la dernière question qu'à leur sujet nous allons nous poser — qui étaient-ils donc ces Cabot? Quelle confiance méritent leurs écrits ou leurs discours? ⁵²

On sait fort peu de chose du caractère de Cabot le père, sauf qu'il parut facilement infatué de sa découverte. Si l'on en croit Soncino, le brave homme, aussitôt rentré de voyage, se donna le titre d'amiral, s'habilla de soie et se mit à distribuer à ses compagnons les îles d'occident, comme autant de fiefs.⁵³

Autrement plus énigmatique la figure du fils Sébastien. Chez celui-ci, on peut dire que tout est sphynx. Plus les documents s'accumulent sur sa personne et son histoire, plus il semble qu'il fut un assez pauvre cartographe, assez faible même en science nautique,⁵⁴

⁵² La plupart des historiens canadiens glissent assez rapidement sur ce sujet. Nous ne sommes point d'avis que l'histoire des Cabot soit un cas privilégié et qu'il y ait lieu de suspendre en leur faveur les lois de la critique historique. C'est non seulement le droit, mais le devoir de l'historien de s'enquérir, ici comme partout ailleurs, du caractère, et, par suite, de la véracité du témoin.

⁵³ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, pp. 14, 20, 21.

⁵⁴ Henry HARRISSE, *John Cabot, the Discoverer of North America and Sebastian his Son . . .*, pp. 287-89. *Id.*, *Sébastien Cabot, Navigateur vénitien* (Paris 1895), p. 8. Voici quelques dates qui permettent de mieux entendre l'histoire du fils Cabot.

et voire un assez piètre navigateur. Dans le populaire, on doutait fort de l'authenticité de ses voyages. Et son ami Pierre Martyr a pris la peine de nous l'apprendre: il ne manquait point de Castellans pour refuser à Sébastien Cabot le titre de découvreur du pays des Bacalaos.⁵⁵ En 1521 le roi d'Angleterre Henri VIII, ayant requis la Compagnie des douze corporations de fournir à Sébastien Cabot, cinq navires pour un voyage à l'île nouvellement découverte, la Compagnie invoqua le risque d'une pareille entreprise et fit valoir que, selon le oui-dire, ce Sébastien n'était jamais allé dans ce pays et n'en savait lui-même que ce qu'il en avait appris de son père et des autres.⁵⁶ Il n'est pas douteux, en tout cas, qu'il fut un navigateur très malchanceux. En 1526, alors au service de l'Espagne, il part à la recherche d'« îles à épicerie », rivales des Moluques, par une route du sud-ouest, plus courte, prétend-il, que la route de Magellan. L'expédition oblique, on ne sait trop pourquoi, vers le Rio de la Plata et aboutit au désastre. De retour en Espagne, Cabot est incarcéré, subit au moins quatre procès au criminel, une condamnation à l'exil par le Conseil des Indes, et

Jusqu'en 1512, il demeure en Angleterre. Cette année-là il passe au service de Ferdinand d'Espagne, qui, en 1515, le fait pilote-royal, puis en 1518, pilote-major. De 1526 à 1530 il fait son expédition de la Plata. De 1530 à 1547 il est encore au service de l'Espagne. En 1547 il retourne en Angleterre où il meurt à une date ignorée, mais postérieure à 1557.

⁵⁵ HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot*, p. 336.

⁵⁶ BIGGAR, *Les Précurseurs de Cartier*, p. 136. Les Cabot, et surtout Sébastien, auraient-ils fait d'autres voyages en Amérique du Nord que ceux de 1497 et 1498? Voir, à ce sujet, HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot* . . . , pp. 106, 125, 269-70, 275.

ne doit qu'à l'intervention de Charles-Quint, une commutation de peine.⁵⁷ Passé une seconde fois au service de l'Angleterre, il lance, en 1553, une nouvelle expédition pour cette autre chimère de l'époque : la recherche du Cathay par la route du nord-est de l'Europe.⁵⁸ L'un des chefs de l'expédition, Willoughby, trouve la mort dans les glaces; l'aventure n'échappe partiellement au désastre que grâce à l'énergie de Chancellor.⁵⁹ En 1556, Cabot lance, dans la même direction une seconde expédition qui revient saine et sauve celle-ci, mais naturellement sans avoir trouvé le fameux passage.

Cependant ce Sébastien Cabot a possédé la haute confiance d'hommes comme Charles-Quint et le roi d'Angleterre Edouard VI. Et ces deux souverains se sont même disputé ce singulier personnage. En Espagne, on fit de lui, nous l'avons vu, le pilote-royal et le pilote-major; et il occupa, à la Casa de Contratacion de Séville, les postes les plus élevés. En Angleterre, où il retournait en 1547, on le créait gouverneur de la Compagnie des marchands aventuriers,

⁵⁷ HARRISSE, *Sébastien Cabot, Navigateur vénitien*, (Paris, 1895), pp. 9-11. HARRISSE, *Sébastien Cabot, pilote-major de Charles-Quint*, pp. 6-7.

⁵⁸ Cette route du nord-est, aboutissant au détroit de Behring, n'a été ouverte que de nos jours, par le Suédois Nordenskiöld, grâce à la vapeur et à de favorables circonstances climatiques.

⁵⁹ HARRISSE, *Sébastien Cabot, pilote-major de Charles-Quint*. *Id.*, *Sébastien Cabot, Navigateur vénitien*, p. 11. Voir HARRISSE, *The Discovery of North America*, p. 50, que Sébastien Cabot n'eut pas même, en cette entreprise, le mérite d'une idée originale, mais qu'il ne fit que reprendre un projet déjà vieux de dix-huit ans.

poste, il est vrai, qu'il n'occupa que peu de temps.⁶⁰ Une autre merveille est bien que la réputation de cet homme ait réussi à se maintenir jusqu'à nos jours. Il n'y a pas si longtemps qu'en Italie ses admirateurs voyaient en lui l'un des plus grands navigateurs et des plus fameux hydrographes du XVI^e siècle, « une des gloires de la science »; et qu'en Grande-Bretagne et au Canada l'on saluait, en Sébastien Cabot, « l'auteur de la grandeur maritime et commerciale de l'Angleterre ».⁶¹

Donc mystère que cette extraordinaire réputation sans qu'on puisse voir pleinement sur quoi la fonder. Encore qu'il ne faille refuser à l'homme toute valeur, ni même faire sienne cette boutade que « Sébastien Cabot — Jean Cabot = zéro ».⁶² D'autre part, impossible de s'expliquer ce fils Cabot sans lui prêter quelque vanité envahissante, colossale, un moi hypertrophié qui lui permit de croire en son génie et en son étoile, d'une foi conquérante, irrésistible, et le mit en état d'en imposer aux plus habiles. Sous peine de rester à son sujet en plein mystère, il faut admettre qu'il avait du visionnaire, de l'intrigant, de l'espion, et, sans doute, quelque chose de pis encore. En 1522, pendant qu'il est en Espagne et comblé de faveurs par Charles-Quint, il intrigue auprès de Venise, au lendemain de l'exploit de Magellan, pour vendre à la

⁶⁰ HARRISSE, *Sébastien Cabot, Navigateur vénitien*, pp. 11-12.

⁶¹ Henry HARRISSE, *Sébastien Cabot, pilote-major de Charles-Quint*, (Paris, 1909), p. 1. — *Id.*, *The Outcome of the Cabot Quater-Centenary*, (New York, 1898).

⁶² J.-D. Beaudoin, *Jean Cabot (le Canada français, 1888, I, p. 661)*.

république le secret d'un passage vers le Cathay. Trois fois, au cours de sa vie, il renouvela de semblables intrigues, de telle sorte qu'après avoir essayé de trahir l'Espagne au profit de Venise, il essaiera encore de trahir l'Espagne au profit de l'Angleterre, puis l'Angleterre au profit de Venise et de l'Espagne.⁶³ A cet homme, il faut donc, ou laisser son masque de sphynx, ou supposer chez lui, à tout prix, une exceptionnelle puissance d'audace et de tromperie, un art de mystifier poussé jusqu'à une sorte de magnétisme. Et s'il fallait un mot qui, de l'oeuvre et de la vie de Sébastien Cabot, nous parût fournir la seule explication ou formule plausible, nous dirions qu'il fut un fumiste génial.

S'il a pu tromper jusqu'à la postérité, c'est que nul personnage historique n'a peut-être autant fait pour brouiller ses traces. Il a trompé sur ses voyages, sur ses cartes, en ses récits, en tous ses faits et gestes; il a trompé sur le lieu de sa naissance, se disant né, selon l'intérêt du moment, tantôt à Bristol, tantôt à Venise; il a trompé sur la date de la mort de son père;⁶⁴ et s'il n'a pas trompé sur la date de sa propre mort, c'est uniquement, sans doute, parce que la chose n'est pas aussi facile. Singulier personnage! Sur la fin de sa vie, il affirmait, avec une naïve vantardise, posséder un moyen de déterminer la longitude en mer, moyen qu'il tenait, disait-il, de révélation divine et à la con-

⁶³ Henry Harrisse, *Sébastien Cabot, pilote-major de Charles-Quint*, (Paris, 1909), pp. 9-11.

⁶⁴ Henry Harrisse, *Sébastien Cabot, pilote-major de Charles-Quint*, (Paris, 1909), pp. 9-11.

dition de ne l'enseigner à aucun être humain. Il avait alors 83 ans, et ses admirateurs invoquent pour excuse que « sur ses vieux jours le bonhomme était un peu tombé dans l'enfance ».⁶⁵ Mettons que, pour lui, et ce serait son excuse la meilleure, la période de la seconde enfance, mais d'une seconde enfance singulièrement lucide, aurait commencé très tôt.

I V

Quelle conclusion retiendrons-nous de cette histoire? Faut-il parler de voyages apocryphes? L'opinion serait osée, encore qu'un habile controversiste la pût soutenir. Il n'y a pas si longtemps que des historiens portugais, et non des moins érudits, refusaient de tenir pour authentiques les voyages des Cabot.⁶⁶ Le cas ne serait pas isolé dans la chronique de l'exploration américaine. On connaît les voyages des frères Zeni, ces Vénitiens qui, un siècle avant Colomb, auraient fait la découverte de Terre-Neuve, du Canada et de la rive nord des États-Unis, voyages qui ont fait le sujet d'interminables débats entre historiens et cos-

⁶⁵ HARRISSE, *Sébastien Cabot, Navigateur vénitien*, pp. 38-43. *Id.*, Jean et Sébastien Cabot, p. 37.

⁶⁶ S. E. Dawson, *Mémoire de la Société Royale* (Section II), 1894, p. 51. On voit aussi par les *Anecdotes américaines ou Histoire abrégée des principaux événements arrivés dans le nouveau monde, depuis sa découverte jusqu'à l'époque présente*, (Paris, MDCCCLXXVI), p. 39, que ce n'est pas d'aujourd'hui que l'histoire des Cabot a mauvaise réputation.

mographes.⁶⁷ Le témoignage des dix-huit compagnons de Jean Cabot, unanimes à soutenir les dires de l'explorateur, la carte de Juan de la Cosa et quelques autres documents écartent, dans le cas présent, toute possibilité d'imposture. Mais, sans aller jusqu'à parler de voyages apocryphes, que d'énigmes indéchiffrables en cette histoire! Comment expliquer, par exemple, l'obscurité où l'on paraît laisser tomber les Cabot? Si, à l'époque, l'on crut avoir atteint le Cathay, la découverte du pays des épices par la route de l'ouest devenait un fait plus extraordinaire et plus fécond en conséquences que l'entrée de Vasco de Gama à Calicut. Une pareille découverte permettait d'arracher au Portugal le monopole du commerce d'Orient et pouvait faire, de la nation favorisée d'une telle chance, la plus riche et la première nation de l'Europe.

⁶⁷ H. Beuchat, *Manuel d'archéologie américaine*, (Paris, 1912), pp. 46-49. Les Indiens capturés par Gaspard Corte-Réal à son second voyage avaient, dans les mains, un tronçon d'épée; l'un des enfants portait aux oreilles deux petits disques d'argent de fabrication sûrement vénitienne. (Voir HARRISSE, *Les Corte-Réal et leurs voyages au Nouveau-Monde*, (Paris, 1883), pp. 51-52). Comme le navigateur portugais avait exploré à peu près la même région que Jean Cabot, la présence de ces objets fournirait donc une présomption en faveur de l'authenticité de la découverte cabotienne. Il ne faudrait pourtant attribuer à ce fait plus de valeur démonstrative qu'il ne faut. Il ne saurait indiquer de façon absolue le point d'un débarquement. Les Indiens voyageaient, et plus qu'on serait tenté de le croire. Ceux d'Hochelaga n'affirmaient-ils point à Jacques-Cartier être allés « en une lune de navigation » en un pays du sud que le navigateur présumait être la Floride? Humboldt faisait déjà observer que, « par voie d'échange ou autrement, certains objets circulent parmi les nations sauvages à de très grandes distances de leur lieu d'origine ». (HARRISSE, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve et des pays circonvoisins*, (Paris, Londres, 1900, p. 47).

Pour ingrat et désolé que soit apparu le Nouveau-Monde aux points touchés par les vaisseaux de Bristol, l'on ne pouvait manquer de considérer les terres neuves comme une étape à tout le moins sur la route de Cathay, de Chipangu et des îles des épices. Comment expliquer qu'un roi comme Henri VII, si préoccupé de libérer le commerce anglais de la tutelle étrangère, n'ait pas mieux traité les découvreurs qui l'avaient mis sur un chemin si riche d'espoirs ? Si, avec les Cabot, l'on se crut en présence d'un continent nouveau, et si, en particulier, l'atterrissage eut effectivement lieu au Cap-Breton et que l'exploration de la côte se soit poursuivie jusqu'à la Floride, on ne put manquer d'être frappé de la beauté et de la fertilité du pays. Aux environs de Terre-Neuve, l'immense richesse poissonnière des bancs ne put non plus échapper aux découvreurs, puisque le poisson, nous affirmement-ils, entravait, par sa quantité massive, la marche du navire. En 1577, un poète anglais se plaindra qu'on ait abandonné aux Français l'exploitation de ces bancs d'où ils ramenaient, chaque année, 100 navires de pêche.⁶⁸ Où trouver raison, après cela, du désistement du roi et de son attitude à l'égard des Vénitiens Cabot, quand les Génois continuent d'être en grande fortune auprès du roi d'Angleterre?⁶⁹ Plus encore: où trouver raison du silence des chroniqueurs de l'époque? On a prétendu qu'Henri VII avait cessé de s'intéresser aux découvertes. Désintéressement de peu

⁶⁸ Charles de La Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), pp. 34-35.

⁶⁹ HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot*, pp. 21-22, 30.

longue durée, puisque en 1501 et 1502 et probablement aussi en 1503, on voit le roi d'Angleterre accorder de nouvelles lettres patentes et des gratifications à des gens de Bristol et à des Portugais des Açores sur le point de reprendre la route de l'ouest.⁷⁰ Le résultat de ces voyages nous échappe. Il n'en va pas de même de la pensée d'Henri VII ni de la constance de ses projets. Encore, en 1505, nous le voyons accorder des gratifications à des marins portugais qui lui avaient apporté de Terre-Neuve des pivers et des chats sauvages.⁷¹ Passé au schisme, et la conscience désormais libérée de scrupules au sujet de la « ligne alexandrine », Henri VIII se préoccupe, à son tour, dès 1521, puis en 1525, d'explorations vers le Nouveau-Monde. En 1527, deux vaisseaux anglais, le *Samson* et la *Mary Guilford*, partent à la recherche d'un passage vers l'Asie par le détroit actuel de Davis. Le *Samson* se perd quelque part; la *Mary Guilford* range la côte, de la région du Labrador aux Antilles, puis reprend la route de l'Angleterre.⁷² C'est cette même année que Robert Thorne, marchand anglais résidant en Espagne et ami de Sébastien Cabot, avait exhorté ses compatriotes à chercher le fameux passage dans la région du pôle nord américain. Les Espagnols détiennent

⁷⁰ H. P. Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier* . . . , pp. XVII, XIX, XX. HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot* . . . , pp. 269-70.

⁷¹ HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot* . . . , p. 142. Voir aussi *id.*, pp. 89, 100, 269-70.

⁷² Biggar, *Les Précurseurs de Cartier* . . . , pp. XXIX-XXX. — HARRISSE, *The Discovery of North America*, (Londres et Paris, 1892), pp. 46-50.

nent la route du pays des épices par le détroit de Magellan, les Portugais, par le Cap de Bonne-Espérance; l'avenir et la fortune du commerce anglais, écrit Thorne, apparemment renseigné par Cabot, dépendent de la découverte du passage polaire. Qui donc va se charger d'ouvrir vers l'orient ce chemin de 2,000 lieues plus court que les routes espagnoles et portugaises? ⁷³ Chimère que ce projet, mais destiné à faire longtemps, parmi les navigateurs anglais, des victimes et des héros, et où l'on voit que la défaveur des Cabot ne tint pas apparemment à une déception sur le Nouveau-Monde.

Un seul point aujourd'hui ne fait plus de doute en l'aventure cabotienne et c'est l'impossibilité d'établir avec exactitude le lieu de l'atterrissage. Tout effort, pour ingénieux et savant qu'il soit, n'est, en l'affaire, que jeu puéril, virtuosité pour bâtisseurs de pyramides sur pointe d'aiguille. Et la pointe d'aiguille, c'est ici une relation trop sommaire où foisonnent ombres et brouillards; et c'est une cartographie informe où toute déduction devient conjecturale; et c'est le caractère équivoque du principal témoin de toute cette histoire: Sébastien Cabot, qui, s'il n'est ni un menteur ni un mystificateur, a, du moins, cette singulière tournure d'esprit qu'il sait surtout ce qu'il ne sait point et ne sait point du tout ce qu'il devrait savoir. Henry Harri-
risse qui a consacré à l'histoire cabotienne des recherches d'entête bénédictin, et qui avait commencé par fixer ce lieu de l'atterrissage au Labrador, finit par

⁷³ *A Book of Old Maps . . .*, (Cambridge Harvard University Press, 1926), p. 44.

conclure en 1898 : « Quant à notre opinion personnelle, elle revient à ceci que nous ne savons pas et qu'apparemment nous ne saurons jamais à quel endroit Jean Cabot aperçut pour la première fois le Nouveau-Monde ». ⁷⁴ M. Biggar se garde bien également d'une affirmation qui dépasse la probabilité. Il écrit dans l'introduction de ses *Précurseurs de Jacques Cartier*, introduction soumise avant publication à la critique des archivistes Arthur Doughty et Joseph-Edmond Roy, que « d'après les cartes de la Cosa et de Sébastien Cabot, le point aperçu *semble* avoir été l'extrémité ouest de l'île du Cap-Breton ». ⁷⁵ Un professeur de l'Université Columbia, M. John Bartlet Brebner, dans un ouvrage qui vient de paraître, *The Explorers of North America*, et qui a coûté à son auteur cinq ans d'études, se contente d'écrire que l'atterrissement eut probablement lieu près de la pointe occidentale de la côte sud de Terre-Neuve, mais qu'il est également possible que ce soit à l'île du Cap-Breton, et moins possible à la côte du Labrador. ⁷⁶

Autre conclusion à retenir, de l'aventure cabotienne, c'est qu'elle ne peut invoquer, en sa faveur,

⁷⁴ Henry Harris, *The Outcome of the Cabot Quater-Centenary* (New York, 1898), p. 7. Deux ans plus tard, en son grand ouvrage : *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve*, p. 25, Harris formulerait de nouveau le même jugement, en termes aussi catégoriques : « Donc, pour tout esprit impartial, on ne sait, on n'a aujourd'hui aucun moyen de savoir et probablement on ne saura jamais où Jean Cabot a atterri en 1497, voire en 1498, et, partant, si oui ou non, il a découvert ou même aperçu un point quelconque de l'île de Terre-Neuve ».

⁷⁵ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques-Cartier*, p. X.

⁷⁶ John Bartlet Brebner, *The Explorers of North America, 1492-1806*, (London, 1933), pp. 109-10.

aucun de ces documents de première main sur lesquels a coutume de s'asseoir la vérité historique. Tout y est pièces de seconde main, la plupart contradictoires entre elles, quelques-unes même manifestement apocryphes, tel, ce prétendu manuscrit de Bristol daté de 1496 et où l'on parle expressément de la découverte de l'Amérique onze ans avant que le continent nouveau eût reçu ce nom.⁷⁷ Dans *The Explorers of North America*, M. Brebner écrit, au sujet de cette affaire Cabot, que nos certitudes relatives s'arrêtent à la préparation et au départ de la seconde expédition de 1498. « Toute la difficulté provient », continue le professeur de l'Université Columbia, « de ce que Sébastien Cabot passa sa vie, durant la première moitié du seizième siècle, à trafiquer des exploits de son père aussi bien que des siens propres, et il a si bien réussi à mêler les uns et les autres que, pendant des siècles, le fils s'est vu attribuer la plus grande partie du crédit qui allait aux entreprises paternelles. »⁷⁸

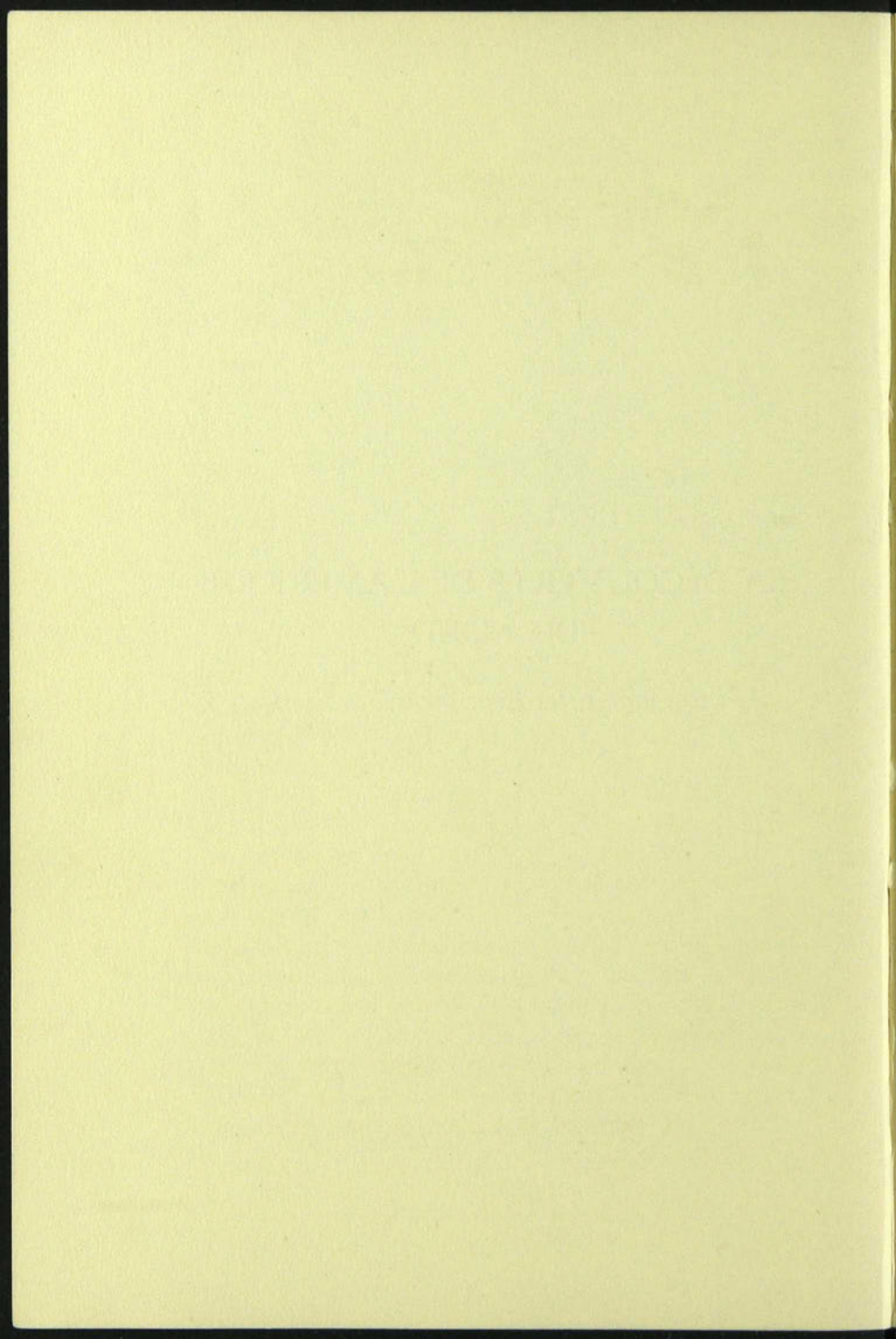
En résumé, l'aventure des Cabot reste un problème historique aux trois quarts insoluble. Et sauf le premier voyage de 1497 et la découverte d'une île ou d'une terre à l'occident, rien n'y dépasse, en certitude, le modeste degré de la probabilité.

⁷⁷ C'est en 1507, en effet, qu'un typographe de Saint-Dié imaginera de donner au continent américain, le nom de l'un de ses découvreurs. (Voir Hauser et Renaudet, *Les débuts de l'Age moderne*, pp. 56-57).

⁷⁸ John Bartlet Brebner, *The Explorers of North America*, 1492-1806. (London, 1933), p. 110.

LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE
DU NORD

Les Portugais, les Espagnols, les Français





LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE DU NORD

Les Portugais, les Espagnols, les Français

P OUR étonnant que le fait paraisse, les navigateurs les plus assidus dans les parages de l'Amérique du Nord, pendant le premier quart du seizième siècle, ce seront les Portugais. Ni l'exploration de la côte africaine, ni la découverte du pays des épices par la voie orientale, ni la fondation de son empire commercial dans les mers et les pays d'Orient, n'ont pu épuiser l'énergie de ce petit peuple. Esprit d'entreprise et d'aventure qui demeure l'un des plus beaux spectacles, disons même l'un des phénomènes, d'une époque pourtant si féconde en magnifiques audaces. Les marins français qui rencontrent sur toutes les routes océaniques les carques portugaises, écriront de ces épiques coureurs: « Quoique les Portugais soient le peuple le plus petit de tout le globe, celui-ci ne lui semble pas assez grand pour satisfaire sa cupidité. Il faut qu'ils aient

bu de la poussière du coeur d'Alexandre pour montrer une ambition si démesurée ». ¹ Sans doute est-ce là fièvre mal contenue et qui fait se jeter le jeune Portugal dans un effort disproportionné à ses ressources humaines. Effort qu'il faudrait quand même pleinement admirer s'il ne s'entachait trop souvent d'inutiles atrocités et surtout de cette suprême honte des nations chrétiennes d'alors: la mise en esclavage des populations indigènes. Bien avant Christophe Colomb, la mer océane avait attiré les marins portugais. Les premiers, semble-t-il, des Européens, ils nourrirent le dessein d'atteindre la Chine et le Japon, par la voie de l'ouest. Ce projet paraît les hanter dès 1457, à coup sûr en 1474, alors qu'ils consultent le cosmographe Florentin Toscanelli sur les chances de l'aventure. ² Cette mer océane ouverte à leurs portes, voilà déjà longtemps qu'ils la croient peuplée d'îles, logeant peut-être même un continent. Aussi des expéditions vont-elles s'ébaucher, des voiles se gonfler vers l'inconnu, sur lesquelles la mer ténébreuse abaissera son impitoyable rideau. Catastrophes infécondes ? Tant s'en faut. Plus que toutes autres, les nefes parties du Tage ont tracé la voie au grand Génois. N'a-t-on pas expliqué, par la longue série des échecs portugais, le froid accueil fait aux propositions de Colomb, à la cour de Lisbonne ? L'orgueil national répugnait au surplus à cette offre de services de la part d'un étranger, quand

¹ Pierre Crignon, cité par Eugène Guérin: *Ango et ses pilotes*, (Paris, 1901), p. 12.

² Henry Harrisse, *Les Corte-Real et leurs voyages au Nouveau-Monde*, (Paris, 1883), pp. 23-24.

les capitaines et les pilotes du pays comptaient parmi les meilleurs marins de l'époque.³

Le 4 mars 1493 des caravelles aux voiles fatiguées venaient s'ancrer à Cascaes, dans le Tage. C'était la petite flotte colombienne, de retour d'Amérique. Les premiers en Europe, les Portugais apprenaient la retentissante nouvelle. Leur émotion et leur dépit ne connaissent point de bornes. D'ailleurs quelles menaces n'agite point le succès inattendu du Génois! Le riche monopole du commerce d'Orient ne va-t-il pas échapper à ceux qui l'ont si chèrement conquis? Pour comble, au mois de mai 1493, on s'en souvient, le Pape Alexandre VI, par une ligne tracée du pôle nord au pôle sud, et passant à cent lieues des Açores, attribue à l'Espagne toutes les îles et terres fermes découvertes ou à découvrir à l'ouest. Au Portugal, l'émoi redouble. On s'agite et l'on n'aura de cesse, que, par le traité de Tordesillas, (7 juin 1494), la ligne de démarcation ne soit reportée à 1270 lieues plus à l'ouest. Et voici ouverte une grave dispute: celle de la « ligne alexandrine ». Qu'est-ce donc que cette ligne fameuse? Telle qu'on peut la voir sur une carte de Ribero, par exemple, dressée en 1524, elle traverse, droite et verticale, du pôle sud au pôle nord, le continent américain. Elle projette à l'ouest, du côté espagnol par conséquent, plus de la moitié de l'Amérique méridionale, l'Amérique centrale en entier, les Antilles, presque

³ Voir au sujet de ces expéditions portugaises vers l'ouest avant Colomb, HARRISSE, *The Discovery of North America*, pp. 51-56, 655; *Id.*, *Les Corte-Real et leurs voyages au Nouveau-Monde*, pp. 23, 40-43. EDGAR PRESTAGE, *The Portuguese Pioneers*, (London, 1933), pp. 31, 236.

toute l'Amérique du Nord, toutes les îles du Pacifique jusqu'au 180° degré de longitude. Elle ne laissait au Portugal, que le Brésil, le Groënland, et ce que l'on appelait, en ce temps-là, les terres de Corte-Real.⁴ La rectification de Tordesillas eut du moins un heureux effet: elle ménageait aux Portugais un accès au Nouveau-Monde. Peu enclins à sacrifier leur moindre chance, ils vont déployer dans les mers d'Occident, l'avidité intrépidité qu'ils ont mise à fouiller les mers d'Orient. En l'an 1500, Pedralvarez Cabral, en route pour Calicut, touche au Brésil et croit avoir localisé la légendaire île du Brésil. Bien avant Magellan, les Portugais auront circumnavigué l'Amérique du sud. Du moins, le globe de Schöner (1520) le donnerait à penser.⁵ Pendant toute la première partie du 16e siècle, il n'y aura, de par le monde, pilotes si fameux, ni si habiles dessinateurs de cartes que les Portugais. Ils feront école. Les uns après les autres, les souverains se piqueront de les embaucher à leur emploi.⁶ Magellan, Esteban Gomez, passés au service de l'Espagne, étaient des Portugais. Ils excelleront, en particulier, dans la cartographie de l'Amérique du Nord. Car ils ont fait, de cette partie du Nouveau-Monde, le principal champ

⁴ Pour l'histoire de la « ligne papale », voir HARRISSE, *The Discovery of North America*, pp. 54-56. EDGAR PRESTAGE, *The Portuguese pioneers*, pp. 238-43. JOSEPH FOLLIET, *Le Droit de colonisation*, (Paris, 1930), pp. 73-75. S. E. DAWSON, *The Lines of Demarcation of Pope Alexander VI and the Treaty of Tordesillas, A.D., 1493 and 1494*. (M.S.R.C., vol. V, section II, pp. 467-546).

⁵ Dans un écrit qui est de 1515, Schöner affirme que les Portugais ont fait la circumnavigation de l'Amérique du Sud. Voir *A Book of old maps* . . . , p. 33.

⁶ HARRISSE, Jean et Sébastien Cabot, pp. 140-42.

de leurs explorations. Lorsqu'en effet, ils s'élancent sur les traces de Colomb, que cherchent-ils, sinon les îles légendaires, et surtout la fameuse île des Sept-Cités, rattachée, on l'a vu, à l'histoire portugaise? Or leurs vieilles cartes situaient ces terres dans la direction du nord-ouest, en deça de la « ligne alexandrine », en dehors par conséquent de la zone réservée aux caravelles espagnoles. C'est donc la route du nord-ouest que vont prendre les vaisseaux portugais.

A quelle date ont-ils abordé aux rives de l'Amérique du Nord? Toute histoire hypothétique mise de côté, c'est avec les frères Corte-Real ⁷ que commencent les navigations authentiques des Portugais vers le nord-ouest américain. Le blason de ces Açoréens: un bras armé d'une lance d'or, au-dessus d'un casque de chevalier, dit assez à quelle race ils appartenaient. Gaspar, le premier, s'aventura en 1500 vers le nord-ouest et aboutit au Groënland. Il repartit en mai 1501 avec trois vaisseaux; il passa en vue du Groënland, atteignit le Labrador, vers le 58° de latitude, longea la côte dans la direction du sud, puis explora Terre-Neuve jusqu'à la baie Placentia. Du moins est-ce l'itinéraire que permettent de conjecturer les relations des contemporains, les cartes de Cantino et de King, documents, soit dit en passant, autrement plus précis et circonstanciés que tout ce que nous ont laissé les ex-

⁷ Au sujet du nom de ces navigateurs, nous adoptons l'orthographe qui figure au bas de leurs armes. Voir HARRISSE, *Les Corte-Real et leur voyages au Nouveau-Monde* . . . , page frontispice.

péditions cabotiennes.⁸ Qu'advint-il de l'aventure portugaise? A l'automne de 1501, deux des caravelles rentraient l'une après l'autre dans le port de Lisbonne, emmenant à fond de cale une soixantaine d'Indigènes. La troisième caravelle, celle que montait Gaspar Corte-Real, ne revint jamais. Le navigateur était resté aux abords du Nouveau-Monde, pour en poursuivre l'exploration, s'assurer s'il avait affaire à une île ou à un continent. Quelle direction prit son navire? Descendit-il vers le sud? Alla-t-il chercher naufrage dans la baie d'Hudson? Son frère Michel, parti à sa recherche, au printemps de l'année suivante, fouillait en vain, tout en l'explorant plus à fond, la côte de Terre-Neuve. Ce second Corte-Real allait partager, du reste, le destin tragique du premier. Après l'avoir longtemps attendu à un point de rencontre, deux de ses vaisseaux reprenaient seuls la route du Portugal.

Pendant près de vingt ans, c'en sera fini de ces expéditions. De portugais, il n'y aura plus guère à fréquenter avec bien d'autres, les parages de Terre-Neuve, que des vaisseaux de pêche. En 1520 pourtant, l'un de ces pêcheurs, João Alvares Fagundes, reprendra, pour son compte, l'exploration de la Nouvelle-Écosse, de l'île du Cap-Breton jusqu'à la baie Placentia de Terre-Neuve.⁹ Fagundes aurait-il même pénétré dans le golfe Saint-Laurent? En aurait-il accompli le périple? Har-

⁸ Voir HARRISSE, *Les Corte-Real et leurs Voyages au Nouveau-Monde*, (Paris, 1883), pp. 50-55. *Id.*, *The Discovery of North America*, pp. 64-74. H. P. BIGGAR, *Les Précurseurs de Jacques-Cartier*, pp. 32-37, 59-69.

⁹ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques-Cartier*, pp. XXII-XXIII, 129-30. HARRISSE, *The Discovery of North America*, pp. 182.

risse l'a pensé.¹⁰ Il est à peu près sûr, en tout cas, qu'il explora la baie de Fundy, dont il fut le premier à dresser la carte.¹¹ Ce que nous savons encore, c'est que le Portugais se fit concéder, par son souverain, droit de propriété sur les îles et les terres explorées. Et ainsi, prirent naissance des colonies portugaises, simples pêcheries la plupart, les unes au Cap-Breton, d'autres à Terre-Neuve, et peut-être même en Nouvelle-Écosse.¹² De ces établissements, aucun vestige malheureusement n'est resté, sauf peut-être un canon, une ancre antique, et quelques autres objets trouvés sur la rive de Louisbourg. Chercheurs d'or et d'épices, les Portugais se déprirent assez facilement de ces pays du Nord. Plus tard, à Charles-Quint qui s'inquiètera des expéditions de Jacques Cartier, le roi du Portugal et l'infant Don Luis répondront assez désabusés: « La terre des morues où vont les Français est si froide, le mauvais temps si persistant que nous y avons perdu des flottes ».¹³ En 1541 Jean III refusera d'autoriser de nouvelles expéditions au Labrador pour le grand nombre de vais-

¹⁰ HARRISSE, *The Discovery of the North America*, p. 187. John Bartlet Brebner, *The Explorers of North America*, (Londres, 1933), p. 116.

¹¹ W. F. Ganong, *Crucial maps in the early cartography . . .*, (Mém. de la Soc. royale, 1933, section II, p. 151).

¹² Au sujet de ces colonies portugaises, voir Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, p. 195. HARRISSE, *Les Corte-Real et leurs voyages au Nouveau-Monde*, pp. 171-73; *Id.*, *The Discovery of North America*, pp. 180-88, 240. Rev. George Patterson, *The Portuguese on the north-east coast of America and the first attempt at colonization there . . .*, (M. S. R. C.), vol. VIII, 1890-91, section II, pp. 163-70.

¹³ Cité par La Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), p. 170.

seaux portugais sombrés en ces parages.¹⁴ Cependant, en 1550, plus de cent cinquante bateaux équipés pour la pêche de la morue à Terre-Neuve, se balançaient dans le seul petit port d'Aveiro. Jusque vers 1580, les souverains portugais et les descendants des Corte-Real continueront à s'occuper de la région terre-neuvienne. Tout donne même à penser que, dans le dernier quart du 16^e siècle, des marins du Portugal payèrent encore de la rançon de leur vie, dans la baie d'Hudson ou ailleurs, leurs téméraires recherches d'un passage à Cathay.¹⁵ Mais l'heure sombre allait fondre sur le petit et glorieux pays. De 1580 à 1640 il aurait à subir la domination espagnole. Il lui arriverait ce qui arrive à tout peuple qui a l'infortune de perdre sa personnalité politique. Le génie national subirait une éclipse. La vieille audace portugaise ne deviendrait plus que l'ombre d'elle-même.

Il n'en reste pas moins que toute une partie du Canada d'aujourd'hui, soit la plus grande partie de la Nouvelle-Écosse, toute l'île du Cap-Breton, Terre-Neuve, la côte orientale du Labrador ont été, au début du seizième siècle, terres du Portugal. Ainsi en advint-il de par la « ligne alexandrine » et aussi par des explorations et des prises de possession effectives. A défaut d'autres vestiges, le grand nombre d'appellations géographiques d'origine portugaise restées attachées aux anciennes terres cortéaliennes, suffirait à perpétuer le souvenir des hardis coureurs de mers.

¹⁴ Harris, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve* . . . , (Paris, Londres, 1900), p. 148, note.

¹⁵ Harris, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve* . . . , pp. XXIII-IV.

Leur magnifique effort nous vaudrait toutefois mieux encore, et ce serait une cartographie de l'Amérique du Nord d'une perfection bien supérieure à la cartographie de l'époque. Puis, ajoutons, à l'honneur des Portugais, qu'avec un flair singulier et dès leur voyage de 1501, les compagnons de Gaspar Corte-Real eurent la persuasion d'avoir touché un continent.¹⁶

II

La rumeur de ces courses vers le Nouveau-Monde n'allait-elle pas susciter quelque émoi chez le voisin d'Espagne? Les Espagnols ont paru d'abord se laisser absorber par les Antilles, par les pays de l'Amérique centrale, par le Mexique et le Pérou. Faut-il croire pour autant qu'ils n'auraient pas veillé, avec une anxiété jalouse sur leur monopole de l'or, peu soucieux de s'assurer, par exemple, si le « fabuleux métal » n'existait point, quelque part, au-dessus du Mexique? Les terres nouvelles leur ont d'ailleurs refusé une autre richesse sur laquelle ils possèdent aussi un quasi-monopole: les épices, les aromates. Depuis 1520, l'exploit de Magellan les a mis, il est vrai, sur la route des Moluques. Mais, pour atteindre les épices, un autre chemin plus court n'allait-il pas un jour ou l'autre s'ouvrir à travers les continents? Parmi tant de rivaux en quête du fameux passage, un aventurier plus heureux ne viendrait-il pas à surgir qui balancerait la fortune espagnole? A Séville et ailleurs l'on ne se défend point de ces inquiétudes. Et la crainte ou l'obsession

¹⁶ Voir, à ce sujet, Harrisse, *Les Corte-Real et leurs voyages au Nouveau-Monde*, lettre de Pietro Pasqualigo, p. 50.

va si loin que, dès le temps de Charles-Quint, les Espagnols songeront au percement de l'isthme de Panama.¹⁷

En attendant, leur résolution est bien ferme de poursuivre l'inventaire du Nouveau-Monde, de savoir exactement ce que recèlent ces terres de l'Ouest dont l'autorité pontificale leur a concédé la propriété. Et ils s'y mettent, eux aussi, avec une fiévreuse intrépidité. Quelques vieilles cartes, celle du Portugais Cantino en particulier, dressée en 1501-1502, s'avèrent singulièrement révélatrices à ce sujet. Sans doute possible, des Espagnols, en voyages clandestins, ont visité la côte actuelle des États-Unis, quatorze ans à tout le moins avant l'expédition officielle de Jean Ponce de Léon, laquelle est de 1512-1513.¹⁸ La carte de Cantino laisse apparaître, au nord-ouest de Cuba, une partie de côte où il est impossible de ne pas reconnaître la Floride et les rivages voisins des États-Unis d'aujourd'hui. Et pour fortifier encore cette présomption, le portulan de Canerio, qui est du même temps, arbore, à cet endroit, le pavillon espagnol.

De bonne heure les souverains d'Espagne tourneront eux-mêmes les yeux vers le nord-américain. En 1511 la reine Jeanne d'Aragon accorde des lettres

¹⁷ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, p. 194.

¹⁸ Harrisse, *The Discovery of North America*, pp. 78, 131. Aussi *Id.*, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve et des pays circonvoisins*, (Londres et Paris, 1900), pp. 11-13. On penche aussi pour quelque influence des voyages des Corte-Real sur la carte de Cantino. Voir à ce sujet, *l'Atlas of the Historical Geography of the United States*, (publication de l'Institut Carnegie de Washington et de l'American Geographical Society de New York, 1932), p. 8.

patentes à Jean de Agramonte, auteur d'un projet pour la découverte du secret de la « Terre neuve » où il espère trouver de l'or et d'autres choses utiles.¹⁹ N'est-ce point l'année suivante qu'après l'avoir fait interroger sur les routes du pays de Bacallaos, le roi d'Aragon s'attache Sébastien Cabot?²⁰ Autant qu'on peut le voir, le projet d'Agramonte n'eut pas de suite. Mais l'actif et ambitieux Charles-Quint s'inquiète, à son tour, de ce qui se passe dans la mer de l'occident septentrional. Nous sommes à l'époque de la Conférence de Badajos réunie pour trancher le conflit hispano-portugais au sujet des îles Moluques. Quelques actes de Charles-Quint nous révèlent ses préoccupations. L'Empereur entend évidemment ne rien laisser à l'avidité conquérante du rival, mais faire, partout où l'occurrence vient s'offrir, acte de possession. C'est en 1526, ne l'oublions pas, que Sébastien Cabot part dans la direction du sud-ouest, pour atteindre le Cathay par une route plus courte que celle de Magellan, prétend-il, et pour la découverte d'« îles à épicerie », rivales des Moluques.²¹ Mais peut-être aussi une autre inquiétude s'est-elle levée dans l'esprit de l'ambitieux Charles-Quint. En 1524, un vaisseau français, en mission officielle, celui de Verazzano, a fait son apparition le long de la côte nord-américaine? L'empereur s'émeut. Il a déjà conclu un arrangement avec le pilote Esteban Gomez pour un voyage vers l'Amérique du

¹⁹ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, pp. 102-15.

²⁰ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, p. 115. Har-
risse, *Jean et Sébastien Cabot*, pp. 111-12.

²¹ Harris, *Sébastien Cabot, navigateur vénitien*, (Paris, 1895), p. 8.

Nord. En hâte, il fait revenir de la Conférence de Badajos, Gomez, qu'il avait envoyé là comme conseiller technicien. Le pilote prendra la mer le plus tôt possible. Et si l'on veut juger de l'intérêt que prend à la nouvelle expédition le souverain espagnol, observons que celle d'Agramonte devait être faite aux frais du marin, et que Charles-Quint prend celle de Gomez aux frais de la couronne. Le pilote partira donc, avec une caravelle armée, pourvue de marchandises, de vivres, pour un an; il ira à la recherche d'un passage vers le Cathay oriental; en route il repèrera les îles et les terres encore inconnues, productrices d'or, d'argent, d'épices et de drogues. Gomez s'est embarqué, semble-t-il, en février 1525. Il paraît avoir abordé quelque peu au nord du Cap Cod, avoir exploré les côtes de la Nouvelle-Angleterre, du Nouveau-Brunswick, jusqu'à la rivière Saint-Jean, avoir pénétré par conséquent dans l'actuelle baie de Fundy qu'il prit pour le détroit ou le passage tant recherché vers les mers d'Orient. Déçu, il longea la côte de la Nouvelle-Écosse, puis, redescendit le long du continent jusqu'au Cap Cod. Après quoi il fila vers Cuba, puis, de là, vers l'Espagne.²²

A la cour de l'empereur, en eut-on assez de cette déception? A la randonnée de Gomez se borne, en tout cas, l'exploration espagnole en territoire canadien.

²² Voir, pour ce voyage, Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, pp. XXIV-VIII, 145-59. HARRISSE, *The Discovery of North America*, pp. 229-51. *Id.*, Jean et Sébastien Cabot, pp. 282-91. W. F. Ganong, *Crucial maps in the early cartography and Place-nomenclature of the Atlantic coast of Canada*, (M. S. R. C., section II, 1933), pp. 152, 168. Aussi *Id.*, *Mémoire de la Soc. royale*, section II, 1932, pp. 125-79.

Car nous omettons à dessein les expéditions faites ou préparées par Lucas Vasquez de Ayllon, de 1521 à 1526, lesquelles, selon toute apparence, ne dépassèrent point le 33° degré nord: c'est-à-dire la hauteur des Carolines. En réalité l'Espagne n'éleva jamais de prétentions bien sérieuses au delà du 35° degré de latitude sur le continent nord-américain.²³ Elle n'y avait trouvé ni métaux précieux, ni épices, ni le fameux passage vers les Moluques; elle se désintéressa du pays de Terre-Neuve.

III

Elle ne le fit point toutefois sans peine ni sans quelque inquiétude sur les menées d'un nouveau concurrent. Nous le disions tout à l'heure: juste un an avant le passage de la caravelle de Gomez dans la région de la future Acadie, un autre navire, voguant celui-ci sous les couleurs françaises, avait parcouru les parages voisins. Et ce n'est pas la première fois que des nefes de France étaient vues dans les eaux des terres-neuves. A quelle date, au juste, faut-il faire remonter les premières expéditions françaises vers le Nouveau-Monde? Question fort débattue où n'ont pas fini d'épiloguer les historiens. C'est assez tôt que les souverains de France s'intéressent aux découvertes. L'afflux des produits africains sur les marchés de Lisbonne et, de là, sur les autres marchés de l'Europe, ne pou-

²³ HARRISSE, *The Outcome of the Cabot Quater-Centenary* (New York, 1898), p. 12. Cependant Philippe II aurait fixé officiellement au 45° de latitude, au nord de la Floride, la limite septentrionale du domaine de l'Espagne. (HARRISSE, *La cartographie vérazzanienne*, (Paris, 1896), p. 9, note 3.

vait manquer de piquer la curiosité d'un roi, d'esprit aussi éveillé, aussi remuant, que Louis XI, si justement appelé « l'universelle araigne ». N'est-ce point Louis XI qui, en l'an 1483, envoie deux navires, une allège et 300 hommes, vers l'« Isle Verte »²⁴ Charles VIII parut s'intéresser, lui aussi, quoique de façon fort indirecte, aux expéditions d'Amérique. Dans les entreprises d'Henri VII, au temps des Cabot, c'est bien la main du roi de France que Ferdinand d'Espagne croyait apercevoir, tissant des intrigues contre le rival des Pyrénées.²⁵ Mais faut-il en croire quelques textes anciens qui, remontant très haut, inscrivent des navigateurs français parmi les précurseurs de Colomb? André Thevet, en sa *Cosmographie universelle*, (Paris, 1575), a bel et bien parlé d'une découverte des terres cortéaliennes, par « quelques capitaines Rochelois, vers 1486 », soit quatorze ans avant le premier voyage des Corte-Real et six ans avant l'apparition de Colomb en Amérique. Thevet qui fut quelque temps un familier de Jacques Cartier, est toutefois un historien peu sûr, légèrement hâbleur. C'est lui qui parla un jour d'ours terre-neuviens si vieux qu'ils en étaient devenus tout blancs!²⁶ Plus croyable serait le témoignage de Lescarbot. Dans une définition du vaste pays, alors appelé Terre-Neuve, Lescarbot ne le donne-t-il point comme étant découvert « de toute mémoire et de plusieurs siècles », par « nos Diépois, Malouins, Rochelois et

²⁴ Eugène Déprez, *The Canadian Historical Association*, (1930), p. 52.

²⁵ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, pp. 10-11.

²⁶ Charles de la Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), p. 26.

autres mariniers du Hâvre-de-Grâce, de Honfleur et autres lieux,» et « partant ne faut qu'aucune autre nation se glorifie d'en avoir fait la découverte »?²⁷ Mais Lescarbot n'est que l'écho d'une tradition de mariniers et ne trouve à s'appuyer que sur une affirmation de Postel. Au vrai, le texte le mieux fait pour intriguer les historiens, et qui prouverait que les Normands ont traversé de bonne heure l'Atlantique, est bien cette simple déclaration du capitaine Binot Paulmier de Gonneville, faite, le 19 juin 1575, devant *les gens tenants l'amirauté de France au siège général de la Table de marbre du Palais à Rouen*: « Or passez le Tropique du Capricorne, hauteur prise trouvaient estre plus éloignez de l'Afrique que du pays des Indes occidentales où d'empuis aucunes années en ça les Dieppois et les Malouinois et autres Normands et Bretons vont quérir du bois à teindre en rouge, cotons, guenons et perroquets et autres denrées ».²⁸ Malheureusement, nul de ces documents n'entraîne l'évidence. Eugène Déprez a pu écrire, des anciens Dieppois, en particulier, « qu'on n'en sait pas davantage sur leur navigation que sur la présence des Chinois au XIII^e siècle dans le Honduras ».²⁹

Il resterait à examiner, il est vrai, une abondante cartographie sur laquelle quelques hypothèses assez branlantes ont tenté de s'édifier. De bonne heure, comme chacun sait, le mot « breton » est venu s'ins-

²⁷ Cité par HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot*, p. 298, note 2.

²⁸ Cité par HARRISSE, *The Discovery of North America*, p. 693.

²⁹ *The Canadian historical Association*, (mai 1930, p. 47).

crire en marge de la côte de l'Amérique du Nord. La première fois qu'il y apparaît, c'est dans une légende en langue portugaise qui se lit comme suit: *Tera q fy descuberta per bertomes*. La même mention se reproduit dans nombre de cartes d'origine lusitano-espagnole du début du 16^e siècle,³⁰ et voire en quelques autres d'origine française. Après la forme: « Terre découverte par les Bretons, » on voit apparaître: « Tierra de los Bretones », puis « Cabo de los Bretones », puis « Entrée des Bretons », puis une « Isola de Bretoni »; puis encore, dans l'*Islario General del Mundo* de Santa Cruz, « Baya de bretones ».³¹ Des historiens ont donc fait cet argument que si certaines légendes géographiques, telles que *Cavo de Inglaterra*, ou *Mar descubierta por Inglese*, sur la carte de Juan de la Cosa, ou *C. de Portogesi*, sur celle de Johannes Ruysch, autorisent à conclure à la présence des Anglais en ces parages avant l'an 1500, et à celle des Portugais avant 1508, il n'est pas moins légitime d'affirmer la présence des Bretons sur le littoral de l'Amérique du Nord, dès une époque fort reculée. Seulement d'autres historiens se sont avisés qu'en ce temps-là, il y avait Bretons et Bretons; et ils se croient en état de démontrer que les Bretons dont font mention les vieilles cartes de l'Amérique du Nord, ne seraient tout bonnement que les Bretons de la Grande-Bretagne.³² Où Juan de la Cosa

³⁰ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, p. XXII, note 4°.

³¹ HARRISSE, *The Discovery of North America*, pp. 237, 239.

³² W. F. GANONG, *Crucial maps in the early Cartography and Place-nomenclature of the Atlantic coast of Canada*, (M. S. R. C., 1929, section II).

avait écrit, sur sa carte de l'an 1500: « Mer découverte par les Anglais »; à la même position géographique, les cartes portugaises de l'époque 1516-1520 portent: « Terre découverte par les Bretons ». De toute évidence, s'empresse-t-on de conclure, le mot terre a simplement remplacé ici le mot mer. Autre démonstration: dans un commentaire de la carte de Ruysch, laquelle figure dans le *Ptolémée* romain de 1508, Marcus Beneventanus qui donne les sources de ses renseignements, dit s'appuyer sur les « descriptions faites par Colomb, les Portugais et les Bretons, que maintenant nous appelons Anglais ». (*Atque Brittanorum quos Anglos nunc dicimus*). Et, pour donner à l'observation de Beneventanus une singulière valeur, voici qu'il tiendrait ses renseignements de Ruysch lui-même, compagnon des marins de Bristol venus en Amérique sur les traces de Cabot.³³

Encore que non dépourvue de sérieux, cette opinion n'offre pourtant rien d'irrésistible. Tout d'abord Beneventanus ne paraît point un commentateur de cartes d'absolue confiance. Et rien ne nous assure que les configurations américaines de la carte de Ruysch n'auraient pas été empruntées à un dérivé portugais.³⁴

³³ HARRISSE, s'appuyant sur THOMASSY, conteste ce voyage de Ruysch, dans la région du nord. *Jean et Sébastien Cabot*, p. 164. Voir aussi: *Id.*, *Découverte et évolution cartographique de Terre-neuve . . .*, pp. 60-63.

³⁴ On ne trouve, sur la carte de Ruysch, nulle allusion aux Cabot. Quantité d'indices démontrent que Ruysch a utilisé les cartes portugaises. Bien plus, Ruysch n'a pas même conservé, sur sa carte, les appellations anglaises de la carte de La Cosa. Ainsi *Cavo de Ynglaterra* devient chez Ruysch, *C. de Portogesi*. (*A Book of Old Maps . . .*).

L'on peut faire aussi cette autre observation que le terme géographique « Cap-Breton », n'est apparemment rien moins qu'anglais, étant le nom d'une petite ville sur la baie de Biscaye, en Gascogne, au nord de Bayonne.³⁵ Que les Bretons fussent depuis longtemps des habitués de la région de Terre-Neuve, rien ne le prouve mieux qu'une cédule des lettres patentes de la reine Jeanne d'Aragon à Jean de Agramonte, enjoignant au navigateur, et en l'année 1511, d'embarquer avec lui des pilotes entraînés au voyage d'Amérique, soit deux pilotes bretons. Et comme la reine enjoint aussi à Agramonte d'aller chercher lui-même ses pilotes « en Bretagne », alors que la Bretagne d'Armorique constituait encore un petit pays indépendant, c'est évidemment que le péril d'ambiguïté ne se posait point.³⁶ Faudrait-il même remonter plus haut et parler de cette dîme qu'au dire des moines de l'abbaye de Beauport, les gens de l'île de Bréhat, petite île de la côte bretonne près de Paimpol, payaient à l'abbaye sur le poisson de Bretagne, de Terre-Neuve et d'Islande, depuis soixante ans déjà en 1514, soit vers 1454? ³⁷ Il manque quelque chose malheureusement à cette pièce d'archives judiciaires, pour être concluante, et c'est de marquer de façon précise que cette perception de dîmes fut bien faite, pendant soixante ans, sur le poisson des trois endroits pris collectivement, c'est-à-dire sur celui de Terre-Neuve,

³⁵ Voir Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, p. 125.

³⁶ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, p. 108. Ce n'est qu'en 1532 qu'administrativement la Bretagne est réunie à la France.

³⁷ Harris, *The Discovery of North America*, p. 181, note 6.

tout aussi bien que sur celui de Bretagne et d'Islande. Ferons-nous paraître, en ce débat, les vieux historiens des navigations anciennes, contemporains ou presque des faits racontés par eux, tels Ramusio, Navarette? Ceux-ci distinguent toujours soigneusement entre Bretons et Anglais. Si telle terre d'Amérique porte le nom de Cap-Breton, c'est qu'elle a été découverte, écrit par exemple Ramusio, et sans ambiguïté possible, par les Bretons et les Normands.³⁸ Et Ramusio n'est pas, en la matière, une autorité quelconque. Contemporain de Sébastien Cabot, il correspondit avec l'homme à qui les partisans des Bretons de Grande-Bretagne font si grande réputation. Géographes et cartographes de l'époque n'ont pas omis de faire, non plus, les mêmes distinctions. L'on n'aura pas oublié tout d'abord que Juan de la Cosa, qui rédige sa carte en 1500, parle d'une mer découverte, non par les Bretons, mais par les Anglais. L'*Islario General* de Santa Cruz (1541-56), qui fait mention du pilote « anglais » Antonio Gaboto (sic) et du « roi d'Angleterre », à propos de Terre-Neuve et du Labrador, dira, à la page suivante, qu'au delà des îles des 11,000 Vierges, une baie porte le nom de « baie des Bretons », parce que chaque année les Bretons y vont faire la pêche.³⁹ Les documents les plus troublants toutefois, ce sont bien les vieilles cartes portugaises et surtout les cartes sévillanes. Les premières fixent les terres, les îles et les caps attribués aux Bretons, non pas où l'on a coutume de fixer les découvertes anglaises: au La-

³⁸ HARRISSE, *The Discovery of North America*, p. 181, note 6.

³⁹ BIGGAR, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, pp. 190, 192.

brador, à l'île de Terre-Neuve, mais bien sur la péninsule de la Nouvelle-Écosse et tout au plus dans la proximité de Terre-Neuve.⁴⁰ Quant aux secondes, elles font davantage: elles distinguent entre les découvertes anglaises et une terre des Bretons qu'elles évitent au surplus de fixer au même endroit. La plus significative de toutes est sans contredit la carte de Ribero, copie de la Propagande de Rome. Dressée en 1529 et sous l'oeil de Sébastien Cabot, alors le supérieur hiérarchique de Ribero à la *Casa de Contratacion* de Séville, et présumé savoir quelque chose de cette toponymie, la carte de Ribero n'indique pas moins une « terre du Labrador » découverte « par les Anglais de la ville de Bristol », et, plus au sud, une « Tierra de los Bretones » et un « C. del breton ».⁴¹ Et nous avons déjà dit que la carte de Jérôme de Verazzano reproduit les mêmes désignations géographiques en les distinguant, elle aussi, l'une de l'autre. Dans la relation de son voyage à François Ier, Giovanni de Verazzano dit lui-même textuellement qu'il « approcha de la terre qui, dans les temps passés, fut découverte par les Bretons, qui est au 50° degré ».

Que conclure de tous ces textes? Ils ne permettent pas de contester certaines découvertes aux Bretons de la Grande-Bretagne. D'autre part, il serait osé, estimons-nous, d'exclure les Bretons d'Armorique du même mérite. Il ne s'ensuit pas, il est vrai, que l'un ou l'autre de ces documents autorise à donner à

⁴⁰ HARRISSE, *Découverte et évolution géographique de Terre-Neuve et des pays circonvoisins*, (Paris et Londres, 1900), p. 61.

⁴¹ Voir HARRISSE, *The Discovery of North America*, pp. 233, 574.

Colomb des précurseurs d'origine bretonne. La première fois qu'il est fait mention des Bretons, c'est dans la carte No IV de Kuntsman, et cette carte n'est pas antérieure à la période 1516-1520. Mais, encore que parler d'aventure bretonne antérieure à l'expédition colombienne, soit téméraire, faut-il écarter pour autant la collaboration des Bretons de la petite Bretagne à la nomenclature géographique de la région du golfe Saint-Laurent? A la date de 1516 ou de 1520, il y a déjà beau temps que les gars de Bretagne connaissent le chemin d'Amérique. La *Catalina*, que montait Pero Alonso Nino, en son voyage de 1496, était un navire breton.⁴² S'il n'est pas prouvé de façon certaine que, dès 1502, l'on eût pu compter, sur les bancs de Terre-Neuve, 27 vaisseaux de La Rochelle et de la Bretagne,⁴³ il est bien acquis que deux ans plus tard tout au plus, des vaisseaux de pêche français abordaient en ces parages.⁴⁴ Jean Denys, de Honfleur, et Thomas Aubert, de Dieppe, s'y trouvaient en 1506 et en 1508.⁴⁵ A partir de ce moment, le courant est lancé. Chaque année désormais des voiliers de France, prendront la route du Nouveau-Monde. Ils partiront des ports de Normandie et de ceux de Bretagne;

⁴² HARRISSE, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve et des pays circonvoisins*... (Londres et Paris, 1900), p. XXXIV.

⁴³ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, p. 81, note.

⁴⁴ Hanotaux et Martineau, *Histoire des Colonies françaises*, (Paris, 1929), I, p. 6.

⁴⁵ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, p. XXI. L'abbé A. Anthiaume, *Cartes marines, constructions navales, voyages de découverte chez les Normands, 1500-1650*, (Paris, 1916), t. I, pp. 20-22.

ils viendront de La Rochelle, de Bayonne. Lorsqu'en 1527, le voyageur anglais, John Rut, arrive dans la baie de Saint-Jean, il y rencontre deux navires de pêche portugais, mais aussi un breton et onze normands.⁴⁶

Ces voyages n'ont rien assurément de la mission officielle. Ils restent le fait d'aventuriers ou de pêcheurs agissant pour leur seul compte. La seule empreinte française qu'ils aient laissée, tient à un certain nombre d'appellations géographiques accrochées aux abords du Golfe et à quelques stations de pêche établies au Petit-Nord de Terre-Neuve. C'est l'endroit, en effet, où paraissent s'être fixés les Bretons, alors que les Basques adoptaient la côte ouest, et les Portugais, la côte sud-est.⁴⁷ Et, au premier abord, la lenteur paraît étrange des rois de France à se laisser prendre à la fascination du mirage occidental. Qu'est-ce donc qui les retient, quand, autour d'eux, tous leurs rivaux inclinent à voir les terres nouvelles comme autant d'Eldorados fabuleux? Le temps était passé où ces souverains pouvaient encore se figurer le nord-américain comme une terre désolée, encombrée de neiges et de glaces éternelles. Par les pêcheurs basques, bretons et normands, ils en connaissaient la richesse morutière, richesse d'incalculable valeur en un temps où la prescription du maigre s'étendant à 153 jours par an, les lois de l'Église faisaient du poisson un

⁴⁶ HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot*, p. 75, note 3. Voir aussi BIGGAR, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, pp. XXI, 116, 125, 132, 159, 160, 161.

⁴⁷ HANOTAUX et MARTINEAU, *Histoire des Colonies françaises*, I, p. 7.

article de première consommation. Ils connaissaient aussi la richesse de la faune américaine depuis que Thomas Aubert et Denys de Honfleur avaient apporté en Europe leurs premiers chargements de fourrures. Explorateurs de Bretagne ou de Normandie avaient pu faire à tout le moins, de ce Nouveau-Monde, la description que nous en lisons dans les lettres d'Alberto Cantino et de Pietro Pasqualigo. Écrits en 1501, sous la dictée des marins de Corte-Real,⁴⁸ ces documents levaient le voile sur le secret de la Terre neuve. Et la vision était prenante: « Leur opinion », disaient-ils, (concernant l'existence d'un continent) « se trouve confirmée par la multitude de grands fleuves qu'ils y ont trouvés, car assurément, une île ne saurait en contenir un si grand nombre et de si considérables . . . Ils (les Indigènes) ont une grande quantité de saumons, de harengs, de morues et autres poissons semblables. Ils ont aussi beaucoup de bois, de hêtres, et surtout de pins bons à faire des mâts et des vergues pour les navires. Il résulte de tout cela que ce Roi Sérénissime espère tirer beaucoup profit de ce pays . . . » (Pasqualigo). « Le premier jour du quatrième mois, ils aperçurent . . . un très grand pays dont ils s'approchèrent avec grande joie, et plusieurs grands fleuves d'eau douce coulant dans ce pays vers la mer. Ils remontèrent un de ces fleuves pendant environ une lieue et, étant descendus à terre, ils trouvèrent une grande quantité de fruits excellents et

⁴⁸ D'autant que, dès 1507 ou 1508, la lettre de Pasqualigo, traduite et publiée en latin, était déjà dans toutes les mains. (Harris, *Les Corte-Real et leurs voyages au Nouveau-Monde*, pp. 50-58).

variés, des arbres et des pins d'une telle dimension en hauteur et en grosseur, qu'ils seraient trop grands pour servir de mâts au plus grand navire qui soit en mer. » (Cantino).⁴⁹ Voilà ce que l'on ne pouvait manquer de savoir à la cour de France. Et si rien de ces révélations n'y donne lieu à s'émouvoir, serait-ce, comme le prétend alors assez peu galamment Maximilien d'Autriche, que l'empereur serait « un roi des rois, le roi Catholique un roi des hommes, et le roi de France un roi des bêtes ? »⁵⁰ Ni Louis XII, ni François Ier ne méritent ce compliment. Sans doute l'expansion coloniale n'est-elle possible, pour un pays, qu'à de certaines conditions, dont les plus expresses sont la sécurité intérieure et extérieure et la disponibilité d'assez vastes richesses. Mais nul des rois de France de l'époque n'ignore que la réussite de Colomb a révolutionné la situation géographique des pays de l'Europe occidentale. Ces pays ne pourront faire désormais qu'ils n'aient leur principale façade sur l'Atlantique. Une révolution économique s'en vient à son tour, suite fatale de la première. Il saute aux yeux que la suprématie européenne ne se pourra plus constituer ni durer, au mépris de l'entreprise coloniale et que, sur la mer, cette grande page apparemment toujours nue où s'est pourtant buriné le destin des civilisations et des empires anciens, va de nouveau s'écrire l'histoire des peuples modernes.

⁴⁹ HARRISSE, *Les Corte-Real et leurs voyages au Nouveau-Monde*, pp. 50, 52, 56.

⁵⁰ HAUSER et RENAUDET, *Les Débuts de l'Age moderne*, (Paris, 1929), p. 355.

Un François Ier est bien près de se rendre compte de ces graves réalités. Mais il faut aussi se rappeler que la France des Valois n'est encore qu'une ébauche du grand pays qu'elle sera après Henri IV. Elle ne possède pleinement à elle ni la Flandre, ni la Bourgogne, ni la Lorraine, ni la Savoie, ni le Roussillon, ni la Navarre, ni le Bourbonnais, ni l'Auvergne, ni même, avant 1532, la Bretagne. Il n'en reste pas moins que, depuis le début du seizième siècle, la France a connu un remarquable essor économique. Sa population s'est accrue. Les ambassadeurs vénitiens voient alors en elle « la puissance la mieux équilibrée de l'Europe ».⁵¹ La France achève de conquérir, sur le morcellement féodal, son unité politique et nationale. « Ung Dieu, une foy, une loy, ung roy », ce vers de Gringoire résume à merveille, a-t-on dit, l'idéal de la France nouvelle.⁵²

Le suprême malheur, néanmoins, pour la France d'alors, est de sentir trop de menaces sur ses frontières terrestres. Ce n'est pas encore le lieu de marquer, sur son expansion coloniale, les dures pesées de sa géographie. Entre elle et sa voisine et sa prochaine rivale d'outre-manche, il faut pourtant noter tout de suite la différence des positions. Pendant qu'avec la fin de la guerre de Cent-Ans, l'Angleterre, expulsée du continent, se voyait rendue à sa vocation naturelle, vocation de nation maritime, la France « aux trois

⁵¹ Henri Sée, *Esquisse d'une histoire économique et sociale de la France*, (Paris, 1929), p. 160.

⁵² P. Imbart de la Tour, *Histoire politique de la nation française* (t. III. de *l'Histoire de la nation française*), Paris, 1920, p. 574.

portes », restait prise, accrochée à l'Europe, par trois de ses frontières, écartelée, autant dire, par l'appel de deux destins. A l'heure même où s'ouvre l'ère des navigations hauturières, jusqu'à quel point sa qualité de pays continental ne vient-elle pas la lier et la paralyser? En 1495 Charles VIII est aux prises avec la ligue de Venise et avec l'empereur Maximilien qui vient d'inaugurer la lutte séculaire de la maison d'Autriche contre la maison de France. En 1511 Louis XII doit affronter la *Sainte ligue* formée contre lui par le pape Jules II, les Espagnols, les Anglais, les Suisses. 1515, date de la victoire de Marignan. 1519, lutte pour l'empire entre Charles d'Autriche et François Ier, puis victoire du futur Charles-Quint et resserrement contre la France de l'étau européen. 1521-26, première guerre de François Ier contre l'Empereur, désastre de Pavie, (1525), captivité du roi de France, humiliant traité de Madrid (1526). 1526-1529, deuxième guerre entre les mêmes rivaux, qui ne prend fin qu'avec la paix de Cambrai.

Ainsi absorbés par les complications européennes et par cet encerclement espagnol qui, depuis la Bidassoa jusqu'à la Somme, en passant par les Alpes, le Jura, la Franche-Comté, la Flandre et l'Artois, où donc les souverains de France auraient-ils trouvé le temps et les moyens de songer aux entreprises lointaines? S'il a une armée, une puissante artillerie, le roi de France est dépourvu de marine; et l'opinion française se montre fortement opposée à ce coûteux appareil. C'est le temps où un maréchal de Vieilleville prodigue ce conseil de douteuse sagesse: « Ne changez jamais vostre

lance, vostre cheval de bataille ni vos espérons dorez à une voile, boulingue ou trinquet; car, à la vérité, ce n'est pas le fait du français que la marine ». ⁵³

Un autre motif, inquiétude politique ou scrupule religieux, retient François Ier. Nul des souverains catholiques d'alors n'avait pris à la légère la bulle d'Alexandre VI attribuant à l'Espagne et au Portugal la propriété des nouveaux mondes. En chaque rédaction des lettres patentes pour voyages outre-mer, le roi d'Angleterre, Henri VII, pour ne parler que de lui, prendra toujours soin de réserver les droits antérieurs des princes chrétiens. ⁵⁴ Au besoin, les souverains espagnols et portugais se montraient assez ombrageux au sujet de la ligne papale, pour en inspirer le respect. Sans compter que la défense faite d'aborder aux susdites terres, pour fins de commerce ou autres, portait la peine de l'excommunication *ipso facto*. ⁵⁵ C'en était assez pour imposer au roi chevalier, chrétien, et politique non moins que chrétien, une prudente réserve. En démêlés avec le roi d'Espagne et avec le pape, il ne tenait nullement à leur donner contre lui tous les sujets de grief. De là la première attitude ou la première politique de François Ier qui nous le montre indécis, hésitant, autorisant un jour, pour les prohiber le lendemain, les voyages de ses sujets au delà de la « ligne alexandrine ». ⁵⁶

⁵³ Cité par le contre-amiral Loiseau, *Nova Francia*, juillet-décembre 1932.

⁵⁴ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, pp. 7, 51.

⁵⁵ Joseph Folliet, *Le Droit de colonisation*, (Paris, 1930), p. 74.

⁵⁶ Maurice Besson, *Histoire des Colonies françaises*, (Paris, 1930), pp. 10-11. — Eugène Guénin, *Ango et ses pilotes*, (Paris, 1901), pp. 184-242.

Cependant l'heure vient où les scrupules du roi vont tomber. Et ce sont les commerçants et les armateurs, ses sujets, qui vont en quelque sorte forcer la main royale. Depuis longtemps, ces hommes voient, avec une impatience mal contenue, Portugais, Espagnols, Hollandais, rapporter d'Asie, d'Océanie, d'Amérique, des richesses fabuleuses. Obligés de s'approvisionner près de ces privilégiés, les négociants de France commencent à se poser ces questions: « Pourquoi acheter à des intermédiaires? pourquoi ne pas aller aux lieux mêmes de production? »⁵⁷ Parmi les armateurs français de l'époque, un entre tous émerge, le Dieppois Jean Ango, type de l'homme de la Renaissance, fils de banquier et d'armateur, lettré, protecteur des lettres et des arts, apte à toutes les fonctions et les cumulant presque toutes en sa ville normande de Dieppe.⁵⁸ Mais en ce petit homme à barbe blonde, au nez aquilin, d'esprit prodigieusement vif, s'incarne surtout l'audace conquérante des Normands de vieille race. Il fut, à vrai dire, le « premier grand armateur colonial ». De son manoir de Varangeville, il a fait comme une « aire d'aigles ». Ses vaisseaux et ses pilotes, « gens de grand courage et de grand savoir », où se mêlent même des poètes, comme Pierre Crignon, les deux frères Jean et Raoul Parmentier, courent alors tous les océans, s'exercent à forcer toutes les routes vers l'Asie: celle du nord de l'Europe, celle du Cap-de-Bonne-Espérance, celle du nord-ouest. C'est que le

⁵⁷ Joseph Chailley-Bert, *Les Compagnies de Colonisation sous l'ancien régime*, (Paris, 1898), p. 8.

⁵⁸ Voir en particulier: Eugène Guénin, *Ango et ses pilotes*, (Paris, 1901).

fier homme de mer de Dieppe veut l'absolue liberté des mers, et il a en lui du corsaire, sinon même du pirate.⁵⁹ Dès 1504, les Portugais s'étaient mis à ravager les postes français au Brésil, à y massacrer équipages et traitants. Parmi les armateurs de France, ce ne fut aussitôt qu'un cri pour revendiquer la libre navigation maritime. Au surplus, le monopole hispano-portugais, dans les mers d'Orient et d'Occident, avait, comme tout monopole de richesses alléchantes et faciles à cueillir, déterminé chez les peuples rivaux, une vaste contrebande bientôt dégénérée en piraterie. Les Normands n'étaient pas gens à refuser de prendre leur part de ce butin, eux, qui, parmi leurs prières, avaient retenu cette formule: « Mon Dieu, nous ne vous demandons pas de biens; dites-nous seulement où il y en a ».⁶⁰ Du port de Dieppe, Jean Ango « fit un arsenal de courses d'où sortaient des flottes à faire trembler les rois ».⁶¹ Aux périodes de rupture avec l'Espagne, alors assez fréquentes, ses vaisseaux s'adonnaient hardiment à la flibuste. Ils se postent sur le chemin de retour des caravelles et des galions espagnols chargés d'or et, à la suite d'abordages épiques, les enlèvent. En 1523, embusquée dans les parages des

⁵⁹ Le corsaire (le mot dérive du mot *course*), est le coureur de mer autorisé, par des *lettres de marque*, à faire des captures sur mer en temps de guerre. Il se distingue du forban ou du pirate qui courait la mer en tout temps, véritable pillleur qui vivait de ses prises.

⁶⁰ Abbé Anthiaume, *Pierre Descelliers, Père de l'Hydrographie et de la Cartographie françaises*. (Edité par les soins de la Société « Les Amys du Vieux Dieppe », 1926), p. 18.

⁶¹ Vice-amiral Jurien de La Gravière, *Les Gueux de la mer*, (2e éd.), Paris, 1893, p. 158.

Açores, une escadre de Jean Ango rafle même la toison d'or des Aztèques que Fernand Cortès envoyait à Charles-Quint. En 1530, Ango armera une véritable flotte montée par 800 hommes, qui, en représailles contre la prise de l'un des bateaux de l'armateur par les Portugais, s'en ira bloquer le port de Lisbonne.⁶²

On trouvera donc tout naturel que Jean Ango soit l'instigateur du premier voyage d'exploration française vers l'Amérique du Nord. L'armateur dieppois aura pour collaborateurs des banquiers lyonnais et les chefs de cinq succursales lyonnaises de banques florentines, parmi lesquelles un banquier de François Ier. Et rien que de naturel, aussi bien, en cette association d'Ango et des banquiers florentins. Ces Italiens, agents de banques italiennes, émigrés ou exilés politiques, s'émeuvent de l'effroyable diminution du large courant commercial qui passait naguère par le Rhône; mais ils s'alarment surtout de la décadence commerciale où s'enfonce la Méditerranée. Le poste stratégique occupé depuis peu par l'Espagne et le Portugal aux portes de l'Atlantique n'a-t-il pas eu pour terrible conséquence d'embouteiller proprement l'Italie? C'est bien ce que faisait observer l'ambassadeur vénitien, Gasparo Contarino, à Sébastien Cabot qui offrait de vendre à Venise le secret d'un passage au Cathay.⁶³ Et l'on sait que, pour rompre le cordon de fer tendu autour d'eux, les Vénitiens songèrent même un moment au percement de l'isthme de Suez.

⁶² Voir Guénin, *Ango et ses pilotes*, (1901). Maurice Besson, *Histoire des Colonies françaises*, pp. 8-15.

⁶³ Harris, *Jean et Sébastien Cabot*, pp. 118-20.

Le navigateur choisi par Ango et ses associés, Florentin lui-même, s'appelait Giovanni da Verrazzano. Les actes notariés de l'époque lui donnent le titre de « noble homme ».⁶⁴ Il avait pour mission de chercher un passage vers l'Asie, une route vers « le pays de la soie », de l'or et des épices. Ce passage, Verrazzano l'avait déjà cherché une première fois, mais vainement, par le nord-est de l'Europe. La chance lui était offerte de l'aller découvrir au fond de l'Atlantique.⁶⁵ Et voilà comment, sur son unique vaisseau, la *Dauphine*, monté par 50 hommes, Verrazzano passait, un jour de février 1524, en vue du Cap Hatteras. Il cingla de là vers le sud, pour remonter ensuite vers le nord, explorant la côte, la baptisant partout à la française, jusqu'à la hauteur du Maine.⁶⁶ De retour en France, le 8 juillet 1524, Verrazzano repartait pour l'Amérique, en mai 1526, avec quatre navires. Où toucha-t-il cette fois? Quels résultats marquer à cette seconde exploration? La cartographie verrazzanienne permet de le conjecturer avec assez de précision. Et, par cartographie verrazzanienne, il faut entendre une carte

⁶⁴ Eugène Guénin, *Ango et ses pilotes*, (Paris, 1901), p. 78.

⁶⁵ « Mon intention », disait-il en une relation adressée à son retour à François Ier, « était de parvenir à Cathay et à l'extrémité orientale de l'Asie, ne pensant point trouver un pareil obstacle, ou espérant du moins rencontrer un détroit pour pénétrer dans l'océan oriental ». Un manuscrit original de la lettre à François Ier a été perdu. Un autre a été trouvé à Rome et commenté dans le *Bulletino della Societa geografica*, nov. 1909. Voir: Gabriel Gravier, *Les voyages de Giovanni Verrazzano sur les côtes d'Amérique*, (Rouen, 1898), p. 6.

⁶⁶ W. F. Ganong, *Crucial maps in the early Cartography and Place-nomenclature of the Atlantic Coast of Canada*, M. S. R. C., 1933, p. 159.

de l'explorateur aujourd'hui perdue, deux autres qui en sont plus particulièrement issues: celle de Vesconte de Maggiolo (1527), celle de Jérôme Verazzano (1529), frère et héritier de Jean; à quoi il faut joindre toute une famille de cartes et de globes visiblement rattachés aux mêmes prototypes, en dépit de nombreux emprunts à la cartographie dieppoise.⁶⁷ Que trouve-t-on en ces cartes vérazzaniennes? Cette originalité tout d'abord que le continent américain y apparaît avec son entité propre, non plus fragmenté, mais continu, puis séparé de l'Asie par un océan, et séparé aussi des régions arctiques par un vaste détroit. La carte de Jérôme de Verazzano offre, pour sa part, cette autre singularité de présenter, au nord de la Floride, par environ 40° 42° de latitude, un véritable étranglement du continent septentrional. L'Amérique s'y rétrécit aux proportions d'un isthme de six milles de largeur au plus, comme si l'étroite bande panamique se trouvait portée à cette hauteur.⁶⁸

Le grand intérêt des cartes de Verazzano et de Maggiolo provient cependant de l'empreinte française qui, pour la première fois, s'appose au Nouveau-Monde. Et cette empreinte, il faut l'ajouter, s'affirme décisive et volontaire. Telle est bien, en premier lieu, la signification de cette longue suite de noms français (quoi-

⁶⁷ Harrisse, *La Cartographie vérazzanienne*, (Paris, 1896).

⁶⁸ Verazzano (Jean) aurait été victime d'une illusion d'optique. Un filet de coraux recouverts de sable borde la lagune de l'Indian River en Floride, et, sur près de cent milles, l'isole de l'océan. Verazzano aurait pris cette lagune pour la mer de l'Inde et du Cathay, (Charles de La Roncière, *Jacques Cartier*, Paris, 1931, p. 38).

que écrits en langue italienne) dont s'orne la côte, à partir de la Floride en remontant vers le nord: Dieppe, Honfleur, Saint-Louis, Monceaux, Saint-Germain, Normanville, Angoulême, Longueville, Les fils de Navarre, Vendôme, Orléans. Mais le sceau le plus impérieux et le moins équivoque, nous le trouvons dans l'étendard royal de France planté, sur la carte de Maggiolo, au sud d'une terre qui, de la Floride, remonte vers le nord jusqu'au pays des Corte-Real. Par surcroît, la terre vérazzanienne porte, largement écrit, en travers, le nom de *Francesca*! *Francesca* qui deviendra *Nova Gallia* sur la mappemonde de Verazzano, en attendant que Ramusio en fasse la *Nova Francia*.⁶⁹

Cette nomenclature géographique, ce drapeau aux fleurs de lys arboré en terre américaine indiquent, à ne pas s'y tromper, une prise de possession par un navigateur en mission officielle, et pour le compte du roi de France. Ainsi l'entendront, du reste, ceux-là mêmes qui auraient eu le plus raison de contester les prétentions françaises: les Portugais et les Espagnols. « La contrée est appelée Franciscane, même par les Portugais », écrit Jean Parmentier, dans la relation de son voyage à Sumatra en 1529.⁷⁰ Et dans l'*Histoire notable de la Floride . . . mise en lumière* par M. Basanier, on peut lire cette observation d'un autre contemporain de Verazzano, Jean Ribaut: « Les Espagnols mesmes qui y furent depuis ont nommé ce país

⁶⁹ HARRISSE, *La Cartographie vérazzanienne*, (Paris, 1896), pp. 7-8.

⁷⁰ Cité par Gabriel Gravier, *Les Voyages de Giovanni Verazzano sur les côtes d'Amérique*, (Rouen, 1898), p. 15.

terre Francesque ». ⁷¹ Au surplus, une légende de la carte de Verazzano, ornée, pour sa part, de trois drapeaux français, nous avertit expressivement que cette terre de *Nova Gallia* fut découverte, « par ordre et commandement du roi très chrétien de France ». A l'époque où le pilote florentin faisait en Amérique son second voyage d'exploration, François Ier venait de sortir de la prison de Charles-Quint. Pendant ses récentes guerres d'Italie, il a durement ressenti les inconvénients de l'impuissance navale en Méditerranée. Souvent, sans doute, résonne à ses oreilles, ce conseil qu'en 1522 lui écrivait l'évêque André, de Murray, conseil de défense contre Henri VIII, maître de Calais: « Sire, pour l'amour de Dieu, et pour votre honneur, faites tant que vous soyez maître de la mer ». ⁷² L'âme endolorie par sa défaite de Pavie et par les mauvais souvenirs de sa captivité, hanté de rêves de revanche, François Ier dut ouvrir facilement son esprit aux récits de Jean de Verazzano, à ce mirage d'une terre d'Occident, riche d'argent et d'or, où il serait peut-être possible de contrebalancer, sinon d'aller frapper au cœur la puissance de son rival d'Autriche et d'Espagne.

Un jour de l'année d'après, en 1527, il y avait fête éblouissante au manoir de Jean Ango, à Varange-

⁷¹ Cité par Gabriel Gravier, *Les Voyages de Giovanni Verazzano sur les côtes d'Amérique* . . . , p. 17.

⁷² Cité par le contre-amiral Loiseau, *Nova Francia*, juillet-décembre 1932, p. 154.

ville.⁷⁸ Le célèbre armateur y recevait le roi de France. Il promena longuement le souverain dans les vastes salles Renaissance du manoir, à travers son musée de curiosités coloniales, d'objets exotiques, patiemment amassés en tous lieux du monde: en Chine, à Sumatra, au Brésil, dans les îles antillaises, en Nova Gallia. Le roi, d'esprit fin et cultivé, ne put manquer de se laisser prendre à quelques « singularitez » plus rares, à ces riches parcelles de la toison d'or des Aztèques capturée en mer quatre ans auparavant par les flibustiers d'Ango: masques en mosaïque de pierres fines au râtelier d'ivoire, bijoux, émeraudes, vaisselle d'or et d'argent ornée de figures d'animaux, idoles en métaux précieux, vêtements en plumes, plaques d'or en forme de disque. Le manoir de Varangeville s'élevait à une lieue de Dieppe, sur un vaste plateau, à 90 mètres au-dessus de la mer. Ango fit monter le roi, peut-on penser, au haut de la tourelle octogone du manoir, d'où la vue s'étendait sur l'infini de l'océan et du haut de laquelle l'armateur voyait ses propres vaisseaux cingler vers Dieppe. Le souverain ne put manquer d'être empoigné. Dans ce décor d'héroïsme normand et de suggestive aventure, tout rappelait, sans doute,

⁷⁸ Nous plaçons cette visite du roi à Varangeville en 1527. D'autres historiens, entre autres Eugène Guénin, *Ango et ses pilotes*, la fixent à une date postérieure. Nous nous appuyons sur l'autorité d'un historien qui mérite confiance: Maurice Besson, *Histoire des Colonies françaises*, (Paris, 1931), p. 10.

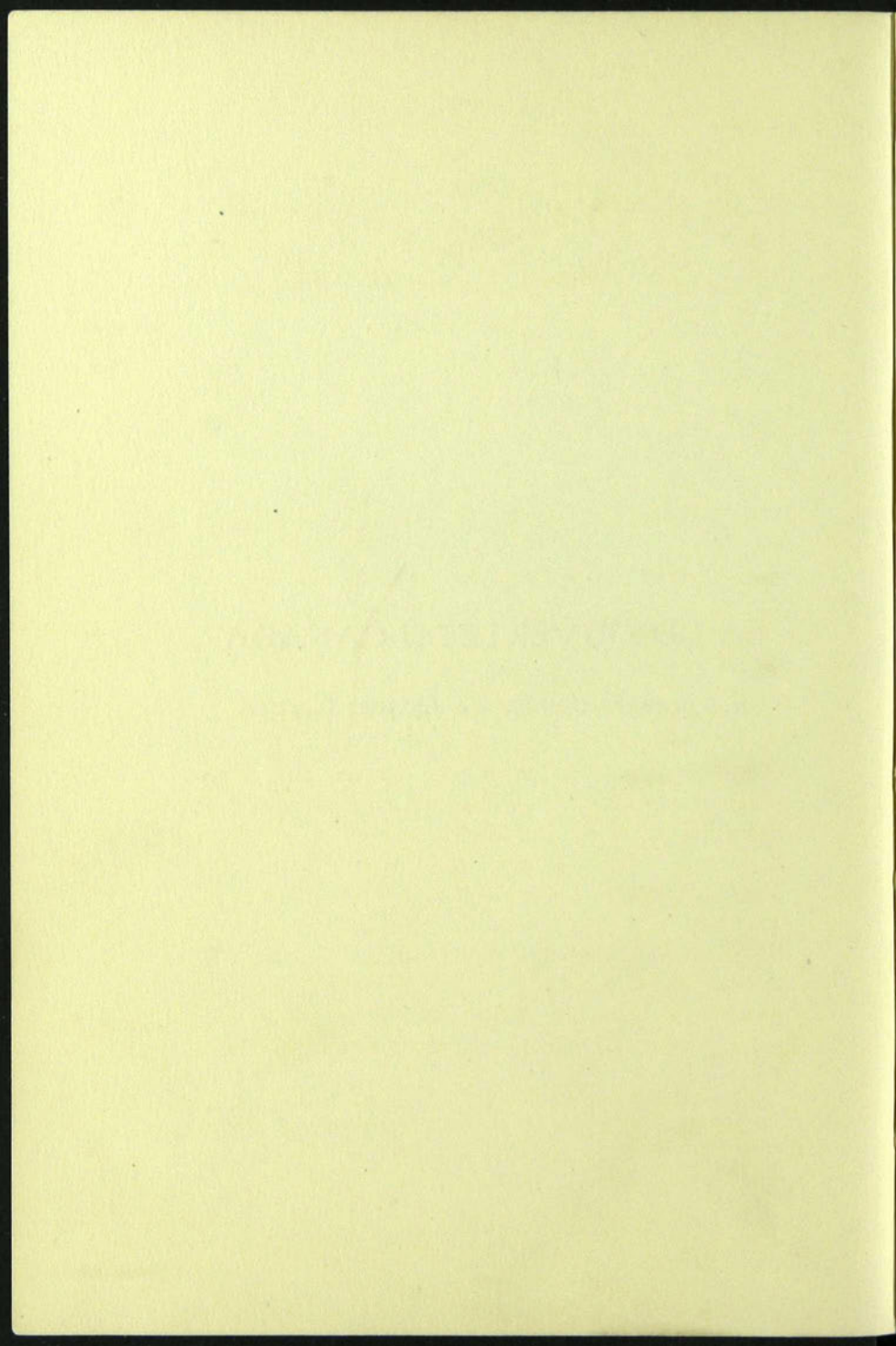
à François Ier, le mot de ces hommes blancs et blonds surgis de la mer autrefois, au temps de Charlemagne, hommes du nord, Vikings en quête de belles et hautes prises, et qui ne rencontraient pas une île, pas un rivage sans dire: « Ceci n'est à personne, donc c'est à moi ». ⁷⁴



⁷⁴ Cité par Hanotaux et Martineau, *Histoire des Colonies françaises et de l'expansion de la France dans le monde*, I, p. X.

LA DÉCOUVERTE DU CANADA

Le premier voyage de Jacques Cartier





LA DÉCOUVERTE DU CANADA

Le premier voyage de Jacques Cartier

NOUS sommes en 1534. Depuis la visite de François Ier au manoir de Varangeville, sept ans ont passé. Cinq, depuis la paix de Cambrai, armistice ou trêve plutôt que paix, tant l'encerclement chaque jour plus étreignant du rival d'Espagne et d'Autriche menace la France d'asphyxie. Une porte lui reste où s'échapper et respirer: la mer. François Ier ne dit pas encore, comme dira bientôt Richelieu: « Sans la mer, il n'est politique qu'on puisse soutenir ». Il ne dit pas non plus, comme les modernes: « La mer, c'est la route; la route, c'est l'échange; l'échange, c'est la richesse; la richesse, c'est l'influence partout répandue, la puissance et le rayonnement de l'État ».¹ Néanmoins, pour qui se rappelle le caractère vaniteux et magnifique du Valois,

¹ Léon Hennebicq, *Genèse de l'Impérialisme anglais*, cité par A. Sarraut, *Grandeur et servitude coloniales*, (Paris, 1931), p. 75.

sa passion de la richesse pour guerroyer, porter beau, satisfaire ses goûts fins et voluptueux, quelles jalousies tenaillantes ne devaient pas s'emparer de lui, au spectacle de la puissance et de la vogue espagnoles. Qui ne sait, en effet, que l'homme nouveau, sur lequel, consciemment ou non, se modela l'homme de la Renaissance, ce fut l'Espagnol du XVI^e siècle ? Le type du cavalier parfait, le maître des élégances et de l'art de jouir, c'est lui. La plus haute aristocratie du monde, la plus fine race, lui, plus que personne, a conscience de les incarner : conscience entière et fière qui ne s'arrêtera ni à la jactance, ni à la rodomontade, mais qui fera soutenir les luttes de préséance avec autant d'âpreté dans les antichambres du Pape que sur les champs de bataille. Qui ne sait encore qu'en ce temps-là, le grand centre politique de l'Europe, le centre des affaires et de l'art, ce n'est point Paris, c'est Madrid ? Le petit peuple lui-même est gagné par ce vertige. De simples artisans de la ville souveraine ceignent l'épée, abandonnent les bas métiers aux étrangers ; des Français, des Auvergnats, viendront « décrotter les souliers des hidalgos ». ² Bref, toute l'Europe du temps subira ce qu'un poète de nos jours allait appeler :

« Les éblouissements de la Castille d'or ». ³

Castille d'or ! Le mot est à peine une métaphore. Cette puissance ou cette civilisation, qui les a faites

² Louis Bertrand, *Histoire d'Espagne*, (Paris, 1932), pp. 396-97.

³ De Heredia, *Les Trophées*, (*L'Ancêtre*).

en définitive, sinon la mer? Et la mer, qu'est-ce autre chose que 1492 et ses suites; et, plus que tout, l'or d'Amérique? C'est dans le Nouveau-Monde, plus que dans l'ancien, que s'est édifiée la grandeur espagnole. La prise de Mexico a lieu en 1521, la conquête du Pérou en 1533. D'une date à l'autre les arrivages d'or en Espagne, simple décuple puis bientôt centuple de la production du vieux continent, ont commencé de faire sentir leur effet par toute l'Europe. « Il est incroyable et toutefois véritable », écrivait en 1568 l'économiste Bodin, « qu'il est venu du Pérou depuis l'an 1533 plus de cent millions d'or et deux fois autant d'argent... ».⁴ Mais, plus encore que la masse des arrivages, doit compter ici leur effet psychologique. En Europe comme en Amérique, cet or donnera le vol aux légendes les plus extravagantes, à celle, entre autres, du roi doré (*El dorado*), roi d'une terre de montagnes d'or, de villes aux toits d'or éblouissants, où les ustensiles les plus vulgaires étaient faits, disait-on, d'or massif.⁵ A tout prix, semblait-il, il fallait rendre des points à Marco Polo qui, non seulement avait conté l'histoire du Roi d'or, mais qui, en sa description du palais royal de l'île de Chipangu, avait parlé de parois en lames d'or fin de deux doigts d'épaisseur, de fenêtres en or, et se déclarait impuissant à évaluer la quantité d'or possédée par les insulaires.⁶ Mais que sera-ce lorsque la découverte des

⁴ Cité par Hauser et Renaudet, *Les Débuts de l'Age moderne*, (Paris, 1929), p. 306.

⁵ Hauser et Renaudet, *Les Débuts de l'Age moderne*, p. 326.

⁶ Colonel Henry Yule, *The Book of Ser Marco Polo, The Venetian*, (London, 1871), t. II, pp. 199-200.

mines d'argent du Potosi, dans le haut Pérou, viendra mettre à la disposition des souverains espagnols cette nouvelle richesse prodigieuse ?

Décrire les convoitises, l'émoi des princes d'Europe, devant une fortune aussi extraordinaire, serait parfaitement oiseux. Et, de même, on comprendra que cet émoi, nul ne l'ait plus ressenti que le roi de France, voisin et victime du puissant rival. François Ier n'a rien perdu des leçons d'Ango. Dans l'entourage de l'armateur dieppois, l'on ne cesse, au surplus, d'exhorter le prince à prendre sa part du butin d'Orient et d'Occident. Quand Pierre Crignon, l'un des pilotes-poètes de Jean Ango, appareille en 1527 pour Sumatra, l'audacieux navigateur entend faire savoir, prend-il la peine d'écrire, que :

« François était roy et sur terre et sur mer ».

Ces coureurs d'océans n'en restent pas à cette bravade. Ils s'appliquent à dépouiller de son prestige juridique et sacré, la ligne papale. Entendez en quels termes le même Pierre Crignon dénonce l'ambition démesurée des Portugais : « Certainement », écrit-il, « s'il était en leur pouvoir de fermer les mers depuis le Cap Finistère jusqu'en Irlande, il y a longtemps qu'ils l'auraient fait ». L'intérêt de ce couplet, c'est qu'il vient là pour amorcer, contre le monopole des nouveaux mondes, une attaque directe, une franche négation de sa légitimité. « Cependant », continue, en effet, Crignon, « les Portugais n'ont pas plus le droit d'empêcher les commerçants français d'aborder aux terres que les premiers se sont arrogées, dans lesquelles

ils n'ont fait aucun bien et où ils ne sont ni aimés ni obéis, que nous n'aurions le droit de les empêcher de passer en Écosse, dans le Danemark et dans la Norvège, en admettant que nous y eussions abordé les premiers. »⁷ On ne saurait exagérer l'importance d'un pareil texte. Il sonnait bel et bien l'insurrection contre le droit, au nom de l'abus; et, symptôme plus grave encore: au nom de l'impuissance à faire reconnaître le droit ou à l'exercer. En ces lignes de Crignon, comment ne pas apercevoir, à parler net, le sentiment grandissant en Europe, au sujet de la ligne alexandrine, sentiment, à tout prendre, fort explicable et naturel? Maintenant que la mer océane a livré ses immenses secrets, l'opinion admet de moins en moins que la concession papale puisse constituer un titre de propriété perpétuel. La propriété s'avère tellement vaste, si évidemment au-dessus de la puissance d'expansion de l'Espagne et du Portugal, qu'Alexandre VI lui-même, ne peut-on s'empêcher de penser, n'eût fait la concession ni si totale ni si définitive en 1493, l'eût-il prévue d'une telle proportion. Au vrai, le Pape pouvait-il bien savoir ce qu'il partageait, quand Colomb lui-même croyait alors n'avoir découvert tout au plus qu'un groupe d'îles, un archipel au large de la côte asiatique? ⁸ En Espagne même le doute ne commençait-il pas à envahir les milieux politiques sur la validité de ce droit? C'est très prochain-

⁷ Cité par Eugène Guénin, *Ango et ses pilotes*, (Paris, 1901), p. 12.

⁸ Le colonel Langlois, *L'Amérique pré-colombienne et la conquête européenne*, (t. IX de l'*Histoire du Monde* publiée sous la direction de M. E. Cavaignac), Paris, 1928, p. 345.

nement, dans sa correspondance diplomatique au sujet des entreprises françaises au Canada, que le Conseil des Indes invitera Charles-Quint à ne pas trop insister, et auprès d'un nul autre personnage que le Pape, sur la bulle d'Alexandre VI, mais d'appuyer plutôt ses prétentions sur la priorité de la découverte espagnole et sur l'occupation effective des Indes.⁹ En tout cas retenons les propos de Crignon; ils sont déjà comme une première ébauche de certaines réflexions ou ripostes de François Ier aux ambassadeurs de Charles-Quint au sujet de l'héritage d'Adam et comme une première ébauche aussi du *Mare Liberum* du Hollandais Grotius. Et, sans doute, sera-ce parce qu'en France, le monopole ibérique n'inspira toujours qu'un respect fort mitigé, qu'en 1610, à propos de la prise d'un vaisseau français par les Espagnols, la Régente osait écrire: « Les Roys prédécesseurs du Roy nostre très cher fils n'ont jamais reconnu le Roy d'Espagne pour Roy et seigneur des Indes, y ayant autant de droit que luy, comme tout autre prince ».¹⁰ En attendant François Ier posait un acte hardi et significatif: en 1531 il proclamait, pour ses sujets, le droit de « naviguer sur la mer commune ».¹¹

⁹ Biggar, *A Collection of documents relating to Jacques Cartier and the Sieur de Roberval*, (Ottawa, 1930), pp. 242, 284, 318.

¹⁰ Cité par Guénin, *Ango et ses pilotes*, (Paris, 1901), p. 270.

¹¹ Hauser et Renaudet, *Les Débuts de l'Age moderne*, p. 429.

II

Trois ans plus tard le roi posait un second acte d'une hardiesse non moindre: un nouvel explorateur partait pour les « terres neuves ». De l'enfance et de la jeunesse de celui-ci, nous savons peu de chose. Il s'appelle Jacques Cartier. Il est né en 1491, entre juin et décembre.¹² Si l'on ignore tout de son éducation ou de sa formation première, il eut sûrement, pour le former, deux grands maîtres: son pays et son temps. Il est fils de la petite ville maritime de Saint-Malo, « Saint-Malo de l'isle en Bretagne », comme il se plaît à dire en sa relation de voyage.¹³ Et, tout de suite, l'on voit se dresser l'îlot fameux, comparé parfois à « un navire à l'ancre, bercé par les tempêtes », où « les arbres ressemblent à des mâts qui attendent la vague lointaine ». ¹⁴ Et voici que se déroule aussi tout le panorama de la mer de ce coin de Bretagne, avec sa côte, sa rade, hérissée de rocs déchiquetés, qu'on prendrait pour les arches brisées d'un « mur des géants », ou encore, pour des caravelles aux carcasses énormes coulées, poupes en l'air, aux temps anciens. Horizons qui invitent aux âpres héroïsmes, comme aussi l'ambiance de légende et d'épopée où grandit le futur découvreur. Saint Malo, le patron de sa ville

¹² N.-E. Dionne, *Jacques Cartier*, (Québec, 1889), pp. 5-12. Charles de La Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), p. 5. Biggar, *A Collection of documents relating to Jacques Cartier and the Sieur de Roberval*, pp. 492, 503.

¹³ *Bulletin des rech. hist.*, XI, pp. 289-91.

¹⁴ Phinney Baxter, *A memoir of Jacques Cartier, sieur de Limoilou. His Voyages to the St. Lawrence*, (New York, London, 1905), p. 10, note.

natale, fut, si l'on se souvient, l'un des dix-sept moines bénédictins, compagnons de saint Brandan, partis un jour, à bord d'un navire d'osier recouvert de peaux tannées, à la découverte de l'île d'Enfer et de l'île Déli-cieuse. A l'époque où Jacques Cartier vit ses années d'enfant et d'adolescent, la Bretagne et Saint-Malo vivent quelques-unes de leurs grandes heures. Il a cinq ans tout juste, lorsqu'en 1496 les marins de chez lui, mandés en hâte par Charles VIII en détresse, font reculer l'empereur Maximilien aux abords de Livourne. Il a huit ans à l'époque de Navarin et de Lépante. Et quel enfant, dans la petite ville de l'île en Bretagne, n'entendit alors parler du fameux Malouin Jean de Porcon, capitaine de la *Notre-Dame de Saint-Michel*, partie un jour pour la croisade portant à son plus haut mât une Vierge sur une nuée d'argent, reproduction d'une miniature des *Heures* de la reine Anne? Vaisseau considérable pour l'époque, montée par 1,200 hommes d'équipage, armée de 200 pièces d'artillerie, et si rapide voilière qu'en mer « n'estoient pirates, ni écumeurs qui devant elles tinssent vent », la nef de Porcon faisait la gloire de Saint-Malo. Aussi quelle explosion d'orgueil dans la ville bretonne lorsqu'on apprit qu'en ces terribles journées de Navarin et de Lépante, la *Notre-Dame de Saint-Michel* avait secoué les galères musulmanes « comme des chenilles importunes ».¹⁵ Le jeune Cartier avait vingt et un ans, lorsqu'en 1512, pour empêcher une escadre anglaise de franchir le goulot de Brest, une autre nef bretonne, la *Cordelière*, s'accrochait au *Regent* et se faisait sau-

¹⁵ La Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), pp. 7-8.

ter avec lui.¹⁶ Et Cartier est né, l'année qui précède la découverte de l'Amérique. Dans son pays de loups de mer, il ne se peut que le mirage doré des îles fantastiques, les récits des chevaliers de la caravelle revenus de la suprême aventure, n'aient enchanté son enfance, comme y invitaient, du reste, les *Nouvelles admirables* de Jean de Village, dédiées aux seigneurs de Porcon et de Saint-Germain.

Pour quels motifs, par quel ensemble de circonstances, en 1534, le choix de François Ier tomba-t-il sur le Malouin ? Il paraît singulier, au premier abord, qu'après avoir plus ou moins cédé aux pressions de Jean Ango, le roi ne choisisse ni l'un ni l'autre des marins de l'armateur normand, mais un fils de Bretagne. Le navigateur — ainsi le prétend du moins Lescarbot — serait-il allé de lui-même offrir ses services à l'amiral Chabot qui les aurait fait agréer du roi de France ?^{17a} L'homme s'imposait-il, au surplus, par une compétence, des titres spéciaux ? Aurait-il été de l'équipage de Verazzano ? Avait-il déjà fait le voyage de Terre-Neuve ? La chose est possible sans qu'on doive toutefois dépasser l'hypothèse. Un historien a fait observer, il est vrai, que le Malouin commença son exploration juste au point où Verazzano avait fini la sienne. Avec le même historien, il est encore permis de présumer que Cartier connaissait les découvertes du Florentin et qu'il avait emporté les cartes vérazzaniennes en son premier voyage. Mais là

¹⁶ La Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), p. 9.

^{17a} Marc Lescarbot, *Histoire de la Nouvelle-France*... (Paris, librairie Tross, 1866), I, p. 216.

s'arrête le probable.^{17b} Car, en son exploration du Golfe, le découvreur démontre à l'évidence qu'il ne savait rien ou si peu que rien de cette région. On peut se demander encore si Cartier avait pris du service, comme alors, parmi ses compatriotes, la chose s'avère fréquente, sur les vaisseaux espagnols ou portugais, et, par exemple, s'il avait navigué au Brésil? Quelques allusions de ses relations de voyage aux coutumes, aux productions brésiliennes,¹⁸ le donneraient à penser, et plus encore peut-être, le baptême, en juillet 1528, d'une Catherine du Brésil, une Indienne, selon toute apparence, où l'épouse de Cartier tint le rôle de marraine.¹⁹ Il faut bien, en tout cas, prêter à l'homme quelque expérience et une solide notoriété puisqu'à l'âge de quarante-trois ans, son souverain le discerne entre tant d'autres, pour une mission importante, et au titre de « Capitaine et pilote pour le Roy ».²⁰ De même le jeune homme ne devrait-il pas à un renom ou à une gloire assez précoce, d'avoir pu obtenir, dès avril 1520, la main de Catherine Des Granches, l'une des plus riches héritières de Saint-Malo? Cartier qui n'a pas encore trente ans, figure, dès lors, parmi les notables dans sa ville. A la fête patronale de sa confrérie, il marche aux côtés du prévôt, en tête des confrères, derrière les « sonneux et tambourins ». Recherché

^{17b} Gabriel Graviel, *Les voyages de Verazzano sur les côtes d'Amérique...*, (Rouen, 1898), p. 16.

¹⁸ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier...*, pp. 62, 154, 181.

¹⁹ La Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), pp. 20-30.

²⁰ Biggar, *A Collection of Documents relating to Jacques Cartier and the Sieur de Roberval*, (Ottawa, 1930), p. 43.

pour les compérages, ses 53 filleuls nous le font voir véritablement comme le parrain en constante disponibilité. Au vrai, une seule qualité ou une seule bonne note nous expliquerait peut-être le penchant de François Ier pour le navigateur malouin. A Saint-Malo, il arrive à Cartier de tenir le rôle d'interprète portugais.²¹ Savoir le portugais équivalait ou presque, en ce temps-là, à un diplôme ès-navigation.²² L'on a vu jusqu'à quel point les marins du Portugal se voyaient recherchés dans les pays maritimes d'Europe. Quand les embauchages ne venaient pas à leur gré, ils allaient eux-mêmes offrir leurs services. Ils allaient dans les ports de Normandie et de Bretagne où les armateurs se hâtaient de les accueillir pour des expéditions en Amérique et voire aux Indes orientales.²³ Cartier aurait-il navigué avec eux? Ce serait bien l'explication la plus simple de sa connaissance du portugais, connaissance qui ne pouvait aller sans une autre précieuse entre toutes pour un marin: celle de la cartographie lusitanienne. Mais vraiment faut-il tant chercher? N'est-ce point parmi les terre-neuvas bretons que, dès 1511, l'Espagne venait elle-même quérir des pilotes pour le pays des Bacalaos? Et, s'il nous faut encore quelque autre raison, rappelons-nous que la Bretagne fut de façon définitive rattachée adminis-

²¹ Biggar, *op. cit.*, p. 476.

²² En ce domaine, la gloire portugaise impressionne très fortement les Français. C'est Jehan Mallart qui, en son routier rimé, 1546-1547, écrit ces deux vers:

*Car France feust maintenant à ses isles
Ou portugays ont place primeraine.*

²³ HARRISSE, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve...*, p. 1.

trativement à la France, en 1532. Peut-être, par ce choix d'un Breton pour l'une de ses grandes entreprises, François Ier voulut-il tout simplement lier de façon plus étroite les gens du duché à la vie nationale.

Car c'est bien le roi qui personnellement intervient en l'affaire. « Capitaine et pilote pour le Roy, ayant charge de voiaiger et allez aux Terres Neuffves », ²⁴ tels sont les titres et la fonction que donnent à Cartier les documents officiels. Pour les frais de l'expédition, Sa Majesté fera d'ailleurs verser au navigateur 6,000 livres tournois. ²⁵ C'est encore le souverain qui fixe le but du voyage. Et ce but, dirons-nous que c'est une pensée de foi, la conquête de l'âme indienne à l'Évangile du Christ, comme si souvent l'a fait écrire une copieuse manie de l'inexactitude? N'allons pas trop vite. Ces hauts motifs n'apparaissent nulle part. Pendant que l'amiral Chabot permet à Cartier d'armer des navires pour « voyager, découvrir et conquérir à Neuve-France, ainsi que trouver, par le Nord, le passage au Cathay », ²⁶ le roi parle, pour sa part, d'un voyage « de ce royaume es Terres Neufves pour découvrir certaines ysles et pays où l'on dit qu'il se doit trouver grant quantité d'or et autres riches choses ». L'or, le passage à Cathay! S'il y a une mystique en tout cela, pour employer un mot aujourd'hui tant profané, c'est une mystique de commerçants, derrière laquelle se profile une rivalité politique. La fièvre de

²⁴ Biggar, *A Collection of documents* . . . , p. 43.

²⁵ Biggar, *A Collection of documents* . . . , p. 42.

²⁶ Ce texte n'existe point dans *A Collection of documents* . . . de H. P. Biggar. Nous l'empruntons au *Jacques Cartier* de Charles de La Roncière, p. 39.

l'or, comment ces Français auraient-ils pu y échapper? Ne sont-ils pas encore à l'heure où le mal touchait au paroxysme, et où un Jean Alphonse, futur pilote de Roberval, croyait encore à une ville de Cebola... aux maisons « toutes couvertes d'or et d'argent »²⁷ et située à trente-cinq degrés du pôle arctique. La recherche du passage aux pays d'Orient n'a pas lieu de surprendre, non plus, chez ces marins ou ces politiques. Que soupçonnent-ils de la largeur du continent nouveau? Bien sûr se laissent-ils grandement influencer par la carte de Jérôme Verazzano ou par les épures de son frère l'explorateur qui, nous l'avons dit, rétrécissent une partie de la terre américaine aux proportions d'un isthme de quelques lieues. En croirait-on l'ambassadeur anglais Wallop? Cartier — et ce pouvait être là encore une inspiration vérazzanienne — aurait même songé à un passage à travers la mer glaciale, qu'il estimait libre et navigable de la mi-mai à la mi-août.²⁸

Le 20 avril 1534,²⁹ après que les capitaines, maîtres et compagnons eurent prêté le serment entre les mains de Charles de Mouy, seigneur de la Milleraye et vice-amiral de France, le Malouin s'embarquait pour l'aventure. À vrai dire, le recrutement de son

²⁷ Cité par La Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), p. 18. Voir aussi Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*..., p. 298.

²⁸ Biggar, *A Collection of documents*..., p. 188.

²⁹ Pour éviter toute méprise au sujet de la date des documents de cette époque, on fera bien de se souvenir qu'antérieurement à 1564, c'était l'usage, en France, de fixer à Pâques le commencement de l'année.

équipage ne s'était pas opéré sans difficulté. Dans la crainte de manquer de main-d'oeuvre marinière, les petits armateurs de Saint-Malo avaient eu recours à de peu louables procédés d'obstruction. Ils avaient caché et fait se cacher « maîtres de navires, maîtres marinières et compagnons de mer ». Il fallut l'intervention de la justice royale pour faire tomber cette opposition.³⁰ Cartier put partir. Il partait avec deux navires de soixante tonneaux chacun, un équipage de soixante et un hommes, tous, à ce qu'il semble, du capitaine au dernier matelot, nationaux français. Notre tâche consiste maintenant à suivre l'odyssée de l'explorateur.

Possédons-nous la version originale du premier voyage de Cartier? Et cette version serait-elle de la main du découvreur? Questions controversées. Que le navigateur ait laissé quelque carte ou description des régions découvertes par lui, le fait est certain. On lit, par exemple, dans la relation du troisième voyage, dont un fragment nous a été conservé par Hakluyt, que François Ier avait eu l'occasion d'ouïr « ce qu'avait rapporté le capitaine Cartier de ses premiers voyages, tant par ses écrits que verbalement ».³¹ Deux lettres de Jacques Noël, neveu et héritier du découvreur, écrites en 1587, apportent un témoignage plus décisif. Elles parlent expressément de « relations que le Capitaine Jacques Quartier a écrites après ses deux derniers voyages au Canada »; Jacques Noël affirme même

³⁰ Biggar, *A Collection of documents . . .*, pp. 43-44.

³¹ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, (Ottawa, 1924), pp. XI-XII.

l'existence, à cette époque, « d'un certain Livre fait en la manière d'une Carte marine, laquelle, dit-il, a été rédigée de la propre main de mon Oncle susdit . . . ».³² Nous apprenons même, par ces lettres, que le « Livre » de l'oncle voyageait alors au Canada, servant de guide à deux des fils de Jacques Noël. A la fin du seizième siècle cette carte existait encore; elle était alors entre les mains du connétable de Saint-Malo, Jacet de Crémur.³³ Au besoin les cartes de l'école française ou dieppoise dressées après 1540 confirmeraient les affirmations du neveu du découvreur. Manifestement ces cartes n'apparaissent d'aucune façon tributaires les unes des autres, mais dépendent d'un même prototype. Et les précisions ou acquisitions géographiques qu'elles apportent, proviennent, sans erreur possible, des voyages de 1534 et de 1535-36. D'autre part, ces précisions ou acquisitions, les cartographes n'ont pu les emprunter aux relations de Cartier dont nulle, à la date où ils exécutaient leur

³² Voir ces lettres dans *Voyages de découvertes au Canada entre les années 1534 et 1542*, par Jacques Quartier, le Sieur de Roberval, Jean Alphonse de Saintoigne, etc., (Edition de la Société littéraire et historique de Québec, Québec, 1843, pp. 99-101). Le correspondant de Jacques Noël paraît bien être Jean Grout, de Saint-Malo, étudiant à Paris. (Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 259, note 10). Voir aussi Joûon des Longrais, *Jacques Cartier, Documents nouveaux* (Paris, 1888), p. 144.

³³ La Roncière, *Jacques Cartier* . . . , p. 138. Dans ses entretiens de 1539 avec l'espion portugais, Lagarto, François Ier fera voir à l'espion deux cartes fort bien peintes et enluminées, dit celui-ci, où apparaissait le cours du Saint-Laurent. Ces cartes, propriété du roi, — ainsi parle François Ier —, de qui étaient-elles? (Voir Biggar, *A Collection of documents relating to Jacques Cartier and the Sieur de Roberval*, pp. 76-77).

travail, n'était encore publiée. Car la publication du deuxième voyage est de 1545. Et, quant au premier, nulle relation originale n'en fut connue avant 1867. Il n'en circulait qu'une traduction italienne de Ramusio, parue en 1556, une traduction anglaise de la traduction de Ramusio, celle-ci de 1580, une traduction française de Ramusio publiée à Rouen en 1598, et rééditée par d'autres dans la suite, et enfin une nouvelle traduction anglaise de Richard Hakluyt, celle-ci de 1600. En 1867, MM. Michelant et Ramé découvraient à la Bibliothèque impériale de Paris une pièce de dix-sept feuillets portant pour souscription : *Voyage de Jacques Cartier, 1544*. La trouvaille en valait la peine. En dépit de la date évidemment erronée, tout révélait un manuscrit de la première moitié du seizième siècle : une relation originale de Cartier, paraît opiner M. Biggar; simple copie de l'original, affirme d'un autre côté, J.-Edmond Roy.³⁴ Mais cet original, si original il y a, est-il bien l'oeuvre de Cartier lui-même? N'y a-t-il pas lieu de l'attribuer plutôt à l'un des marins de l'expédition? Quelques-uns se rallient à cette dernière opinion, mais, à notre avis, sans motifs bien sérieux.³⁵ D'assez fréquentes

³⁴ Voir au sujet de cette controverse bibliographique: HARRISSE, *Notes pour servir à l'histoire, à la bibliographie et à la cartographie de la Nouvelle-France et des pays adjacents, 1546-1700*, (Paris, 1872), pp. 1-5. J.-Edmond ROY, *Rapport sur les Archives de France relatives à l'histoire du Canada*, (Ottawa, 1911), pp. 669-72. H. P. BIGGAR, *The Voyages of Jacques Cartier...*, (Ottawa, 1924), Abbé FAILLON, *Histoire de la colonie française en Canada*, I, pp. 523-24.

³⁵ Voir H. MICHELANT et A. RAMÉ, *Relation originale du voyage de Jacques Cartier au Canada en 1534*, (Paris, 1867), pp. II-V.

apparitions du « Je », dans le récit, et pour des faits ou gestes qui ne peuvent être que du chef de l'expédition, comme « Je nomme icelle (île) sainte Kathérine . . . », font peu valable le doute sur ce point.³⁶ Pas davantage plausible, nous semble-t-il, l'opinion de ceux-là qui, sur d'apparentes variétés de tons, et par exemple, certaine ampleur ou recherche descriptive contrastant avec l'uniforme austérité de l'ensemble, présument ici et là l'intervention d'une autre plume que celle de Cartier. Nous n'y voyons, pour notre part, qu'une intelligente adaptation du narrateur à la variété des paysages et des choses. Quoi qu'il en soit, la relation porte à sa face même, un caractère d'authenticité hors de conteste, sinon toujours d'absolue précision. Suivons donc les explorateurs sans trop d'espoir de mettre d'accord les commentateurs qui, ici encore, sur tel ou tel point de l'itinéraire, se querellent copieusement. Et disons tout de suite que la plupart de ces questions ne peuvent être tranchées ni avec la seule relation de Cartier, ni seulement à l'aide de cartes même à relief. Il y faudrait de patientes croisières à bord d'un yacht de plaisance, par un historien millionnaire.³⁷

Partis de Saint-Malo le 20 avril 1534, le 10 mai, après vingt jours de traversée, ils touchaient à Terre-

³⁶ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 14.

³⁷ Pour l'itinéraire de Cartier dans le Golfe, on pourra consulter, outre Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, W. F. Ganong, *Jacques Cartier's first voyage*, Mémoire de la Société royale, section II, 1887; encore de W. F. Ganong, *The Cartography of the Gulf of St. Lawrence from Cartier to Champlain*, Mémoire de la Société royale, 1889, section II, pp. 17-59.

Neuve, au Cap Bonavista. La descente des glaces polaires les obligea à s'abriter pour dix jours dans le havre de Sainte-Catherine (Catalina). Ses instructions enjoignaient à Cartier de « passez le detroit de la baye des Chasteaux »:³⁸ le 21 mai il cinglait vers le nord, côtoyait l'île des Oiseaux (Funk Island), obliquait vers Terre-Neuve, et décrivait en chemin la côte, du cap Rouge au cap Degrat.³⁹ De là, il allait toucher la côte du Labrador, qu'il longerait dans la direction de l'ouest, du havre du Château au havre de Jacques Cartier (Cumberland). On s'était rendu à ce dernier endroit en barques, les vaisseaux laissés un peu plus bas, au havre de Brest. Le 15 juin Cartier changeait subitement de direction. De Brest, il mettait à la voile vers le sud-ouest, attiré, comme il dit, par la vue d'une terre qu'il prit pour la terre ferme et qui n'était autre que la côte nord-ouest de Terre-Neuve. Désormais, c'est l'exploration du Golfe qui commence et qui va se poursuivre pendant deux mois.

³⁸ Biggar, *A Collection of documents* . . . , p. 43.

³⁹ D'aucuns ont peine à admettre que Cartier se soit attardé à côtoyer la côte nord-orientale de Terre-Neuve, du cap Rouge au cap Degrat. Le texte de la Relation, opinent-ils, se montre là-dessus plutôt discret. N'oublions point que le 24 mai les vaisseaux s'étaient mis en route vers la baie des Chasteaux et qu'ils n'arrivaient à l'entrée de la baie que le 27 mai. Il paraît donc assez extraordinaire qu'il leur ait fallu trois jours de navigation pour faire ce trajet en droite ligne. En outre, un incident de cette partie du voyage nous fournit un point de repère précieux. La Relation note en passant l'exploit de ces ours qui, bien que l'île des Oiseaux soit à quatorze lieues de Terre-Neuve, traversent cependant de Terre-Neuve à l'île pour y manger des volatiles. Or, le 24 mai, dit encore la Relation, pendant que les vaisseaux faisaient route « vers terre », ils rencontrèrent à mi-chemin l'un de ces ours. On lui donna la chasse et il fut capturé. Il est assez

Les vaisseaux iront un peu à l'aventure, entraînés ici ou là, tantôt par la silhouette d'un cap, tantôt par le vent. Quelquefois, comme on l'a déjà fait sur la côte du Labrador, on quitte les vaisseaux, on part en barques, voir de plus près, explorer plus attentivement; souvent on descend à terre; on va, par exemple, dans une petite île essayer de saisir, sur la rive, un morse qui dort au soleil, ou faire provision de « godez et aponatz », grands oiseaux dont l'on prend plus de mille; ou bien encore, comme le premier juillet, au « Cap de Sauvage » (North Point) de l'île du Prince-Édouard, on ira déposer, au bout d'une verge, un couteau et une ceinture de laine, à l'intention d'un Indien, sur la rive, qui fait signe aux hommes blancs. Les points touchés ou signalés en route, sont, le long de Terre-Neuve, le Cap Double (Rich Point), les monts des Granches, le Cap Pointu (Cow Head), les Coulombiers, la Baie de Saint Jullian (Bay of Islands), le Cap Royal (Bear Head), le Cap de Lotte (Cape Cormorant), la baie de Port-à-port, le cap Saint Jean (probablement le Cap Anguille), les îles Margaulx (Bird Rocks), l'île Brion, les îles Madeleine, la pointe nord de l'île du Prince-Édouard, la baie de Saint Lunaire (entrée nord du détroit de Northumberland), la baie de Miramichi, l'île de Miscou, la baie des Chaleurs, la Conche Saint Martin

évident, ce nous semble, par ce texte, que les vaisseaux se trouvaient alors à mi-chemin entre l'île des Oiseaux et le point le plus rapproché de Terre-Neuve. L'ours ne pouvait, en effet, se diriger vers le cap Degrat. Donc il faut admettre qu'en quittant l'île des Oiseaux, les vaisseaux obliquèrent vers la côte de Terre-Neuve.

(Port Daniel), le Cap de Pratto (Cap d'Espoir), la baie de Gaspé, l'île d'Anticosti à sa pointe méridionale,⁴⁰ la rive nord de la même île jusqu'au Cap de Rabast, puis, de là, le retour, par le Cap Thiennot (Pointe Natashkwan), Terre-Neuve entre les Granches et le Cap Double, Blanc Sablon. Où les plus graves désaccords surgissent entre historiens, c'est à propos des mouillages ou des escales de Cartier sur la côte du Labrador. Où localiser ceux-ci exactement? Les divergences s'élèvent de nouveau à propos de l'île du Prince-Édouard et de la route suivie par le navigateur à sa sortie de la baie de Gaspé. Dans le premier cas, a-t-il véritablement longé l'île? Y a-t-il atterri? N'a-t-il pas plutôt abouti à la côte du Nouveau-Brunswick?⁴¹ Dans le second cas, a-t-il vraiment cinglé vers l'île d'Anticosti? N'a-t-il pas plutôt exploré la rive sud du Saint-Laurent, puis croisé d'une rive à l'autre?⁴² Ce que l'on ne conteste point,

⁴⁰ L'abbé Laverdière n'acceptait point cette partie de l'itinéraire. D'après l'abbé, Cartier aurait plutôt suivi la rive sud du Saint-Laurent, puis croisé de la rive sud à la rive nord, et de la rive nord à la rive sud jusque vis-à-vis la Pointe-des-Monts. De ce point il serait retourné en suivant les côtes du Labrador. (Ee *Canada français*, 1888, I, pp. 689-90). On pourra lire là-dessus l'opinion de W. F. Ganong, *Mémoire de la Société royale*, 1889, section II, pp. 20-22.

⁴¹ Rien ne répugne à ce que Cartier ait pris l'île du Prince-Édouard pour la terre ferme. L'insularité de l'île du Prince-Édouard ne sera pas connue avant 1600. (Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, p. 50, note 5.) Sur la carte de Pierre Descelliers, comme sur toutes celles du seizième siècle et du premier quart du dix-septième siècle, elle adhère encore au continent.

⁴² Sur ce dernier point, l'opinion de l'abbé Laverdière ne nous paraît guère acceptable. Cartier ne découvrit qu'à son deuxième voyage l'insularité d'Anticosti, ainsi que le passage entre l'île et la rive sud du Saint-Laurent: passage qu'il n'eût pas ignoré s'il avait suivi en 1534 l'itinéraire qu'on lui prête.

c'est que les explorateurs venaient d'accomplir en son entier le périple du Golfe. Le 15 août les deux vaisseaux appareillaient à Blanc-Sablon, pour la traversée de l'océan. Le 5 septembre, ils rentraient dans le port de Saint-Malo.

III

Cette exploration est racontée, il faut en convenir, en des pages plutôt sèches, en style de routier ou de livre de bord. Et comment ne pas donner raison à ceux qui se sont permis de le regretter? C'est l'heure où le voile se lève sur notre pays. Sur ses beautés neuves, des yeux d'Européens ou de civilisés se posent pour la première fois. Quelle n'eût pas été la merveille d'une rencontre où le découvreur se fût doublé d'un remarquable écrivain, ou, chose assez rare au seizième siècle, d'un grand paysagiste, capable de saisir et de peindre cette grandiose et sauvage nature! Le ton dominant du récit de Cartier rappelle plutôt le journal de pilotage. Des détails comme ceux-ci abondent en chaque page: « La terre, depuis Cap Rouge jusques au Dégrat . . . gist, de cap en cap, nord nerdeist et su surouaist . . . Y a deux entrées (audit hable de Karpont) l'une vers l'eist, et l'autre vers le su de l'isle; mais il se fault donner garde de la bande et pointe de l'eist, ce sont bastures, et pays somme . . . » Cependant l'on a beaucoup exagéré, à notre sens, la sécheresse de la relation et son allure mécanique.⁴³ Le pilote

⁴³ Ceux qui croient percevoir un changement de ton absolu, dans la Relation, avec l'arrivée de l'expédition à la baie des Chaleurs, et qui, pour la profusion des détails et des morceaux descriptifs, concluent à l'intervention d'un nouveau rédacteur, oublient

hydrographe qui tient la plume, a des yeux pour voir; et son pinceau, pour être celui d'un primitif, a le coup singulièrement vigoureux. Voyez de quels traits pittoresques et forts, il note ces « haultes terres à merveille, et hachées à Montagnes », ces « montagnes moult haultes et effarables », ces oiseaux en profusion si dense sur un rocher « qu'i semble que on les ayt arimez ». Tout le récit est parsemé de pareils traits qui, soit dit en passant, accusent une même touche, un peintre ou un rédacteur unique. Il est bien remarquable, en tout cas, que l'explorateur ait parfaitement saisi et buriné, en ses traits caractéristiques, la mer intérieure qui tout à coup lui apparut derrière l'écran de Terre-Neuve. Ce qu'il a vu tout d'abord, et ce qu'il a décrit, à sa manière sobre et forte, c'est le contraste violent des deux rives. Voici en premier lieu la côte nord avec ses « pierres et rochers effrables et mal rabottez », où l'on chercherait en vain « une chareté de terre », où, « fors à Blanc Sablon, il n'y a que de la mousse, et de petits bouays avortez »; bref, « terre que Dieu donna à Cayn ».⁴⁴ Puis voici la rive sud, l'île du Prince-Édouard, prise pour la terre ferme, et qui apparut un soir, « sollail reconsant », « terre basse et unye, la plus belle qu'i soict possible de voir, et plaine de beaulx arbres et prairies . . . Nous y des-sandimes . . . en quatre lieulx, pour voir les arbres, queulx sont merveilleusement beaulx, et de grande

que, dès le début du voyage, au départ de l'île des Oiseaux, par exemple, le narrateur sait s'attarder pour nous raconter l'odyssée d'un ours à la mer.

⁴⁴ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 22-23.

odeur, et trouvames que c'étaient cèdres, iffz, pins, ormes blancs, frainnes, sauldres et aultres, plusieurs à nous incongneux . . . Les terres où il n'y a bouays, sont fort belles, et toutes plaines de poys, grouaiseliens, blans et rouges, frasses, franboysses, et blé sauvage, comme seille, quel semble y abvoir esté semé et labouré. C'est terre de la meilleure tempérance qu'i soict possible de voir, et de grande chaleur . . . Il y a faulte que de hables. »⁴⁵ Et ce sera ainsi, pour toute la rive, jusqu'à la baie des Chaleurs, où la terre nous est peinte « plus tempérée que la terre d'Espagne, et la plus belle qu'i soict possible de voir, et aussi eunye que ung estanc ». ⁴⁶ Qui ne reconnaîtrait encore le Golfe, en ce ciel mouvant, souvent orageux, chargé de brumes? en ces vents de furie qui contraignent les voiliers à s'emboşer pendant des jours au fond d'une baie, à l'abri d'un promontoire, ou à mettre « au pepefil à courrir, et à la cappe »?⁴⁷ Et les « grandes marées », les courants irrésistibles, les récifs à fleur d'eau? Et la variété des îles, les unes, simples rocs émergés et d'une majestueuse sauvagerie; d'autres, pareilles à d'immenses volières, « aussi plaines de ouaiseaux que ung pré de herbe »?⁴⁸ Et d'autres encore, telle cette petite île Brion, qui surgit du milieu des eaux, comme un Éden fleuri, une « île Fortunée », pleine de « baulx arbres, prairies, champs de blé sauvage, et de poys en fleur, aussi espès et aussi baulx

⁴⁵ Biggar, *op. cit.*, pp. 40, 43.

⁴⁶ Biggar, *op. cit.*, p. 57.

⁴⁷ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 26.

⁴⁸ Biggar, *op. cit.*, pp. 33-34.

(que l'on vit) oncques en Bretagne, queulx sembloïct y avoir esté semé par laboureaux »; île de fruits et de fleurs, où « il y a force grouaiseliers, frassiers et rossez de Provins, persil et aultres bonnes herbes, de grant odeur »? Mais quoi! cette infinie variété de tableaux, ces tons heurtés, cette nature abrupte et douce, austère et fleurie, tout cela n'est-ce pas encore le Golfe aux cent visages ?

IV

Ferons-nous le bilan de cette première expédition ? Le cinq août, dans le détroit de Saint-Pierre, au nord d'Anticosti, un conseil s'était tenu des capitaines, pilotes, maîtres et compagnons, à bord du vaisseau de Cartier. Allait-on s'en retourner ou foncer encore plus avant dans le mystère? Nulle grave décision, ainsi le voulaient à l'époque les *Us et Coutumes de la mer*, ne pouvait être prise sans consulter l'équipage.⁴⁹ Depuis quelques jours marées et « ventz d'avaulx » tenaient les voiliers en échec; dans les parages de Terre-Neuve, ce serait bientôt la saison des tourmentes. Si l'on était d'avis de rebrousser chemin, il fallait le faire le plus tôt possible, ou se résigner à l'hivernement en ce coin de terre inconnu. L'équipage se prononça pour le retour. De quelle âme Cartier a-t-il accueilli la décision de son équipage? N'emportait-il avec lui qu'une grande déception ?

⁴⁹ Voir abbé Verreau, *Mémoire de la Société royale*, 1897, p. 131.

Sans doute, à sa rentrée en France, nul chroniqueur ne pousserait le cri de triomphe de Pierre Martyr, lorsque, le 13 septembre 1493, il écrivait au comte de Tendilla et à l'archevêque de Grenade: «Élevez vos esprits, savants vieillards! Colomb annonce qu'il a découvert des merveilles...!»⁵⁰ Des merveilles, le navigateur malouin n'en rapportait aucune. Parti à la recherche de l'or et du passage à Cathay, il n'avait trouvé ni l'un ni l'autre. Le passage, il l'avait cherché un peu dans toutes les directions. Aussitôt passé le détroit de la baie des Châteaux, en vain a-t-il fouillé les anses et les havres de la côte du Labrador. Partout il s'est heurté à une baie close ou à une barrière de roc. Subitement il s'était jeté dans la direction du sud. Le mirage d'une terre l'avait attiré; mais, sans doute aussi, peut-on présumer, l'influence de quelques cartes jetées en son bagage: les cartes des Verazzani avec leur rétrécissement du continent au haut de la péninsule floridienne. Ce passage vérazzanien, Jean Alphonse, le futur pilote de Roberval, ne croira-t-il pas le flairer un jour, au fond d'une baie, un peu en cette direction, «par les 42° degrés entre la Norimbègue et la Floride»? Le pilote eût même voulu qu'on se munît d'un «petit navire de soixante-dix tonneaux afin de découvrir la côte de la Nouvelle-France qui est en arrière de la Floride».⁵¹

⁵⁰ Cité par Louis Bertrand, *Histoire d'Espagne*, (Paris, 1932), p. 394.

⁵¹ Société littéraire et historique de Québec, *Voyages de découverte au Canada entre les années 1534 et 1542*, (Québec, 1843), pp. 84, 86. Biggar, *A Collection of documents...*, pp. 292-93, 298.

Du côté du sud-ouest, Cartier s'était heurté, comme sur la côte du Labrador, à la terre ferme. Un moment, l'illusion s'était dressée devant lui, assez consistante pour faire battre son cœur. A l'entrée de la baie des Chaleurs, il donna à un cap le nom de *Cap d'Espérance*, « pour l'espoir que avions », dit-il, « de y trouvés passaiage ». Le passage n'était qu'une baie. Et Cartier ne peut s'empêcher de confesser que lui et les siens en furent tout « dollans et masriz ».⁵² Hélas! sa mauvaise chance lui jouerait encore plus malin tour: à la sortie de Gaspé, elle lui cacherait l'entrée du fleuve. Erreur au premier abord malaisément explicable. Comment, ni à la baie des Chaleurs, ni surtout à Gaspé (Honguedo), où, prisonnier des vents, il séjourne au milieu des Indiens pendant huit jours, comment Cartier n'a-t-il rien appris de la grande route fluviale qui s'ouvrait là, au bout de la presqu'île? Comment n'en a-t-il rien su des deux Indiens qu'il emmenait à bord, Taïnoagny et Domagaya? Silence d'autant plus étrange, de la part des deux captifs, que, là-haut, depuis Stadaconé jusqu'à Hochelaga, s'échelonnaient des gens et des villages de leur nation et qu'eux-mêmes étaient de la région de Stadaconé?⁵³ Faut-il parler d'impuissance à se faire comprendre de ces sauvages, impuissance qui aurait fait oublier de les interroger? Assurément, en ces premières rencontres des blancs et des Indiens, la distance

⁵² Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 54.

⁵³ Nous voyons, par le récit du second voyage de Cartier, que les Indiens de Stadaconé faisaient des expéditions du côté de Honguedo. (Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, p. 178).

jetée par les langues va loin. L'année suivante, à Hochelaga, ne verrons-nous point Cartier, si anxieux de percer alors le secret du continent, confesser: « mais par défaut de langue, ne pûmes avoir connaissance combien il y avait jusqu'au dit pays »? Plus simplement rappelons-nous que, trompés tant de fois par ces passages qui se rétrécissaient en impasses, souvent, les vaisseaux, pour gagner du temps, s'étaient hâtés d'une pointe à l'autre. Or là-bas, vers le nord-est, une terre venait de surgir: l'île d'Anticosti. Pour comble, de la pointe de Gaspé à cette terre du nord, un banc de brouillards, effet de mirage assez fréquent, paraît-il, dans le Golfe, fit croire, comme l'écrivit Cartier, à une rive ininterrompue, rive d'une large baie en demi-cercle.⁵⁴ L'explorateur manqua le fleuve, comme tant d'autres avant lui avaient manqué le détroit de Canso, le détroit de Cabot, le détroit de Belle-Isle.

Tout n'est pas perdu cependant. S'il n'a point trouvé le « passage », Cartier l'a pressenti, semble-t-il, au nord d'Anticosti, dans ce chenal Saint-Pierre, aux fortes marées et aux rudes courants, que ses vaisseaux n'ont pu remonter. N'est-ce point à de semblables signes que Jean Alphonse, quelques années plus tard, croira tenir le fameux passage aux bouches du Saguenay? « Je crois que cette Rivière vient de la mer du Cathay », nous confie-t-il en son routier; « car dans cet endroit il sort un fort courant, et il y court une marée terrible ».⁵⁵ Ce sera bien, en tout cas, droit

⁵⁴ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 68.

⁵⁵ Société littéraire et historique de Québec, *Voyages de découvertes au Canada entre les années 1534 et 1542* (Québec, 1843), pp. 84, 86. Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 292-93, 298.

vers ce chenal Saint-Pierre, qu'à son prochain voyage, aussitôt franchi le détroit de Belle-Isle, Cartier cinglera.

Le navigateur pouvait se flatter de gains moins problématiques. Sans trop le savoir peut-être, il vient d'ouvrir un immense pays à la pénétration européenne. Rien ne nous assure, à vrai dire, que Cartier soit le découvreur du détroit de Belle-Isle. Depuis longtemps, a-t-on présumé, la chasse aux morues et à la baleine avait entraîné des navires de pêche en ce goulot.⁵⁶ A peine sorti lui-même du passage, Cartier allait rencontrer à la rivière Saint-Jacques (baie Shecatiga), un « grant navire » de la Rochelle égaré en ces lieux et que l'on remit sur sa route. Au reste, certain document du tribunal de Saint-Malo parle explicitement, à propos de l'expédition, et le 19 mars 1534, d'un voyage aux Terres Neufves, « passez le destroit de la baie des Chasteaulx ».⁵⁷ Impossible d'en disconvenir: l'existence d'un détroit, en la région de Belle-Isle, était donc chose bel et bien connue avant 1534. On ne saurait non plus, du moins de façon absolument certaine, considérer le Malouin comme le premier explorateur du Golfe Saint-Laurent. Humboldt se plut à voir, en certain tracé de la carte de Juan de la Cosa, la côte nord du Golfe Saint-Laurent et attribua donc à Jean Cabot la priorité de cette exploration. Les lettres patentes fournies par le roi du Portugal à Fagundes en 1521⁵⁸ justifient aussi quelques

⁵⁶ Biggar, *A Collection of documents* . . . , p. 43.

⁵⁷ HARRISSE, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve* . . . , p. 135.

⁵⁸ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier*, pp. 127-31.

doutes légers, il est vrai, mais plus encore que ces lettres, la carte de Gaspar Viegas.⁵⁹ Dressée en 1534, l'année même du voyage de Cartier, la carte de Viegas présente, entre le sud de Terre-Neuve et l'île du Cap-Breton, un évasement profond où d'aucuns ont cru soupçonner le Golfe Saint-Laurent, et d'autant qu'au fond du Golfe, un R. (Rio) des *poblas* ferait croire à l'embouchure du grand fleuve d'Hochelaga. L'autorité de la carte de Viegas paraît, il est vrai, plutôt à la baisse. Mais n'a-t-on pas vu M. Prowse, sur le témoignage pourtant discret de quelques autres cartes, conduire une expédition anglaise bien au-delà du Golfe, la mener dans le couloir du fleuve, dresser même, devant les yeux de ces explorateurs fortunés, le mirage du lac Ontario? Et ceci en l'an 1499 ou 1500. Avant M. Prowse, le Rév. George Patterson n'avait-il pas cru à la probabilité d'une expédition portugaise à Hochelaga, antérieure à celle de Cartier.⁶⁰ Un autre, et c'est Jean-Antoine Desmarquetz, auteur des *Mémoires chronologiques pour servir à l'Histoire de Dieppe*, fait remonter le Saint-Laurent par Thomas Aubert et Jean Verrassen (Jean Verazzano, laisse-t-il

⁵⁹ HARRISSE, Jean et Sébastien Cabot, pp. 183-85; *Id.*, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve* . . . pp. 88-106, 130-35. Voir aussi, sur cette carte et le peu de cas qu'elle mérite, au sujet de son dessin du Golfe Saint-Laurent, W. F. GANONG, *Mémoire de la Société royale*, 1933, section II, pp. 177-79.

⁶⁰ Voir *The Canadian historical review*, 1929, pp. 161-62, article de H. P. BIGGAR sur *Exploration of the Gulf of St. Lawrence, 1499-1528*, by G. R. F. PROWSE, et le peu d'autorité de cet ouvrage. Rév. Geo. PATTERSON, *Mémoire de la Société royale*, 1890, section II, p. 138.

présumer), jusqu'à quatre-vingt lieues, et dès 1508, à bord du navire *La Pensée*.⁶¹ Et tels seraient bien, selon Desmarquetz, les vrais découvreurs du fleuve. Mais ce sont là, pour le dire tout net, hypothèses fragiles où le document compte moins que les fantaisies d'une imagination d'humeur assez voyageuse.

Au reste, quel vague en ces tracés ou en ces délimitations d'une carte comme celle de Viegas, si on les met en regard des données abondantes et lumineuses de l'explorateur français! Pour se rendre compte du progrès accompli, il n'est que de comparer, par exemple, la carte de Ribero de 1529, qui s'en tient encore aux données espagnoles et portugaises, à la carte du dieppois Jehan Roze, exécutée après le premier voyage du Malouin.⁶² Jusqu'à ce dernier les cosmographes de France avaient emprunté à l'hydrographie lusitano-espagnole leurs connaissances géographiques du continent. A partir de Jacques Cartier cette dépendance sera renversée. Et nul doute que, s'il n'a pas décou-

⁶¹ Voir N.-E. Dionne, *La Nouvelle-France, de Cartier à Champlain*, (Québec, 1895), p. 108.

⁶² Voir ces cartes: Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, pp. 1, 64. Voir quelques commentaires sur la carte de Roze, W. F. Ganong, *Mémoire de la Société royale*, 1933, section II, pp. 179-80. Voir encore Ganong, *The Cartography of the Gulf of St. Lawrence from Cartier to Champlain*, *Mémoire de la Société royale*, 1889, section II. Voir aussi l'abbé A. Anthiaume, *Cartes marines, Constructions navales, Voyages de Découverte chez les Normands, 1500-1650*, (Paris, 1916), II, pp. 54-55, où il est dit que le *Booke of Idrography* contient deux cartes de Roze: l'une qui ne donne que le résultat du premier voyage de Cartier, l'autre, le résultat des deux. Ce Jehan Roze, né à Dieppe, d'un père écossais, fut un contemporain de Pierre Descelliers, « père de l'hydrographie et de la cartographie françaises ».

vert le détroit de Belle-Isle, Cartier en ait fait une réalité géographique. Terre-Neuve a cessé d'être ce qu'elle avait paru jusqu'alors: une terre continentale soudée au Labrador et faisant jusqu'au Cap-Breton la barrière orientale du continent. Elle apparaîtra désormais pour ce qu'elle est: un simple débris projeté dans la mer à l'heure du débouchement formidable de l'estuaire laurentien, ou, si l'on admet la théorie de Wegener sur la dérive des continents, un vaste traînard laissé en arrière par la vieille Amérique, dans sa marche vers l'ouest. L'insularité de Terre-Neuve, dès lors soupçonnée, ne va même que trop s'affirmer, puisque, pendant longtemps, la cartographie lui donnera figure d'archipel, et par la seule faute, semble-t-il, d'explorations incomplètes qui feront prendre ses nombreuses baies pour autant de détroits.⁶³ Avec le premier voyage de Cartier, l'écran de Terre-Neuve vient donc de se déchirer. Derrière cette terre, une autre réalité géographique a été aperçue et explorée en toute son ampleur: le vaste golfe, en attendant qu'au fond de ce golfe, s'ouvre, vers l'intérieur du continent, une route déjà pressentie, route destinée à mettre la France beaucoup mieux que sur le chemin de Cathay: sur la voie d'un immense empire.

Car une autre conséquence de ce premier voyage, sera de marquer l'entrée du futur Canada d'une empreinte décidément française. Quelque chose de nouveau et d'assez grand vient de se passer. Cartier a rencontré des Indiens à cinq endroits: au Labrador,

⁶³ HARRISSE, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve* . . . , pp. 24, 29, 35, 169.

à l'île du Prince-Édouard, à la baie des Chaleurs, à la baie de Gaspé, sur la côte nord, au cap Thiennot.⁶⁴ Ces Indiens ont déjà vu des Européens ou entendu parler d'eux. Ils savaient depuis longtemps qu'au nord-est et au sud de leur pays, de vastes animaux au corps sombre et aux ailes blanches avaient été aperçus qui couraient sur les grandes eaux.⁶⁵ Cependant le premier geste de ces Indigènes, sur la rive de la baie des Chaleurs, n'est pas de s'enfuir, mais de ficher des peaux au bout de bâtons pour attirer les hommes blancs. L'étonnant, en l'occurrence, est bien qu'aussitôt les premiers regards échangés, ces Peaux-Rouges d'Amérique n'aient manifesté la moindre frayeur. Ceux du cap Thiennot « viendront aussi franchement à bord de nos navires », note Cartier, « comme s'ilz eussent été françois ».⁶⁶ Quelle signification, au surplus, ne pas attacher au tableau de ces primitifs, hommes, femmes, jeunes filles, chantant, dansant, se jetant dans la mer jusqu'aux genoux, s'aspergeant la tête en signe de joie, levant vers le ciel des mains jointes, et, en grand et suprême signe d'amitié, frottant les bras et la poitrine du capitaine français! ⁶⁷

⁶⁴ Nous ne disons rien ici de l'origine de ces Indiens; nous ferons de même plus loin au sujet des peuples de Stadaconé et d'Hochelaga. Nous ne pourrions aborder une question de cette ampleur sans briser un peu l'unité du présent ouvrage. Nous nous proposons, du reste, de reprendre toute la question indienne, plus tard, au chapitre des missions probablement. (Note de l'auteur).

⁶⁵ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 114, note 22.

⁶⁶ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 76.

⁶⁷ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 23, 49, 53, 56, 61, 62.

Elles ne seraient donc ni mensonge ni pure vantardise, ces lignes de Pierre Crignon, en son *Discours du grand capitaine dieppois*: « Si le roi de France voulait lâcher la bride aux marchands de son royaume, ils lui auraient conquis en quatre ou cinq ans le commerce et l'amitié de tous les habitants de ces terres nouvelles; et cela par amour, sans qu'il fût besoin d'employer la force ». « En ces quelques années », continuait Crignon, « les Français auraient pénétré plus avant, à l'intérieur du continent, que l'auraient pu faire en cinquante ans les Portugais, repoussés en tous lieux par les Indigènes comme leurs mortels ennemis. » En ces sympathies trop marquées pour les gens de France, Crignon voyait même l'un des motifs des Portugais à mal souffrir la concurrence française. « Car », ajoutait-il, « à peine les Français ont-ils fréquenté quelque lieu, qu'on n'y veut plus entendre parler des Portugais, qui tombent aussitôt dans l'abaissement et le mépris. »⁶⁸

On lit en tout cas la relation de Cartier et l'on se rappelle que, trente-quatre ans auparavant, d'autres Blancs apparaissaient aux abords du continent. Des Indiens venaient à eux. Aussitôt les marins de Corte-Real, flairant en ces beaux hommes d'excellents esclaves, les empoignaient et, à défaut d'or, chargeaient leurs caravelles de cargaison humaine.⁶⁹ A Gaspé, Cartier captura deux jeunes Indiens. Mais même en ce

⁶⁸ Ce « grand capitaine dieppois » serait Jean Parmentier, et l'écrit de Crignon serait de 1539. Voir N.-E. Dionne, *De Cartier à Champlain*, (Québec, 1891), p. 85.

⁶⁹ HARRISSE, *Les Corte-Real et leurs voyages au Nouveau-Monde*, (Paris, 1883), pp. 51, 56.

geste non dénué de violence, le marin breton demeure encore à l'échelle de l'homme. L'enlèvement n'est pas commandé par un marchand d'esclaves, mais tout au plus par un découvreur qui entend se munir de documents. On se rappellera combien Cartier s'empresse de rassurer les deux captifs: aucun mal, leur promet-il, ne leur sera fait; et, l'année prochaine, on les ramènera aux lieux où on les a pris. En face de ces pauvres gens quel n'a pas été d'ailleurs le premier mouvement du Breton catholique? Il a jeté en sa relation de voyage, cette phrase suggestive: « Je estime mieulx que aultrement, que les gens seroient facilles à convertir à nostre sainte foy ». Pensée toute simple, mais où se dessine ce qui sera, en Amérique du Nord, la noble et généreuse politique de la France.

Que ce langage ou ces sentiments du marin breton se dépouillent de tout apprêt factice, comment en douter dans le cadre ou l'atmosphère où ils viennent se placer? Un autre spectacle, pendant le périple du Golfe, n'a pas manqué de grandeur; et ce furent certaines cérémonies sur le pont des caravelles. Il se peut que la présence d'aumôniers à bord de ces vaisseaux reste mal établie.⁷⁰ Cartier n'en a pas moins écrit par quatre fois, au cours de sa relation: « après la messe ouye », et c'était au havre de Brest, sur la côte du Labrador et le jour de la Saint-Barnabé; « Et le dimanche XIII^e (juin) fysmes chanter la messe », et c'était encore au havre de Brest; « après avoir ouy la messe », et c'était, cette fois, le 16 juillet, en la con-

⁷⁰ Voir à ce sujet, P.-G. Roy, *Les petites choses de notre histoire*, 5e série, (Lévis, 1923), pp. 1-5.

che Saint-Martin, sur la route de Gaspé; « après avoir messe », et c'était le matin du départ pour la France, le 15 août, au havre de Blanc-Sablon.⁷¹ Si vraiment rien de tout cela n'indique la messe véritable célébrée par des prêtres, quelle scène néanmoins que ces *messes blanches* sous le ciel du Golfe, avec l'accompagnement d'orgue des voiles et du vent, et ces ponts de navires transformés en oratoires pour égrener le long de la route les chants liturgiques! ⁷²

A ces manifestations de foi, l'expédition en joindrait d'autres d'une signification non moindre. Les premières croix plantées en terre canadienne le furent-elles de la main de Français? Jean Cabot planta sur la terre qu'il découvrit une croix, l'étendard vénitien et l'étendard anglais. Les Portugais, du moins sous le règne de Jean II (1481-1495), remplacèrent la croix par le *padrão*, monolithe, colonne ou pilier taillé en leur pays et qu'ils emportaient avec eux.⁷³ Cartier venait de franchir le détroit de Belle-Isle. Une fois passé le havre de Brest, il entra tout de bon en pays nouveau. Le moment lui parut opportun de poser un premier jalon sur les terres que, pour le compte de la France, il allait découvrir: il planta une première croix dans la baie de Saint-Servan (Lobster Bay) sur la côte du

⁷¹ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 18, 24, 49, 79.

⁷² Nous disons: s'il ne s'agit point là de « messes véritables », parce qu'autrement, la célébration du sacrifice se serait accomplie à terre, les règlements de l'Eglise n'autorisant point à l'époque la célébration en mer.

⁷³ Harrisse, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve* . . . , p. XXVIII.

Labrador.⁷⁴ Arrivé à Gaspé, à l'autre bout du Golfe, il entendit poser un acte plus solennel, marquer le sol d'une nouvelle prise de possession. Et il a tenu à le faire en présence des Indiens. Mais ici, il faut citer: « Le XXIII^e jour dudict moys, (il s'agit de juillet) nous fismes faire une croix de trente pieds de hault, qui fut faite devant plusieurs d'eulx, sur la pointe de l'entrée dudict Hable, soubz le croysillon de laquelle misme ung escriteau en boys, engravé en grosse lettre de forme, où il y avait, *Vive le Roy de France*. Et icelle plantasmes sur ladicte pointe devant eux, lesquelz la regardoyent faire et planter. Et après qu'elle fut eslevé en l'air, nous mismes tous à genoulx, les mains jointes, en adorant icelle devant eux, et leur fismes signe, regardant et leur montrant le ciel, que par icelle estoit nostre redemption, dequoy ils firent plusieurs admyrations, en tournant et regardant icelle croix. »⁷⁵

Voulons-nous comprendre le plein sens de cette scène de Gaspé? Souvenons-nous que nous sommes à un moment de l'esprit humain. En face de la fortune colossale qu'offrent aux pays d'Europe les nouveaux mondes, il s'agit bien de savoir quelle sera l'attitude des uns et des autres, comment chacun comprendra son devoir. Or, une plantation de croix à la vue et pour l'édification des Indigènes; au pied de la croix du Christ, un groupe de marins bretons agenouillés,

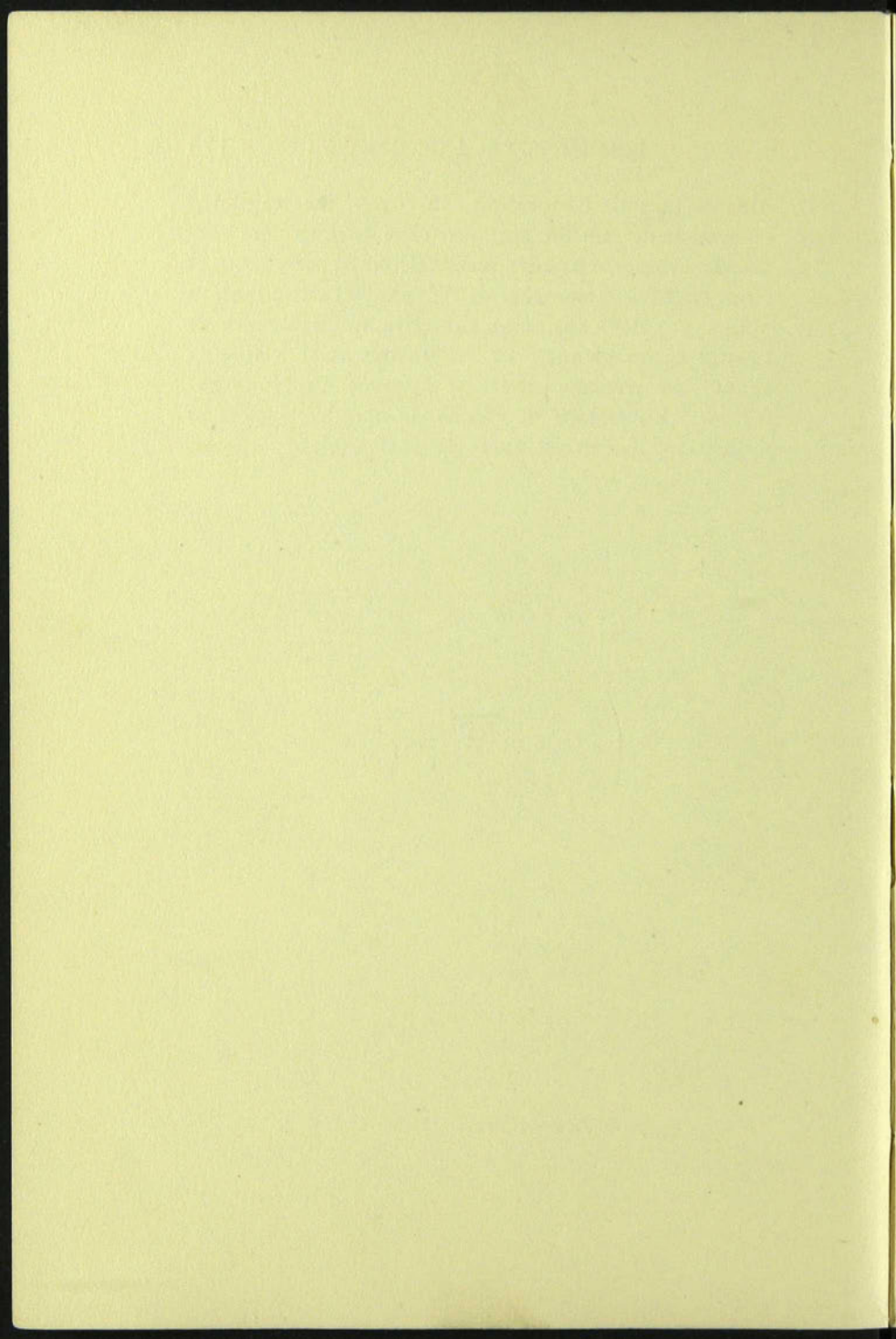
⁷⁴ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 20.

⁷⁵ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 64-65. Pour l'emplacement de la croix de Gaspé, voir le *Canada français* (février 1934), étude de M. l'abbé Charles-Eugène Roy, pp. 502-15. Voir aussi: *Bulletin des recherches historiques*, V, pp. 177-78.

dans le geste de l'adoration; au centre, leur capitaine en casaque de camelot noir avec cape de drap noir bordée de velours, chausses écarlates, collet de cuir,⁷⁶ et l'âme éperdue en son rêve de croyant, tel est le tableau qui, il y a 400 ans, vint s'inscrire au frontispice de l'histoire canadienne. Et voilà sous quel visage la France du seizième siècle est apparue au Nouveau-Monde. Entre tant de façons de prendre possession d'un pays, il n'en est guère de plus nobles.

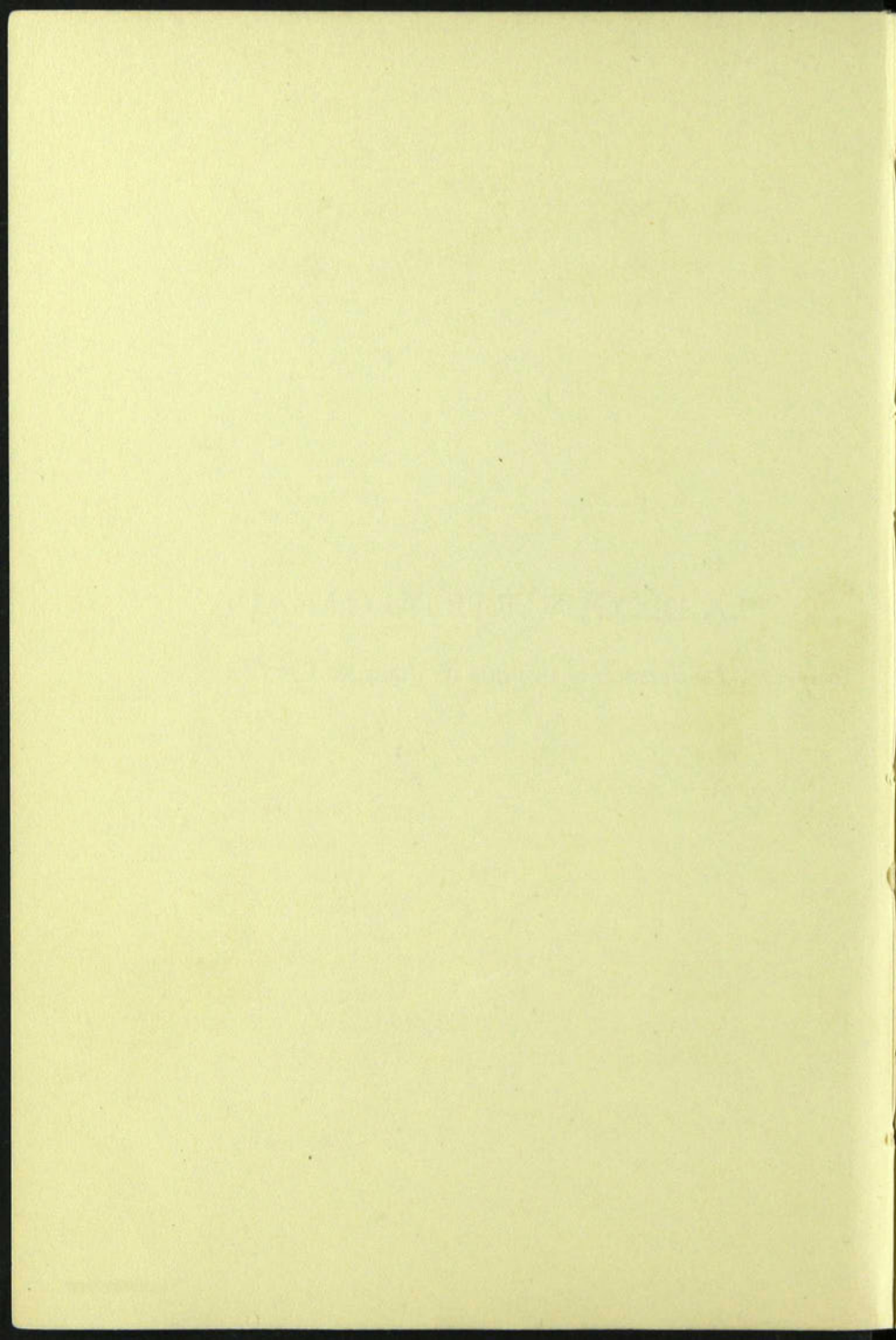


⁷⁶ La Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), p. 193.



LA DÉCOUVERTE DU CANADA

Le deuxième voyage de Jacques Cartier





LA DÉCOUVERTE DU CANADA

Le deuxième voyage de Jacques Cartier

NON pas déchirer, mais rendre transparent le voile où se dérobait encore le Nouveau-Monde septentrional, tel aura été l'un des résultats du premier voyage de Cartier. Résultat considérable. Derrière ce voile, assez de promesses ou de prestiges s'agitaient ou dansaient pour empoigner l'imagination d'un souverain comme François Ier, aussi facilement utopiste que calculateur.¹ L'heure pressait encore, du reste, d'accumuler avantages et trésors contre le rival toujours en mal d'entreprises. L'ambitieux Charles-Quint n'a-t-il pas mis à profit la récente paix pour poursuivre infatigablement son rêve impérial: « s'arroger », comme on disait avec indignation à la cour de France, « la monarchie de toute chrétienté »? En ce printemps de 1535, l'empereur vient de s'embar-

¹ Louis Madelin, *Histoire politique, (Histoire de la Nation française)*, IV, (Paris, 1924), p. 20.

quer pour une grande aventure africaine. A la tête d'une flotte de 300 voiles, de 74 galères et de 30,000 hommes, il a conçu le dessein d'aller déloger de Tunis le renégat Barberousse.² Quelle chance plus favorable s'offrait à François 1er de reprendre en Amérique la poursuite de ses rêves de fortune ?

Jacques Cartier va donc repartir. Le voyage est même décidé dès l'automne de 1534. La commission de l'amiral Chabot au capitaine malouin porte en effet la date hâtive du 30 octobre de cette année-là. Au besoin, les termes du document indiqueraient à eux seuls le grand intérêt pris par le roi de France à ces sortes d'entreprises, ses espoirs grandissants. Par « voulloir et commandement du Roy », Cartier recevait l'ordre de s'en aller au « parachèvement de la navigation » et de la découverte déjà commencée « outre les Terres Neuves ». Autre détail important: ce ne sont plus deux vaisseaux qui seront confiés au capitaine malouin, mais trois, et « équipés et advitaillés . . . pour quinze moys ». Manifestement l'on prévoit une longue et lointaine navigation, un grand bond vers l'inconnu. Quoi donc y avait déterminé? Pendant leur séjour en France, les deux Indiens de Gaspé auraient-ils révélé quelque chose des secrets du continent et, par exemple, le cours du mystérieux fleuve d'Hochelaga? Et alors, en cette course de quinze mois, les nefes françaises auraient-elles l'espoir de franchir enfin le barrage américain, d'aller promener dans les mers d'Orient le drapeau fleurdelisé? On le croirait.

² Hauser et Renaudet, *Les Débuts de l'Age moderne*, pp. 401-07.

Le départ de l'expédition s'empreint de solennité. C'est au milieu d'une sorte de fête sacrée que, trente-huit ans auparavant, le 8 juillet 1497, les navires de Vasco de Gama s'étaient envolés des bords du Tage. Une fête semblable se déroule à Saint-Malo, le 16 mai 1535, jour de la Pentecôte. Pour le grand voyage, on se munit du suprême viatique. Ce matin du 16 mai, « du commandement du capitaine et bon vouloir de tous », les marins de Cartier se confessent et communient en l'église cathédrale de la ville bretonne; puis, leur capitaine en tête, on les voit se rendre au choeur de l'église pour y recevoir la bénédiction de leur évêque. Geste historique dont Honoré Mercier voulut, en 1891, souligner la noblesse. C'est depuis lors que, sur le pavé de l'ancienne cathédrale malouine, l'ont peut lire l'inscription suivante:

Ici
s'est agenovillé
Jacques Cartier
Povr recevoir la bénédiction
de l'évêque de Saint Malo
A son départ povr la découverte
du Canada le 16 mai 1535.

Trois jours plus tard, 19 mai, jour de la Saint-Yves, patron des marins de Bretagne, les vaisseaux appareillèrent. Ils étaient trois, avons-nous dit: *la Grande Hermyne*, *la Petite Hermyne*, *l'Hémérillon*; ³ une nef de cent vingt tonneaux, un courlieu léger et rapide d'à

³ Nous donnons ici, au moins pour cette fois, l'orthographe du MS 5589 de la relation du deuxième voyage de Cartier.

peine soixante tonneaux, un petit galion. « Châteaux de poupe qui s'étagaient en paliers, mâts que couronnait la corbeille de la hune, voiles d'artimon grées en triangle à la latine, tous ces légers navires », écrit M. Charles de La Roncière, « se faisaient remarquer par leur fin profil ».⁴ Cent dix hommes au moins s'y sont embarqués,⁵ sans compter les deux Indiens de Gaspé qu'on ramène en leur pays. Dans l'équipage, nous relevons quelques parents de Cartier ou alliés de sa femme: son beau-frère, Macé Jalobert, capitaine du courlieu, Guillaume Le Breton de la Bastille, capitaine du galion; et aussi quelques nobles comme Jehan Poulet, de Dol, Charles de la Pommeraye, Claude de Pontbriant, fils du seigneur de Montréal et échançon du roi.^{5a} Bref, entreprise considérable et avec assez de gens galonnés pour s'ôter le droit d'un échec.

⁴ Chs. de La Roncière, *Jacques Cartier*, p. 66.

⁵ Nous disons 110 hommes au moins, puisque, à la mi-février 1536, l'équipage de Cartier à Sainte-Croix s'élevait encore à ce nombre. Voir Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 205. Selon nous, il ne faut accorder qu'un crédit relatif à la liste des compagnons de Jacques Cartier, telle qu'on l'a trouvée en certains ouvrages, notamment dans Biggar, *A Collection of Documents relating to Jacques Cartier and the Sieur de Roberval*, pp. 54-56. Il ne s'agit là, comme on le verra, que d'un premier choix de marins, fait un peu à la hâte, pour couper court aux embauchages des amateurs étrangers. Et l'on verra aussi que, de cette première liste, Jehan Poulet se réservait le droit d'écarter vingt-cinq à trente enrôlés, « et d'en prendre d'autres à son chouaix ».

^{5a} On pourra consulter, au sujet des compagnons de Cartier, les notes de Joüon des Longrais, *Jacques Cartier, Documents nouveaux*, (Paris, 1888), pp. 126-43. Ce Pontbriand paraît avoir été le fils de Pierre de Pontbriand, seigneur de Montréal dans le département du Gers, (Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, p. 93, note 13).

Il nous reste à suivre l'expédition. Nous le ferons d'après la relation qu'en a publiée M. H. P. Biggar. La première édition que l'on connaisse du deuxième voyage de Cartier, est celle de 1545 parue à Paris. En 1556 Ramusio en donnait une traduction italienne en ses *Navigazioni et Viaggi*. En 1580, Jean Florio, puis, en 1600, Hackluyt, publiaient une édition du premier et du deuxième voyage traduite de Ramusio. Avec le temps l'édition de 1545 devint si rare qu'il n'en subsisterait plus qu'un seul exemplaire, propriété du British Museum. C'est cette rarissime édition que le libraire Tross réimprimait à Paris en 1863, la faisant suivre d'additions et de corrections empruntées à trois manuscrits, conservés aujourd'hui à la Bibliothèque nationale de Paris, sous les cotes 5589, 5644 et 5633, et d'une écriture évidemment contemporaine du voyage. Encore que de légères variantes se glissent de l'une à l'autre, ces versions corrigent néanmoins, sur maints détails, l'édition de 1545 et ses dérivées, et, ce qui est d'un plus grand prix, y ajoutent deux chapitres. Le MS 5589 est aujourd'hui reconnu pour l'original. C'est celui-là, corrigé et annoté par M. Biggar, avec les variantes des deux autres manuscrits et une traduction anglaise en rez-de-chaussée, que publiaient en 1924 les Archives du Canada.⁶

La traversée fut orageuse. Le 26 mai un vent d'ouragan s'élevait qui allait souffler plus d'un mois. Le

⁶ H. P. Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, Published from the originals, with translation, notes and appendices, Ottawa, 1924. Publications of the Public Archives of Canada, No. 11.

25 juin la tempête dispersait les trois navires. La première, la *Grande Hermine*, touchait à l'île des Oiseaux, le 7 juillet. Le lieu de rencontre a été fixé à Blanc-Sablon. Ce n'est que le 26 juillet que le courlieu et le galion peuvent rejoindre la nef du capitaine. Trois jours plus tard, le 29, on repart pour la nouvelle exploration. Cartier ne s'attarde guère à louvoyer. Il file le long de la côte du Labrador. Le 8 août il atteint à l'ouest le point extrême de sa première expédition: le cap de Rabast. Rendu là, il exécute par trois fois une manoeuvre au premier abord assez énigmatique. Du cap de Rabast, il retourne à la côte nord, puis cingle vers la presqu'île de Gaspé, aux environs du Cap Madeleine. Deux fois il retourne à la côte septentrionale; il la fouille, depuis les îles Mingan jusqu'à la rivière Manicouagan, et de nouveau y cingle pour reconnaître l'embouchure du Saguenay. A n'en point douter la recherche du passage par le nord-ouest fait encore partie des rêves et des instructions de Cartier. Ces croisières ne s'expliquent, en effet, que par un renseignement de haute importance qu'il tient depuis le 16 août. Ce jour-là, comme il vient de franchir au nord de l'île de l'Assomption (Anticosti), le détroit de Saint-Pierre, les deux Indiens, Taïnoagny et Domagaya, lui ont montré de la main le majestueux courant d'eau qui, de l'ouest, débouche de l'intérieur des terres. C'est là, lui ont-ils dit, le « commencement du grand fleuve de Hochelaga », qui va si loin « que jamais homme n'avait esté (jusques) au bout, qu'ils eussent ouy ».⁷ Fleuve

⁷ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 106-07.

d'eau douce, ont-ils ajouté; eau continentale, a conclu Cartier, où par conséquent la recherche serait vaine du passage tant convoité. Et voilà pourquoi, à l'heure de laisser derrière soi la zone des eaux de mer, il a voulu ne rien laisser au hasard, explorer minutieusement tous les estuaires du nord.

A partir du 1er septembre, le voici qui s'engage tout de bon dans le couloir du fleuve. A cette heure quelle étoile nouvelle s'est donc levée en avant des caravelles françaises? L'esprit impressionnable du navigateur vient de s'éprendre d'un autre projet, sinon d'une autre chimère. Depuis le 13 août, ses Indiens l'entretennent d'un royaume mystérieux, le « royaume du Saguenay », qu'ils situent vers le nord. A leur dire ce royaume serait un pays où il y a « force villes et peuples », « vestuz et habillez de draps », et qui possèdent « grande quantité d'or et cuyvre rouge ».⁸ Cartier avait l'imagination des conquistadors, assez crédule par conséquent et facilement enfiévrée. Quelle pouvait bien être cette singulière contrée, peuplée, à ce qu'il semblait, de civilisés? Le Malouin, se prend-on à penser, en vint à se croire en terre d'Orient, naviguant tout bonnement dans les eaux de quelque cap avancé de la Chine. Car enfin quelle autre explication fournir de ce passage de sa troisième commission, celle de 1540, qui nous donne le « grand pays des terres de Canada et Ochelaga », comme « faisant vn bout de l'Asie du costé de l'occident »?⁹ En ce cas

⁸ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*..., pp. 103, 106, 200-02.

⁹ Biggar, *A Collection of documents*..., p. 128.

la recherche d'un passage par le nord-ouest n'avait plus de sens. Toute l'énergie, tout l'anxieux espoir de Cartier va donc se tendre vers le nouvel objectif, vers l'Eldorado qu'on lui montre accessible, là-bas, au fond des terres, par un long circuit. Car la bonne route, vers le pays de l'or et du cuivre rouge, lui ont encore appris les Indiens, n'est point le Saguenay, mais le fleuve, et, passé le fleuve, un peu au-dessus d'Hoche-laga, l'un des affluents de la grande route d'eau. Cartier passera donc rapidement à l'entrée de la rivière saguenayenne, « rivière fort profonde et courante . . . entre hautes montaignes et pierre nue ». Sa hâte est vive de prendre le large chemin ouvert devant ses navires et que ses Indiens appellent le « chemyn de Canada ». Canada! Première rencontre de ce vocable, appelé, comme l'on sait, à une assez glorieuse destinée.

Le premier septembre, Cartier fait donc voile vers l'ouest. Le 7, après un court arrêt à l'île aux Coudres, les vaisseaux s'embossent entre la rive nord et les premiers abords de l'île d'Orléans.¹⁰ Nous voici au pays de Domagaya et de Taignoagny. Les Indiens, comme bien l'on pense, fêtent avec enthousiasme le retour de leurs deux compatriotes qui, de l'autre côté de la « grande eau », sont allés voir lever le soleil. Le lendemain, un grand seigneur, Donnacona, vient présenter ses hommages à Cartier. C'est le « seigneur de Canada », dont la résidence est là-haut à Stadaconé,

¹⁰ Cartier appela d'abord cette île, *île de Bacchus*, pour la grande quantité de vignes qu'il y trouva. Au printemps de 1536, il l'appela *île d'Orléans*, en l'honneur d'un des fils de François Ier.

village situé sur le sommet nord du cap Diamant, probablement « dans l'espace compris entre la rue de la Fabrique et le Coteau de Sainte-Geneviève, près de la côte d'Abraham ».¹¹ Village de cabanes basses, comme celles, sans doute, que décrira Champlain, « faictes comme des têtes », couvertes d'écorces d'arbres, percées par le haut pour le jet de fumée, habitées parfois par dix ménages, tel apparut Stadaconé.¹² Les Français s'arrêtent une dizaine de jours dans la région : le temps de visiter l'île d'Orléans, le temps surtout de chercher un bon havre pour leurs vaisseaux. Le choix tombe sur une jolie baie au confluent de la rivière Saint-Charles et du Lairet, à deux milles environ de Québec. Cartier y conduit la *Grande* et la *Petite Hermine*, pendant que l'*Émérillon* attend au milieu de la rade le départ pour Hochelaga.

Ici se place un incident plutôt drôlatique. Depuis quelques jours, la population donne des signes d'agitation et d'inquiétude. L'enthousiasme du début s'est subitement refroidi. Taignoagny et Domagaya, si empressés jusque-là à piloter les explorateurs vers le haut du fleuve, ne cherchent plus qu'à se dérober. Le seigneur Donnacona tient même à se dire tout marri de ce projet de voyage au Saguenay. Vassaux de ceux d'Hochelaga,¹³ ces gens de Canada supportaient-ils malaisément leur vassalité ? Par une

¹¹ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 125, note 69. Ferland, *Cours d'histoire du Canada*, Québec, 1882, p. 27, note.

¹² Biggar, *id.*, p. 176, note 11.

¹³ Biggar, *op. cit.*, p. 161.

cupidité bien naturelle, auraient-ils voulu garder pour eux seuls les présents des Blancs? Ou encore les deux guides avaient-ils trop surfait, trop doré ce royaume saguenayen, pour ne pas appréhender une déception de la part des voyageurs? Ou enfin, connaissant la longueur et les difficultés du voyage, se souciaient-ils assez peu de s'embarquer dans l'aventure? A les entendre, en tout cas, la rivière ne valait rien. Et, pour gagner leur point, ces « Canadiens », comme les appelle déjà Cartier, vont tellement se remuer, déployer une si belle obstination, que des facétieux feront remonter jusque-là l'origine des vieilles rivalités entre Québec et Montréal. A bout de ressources et d'objurgations, les gens de Stadaconé imaginent, en effet, une mascarade, ou plutôt une diablerie, destinée, croient-ils, à terrifier les Européens et à leur ôter pour jamais l'envie du malencontreux voyage. Donc, un jour, montés dans une barque qui se donne l'air de venir d'en haut du fleuve, trois diables, vêtus de peaux de chiens noirs et blancs, le visage charbonné, la tête surmontée de cornes « aussi longues que le bras », défilent devant les vaisseaux français. L'un des diables débite en passant un « merveilleux sermon ». On dirait une ronde, avant la lettre, des sorciers de l'île d'Orléans. Rendus à la rive, les démons s'affaissent comme morts au fond de leur barque. Aussitôt, de la forêt, une troupe d'hommes surgit qui s'empare de la barque et des diables et transporte le tout dans le bois. Suit un « preschement » d'une demi-heure qu'on peut entendre des navires; puis le mystère s'éclaircit. Le dieu Cudouagny

a parlé à Hochelaga; et voici ce que rapportent les trois diables, ses messagers: il y aura là-bas tant de glaces et de neiges que tous y trouveront la mort! Terrifiant avertissement que viennent porter Taignoagny et Domagaya avec force démonstrations et imprécations, qu'ils entremêlent des mots « *Jésus! Jésus! Maria* », — « *Jacques Cartier* ». Hélas! les monteurs de la comédie en furent pour leurs frais. Du côté des vaisseaux un immense éclat de rire accueille leur discours. Les Français en seront quittes pour entreprendre le voyage d'Hochelaga sans guides.

Le 19 septembre l'*Émérillon* appareille. On se hâte, on navigue « sans perdre heure ny jour ». ¹⁴ Le 28, l'on est à la tête du lac Saint-Pierre. ¹⁵ Force est d'y laisser le galion. Accompagné des gentilshommes de sa suite, Claude de Pontbriand, Charles de Pommeraye, Jehan Gouyon, Jehan Poulet, des deux maîtres de la *Grande* et de la *Petite Hermine*, et de 28 mariniérs, Cartier se jette en ses deux barques. Le 2 octobre les voyageurs atteignent Hochelaga. ^{15a}

Les historiens ont longtemps discuté et discutent encore sur l'emplacement de la fameuse bourgade.

¹⁴ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 144.

¹⁵ Cartier n'a pas imposé de nom à ce lac. Sur la planisphère de S. Cabot, il porte le nom de *Loaga de golesme*, traduction évidente de *lac d'Angoulême* (en l'honneur de François d'Angoulême, c'est-à-dire: François Ier), et qu'on trouve sur les cartes françaises postérieures aux voyages de Cartier qui donnent un nom à ce lac. C'est Champlain qui lui donna le nom qu'il porte aujourd'hui, parce qu'en 1603 il y entra le 29 juin, fête de saint Pierre et saint Paul.

^{15a} D'après l'abbé Cuoq, Hochelaga voudrait dire: « A la chaussée des castors ».

Une opinion, défendue brillamment par M. Beaugrand-Champagne et qui veut que Cartier soit arrivé à Hochelaga par la rivière des Prairies, n'ose même fixer cet emplacement.¹⁶ Les cartes dieppoises dressées d'après les relations et les épures de Cartier, fixent invariablement le site d'Hochelaga sur la rive gauche du Saint-Laurent; quelques-unes même le situent passé le premier saut, qui est le courant Sainte-Marie, vis-à-vis l'île Sainte-Hélène. Une arrivée par la rivière des Prairies obligerait donc à situer la bourgade sur la rive droite, ou à admettre, dans l'itinéraire vers la montagne, une traversée de la rivière. Le texte de la relation ne tolère aucunement pareil itinéraire qui, par surcroît, vient brouiller toutes les distances fournies par Cartier. En outre, ni l'un ni l'autre des cartographes dieppois ne laisse soupçonner l'insularité du pays d'Hochelaga. Ce serait donc, entre les deux sauts, celui de l'île Sainte-Hélène et le saut Saint-Louis, à un quart de lieue de la montagne — c'est du moins la distance indiquée par le récit — qu'il faudrait fixer l'établissement indien. Les explorateurs de 1535 nous apprennent, au surplus, qu'ils ont amarré leurs barques « où il y a vng sault d'eau, le plus impétueux qu'il soit possible de veoir », et qu'ils n'ont pu passer.¹⁷ Cartier, dit Champlain, remonta le fleuve

¹⁶ Voir A. Beaugrand-Champagne, *Le Chemin d'Hochelaga, Mémoires de la Société royale*, 1923, section 1ère, pp. 17-24. On pourra lire dans les *Mémoires de la Société royale*, 1930, section 1ère, pp. 115-41, la réfutation de cette opinion historique par Gustave Lanctôt: *L'Itinéraire de Cartier à Hochelaga*. La réfutation nous paraît, quant à nous, décisive.

¹⁷ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 168-69.

Saint-Laurent « jusqu'à un lieu qui s'appelait de son temps *Ochelaga* et qui maintenant s'appelle Grand Sault saint Louis ». « Les quels lieux », dit encore Champlain, « estoient habités de Sauvages, qui estans sedentaires, cultivoient les terres ». En 1611, passant le long de la petite rivière Saint-Pierre, le même Champlain trouvait « plus de 60 arpens de terre désertes qui sont comme prairies, où l'on pourrait semer des grains et faire des jardinages ». « Autrefois », note-t-il encore, « des sauvages y ont labouré, mais ils les ont quitées pour les guerres ordinaires qu'ils y avoient ». L'explorateur de 1611 y trouvait « aussi grande quantité d'autres belles prairies pour nourrir tel nombre de bestail que l'on voudra... »¹⁸. Un autre texte que nous empruntons aux *Relations des Jésuites*, laisserait entendre l'existence de plusieurs bourgades sur l'île, chose qu'établit nettement, du reste, le récit du troisième voyage de Cartier; mais ce texte des *Relations* fixe, lui aussi, les bourgades sur des collines à l'orient et au sud de la montagne. Le 15 août 1642, les premiers colons de Ville-Marie gravissaient le Mont-Royal en exploration. Sur le sommet, des sauvages, leur montrant les collines qui sont à l'Orient et au sud de la montagne: « Voilà », faisaient-ils observer, « les endroits où il y avait des Bourgades remplies de très-grande quantité de sauvages; les Hurons qui pour lors nous estoient ennemis, ont chassé nos ancêtres de cette contrée... et voilà comment cette Isle s'est rendue déserte. Mon grand-

¹⁸ Laverdière, *Oeuvres de Champlain*, 391, 670. Ces numéros sont les numéros d'ordre au bas des pages.

père, disait un vieillard, a cultivé la terre en ce lieu-cy . . . »¹⁹ En 1860, au cours de travaux d'excavation, des ouvriers ne trouvaient pas moins de vingt squelettes humains, une centaine d'âtres antiques et les restes d'environ une douzaine de vieilles huttes, à certain endroit d'un carré qui s'étendrait, au plus large, de la rue Metcalfe à la rue Victoria, et de la rue Sherbrooke à la rue Burnside: juste en face de l'emplacement de l'Université McGill.²⁰ Le musée de McGill conserve aussi quelques crânes, quelques instruments de silex, quelques poteries recueillies sur place: vestiges évidents d'une bourgade indienne qu'on croit être celle d'Hochelaga.

Les explorateurs vont employer la journée du 3 octobre à faire la visite de la bourgade. Ce sera donc, en s'acheminant du saut Saint-Louis vers le lieu indiqué plus haut, qu'au bout d'une demi-heure, Cartier rencontrera sur sa route des « terres labourées et belles », de « grandes campagnes », où le blé indien encore sur pied achevait de mûrir. Au milieu de ces campagnes et de ces moissons, la grande sensation pour les explorateurs, ou comme on disait alors, la principale « singularitez », fut sans conteste « la ville de Hochelaga ». Plus tard, après les voyages et les

¹⁹ *Relations des Jésuites*, 1640, Québec, 1858, II, p. 38. Ou encore: *The Jesuits Relations* (Thwaites), XXII, p. 214.

²⁰ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier . . .*, pp. 155-56, 306, notes. J. W. Dawson, *Notes on Aboriginal Antiquities recently discovered in the Island of Montreal*, *The Canadian Naturalist and Geologist*, V, Montréal, 1860, pp. 430-49. — W. D. Lighthall, *Hochelagans and Mohawks; A link in Iroquois History*, *Mémoire de la Société royale*, section II, 1899, pp. 199-211.

descriptions de Champlain et de Sagard, le spectacle paraîtra moins neuf à des yeux d'Européens de ces villages hurons ou iroquois. La seule application à en brosser le premier tableau laisse deviner tout ce qu'en éprouva de vive curiosité l'explorateur de 1535. La ville qu'il nous décrit ne nous paraît, à la vérité, ni si ordonnée, ni si fantaisiste surtout que la fait voir le dessin de Ramusio.²¹ La voici bien cependant « toute ronde », percée d'une seule porte, avec son retranchement haut de deux lances, fait de pièces de bois entrecroisées, en forme pyramidale, que garnissent des galeries intérieures ou des chemins de ronde, pleins de projectiles. La voici encore, avec ses cinquantes maisons ou huttes de bois, longues de cinquante pas ou plus, larges de douze à quinze, couvertes d'écorces de bois cousues ensemble; et, dans ces maisons, voici la grande salle commune, salle de l'âtre, les chambres pour chaque ménage, et, au-dessus, les greniers regorgeant de blé.

Tout pris qu'il soit par cette visite, Cartier se garde d'oublier le but de son voyage. Le jour même, sans perdre de temps, il gravit, accompagné de son escorte, le mont voisin qu'il nomme Mont-Royal. L'intention manifeste de l'explorateur est de prendre au moins une vue panoramique de ce pays dont le saut lui a fermé l'entrée. Ici encore le spectacle l'empoigne. D'ordinaire si dépouillé, le récit s'émaille de locutions,

²¹ Voir ce dessin dans Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 146. Voir aussi W. D. Lighthall, *The false plan of Hochelaga*, *Mém. de la Société Royale*, 1932, section II, pp. 181-92. Faillon, *Histoire de la Colonie française en Canada*, I, p. 501.

d'épithètes admiratives. Quelque bon hasard voulut que ce trois octobre fût un beau jour d'automne, un de ces jours clairs où la lumière canadienne connaît sa plus parfaite fluidité. Car le panorama qui s'offre aux yeux émerveillés, comprend, nous dit-on, trente lieues de pays. Vers le nord, une rangée de montagnes, les Laurentides, où l'on ne devina point, sans doute, les plus vieilles terres du monde, dessine la ligne de l'horizon; d'autres crêtes, les Adirondacks, semble-t-il, et les Montagnes vertes du Vermont, font de même dans la direction du sud. Entre les deux, une immense et splendide vallée: « la terre la plus belle qu'il soit possible de veoyr, labourable, vnye et plaine ». Mais, en ce paysage, une attraction fascine, cela va de soi, les yeux de Cartier: le fleuve, chemin de rêve, obsédant inconnu, où se rive la pensée de l'explorateur. Au delà du saut Saint-Louis, de son reflet interminable, le Saint-Laurent sabrait la vaste plaine. « Et par le meilleu desdictes terres . . . voyons iceluy fleuve tant que l'on pouvoyt regarde(r), grand, large et spacieulx, qui allait au surouaist . . . ». Plusieurs hommes et femmes de la bourgade ont accompagné l'escorte. Cartier tente de les faire parler. Trois sauts, lui dit-on, semblables à celui où ont été laissées les barques françaises, barrent le fleuve. Ici Cartier ne peut se tenir de poser une question: entre chacun de ces sauts, quelle est l'exacte distance? « Par faulte de langue », il fut impossible de le savoir. Au moyen de signes, toutefois, les sauvages parviennent à communiquer quelques renseignements. On apprend, par exemple, que, passé le dernier saut, le fleuve devient

navigable, pendant trois lunes, soit trois mois; on apprend encore l'existence d'une grande rivière qui coule là-bas, dans la direction d'une chaîne montagneuse aperçue vers le nord, et qui vient, elle aussi, comme le fleuve, de l'occident. Ce dernier renseignement avive la curiosité, mais aussi la déception de Cartier. A d'autres indications il a reconnu la voie d'eau qui conduit « au royaume et prouvynce du Saguenay ». C'en est assez. Son enquête est finie. Le découvreur vient d'entrevoir un peu l'immensité du pays; il sait aussi à quelle profondeur inaccessible se dérobe l'Eldorado saguenayen. Il n'y a plus qu'à prendre le chemin du retour.

Le jour même Cartier quitte Hochelaga. Le 4 octobre, il atteint son galion. Le 11 il rentre au havre de Sainte-Croix. Pendant son absence, maîtres et mariniers ont construit sur l'une des rives du Lairet, un fort garni d'artillerie.²² Plus tard Champlain trouvera, à l'endroit même, des vestiges d'une cheminée et d'anciens fossés, de « grandes pièces de bois équarris », quelques boulets de canon oxydés. Tout était prêt pour l'hivernement. Et c'est ainsi que, pendant sept mois, le pavillon rouge à l'écu d'azur fleurdelisé de France et le pavillon du dauphin écartelé des hermines ducales auraient flotté en ce coin perdu de la terre

²² Pour le site de ce fort et de ce havre de Sainte-Croix, voir *Bulletin des recherches historiques*, XXVIII, pp. 257-59. N.-E. Dionne, *La « Petite Hermine de Jacques Cartier... »* (Galerie Historique) t. VIII. N.-E. Dionne, *Jacques Cartier*, Québec, 1889, pp. 253-64. Champlain, *Oeuvres*, 670. Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier...*, pp. 123, 174-75, 196, 219. De Cazes, *Mémoire de la Société royale*, 1890, section 1ère, pp. 27-34.

canadienne.²³ Le 6 mai 1536 seulement la *Grande Hermine* et l'*Émérillon* réappareilleront pour la France. Faute d'équipage, la *Petite Hermine* a été abandonnée aux Indiens voisins du fort. Cette fois, outre une petite fille, don du chef indien d'Achelacy,²⁴ Cartier emmenait avec lui le seigneur de Stadaconé, Donnacona, qu'il avait fait saisir en même temps que Taignoagny et Domagaya.²⁵ A la sortie du fleuve, les vaisseaux contournèrent la presqu'île gaspésienne. Un bon vent les emporta de l'île Bonaventure à l'île Brion; de là, au Cap-Breton, puis au havre du Saint-Esprit, au sud de Terre-Neuve. Le 19 juin on mettait à la voile, du havre Rougnouse, à dix milles au Nord du Cap Race. Le 16 juillet 1536, lisons-nous dans la narration, « sommes arrivez au hable de Saint Malo, la grace au Créateur, le priant, faisant fin à nostre navigation, nous donner sa grace et paradis à la fin; Amen ».²⁶

II

Quel état d'âme remportait en France le découvreur? Quand il récapitulait l'année qu'il venait de vivre, avec ses épreuves, ses espoirs anéantis ou restés

²³ Charles de La Roncière, *Jacques Cartier* . . . , p. 133.

²⁴ Biggar, *The Voyages of Jacques Carter* . . . , p. 142.

²⁵ Cartier a-t-il fait saisir d'autres sauvages? La relation du 3e voyage fixe à dix (ten in number) le nombre des sauvages alors en France. Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, p. 249. D'autre part, dans ses entretiens avec l'espion portugais, Lagarto, François Ier ne parle que de trois Indiens emmenés en France par Jacques Cartier. Biggar, *A Collection of documents relating to Jacques Cartier* . . . , p. 77.

²⁶ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 240.

flottants, quelle image lui laissait le Nouveau-Monde et en quelle langue saurait-il en parler au roi, son maître? Ce danger n'était pas illusoire, en effet, que François Ier finît par se désintéresser tout de bon de ces décevantes « terres neuves ». Pays au visage de sphynx, elles ne faisaient signe aux argonautes, eût-on dit, que pour les attirer plus loin; elles n'ouvraient une porte que pour en fermer une autre, laisser à leurs victimes la décevante illusion de courir après une chimère.

Les Français viennent de faire l'expérience d'un premier hivernement au Canada. L'épreuve leur a été dure, a failli même leur devenir fatale. Cinq mois d'emprisonnement dans les glaces ont dû paraître longs, interminables, à cette centaine de marins, qui, autour d'eux, ont vu les bancs de neige dépasser en hauteur le bord des navires et le froid geler leur breuvage jusque dans les fûtailles.²⁷ Pour comble, une épidémie, apportée par les sauvages de Stadaconé, s'est abattue sur les hivernants de Sainte-Croix: mal étrange, affreux, le scorbut, si redoutable aux premiers Européens qui n'en savent encore ni la cause ni le nom. Avec un réalisme cru la relation nous en décrit le progrès et les horribles symptômes. Elle parle de jambes qui s'enflent, deviennent noires comme du charbon, tachetées de pourpre; puis, des jambes, la maladie monte aux hanches, au bras, au cou, envahit tout le corps. « Et à tous, nous dit-on, venoyt la bouche si infecte et pourrye par les gensivez, que

²⁷ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 210.

toute la chair en tumboyt, jusques à la racine des dents, lesquelles tumboient presque toutes ». A la mi-février, sur les cent dix hommes de l'équipage, dix à peine échappent à la contagion; dix qui seront bientôt réduits à trois ou quatre. Vint-cinq succombent qu'il faut ensevelir sous les neiges. Atterrés, les survivants se comptent et ont « quasi perdu l'espérance de jamais retourner en France ».²⁸ N'ayant plus d'espoir qu'au ciel, Cartier, homme de foi, met son monde en prières. Un dimanche, une procession étrange et lamentable s'ébranle: procession d'anémiques et de grabataires, qui s'en vont par un chemin de neige, chantant, comme ils peuvent, psaumes et litanies; on se dirige vers une image de la Vierge fixée à un arbre, à un trait d'arc du fort. Là, dans le paysage d'hiver, il y a « messe dicte et chantée ». Puis, pour forcer la pitié d'en haut, le capitaine s'engage solennellement, s'il rentre vif en France, à se rendre en pèlerinage au célèbre sanctuaire de Notre-Dame de Rocamadour, au fond du Quercy. Quelques jours plus tard, les sauvages révèlent aux Français un remède inespéré: une décoction de feuilles et d'écorce de l'*anneda*, (l'épinette blanche, croit-on).²⁹ L'effet est merveilleux. En quelques jours les scorbutiques se trouvent sur pied.³⁰ De

²⁸ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 209.

²⁹ Charlevoix définit ce remède « une ptisane faite avec la feuille et l'écorce de l'épinette blanche pilées ensemble. » *Histoire et description générale de la Nouvelle France* . . . , (édition mineure), I, p. 21.

³⁰ Si nous en croyons Thevet, les Français découvrirent aussi pendant cet hiver l'érable saccharin. En fait, les sauvages connaissaient depuis longtemps cet arbre et ses propriétés. (*La Roncière, Jacques Cartier* . . . , pp. 117-181.

leur mal et de leur détresse, ils emporteraient toutefois une image d'épouvante. En croirait-on Lescarbot? « L'épouvantement », semé autour d'eux, de retour à Saint-Malo, par les hivernants de Sainte-Croix, aurait rendu impossible à Cartier tout recrutement d'équipage pour une troisième expédition.³¹

Une autre déconvenue et assez désagréable vient à Cartier de la part des sauvages de Stadaconé. Il a fait l'expérience de la versatilité et de la duplicité indiennes. Tout l'hiver, peut-on dire, on passa son temps à s'observer de part et d'autre. Allures, machinations suspectes, rassemblements secrets de gens venus de loin, rien n'a manqué pour multiplier les alarmes au fort de Sainte-Croix.³² Souvent, pour cacher la faiblesse de sa garnison, où ne figuraient plus que trois ou quatre hommes valides, le chef s'est vu contraint d'user de stratagèmes, de recourir à toute son ingéniosité.

La pire déconvenue de Cartier, ce pouvait être néanmoins de rentrer en France, ses buts de voyage tous manqués. Il s'en retournait une deuxième fois, ses cales vides d'or et de métaux précieux. Et s'il avait pu reculer assez loin les portes du mystère américain, franchir une nouvelle étape vers l'inconnu, le Nouveau-Monde ne laissait pas de garder son masque impénétrable. Peut-être ici y a-t-il lieu d'estimer providentiel que le premier explorateur français dépêché vers la Nouvelle-France, n'ait pas été un simple et vague aven-

³¹ Marc Lescarbot, *Histoire de la Nouvelle France*... (Paris, 1866), I, p. 218.

³² Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*..., pp. 219-21.

turier, un chercheur d'or, fantasque irrésolu, aussi prompt à se déprendre d'un mirage qu'à se laisser fasciner. Cartier possédait, à coup sûr, le magnifique entêtement de sa race bretonne. Les déceptions ont beau s'accumuler, les épreuves s'entasser, les unes très lourdes, comme celle du scorbut, pas une fois, dans la relation de ce second voyage, ne relève-t-on un vrai mot de dépit ou de suprême abattement. De nerfs solides et de froide décision, Cartier se révèle en même temps intrépide idéaliste. En tout horizon qui recule ou s'élargit, il semble que cet homme cherche le point, l'ouverture où son rêve, son illusion, puisse encore s'élancer. L'or qu'il n'a pas trouvé, il ne cesse de le croire trouvable. Et, pour y croire, il lui suffit qu'au Mont-Royal, un sauvage, s'emparant du sifflet d'argent du capitaine et du poignard de quelqu'un de l'escorte, poignard au manche de laiton « jaune comme or », indique là-bas, dans la région de l'Ouest, en haut de l'Outaouais, un pays producteur de ces métaux.³³

Même optimisme ou même résignation facile au sujet du passage vers l'Orient. Lorsqu'à la tête du lac Saint-Pierre, Cartier laisse là le galion, pour se jeter, lui et les siens, dans les barques, il ignore, à vrai dire, jusqu'où l'aventure l'emportera. Tout ce qu'il sait, c'est qu'il part pour s'enfoncer dans le fleuve, « au plus loing », déclare-t-il, « qu'il nous seroit possible ». Ainsi le veut d'ailleurs le commandement qu'il a reçu du « Roy, son maistre », comme il s'en est expliqué avec les Indiens

³³ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 170-71.

de Stadaconé.³⁴ Mais le fleuve, encore jaloux de son mystère, eût tôt fait d'opposer ses barrières aux barques des explorateurs. En croirions-nous une confiance de François 1er à un espion portugais? Dès ce second voyage, Cartier aurait confessé son illusion au sujet du passage vers la mer du sud. Dès lors il aurait cessé d'y croire.³⁵ Ne serait-ce point plutôt que, pour atteindre les fameuses richesses de l'Orient, le passage ne lui paraissait plus aussi nécessaire, mais que ces richesses, il avait cru les apercevoir dans une autre direction et presque à sa portée? Et c'est le lieu d'exposer les révélations que lui avait fournies cette seconde course sur la géographie et les produits du Nouveau-Monde.

Une distinction très nette paraît d'abord opposer l'un à l'autre le premier et le deuxième voyage de Cartier. Celui-là s'était borné à un périple du Golfe, celui-ci à la découverte du fleuve d'Hochelaga. Distinction juste quoique trop absolue. L'explorateur vient, en effet, d'ajouter à sa géographie du Golfe deux précisions assez considérables, dont la première est l'insularité d'Anticosti (l'île de l'Assomption). Simplement indiquée à l'arrivée, par les Indiens Domagaya et Taignoagny, elle a été dûment constatée pendant le retour en France, alors que les vaisseaux ont longé la rive nord de la Gaspésie. L'autre précision, c'est l'insularité de Terre-Neuve par la découverte du détroit de Cabot. Ce détroit, on l'avait bien soupçonné au premier voyage, à certains courants et au mouve-

³⁴ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 131, 149.

³⁵ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 78.

ment des marées; il est devenu réalité géographique, le jour où, de la pointe du Cap-Breton, la *Grande Hermine* et l'*Emérillon* s'y sont engagées.

Il reste vrai, après cela, que la découverte et l'exploration du fleuve font l'objet et le grand événement de ce deuxième voyage. Avant d'y conduire ses vaisseaux, Cartier savait-il l'existence de la grande artère fluviale, en avait-il quelque vague notion? Il paraît difficile qu'il n'en eût rien appris des deux Indiens emmenés en France, originaires, on l'a vu, du pays de Stadaconé. L'impression profonde produite sur le découvreur par le vaste fleuve ressemble néanmoins à une impression de nouveauté. Au moment de franchir l'entrée du gigantesque couloir, comme il est frappé, tout d'abord, par la majesté de l'embouchure! Il note les trente-cinq à quarante lieues qui séparent les Sept-Iles des hautes montagnes de Honguedo (Gaspé), la profondeur des eaux qui va jusqu'à « deux cens brasses de profond ». Pour ajouter à l'impression de grandeur, voici que, dans les eaux de la rive nord, s'ébattent, au passage des navires, quantité de morses et de baleines.³⁶ L'impression ira se fortifiant jusqu'au terme du voyage, alors qu'en son épître dédicatoire au roi, le découvreur parlera du fleuve, comme du « plus grant sans comparaison, qu'on saiche jamais avoir veu ».

Une voie d'eau interminable et splendide! On devine bien que Cartier a vu autre chose dans le paysage laurentien. Une première surprise que réservent les cartes de l'époque où se condensent les découvertes du

³⁶ Biggar, *The voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 107, 193.

Malouin, et, par exemple, l'Harléienne,³⁷ la mappemonde de Descelliers,³⁸ la carte de Mercator (1569),³⁹ c'est d'y trouver le dessin déjà presque achevé du réseau fluvial de la vallée du Saint-Laurent. Sur la rive nord, une série parallèle d'affluents sortis de la profondeur des terres apportent leur tribut au fleuve royal. Le découvreur avait déjà repéré les rivières de la région saguenayenne. Au retour d'Hochelaga, il allait découvrir le Saint-Maurice, qu'il baptiserait du nom de rivière de Fouez.⁴⁰ A Sainte-Croix, les sauvages achèveraient de compléter ces notions géographiques. Tout en lui décrivant le cours du haut Outaouais, ils donneront à Cartier quelque vague soupçon des grands lacs; ils lui montreront la rivière formant d'abord deux ou trois grands bassins, pour aboutir, de là, à une mer douce, presque infinie, dont personne n'avait jamais vu le bout. Des mêmes Indiens, Cartier appren-

³⁷ On nomme de ce nom, parce qu'autrefois elle fit partie des collections harléiennes (ou harléyennes) une magnifique carte, anonyme, dressée après 1542, entièrement rédigée en français. De l'avis d'un grand nombre, cette carte appartient à l'école de Pierre Descelliers. Elle est conservée aujourd'hui au British Museum.

³⁸ Pierre Descelliers, prêtre, d'Arques, bourg près de Dieppe, est considéré comme le créateur de l'hydrographie française. Contemporain de Cartier, il vivait non loin de celui-ci, en Normandie. Il est auteur de deux mappemondes, entre autres, où apparaissent les résultats des voyages de Cartier. Voir Abbé Anthiaume, *Pierre Descelliers, Père de l'Hydrographie et de la Cartographie françaises*, (Rouen, 1926).

³⁹ Gérard Mercator, auteur d'une mappemonde dressée à Louvain (1538), d'un globe (1541), d'une autre mappemonde (1569).

⁴⁰ Ce « Fouez » est mis là pour « Foix », croit-on, nom d'une famille française bien connue, à laquelle le gouverneur de la Bretagne se trouvait alors allié.

dra encore l'existence du Richelieu. Vis-à-vis l'endroit, lui diront-ils, où, en route pour Hochelaga, vous avez laissé votre galion, une rivière s'ouvre vers le « surrouaist, » laquelle conduit à une terre au climat doux, sans glace ni neiges, où poussent en grande abondance les noix, les prunes, les amendes, les oranges, la canelle et le girofle. La Floride! pensera Cartier. Et, sur sa carte marine, il écrira, à cent lieues environ du Richelieu, dans la direction sud-ouest, ces lignes où se trahissent ses faciles espoirs: « Ici, dans ce Païs, se trouvent la Cannelle et le Girofle, que dans leur langue ils appellent *Canodetta*. »⁴¹

Examinons davantage ces cartes dieppoises du milieu du seizième siècle, entre autres, la mappemonde de Descelliers (1546). Après le réseau fluvial de la vallée laurentienne, voici, parmi les réalités saillantes, de grandes divisions territoriales, de grands pays échelonnés sur la rive nord du fleuve. Le premier de ces pays, à l'embouchure du Saint-Laurent, et le premier que nous présente aussi la relation de Cartier, porte le nom de province de Canada. Dérivé, selon l'étymologie la plus probable, du mot huron-iroquois *cannata* ou *kannata*, et qui signifie « ville », signification que nous tenons au surplus de Cartier lui-même,⁴² l'expres-

⁴¹ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*..., pp. 203, 246, 260.

⁴² On s'est livré, à ce sujet, aux hypothèses les plus fantaisistes. Sur la présomption d'explorations espagnoles antérieures à celle de Cartier, Charlevoix fait dériver le mot de « *Aca nada* » ! (Il n'y a rien ici; il n'y a point de mines), par quoi les premiers explorateurs auraient exprimé leur déception. On a encore imaginé cette autre dérivation de source espagnole: *Cabo de Nada* (Cap où il n'y a rien). Voir Biggar, *The Voyages of Jacques*

sion désigne, en ce temps-là, une étendue géographique aux frontières assez flottantes. Historiens et cartographes de l'époque en prolongent parfois la limite orientale jusqu'à Gaspé et jusqu'à la baie des Chaleurs. Cartier, pour sa part, fait commencer à l'île aux Coudres la province de Canada, sans en marquer pourtant vers l'ouest l'ultime prolongement.⁴³ En revanche, sa relation est déjà toute pleine d'expressions destinées à s'incruster dans la géographie et dans l'histoire et qui ont presque une saveur de modernité. Les Sauvages de Canada y sont désignés sous le nom de « Canadiens » dont Thevet fera bientôt « Canadiéens ».⁴⁴ Le découvreur intitulera le lexique indien dont il fait suivre son récit: *Le langage des Pays et royaume de Hochelaga et Canada, autrement dicte la Nouvelle France*.⁴⁵

Plus haut que le Canada s'étendait le pays d'Hochelaga, lui aussi, aux frontières imprécises. Selon la relation de Cartier et les cartes de l'époque, ce pays paraît comprendre l'ensemble de la région de Montréal. Il s'étendra même assez loin du côté de l'est, pour se prolonger, sur la planisphère de Descelliers (1550), jusqu'en la région du lac d'Angoulême, (Saint-Pierre),

Cartier, notes pp. 104-05 et p. 245, ou encore, Id., *A Collection of documents relating to Jacques Cartier and the Sieur de Roberval*, p. XXI. N.-E. Dionne, *Jacques Cartier*, (Québec, 1889), pp. 237-40.

⁴³ Jean Alphonse Saintonge fera commencer le Canada à une lieue au-dessus de l'île d'Orléans. (Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, p. 295.)

⁴⁴ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* ..., pp. 161, 227. Charles de La Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), pp. 101-04, 117.

⁴⁵ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* ..., p. 241.

et assez loin dans la direction de l'ouest, pour que, sur la carte de Mercator (1569), on lise, au delà de l'Outaouais, le mot « Chilaga », déformation évidente d'Hochelaga. Cette terre des grands sauts n'a révélé aucun secret à l'explorateur. Elle l'a même arrêté dans sa course vers l'ouest, comme elle fera pour bien d'autres après lui. Là cependant il a pressenti le mystère américain. Et sans doute ce mystère lui est-il apparu plus fascinant que jamais, par sa seule façon de se dérober.

C'est du haut du Mont-Royal, on s'en souvient, que Cartier entrevit la vraie route qui, selon les sauvages, menait au troisième État de la Nouvelle-France: le fameux royaume du Saguenay. Il venait de montrer aux Indiens de la montagne du cuivre rouge; ceux-ci indiquèrent vers le nord, le Saguenay comme en étant le lieu de provenance.⁴⁶ Ce jour-là l'explorateur entrevit aussi la géographie de la mystérieuse contrée. Pour les Indiens de Stadaconé, le royaume saguenayen formait une île, une île « circuïtte et envyronnée de ripvières et dudict fleuve ».⁴⁷ Et l'affirmation ne sera pas si loin de la vérité. Si l'on retient, en effet, que les sources de la Gatineau, tributaire de l'Outaouais, rejoignent, ou peu s'en faut, les sources de la Chamouchouan, laquelle se déverse dans le lac Saint-Jean, et que le lac Saint-Jean constitue à son tour le réservoir de la rivière Saguenay, la région qui s'étend entre cette dernière rivière et l'Outaouais revêt, à vrai

⁴⁶ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 171.

⁴⁷ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 202.

dire, la forme insulaire.⁴⁸ Cartier recueille ces renseignements avec une avide curiosité. Il n'est point de région sur laquelle il ait plus anxieusement interrogé. Il a pressé de questions les sauvages du Mont-Royal et de Stadaconé. Et s'il emmène Donnacona en France, n'est-ce point pour que le seigneur de Canada, qui affirme avoir fait le voyage du Saguenay, puisse décrire au roi les richesses de ce pays de merveilles? ⁴⁹ Cette contrée où il y avait « infini or, rubiz et aultres richesses », allait devenir en somme le dernier espoir des conquistadors français. Jacques Noël, le neveu de Cartier, nous l'a appris: sur la carte du découvreur, à l'embranchement d'une rivière qui n'est autre que l'Outaouais, Noël a lu, écrites de la main de son oncle, ces lignes: « Par le peuple du Canada et Hochelaga, il est dit: que c'est ici où est la Terre du Saguenay; laquelle est riche et abondante en pierres précieuses. »⁵⁰ Illusion tenace dont on retrouve peut-être une survivance jusque sur la mappemonde de Descelliers, qui est de 1546. A l'endroit du Saguenay, la carte contient un paysage qu'on prendrait pour un paysage édénique: au milieu d'ifs enchantés, de jolies femmes offrent à ce qui paraît bien être une idole humaine, un vieux dieu druidique, de la musique et des parfums.

Par bonheur, le chef de l'expédition a vu et noté bien autre chose le long du fleuve. Et au moment que la pensée de Cartier paraît s'attacher à une monumenta-

⁴⁸ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 201, note 94.

⁴⁹ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 221.

⁵⁰ *Société littéraire et historique de Québec*, (1843), *Voyages de découvertes en Canada* . . . , p. 100.

le chimère, il n'est pas sans importance que les yeux de l'explorateur se soient ouverts sur quelques aspects plus réalistes du pays. On a reproché au récit du deuxième voyage d'avoir, lui aussi, la « sécheresse d'un catalogue ». Critique trop absolue. Tout d'abord, cette « seconde navigation », attribuée par d'aucuns à Jehan Poulet, ressemble singulièrement par le style et l'écriture à la première. Cette fois encore, le journal de pilotage sait se transformer, quand il le faut, en carnet d'observateur, et, à condition de ne pas trop mettre dans les mots, en carnet de paysagiste et voire d'économiste. Ces hommes de mer ont des yeux qui savent voir la terre. Entre la première et la deuxième relation, nous ne verrions d'autre différence, pour notre part, qu'une émotion de gamme plus élevée, dans les parties descriptives. Pour peindre les beautés du Golfe, le narrateur du premier voyage avait accumulé les formules admiratives. Dans le second récit, l'admiration passe facilement à l'enthousiasme. De Stadaconé à Hochelaga, presque à chaque page, la description prend le ton ou le caractère d'un cantique à la riche et grandiose nature. Qualité et productions du sol, faune terrestre, faune aquatique, tout semble ravir les yeux et le crayon de l'explorateur. Et ce sont de longues énumérations des diverses espèces d'oiseaux: « grues, signes, outardes, ouayes, cannes, allouettes, faisans, perdrix, merles, mauviz, turtres, chardonneraulx, serins, lunottes, rossignols, passes solitaires et aultres oiseaulx, comme en France . . . ».⁵¹ Puis viennent les

⁵¹ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier . . .*, p. 144-45, 198.

poissons: poissons de mer et poissons d'eau douce, et en si grande variété et quantité en « cedict fleuve . . . qu'il soyt mémoire d'homme avoyer jamays veu ni ouy ». ⁵² Puis viennent encore les bêtes à fourrures: « grandz serfz, dins, hours, loutres, lyèvres, martres, regnardz, chats sauvages, lièpvres, connyns, escureulz, ratz, lesquels sont groz à merveilles, et aultres sauvages. » ⁵³

Le suprême hommage va pourtant à la terre et à ses productions. Ces marins ont, entre autres passions, celle des arbres. Rien ne les a tant émerveillés que la sylvie immense. Heureux touristes, il est vrai, à qui les arbres n'ont pas caché la forêt, et qui ont pu voir la forêt canadienne, vraiment vierge, en sa puissante beauté! Le récit fait défiler la variété des essences, « de la nature et sorte de France: chaînes, ormes, fraînes, noyers, cèdres, ifs, pruches, saules, pruniers, osiers, vignes, aubespines qui portent le fruit aussi gros que prunes de Damas. » ⁵⁴ Et le sol qui donne, comme un grand riche, cette luxuriante végétation, en quels termes ne va-t-on pas le célébrer? On le décrit « aussi bonne terre qu'il soit possible de veoyr et bien fructiférante » où « croist de aussi bon chanvre que celluy de France . . . sans semance ny labour ». L'enthousiasme va ainsi s'échauffant, se haussant, à mesure qu'on s'avance vers Hochelaga. Au départ de Stadaconé, l'on avait déjà noté, des deux côtés du fleuve, « les plus belles et meilleures terres qu'il soit possible

⁵² Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 198.

⁵³ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 198.

⁵⁴ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 124-144.

de veoir, aussi unies que l'eau.» Un peu plus loin, l'on nous parle d'« aussi beau pays et terres aussi unyes que l'on sçauroit désirer.» Mais lorsqu'une fois de retour à Sainte-Croix, le narrateur veut résumer son impression, il écrit cette courte phrase qui est pur enchantement: « Toute la terre des deux coustez dudict fleuve jusques à Hochelaga et oultre, est aussi belle (terre), et unye que jamays homme regarda. »⁵⁵ Notations précieuses. Ne dirait-on pas qu'en l'esprit des chercheurs d'or et de routes, commence à germer quelque chose de nouveau: la pensée d'un établissement, l'idée de colonisation, et qu'en ce beau et fertile pays, ils pressentent et désignent déjà le futur berceau d'une race française?

A l'éveil de cette idée, les Indiens n'ont-ils pas contribué pour quelque chose? La joie de ces peuplades naïves, fêtant avec plus d'entrain que les Indiens du Golfe, si possible, l'arrivée des Européens, fait en grande partie le charme de la deuxième relation de Cartier. Le premier accueil à Stadaconé n'avait manqué ni de cordialité ni d'allégresse. Mais ce qui attendait les explorateurs sur la route d'Hochelaga allait tout éclipser. D'un bout à l'autre du fleuve, la nouvelle s'est tôt répandue de l'approche du vaste oiseau de haute mer. Aussitôt qu'ils l'ont aperçu, ces pauvres Indiens ne savent que faire pour témoigner leur joie. Ils chantent, ils dansent, ils accourent au bord du galion, pour offrir, en échange de quelque marchandise européenne, du poisson, du pain ou autres victuailles. A Achelacy,

⁵⁵ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 141, 144, 197.

aux environs de Portneuf, un chef de village va même jusqu'à faire don à Cartier de deux de ses enfants.⁵⁶ Ils viennent à nos navires, note le narrateur, « comme s'ilz nous eussent veu toute leur vie », « en aussi grand amour et privaulté que si eussions été du pays ». ⁵⁷ Et le voyage se poursuit, tournant peu à peu à la promenade triomphale. L'arrivée à Hochelaga dépasse en mise en scène et en exultation tout ce que l'on avait encore vu. Plus de mille personnes attendent les barques au bord du rivage. Tout ce monde, partagé en trois groupes, hommes, femmes, enfants, danse avec délire, de ces danses à quatre et à douze pas, où Champlain croira reconnaître plus tard le « Trioly » de Bretagne.⁵⁸ Puis, dans les barques, s'abat une pluie de poissons, de pains de mil, qu'on jette à la tête des visiteurs, comme si le tout « tumbast de l'air ». Gagné par l'émotion, le chroniqueur écrit pour le coup: c'est « une joye merveilleuse », un accueil que « jamais père fist à enffant. » La nuit viendra sans mettre fin à la fête. Alors que les Français se sont retirés dans leurs barques pour dormir, tout ce peuple demeure sur la rive à continuer ses rondes, à faire flamboyer des feux de joie.⁵⁹ Le lendemain, lors de la

⁵⁶ Ce chef voulut offrir une petite fille de neuf ans et un petit garçon de deux à trois ans. Cartier refusa le petit garçon parce que trop jeune, mais accepta la petite fille. Celle-ci fit le voyage de France. Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 143.

⁵⁷ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 142, 146.

⁵⁸ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 125, note 69.

⁵⁹ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 149-51.

réception à la bourgade, le délire recommence. Une foule se porte au devant des visiteurs. Aussitôt franchi l'entrée de la ville, femmes et filles entourent les Français, leur flattent les bras, le visage; les mères insistent pour faire toucher leurs enfants; on pleure de joie. Et lorsque le 4 octobre, les étrangers se mettront en route vers leur galion, les sauvages pour marquer leur regret et offrir un dernier salut d'amitié, suivront les barques aussi longtemps qu'ils le pourront sur le fleuve.⁶⁰

Scènes bien propres à éveiller dans l'esprit de Cartier, en même temps que l'idée de colonisation, un souci encore plus haut. Pas plus que l'année précédente, le capitaine breton n'a oublié de jalonner sa route de manifestations de foi. En ce second voyage, l'on voudrait être assuré plus encore qu'au premier, de la présence d'aumôniers sur les navires. Le rôle d'équipage contient, il est vrai, deux noms: ceux de Dom Guillaume Le Breton et de Dom Anthoine, qui paraissent bien indiquer des ecclésiastiques. Au XVI^e siècle et dans la Haute Bretagne, la particule « Dom » est même réservée à des prêtres libres, c'est-à-dire non munis de bénéfices, ou encore aux simples chapelains.⁶¹ D'autre part, ce que l'on donne pour la liste des compagnons de Cartier, est moins, nous l'avons dit, une liste officielle qu'un projet de liste. Lorsqu'ils tentent d'empêcher le voyage à Hochelaga, les Indiens de

⁶⁰ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 172.

⁶¹ Joüon des Longrais, *Jacques Cartier, Documents nouveaux* . . . , p. 138-39.

Stadaconé demandent au capitaine s'il en avait parlé à Jésus; et ils obtiennent cette réponse que « ses prebstres y avoient parlé et qu'il ferait beau temps ». Et, cette fois, le texte paraît décisif. Il n'empêche qu'on reste étonné du rôle de ces mêmes prêtres, rôle si effacé pendant le voyage qu'il n'y paraît guère.⁶² La messe toutefois n'a pas laissé d'être dite. Deux au moins sont notées: une première à l'île aux Coudres, le 7 septembre; une seconde, le jour du pèlerinage des scorbutiques. Cartier a aussi continué sa noble besogne de planteur de croix. Il en a dressé une première « pour merche », sur une île, en face de la baie Pashashibu; une deuxième, « une belle grande croix », nous dit-on, sur l'île Saint-Quentin, à l'entrée de la rivière de Fouez; une troisième, le 3 mai, fête de l'Invention de la Sainte-Croix, à l'intérieur du fort et dans un

⁶² Voir, sur ce sujet, en particulier, N.-E. Dionne, *Jacques Cartier*, Québec, 1889, pp. 183-89. L'abbé H.-A. Scott, *Les aumôniers de Jacques Cartier*, *Bulletin des recherches historiques*, XXX, 1924, pp. 168-74. Aussi *Bulletin des recherches historiques*, IV, p. 162. A l'encontre de la réponse de Cartier aux Indiens de Stadaconé, l'on peut opposer cette autre parole de Cartier, alors que, pressé par les Indiens de les baptiser, il s'en défend, parce que, dit-il, il n'avait personne qui, « leur remonstrast la foy pour lors », mais qu'à un autre voyage il emmènerait « des prebstres et du cresseme ». Ce texte, nous l'avouons, nous paraît troublant. Pourquoi affirme-t-on ici l'absence de tout prêtre-catéchiste? L'on ne saurait invoquer l'ignorance de la langue indienne de la part des aumôniers. L'on voit, en effet, par le contexte, que, grâce aux bons offices des interprètes Taignoagny et Domagaya, les Français de Sainte-Croix avaient réussi pendant l'hiver à faire un exposé complet de la doctrine catholique aux Indigènes, assez complet du moins pour entraîner les néophytes à demander en masse le baptême. Pourquoi les aumôniers n'en auraient-ils pu faire autant? Et comment expliquer qu'ils paraissent n'en avoir rien fait?

appareil plus solennel. C'était trois jours avant le départ pour la France. Il fallait laisser derrière soi le témoignage d'une prise de possession. La croix plantée eut donc, pour ce coup, trente-cinq pieds de hauteur; ornée d'un écusson aux armes de France, elle portait cette inscription en lettres capitales: FRANCISCUS PRIMUS, DEI GRATIA FRANCORUM REX, REGNAT.⁶³

La route, l'explorateur malouin l'avait jalonnée d'actes de foi encore plus expressifs, sinon plus nobles. Quand, tout le long du fleuve, il a vu les foules accourir au devant de lui, Cartier s'est cru, il est facile de le voir, en face d'une contrée fortement peuplée. Dans l'épître au roi dont il a fait précéder la relation de son second voyage, il parlera de « la innumérable cantité de peuples y habitans ».⁶⁴ Cette réflexion ne paraît pas lui être venue qu'en pays de forêt dense la population se concentre forcément au bord des voies d'eau.⁶⁵ Le Breton catholique eut pitié de ces foules païennes, et d'autant plus qu'il les crut innombrables. Il n'avait pas encore eu le temps, non plus, d'éprouver la duplicité de ces sauvages; il ignorait comme en l'esprit de ces grands enfants versatiles, l'envie, la cupidité faisaient

⁶³ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 100, 173, 225.

⁶⁴ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 91.

⁶⁵ Il est bien connu que la population indienne du Canada (depuis le Labrador jusqu'au lac Huron) ne fut jamais considérable: 180,000 âmes, peut-être, que d'aucuns réduisent, pour l'époque, à 100,000. (Voir à ce sujet, *Recensement du Canada*, 1870, 1871, t. IV, Introduction.)

vite oublier les suprêmes manifestations d'amitié. Aussi, plus encore qu'à Gaspé, Cartier a-t-il entrevu, en ces jours-là, la mission de la France chrétienne en Amérique. Ce sont, en somme, les premiers explorateurs qui, entre quelques autres, inclineront peu à peu la politique royale vers une oeuvre d'évangélisation. Parmi ceux-là, une place d'honneur revient à Cartier. Un chapitre de son récit, qui a pour titre les moeurs indiennes, s'achève sur la réflexion qu'il serait facile de civiliser ces populations, en la manière que l'on voudrait. L'explorateur y ajoute ce voeu et cette prière de chrétien: « Dieu, par sa sainte miséricorde, y veuille mettre son regard ».⁶⁶ Simple voeu dont n'allait pas se contenter néanmoins la foi du Breton. Au fort de Sainte-Croix, pendant l'hiver, lui ou quelques-uns des siens, usant du truchement de Taïnoagny et Domagaya, se sont institués catéchistes auprès des sauvages. Et le succès a dépassé toute attente. Ces simples, nous apprend-on, ne regardaient déjà plus leur dieu Cudouagny que comme un *agojuda*, c'est-à-dire, un rien, un zéro. Plusieurs fois ils demanderont le baptême. Ce petit peuple donna même un jour le spectacle émouvant de venir, son seigneur en tête, au fort de Sainte-Croix, solliciter la suprême faveur.⁶⁷

Il est pourtant une autre circonstance du voyage où l'âme chrétienne du Malouin se révéla encore plus grandement. C'était à Hochelaga, au moment de la réception à la bourgade. Cartier et son escorte venaient

⁶⁶ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 186.

⁶⁷ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 180-81.

de s'asseoir sur les nattes étendues pour eux par les femmes indiennes. Porté par neuf ou dix hommes, sur une large peau de cerf, apparut tout à coup, le front bandé d'un diadème en poils de hérisson, peints en rouge, *l'agouhanna*, le « Roy et seigneur du pays ». Le pauvre roitelet était perclus de tous ses membres. Avec une ferveur touchante, il implora l'homme blanc de le guérir par quelque attouchement. A peine Cartier avait-il posé les mains sur les membres du paralytique, qu'aussitôt, au milieu du cercle officiel, une invasion se précipita. C'étaient les infirmes, tous les souffreteux de la bourgade qu'on apportait: aveugles, borgnes, boiteux, impotents, vieillards, ces derniers si « très-vieulx que les paupières des yeulx leur pendoient jusques sus les jouez »; et tous ces malheureux, les mains tendues, suppliaient en chœur qu'on les touchât, comme si quelque dieu guérisseur fût soudain descendu du ciel. En présence de cette scène, on se rappelle malgré soi Fernand Cortès essayant « d'arraisonner » Montézuma et prodiguant à l'empereur mexicain ses capucinades intempestives. On se rappelle encore l'évêque François de Valverde, s'avancant, bréviaire en main, en avant de l'armée de Pizarre prête à la bataille, pour servir au roi péruvien Ataliba, un sermon en trois points sur la doctrine chrétienne.⁶⁸ Et l'on se réjouit, en la scène d'Hochelaga, de ne rien trouver de ce scénario religieux. Très dignement, très pieusement, Cartier fait le signe de la croix sur les

⁶⁸ Louis Bertrand, *Histoire d'Espagne*, (Paris, 1932), pp. 340-43.

infirmes. Il prie Dieu de leur donner « congnoissance de notre sainte foy » et de la Rédemption du Christ. Puis, il se souvient que le verbe évangélique est une façon de sacrement et qu'un peu comme le pain eucharistique, il est tout plein de Dieu. Alors, au milieu d'un grand silence, et pendant que les Indiens regardent le ciel et imitent les gestes des hommes blancs, Cartier prend un livre; il lit l'*In principio erat Verbum*; il tourne quelques feuillets et il entreprend la lecture de la passion, c'est-à-dire, sans doute, les XVIIIe et XIXe chapitres de Saint-Jean, tels qu'on les trouvait alors dans *Le Livre d'heures de la reine Anne de Bretagne*.⁶⁹

Nous ne voudrions outrer ni les mots ni les choses. Nous sera-t-il interdit néanmoins de marquer ce que pareille scène ajoute encore de grandeur magnifique au prologue de notre histoire? Voici bien tout le pays découvert noblement encadré entre la première croix érigée sur la rive labradorienne, aux abords du détroit de Belle-Isle, et cette lecture d'Évangile, à l'autre bout du fleuve, à Hochelaga. Devant la croix du Labrador, comment ne pas évoquer la forêt de croix dont des mains françaises allaient boiser, pour ainsi dire, le continent? Dans la voix tremblante d'émotion qui lit l'*In principio*, comment ne pas entendre plus qu'une voix d'homme: la voix d'un peuple déjà marqué par Dieu, de la glorieuse vocation de missionnaire?

⁶⁹ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, pp. 163-65, notes 72, 75.

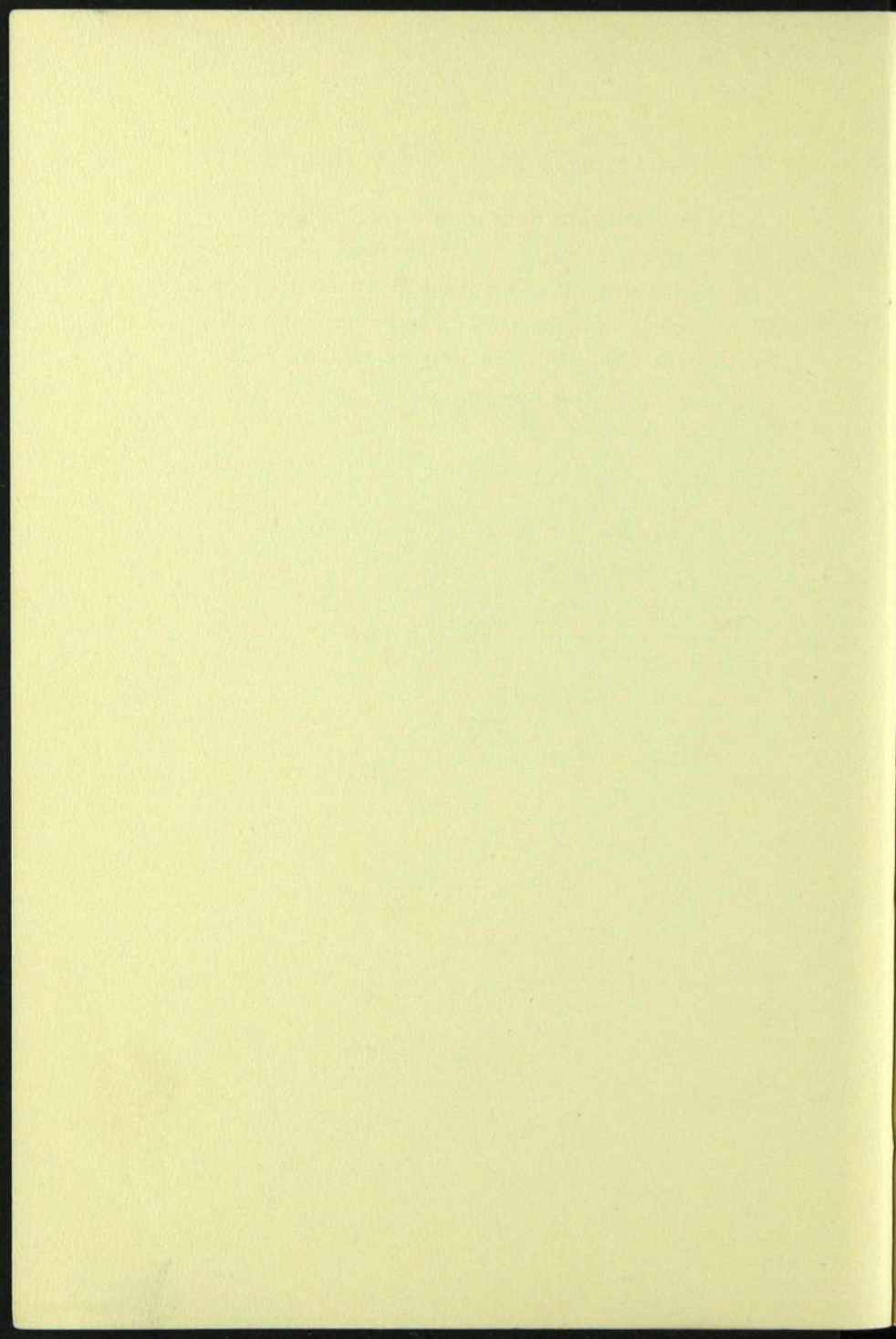
Après ces impressions et ces faits, l'on peut croire que le pays avait conquis Cartier. Il emportait avec soi, assez de rêves, assez d'inconnus merveilleux, et de même assez de réalités tangibles et prestigieuses, pour emporter aussi le désir de nouvelles découvertes. Mais saurait-il conquérir son roi? Combien d'hommes en France soupçonneraient l'importance de cette nouvelle exploration? Le petit capitaine breton figure à la vérité l'heureux prospecteur qui s'en va offrir à son souverain, mieux qu'une mine d'or ou d'argent. Plus encore qu'à son premier voyage, il vient de lui préparer une immense richesse immobilière: l'étendue et les ressources d'un monde. De la description qu'il allait faire de ce Nouveau-Monde, pourrait dépendre toute une politique coloniale, tout un aspect de l'histoire de son pays. Hélas! le navigateur n'avait pas quitté Sainte-Croix, qu'en Europe la guerre éclatait de nouveau entre François 1er et Charles-Quint. L'année suivante, le souverain de France qui avait rêvé, jusque-là, d'une réconciliation de la Chrétienté, aurait à s'appliquer, malgré qu'il en eût, à la répression de la Réforme.⁷⁰ Qu'allaient devenir les navigations d'Amérique? Que pèseraient-elles dans la pensée d'un roi qui, pour l'effort gigantesque où il venait de s'engager, n'avait besoin que de succès et de prompts succès?

⁷⁰ Louis Madelin, *Histoire politique*, (Histoire de la Nation française, IV), pp. 54-59.

La carte harléienne nous montre une scène empruntée peut-être à la carte du découvreur: un Jacques Cartier en pourpoint et manteau, donnant des ordres à une équipe d'hommes, pendant que, non loin, une charrue européenne est déjà au labour.

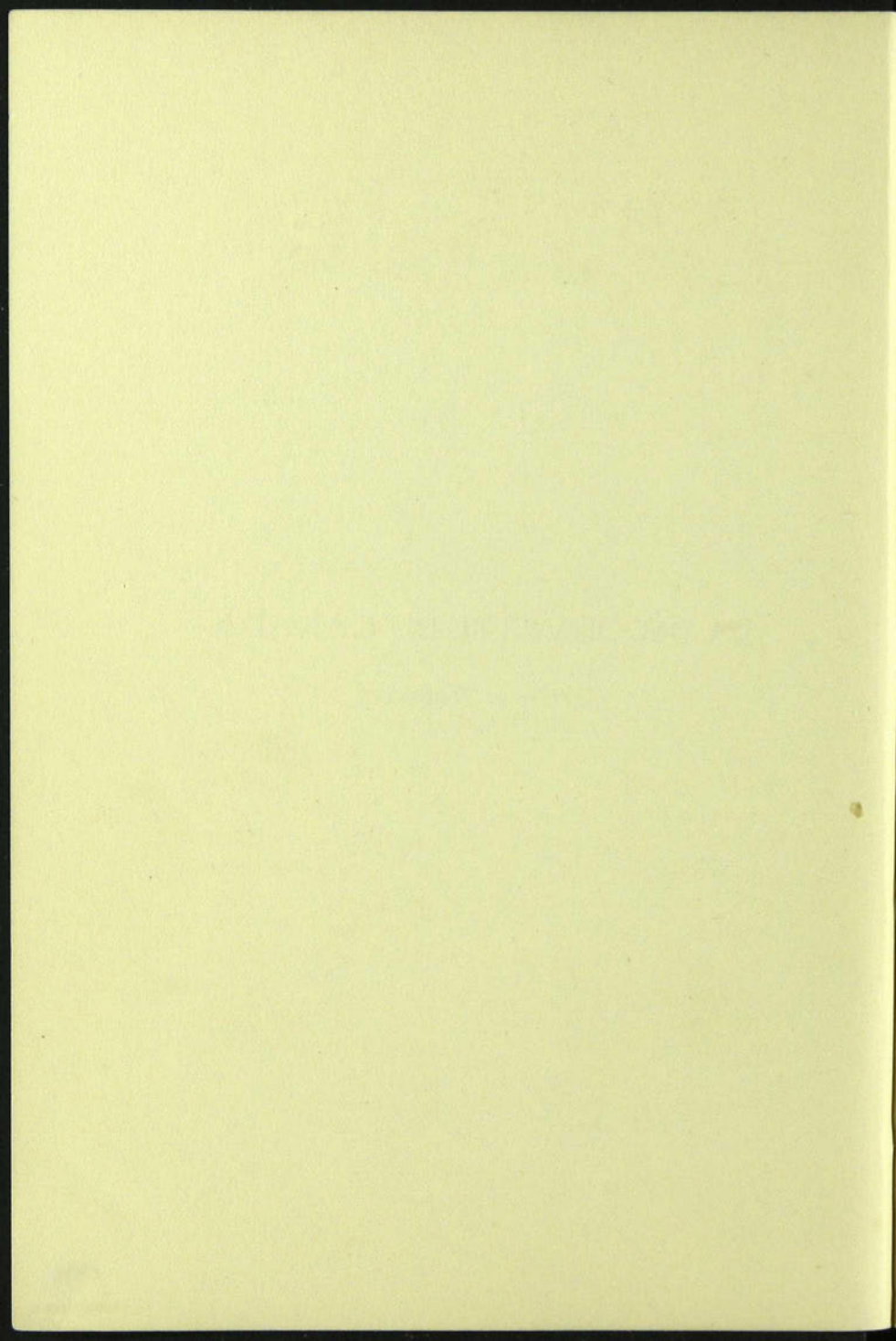
Voyons là, malgré tout, un gage d'espoir.





LA DÉCOUVERTE DU CANADA

Cartier et Roberval





LA DÉCOUVERTE DU CANADA

Cartier et Roberval

L'ESPOIR fit attendre cinq ans. Rentré en France, le 16 juillet 1536, Cartier retrouvait son pays en pleine guerre. Quelques jours plus tard, le 29 juillet, une stupeur glaçait les populations du nord: la Provence venait d'être envahie. Le Pape offrit sa médiation. Le 15 juin 1538, la trêve de Nice, une trêve de dix ans, était conclue. François Ier redevenait les mains libres. Tout de suite, un troisième projet d'expédition en Nouvelle-France allait s'ébaucher: preuve de l'intérêt grandissant du roi pour le Nouveau-Monde, et de l'écho considérable éveillé à la cour par le deuxième voyage du Malouin. Lescarbot, et, plus tard, Charlevoix reprenant le dire de Lescarbot, parleraient de l'épouvantement répandu en France par l'aventure de Cartier à Sainte-Croix.¹

¹ Charlevoix, *Histoire et description générale de la Nouvelle-France*... (éd. mineure), I, p. 23.

L'épouvantement ne paraît guère, à voir ce qui se passe en cette année 1538. Au soir du règne du Valois, rien de plus étonnant que son obstination à poursuivre ses entreprises coloniales, surtout si l'on songe aux grands risques qu'il lui fallut braver.

I

On connaissait déjà, dans l'histoire coloniale, le duel anglo-français. Peut-être savait-on moins bien qu'il s'en fallût de peu que ce duel n'eût pour préface un duel franco-espagnol. Nous l'avons noté plus haut: l'Espagne ne s'écarta point de l'Amérique du Nord sans quelque inquiétude sur les menées du concurrent français. Mais l'on se figure à peine l'activité politique et diplomatique que susciterent à la cour de l'empereur les aventures de Cartier. Les inquiétudes de Charles-Quint s'éveillent assez tôt. A l'automne de 1535, ne vient-il pas à l'abandon près de ses prétentions sur le Milanais, en retour d'une promesse « solennelle et très expresse » du roi de France, de ne jamais trafiquer ni naviguer, lui et ses successeurs, « au coustel des Indes », et de n'y « jamais rien entreprendre »?² Cependant, à ce moment-là, l'empereur ignore tout de la récente expédition française aux terres neuves. S'il fallait en juger par la cartographie espagnole du temps qui, jusque vers 1550, persiste à souder l'île de Terre-Neuve au continent,³ ce serait même à croire que les deux premiers voyages de Car-

² Voir Abbé Verreau, *Mémoire de la Société royale*, (1891), section 1^{ère}, p. 81.

³ HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot . . .*, pp. 145-47.

tier passèrent absolument inaperçus en Espagne. En 1536 le cosmographe espagnol, Alonso de Chaves, traçait une carte de l'Amérique du Nord, sans y mettre la moindre trace des récentes découvertes. Même lacune en la mappemonde de Gutierrez (1550), basée, dit-on, sur celle de Chaves. C'est à l'été de 1540 que l'alarme se dresse pour de bon dans l'esprit de Charles-Quint. Son ambassadeur en France lui mande soudainement cette grave nouvelle que François Ier vient d'octroyer à tous ses sujets le permis de naviguer aux Indes, à celles d'Espagne comme à celles du Portugal; le connétable de Montmorency, pense l'ambassadeur, serait l'inspirateur de cette politique où se trame, sans doute, la rupture de la paix.⁴ A partir de ce jour, c'en serait fini: pendant près de deux ans Charles-Quint n'allait plus connaître de repos. En France, à Rome, en Espagne, au Portugal, il alerterait toutes ses ambassades. Pressé par lui, le Conseil des Indes tiendrait le sujet en permanence à son ordre du jour. L'empereur aurait en France son service d'espionnage, à l'affût de rumeurs et de renseignements dans les ports de la Rochelle, de Bretagne et de Normandie.⁵ Au bruit du branle-bas naval qui se prépare chez le voisin, Charles-Quint s'indigne évidemment pour ce qu'il estime une violation de la donation papale et du traité de Nice. Mais son plus grand émoi lui vient de l'ignorance où il se trouve, lui et son personnel diplomatique, des vrais buts de voyage des flottes françaises.

⁴ Biggar, *A Collection of documents relating to Jacques Cartier and the Sieur de Roberval* . . . , pp. 102-03.

⁵ Voir, pour toute cette affaire et ces agitations diplomatiques, Biggar, *A Collection of documents* . . .

Où s'en vont au juste les corsaires de Normandie et de Bretagne? Leurs vaisseaux ont-ils pour destination la côte d'Afrique, le Brésil, le Panama ou autres lieux? Sous couvert d'aller simplement trafiquer aux nouvelles Indes, ne s'en vont-ils pas s'embusquer quelque part, sur le passage des galions d'or? Un jour, la rumeur se répand que les convois français ont pris la route du nord, qu'ils se dirigent vers le pays des Bacalaos et vers une contrée nouvellement découverte, appelée Canada. Le monde espagnol ne s'en tient pas pour autant rassuré. Qu'est-ce au juste que ce Canada? Où est-il situé? On consulte les cartes, et on le place, sans hésitation possible, dans la zone des possessions d'Espagne. Puis, en ce Canada, d'aucuns n'affirment-ils point l'existence d'un vaste fleuve, véritable bras de mer s'enfonçant vers l'ouest jusqu'à six et sept cents lieues? Fleuve des Indes, se dit-on, passage ouvert d'où les corsaires français pourront tomber sûrement dans la mer d'Orient, et, de là, descendre vers les Moluques et le Pérou. Ces rumeurs pessimistes, les espions espagnols ne négligent point de les grossir. Pour accroître l'importance de leurs services, ils corrent les nouvelles, parlent de 12, de 18, de 20, puis de 120 vaisseaux, montés par 1,500 hommes et peut-être davantage; bref, le plus vaste armement jamais lancé des ports d'Europe vers les Indes!

Excédé, Charles-Quint donne l'ordre d'appareiller une flotte de guerre. Happer au passage la flotte française, la détruire sans pitié, jeter à la mer jusqu'au dernier homme, telle est l'implacable consigne qui part

de la ville d'Ypres les 11-13 novembre 1540.⁶ A Rome, l'ambassadeur de Sa Majesté impériale interviendra auprès du Saint-Siège; il fera en sorte que le respect des traités et de la ligne alexandrine soit rappelé au roi de France. L'ambassadeur à Lisbonne est chargé, pour sa part, d'obtenir contre la flotte française une coalition des flottes d'Espagne et du Portugal.⁷

Voilà bien les risques considérables que dut affronter François Ier. Et que le roi les ait pesés et acceptés de sang-froid, étonne peut-être plus que tout le reste. Car on devine que son rival n'a pas négligé de faire jouer à la cour de France encore plus qu'ailleurs les ressorts, les pressions de sa diplomatie. A l'ambassadeur espagnol, au commandeur d'Alcantara qui lui font des représentations et des menaces à peine voilées, que répond le souverain français? Ces réflexions ou ripostes volontairement panachées d'un brin d'impertinence: que Sa Majesté très chrétienne s'incline devant la juridiction spirituelle des Papes, mais ne leur reconnaît point l'extraordinaire pouvoir de faire le partage des terres entre les rois; qu'en tout cas, au jour du partage, ni le roi de France ni les autres princes chrétiens n'ont eu l'heur de se trouver là; puis, après tout,

⁶ Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 142, 161, 197.

⁷ Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 171, 174, 426, 432-33, 436. A Lisbonne, par bonheur, l'on ne se soucie guère de l'aventure; et l'on en tient pour la politique des yeux fermés. En 1530, la reine Eléonore d'Autriche a épousé François Ier. L'amitié de la France vaut encore mieux, estime Jean III, que ces pays de la morue, où déjà quatre flottes portugaises se sont perdues et où il n'est pas apparent que les Français puissent causer quelque tort à Sa Majesté l'Empereur.

opine le souverain, le soleil brille pour le roi de France aussi bien que pour les autres; et il souhaiterait voir la clause du testament d'Adam, au nom de laquelle l'on prétend opérer le partage de l'univers; enfin, sur l'observation que ses sujets n'ont abordé qu'à des pays découverts par eux-mêmes et trente ans avant l'apparition, en ces parages, des marins de l'Espagne ou du Portugal, le prince conclut qu'à ses yeux, des promenades à la voile le long des rives ou de simples découvertes à l'oeil ne constituent aucunement une prise de possession.⁸ Réponse nette qui porte l'expression d'un vouloir résolu. Et c'est bien ainsi que l'entend le cardinal de Tolède qui rapporte à l'Empereur l'ensemble de ces propos.⁹

II

On se demande quels motifs, quels prestiges si puissants auraient déterminé la ferme attitude du souverain. Sans doute, a-t-il eu soin, tout d'abord, de se mettre en règle avec sa conscience et avec le droit. Il prétend bien ne pas marcher sur les brisées de ses voisins. Relisez les commissions qu'il fera rédiger tout à l'heure. Le droit de découverte et d'établissement, il ne l'accorde que dans les pays « transmarins et maritimes, inhabitez ou non possédez par aucuns princes crestiens »; il ajoute même: ni « soubz la subjection et obéissance d'aucuns princes ou potentas, nos alliez et confederez, mesmement de nos tres-chers

⁸ Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 170, 190.

⁹ Biggar, *A Collection of documents* . . . , p. 190.

et amez frères l'empereur et le Roy de Portugal ». ¹⁰ Mais le droit une fois sauf, il faut voir François Ier, en janvier 1539, se pencher, avec l'oeil ardent d'un conquistador, sur les cartes de l'espion portugais Lagarto, admis assez singulièrement en son cabinet. Penché aussi sur deux de ses cartes à lui, bien peintes et richement enluminées, ¹¹ le roi dévoile ouvertement ses projets à l'étranger; il parle avec feu des découvertes de Cartier et des merveilles qu'il en espère. Manifestement, par ses récits et ses descriptions, le découvreur a gagné, conquis son souverain. La commission octroyée au Malouin en 1540 nous le dira du reste: c'est par son « cher et bien aimé Jacques Cartier » que le roi a pu apprendre combien ces « grands pays des terres de Canada et Ochelaga, faisant un bout de l'Asie du costé de l'occident », sont « garnis de plusieurs bonnes commoditez ». Mais, par Lagarto, l'on apprend que le roi s'est aussi renseigné auprès de Donnacona qu'il a longuement interrogé. Au nombre des richesses du Nouveau-Monde, que suppute François Ier, apparaîtrait déjà la fourrure: des peaux de certains animaux qui se vendent en France dix cruzados pièce, et dont dix mille, calcule-t-il, feraient 100,000 cruzados. Par le même Donnacona, François s'est fait confirmer l'existence du Saguenay: grande ville habitée par des civilisés, vêtus de drap, chaussés comme des Européens, pays de mines d'or et d'argent, pays producteur de girofle, de muscade et de poivre. C'en est assez pour achever d'enflammer l'esprit du roi tou-

¹⁰ Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 178, 180.

¹¹ Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 75-81.

jours hanté par l'éternel mirage de l'or. Aussi est-ce encore à la découverte du fameux Saguenay qu'est destinée la nouvelle expédition. « Charge de capitaine et pilote général des navires que le Roy envoie au Saguenay », tel est le titre de la Commission de Cartier. Le découvreur reçoit mission de se rendre jusqu'à cette terre, « s'il peult y aborder ». La mission de Roberval n'est pas autre. Lui aussi devra pousser plus avant « et jusques en la terre de Saguenay ». ¹² Et il aura soin de se munir de brigantins pour aller plus facilement à la course et naviguer par delà les sauts. ¹³

L'intérêt économique, l'espoir de profits et de mines de métaux précieux, se retrouvent donc parmi les motifs de cette nouvelle expédition. Ces motifs n'occupent point toutefois le premier plan. Et voici poindre, dans les préoccupations royales, quelque chose de nouveau: l'idée d'une mission apostolique de la France à l'égard des Indigènes du Nouveau-Monde, la conception d'un établissement colonial se donnant pour fin première l'oeuvre d'évangélisation. Comment le mirage de l'or a-t-il cédé sa place tout à coup à cette grande pensée? Et quelle est, en tout cela, se demandera-t-on, la part de la sincérité? Qu'une pensée apostolique ait inspiré la première expédition de Cartier, simple marche vers l'inconnu, alors que l'on

¹² Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 128, 178.

¹³ Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 73, 77. On pourra lire, dans le même ouvrage de M. Biggar, une note, p. 134, où, selon le Nonce à Paris, Cartier s'en allait à la mer glaciale. Même affirmation de la part de l'ambassadeur anglais à Paris, *Id.*, p. 188.

ignore tout des populations des terres neuves, l'affirmation serait futile, et futile aussi l'étonnement de ne pas trouver pareil dessein. Mais, le voile aussitôt déchiré, le découvreur, on s'en souvient, lut le premier, au front du nouveau pays, le devoir de la France chrétienne. En sa première relation de voyage, il s'en ouvrait avec émotion; et, au souvenir des multitudes dont il a cru le pays peuplé, il y reviendrait, à la suite de son voyage de 1535-1536, avec plus d'instances et toute sa chaleur de croyant. Lui, le premier, il donnerait à cette idée spirituelle sa primauté; et, pour y mieux réussir, il l'énoncerait avec une solennité pleine de naïve emphase. Relisez son épître dédicatoire au roi, prologue à son deuxième récit.¹⁴ Elle débute par des considérations à prétention savante et assez lourdes, sur les révolutions de la terre et du soleil, pour conclure à l'existence d'un globe universellement habité et fécondé puisqu'universellement éclairé. Mais l'image du monde matériel ne vient ici que pour faciliter le coup d'aile à l'ordre spirituel. Ainsi va la course du soleil, d'orient en occident; ainsi est allée la propagation de la foi, la marche de la civilisation chrétienne. L'une et l'autre peuvent subir parfois des arrêts ou des éclipses. Et l'épître note, en passant, l'oeuvre de ces semeurs de ténèbres que sont les « meschans luthériens » : criminelles entreprises des « enfans

¹⁴ Les critiques attribuent cette épître tantôt à Belleforest, tantôt à Jehan Poulet. (Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, note 3, p. 85). Le document n'est pourtant ni d'une telle facture, ni d'un style si différent des relations des voyages qu'il faille à tout prix l'attribuer à un autre que Cartier. D'autant qu'on retrouve ici, comme dans les relations, l'usage assez fréquent du « je ».

de Satan », auxquelles s'oppose, par bonheur, le zèle magnanime des « princes chrétiens, vrayz pilliers de l'Église catholique », porteurs de flambeau . . . Ainsi écrivait Cartier qui, assez pauvre diplomate, partait de là pour glorifier l'exemple du « Catholique Roy d'Espagne », réduisant « à nostre très sainte foy, la neufve Espagne, l'Isabelle, Terre ferme et aultres ysls, decouvertes à l'occident de ses pays et royaumes ».¹⁵

Plaidoyer ou prédication ne pouvaient être plus directs, d'une franchise moins fardée. François Ier ne repoussa point l'exhortation du Breton catholique, ainsi qu'en témoignent les documents de chancellerie qui vont s'élaborer. Le Valois s'y fera le créateur de formules officielles, destinées à représenter l'évangélisation du Nouveau-Monde comme le but suprême de la politique coloniale de la France. Et de nouveau se pose la question: en ces formules, quelle part de foi et quelle part de politique le monarque fit-il entrer? François Ier qui fut peut-être moins le « roi chevalier » que l'on a dit, que le « roi gentilhomme », est un homme de la Renaissance. Il porte en ses veines tous les entraînements, toutes les fièvres de son temps. Il est aussi un homme de la Réforme. Pour comble, sa cour a été vite gagnée aux idées nouvelles; et, parmi les gens de cour, les femmes plus que les autres: circonstance nullement négligeable en l'histoire d'un souverain qui subit toute sa vie la tutelle de l'éternel féminin. Jeune roi, n'a-t-il pas été celui qu'en un tableau, à la fois symbole et présage, l'ambassadeur vénitien nous peint, le jour de son entrée à Paris, en

¹⁵ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, pp. 88-91.

1515, s'appliquant, sur son cheval bardé, à caracoler devant les dames? ¹⁶ L'on ne se rappelle pas, non plus, sans un trop réel scepticisme, la conduite « ondoyante et diverse » de François à l'égard des réformés, ses flottements, ses indécisions, ses sévérités aussitôt suivies de décevants fleuretages. En octobre 1533, promesse solennelle faite au Pape de sévir énergiquement contre l'hérésie, alors qu'on négocie, pour le duc d'Orléans, la main de la nièce de Clément VII; mais promesse que suivent, moins d'un mois après, des propositions d'alliance aux protestants d'Allemagne.¹⁷ Trop avisé pour ne pas se ménager, dans ses entreprises aux nouvelles Indes, l'appui, ou, tout au moins la neutralité du Pape, et surtout bien obligé, pour se faire pardonner ses apparentes usurpations, de ne rien prendre des terres neuves, sans en assumer, comme ses rivaux, les servitudes spirituelles, en quelle mesure, ces préoccupations politiques ont-elles fait, du roi de France, un apôtre de la foi?

Non sans quelque perplexité, l'on aligne ces interrogations et ces doutes. D'autre part, on se rappelle que si la Renaissance mit à la mode un humanisme païen, elle vit aussi fleurir un « humanisme dévot »; et l'on sait encore que, sur l'état religieux de la France vers le milieu du seizième siècle, il est légitime d'entretenir deux opinions.¹⁸ Une autre erreur serait de pren-

¹⁶ Fernand Mourret, *Histoire générale de l'Eglise*, (Paris, 1914), t. V, pp. 395-96.

¹⁷ Fernand Mourret, *Histoire générale de l'Eglise*, (Paris, 1914), t. V, pp. 405-06.

¹⁸ Henri Bremond, *Histoire littéraire du sentiment religieux en France, l'Humanisme dévot*.

dre ces hommes de la Renaissance pour des hommes modernes. Autour d'eux et en eux une grande puissance morale subsiste: la Chrétienté. Une chrétienté ébranlée mais non brisée. La vermoulure, hélas! est au pied de l'arbre; elle gravit le tronc; elle n'a pas encore atteint le sommet. Volages, libertins de moeurs et d'esprit, les hommes de cette époque peuvent l'être; ils n'ont pu se défaire de la vieille empreinte, des vieilles habitudes catholiques. S'ils osent penser en demi-chrétiens, ils ne pensent pas encore en purs rationalistes. Par motif ou intérêt politique, François Ier a pu sourire à quelques réformés de France ou d'Allemagne; il n'a jamais beaucoup souri à la Réforme. C'est le propre d'ailleurs des grandes catastrophes historiques de faire se retrouver beaucoup d'esprits dans le meilleur d'eux-mêmes. Et comment le Fils aîné de l'Eglise, qui prend son titre au sérieux, eût-il échappé à cette réaction, alors qu'on assistait, semblait-il, à une décomposition moléculaire de la chrétienté? D'autant qu'à ce souverain qui fut un homme d'ordre et de discipline traditionnelle, la Réforme se présentait comme une dangereuse agitation sociale et comme un mouvement anti-national dirigé de l'étranger. Sans voir en François Ier le fils de saint Louis que se plaît à voir M. Louis Madelin, « catholique réellement, profondément, et catholique très religieux », ¹⁹ peut-être est-il permis de lui accorder le mérite de la sincérité, chaque fois que, chez lui, foi et politique sont d'accord.

¹⁹ Louis Madelin, *Histoire politique*, (t. IV, de l'*Histoire de la nation française*), p. 46.

La commission de Cartier du 17 octobre 1540, puis celle de Roberval du 15 janvier 1541 afficheront donc comme le plus haut motif de la troisième expédition française en Nouvelle-France, et l'une et l'autre à peu près dans les mêmes termes: « instruire (les Indigènes) en l'amour et crainte de Dieu et de sa sainte loy et la doctrine chrestienne . . . ; faire chose agréable à Dieu nostre createur et redempteur et qui soict à l'augmentation de son saint et sacré nom et de nostre mère sainte église catholique de laquelle nous sommes dictz et nommés le premier filz . . . ».²⁰ Un mémoire de 1538, « Mémoire des hommes & provisions nécessaires pour les Vaisseaux que le Roy voulait envoyer en Canada », tournerait même en flatterie pour le souverain, cette orientation politique. L'épuisement de ses finances, y disait-on, n'avait pas empêché François Ier d'affronter de nouvelles dépenses pour « établir la Religion Crestienne dans un pays de Sauvages . . . où il sçavait bien qu'il n'y avait point de mines d'or & d'argent, ny autre gain à espérer, que la conquête d'infinies âmes pour Dieu, et leur délivrance de la domination et tyrannie du Demon infernal . . . ».²¹ Autant de formules désormais stéréotypées. La plupart des documents de chancellerie pour affaires coloniales se feront une obligation de s'orner de cette phraséologie, y compris ceux-là même, où, pour la plus grande gloire de Dieu et pour l'éta-

²⁰ Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 128-29, 178.

²¹ Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 70-71.

blissement de la religion chrétienne en Amérique, on videra les prisons du royaume.²²

En cette expédition de 1541, c'était déjà beaucoup de nouveau. En voici pourtant qu'il y faut ajouter. Dans les débuts de l'expansion européenne vers les nouveaux mondes, deux phases au moins se peuvent distinguer. A l'ère des découvreurs ou des conquitateurs qui vont, d'une côte ou d'une rive à l'autre, érigeant à la course des croix et des *padrões*, râflant ce qui leur tombe sous la main de richesses faciles à cueillir, succède bientôt une époque moins aventureuse, moins fiévreuse, celle des négociants, des colonisateurs, des rêveurs d'empire. Ceux-ci éprouvent le désir de s'arrêter, de se fixer quelque part aux grands confluent de la vie de demain, pour y fonder des comptoirs ou des colonies de peuplement. Ainsi, après les premières courses des Corte-Real, verra-t-on le Portugais Jean de Agramonte, solliciter de la reine Jeanne le privilège de s'établir dans les terres neuves, d'y élever même des hauts fourneaux pour la fonte ou l'épreuve des métaux.²³ Et ce sera là, semble-t-il, le premier rêve d'un établissement en Amérique du Nord. Très tôt les Français passeront, eux aussi, de la simple découverte aux projets de colonisation. Les y voici, dès le troisième voyage de Cartier. Les enthousiastes descriptions du pays neuf par le découvreur suggéraient déjà l'idée. Car les relations de Cartier méritent sûrement une place à part dans la littérature de

²² Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 199, 215.

²³ Biggar, *Les Précurseurs de Jacques Cartier, 1497-1534*, p. 109.

voyage du seizième siècle. Rarement, sinon jamais, l'on n'avait encore décrit une partie quelconque des nouveaux mondes avec pareille ampleur, pareille puissance d'évocation. L'admirable, en ces descriptions de marin, c'est la part faite à la terre, aux beautés et à la fécondité du sol, à ce que l'on pourrait appeler sa prédestination agricole. Tout invitait à la colonisation. L'idée paraît avoir germé en 1538. Comment ne pas l'apercevoir un peu, en ce Mémoire dont nous parlions tout à l'heure: « Mémoire des hommes et provisions nécessaires pour les Vaisseaux que le Roy voulait envoyer en Canada »? Qu'est-ce, en effet, que ce convoi de 276 personnes, pour lequel l'on requiert des artisans d'à peu près tous les métiers: charpentiers, maçons, « faiseurs de tuile » et de chaux; « maîtres maréchaux », « maîtres cordiers » pour ouvrir le chanvre, etc.; puis, encore et surtout, six vigneron et six laboureurs, avec tout un chargement de meules de moulin, de bêtes et d'oiseaux domestiques, « tant pour faire le labourage que pour peupler le pays »? ²⁴ Un historien n'a peut-être pas trop exagéré quand il a voulu voir, en ce document, le « premier programme colonial » de la France.²⁵ Le projet s'énonce, il est vrai, un peu moins clairement dans la commission de Cartier (17 octobre 1540). Mais voici la commission de Roberval, du 15 janvier 1541, qui ne laisse plus de place à l'équivoque. Que projette au juste François Ier? Une colonie d'enracinement :

²⁴ Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 71-73.

²⁵ Charles de La Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), p. 146.

débouché de peuplement humain à la nation colonisatrice ? Ou une simple colonie d'encadrement : exploitation des richesses d'un pays, par quelques colons qui utilisent et dirigent la main-d'oeuvre indigène ? ²⁶ On ne saurait dire, sinon toutefois qu'il s'agit bien d'une conquête et d'une prise de possession effective du pays. Conquérant, lieutenant-général du roi, fondateur d'établissement ou de colonie, tels sont les divers titres ou fonctions que décerne au chef de l'expédition, le document royal. Ce chef devra, par voie pacifique ou « par force d'armes », mettre le pays en la main du roi ; assaillir, s'il le faut, villes, châteaux-forts et habitations ; habiter lui-même le pays, y construire des villes, des forts, des temples et des églises ; il y pourra concéder des terres, des fiefs et des seigneuries aux gentilshommes ou autres gens de sa suite ; et, pour s'acquitter de sa haute mission, il sera revêtu du titre extraordinaire de lieutenant-général de Sa Majesté avec tous les pouvoirs politiques et judiciaires y attachés.

III

C'était partir à grande allure, presque à son de trompette. De la trompette, n'y en aurait-il que sur le papier ? Hélas ! la première surprise, et assez désagréable, est de découvrir, en ce premier essai, de l'incohérence, de louches tiraillements, et jusque dans le haut pouvoir. A l'heure même où Jacques Cartier est à rédiger son premier programme colonial, et quel-

²⁶ Georges Hardy, *Géographie et colonisation*, (Paris, 1933).

ques mois à peine avant les enthousiastes confidences de François Ier à l'espion Lagarto, l'amiral Philippe de Brion-Chabot, personnage vénal, les mains toujours ouvertes à l'or étranger, interdit aux marins français toute navigation aux terres portugaises.²⁷ Cartier avait prévu son départ pour le printemps de 1539. A Saint-Malo les obstructions au recrutement des équipages se renouvellent. Le roi intervient, mais assez tard, en décembre 1540. L'année précédente, il est vrai, à l'automne, Charles-Quint avait obtenu de traverser le territoire français, pour aller châtier, à Gand, dans les Pays-Bas, une rébellion. Jugea-t-on l'heure inopportune ? Craignit-on l'éveil de quelque émoi, dans l'esprit chatouilleux et soupçonneux de l'empereur ? Le 15 janvier 1541, un grand événement se produit et des plus déconcertants. Cartier se voit tout à coup retirer sa commission au profit d'un nouveau venu : Jean François de La Roque, chevalier, seigneur de Roberval. Que s'est-il passé ? Et d'abord qu'est-ce que ce nouveau personnage qui s'en vient moissonner si gaillardement, à ce qu'il semble, dans les semailles d'un autre ? Ce préposé à une navigation hauturière se présente sous les traits d'un terrien, gentilhomme picard, d'une famille originaire du Languedoc.²⁸ Tout ce qu'il a vu d'eau, il l'a vu jusqu'ici des bords de l'Oise où il a son manoir. Le roi, qui

²⁷ Charles de La Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), pp. 147-48.

²⁸ Voir Léon Gérin, *The Canadian historical Association*, 1931, La première tentative de colonisation en Amérique. Biggar, *A Collection of documents*... N.-E. Dionne, *La Nouvelle-France, de Cartier à Champlain; Mémoires de la Société royale*, 1890, 1899.

paraît l'avoir traité en familier gâté, l'appelle quelquefois « petit roi de Vimeu », du nom d'un petit pays de l'ancienne Picardie, vers la côte, entre la Bresle et la Somme. Le seigneur de Roberval appartient, au reste, à la gentilhommerie française, vouée au service militaire. Il est aux gages du roi. Il trouve là l'un de ses moyens d'existence; et il ne manque à ses gages pour faire vivre leur homme que de lui être payées. Comme tous les propriétaires de fiefs de son temps, il est, en outre, victime de la crise économique de la Renaissance. La dépréciation monétaire engendrée par l'afflux en Europe de l'or et de l'argent d'Amérique, lui ravit une partie de ses rentes. Agé d'environ quarante-cinq ans, le sieur de Roberval se révèle donc, à l'époque où nous sommes, comme un féodal besogneux. Sa chronique de hauts faits et gestes, telle que l'a pu reconstituer M. Biggar, abonde en trafics de fiefs et de rentes, en sommations judiciaires, en exploits d'huissier. Il n'y manque même pas les petits vers et le cortège des poètes faméliques qui signalent d'ordinaire le grand seigneur prodigue. Car c'est dans une épître au seigneur de La Rocque que maître Clément Marot glissait un jour ce mauvais calembour où le poète se dispensait même d'être spirituel:

Quand désespoir veult me faire gémir,
Voicy comment bien fort de luy me mocque:
O désespoir, croy que soubz une rocque,
Rocque bien ferme, et pleine dassurance
Pour mon secours est cachée Esperance . . .

Tel est l'homme que Cartier avait le déplaisir de se voir substituer. Par surcroît, François Ier ne se

privait point de mettre à l'opération assez de rudesse. « Et si par cy devant », disait la commission du favori, « nous avyons baillé aucunes lettres ou pouvoir à quelque personne contrarians à la teneur de ses dites lettres, icelles avons, dès à présent comme pour lors, revocquées et revoquons, cassons et adnullons par ces-dites présentes . . . ».²⁹ Si donc Cartier se trouvait quand même de la prochaine expédition au Canada, c'est qu'on lui imposerait un rôle médiocrement goûté même par les sots: tirer pour un autre les marrons du feu.

Les historiens ont longuement épilogué autour de cette substitution de Roberval à Cartier: le marin de carrière et d'une gloire noblement acquise, obligé de s'effacer devant un aventurier de fortune, dont l'ambassadeur d'Espagne en France ne peut s'empêcher de souligner le peu d'expérience pour les expéditions maritimes.³⁰ D'aucuns ont vu en l'affaire quelque chose comme la suite d'une aventure de palais. L'amiral de Brion-Chabot venait d'être arrêté; Cartier, protégé de l'amiral, aurait été enveloppé dans la disgrâce.³¹ C'est oublier que le découvreur avait adressé son programme colonial de 1538, non à l'amiral, mais au connétable de Montmorency;³² et qu'ainsi, depuis deux ans à tout le moins, il avait séparé sa cause de celle du disgracié. Convient-il de plaider pour Fran-

²⁹ Biggar, *A Collection of documents* . . . , p. 183.

³⁰ Biggar, *A Collection of documents* . . . , p. 404.

³¹ Abbé Verreau, *Mémoire de la Société royale*, 1890 (Section I), p. 113.

³² Charles de La Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), p. 147. Biggar, *A Collection of documents* . . . , p. 71.

çois Ier quelque raison valable ou excuse? Il semble qu'on n'en puisse trouver d'autre que le grand désir du souverain de pousser vers l'oeuvre coloniale, « nombre de gentils hommes ». Ce sont là d'ailleurs les termes mêmes de la commission de Roberval. Et, sans doute, le roi jugea-t-il, que, pour entraîner ces messieurs, l'expédient serait bon de leur donner pour chef, un familier de sa cour, ou, comme parle encore la commission, « quelque excellent personnage ». La vérité la plus franche néanmoins et que suggère la biographie de Roberval, ne serait-ce point que l'entreprise d'Amérique vint s'offrir au hobereau nécessaire, comme « le dernier expédient d'un homme qui sentait le sol se dérober sous lui »? ³³ Le roi, trop indulgent à cette sorte d'aventuriers, et qui se trompait brillamment comme il faisait toute chose, se laissa persuader par ce chercheur de fortune.

Première et grave erreur qui ne resterait pas sans suites. Le premier enrôlement de colons, celui de 1538, ne prévoyait que 276 honnêtes mariniers et artisans. Selon la commission de Cartier du 17 octobre 1540, le corps expéditionnaire se composerait de « subjects de bonne volonté et de toutes qualitez, artz et industrie », de marins et de soldats; et le choix et le nombre étaient laissés à la discrétion du capitaine général. Au contingent, on parlait bien d'ajouter des prisonniers; mais leur nombre ne dépasserait pas cinquante; et ils y feraient la minorité.³⁴ Avec l'entrée

³³ Voir Léon Gérin, *The Canadian Historical Association*, p. 59.

³⁴ Biggar, *A Collection of documents . . .*, pp. 70-74, 128-30, 132.

en scène du sieur de Roberval, voici bien autre chose. L'expédition revêt tout de suite un air de mégalomanie. Une entreprise qui veut rapporter, doit, sans doute, faire grand. Une invite à l'enrôlement est donc faite aux gentilshommes et l'on se nourrit d'espairs fantastiques. A lui seul un Pierre du Plessis de Savonnières se fait fort d'embrigader cent soixante de ces messieurs.³⁵ Mais ce de Savonnières, envoyé lui-même au Canada en qualité de déporté, pour outrage au maître d'hôtel et à deux gentilshommes de Charles d'Orléans, n'a pas l'enthousiasme contagieux. L'expérience toute fraîche et courte du nouveau chef de l'expédition n'inspire également que petite confiance. L'enrôlement des gentilshommes marche donc petit train. Comme on l'a fait pour Cartier, force est à la fin, pour compléter le corps expéditionnaire, de se rabattre sur les prisons. Et voici reparaître la mégalomanie. Cartier s'était vu imposer une limite: cinquante prisonniers, pas davantage. Le sieur de Roberval aura le loisir de vider, s'il lui plaît, toutes les prisons du royaume. Ordre est donné aux présidents et conseillers des parlements de Paris, de Toulouse, Bordeaux, Rouen, Dijon, aux officiers de justice et à leurs ressortissants, de faire bailler au Sieur de Roberval ou à ses commis « jusques à tel nombre qu'il advisera » de malfaiteurs et de criminels.³⁶ Le plus admirable, ce sont les illusions candides de Sa Majesté Très Chrétienne qui se flatte de faire là

³⁵ Charles de la Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), p. 162.

³⁶ Biggar, *A Collection of documents . . .*, pp. 200, 226-30.

oeuvre à la fois agréable à Dieu « nostre créateur » et « pictoyable et méritoire » envers les prisonniers. Ces derniers, pense Sa Majesté, qui l'a écrit: ne pourront manquer de voir, en l'aventure, une miséricordieuse commutation de peine et l'opportunité d'un amendement à leur vie, par un voyage salulaire.³⁷ Pris pourtant d'un noble scrupule, le roi entend qu'en cette marchandise humaine, l'on fasse choix. Et voilà comment faux-monnayeurs, hérésiarques, coupables de lèse-majesté divine et humaine, se voient privés de l'honneur d'aller planter la foi en Amérique.³⁸

Au printemps de 1541, mais un peu tard, commencent d'arriver à Saint-Malo, par voie de terre ou de mer, liés les uns aux autres à une longue chaîne, les futurs colons du Canada. Les archives nous ont laissé le nom de quelques-uns: ils venaient de Toulouse, de Bordeaux, de Mézières, des environs de Limoges, de Gascogne; en général du midi. Il y a, parmi eux, des condamnés aux galères, des condamnés pour ivrognerie, pour meurtre, pour vol, vol « d'une robe et d'un anneau d'or »; il y a des femmes, l'une complice d'un fondeur de métal pour fabrication de cloches; une autre « accusée d'avoir vandu sa fille »; une autre d'avoir « souffert ung homme avecques sa fille »; une autre encore, innocente, mais amoureuse d'un galérien, et qui, pour ne point se séparer de son fiancé, s'est fait mettre à la chaîne, pour le suivre outre-mer.³⁹

³⁷ Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 200-201.

³⁸ Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 130, 200.

³⁹ Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 289-92.

Ce recrutement de prisonniers dans le midi, leur transport d'un bout à l'autre du royaume, vont prendre du temps. Autre malencontre pour compromettre une expédition si mal engagée. Homme d'expérience, Cartier, en son programme colonial de 1538, avait pris la peine de prévoir un départ hâtif au printemps. « Il faut estre prest du plus tard à la my-mars », avait-il indiqué.⁴⁰ Le roi a fixé le départ de Roberval au quinze avril 1541 au plus tard.⁴¹ Hélas! le 10 avril les caravanes de prisonniers n'apparaissent pas encore à Saint-Malo. Le 19 mai elles n'ont pas fini d'arriver.⁴² François Ier a contribué financièrement à l'expédition (45,000 livres),⁴³ pas assez toutefois pour dispenser Roberval d'y mettre sa part. Or le pauvre Sieur a plus de voiles au vent dans les ports de Saint-Malo et de Honfleur, qu'il n'a de finance en son porte-monnaie. Beaucoup lui manquent des articles indispensables au voyage: artillerie, poudre, munitions. Il n'a pas de quoi, non plus, payer le naulage des navires: de là, une armée de créanciers lancés à ses trousses comme à celles d'un débiteur qui va lever le pied.⁴⁴ Que faire? Désespérant de se dégager et de terminer à temps ses préparatifs, le « haut et puissant seigneur » donne l'ordre à Cartier de prendre les

⁴⁰ Biggar, *A Collection of documents* . . . , p. 71.

⁴¹ Biggar, *A Collection of documents* . . . , p. 200.

⁴² Biggar, *A Collection of documents* . . . , p. 289.

⁴³ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 250, note 2.

⁴⁴ N.-E. Dionne, *Jean-François de La Rocque, Seigneur de Roberval*, Mémoire de la Société royale, 1899, section I, pp. 76-77.

devants. Le roi commence, du reste, à s'impatienter. Un ordre catégorique arrive un jour au pilote d'avoir à mettre à la voile, sans plus de délai, sous peine d'encourir le déplaisir de Sa Majesté.⁴⁵ Le 23 mai 1541, le Malouin reprend la mer.

IV

Il part à la tête d'une petite flotte de cinq navires: l'*Hermine*, l'*Émérillon*, le *Georges*, le *Saint-Brieuc* et un autre dont le nom ne nous est pas parvenu. Chacun de ces vaisseaux porte un excellent armement et des vivres pour deux ans. Et pour bien marquer que l'entreprise est sienne, le roi a imposé aux quatre cents marins des équipages, un costume à ses couleurs: « ung habillement de livrée blanc et noir ».⁴⁶

Nous ne possédons malheureusement de ce troisième voyage du découvreur qu'un fragment de relation, de quelque dix pages: une version anglaise publiée, pour la première fois, par Richard Hakluyt, dans *The Third and last Volume of the Voyages, Navigations, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, (London, 1600). Usons de notre mieux de ce bref récit, le complétant par les cartes de l'époque.

Partie tardivement, l'expédition subit par surcroît une orageuse traversée de trois mois. À bord des vaisseaux l'eau a fini par manquer. Force a été d'abreuver le bétail avec du cidre et autres boissons. Seul un mi-

⁴⁵ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 250-251.

⁴⁶ La Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), p. 160.

racle permet qu'en mer l'on échappe à une caravelle espagnole lancée par Charles-Quint sur les traces de Cartier.⁴⁷ Le 23 août seulement, le convoi atteint, sur la rivière Saint-Charles, le havre de Saint-Croix. Le lieu évoque, sans doute, de trop funèbres souvenirs. Cartier n'a pas oublié, non plus, les fréquents ennuis qui lui sont venus des Indiens de Stadaconé.⁴⁸ Il part à la recherche d'un lieu plus commode et plus sûr. Il le trouve à neuf milles au-dessous de Québec, au Cap Rouge d'aujourd'hui. Il y a là une petite rivière, de cinquante pieds de largeur, aux rives escarpées. L'endroit se prête admirablement à des fortifications; un premier fort sera construit, en bas, au bord de la rivière; un second, pour commander le premier, sur le promontoire de l'entrée; promontoire « haut et raide » qu'escaladera un chemin à double évolution. Sur les deux rives, et voilà qui pouvait inviter au choix de l'emplacement, se déploient de belles et bonnes terres, les plus propres qui soient au labourage, et une prairie toute prête pour les bestiaux, aussi fournie d'herbe que les plus grasses prairies de France. Et voilà encore, à quelques pas, de hautes et puissantes futaies: des érables, des cèdres, des bouleaux, de la fameuse *anneda*, et des chênes, « les plus beaux que j'aie vus de ma vie », note le chroniqueur, qui ajoute

⁴⁷ Abbé Verreau, *Mémoire de la Société royale* (1891), section I, pp. 80-81.

⁴⁸ A Sainte-Croix Cartier fut encore bien accueilli des Indiens, quoiqu'assez hypocritement. Il dut leur cacher le sort de ceux des leurs emmenés en France. Donnacona était mort, le dernier, après avoir reçu le baptême, comme les deux autres. Voir Biggar, *A Collection of documents . . .*, p. 82; *The Voyages of Jacques Cartier*, p. 349.

à son énumération: des vignes chargées de grappes noires, des aubépines blanches, aux « feuilles aussi larges que celles des chênes, et dont le fruit ressemble à celui du néflier ».⁴⁹ Une première exploration dans le voisinage y fait découvrir des merveilles: du chanvre d'abord, qui y pousse naturellement, excellent et fort, puis surtout des métaux précieux: de l'or et de l'argent. De l'or, l'on en a déjà cueilli, « or fin en petites feuilles aussi épaisses que l'ongle » sur les berges du Cap Rouge. Mais ne serait-ce pas aussi de l'or et de l'argent que recèle, au delà de la prairie, un banc de roc de couleur noire, aux veines luisantes? Et ces pierres qu'on ramasse ici et là, bien polies, merveilleusement taillées et qui, au soleil, ont des reflets de feu étincelant, ne serait-ce point des diamants? Bref, un pays de Cocagne que ce Cap Rouge! Pour un tel lieu, il ne faut rien de moins qu'un beau nom, de noble sonorité et de noble lignée. En l'honneur du duc d'Orléans, fils du roi, Cartier nomme son établissement Charles-Bourg-Royal. L'été touche à sa fin. On décide quand même de confier au sol quelques semailles. En un jour vingt hommes labourent un acre et demi de terre; des graines de choux, de navets, de laitue, de choux-raves et autres légumes y sont jetées qui, au bout de huit jours, commencent à pousser: prémices de la terre canadienne aux premiers colons français.⁵⁰ Ainsi, à la fin de l'été de 1541, nous apparaît le premier établissement en Nouvelle-France.

⁴⁹ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, pp. 252-55. P.-G. Roy, *Bulletin des recherches historiques*, XXX, pp. 353-55.

⁵⁰ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , pp. 254-55.

Ajoutons, pour en compléter l'aspect, que selon le rapport d'un espion espagnol, le parc créé au Cap Rouge dépasse une lieue de circonférence et qu'une imposante palissade le protège contre les Indiens et contre les fauves.⁵¹

Et M. de Roberval n'arrivait point. Vainement Cartier l'avait attendu quelque temps au Grand-Carpont.⁵² Les vents contraires, pensait-il, avaient forcé le chef de l'expédition à rebrousser chemin. Le 2 septembre, aussitôt le déchargement fini des vaisseaux, Cartier renvoya en France son beau-frère Macé Jalobert, et son neveu Etienne Noël, sur le *Saint-Brieuc* et le *Georges*, avec mission d'informer le roi des faits et gestes du lieutenant-général, et des découvertes merveilleuses faites au Cap Rouge.⁵³ Cinq jours plus tard, le 7 septembre, Cartier se mit en route pour un voyage de reconnaissance. Les ordres du roi lui enjoignent en effet d'aller plus outre que cinq ans passés et d'atteindre, si possible, le pays du Saguenay.⁵⁴ Cartier ira donc à Hochelaga se renseigner de son mieux sur la route à suivre, afin de consacrer l'hiver à ses préparatifs. La garde du fort laissée au vicomte de Beaupré,⁵⁵ il emmène avec lui, en deux barques, quelques gentilshommes et mariniers. Un vent favorable les conduit le 11 septembre au saut Sainte-Marie, près de l'île Sainte-Hélène. Ils laissent là l'une de

⁵¹ Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 407-09.

⁵² Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, p. 251.

⁵³ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, p. 253.

⁵⁴ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, p. 250.

⁵⁵ Guyon des Granches, sieur de Beaupré, frère de Catherine des Granches, croit-on.

leurs barques et, avec l'autre, s'avancent jusqu'au pied du saut Saint-Louis qu'ils ne peuvent franchir. Sur terre et le long du fleuve, un sentier bien battu s'offre à eux. Ils s'y engagent pour aboutir, à peu de distance, à un village indien où l'on fait fête aux explorateurs. Quatre jeunes gens se joignent à eux, pour leur montrer le chemin vers le Saguenay. Bientôt surgit un deuxième village. Par paroles et par signes Cartier s'efforce de savoir combien de sauts le séparent encore de la merveilleuse contrée et quelle distance lui reste à franchir? Pour les sauts, un seul, répondent les Indiens; quant à la distance, pour la faire entendre, ils fichent en terre trois bâtons; entre les bâtons, ils jettent de petites branches qui figurent les sauts, et leur réponse est que, du deuxième saut au troisième et dernier, il reste aux voyageurs à franchir, par terre, six lieues de portage et le tiers du chemin déjà parcouru par eux. Comme la route du Saguenay passe, selon les Indiens, par l'Outaouais, et que, du Cap Rouge au saut Saint-Louis, les Français ont parcouru environ 150 milles, Cartier peut donc conclure que cinquante et quelques milles le séparent encore du troisième saut: renseignement assez juste si l'on convient que ce dernier saut n'est autre que le Long-Saut de Carillon.⁵⁶

Le soir de la même journée, les voyageurs sont de retour à leurs barques; quelques jours plus tard ils reentraient à Charles-Bourg-Royal. Jusqu'où les explorateurs s'étaient-ils avancés, cette fois, au delà du saut

⁵⁶ Biggar, *The Voyages of Cartier*, pp. 257-58. Gustave Lanctôt, *l'Itinéraire de Cartier à Hochelaga*, (M. S. R. C.), 1930, section I, pp. 134-38.

Saint-Louis? Pour tout point de repère, nous ne possédons qu'une seule désignation géographique: *Totamagy*, la dernière de toutes celles qu'on trouve à l'ouest sur le fleuve. Et ce nom qui figure sur la carte de Vallard (1547) et sur quelques autres, avec des variantes orthographiques, n'est sans doute qu'une légère déformation du mot Tutonagny dont il est question dans la relation de Cartier:⁵⁷ « ville » que le découvreur situe à deux lieues du saut de l'île Sainte-Hélène. La carte de Vallard offre encore ceci de nouveau, sur toutes les cartes antérieures du Saint-Laurent, que la rive méridionale porte, pour la première fois, toute une nomenclature: preuve assez manifeste qu'à son retour d'Hochelaga, Cartier avait longé avec attention cette rive du fleuve d'où l'on pouvait aller, avait assuré Donnacona, au pays de la canelle et du girofle.

L'hiver passa. On atteignit le printemps et M. de Roberval n'arrivait point. A la mi-juin 1542 nous retrouvons Cartier dans la rade de Saint-Jean de Terre-Neuve, tournant le dos au Canada, en route pour la France.⁵⁸ Il s'en allait avec ses trois vaisseaux, emportant armes et bagages, n'ayant rien laissé derrière lui.⁵⁹ Dans le port de Saint-Jean d'autres voiliers aux couleurs françaises se balançaient. C'étaient ceux du lieutenant-général.

Enfin il arrivait. Nous l'avions laissé à Saint-Malo, le jour du départ de Cartier, se dirigeant vers Honfleur,

⁵⁷ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, p. 257.

⁵⁸ Biggar, *A Collection of documents* . . . , p. 457.

⁵⁹ Biggar, *A Collection of documents* . . . , p. 463.

pour y mettre la dernière main à son propre embarquement. Des historiens lui ont prêté une course au Canada à l'automne de 1541. Il se serait embarqué à Honfleur le 23 août, pour un premier voyage de reconnaissance, aurait abordé au Cap-Breton, se serait même rendu à Port-Royal. D'après Lescarbot, au sommet d'une montagne, au nord de l'habitation de Poutrincourt, un bloc de pierre carré, couvert de mousse, perpétuait encore en 1605 le glorieux souvenir de Roberval. Il appert même que, certains jours, sous la conduite de l'abbé Fléché, la petite colonie de Port-Royal se rendait en pèlerinage à l'endroit historique.⁶⁰ L'histoire véritable est moins touchante. Quantité de documents établissent la présence de M. de Roberval, en France ou le long des côtes de France, pendant tout l'été, tout l'automne de 1541 et tout l'hiver de 1542. Il est bien vrai qu'il mit un jour à la voile. C'était le 22 août 1541. Et d'aucuns le crurent en route pour l'Amérique. Pendant ce temps-là, le « petit roi de Vimeu » guetté partout par d'importuns créanciers et usuriers, exerçait le métier de pirate aux abords de la Bretagne. En compagnie de l'un des pires « gueux de la mer », il capturait et rançonnait audacieusement vaisseaux français aussi bien qu'anglais et portugais.⁶¹ Devant l'irritation de François 1er, le favori dut pourtant s'embarquer. Il le fit le 16 avril 1542, à la Rochelle. Et c'est ainsi qu'arrivé à Terre-Neuve, le plus singulier des hasards voulut qu'il y rencontrât Cartier. On

⁶⁰ N.-E. Dionne, *La Nouvelle-France, De Cartier à Champlain*, (Québec, 1891), pp. 26-27.

⁶¹ Biggar, *A Collection of documents...*, pp. 304, 365, 378, 380, 404, 406, 407, 441, 561.

sait ce qui se passa entre les deux hommes. Cartier alla présenter ses hommages à Roberval . . . Quelques jours plus tard, en dépit d'un ordre contraire, il profitait de la nuit pour prendre la mer.

Les historiens ont cherché et cherchent encore les raisons véritables de cette désobéissance et d'une rupture si cavalière. Ce fait en apparence déconcertant ne l'est pourtant qu'à demi. Tout s'éclaircit, ou à peu près, si l'on se donne la peine de ressaisir les circonstances qui ont entouré le départ de Cartier du Cap Rouge. Ce jour-là, a-t-il cédé, comme le veut Champlain, à un accès de découragement: suite d'une seconde épidémie de scorbut qui l'aurait persuadé de l'absolue insalubrité du pays? Supposition que rend inadmissible un passage de la relation du voyage de Roberval, telle que nous l'a conservée l'Anglais Hakluyt. Aux nouveaux arrivants qu'ils viennent de rencontrer dans la rade de Saint-Jean de Terre-Neuve, Cartier et ses compagnons vantent le pays; ils en louent la richesse et la fécondité. On ne conçoit point qu'ils se soient tus sur son insalubrité; et il n'est pas vraisemblable qu'ils aient pu le faire. Selon le même texte d'Hakluyt, Cartier n'aurait fourni qu'une raison de son départ: son impuissance à tenir tête aux escarmouches harassantes des Indiens.⁶² Cette raison qui pourrait bien être la principale, s'accorde, en tout cas, avec la fin dramatique du troisième récit du découvreur. Ce récit s'achève brusquement, comme l'on sait, au moment de l'arrivée au Cap Rouge de l'expédition d'Hochelaga, alors que, devant les rassemblements et les menées inquiétantes

⁶² Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, p. 264.

des sauvages, Cartier donne l'ordre aux défenseurs des forts de se tenir prêts.⁶³ En septembre 1542, à Fontarbie, un fonctionnaire espagnol faisait subir à quelques pêcheurs de retour de Terre-Neuve, un interrogatoire sur les agissements de Cartier et de Roberval dans le Nouveau-Monde. Ces pêcheurs qui se trouvaient au port de Saint-Jean, au moment de la rencontre de Cartier et de Roberval, rapportent ce qu'ils ont pu apprendre des pêcheurs français et de l'équipage des deux flottes. Or ces témoignages confirment à leur tour les attaques des sauvages contre l'établissement du Cap Rouge. Ils nous apprennent même que, pendant l'hiver, les barbares auraient tué aux Français plus de trente-cinq hommes.⁶⁴ On se figure aisément l'effet de pareilles malencontres sur l'esprit de Cartier qui, en son illusion d'un pays très peuplé, s'exagérât naturellement les forces indigènes. Il quitte le Cap Rouge vraisemblablement dans les premiers jours de juin. A ce moment il pouvait avoir perdu tout espoir de renforts. Ces renforts fussent-ils d'ailleurs survenus, qu'une arrivée si tardive vouait à l'échec certain le convoi de Roberval. Qui le savait mieux que ces colons qui, débarqués eux-mêmes trop tard, et sans avoir eu le temps d'engranger ni récolte pour eux, ni fourrage pour leurs bêtes, avaient dû garder un dur souvenir de l'hiver 1541-42? Un indice semble établir néanmoins que Cartier espéra jusqu'au dernier moment. Le printemps venu, il avait fait ses semailles. Et lorsqu'à la fin de juillet, les gens de Roberval arrive-

⁶³ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, p. 259.

⁶⁴ Biggar, *A Collection of documents . . .*, pp. 451-63.

ront au Cap Rouge, ils apercevront un champ de blé encore debout, du blé qu'« avait fait semer Jacques Quartier », nous dit Jean Alphonse de Saintonge qui, dans un seul épi, compta 120 grains.⁶⁵ Mais, le mois de mai passé, toute attente parut vaine. Selon les *Us et coutumes* de la mer, un conseil se tint, sans doute, des principaux chefs de navires. L'équipage avait signé son engagement pour une durée de quinze mois qui allait bientôt expirer. Le conseil, peut-on présumer, se prononça sans balancer pour le retour.

Il n'est pas admissible que Cartier ait fait mystère à Roberval de son refus de retourner au Cap Rouge. Il s'ouvrit au contraire de son sentiment et avec tant d'éclat et sur un ton si catégorique que, dans la rade de Saint-Jean de Terre-Neuve, des pêcheurs étrangers comme ceux de Fontarabie en furent informés.⁶⁶ A peine plus vraisemblable un départ précipité pour la gloire futile d'aller montrer au roi l'or et les diamants qu'on croyait avoir cueillis. Sur ces découvertes, le roi n'avait guère à apprendre, Macé Jalobert et Etienne Noël lui en ayant porté la nouvelle l'automne précédent. Mais vraiment qu'est-il besoin de tant d'explications quand il n'est pas si difficile de se figurer les sentiments de Cartier pour le chef de flotte et le colonisateur improvisé, qu'il avait vu traqué par ses créanciers, sur les quais de Saint-Malo? Cet aventurier de mer, arrivé déjà trop tard, pour faire ses semailles, il le voyait encore en voie de perdre son temps dans un port de Terre-Neuve? Ni Cartier ni son équi-

⁶⁵ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 298.

⁶⁶ Biggar, *A Collection of documents* . . . , pp. 451-63.

page ne furent d'avis de s'associer à l'échec infaillible d'une entreprise d'héroïsme où les héros seraient les balayures des prisons de France. L'ancre fut levé pendant la nuit, manifestement pour s'épargner un éclat inévitable avec un personnage qu'on savait peu économe de violences.⁶⁷

M. de Roberval dut s'acheminer seul vers le lieu de son établissement. Son convoi se composait de trois vaisseaux et de 200 colons, la plupart, des prisonniers. Il avait cependant avec lui quelques gentilshommes, pour un bon nombre, de blason assez dédoré: messieurs de Sauveterre, de Lespinay, Noirefontaine, de Frotté, de la Brosse, de La Salle. Roberval pouvait compter surtout sur l'aide d'un excellent homme de mer, le fameux pilote Jean Alfonse de Saintonge.⁶⁸ Arrivé le 7 juin seulement à Terre-Neuve, le convoi n'en repartait qu'à la fin du mois, et pour n'atteindre le Cap Rouge que dans les derniers jours de juillet.⁶⁹ Le fleuve prit le nom de *France prime*, et Charles-Bourg-Royal devint France-Roy. (*Francy-Roy* et *Francy-Prime*, écrit Roberval).⁷⁰ Avant de partir, Cartier avait-il démoli forts et bâtiments? Dans le récit d'Hakluyt, Roberval se donne l'air de construire les deux forts: l'un au sommet du cap comprenant deux corps de logis, flanqués chacun d'une tour; l'autre au bord de la rivière, composé, lui aussi, de deux

⁶⁷ HARRISSE, *Notes pour servir à l'Histoire, à la Bibliographie et à la Cartographie de la Nouvelle-France* . . . , p. 12.

⁶⁸ Voir HARRISSE, *Notes pour servir à l'Histoire* . . . pp. 6-9.

⁶⁹ BIGGAR, *A Collection of documents* . . . , p. 265.

⁷⁰ BIGGAR, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 266. *Id.*, *A Collection of documents* . . . , p. 447.

corps de logis surmontés d'une tour à deux étages.⁷¹ Serait-ce cette construction qu'on aperçoit sur le Descelliers de 1550: assez vaste rotonde dont la haute tour laisse sortir une gueule de canon?

Ceci terminé, Roberval fit comme Cartier: il renvoya en France deux vaisseaux, sous le commandement de MM. de Senneterre et du capitaine Guinecourt, chargés de porter des nouvelles au roi et de revenir le printemps suivant avec des victuailles. L'heure était déjà venue de songer à l'hivernement qui fut ce qu'il devait être. Dès la mi-septembre, un rationnement sévère s'imposa. Le scorbut fit son apparition et emporta cinquante hommes. À ces horreurs s'ajoutèrent la pendaison d'un voleur, la mise aux fers de quelques autres, de généreuses distributions de coups de fouet à des hommes et à des femmes.⁷²

Sa commission enjoignait à Roberval une excursion au Saguenay. Il se mit en route le 6 juin 1543. Il remonta le fleuve,⁷³ à la tête d'une flottille imposante: huit barques et soixante-dix hommes. Troupe vraiment considérable pour ce que l'on avait de vivres et

⁷¹ Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 266.

⁷² Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier* . . . , p. 268.

⁷³ Et non la rivière Saguenay, comme l'ont écrit quelques historiens. (N.-E. Dionne, *De Cartier à Champlain*, pp. 38-39). Le texte d'Hakluyt dit expressément (Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, p. 269) qu'on fit voile contre le courant en quittant France-Roy: le Descelliers de 1550 porte, aux environs d'Hochelaga, l'indication suivante: « Jusques icy a esté Mons^r de Roberval ». Et l'on ne s'expliquerait pas autrement les détails abondants du routier de Jean Alphonse sur Hochelaga, son sol, ses Indiens, et la brève et hypothétique allusion du pilote au Saguenay. Il estimait que cette rivière conduisait « à la mer Pacifique ou bien à la mer de Cattay ». (Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, pp. 292-92.)

pour ce que le pays offrait de moyens de ravitaillement. La petite garnison de trente soldats laissée au fort avait ordre d'attendre Roberval jusqu'au 1er juillet. Le 14 juin, arrivaient à France-Roy une escouade d'explorateurs qu'on eût pris pour les premiers courriers d'un désastre. Ils apportaient, en effet, d'assez mauvaises nouvelles. Le commandant avait perdu une barque et huit hommes. Une seconde escouade faisait son apparition le 19. Roberval écrivait cette fois de l'attendre jusqu'au 22 juillet.

Ici s'achève malheureusement la relation d'Hakluyt. Le lieutenant-général a-t-il pénétré dans le pays plus avant que ne l'avait fait Cartier? Le routier de Jean Alfonse ne fournit de renseignement vers l'ouest, que sur la région d'Hochelaga. Au surplus la carte de Descelliers de 1550 porte, un peu plus haut que le lac d'Angoulême (Saint-Pierre), au pied d'une montagne qui fait penser au Mont-Royal, cette indication: *Jusques icy a esté Monsr de Roberval*. A cette excursion sur la route du Saguenay, si l'on joint celle de Jean Alfonse qui, de Terre-Neuve, monta par mer presque au 52° de latitude nord, à la recherche naturellement du fameux passage à Cathay, ces maigres résultats résument les explorations de 1542 et de 1543.

V

Il ne restait plus qu'à rapatrier les débris de la colonie de France-Roy. Cartier fut-il chargé de l'opération? Telle n'est point l'opinion de l'abbé Verreau, non plus que de Joüon des Longrais. Le texte capital

sur lequel s'appuient les partisans d'un quatrième voyage de Cartier au Canada, n'a trait, à la vérité, qu'à un loyer de navire pour deux voyages; et s'il n'est point douteux que Cartier fut du premier de ces voyages, il n'apparaît aucunement qu'il fut du second.⁷⁴ A dire vrai l'humiliation eût été un peu forte pour Cartier et l'ironie encore davantage pour M. de Roberval. Il est permis de penser que le « roi gentilhomme » épargna à l'un et à l'autre un aussi cruel châtiment. C'est à Paul d'Aussillon, lieutenant de Roberval, qu'incomba la tâche, à l'été de 1543, d'aller recueillir au Cap Rouge les débris du premier établissement français au Canada.⁷⁵ On devine ce que fut ce retour. Le « haut et puissant seigneur » parti pour aller bâtir, dans le Nouveau-Monde, des villes et des châteaux, n'en avait bâti qu'en Espagne. De l'aventure, il ne resterait, pour la perpétuer au Cap Rouge, qu'une pauvre ruine mise à jour il y a près de cent ans; un four à chaux, rempli de pierres calcaires à demi-brûlées.⁷⁶

Fin lamentable d'une expédition qui ne pouvait guère tourner mieux et dont c'était, à tout prendre, le sort le plus souhaitable. « L'événement le plus heu-

⁷⁴ Voici ce texte: « Et en ce qu'est du tier navire mettez pour dix-sept mois qu'il a esté audict voiage dudict Cartier, et pour huit mois qu'il a esté à retourner querir ledict Roberval audict Canada au péril de nauléage... ». (Voir Biggar, *A Collection of documents*... p. 483.) Il s'agit en ce document qui porte la date du 21 juin 1544, d'un règlement de comptes entre Cartier et Roberval. Au sujet de ce quatrième voyage de Cartier, on pourra consulter: Paul de Cazes, *M.S.R.C.*, 1884; Abbé Verreau, *M.S.R.C.*, 1890; *Bull. des rech. hist.*, IV, p. 140; *id.*, XXX, p. 353.

⁷⁵ Biggar, *A Collection of documents*..., pp. 471-72.

⁷⁶ N.-E. Dionne, *Jacques Cartier*, (Québec, 1889), p. 281.

reux, dans l'histoire de cette tentative, au point de vue des colons eux-mêmes et surtout au point de vue du futur peuple canadien », écrit Léon Gérin, « ce fut l'ordre envoyé par François 1er à Roberval, de revenir en France avec tout son monde « pour servir le roi par deça », suivant l'expression même de Lescarbot ».⁷⁷

CONCLUSION

Le malheur est que l'événement traîne après soi bien des suites mélancoliques. Une première tristesse frappe en cette histoire: et c'est la fin des deux explorateurs français. On aura déjà noté cette part de tragédie que portent en leur destin tous les découvreurs de notre Amérique. Jean Cabot disparaît après sa découverte et s'éteint dans un oubli qui enveloppe jusqu'au lieu et jusqu'à la date de sa mort; les deux premiers Corte-Real ont la mer pour tombeau; Verazzano est rôti vif et dévoré, à ce que l'on croit, par les Indiens;⁷⁸ Roberval meurt ruiné, et, par surcroît, affirme-t-on, assassiné.

Pour être moins violente, quelle fin imméritée que celle du pilote malouin! Cet homme appartient à la catégorie de ces hommes qui ont fait l'une des plus grandes choses de leur temps. Il meurt, le 15 septembre 1557, en petit bourgeois, en son modeste manoir de Limoilou, près de Saint-Malo. Dans la France

⁷⁷ Léon Gérin, *The Canadian Historical Association*, (Historical papers), 1931, p. 59.

⁷⁸ Voir Gabriel Gravier, *Les Voyages de Verazzano sur les côtes d'Amérique, avec des marins normands, pour le compte du roi de France, en 1524-1528*, (Rouen, 1898), pp. 14, 32.

d'alors sa disparition ne fera pas plus de bruit que celle du plus modeste membre de sa confrérie de marins. Deux portraits ont été conservés du découvreur : l'un qui est à l'hôtel de ville de son lieu natal, nous le représente tel que l'imagerie l'a popularisé : tête coiffée du bérêt marin, figure de grand volontaire avec sa mâchoire fermée, ses arcades retroussées, et des yeux, qu'on dirait braqués sur quelque grand avenir ; l'autre portrait, conservé jadis au département des estampes de la Bibliothèque impériale, est celui d'un vieillard à barbe touffue, avec de fort beaux yeux, des yeux souffrants dans un visage où se lit la mélancolie des grandes carrières manquées. En ces deux images, tout l'homme et toute son histoire.

Je me trompe : Cartier et Roberval auront une survivance. La littérature la leur fera et par la plume de deux de ces intellectuels avant la lettre qui, pendant tout l'ancien régime, et de parti pris ou non, s'appliqueront si bien à décrier l'oeuvre coloniale française. Rabelais s'attachera aux troussees de Cartier ; Marguerite de Navarre aux troussees de Roberval. Cartier n'avait pas résisté à la fantaisie d'introduire en ses relations quelques extravagances. Il racontera avoir suivi à la piste, un jour, une bête fauve à deux pieds ; trop complaisamment aussi, il avait recueilli les contes de Donnacona qui, lui, affirmait l'existence de pygmées ou d'êtres humains n'ayant qu'une jambe,⁷⁹ une cuisse

⁷⁹ Beaucoup d'Indiens croyaient à l'existence des Pygmées. (Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, p. 221, note 40). — Les cartes d'alors nous montrent toutes sortes d'hommes monstrueux, en particulier l'homme d'une seule jambe, et ce, en Afrique et dans l'Asie du Nord. (Voir Abbé Anthiaume, *Pierre Descelliers, Père de l'hydrographie et de la cartographie françaises*, 1926, p. 20.)

et un pied fort grand, deux mains au même bras, etc. « Singularitez » qu'il n'est pas rare de rencontrer à l'époque, dans la littérature de voyage. « Si une relation est entièrement dénuée de merveilleux », note ironiquement Charlevoix, « on ne la lit point, c'est-à-dire, qu'on exige d'un Voyageur qu'il nous amuse, même aux dépens de sa réputation: on veut le lire avec plaisir, et avoir le droit de se moquer de lui » . . .⁸⁰

Rabelais, ce caricaturiste de lettres, ayant trouvé sur son chemin le découvreur du Canada et son *Brief récit* paru en 1545, jugea plaisant de leur faire une place dans le *Cinquiesme et dernier Livre des faicts et dicts héroïques du bon Pantagruel*. Cartier sera mis au nombre des naïfs, victimes de *Ouyr-dire*, le personnage à « la gueule fendue jusques aux oreilles » et qui a « dedans la gueule sept langues ou la langue fendue en sept ». C'est en la compagnie de ce singulier personnage que des auditeurs deviennent « clerks et savants en peu d'heures et parlaient prou de choses prodigieuses . . . des Troglodites, des Hymantopodes, des Blemmyes, des Ganifasantes, . . . de tous les diables, et tout pour *Ouyr-dire*. » Là, dit Rabelais, qui allonge toute une énumération de dupes, « je vis . . . Jacques Cartier . . . et ne scay combien d'autres modernes historiens cachées derrière une pièce de tapisserie, en tapinois escripvans de belles besongnes, et tout pour *Ouyr-dire* ».

⁸⁰ Charlevoix, *Histoire et Description générale de la Nouvelle-France* . . . , I, p. 24. Les cartographes imitaient en cela les auteurs de Relations. « Les cartographes du temps acceptaient des légendes qu'ils savaient fausses, afin de satisfaire le goût de leurs contemporains ». Abbé Anthiaume, *Pierre Descelliers, Père de l'hydrographie et de la cartographie françaises*, 1926, p. 19.

Après la parodie vint la littérature terrifiante. Roberval, partant pour l'Amérique, aurait emmené avec lui une cousine ou une nièce du nom de Marguerite, une Périgourdine de Nontron. L'ayant surprise pendant la traversée en des liaisons suspectes avec un gentilhomme, il l'aurait déposée avec sa vieille servante et le gentilhomme galant, dans une des îles du Golfe, l'île des Démon, qui allait devenir l'île de la Demoiselle.⁸¹ Le gentilhomme et la servante moururent. Au bout de deux ans et cinq mois, un terre-neuvier breton, attiré par la fumée d'un signal, recueillait l'infortunée Marguerite, à moitié folle de terreur, se croyant le jouet d'esprits diaboliques. La première, avant Thevet qui l'a aussi consignée en sa *Cosmographie*, Marguerite de Valois, reine de Navarre, s'empara de l'histoire de la pauvre fille reléguée, pendant vingt-neuf mois, sur une roche déserte; elle en fit une des nouvelles de son *Heptaméron*. Tôt oublié pour son aventure coloniale, Roberval allait survivre avec cette auréole de tortionnaire. Image assez lugubre que le public de la cour et des lettres garderait de la Nouvelle-France.

L'histoire du premier établissement français en Amérique du Nord, serait donc l'histoire d'un avortement. Et, pendant près de trois quarts de siècle, la pensée de la France aurait l'air de se détourner du

⁸¹ L'île de la Demoiselle, près de l'embouchure de la rivière Saint-Paul ou des Saumons. Voir aussi des îles de la Demoiselle, dans le routier de Jean Alphonse, (Biggar, *The Voyages of Jacques Cartier*, pp. 284-85). Ces îles sont fixées à trente-six lieues des îles de Blanc-Sablon, « à cinquante degrez et trois quartz de la haulteur du polle artique ».

Nouveau-Monde. « C'est ainsi que de tout temps », gémit plus tard Lescarbot, « nous avons fait des levées de boucliers, que nous nous sommes portés avec ardeur à des grandes entreprises, que nous avons projeté des beaux commencemens, et puis nous avons tout quitté, et nous sommes contentez d'avoir vu le païs, rendans ce nom de Nouvelle-France plus illustre qu'une Chimère ». ⁸²

En cet abandon du Canada, faut-il voir, comme beaucoup l'ont fait, le désenchantement répandu un peu partout par le faux mirage de l'or? « Car alors, plus encore qu'aujourd'hui », observe Charlevoix, « une Terre étrangère, qui ne produisait ni or ni argent, n'était comptée pour rien ». ⁸³ Indéniablement la déception fut vaste pour le roi, et d'autant plus que de grands espoirs l'avaient enfiévré. Les nouvelles envoyées du Cap Rouge, par Cartier, s'étaient répandues en France comme une traînée merveilleuse. On se prit à croire à la découverte d'une Golconde. Dans la rade de Saint-Jean de Terre-Neuve, lorsqu'en juin 1542 y passa le découvreur, la rumeur de son chargement fabuleux courut, comme un courant magnétique, d'un navire à l'autre. L'heureux conquistador emportait en ses cales, allait-on répéter jusqu'en Europe, 11 barriques d'or, 7 d'argent, un boisseau de rubis et de diamants, et, le non moins étonnant, 15 quintaux de

⁸² *Histoire de la Nouvelle-France...*, (Paris, 1866), I, p. 218.

⁸³ *Histoire et Description générale de la Nouvelle-France...* (éd. en 6 vols) ..., I, p. 23.

perles et de pierres précieuses.⁸⁴ Soumis à l'épreuve du feu, à Terre-Neuve, en présence de M. de Roberval, les diamants s'étaient révélés d'excellente qualité. Hélas! en France, l'épreuve leur serait moins favorable. Or et diamants se muèrent en pyrites de fer ou de cuivre. Et, de là, écrira Thevet, « est tiré le proverbe aujourd'hui connu partout: *C'est un diamant du Canada* ». ⁸⁵ Le roi s'était réservé un tiers des profits de l'expédition. On devine que sa part n'embarrassa point son portemonnaie.

Ainsi s'évanouissait le prestigieux mirage qui avait fait entreprendre les premières expéditions aux terres neuves. Si cruelle néanmoins qu'on la veuille faire, cette déception aurait-elle fait suspendre, elle seule le dessein de colonisation, but nouveau de l'effort français à partir de 1538? N'en doutons pas: la reprise de la guerre contre l'Espagne et contre l'Angleterre, l'état de l'Europe, « vision d'enfer » en cette dernière moitié du seizième siècle, vont déterminer, plus que tout, le désintéressement de la France; mais, sans nul doute aussi, le pitoyable échec de Roberval y aura-t-il contribué pour sa part. Mal conçu, mal financé, mal exécuté, ce premier essai de colonisation ne pouvait aboutir qu'au désastre. En France où l'on pardonne tout à l'enthousiasme, sauf de ne pas réussir, le retentissement serait long de cet insuccès. Sully s'en souviendra, sans doute, lorsqu'il écrira que « la création des colonies est chose disproportionnée au natu-

⁸⁴ Biggar, *A Collection of documents...*, pp. 451, 457, 459, 461.

⁸⁵ Cité par Charles de La Roncière, *Jacques Cartier*, (Paris, 1931), p. 176.

rel et à la cervelle des Français.» Ne dirait-on point d'ailleurs qu'en ce raccourci de quelque huit ans, qui va de 1535 à 1543, la France ait voulu esquisser comme une ébauche, comme un tableau préfiguratif de ce que sera plus tard, en Amérique du Nord, un siècle et demi de son histoire coloniale? Dans la conception, autant que l'on peut souhaiter d'enthousiasme et de grandeur; mais, dans l'exécution, la continuelle incohérence et l'incurie sans fin, un labeur tout en à-coups, en incessantes reprises, une contribution humaine insuffisante, une finance tout en espoir, des mains trop prises en l'engrenage européen pour être libres d'agir ailleurs; et, cependant, et, presque autant que l'incohérence et l'imprévoyante incurie, un labeur patient, ordonné, une volonté passionnée de faire grand, de courir aux horizons vastes; et tant d'héroïsme éclatant ou obscur, et tant de prières et de sacrifices d'âmes admirables, que, de tout cela, et l'on ne sait par quelle merveille, la Providence fera jaillir une grande chose.

La grande chose, pourquoi ne pas dire qu'elle se trouve déjà en ces premières entreprises de François Ier, et qu'un autre malheur fut de ne pas la voir? Les Français de cette époque eurent tort de juger légèrement l'oeuvre qui venait de s'accomplir. Indéniablement la découverte du Canada reste en un sens une oeuvre collective. Elle fut préparée par l'exploration de la façade atlantique de l'Amérique du Nord. Et à cette exploration ont collaboré navigateurs anglais, portugais, espagnols et français. Mais la découverte de l'intérieur d'un pays tout autre que le pays des côtes de Terre-Neuve et du Labrador, la révélation d'un conti-

nent de largeur aussi vaste que celui qu'avait circumnavigué Magellan, et la trouvaille de l'immense réseau fluvial, de ces voies désormais ouvertes vers le fabuleux hinterland américain, tout l'ensemble de cet effort et de ces gains, réalités considérables, on peut dire que c'est une oeuvre, une gloire exclusivement française. Qu'importe qu'on prenne encore ces terres pour « un bout de l'Asie » et que Jean Alfonse de Saintonge lui-même soit d'avis qu'elles « tiennent à la Tartarie » ? L'illusion qui va bientôt tomber, n'entame en rien les résultats acquis.

Les cartographes de toutes nations vont tout de suite reconnaître l'oeuvre française en s'appropriant, pour cette partie du continent, la topographie de Cartier et voire sa toponymie. Golfe, fleuve, emprunteront au découvreur malouin et ses délimitations géographiques et sa nomenclature: empreinte française malheureusement trop effacée aujourd'hui, faut-il le dire en passant?... par la manie de certaines gens d'apposer partout la griffe du lion et par l'insouciance manie de quelques autres de tout laisser faire et de tout subir.

Car c'est un véritable droit de premier occupant que Cartier vient d'acquérir à son pays sur cette immense terre. Le droit de propriété sur les nouveaux mondes s'est défini et précisé au cours d'une lente évolution. Fondé d'abord sur la donation pontificale, puis sur la priorité de la découverte, puis sur la prise de possession par emblème religieux ou administratif, ce n'est à vrai dire qu'au dix-neuvième siècle qu'on exigera de façon définitive l'établissement effectif, comme base de la souveraineté. A l'heure où nous sommes, on peut

dire que, par ses explorations, ses érections de croix et de forts, son essai d'établissement, le tout consigné en ses relations de voyage et en ses cartes, Cartier avait satisfait aux plus sévères exigences. Aussi nulle puissance, et pas même l'Espagne, ne voudra contester sérieusement le droit de la France.

Mais alors quel cadeau le pilote malouin ne venait-il pas d'offrir à son pays? A la pensée de l'immense richesse mise à la portée de l'ancien monde par la découverte de Colomb, l'historien anglais J. R. Seely, écrivait: « Par cette découverte, les nations de l'Europe héritaient d'une propriété foncière si énorme, qu'elle aurait aisément pu faire de tous les pauvres du vieux continent autant de propriétaires fonciers ».⁸⁶ Que ne valait point à la France l'acquisition de cette portion américaine de l'héritage d'Adam! Elle aura beau faire, le cadeau est d'un tel prix et d'une telle proportion, qu'invinciblement elle en serait de nouveau fascinée. Une entreprise de grande taille s'était dressée devant elle, à la mesure de l'esprit français qui, de plus en plus, s'avancait vers les vastes conceptions. Le rêve aurait le sort de ces plans de grand oeuvre qui, une fois conçus, peuvent traîner longtemps dans l'esprit, mais dont le dynamisme ou la puissance de suggestion ne laissent de repos à l'homme qu'il ne les ait ressaisis, pour les projeter dans la vie.

Telle est l'oeuvre de Jacques Cartier de Saint-Malo de l'île en Bretagne. Découvreur de ce pays, il l'est

⁸⁶ J. R. Seely, *L'Expansion de l'Angleterre* (trad. de Baillet et Rambaud), Paris, 1901, p. 72.

au plus haut titre et dans la plénitude du mot. Il a fait mieux que d'en montrer le chemin; il en a révélé la grandeur et les plus riches aspects; il l'a fait assez grand et assez beau pour lui conquérir l'une des plus nobles souveraines: la France.

Le Canada, fils de Cartier, voudra-t-il se demander s'il a compris lui-même la grande oeuvre du pilote malouin, s'il lui a rendu pleine et équitable justice? La gloire est une justice humaine. Souvent elle retarde. Mais il semble qu'elle ait des réserves de palmes pour les tombes ou les statues qu'elle a trop négligées. Souhaitons qu'un jour, à Gaspé, au Cap Rouge ou ailleurs, un monument s'élève, digne de l'homme et de l'oeuvre: hommage d'un grand pays à un grand Français!



BIBLIOTHÈQUE
SAINT-SULPICE

SAINT-LOUIS
BIBLIOTHEQUE

BIBLIOGRAPHIE

LA DÉCOUVERTE DU NOUVEAU-MONDE

Note de l'auteur. — La présente bibliographie ne prétend nullement être complète. Il y faudrait un volume. Elle veut tout au plus fournir aux étudiants quelques utiles indications.

ANDRÉ, Marius, *La Véristique aventure de Christophe Colomb*, (Le roman des grandes existences), Paris, Plon, 1921.

BERTRAND, Louis, *Histoire d'Espagne*, Paris 1932.

BOSSUAT, Robert, *Histoire de la littérature française. Le Moyen Age*. (Publiée sous la direction de J. Calvet), Paris 1931.

BURON, Edmond, *Ymago Mundi de Pierre d'Ailly*, (Texte latin et traduction française des quatre traités cosmographiques de d'Ailly et des notes marginales de Christophe Colomb. Etude sur les sources de l'auteur), Paris 1928, 3 vols.

DÉPREZ, Eugène, *Les Causes et les Origines des grandes découvertes* (The Canadian Historical Association, Report of the annual meeting, 1930).

GUIRAUD, Jean, *Histoire partielle, Histoire vraie*, Paris 1912, II.

HALPHEN, Louis, *L'Essor de l'Europe*. (Peuples et civilisations, Histoire générale publiée sous la direction de Louis Halphen et Philippe Sagnac), Paris, Alcan, 1929. (Voir aussi le tome VII de la même série: *La fin du Moyen Age*).

HAUSER et RENAUDET, Henri Hauser et Augustin Renaudet: *Les Débuts de l'Age moderne*, (Peuples et civilisations, Histoire générale publiée sous la direction de Louis Halphen et de Philippe Sagnac). Paris, Alcan, 1929.

HARRISSE, Henry, *Bibliotheca America Vetustissima. A Description of Works relating to America published between the years 1491 and 1555*, New York 1866.

HARRISSE, Henry, *Le Quatrième centenaire de la Découverte du Nouveau-Monde* . . . , Gênes 1892.

HARRISSE, Henry, *Christophe Colomb, son origine, sa vie, ses voyages, sa famille et ses descendants*. D'après des documents inédits tirés des archives de Gênes, de Savoie, de Séville et de Madrid. Etudes d'histoire critique. Paris 1884, 2 forts volumes grand in-8, avec cartes et neufs tableaux généalogiques.

LANGLOIS (Le colonel), *L'Amérique pré-colombienne et la conquête européenne*, (t. IX de l'*Histoire du monde*, publiée sous la direction de M. E. Cavaignac, Paris 1928).

ANDRÉ, Marius, *La Véristique aventure de Christophe-Colomb*,

- PASTOR, Louis, *Histoire des Papes depuis la fin du Moyen Age*, t. VI.
- RONCIÈRE, Charles de La, *The Map of Christopher Columbus*, Paris 1924.
- TERMIER, Pierre, *A la gloire de la Terre*, (Paris 1924).
- VIGNAUD, Henri, *Le vrai Christophe Colomb et la légende*, Paris, Auguste Picard, 1921.
- YULE (Colonel Henry), *The Book of Ser Marco Polo, the Venetian*, (2 vols), London 1871.

LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE DU NORD

Les Anglais

- BEAUDOIN, (J.-D.), *Jean Cabot (Le Canada français, Revue)*, 1888, t. I.
- BIGGAR, H. P., *Les Précurseurs de Jacques Cartier*. Published from the originals with translation, notes and appendices, Ottawa 1924. Publications of the Public Archives of Canada, No 11.
- BIGGAR, H. P., *The Voyages of the Cabots and the Corte-Real to North America and Greenland, 1497-1503*. (Extrait de la *Revue Hispanique*, tome X, Paris 1903).
- BOOK OF OLD MAPS, (A), *Delineating American History from the earliest days down to the close of the Revolutionary War*, compiled and edited by Emerson D. Fite and Archibald Freeman. (Cambridge, Harvard University Press, 1926).
- BREBNER, John Bartlet, *The Explorers of North America, 1492-1806*, London 1933.
- Catalogue des Cartes, Plans et Cartes marines conservés au dépôt des Cartes des Archives canadiennes*, Ottawa 1912.
- DAWSON, Samuel Edward, *The Lines of Demarcation of Pope Alexander VI and the Treaty of Tordesillas, A.D. 1493 and 1494* (M. S. R. C., vol. V, section 2°, pp. 467-546).
- DAWSON, Samuel Edward, *The voyages of the Cabots in 1497 and 1498: with an attempt to determine their landfall and to identify their Island of St. John*. (M. S. R. C., 1894, section II, p. 57).
- DAWSON, Samuel Edward, *The voyages of the Cabots. Latest phases of the controversy*. (M. S. R. C., 1897, section II, pp. 139-269).

- GANONG, W. F., *Crucial Maps in the Early Cartography and Place-Nomenclature of the Atlantic coast of Canada*, (Mémoires de la Société Royale du Canada, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933).
- HARRISSE, Henry, *Jean et Sébastien Cabot. Leur origine et leurs voyages, Etude d'Histoire critique suivie d'une cartographie, d'une bibliographie et d'une chronologie des voyages au nord-ouest de 1497 à 1550, d'après des documents inédits*. Paris, M.D.CCC.LXXXII.
- HARRISSE, Henry, *Did Cabot return from his second voyage?* 1898, (Tirage à part de *l'American Historical Review*).
- HARRISSE, Henry, *John Cabot the Discoverer of North America and Sebastian his Son. A Chapter of the Maritime History of England under the Tudor*, Londres 1896.
- HARRISSE, Henry, *John Cabot's Discovery of North America: the alleged Date and Landfall*. (Reprinted from « The Forum » for June 1897).
- HARRISSE, Henry, *Sébastien Cabot, navigateur vénitien*, Paris 1895.
- HARRISSE, Henry, *Sébastien Cabot, Pilote-major de Charles-Quint*, Paris 1909.
- HARRISSE, Henry, *The Outcome of the Cabot Quater-Centenary*, (New York, 1898).
- KOHL, J. G., *Documentary History of the State of Maine*, (Edited by William Willies) with an appendix on the Voyages of the Cabots, by M. D'Avezac, of Paris, etc., etc. Portland, Bailey and Noyes, 1869.
- O'BRIEN, The Most Reverend Archbishop, *Cabot's Landfall and Chart: Some criticisms Answered*. (Mémoires de la Société royale du Canada, vol. V., section II, pp. 427-55).
- POWELL, F. York, et T. F. Tout, *Histoire de l'Angleterre des origines à nos jours*, (Traduction française par Edouard Guyot), Paris 1932.
- THACHER, John Boyd, *The Cabotian Discovery*, (M. R. S. C., 1897, section II, pp. 279-309). Voir aussi dans le même vol. Appendix to section II, p. 429.
- WINSHIP, George Parker, *Cabot Bibliography, with an introductory essay on the careers of the Cabots based upon an Independent Examination of the Sources of Information*. London: Henry Stevens, Son and Stiles; New York: Dodds, Mead and Company, 1900.
- WINSHIP, George Parker, *Some facts about John and Sebastian Cabot*. (Proceedings of the American Antiquarian Society, 1900, pp. 1-22).

WILLIAMSON, James A., *The Voyages of the Cabots and the English Discovery of North America under Henry VII and Henry VIII*, (London 1929).

LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE DU NORD

Les Portugais, les Espagnols, les Français

ANTHIAUME, L'abbé A., *Cartes marines, Constructions navales, Voyages de découverte chez les Normands, 1500-1650*, 2 vols, Paris 1916.

ANTHIAUME, L'abbé A., *Pierre Descelliers, Père de l'Hydrographie et de la Cartographie françaises*. Edité par les soins de la Société « Les Amys du vieux Dieppe », 1926.

BEUCHAT, H., *Manuel d'Archéologie américaine*, Paris 1912.

BESSON, Maurice, *Histoire des colonies françaises*, Paris 1931.

GRAVIER, Gabriel, *Les Normands sur la Route des Indes*, (Discours de réception à l'Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Rouen, lu le 13 avril 1880). Rouen 1880.

GRAVIER, Gabriel, *Les Voyages de Giovanni Verazzano*, sur les côtes d'Amérique avec des marins normands, pour le compte du roi de France en 1524-1528. Rouen 1898.

GUENIN, Eugène, *Ango et ses pilotes*, (Paris 1901).

HANOTAUX, (Gabriel), et MARTINEAU, (Alfred), *Histoire des colonies françaises et de l'expansion de la France dans le Monde*, (Paris 1929), t. I.

HARRISSE, Henry, *La Cartographie vérazzanienne*, Paris 1896.

HARRISSE, Henry, *The Discovery of North America*, A critical, documentary, and historic investigation . . ., (London and Paris 1892).

HARRISSE, Henry, *Les Corte-Real et leurs voyages au nouveau monde*, Mémoire lu à l'Académie des inscriptions et belles-lettres dans sa séance du 1er juin 1883 — Paris 1883.

HARRISSE, Henry, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve et des Pays circonvoisins, 1497-1501-1769*. Essais de géographie historique et documentaire. Paris et Londres MDCCCC.

PRESTAGE, Edgar, *The Portuguese Pioneers*, London 1933.

- SARRAUT, A., *Grandeur et servitude coloniales*, Paris 1931.
 WINSOR, Justin, *Narrative and critical History of America*, Boston and New York, 1889.

LES VOYAGES DE CARTIER

- ALFONCE, (Jean Alfonse, Saintongeois), *Les voyages aventuriers du Capitaine Jean Alfonse, Saintongeois, contenant les Reigles & enseignemens nécessaires à la bonne & seure navigation. Plus le moyen de se gouverner, tant envers les Barbares qu'autres nations d'une chacune contrée, les sortes de marchandises qui se trouvent abondamment en icelles; Ensemble ce qu'on doit porter de petit prix pour trocquer avec iceux, afin d'en tirer grand profit.* A Rouen, chez Thomas Mallard, libraire; près le Palais, devant l'hostel de ville, 1578.
- Brief recit, & succincte narration, de la nauigation faicte es ysls de Canada, Hochelaga & Saguenay & autres, avec particulières meurs, langaige, & cerimonies des habitans d'icelles: fort delectable à veoir.* Avec privilège. (Paris 1545).
- A Shorte and brieve narration of the two nauigations and Discoveries to the Northwest partes called New Frawnce: First translated out of French into Italian, by that famous learned man Gio: Bapt: Ramutius, and now turned into English by John Florio: Worthy the reading of all Venturers, Travellers, and Discoverers. Imprinted at London by H. Bynneman, dwelling in Thames streete, neere unto Baynardes Castell. Anno Domini. 1580.
- Discours du voyage fait par le capitaine Jaques Cartier aux Terres-neufves de Canada, Norembergue, Hochelaga, Labrador, & pays adiacens, dite nouvelle France, avec particulières moeurs, langage, & cérémonies des habitans d'icelle.* A Rouen, de l'imprimerie de Raphaël du Petit Val, Librairie & Imprimerie du Roy, à l'Ange Raphaël, M.D.XCVIII. Avec Permission.
- Certaine voyages containing the Discoverie of the Gulfe of Saint Laurence to the West of Newfoundland, and from thence up the river of Canada, to Hochelaga, Saguenay, and other places: with a Description of the temperature of the climate, the disposition of the people, the nature, commodities and riches of the soile, and other matters of speciall moment. — The first relation of Jacques Carthier of Saint Malo, of the New land called New France, newly discovered in the yere of our Lord 1534. — A shorte and brieve narration of the*

navigation made by the commandement of the King of France, to the Islands of Canada, Hochelaga, Saguenay, AND divers others which now are called New France, with the particular customes, and manners of the inhabitants therein. — The third voyage of discovery made by Capitaine Jaques Cartier, 1540, unto the Countreys of Canada, Hochelaga, and Saguenay. — The Voyage of John Francis de la Roche Knight, lord of Roberval, with three tall ships to the countries of Canada, Hochelaga, and Saguenay, 1542. — Extraits du Third and Last Volume of the Voyages, Navigations, Traffiques and Discoveries of the English Nation, and in some few places, where they have not been, of strangers, performed within and before the time of these hundred yeeres, to all parts of the New Found world of America, or the West Indies, from 78 degrees of Northerly to 57 of Southerly latitude, etc., etc., etc. Collected by Richard Hakluyt Preacher, and sometimes student of Christ-Church in Oxford. Imprinted at London by George Bishop, Ralfe Newberie, and Robert Barker. Anno Dom. 1600.

AVEZAC (M. d') : *Bref Récit et Succincte Narration de la Navigation faite en MDXXXV et MDXXXVI par le capitaine Jacques Cartier aux îles de Canada, Hochelaga, Saguenay et autres*. Réimpression figurée de l'édition originale rarissime de MDXLV avec les variantes des manuscrits de la Bibliothèque impériale. Précédée d'une brève et succincte Introduction historique par M. D'Avezac, Paris, Librairie Tross. Passage des deux Pavillons (Palais Royal), no 8, 1863.

BAXTER, Phinney, *A memoir of Jacques Cartier, sieur de Limoilou. His voyages to the St. Lawrence*, (New York, London, 1905).

BEAUGRAND-CHAMPAGNE, A., *Le Chemin d'Hochelaga*, (Mémoire de la Société royale, 1923, section 1ère, pp. 17-24).

BIGGAR, H. P., *The Voyages of Jacques Cartier*. Published from the originals with translation, notes and appendices, Ottawa 1924. — Publications of the Public Archives of Canada, No 11.

BIGGAR, H. P., *A Collection of Documents relating to Jacques Cartier and The Sieur de Roberval*, (Publication of the Public Archives of Canada No. 14), Ottawa 1930.

BORDERIE (Arthur de la), *Documents inédits sur Jacques Cartier et ses compagnons*, 1555. (*Revue de Bretagne et de Vendée*. Directeur: Arthur de la Borderie . . ., Nantes, place du Commerce 4, 1880. 8-vo, 5e série, tome VIII).

CAZES (Paul de), *Deux points d'histoire*, (Mémoires de la Société royale, pour l'année 1884, t. II, pp. 1-6).

- CHALAMET (Antoine), *Les Grands Français. Les Français au Canada*, (découverte et colonisation). Collection Picard. Bibliothèque d'éducation nationale . . . Paris. Librairie Picard. Bernheim et Cie, 11, rue Soufflot, 11.
- CHARLEVOIX, le P. de Charlevoix, de la Compagnie de Jésus, *Histoire et Description générale de la Nouvelle-France avec Le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, tome premier, Paris M.DCC. XLIV.
- CHARTON, Edouard, *Voyageurs anciens et modernes. Voyageurs modernes*, seizième, dix-septième et dix-huitième siècle. — Jacques Cartier, voyageur français, (1534-1542). Paris 1857.
- CHAUVEAU, P.-J.-O., *Discours prononcé lors de l'inauguration du monument Cartier-Bréboeuf le 24 juin 1889*. Montréal 1889.
- CHEVALIER, H.-Emile, *Les grands coureurs d'aventures, Jacques Cartier*, Paris 1868.
- CUNAT, Charles, *Saint-Malo illustré par ses marins. Précédé d'une notice historique sur cette ville depuis sa fondation jusqu'à nos jours*. Rennes, 1857.
- DAWSON, J. W., *Notes on Aboriginal Antiquities recently discovered in the Island of Montreal*. (The Canadian Naturalist and Geologist, t. V, Montreal 1860, pp. 430-49).
- DIONNE, N.-E., *Jacques Cartier*, Québec 1889.
- DIONNE, N.-E., *La Nouvelle-France de Cartier à Champlain, 1540-1603*, Québec 1891.
- DIONNE, N.-E., *La Petite Hermine de Jacques Cartier*. (Galerie Historique, t. VIII), Québec 1913.
- FAILLON, *Histoire de la colonie française en Canada*, t. I, (Ville-Marie, Bibliothèque paroissiale, 1865).
- FERLAND, Abbé J.-B.-A., Professeur d'Histoire à l'Université Laval, *Cours d'Histoire du Canada*, Première partie, 1534-1663, Deuxième édition, Québec 1882.
- GAFFAREL, Paul, *Les Français au delà des mers. Les Découvreurs français du XIVe au XVIe siècle. Côtes de Guinée, du Brésil et de l'Amérique du Nord*. Ouvrage orné de 3 cartes et de 2 portraits. Paris 1888.
- GANONG, W. F., *Jacques Cartier's First Voyage*, Mémoires de la Société royale du Canada, pour l'année 1887, t. V, pp. 121-36.
- GANONG, W. F., *The Cartography of the Gulf of St. Lawrence from Cartier to Champlain*. Mémoires de la Société royale du Canada, 1889, section IIe, pp. 17-59.

- GÉRIN, Léon, *La première tentative de colonisation française en Amérique, François I, Jacques Cartier, Roberval*. (*The Canadian Historical Association, Historical papers*, 1931).
- GUENIN, Eugène, *La Nouvelle-France*, t. I, Paris 1898.
- GUÉRIN, Léon, *Les Navigateurs français, Histoire des Navigations, Découvertes et Colonisations françaises*, Paris 1846.
- HARRISSE, Henry, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve et des Pays circonvoisins, 1497-1501-1769. Essais de Géographie historique et documentaire*, Paris, London, MDCCC.
- HARRISSE, Henry, *Notes pour servir à l'Histoire, à la Bibliographie et à la Cartographie de la Nouvelle-France et des Pays adjacents, 1546-1700*, Paris 1872.
- HARVUT, H., (Secrétaire de la mairie de Saint-Malo), *Jacques Cartier. Recherche sur sa personne et sur sa famille*, Nantes, 1884.
- HOWLEY, M.F., (Right Reverend), *Cartier's Course — A last Word*, *Mémoires de la Société royale du Canada*, t. XII, pp. 151-81.
- LANCOT, Gustave, *L'Itinéraire de Cartier à Hochelaga*, *Mémoires de la Société royale du Canada*, 1930, section Ière, pp. 115-41.
- LESCARBOT, Marc, *Histoire de la Nouvelle-France suivie des mœurs de la Nouvelle-France*. Nouvelle édition, publiée par Edwin Tross, avec quatre cartes géographiques, t. I, Paris 1866.
- LIGHTHALL, W. D., *Hochelagans and Mohawks; A link in Iroquois History*, *Mémoires de la Société royale du Canada*, section IIe, 1889, pp. 199-211.
- LONGRAIS, Joüon des, *Jacques Cartier, Documents nouveaux*, recueillis par Joüon des Longrais, ancien élève de l'Ecole des Chartes. Paris 1888.
- MICHELANT, M.-H., et RAMÉ, Alfred, *Voyage de Jacques Cartier au Canada en 1534*. Nouvelle édition, publiée d'après l'édition de 1598 et d'après Ramusio, par M. H. Michelant. Avec deux cartes. *Documents inédits sur Jacques Cartier et le Canada*, communiqués par M. Alfred Ramé, Paris, Librairie Tross, 1865.
- MICHELANT, M. H., et RAMÉ, Alfred, *Relation originale du voyage de Jacques Cartier au Canada en 1534. Documents inédits sur Jacques Cartier et le Canada* (nouvelle série), publiés par H. Michelant et A. Ramé. Accompagnés de deux portraits de Cartier et de deux vues de son Manoir. Paris, Librairie Tross, 1867.

- POPE, Joseph, *Jacques Cartier, His Life and Voyages*, Ottawa, 1889.
- POPE, Joseph, *Jacques Cartier, sa vie et ses voyages*, (traduit de l'anglais par L. Philippe Sylvain), Ottawa 1890.
- RONCIÈRE, Charles de La, *Les grandes figures coloniales, Jacques Cartier*, Paris 1931.
- SOCIÉTÉ LITTÉRAIRE ET HISTORIQUE DE QUÉBEC, *Voyages de Découverte au Canada entre les années 1534 et 1542, par Jacques Quartier, le Sieur de Roberval, Jean Alphonse de Xanctoine, &c., suivis de la description de Québec et de ses environs en 1608, et de divers extraits relativement au lieu de l'hivernement de Jacques Quartier en 1535-36. (Avec Gravure fac-similé). Réimprimés sur d'anciennes relations et publiés sous la direction de la Société Littéraire et Historique de Québec, 1843.*
- STEVENS, Hiram B., *Jacques Cartier and his Four Voyages to Canada. An essay with Historical, Explanatory and Philological Notes*, Montréal, W. Drysdale & Co., Publishers, 232, St. James Street. (Pas de date).
- TERNAUX-COMPANS, H., *Archives des Voyages ou Collection d'anciennes relations inédites ou très rares, de lettres, mémoires; itinéraires et autres documents relatifs à la Géographie et aux voyages, suivies d'analyses d'anciens voyages et d'anecdotes relatives aux voyageurs tirées des mémoires du temps. Ouvrage destiné à servir de complément à tous les recueils de voyages Français et Etrangers*. Paris 1841.
- TILLY, Raoul de, *Premier voyage de Jacques Cartier au Canada*. Edition canadienne du Discours du Voyage fait par le capitaine Jacques Cartier. Lévis 1890.
- VERREAU, l'abbé Hospice. *Questions de calendrier civil et ecclésiastique*. Mémoires de la Société Royale du Canada, t. VIII, pp. 113-52.
- VERREAU, l'abbé Hospice. *Jacques Cartier, Questions de Lois et Coutumes maritimes*. Mémoire de la Société royale du Canada, seconde série, t. III, 1897, pp. 119-33.
- WINSOR, Justin, *The Results in Europe of Cartier's Explorations (1542-1603)*. (Reprinted, seventy-five copies, from the Proceedings of the Massachusetts Historical Society) Cambridge: University Press, 1892.
- WINSOR, Justin, *The Anticipation of Cartier's Voyages, 1492-1534*. (One hundred copies, privately reprinted from the Proceedings of the Massachusetts Historical Society), Cambridge: University Press, 1893.

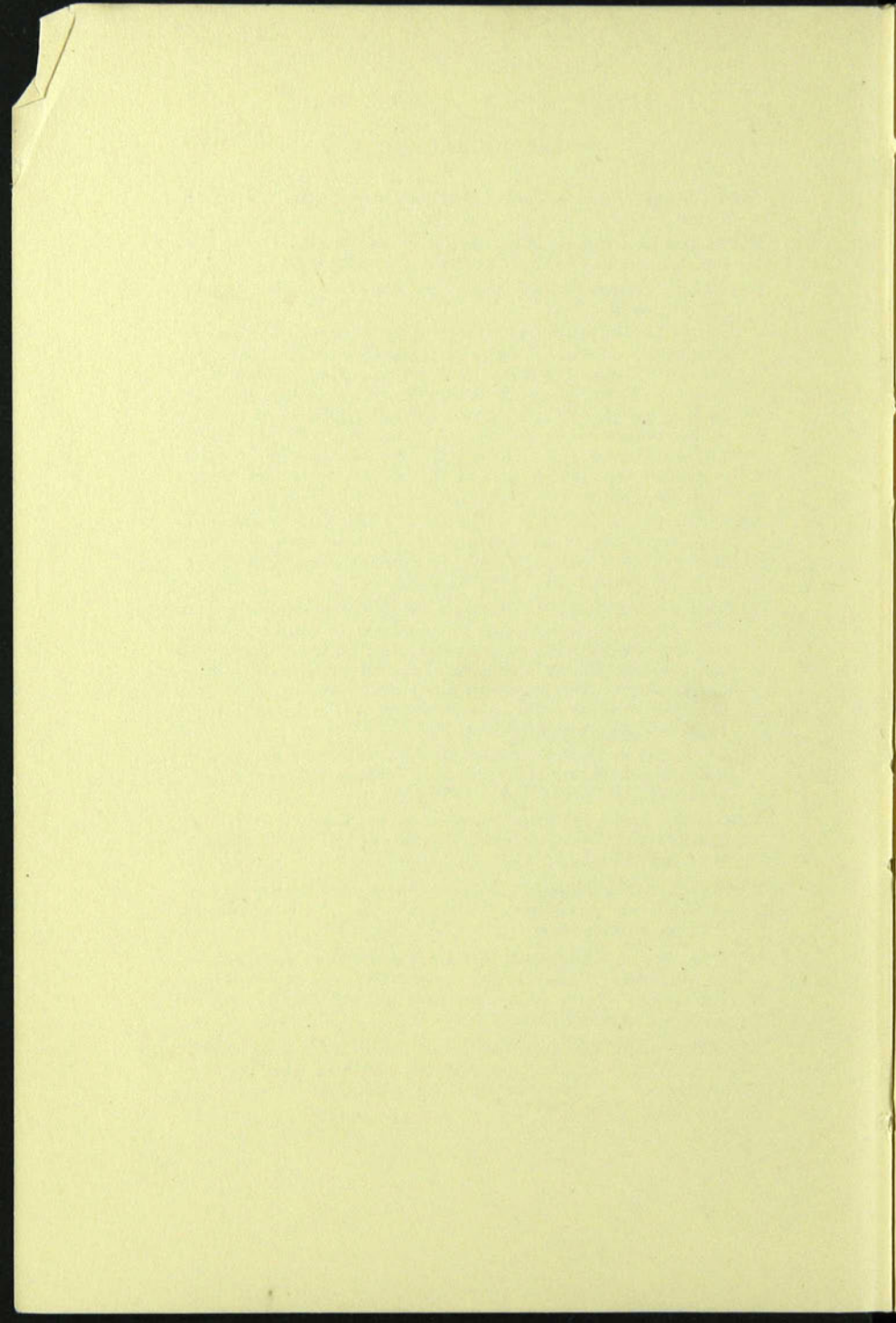


TABLE ONOMASTIQUE

A

- Achelacy, 208.
 Agramonte, Jean de, 109, 110, 116, 234.
 Ailly, Pierre d', 29.
 Albuquerque, 42.
 Alcantara, Commandeur d', 225.
 Alexandre le Grand, 100.
 Alexandre VI, 20, 55, 101, 102, 125, 141, 142.
 Ango, Jean, 126, 127, 128, 129, 132, 133, 140, 145.
 Anthiaume, l'abbé A., 119, 127, 166, 201, 259, 260.
 Atlantide, (L'), 16.
 Anneda, (l'), 196.
 Antilia, île d', 22.
 Aragon, Jeanne d',
 Aubert, Thomas, 119, 121, 165.
 Aussillon, Paul d',
 Ayala, Pedro de, 57, 64, 69, 71, 72.

B

- Baccalaos, (terre de), 54, 68, 80, 86, 147.
 Badajos, 109, 110.
 Basques, les, 120.
 Bastille, Guillaume le Breton de la, 180.
 Baxter, Phinney, 143.
 Beaudoin, J.-D., 88.
 Behaim, Martin, 23, 75.
 Beaugrand-Champagne, A., 188.
 Beaupré, Guyon des Granches, sieur de, 247.
 Belle-Isle, (détroit de), 76, 163, 164, 166, 215.
 Beneventanus, Marcus, 115.
 Bertrand, Louis, 41, 42, 43, 45, 138, 161, 214.
 Besson, Maurice, 125.
 Beuchat, H., 16, 21, 29, 91.
 Biggar, H. P., 52, 54, 59, 60, 62, 63, 64, 70, 71, 74, 82, 85,
 93, 95, 104, 108, 109, 110, 112, 116, 117, 119, 120,
 125, 142, 143, 146, 147, 148, 149, 150 et jusqu'à la
 fin du vol.
 Bodin (l'économiste), 139.
 Bonavista, 77.

- Book of Old Maps*, (A), 53, 54, 75, 81, 94, 102.
 Bossuat, Robert, 26.
 Brebner, John Bartlett, 95, 96, 105.
 Brémond, Henri, 231.
 Brésil (ou Brazil), 22.
 Brest, 171.
 Bréhat (île de), 116.
 Bretons, les, 82, 114, 115, 116, 117, 118, 119.
 Brion-Chabot, l'amiral, 145, 148, 237, 239.
 Bristol, 57, 58, 64, 93.
 Broquière, Bertrandon de la, 32.
 Buron, Edmond, 29.

C

- Cabot, Jean, 58, 59, 60, 63, 64, 65, 66, 69, 71, 73, 76, 79, 85, 91, 164, 171.
 Cabot, Sébastien, 59, 60, 64, 66, 68, 70, 71, 78, 79, 80, 82, 83, 84, 85, 90, 94, 96, 109, 118, 128.
 Cabral, Pedralvarez, 102.
 Canada, 53.
 Cantino, 72, 103, 108, 122.
 Canerio, 72, 108.
 Cap-Breton, 65, 77, 79, 80, 81, 82, 92, 95, 116.
 Cap-Rouge, 246, 247, 251, 257.
 Cartier, Jacques, 53, 81, 83, 104, 143 à 267.
 Cazes, Paul de, 193, 257.
 Chailley-Bert, Joseph, 126.
 Champlain, Samuel de, 188, 189.
 Charles VIII, 112, 124, 144.
 Charles-Bourg-Royal, 246, 248.
 Charles-Quint, 39, 85, 87, 105, 108, 109, 110, 142, 177, 216, 222, 223, 224, 225, 227, 244.
 Charlevoix, Père de, 196, 202, 221, 260.
 Chiddley (Cap), 65.
 Chipangu (île de), 8, 77, 92, 139.
 Clunisiens, (les moines),
 Colomb, Christophe, 23, 29, 35, 43, 44, 45, 52, 54, 71, 77, 141.
 Contarino, Gaspar, 128.
 Corte-Real, Gaspar, 80, 103, 104, 107, 121, 169, 258.
 Corte-Real, Michel, 104, 258.
 Cortès, Fernand, 54.
 Cosa, Juan de la, 71, 72, 74, 76, 77, 81, 91, 114, 117, 128.
 Cremeur, Jacet de, 151.
 Grignon, Pierre, 100, 126, 140, 141, 169.

Cudouagny, (le dieu), 186, 213.
Cuoq, (l'abbé), 187.

D

Dawson, S. E., 61, 62, 65, 78, 90, 102.
Denys, Jean (de Honfleur), 119, 121.
Déprez, Eugène, 34, 46, 112, 113.
Descelliers, Pierre, 53, 166, 201, 203, 205, 255, 256.
Desmarquetz, Jean-Antoine, 165, 166.
Diaz, Barthélemy.
Dicéarque, 14.
Dionne, N.-E., 143, 169, 193, 203, 211, 237, 243, 250,
255, 257.
Domagaya, 162, 184, 185, 187, 211.
Don Henri, 42, 43.
Donnacona, 184, 185, 205, 227, 245, 259.
Doughty, Arthur, 95.

E

Edouard VI, 87.
Eratosthène, 14.
Erik le Rouge,
Espagne, l'.

F

Fagundes, Joaô Alvares, 104, 164.
Faillon, l'abbé, 191.
Ferdinand le Catholique, 46, 57, 64, 69, 73.
Ferland, l'abbé J.-B.-A., 185.
Florio, Jean, 181.
Folliet, Joseph, 102, 125.
France-prime, 254.
Franciscane (la), 131.
François Ier, 13, 53, 118, 122, 123, 125, 128, 132, 134, 138,
140, 142, 145, 148, 178, 195, 216, 221, 225, 227, 230,
231, 232, 235.
Fundy, (baie de), 105, 110.

G

Gama, Vasco de, 31, 46, 58, 91, 179.
Ganong, W. F., 75, 82, 83, 105, 110, 114, 129, 153, 166.
Gérin, Léon, 237, 240, 258.
Gilbert, Sir Humphrey, 84.

- Gomez, Esteban, 102, 109, 110, 111.
 Gonneville, Binot Paulmier de, 113.
 Grajales, Dr, 83, 84.
 Granches, Catherine des, 146.
 Gravier, Gabriel, 129, 131, 132, 146, 258.
 Gravière, Jurien de la, 127.
 Gringoire, (le poète), 123.
 Groënland, le, 18, 19, 22, 80, 82, 103.
 Grotius, 142.
 Grout, Jean, 151.
 Guénin, Eugène, 61, 125, 126, 128, 129, 133, 141, 142.
 Guiraud, Jean, 33.

H

- Hakluyt, Richard, 62, 84, 150, 152, 181, 244, 255.
 Halphen, Louis, 25, 32, 38, 41, 42.
 Hanotiaux, Gabriel, 14, 40, 41, 119, 134.
 Hardy, Georges, 236.
 Harléienne, (la carte), 201.
 Harris, Henry, 23, 24, 45, 46, 51, 53, 55, 56, 58, 59, 62, 65, 66, 68, 72, 75, 76, 77, 78, 81, 83, 84, 85, 87, 88, 89, 91, 92, 93, 95, 100, 102, 103, 104, 106, 107, 111, 113, 116, 117, 119, 120, 21, 122, 128, 130, 147, 164, 167, 169, 171, 222, 254.
 Hauser (Henri) et Renaudet (Augustin), 31, 32, 33, 35, 37, 41, 43, 45, 46, 47, 57, 70, 96, 122, 139, 142, 178.
 Helluland, 20.
 Henri II, 81.
 Henri IV, 123.
 Henri VII, 56, 57, 67, 69, 92, 112, 125.
 Henri VIII, 86, 93, 132.
 Hochelaga, 53, 162, 163, 185, 189, 190, 193, 208, 209, 213, 214.
 Hojeda, Alonso de, 71.
 Hoornaert, l'abbé Rodolphe, 39.
 Humboldt, 59, 76, 91, 164.

I

- Indicopleustès, Cosmas, 17, 18.
 Isabelle, la reine, 55, 64, 73.

J

- Jalobert, Macé, 180, 247, 253.
 Jean III, (roi du Portugal), 105.

K

King (le cartographe), 103.
Kohl, 76.
Kuntsman, 119.

L

Labrador, (le), 65, 72, 80, 82, 95, 103, 118, 161.
Langlois, le colonel, 141.
Lagarto, (espion portugais), 151, 227, 237.
Lancot, Gustave, 188, 248.
Laverdière, (abbé), 156, 189.
Lescarbot, Marc, 112, 113, 145, 197, 221, 250, 262.
Lighthall, W. D., 190, 191.
Loiseau, le contre-amiral, 125, 132.
Longrais, Joüon des, 151, 180, 210, 256.
Louis XII, 122, 124.

M

Madelin, Louis, 177, 216, 232.
Madrid, (traité de),
Magellan, 86, 88, 102, 107, 109.
Maggiolo, 130.
Mallard, Jehan, 147.
Mantoue, Gentilhomme de, 66, 67, 68, 70.
Marguerite de Navarre, 259, 261.
Markland, 20.
Marot, Clément, 238.
Martyr, Pierre, 66, 67, 68, 70, 86, 161.
Mary Guilford, la, 93.
Maximilien d'Autriche, 46, 122, 124.
Mercator, Gerardus, 54, 201, 203.
Mercier, Honoré, 179.
Michelant, M., 152.
Moluques, (îles), 86, 107, 109, 111, 224.
Mourret, Fernand, 231.
Mouy, Charles de, 149.
Munster, Sébastien, 55.

N

Navarette, 117.
Noël, Etienne, 247, 253.
Noël, Jacques, 150, 151, 205.
Nova Gallia, 131, 132.

P

- Parmentier, Jean, 126.
Parmentier, Raoul, 126, 131.
Pasqualigo, Lorenzo, 64, 69, 107, 121.
Pastor, Louis, 20, 38, 41.
Patterson, Rév. George, 165.
Pavie, (traité de),
Platon, 16.
Polo, Marco, 24, 25, 28, 30, 41, 54, 139.
Pommeraye, Charles de la, 180.
Pontbriand, Claude de, 180.
Porcon, Jean, 144.
Portugal, le, 31, 36, 37, 38, 40, 43, 52, 99, 107.
Poulet, Jean, 180, 206, 229.
Prestage, Edgar, 23, 24, 42, 101, 102.
Prêtre Jean, le, 41.
Prince-Edouard, île du, 156, 158.
Prowse, M. G. R., 59, 69, 165.
Ptolémée, 15, 28, 115.

R

- Rabelais, 259, 260.
Race, (Cap), 77, 194.
Racine, Jean, 34.
Radel, Georges, 15.
Ramé, A., 152.
Ramusio, 66, 67, 68, 70, 117, 131, 152, 181, 191.
Revue des Deux-Mondes, la,
Ribaut, Jean, 131.
Ribero, 80, 101, 118, 166.
Richelieu (Cardinal de), 137.
Roberval, François de la Roque, sieur de, 228, 233, 235, 237,
238, 239, 240, 242, 243, 249, 250, 251, 255, 256,
257, 258, 261, 263.
Rocos, îles, 83.
Romier, Lucien, 14.
Roncière, Charles de La, 18, 22, 24, 40, 54, 92, 105, 112,
143, 144, 145, 146, 148, 149, 151, 173, 180, 194, 196,
203, 235, 237, 239, 241, 244, 263.
Roy, l'abbé Charles-Eugène, 172.
Roy, Pierre-Georges, 170, 246.
Roy, Joseph-Edmond, 95, 152.
Roze, Jean, 166.
Rut, John, 120.
Ruysch, Johannes, 53, 115.

S

- Sagres, 43.
Saguenay, (le royaume de), 204, 205, 228, 248, 255.
Saint Brandan, 22, 59, 144.
Saintonge, Jean Alphonse de, 161, 163, 203, 253, 255, 261, 265.
Sainte-Croix, (le fort de), 185, 195, 197, 245.
Saint-Malo, 143, 144.
Samson (le), 93.
Santa Cruz, 60, 114, 117.
Sarraud, A., 14, 35, 137.
Savonnières, Pierre du Plessis de, 241.
Scott, l'abbé H.-A., 211.
Sée, Henri, 123.
Seely, J. R., 266.
Sénèque, 16.
Sept-Cités, îles des, 22, 59, 64.
Schöner, Johannes, 53, 102.
Senneterre, M. de, 255.
Société littéraire et historique de Québec, 151, 161, 163, 205.
Soncino, Raimundo di, 64, 65, 71, 85.
Stadaconé, 162, 184.
Stobnicza, 53.
Sully, 263.

T

- Taignoagny, 162, 184, 185, 187, 211.
Termier, Pierre, 16.
Terre-Neuve, île de, 65, 92, 95, 167.
Thevet, André, 112, 196, 203, 261.
Thacher, John Boyd, 62.
Thiennot, Cap, 81, 168.
Thulé, 15.
Thorne, Robert, 80, 82, 93, 94.
Tordesillas (*Traité de*), 101.
Toscanelli, 23, 75, 100.
Tour, Imbart de la, 123.
Tutonagny, 249.

V

- Vallard, (la carte de), 249.
Valverde, François de, 214.
Varangeville, (manoir de), 126, 132, 133.
Vénitiens (Les),
Verazzano, Jean, 109, 118, 129, 130, 132, 145, 258.

- Verazzano, Jérôme, 118, 130, 132, 149.
Verreau, l'abbé Hospice, 160, 222, 239, 245, 256, 257.
Vespuce, Americ, 71.
Viégas, Gaspar, 165, 166.
Vieilleville, Maréchal de, 124.
Vinland, 20, 21.

W

- Waldseemüller, 53.
Wallop, ambassadeur anglais, 149.
White Bay, 77.
Whittle, Cap.
Williamson, James A., 58.
Willes, Richard, 84.
Winsor, Justin, 19.

Y

- Ypres, 225.
Yule, le colonel Henry, 28, 139.

Z

- Zeni (les frères), 90.

TABLE DES MATIÈRES

AVERTISSEMENT	9
---------------------	---

CHAPITRE PREMIER

LA DÉCOUVERTE DU NOUVEAU-MONDE

Les découvertes et leurs causes

Nécessité d'un chapitre sur l'ensemble des découvertes et leurs causes. La découverte de la terre dans l'ère ancienne. Ce que l'on soupçonnait de l'Amérique. Le Moyen Age et les découvertes. La prédication de l'Evangile, dynamisme d'expansion. La découverte du Groënland et de l'Amérique du Nord par les Scandinaves. La croyance aux îles mystérieuses de la mer océane. Extraordinaire fièvre d'expansion et d'aventure du Moyen Age. Les causes des grandes découvertes à la fin du quinzième siècle. Les causes classiques. Les progrès de la géographie. Les besoins économiques de l'Europe du Moyen Age. Sa dépendance de l'Orient. Epices et or. Les routes de commerce et les Turcs. — Les causes morales des découvertes: l'Espagne et le Portugal; formation chevaleresque de ces deux pays. L'esprit d'aventure de leurs races. La pression morale de l'Asie sur l'Europe. Les Papes et le « Plan des Indes ». La découverte de l'Amérique, « dernière croisade contre l'Islam ». Comment le monopole commercial portugais a incité à chercher la route de l'Ouest

13

CHAPITRE DEUXIÈME

LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE
DU NORD*Les Anglais*

La course vers les routes de l'Ouest. L'idée que primitivement l'on se fait de l'Amérique; terre contiguë à l'Asie. Les Anglais sur les traces de Colomb. La politique com-

merciale d'Henri VII et l'esprit aventurier des marins de Bristol. — L'aventure de Jean Cabot. Complexité de cette histoire. Examens des documents de source anglaise et de source étrangère. Complexité accrue par les témoignages de Sébastien Cabot. — Examen de la cartographie: la carte de Juan de la Cosa. La carte de Sébastien Cabot. — Le caractère de Jean et de Sébastien Cabot. Sébastien, personnage énigmatique. La seule explication possible de son histoire. — Les conclusions à retenir de l'aventure cabotienne. Le mystère de la disgrâce de Jean Cabot. L'impossibilité de fixer le lieu de l'atterrissage. L'avis des historiens sur ce point..... 51

CHAPITRE TROISIÈME

LA DÉCOUVERTE DE L'AMÉRIQUE DU NORD

Les Portugais, les Espagnols, les Français

Les Portugais et leur magnifique effort dans la mer océane où ils sont les précurseurs de Colomb. Redoublement de leur effort après 1492. Ce que leur laisse la « ligne alexandrine ». Les voyages des Corte-Real. Les vestiges de l'occupation portugaise en Amérique du Nord. — Motifs qui dirigent les Espagnols vers le nord américain. Leurs premières explorations. Les voyages de Jean de Agramonte, de Gomez. — L'Espagne se détourne de cette partie de l'Amérique. — La controverse historique sur les premières explorations françaises en Amérique du Nord. La cartographie ancienne et ces découvertes. Bretons d'Amérique ou Bretons d'Angleterre? L'explication du retard de la France dans les entreprises coloniales. Les effets de sa position géographique. L'absence de flotte. Les scrupules de François Ier. — La propagande des armateurs français en faveur des explorations. Jean Ango et ses pilotes. Le voyage de Verazzano et sa portée. — La visite de François Ier au manoir d'Ango à Varangeville. La leçon qu'il y reçoit..... 99

CHAPITRE QUATRIÈME

LA DÉCOUVERTE DU CANADA

Le premier voyage de Jacques Cartier

Les motifs qui déterminent François Ier à une nouvelle expédition vers les terres neuves: la grandeur espagnole et l'Amérique; les discours des pilotes d'Ango. — Les origines et la jeunesse de Jacques Cartier. Comment il devient le pilote du roi. Le but de l'expédition. Quelques notions bibliographiques sur la relation de voyage de Cartier. — Le voyage. L'exploration de la côte du Labrador. L'exploration du Golfe Saint-Laurent. Le caractère littéraire de la Relation. La description du Golfe. — Le bilan de l'expédition. La part des déceptions. Les gains: les progrès dans le dessin du profil américain; la découverte de l'insularité de Terre-Neuve; l'empreinte française apposée au futur Canada. La prise de possession par la plantation de croix. L'érection de la croix de Gaspé. Signification de ce geste..... 137

CHAPITRE CINQUIÈME

LA DÉCOUVERTE DU CANADA

Le deuxième voyage de Jacques Cartier

François Ier, satisfait du premier voyage de Cartier, consent à une deuxième expédition. Importance plus considérable de celle-ci. La solennité du départ. La traversée orageuse. Quelques notions bibliographiques sur la Relation du deuxième voyage de Cartier. — L'exploration de la côte nord du Golfe. L'entrée dans le fleuve. L'arrivée à Stadaconé. Sainte-Croix, premier établissement français. — L'expédition à Hochelaga. Opposition des Sauvages de Stadaconé. L'emplacement de la bourgade d'Hochelaga. La visite de la bourgade. L'ascension du Mont-Royal. Le retour à Sainte-Croix. Le retour en France, le printemps suivant. — Le bilan de la deuxième expédition. La part des épreuves et des découvertes: l'hivernement à Sainte-Croix; la conduite équivoque des Indiens de

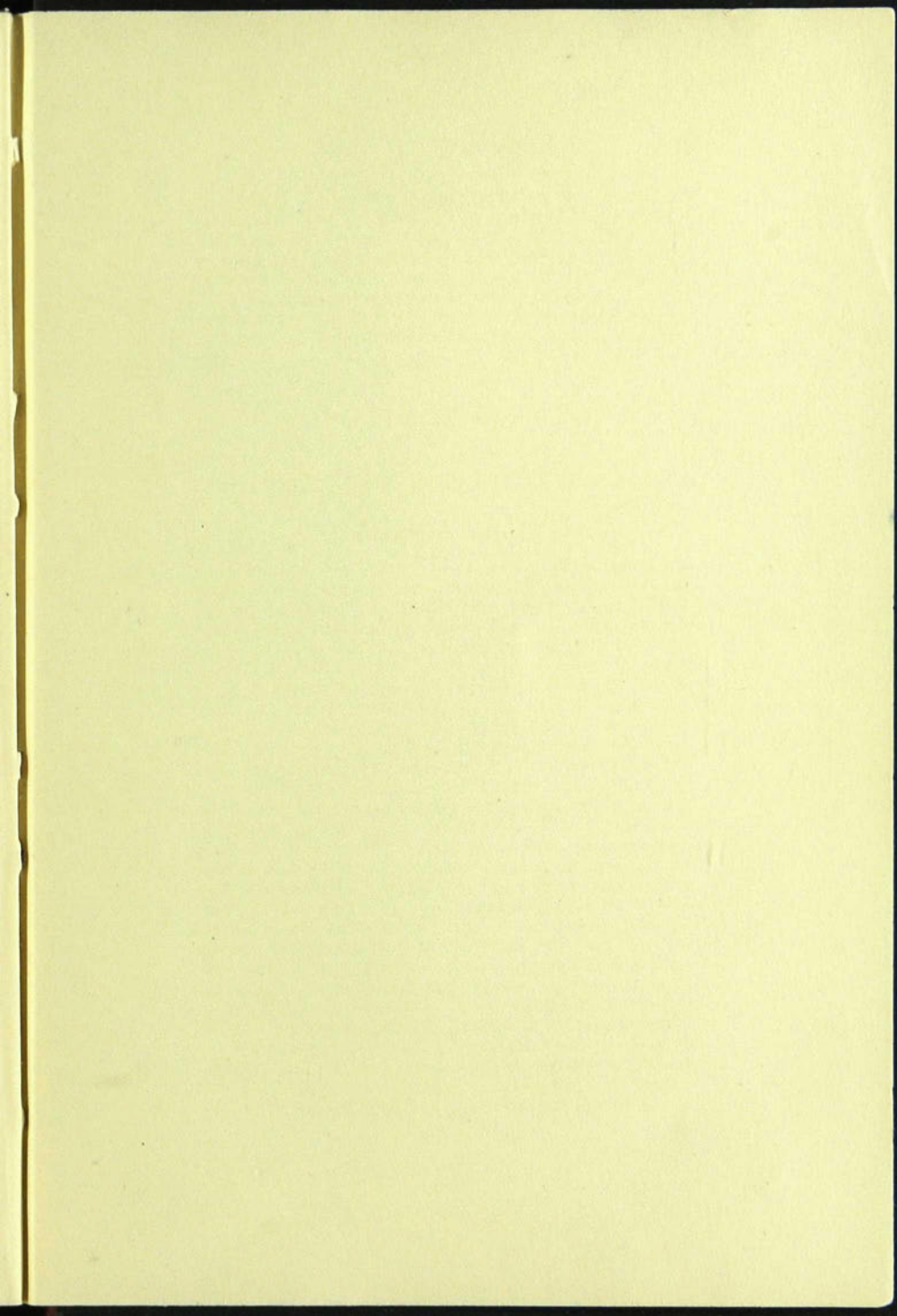
Stadaconé; ni or ni argent; ni passage à Cathay. — Les gains de l'expédition: achèvement de l'exploration du Golfe; exploration du fleuve Saint-Laurent; découverte de la richesse et de la beauté du pays; éveil de l'idée de colonisation en l'esprit de Cartier; éveil de l'idée d'évangélisation à la vue des Indiens et de leurs bonnes dispositions. Conquis au Canada, Cartier saurait-il conquérir le roi, son maître? 177

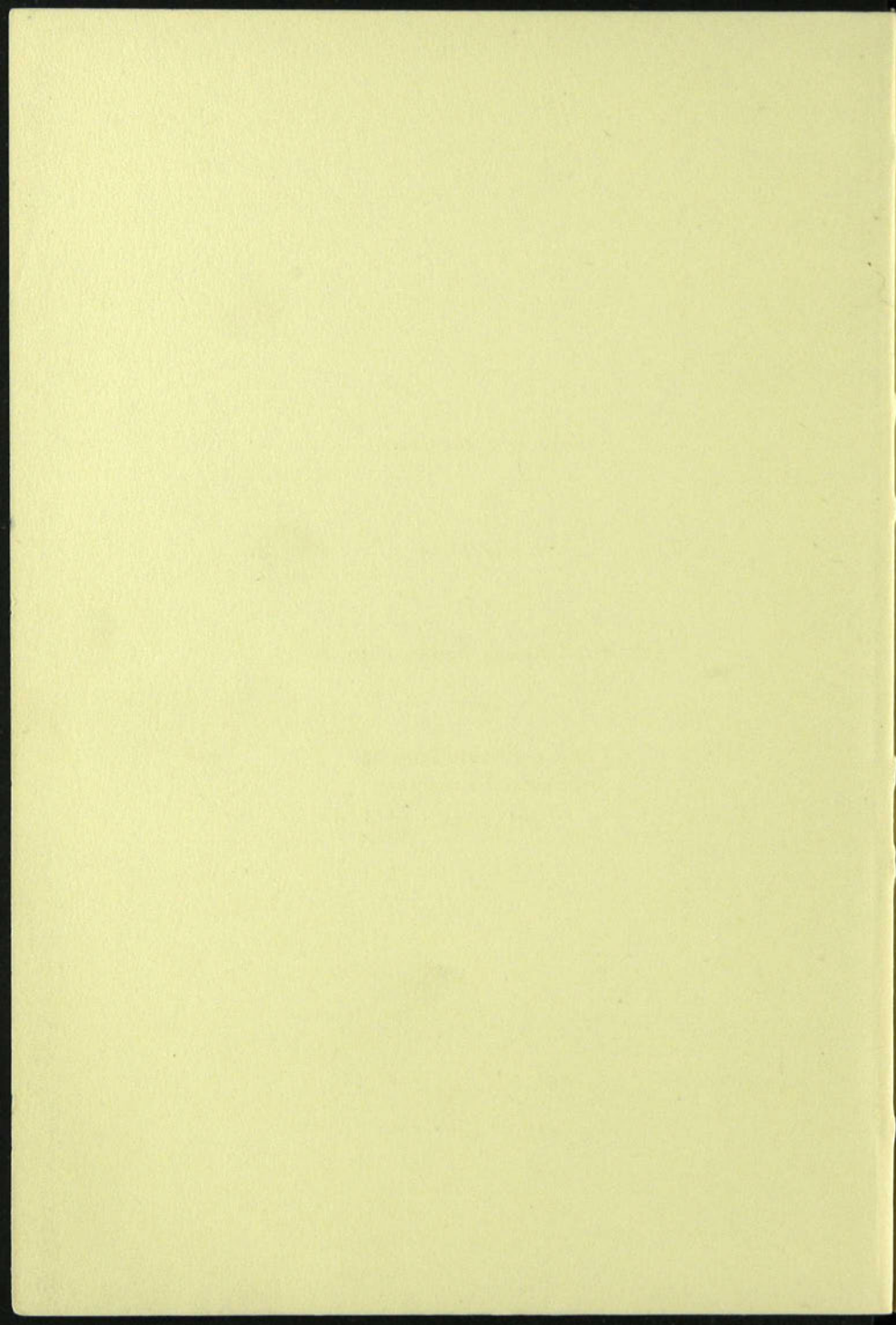
CHAPITRE SIXIÈME

LA DÉCOUVERTE DU CANADA

Cartier et Roberval

François Ier se détermine à une troisième expédition en Nouvelle-France. Les risques qu'il assume contre Charles-Quint. Les motifs pour lesquels il assume ces risques. La persistance du mirage de l'or; la chimère du Saguenay: terre de métaux précieux et d'épices. — Une idée nouvelle en l'esprit du roi: l'évangélisation des Indigènes. La part de Cartier en cette orientation de la politique coloniale de la France. La sincérité de François Ier. — L'idée de colonisation. La part de Cartier en la genèse de cette nouvelle idée. Le premier programme colonial français. — L'exécution du programme. Les tiraillements du début. La substitution de Roberval à Cartier. Le sieur de Roberval, ses antécédents, son caractère. Motifs de la substitution de cet homme à Cartier. Les suites de cette grave erreur: recrutement du corps expéditionnaire parmi les déchets des prisons du royaume; départ tardif de l'expédition. — Cartier au Cap Rouge. Son établissement. Son expédition à Hochelaga. Son départ du Cap Rouge. Sa rencontre avec Roberval à Saint-Jean de Terre-Neuve. — Raisons de l'arrivée tardive de Roberval. Brouille entre Cartier et Roberval. Roberval au Cap Rouge. Son établissement. Son expédition au Saguenay. Son hivernement à France-Roi. Rapatriement de la malheureuse expédition. — *Conclusion.* — La fin lamentable des deux explorateurs français. Leur survivance dans la littérature. La Nouvelle-France abandonnée. Les raisons de cet abandon. Le mérite néanmoins de Cartier. L'hommage qui lui est dû. 221





Achevé d'imprimer

le

31 mai 1934

pour la

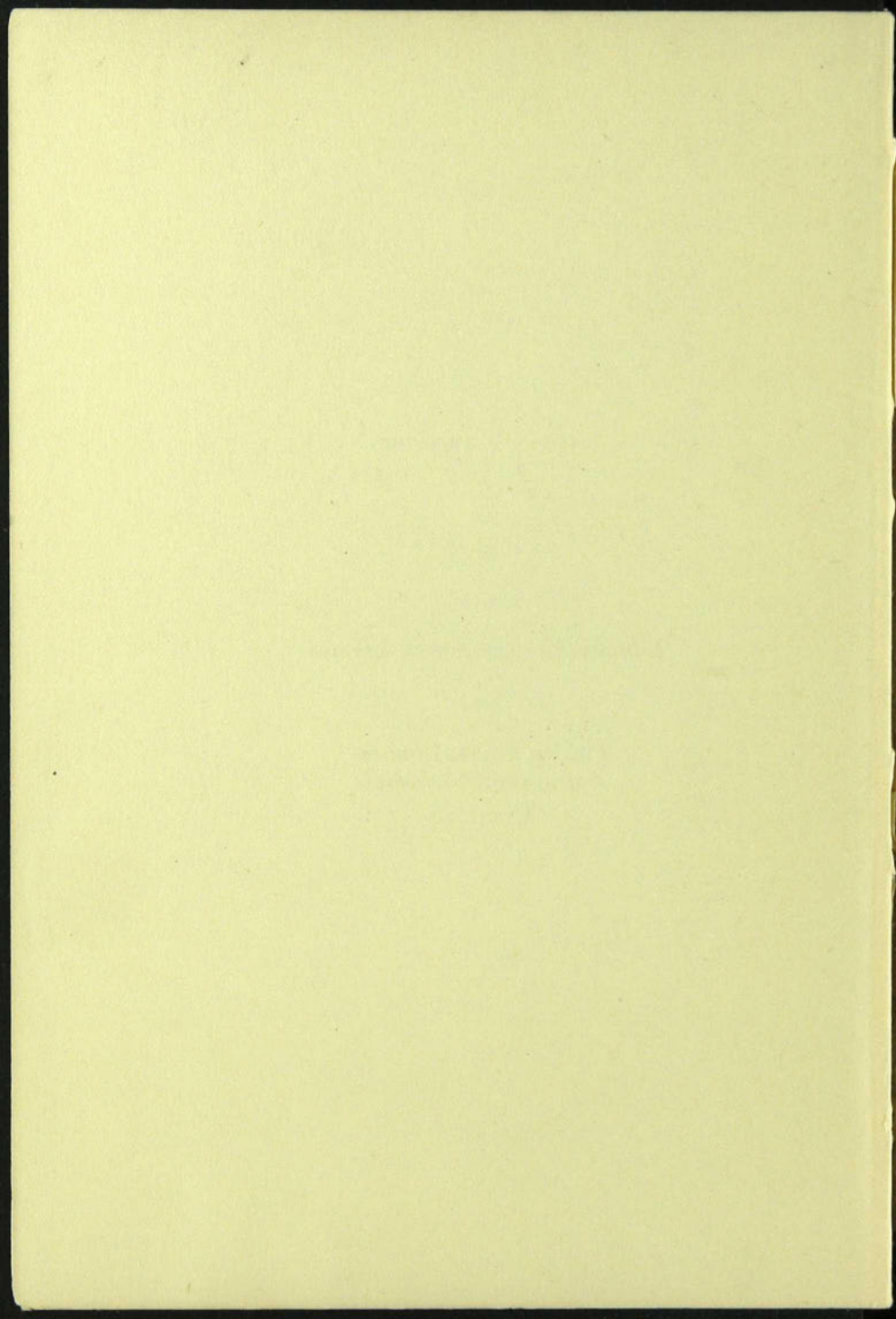
Librairie Granger Frères, Limitée

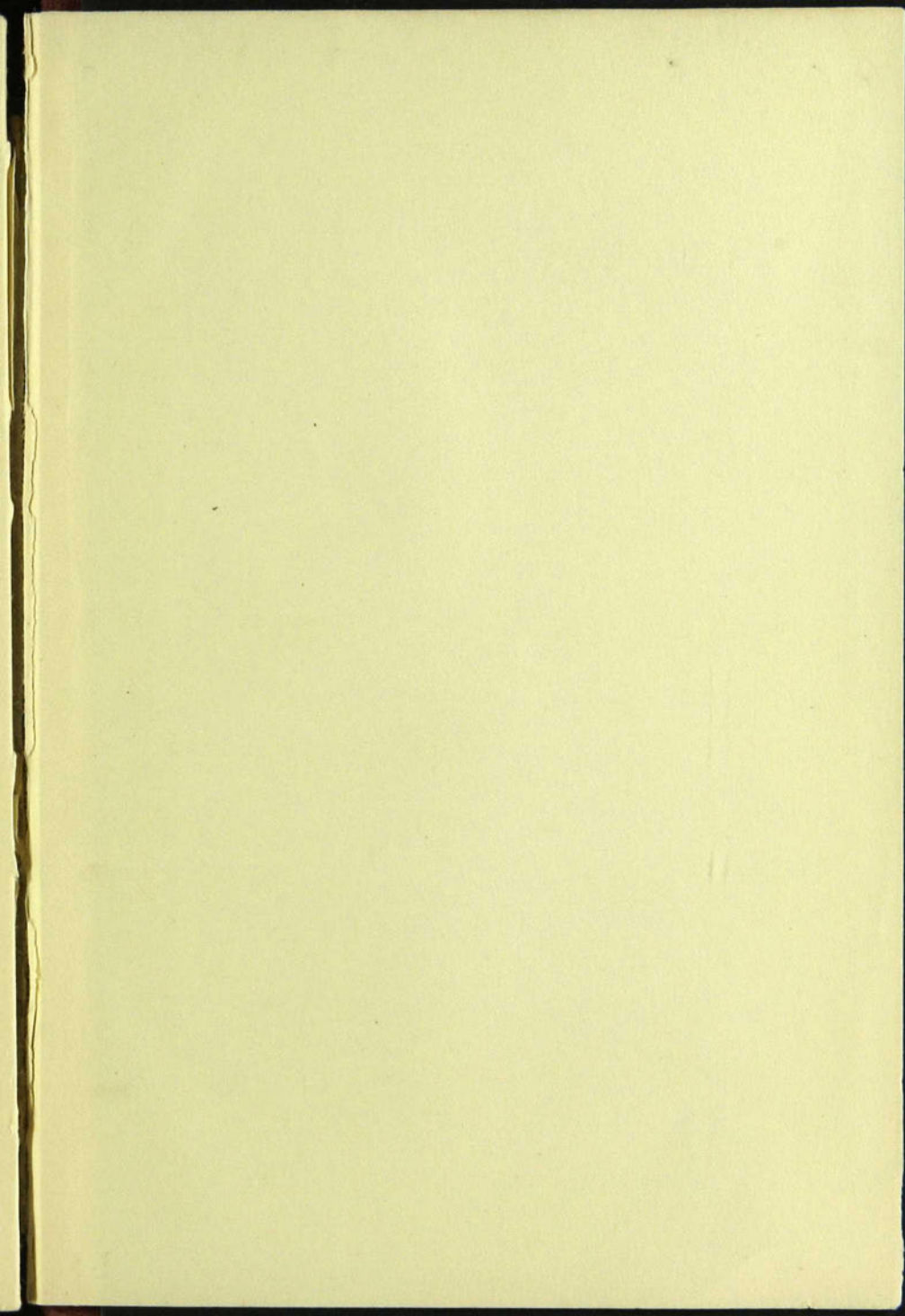
par

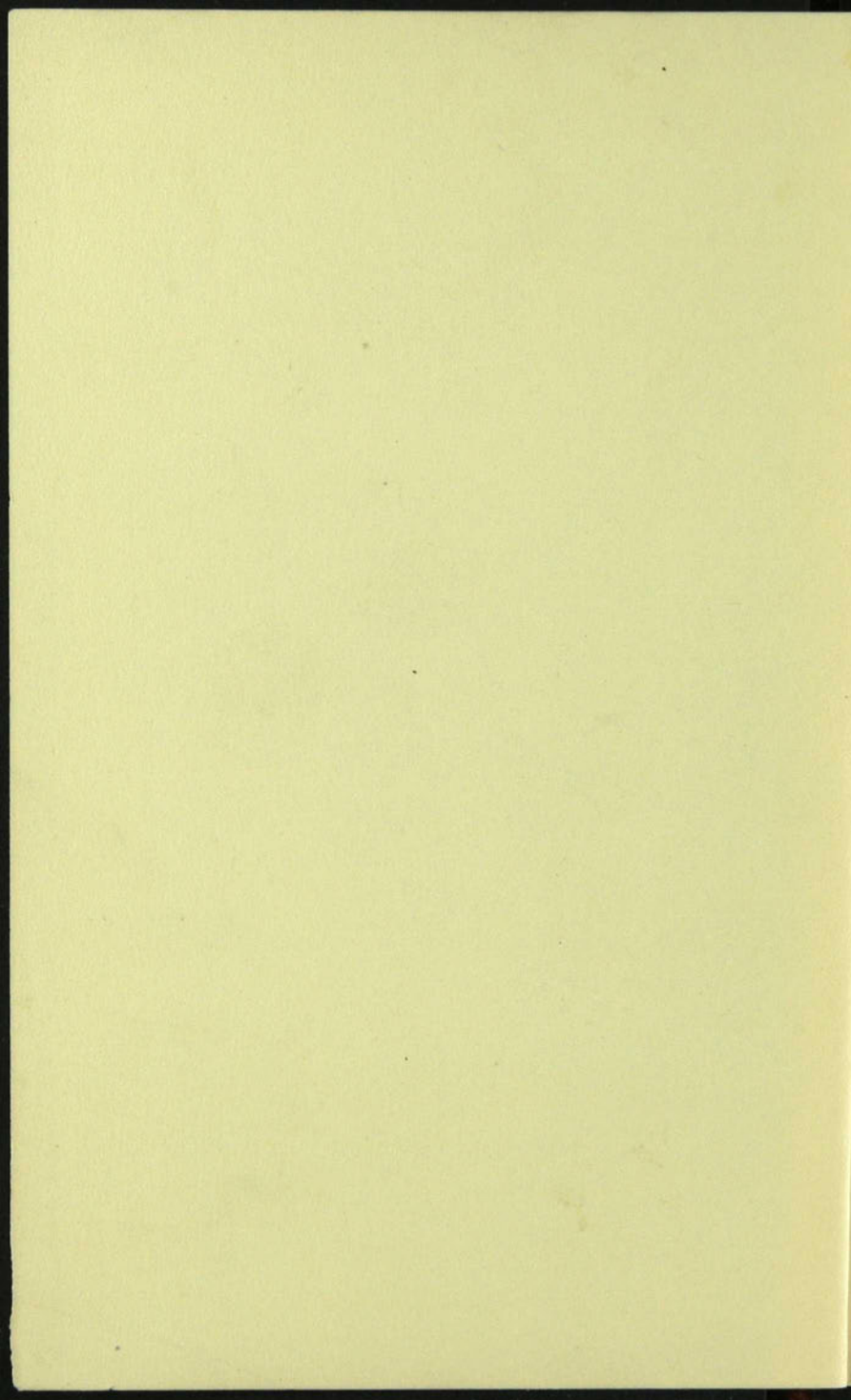
Thérien Frères, Limitée

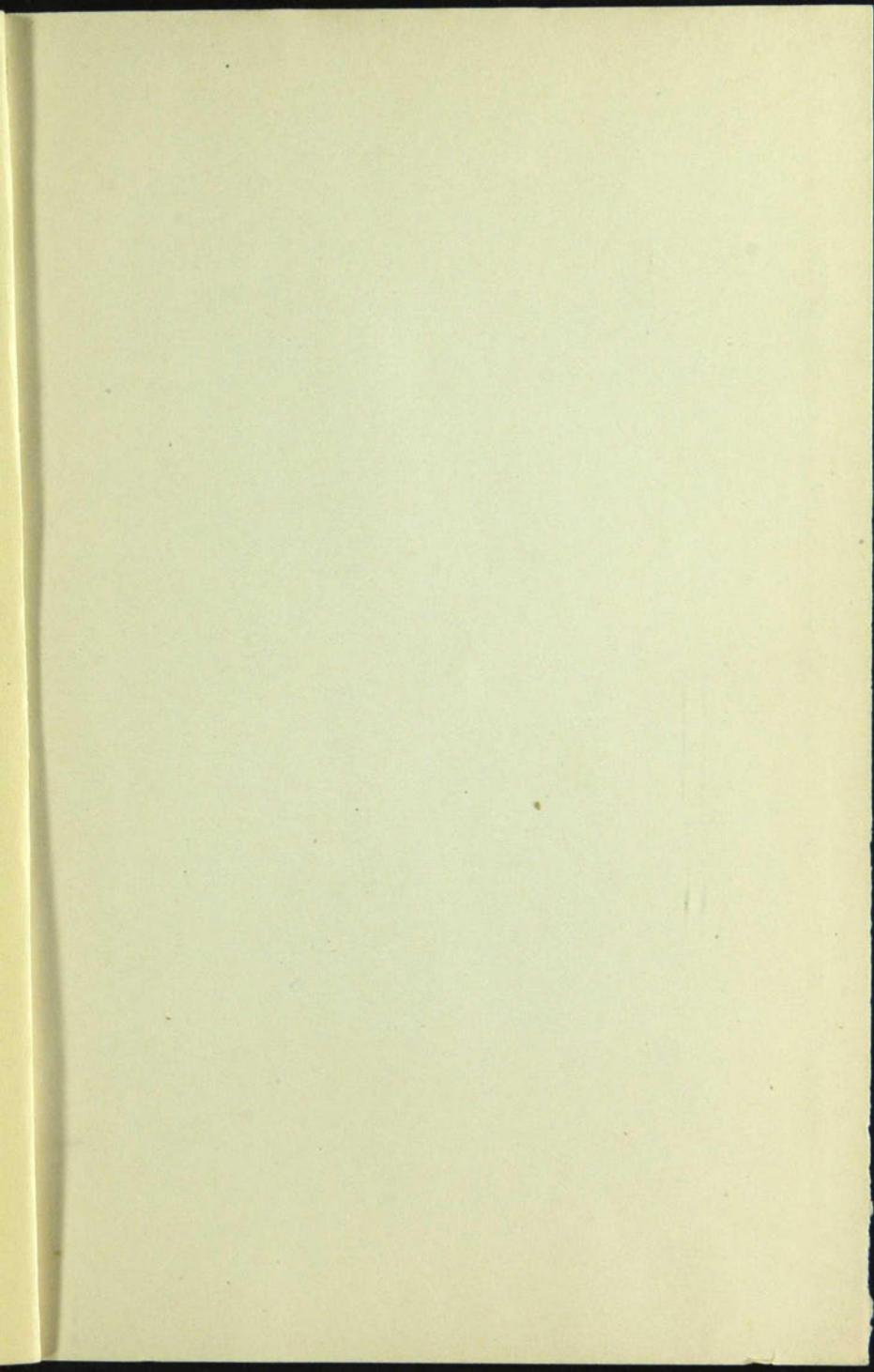
Imprimeurs-Lithographes

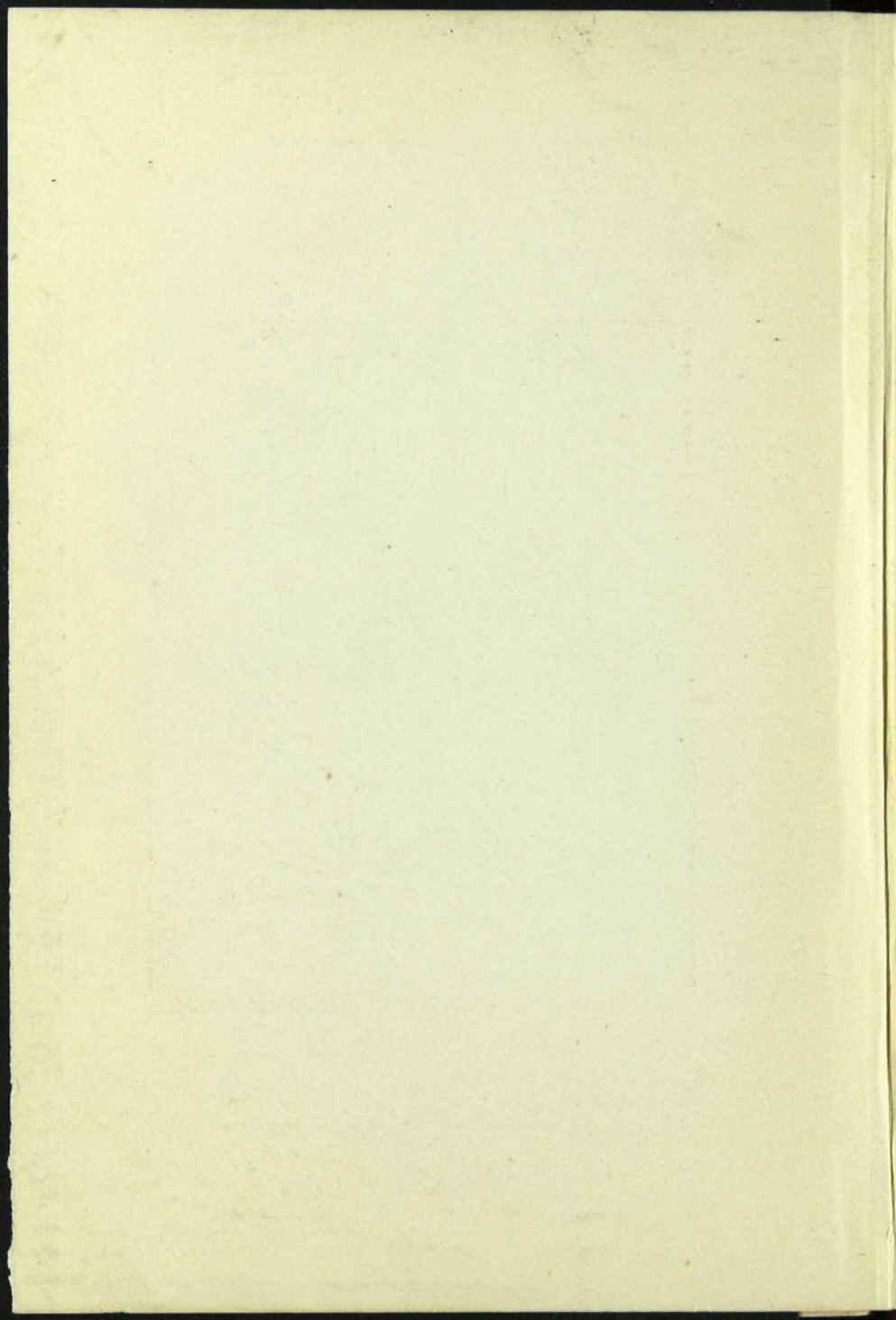
Montréal











BNQ



000 328 673

