

ORIGINES DU CANADA

FRANÇOIS I^{er}
FONDATEUR DU CANADA
ET SES PREMIERS LIEUTENANTS

PAR LE

Contre-Amiral G. LOIZEAU



PARIS
JULES MEYNIAL, LIBRAIRE
30, Boulevard Haussmann, 30

1930

FRANÇOIS I^{er}
FONDATEUR DU CANADA

Le soleil luit pour moi comme pour les autres.
Je voudrais bien voir la clause du testament
d'Adam qui m'exclut du partage du monde.

(François I^{er} en 1541.)

DU MÊME AUTEUR

Debout au Quart !... La France et la Mer. (Illustré.)
(Berger-Levrault, 1928.)

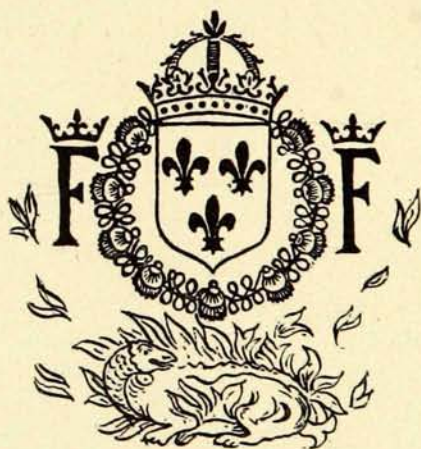
Sous l'aile du Génie de la France. Désarmement Naval.
La Liberté des Mers. (Les Éditions de la Jeune Académie,
1930.)

ORIGINES DU CANADA

FRANÇOIS I^{er}
FONDATEUR DU CANADA
ET SES PREMIERS LIEUTENANTS

PAR LE

Contre-Amiral G. LOIZEAU



PARIS
JULES MEYNIAL, LIBRAIRE
30, Boulevard Haussmann, 30

1930

FRANÇOIS I^{er}

FONDATEUR DU CANADA

Ami de la science, pour te rendre digne d'estime,
rectifie d'anciennes erreurs ou mets en pleine lumière
une vérité tirée du puits de l'oubli.

(Citation traduite du breton par E. Ernault,
professeur à la Faculté des Lettres de Poitiers.)

I. — LES VIKINGS ET NOS PÊCHEURS.

L'observation est encore couramment faite que l'histoire maritime est insuffisamment connue, et il est incontestable qu'elle n'est pas vulgarisée, en dépit des œuvres considérables des historiens français du siècle dernier, des ouvrages publiés sous les auspices de l'École de Guerre navale et dans les revues spéciales *Maritime* et *Mer et Colonies*, *Études historiques*, etc.

En France surtout, l'influence des gestes maritimes, sur la prospérité et la puissance du pays, ne fut pas appréciée à sa juste valeur. D'ailleurs, n'étant pas toujours couronnés de succès ni fructueux, ces gestes furent oubliés ou considérés comme secondaires dans leurs effets ou indiffé-

rents, quand ils étaient liés à la politique continentale du souverain.

La recherche des chaînons, des faits retenus ou révélés par les historiens tels que Léon Guérin (1851), Charles de la Roncière (1899), constitutifs de cette chaîne qui rattache l'antiquité au moyen âge et à Richelieu et Colbert, aboutit à la connaissance de la formation et du développement de la conscience navale et coloniale en France.

Régionale d'abord, quelquefois même locale, cette conscience évolue et devient nationale quand le roi ou un conseiller à sa cour, compréhensif et actif, se tourne vers la mer et sait utiliser ce que Normands, Bretons, Aquitains ou Provençaux ont forgé, par nécessité de vivre prospères et indépendants.

Le moyen âge, qui ne mérite pas la mauvaise réputation d'obscurantisme à lui faite par des historiens mal intentionnés, apparaît lumineux — comme un phare immense qui projette sur nos côtes et les mers du Levant et du Ponant une clarté magnifique et aveuglante, dont la Renaissance n'est que le reflet.

Vers l'an 1000, dans le secteur nord de cette lumière, apparaissent les Vikings, portés vers l'Ouest sur leurs drakkars, trouvant en Islande des religieux venus, bien avant eux, des monastères fondés en Irlande par saint Patrick, au v^e siècle.

Le Lieutenant-colonel Langlois, dans la *Découverte de l'Amérique par les Normands vers l'an 1000. Deux sagas islandaises* (1), établit que ce sont eux les premiers navigateurs issus d'Europe qui atterrirent au Groënland, qu'ils colonisèrent, et à Terre-Neuve, au Labrador, et peut-être

(1) Société d'éditions géographiques maritimes.

au bas Saint-Laurent ou à la Nouvelle-Écosse, soit, au Canada, dont ils explorèrent les côtes.

« Ayant abandonné le Vinland, ils oublièrent petit à petit le Markland. Quelque 200 ans plus tard, les navires norvégiens ne connurent même plus le chemin du Groënland. Les derniers colons, les descendants de l'héroïque Eirik, furent massacrés ou réduits en esclavage, vers le xv^e siècle, par les Skroelings. »

C'est-à-dire quelques années avant l'arrivée des navigateurs précurseurs de Jacques Cartier et des pêcheurs normands, bretons et basques.

C'est que d'autres Northmen ou Vikings avaient exploré les côtes occidentales de l'Europe et pénétré en Méditerranée, et, même, par les fleuves de Russie, gagné Constantinople. De migrants et conquérants, ils se firent émigrants et colonisateurs, rapidement christianisés, et fondateurs de royaumes — Angleterre et Deux-Siciles — ou créateurs de prospérité et d'expansion commerciale ou morale.

L'abandon des terres froides du Nord est justifié par les charmes et les avantages des climats tempérés et méditerranéens, favorables de tout temps à l'épanouissement de la civilisation, sur les rives des chemins d'eau.

Mais retenons ces deux grands faits historiques récemment établis : l'exploration des nouvelles terres de l'Ouest et l'expansion du christianisme dans ces régions nordiques.

Au xi^e siècle, le Groënland adressait en dents de phoques le denier de Saint-Pierre à l'archevêque de Hambourg, métropole religieuse pour les pays du Nord.

Au moyen âge, les géographes reliaient l'Asie aux terres occidentales et le Groënland, par les glaces, au nord de l'Europe.

Or, la connaissance du monde s'étend en Asie jusqu'en

Chine après les voyages des religieux contemporains et postérieurs aux Croisades et précurseurs de l'exploration fabuleuse des Marco Polo, dont l'un fut ministre d'un empereur de Chine pendant dix-sept ans au XIII^e siècle.

Rome, siège de la papauté, est donc devenue le centre d'information le plus sûrement et le plus largement documenté ; et, d'ailleurs, de chaque côté de la péninsule italique sont une mer et une cité où se conservent les traditions maritimes des Romains et où affluent les marins et les navigateurs, trafiquants du Levant et du Ponant (l'Adriatique et Venise), à l'est, les mers Ligurienne et Tyrénienne et Gênes à l'ouest.

Il est naturel que ce soit aux rives méditerranéennes et dans le champ d'action morale, philosophique et scientifique qu'est Rome, qu'au crépuscule du moyen âge, à l'aurore de la Renaissance, surgisse Christophe Colomb, génie de la navigation, magnifique et incomparable conscience navale.

Ses voyages de reconnaissance, de la Guinée en Islande (1477), lui confirment l'existence de terres à l'ouest — celles fréquentées par les Northmen, mais abandonnées — et les difficultés de leur accès par ces hautes latitudes, tandis qu'au sud règnent les alizés qui portent vers ces Indes, dont les voyageurs continentaux décrivent l'immensité et les attraits. Il choisit la route où les vents sont favorables et la température, le ciel et la mer plus conformes aux conditions habituelles de vie de ses compagnons.

A la même époque, Giovanni Caboto, de Gênes, naturalisé Vénitien en 1476, navigateur et trafiquant, en rapport, à La Mecque et Alexandrie, avec les caravaniers, calcule, d'après la longueur des trajets continentaux et ses connaissances de la forme et des dimensions du globe, que le chemin d'eau par le nord-ouest ferait gagner du temps

et modifierait les routes commerciales à l'avantage de celui qui réussirait le premier à gagner l'Asie par l'ouest et par la mer.

Il se rend à Bristol, port d'Angleterre en relations fréquentes avec Iceland, et, de là, il tente, en choisissant la route connue des pêcheurs de morue, ce que Colomb n'avait pas entrepris.

C'est au retour d'un voyage infructueux, au cours duquel aucune terre n'avait été aperçue, qu'il apprend, durant l'été de 1493, que Colomb avait atteint les Indes.

Ce succès provoqua, dans les cours d'Angleterre, de France et de Portugal, une surprise, une excitation et une envie qui profitèrent aux marins et navigateurs quelque peu instruits et hardis, dont les projets purent prendre, dès lors, une importance plus grande.

Henri VII donne des pouvoirs, des fonds et des moyens de plus en plus étendus à Caboto, qui, au retour de son voyage de 1497, rapporte qu'à 700 lieues de l'Irlande il a rencontré le pays du Grand Khan, dont il rapportera, annonce-t-il, les produits si précieux des caravanes venues de Cipangu (le Japon), à Alexandrie.

Son voyage de 1498 vers le Groënland, qu'il reconnaît, comporte une mutinerie de l'équipage et la non-réalisation de ses promesses aux marchands de Bristol. Il ne reçoit plus de subventions.

En 1500, c'est un Portugais, Corte Real, subventionné par le roi Manuel, qui atteint le Groënland et y retourne en 1501. Parti de Lisbonne, il explore les côtes du Sud, Terre-Neuve et Labrador, suivant les conditions saisonnières dont Caboto avait profité — car des hommes, devant les forces de la nature favorables ou contraires, n'ont guère de moyens différents, spirituels ou matériels, d'utilisation ou de lutte, quand ils sont contemporains.

Il ne revint pas, ni son frère Michel envoyé à sa recherche, en 1502, par le roi de Portugal.

En 1501, 1502, 1503, 1504, des expéditions partent de Bristol et du Portugal, mais n'ont pas laissé de renseignements.

En France, la conscience navale s'est formée et développée au Ponant, parallèlement, mais dans des formes différentes en Normandie, en Bretagne, en Guyenne, où s'exerçait l'autorité des amiraux ou des lieutenants-généraux provinciaux, et les Basques étaient ces fiers gaillards, redoutés partout et inaccessibles au fond de leur baie de Biscaye.

Les Anglais avaient eu leur base à Bayonne pendant toute la guerre de Cent ans et les marins espagnols venaient encore insulter nos côtes de Guyenne au début du règne de François I^{er}.

Pendant la guerre de succession de Bretagne, les Bayonnais donnent la main aux Anglais et exercent leurs prétentions jusqu'à Saint-Mathieu où ils possèdent des bases de pêche, provoquant de violentes réactions des Bretons et des Normands.

Il ne faut pas oublier que Brouage et les îles de Marennes étaient le rendez-vous des flottilles étrangères qui s'y approvisionnaient de sel pour satisfaire les besoins des pêcheurs, en particulier. Un traité de commerce de roi à roi, entre celui de Suède — qui voulait protéger ses sujets contre les falsifications du sel et du vin des marchands hollandais — et François I^{er}, en témoigne. Et c'est là et à La Rochelle que se communiquaient les nouvelles recueillies dans tout l'Atlantique nord, la Manche et la mer du Nord.

Ce n'est pas indifférent, car cela justifie la participation d'Alphonse de Saintonge (1) au voyage de Roberval et

(1) Compatriote de François I^{er}, étant né aux environs de Cognac.

celle de Champlain, né à Brouage, à la fondation d'établissements français au Canada, et le rôle de Rochefort par la suite.

Un autre chaînon avait été forgé au XII^e siècle par Éléonore d'Aquitaine en faisant dresser le Roole d'Oléron « pour servir de loy en la mer du Ponant, à juger toutes questions sur le fait de la navigation », chaînon qui relia les Nordiques, Suédois d'abord, puis les villes hanséatiques, à la Guyenne, dont les règlements de la navigation dérivent de ce Roole.

Si, à la fin du XV^e et tout au début du XVI^e siècle, les rois d'Espagne, de Portugal et d'Angleterre, subventionnent des navigateurs et, déjà, déterminent leurs prérogatives dans l'établissement des droits à posséder qu'ils se réservent à eux-mêmes sur « toutes îles et toute terre ferme qu'ils pourront trouver ou découvrir » « into the new found Iland », si François I^{er} ne les imite que vers 1522, nos pêcheurs, en revanche, connaissent et pratiquent la route de Terre-Neuve, en suivant les inspirations d'une conscience navale séculaire. Celtes d'Armor et de Britannia, Irlande comprise, étaient frères, et les religieux d'Islande que les Vikings trouvèrent dans cette île étaient l'avant-garde de ces pionniers de la civilisation, qui, de cap en cap, reliaient cette île, puis le Groënland et le Vinland, aux abbayes célèbres de Saint-Mathieu et de Landévennec.

Les Romains étaient remontés jusqu'en Écosse seulement.

La découverte, sous un tumulus norvégien, vers 1880, d'un drakkar, fit la lumière plus vive sur les exploits des Vikings, qui révélèrent aux pêcheurs de l'Occident l'abondance du poisson, vers l'an 1000. Si rois et trafiquants furent gagnés par la fièvre de l'or, quel ne fut pas, sur les

rudes et hardis marins de France, l'effet de cette révélation confirmée par Caboto : « Il y avait une telle abondance de morues dans cette région, que celles-ci arrêtaient quelquefois la marche des vaisseaux. » Mais ceux-là furent rares, évidemment, Scandinaves, Normands, leurs descendants, Bretons, Basques, qui, gardant leur secret, d'ailleurs, réussirent leur campagne annuelle de pêche, et peut-être ne trouvera-t-on jamais les documents qui témoigneraient que les pêcheurs scandinaves eux-mêmes ne cessèrent pas d'aller à Terre-Neuve entre l'abandon du Groënland par leurs ancêtres et l'arrivée, constatée à une date certaine, de nos pêcheurs. Ch. de la Roncière cite cette déposition des pêcheurs de Bréhat et de Paimpol, en 1514, qu'ils payaient depuis *soixante ans* la dîme sur les poissons pêchés « tant en la coste de Bretagne, la Terre-Neufve, Irlande que ailleurs ».

D'après ce qui précède (Lieutenant-colonel Langlois), il ne s'agit que d'un intervalle d'une cinquantaine d'années ; et il ne faut pas désespérer de découvrir quelque source d'information dans des archives locales maritimes et commerciales, du Cap Nord à Bayonne par l'Islande, et dans celles du Vatican, puisque, aussi bien, les religieux furent des pionniers, des conseillers et des informateurs de premier ordre, depuis qu'ils s'épandirent sur le monde pour l'enseigner ; et, au moyen âge, leur œuvre fut la plus féconde qui soit et la seule enregistrée le plus souvent. Matériellement détruite par le fanatisme dans des régions ou des localités intéressantes pour nous, maintenant, ces œuvres et les entreprises profanes de toutes sortes greffées sur elles peuvent être mentionnées à ce même siège de l'Église d'où rayonnèrent, à la fin du moyen âge, les connaissances acquises antérieurement concernant les grandes routes continentales et les chemins d'eau mondiaux.

Quoi qu'il en soit, les navigateurs subventionnés, précurseurs de Jacques Cartier, trouvèrent des pêcheurs bretons, normands et basques (J.-J.-E. Roy, 1858) sur les bancs et dans les baies de Terre-Neuve, tout au début du XVI^e siècle.

Ce dernier auteur attribue au cardinal d'Amboise, qui fut, en effet, archevêque de Rouen (1), l'envoi en Amérique de cet Aubert, auquel il attribue, en 1506, la « découverte du Canada », que Manet signale en 1508 et Ch. de la Roncière en 1508, lors du voyage de la *Pensée*, armée par Ango.

Ce ne fut qu'en 1523 que le Florentin Verrazano, naviguant pour le compte d'un syndicat de banquiers et commerçants lyonnais, Florentins la plupart et Français intéressés au commerce de la soie, tenta le voyage des Indes par l'ouest, après avoir promis à François I^{er} « la découverte de royaumes différents des pays rencontrés par les Portugais ».

De la Floride, il remonte jusqu'au 50^o de latitude nord et rentre à Dieppe sans avoir trouvé ce passage vers l'est qui hante les esprits.

En 1526 il fait un second voyage très vraisemblablement sur le même itinéraire, tandis que son troisième, accompli après celui de Magellan, fut tenté sur les traces de ce dernier et arrêté au Brésil où il tomba dans une embuscade de sauvages et fut dévoré par eux.

Retenons que les cartes italiennes de cette époque (1529 par son frère) mentionnent que la « Gallia Nova » fut découverte cinq ans auparavant par Verrazano. (Ch. de la Roncière).

En 1527, au mois d'août, le *Mary-Guildford*, armé

(1) Charles d'Amboise fut amiral de France de 1508 à 1510.

par Henri VIII, trouve « dans le port de Saint-Jean onze bateaux normands, un breton et deux portugais, tous venus là pour la pêche » (Archives canadiennes, n^o 5. *Les Précurseurs de Jacques Cartier, 1497-1534*. Introduction), et, dans la collection des références citées dans ce volume, figurent des documents relatifs à l'armement de bateaux pour la pêche à Terre-Neuve, à Pléneuf, 1513 (en Saint-Brieuc), à Bréhat 1514, Bayonne 1520-1521, Binic, Blavet, Saint-Brieuc (1523), Bayonne (1527), La Rochelle (1529). De même pour les Portugais et les Anglais.

Il est donc bien établi que, si des Scandinaves, Northmen ou Vikings, furent les premiers venus d'Europe au Groënland et à des parties maritimes de ce qui est aujourd'hui le Canada nord-oriental, des navigateurs-trafiquants, subventionnés par des négociants et des souverains de l'Europe occidentale, explorèrent les côtes dans les mêmes parages et que des pêcheurs du Ponant connaissaient et exploitaient l'abondance du poisson sur les côtes de Terre-Neuve.

Il est équitable, en conséquence, d'instruire les jeunesses française et canadienne de ce que l'histoire — qui chemine lentement mais qui vient de faire un grand pas vers la vérité — enseigne :

« Jacques Cartier fut l'explorateur qui tenta ensuite de trouver ce passage (par mer pour atteindre l'est) ; il n'y parvint pas, mais il réussit à découvrir le golfe et le fleuve Saint-Laurent et cet immense territoire qui s'étend du détroit de Belle-Isle jusqu'aux rapides de Lachine ». (Introduction visée ci-dessus).

L'importance est considérable de l'ajustement de l'enseignement des maîtres français à cette mise au point historique, et de l'accord entre les enfants de France et du Canada.

Il serait déplorable que ce qui est mérite, justement apprécié dans l'Ouest, fût auréole excessive à l'Est et témoignage d'ignorance ou d'incompréhension des choses de la mer et des lois qui régissent l'esprit humain aux prises avec l'immensité, la puissance et les richesses de celle-ci.

Il ne suffit pas d'examiner des textes à la loupe, surtout lorsque leur rédaction remonte à une époque où les observateurs eux-mêmes n'ont eu que des vues fragmentaires et fait des récits naturellement favorables à la réalisation de leurs conceptions imaginatives, et, enfin, où les rédacteurs n'étaient parfois que des échos lointains de gestes et de récits devenus légendaires (1).

Notre jugement s'améliore lorsque le rapprochement des actes, des projets, des récits, des documents d'une même grande période de temps nous permet de discerner le souffle de vie qui anime des générations d'où surgissent des hommes que le génie illumine, comme Colomb, ou que l'habileté, le caractère, la témérité, l'ambition aussi, distinguent parmi la foule des tenaces, des patients, des modestes morts parfois à la tâche quotidienne, trame du pavois, marche du tremplin que d'autres escadent. Le marin inconnu ainsi que le soldat inconnu furent de tous les temps.

Dans sa préface au volume précité, M. H.-P. Biggar, du Bureau des Archives canadiennes, souhaite que soit « piquée la curiosité de nouveaux investigateurs qui contribueront à développer nos connaissances de l'histoire primitive du Canada ».

Notre objectif est double en répondant à cette invita-

(1) RABELAIS. *Le voyage de Panurge en « Italie supérieure »*, non par la route des Portugais, en doublant le cap de Bonne-Espérance, mais par celle de Jacques Cartier.

tion : vulgariser, dans nos écoles françaises, cette histoire aussi méconnue que celle de notre marine, avant Colbert principalement, et les témoignages du développement de la conscience navale et coloniale dans nos populations maritimes, puis chez ceux, pour qui les guider, les conseiller et les commander était un devoir et, enfin, au sommet de la hiérarchie sociale, œuvre séculaire, chez le roi lui-même, François I^{er} en l'occurrence.

II. — FRANÇOIS I^{er}.

D'un naturel généreux, d'un esprit cultivé, imaginatif et compréhensif, d'un caractère chevaleresque et fastueux dans ses goûts, François I^{er} fut particulièrement sensible à tout ce qui était « point d'honneur ».

Son règne est le plus intéressant qui soit quant à l'évolution de la conscience navale régionale qui provoque la formation de la conscience navale nationale, c'est-à-dire royale, à cette époque de centralisation des intérêts provinciaux et de leur fusion avec ceux de la Couronne, que Richelieu achèvera.

L'étude de ce règne s'est imposée à nous comme cas de conscience navale et coloniale à retenir, examiner et interpréter (1).

L'allusion précédente au souffle de vie du moyen âge qui anime les navigateurs, les conquérants et les négociants du xv^e siècle, comme il avait animé les croisés au Levant, n'est-il pas symbolisé dans la Salamandre de François I^{er} et les flammes de passion dont elle s'alimente et qu'elle domine ?

Il n'est pas indifférent pour nous, Français, ni pour nos amis Canadiens, descendants de nos ancêtres, de constater que ces flammes sont venues éclairer et vivifier les terri-

(1) *Conscience navale et coloniale*, en cours d'achèvement, par le même auteur.

toires et les indigènes de la Nouvelle-France où des Nordiques eux-mêmes avaient abandonné leurs établissements.

Témoignage éclatant des vertus de notre race chez laquelle l'esprit domine la matière. Au cours des siècles n'a-t-elle pas exporté partout sa vaillance et sa générosité, son désintéressement et sa beauté morale ?

En 1531, quand l'audacieux, riche et puissant armateur dieppois, Ango, autorisé à pourchasser les Portugais alliés aux Espagnols, bloque Lisbonne avec sa flotte, le Conseil du roi refuse à Charles-Quint le retrait de ses lettres de marque et le roi aurait répondu : « Ce n'est pas moi qui vous fais la guerre, mais Ango ; arrangez-vous avec lui » (1).

Que déclare-t-il, en 1541, à l'envoyé de Charles-Quint ? « Est-ce donc déclarer la guerre et contrevenir à mon amitié avec Sa Majesté que d'envoyer là-bas mes navires ? Le soleil luit pour moi comme pour les autres ; je voudrais bien voir la clause du testament d'Adam qui m'exclut du partage du monde. »

Rien n'était plus utile, certes, que ces avis, ces boutades si bellement françaises, pour entretenir ou provoquer chez les armateurs et les marins de France l'essor de leurs audacieuses entreprises.

François I^{er} fut donc l'animateur auquel nous devons, Français et Canadiens, rendre grâce.

Son mérite est très grand, car il hérita de Charles VIII et de Louis XII d'une politique continentale d'ambitions dynastiques ruineuse et aléatoire en Italie et il eut à lutter contre l'empereur Charles et le roi d'Angleterre,

(1) En 1534 ou 1535, François I^{er}, en tournée de revues militaires à travers la Normandie, se rend à Dieppe où Ango le reçoit avec une solennité et un faste princiers.

aussi habiles, puissants et envieux l'un que l'autre, maîtres de la mer.

En outre, un préjugé féodal limitait les effets de pareilles impulsions données aux opérations maritimes commerciales : la noblesse eût dérogé en y prenant part, et le maréchal de Vieilleville donnait ce conseil : « 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 ».

Il faudra que Colbert fasse édicter la faculté de commercer pour que la noblesse s'engage dans les entreprises de colonisation et de négoce.

La conséquence en est que la marine du Ponant est d'organisation locale, aux mains des armateurs, des marchands, des négociants et des pêcheurs, que les amiraux ou lieutenants-généraux, les gouverneurs ou capitaines généraux ont des titres comportant privilèges administratifs, financiers ou de direction, de défense ou de représentation des intérêts locaux, régionaux ou royaux en ce qu'ils ont de commun ou de contradictoire ; mais, très rarement, ces titres exigent la qualité d'homme de mer et confèrent les prérogatives du commandement naval.

En outre, et en dehors de la guerre de course, l'armement du navire en vue d'un objectif militaire, mixte le plus souvent, résulte d'un contrat d'achat à terme ou de louage et de l'embarquement de troupes commandées par cette noblesse que vise le maréchal de Vieilleville.

Lorsque, en 1545, François I^{er} concentrera les forces navales du Levant et du Ponant en baie de Seine, avec la flotte et les côtes méridionales anglaises pour objectif, il en donnera le commandement à un ami personnel, d'Annebaut, fait prisonnier avec lui à Pavie, maréchal de France, puis élevé à la dignité d'amiral après la mort de Brion-Chabot.

Ignorant la mer, les marins et le navire et l'ennemi, cet amiral en sera réduit à réunir en conseil ses chefs d'escadre, ses capitaines et les pilotes, et il ne profitera pas de la maîtrise de la mer procurée à la France par cette seule concentration, et s'attirera cette réponse, à sa demande de désarmement au Havre : « Combattez d'abord. »

Cette digression est des plus opérantes, au regard des Canadiens français, normands et bretons. Pour les uns, en effet, le nom du Havre évoque la fondation de Franciscopolis par François I^{er} dès son accession au trône, c'est-à-dire de ce port qui fut la base de toute action défensive de la Normandie ou offensive contre ceux qui en insultaient les côtes.

Les boiseries vénérables et solennelles de l'ancien Parlement de Normandie à Rouen s'illustrent de la « Salamandre » du Cognaçais. Pour les Bretons, la confiance de François I^{er} dans ses Chevaliers bretons, compagnons de J. Cartier, et dans celui-ci est une cause de légitime fierté.

Ils ne peuvent oublier que ce fut sous son règne que la Bretagne se donna à la Couronne.

François I^{er} honora de sa visite Saint-Malo, si renommé, en 1518.

Il visitera, en 1543, les Rochelais séditieux et les apaisera.

Nul roi ne paya aussi généreusement de sa personne et ne fut plus cordial et cher à ses sujets. « *Civium Fides Fortitudo Mea.* »

Tout autre était, en Méditerranée, le haut degré d'efficacité des galères, engin séculaire de combat perfectionné depuis la plus lointaine antiquité.

Aussi, pendant cette courte campagne de 1545, le baron de la Garde fut-il le seul mordant et réellement combatif avec ses galères, héritières des leçons de Doria et de Prégent de Bidoux.

Enfin Colomb, Caboto, Verrazano, sont des Méditerranéens navigateurs au service des négociants et des souverains occidentaux, mais, remarquons que les deux rivaux, Charles-Quint et François I^{er}, sont des Méditerranéens aussi — car la géographie détermine la politique prudente et habile — qui croisèrent le fer, d'abord en Italie, dans des opérations mixtes qui ne furent couronnées de succès qu'autant qu'elles furent flanquées par mer.

III. — OLIVIER DU BREIL DE RAYS
ET CLAUDE DE PONTBRIANT.

Tel était, sous François I^{er}, l'état des esprits, qu'il fallait établir avant de signaler le résultat des investigations faites au sujet de la présence, à bord des navires de Jacques Cartier, de certaines personnalités dont le nom fut illustré au XVIII^e siècle par Mgr de Pontbriant, évêque français, à Québec, pendant vingt ans.

Il est frappant de lire dans Ch. de la Roncière, si documenté et si consciencieux : « Sans nous renseigner aucunement sur les préparatifs de l'expédition », alors que les conditions des armements de Colomb, Caboto et Verrazano sont connus.

Certes, la participation, au second voyage de Cartier, de Claude de Pontbriant, « eschanson du Dauphin », et de nobles volontaires comme de la Pommeraye, est enregistrée ; mais il est troublant de ne trouver mentionnée nulle part, sauf dans Manet (*Les Malouins célèbres*), la présence, au premier voyage, de l'important personnage Olivier du Breil :

« Muni de ses instructions (données par François I^{er}), l'habile marin partit de Saint-Malo le 20 avril 1534... accompagné des sieurs Olivier du Breil, Jacques Maingard et plusieurs autres de ses amis. »

Il est à remarquer que Manet ne signale pas Claude de

Pontbriant au départ du second voyage, mais à l'arrivée à Hochelaga, aujourd'hui Montréal, avec ses officiers de la Pommeraye et de Goyelle, plus exactement de Gouyou-Matignon et Pouillet. Cela pour ne pas imputer de confusion à Manet, Olivier du Breil de Rays étant le cousin de Claude de Pontbriant, par alliance.

Les voyages eurent les durées suivantes :

20 avril 1534 au 5 septembre 1534,

19 mai 1535 au 16 juillet 1536, avec la *Grande-Hermine* et la *Petite-Hermine* et le gallion l'*Émerillon*.

23 mai 1541 à octobre 1542.

La participation d'Olivier du Breil à cette dernière campagne, qui n'est relatée par aucun historien ou document produit en référence, est cependant incontestable.



Dans la généalogie manuscrite des du Breil, par du Chesne, il est écrit, au sujet de la tutelle de Julien, fils d'Olivier, attribuée à sa mère, ce qui suit :

« Déclare que feu Olivier du Breil, père dudit Julien, est mort depuis peu au voyage de Canada où il est allé avec Jacques Cartier, capitaine, et ayant la charge de la conduite des navires du Roy François I^{er} ès-parties du Canada, le 7 septembre 1542 » (1).

Dans la généalogie imprimée de la même famille par du Chesne, il est mentionné à « Olivier du Breil » : « Il accompagna au voyage de Canada, Jacques Cartier, capitaine des navires que le Roy François I^{er} envoya en cette isle et y mourut l'an mil cinq cens quarante deux » (1).

(1) Extrait de documents manuscrits et imprimés de la Bibliothèque Nationale à Paris, révélés dès 1924, et portés à la connaissance d'autorités françaises, anglaises et canadiennes, par M. le Vicomte René du Breil de Pontbriant.

Il relate les cérémonies auxquelles la nouvelle de son décès donna lieu à Saint-Malo.

Les autres historiens généalogistes répètent ou confirment : Dom Lobineau : *Bretagne, Noblesse* (manuscrit).

« Olivier du Breil... mort au voyage de Canada en Amérique vers l'an 1542... où il était allé par ordre du Roy François I^{er}, avec le capitaine Jacques Cartier, etc..., épousa... » Sur le manuscrit *avec le* est substitué à *sous la conduite de*, biffé (1 note p. 23).

D'Hozier et Chérin ont, dans leurs manuscrits, une formule commune : « Olivier du Breil épouse Madeleine de Bégassoux... ; il mourut au Canada où il commandait les vaisseaux du Roy François I^{er}, l'an 1542. Sa veuve eut la tutelle de son fils le 14 mai 1552. » (1 note p. 23.)

Et ailleurs, cette conséquence de la mort d'Olivier : « Le Roy perdit le chef de ses navires en Nouvelle-France. »

Qui étaient donc cet Olivier du Breil et ce Claude de Pontbriant qui abandonnaient leurs domaines, leurs intérêts et la Cour pour s'embarquer sur de modestes navires de soixante tonnes, avec les rudes gars bretons — mais de chez eux — pour courir la grande aventure, d'où les chances de retour étaient problématiques et que nul ne courait sans avoir fait son testament ?

* * *

La famille du Breil, dont l'origine remonte au x^e siècle, fournit un compagnon à Guillaume le Conquérant, des Croisés et des Chevaliers de l'Ordre de Saint-Jean de Jérusalem et des Grands Sénéchaux de Bretagne.

Au xv^e siècle, Olivier du Breil, seigneur du Chalonge, est procureur général du duc de Bretagne.

Roland du Breil, seigneur de Rays, est président-fon-

dateur des parlements de Toulouse, de Bordeaux et des Grands Jours de Bretagne, ce dont il fut chargé par Charles VIII après son mariage avec la duchesse Anne.

Ces deux frères étaient Grands Sénéchaux de Rennes et Juges Universels de Bretagne, ambassadeurs dans les plus graves circonstances.

Charles, fils de Roland, seigneur de Rays et de Pontbriant par son mariage, fut toute sa vie chevalier d'honneur de la reine Anne, et son fils, Roland, à douze ans, fut adopté par elle comme page, puis elle le maria.

Au XVI^e siècle, Olivier du Breil de Rays, seigneur de la Villemanouël, est le petit-fils de Roland. C'est lui qui prit part aux premier et troisième voyages au Canada. Il se maria en 1536 et eut son fils unique Julien en 1539.

Les grands services et la mort d'Olivier au cours de ses deux missions au Canada valurent à son fils de très hautes situations en Bretagne et à la Cour, étant Chevalier de l'Ordre du Roi et gentilhomme ordinaire de sa Chambre.

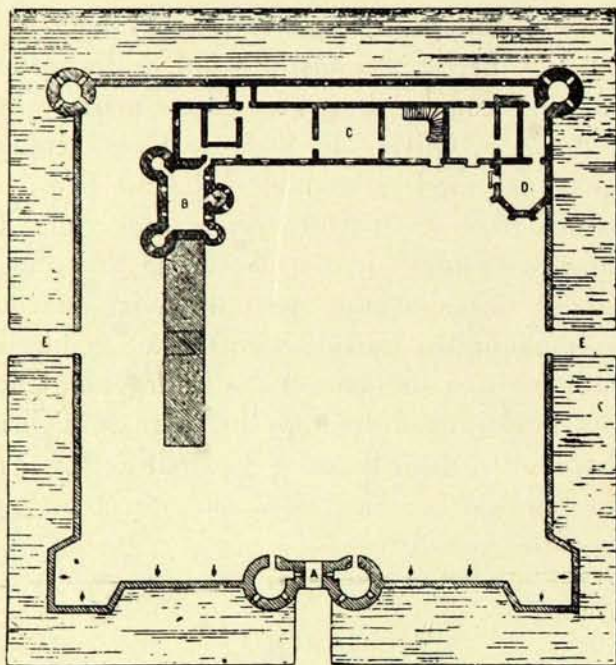
Au XVII^e siècle, Jean-Baptiste du Breil de Rays se distingue au Canada par sa belle conduite et est nommé chef d'escadre en 1781.

REMARQUES

I. — Pierre de Pontbriant fut sous-gouverneur de François I^{er}, puis gouverneur, semble-t-il, après l'exil du maréchal de Gié, pendant que François de Pontbriant était gouverneur des filles de Louis XII.

II. — La place forte de Granville et les îles de Sercq et de Chausey, conquises par eux sur les Anglais après deux combats navals à Guernesey et à Jersey, en 1549, furent gouvernées par les trois frères, deux François et Jean du Breil des Hommeaux, arrière-petit-fils de Roland.

III. — Jean du Breil, seigneur de Pontbriant, capitaine héréditaire du ban et de l'arrière-ban de la noblesse de l'évêché de Saint-Malo et maréchal de camp dans l'armée du roi, fut blessé grièvement au cours du siège du château de Pontbriant (1590), principale défense de Bretagne sur la rive gauche de la Rance, entre Saint-Malo et Dinan.



*Plan du château de Pontbriant
Chef-lieu de la Capitainerie générale, Garde-côte aux départements
du Pontbriant et de Saint-Malo*

Le château tint pendant vingt-deux jours contre les ligueurs dinanais et malouins, qui s'étaient donnés au duc de Mercœur.

Le domaine et le château furent pillés et ravagés et les archives incendiées.

IV. — Henri-Marie du Breil de Pontbriant, l'évêque

de Québec, était le sixième fils d'une famille de dix enfants. Vicaire général de Saint-Malo, il fut appelé à l'évêché de Québec en 1739 et mourut, victime de son dévouement, en 1760, à Montréal, où il s'était retiré, Québec étant tombé aux mains des Anglais, malgré l'énergie de ses efforts à soutenir le moral des défenseurs.

Oscar de Poli, dernier juge d'armes, successeur de de La Cabane, juge d'armes sous Napoléon III, a formulé cet avis concernant les du Breil : « Rôle essentiellement militaire et politique invariablement tenu sans une seule erreur ou défaillance. »

* * *

S'il ne convenait pas que la noblesse trafiquât, elle était, suivant la méthode inaugurée avec tant de succès par Charlemagne, honorée de la préférence du roi, qui lui confiait les missions diplomatiques appuyées ou non de démonstrations d'apparat ou de force.

La situation politique, de 1531 à 1541, ne cessa d'être délicate et, sur mer, les ambitions de l'empereur et de ses alliés ou associés contre François I^{er} souffraient de l'activité de nos corsaires. Dans l'ignorance où ce dernier se trouvait des rencontres possibles, au large comme en Nouvelle-France, il était sage et prudent d'avoir à bord un représentant de la Couronne, conseiller et bouclier du pilote Jacques Cartier, que l'ennemi, ne serait-ce que par représailles, eût traité en pirate. C'était l'époque, ne l'oublions pas, où certains marins faisaient « éternuer l'or » à leurs prises.

Nul plus que François I^{er}, parce que généreux, loyal et confiant, sans doute, ne fut trompé, parfois trahi. Ses vingt ans de règne lui avaient enseigné la défiance et il

n'ignorait ni les déboires, ni les désillusions, résultats des expéditions lointaines, du début du siècle. Il était donc judicieux de voir les choses avec ses propres yeux, ceux des chevaliers indépendants et scrupuleux que ni la fièvre de l'or, ni l'appât des richesses, ni l'ambition du succès ne pousseraient hors des voies de l'honnêteté et de la sincérité.

Enfin, les relations à établir avec des indigènes inconnus, mais très probablement sauvages, nécessitaient une éducation et une habileté, des facultés intellectuelles et un sens moral que, sans doute, un homme de mer, même maître-pilote, ne possédait pas suffisamment. Les circonstances pouvaient être telles que ce dernier fût tenu de rester à son bord pendant l'exploration ou les pourparlers à terre.

La présence auprès de Jacques Cartier de fils de famille était pour le roi une garantie de sécurité pour ce dernier et ses équipages et, en même temps, d'humanité et de noblesse des gestes qu'il encourageait, toujours dans cet esprit de la chevalerie, animateur, depuis les Croisés, de nos entreprises de colonisation.

Si la France, aujourd'hui seconde puissance coloniale du monde, est respectée et aimée jusques aux rivages les plus lointains, n'est-ce pas le fruit des vertus chrétiennes pratiquées inlassablement et ardemment par ses fils ? Il était donc bien dans l'esprit du temps et conforme au caractère de François I^{er}, aux nécessités de sa politique et à la nature mixte de l'entreprise d'exploration et de colonisation, que des gentilshommes fussent embarqués avec Jacques Cartier.

L'enregistrement de la présence de Claude de Pontbriant, au deuxième voyage, justifie celle de son cousin du Breil aux deux autres.

Les contingences politiques et d'ordre moral font la

lumière, que réclame Ch. de la Roncière, sur les conditions de l'organisation du premier voyage.

La situation était tendue entre le roi de France et ceux d'Espagne et de Portugal, après les opérations des navires d'Ango (1531) et, de son côté, l'amiral Brion-Chabot, pour des raisons d'intérêt personnel sur lesquelles il serait déplaisant d'insister, désirait ménager les Portugais.

L'amiral de Bretagne, V.-A. de la Meilleraye, est intervenu, suivant certains auteurs, dans la transmission des instructions à Jacques Cartier, ce qui est normal, mais il semble que l'on tint à ne pas divulguer l'entreprise.

Alors qu'Henri VIII et sa Cour s'en furent à Bristol pendant l'hiver de 1495-1496 pour donner plus d'éclat à l'expédition de Caboto, François I^{er} était sage en se gardant de provoquer l'attention de ses rivaux et ennemis ; la personnalité et la situation de du Breil lui donnaient toutes facilités en cette occurrence. D'où la rareté des actes administratifs limités au strict nécessaire, des instructions verbales du roi à du Breil et une action discrète autant qu'active de ce dernier, peut-être, comme beaucoup de seigneurs de son temps, plus habile à manier l'épée que la plume et à stimuler par sa présence qu'à discourir. On ne procède pas autrement quand on monte une opération dans le secret et Dom Lobineau l'a compris, qui avait écrit « sous la conduite du » et qui rectifia « avec le capitaine Jacques Cartier ».

Ainsi qu'au sujet des pêcheurs français, ne trouvera-t-on pas des documents qui préciseront les conditions des premiers armements malouins de 1533-1534 ?

En attendant, la loupe et le dictionnaire du XVI^e siècle à la main, les investigateurs peuvent s'escrimer sur l'interprétation des textes produits ci-dessus et ce qu'ils ont de contradictoire avec ceux auxquels on se référa jusqu'à

maintenant, notamment au sujet du commandement des navires et de l'expédition.

Notre suggestion ne vise pas à déboulonner la statue de Jacques Cartier, pas même à en réduire le piédestal, ni à débaptiser le magnifique bâtiment-école de la Compagnie Générale Transatlantique.

La route de Terre-Neuve étant connue et fréquentée, pourquoi Olivier du Breil et Claude de Pontbriant auraient-ils revendiqué une fonction à bord que les patrons pêcheurs eux-mêmes remplissaient parfaitement ; la renommée de Jacques Cartier, maître-piloté de Bretagne, et l'habileté de ses compagnons, Bretons comme eux et connus d'eux, certains embarqués peut-être sur leur recommandation, ne leur donnaient-elles pas toutes garanties ?

Les Bretons avaient dû organiser la protection de leurs côtes avant qu'Henri II y fît procéder dans le royaume, et les riverains de l'estuaire de la *Rance* se formaient en « montres » pour répondre à l'appel de leurs capitaines, seigneurs de la région qui armaient aussi des navires pour défendre les intérêts des pêcheurs et du commerce. Les du Breil étaient de ces chefs et il ne serait pas surprenant que Jacques Cartier fût leur marin de confiance et que la proposition faite au roi de le choisir fût de l'initiative d'Olivier du Breil lui-même. Ce qui expliquerait l'entente, si rare au cours des missions de ce genre, et si parfaite cette fois que l'instigateur et le chef spirituel en fut oublié par les narrateurs des voyages de Jacques Cartier, puisqu'il n'y eut pas d'incident apparent et que du Breil était mort quand les récits de Cartier furent recueillis.

Les Actes de François I^{er} témoignent de cette confiance en désignant Jacques Cartier, maître-pilote, pilote du roi et, enfin, capitaine général et pilote quand est défail-
lant le seigneur gascon de Roberval « lieutenant général

chef, ducateur et capitaine de ladite entreprise (la troisième) ensemble de tous les navires et vaisseaux de mer ».

Puisque Roberval n'était pas prêt, il fallait bien promouvoir Jacques Cartier et le mettre en situation de commander la division avec laquelle il allait appareiller et, puisqu'il n'est pas officier du roi, il reçoit une commission, une lettre de marque en quelque sorte avec un traitement de capitaine de la généralité de l'ensemble des navires. La subvention est de 45.000 livres.

Alors, en 1541, François I^{er} n'a plus les mêmes ménagements à observer et il prend possession de ce qui fut et sera exploré, dans le champ d'action nouveau de ses navires et de ses délégués, par lettres patentes du 15 janvier, qui instituent un gouverneur, un lieutenant-général de la Colonie.

Des témoignages de la présence de du Breil de Rays aux côtés de Jacques Cartier seront peut-être trouvés dans les noms donnés en Nouvelle-France.

Déjà, dans *Nova Francia*, M. de Cathelineau analyse les raisons du nom de Montréal ; son dernier argument très récent est que celui-ci désignait une seigneurie en Périgord de Claude de Pontbriant.

Bibliothèque Nationale : *Nouvelles acquisitions françaises*, 9281, p. 16 (P. Margry, 1847) :

« Montréal fut nommé de Claude de Pont-Briant, fils du Sieur de Montréal et eschanson de Monseigneur le Dauphin, qui accompagnait Jacques Cartier avec Charles de la Pommeraye et autres gentilshommes sur la *Grande-Hermine*.

« Montréal était Hochelaga et Pont-Briant présent. »

« Pour faire comprendre mieux la géographie du pays, Lescarbot entremêle le voyage de *quartier* (Cartier) et celui de Champlain et il confirme ainsi l'un par l'autre.



Tombeau de François de Pontbriant, sénéchal et gouverneur du Limouzin, Seigneur de Montréal, frère de Claude de Pontbriant, Échanson du Dauphin.

« Voilà ce que c'est que de se dépêcher d'imaginer avant de voir. Je trouve page 336 qu'ils nomment la montagne joignant Hochelaga, le Mont-Royal. » (P. Margry, 1847.)

Il importe alors de remarquer que le cap Ray actuel avait été appelé cap Saint-Georges par Caboto et cap Bend, par Michel Corte Real. C'est en vue de ce cap, au sud-ouest de Terre-Neuve, que passe la route qui conduit dans le golfe du Saint-Laurent.

Des érudits canadiens trouveront peut-être d'autres noms, tels que Breil ou Breuil, Ray ou Retz, Villemanoël, qui confirmeront, par leur origine, ce que nous révèlent les archives citées plus haut.

Quoi qu'il en soit, Olivier du Breil meurt le 7 septembre 1542, c'est-à-dire environ un mois avant le retour de Cartier à Saint-Malo, et on ne sait si ce fut au Canada ou en mer, ni de quoi ni comment, et son cousin Claude de Pontbriant meurt deux mois après son retour du deuxième voyage.

Enfin, en 1590, le château de Pontbriant est pris d'assaut par les ligueurs et incendié, de sorte que tous les souvenirs matériels ou écrits les concernant, les archives, ont disparu.

Les Caboto, les Corte Real, Verrazano, ne rapportèrent que désillusions ou ne revinrent pas. Jacques Cartier n'échappa pas aux effets du désenchantement général quand son or fut reconnu n'être que du cuivre et ses pierres précieuses un schiste riche en mica ; « faux comme un diamant du Canada » passa bientôt en proverbe, cite Ch. de la Roncière.

Jean-Alphonse de Saintonge, pilote de Roberval, fut blessé mortellement dans un engagement en rade même de La Rochelle avec Menendez. Sa *Cosmographie* illustre son nom.

En 1543, Cartier n'est plus que pilote du capitaine Senneterre des deux vaisseaux envoyés à la recherche de Roberval, dont la liquidation de l'entreprise fut pénible.

Ainsi disparaissent ou déclinent tous les acteurs de l'exploration et de la colonisation du Canada.

Mais Christophe Colomb ne mourut-il pas pauvre et abandonné ? Ce qui est à son honneur.

CONCLUSION

En septembre 1927, des Canadiens-Français vinrent à Brouage et à Rochefort honorer la mémoire de Champlain et de ses successeurs charentais ; sans doute eurent-ils les mêmes égards pour Jacques Cartier à Saint-Malo ?

En ce temps où germent des ferments de haine qui risquent de nous diviser, nous les fils de France, notre intention n'est autre que de paix et de concorde.

Ne négligeons jamais une occasion de maintenir l'union des chefs et des soldats et marins sous l'auréole de la gloire comme dans nos élans de gratitude.

Si vous revenez en France, ô Canadiens-Français, remontez la Charente et déposez une couronne au pied de la statue de François I^{er}, au lieu de sa naissance, à Cognac, car ce fut lui l'animateur, l'esprit noble et chevaleresque auquel vous devez d'abord rendre hommage.

Au Havre, qu'il créa pour la prospérité et la sécurité de la Normandie, « mesmement que c'est le bien de la chose publique », saluez sa mémoire.

Puis, de Saint-Malo, traversez la Rance, au moins en pensée, et recueillez-vous en songeant aux Chevaliers bretons du Breil de Rays et de Pontbriant, chefs et compagnons de Jacques Cartier, modestes serviteurs du roi de

France, pionniers méconnus, guides spirituels de notre civilisation au Canada, précurseurs de leur illustre petit-neveu Monseigneur de Pontbriant, le pasteur de vos aïeux à Québec.

Cognac, le 25 décembre 1928.

G. LOIZEAU,
Contre-Amiral (R.).

TABLE

	Pages
I. — Les Vikings et nos pêcheurs.....	5
II. — François I ^{er}	17
III. — Olivier du Breil de Rays et Claude de Pont- briant.....	22
Conclusion.....	35

298770

CON