



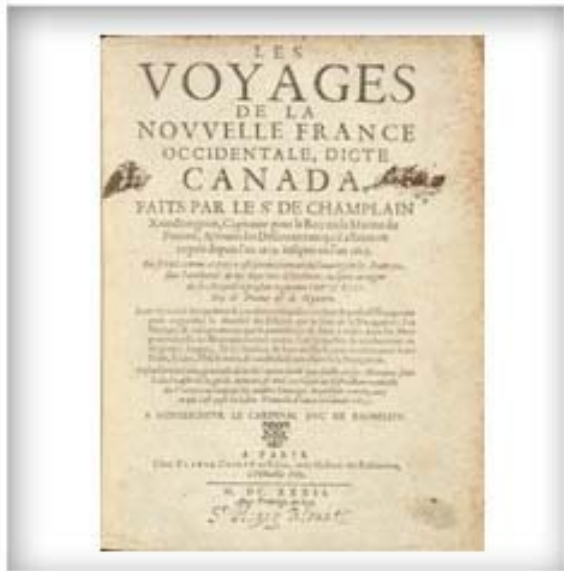
Coupe d'un amiral de 104 pièces de canon avec ses principales proportions et les noms des pièces du dedans, dans Le Neptune françois ou Atlas nouveau des cartes marines, par Pène, Cassini et autres, 1693.
FR BNF Ge CC 1114, 1^{ère} partie, p. 7



Nouvelle-France
HORIZONS NOUVEAUX

Voyager

Des expéditions de Champlain au traité de Paris en 1763, le voyage entre la métropole et sa colonie obéit à de nombreuses contraintes, tant techniques que naturelles. Mis au point par les Portugais à partir des années 1440, l'art occidental de la navigation en haute mer associe au portulan, puis à la carte marine, de plus en plus perfectionnée au fur et à mesure de la découverte de nouveaux territoires, le compas et l'astrolabe qui permet de déterminer la latitude. Le secret de la longitude n'est révélé que dans la décennie 1760 avec l'invention des premiers chronomètres de marine. La pratique courante veut donc que l'on navigue à l'estime, en fonction de la vitesse calculée empiriquement, et des caps suivis. Les erreurs d'appréciation et, par voie de conséquence, les naufrages ou les avaries appartiennent au quotidien de la traversée, d'autant que le climat (tempêtes, brumes et glaces) à l'approche des côtes canadiennes est extrêmement contrasté. Dès le XV^e siècle, le vaisseau s'impose de préférence à la galère à cause de son haut-bord, ses formes arrondies et la voilure complexe de ses deux ou trois mats. Il est cependant lourd et lent. La construction navale française, longtemps artisanale, s'améliore au cours du XVIII^e siècle grâce à l'intervention d'ingénieurs spécialisés et permet d'augmenter régulièrement le tonnage. Cependant, le voyage entre les deux continents dure en moyenne cinquante jours.



Traité de la Marine

Le dernier ouvrage publié par Samuel de Champlain est une rétrospective et un bilan de trente ans d'expérience canadienne. Il paraît peu après le traité de Saint-Germain-en-Laye, signé le 29 mars 1632, qui permet à la France de réintégrer sa colonie prise par les Anglais en 1629. C'est alors que la Compagnie des Cent-Associés recouvre son monopole de commerce en Nouvelle-France et y conduit des familles de colons. Dans son *Traité de la Marine*, Champlain transmet le savoir acquis lors de ses vingt-deux traversées de l'Atlantique nord. Il formule des indications techniques précises et des conseils essentiels pour naviguer et aborder aux côtes du Canada. Il veut ainsi faciliter le travail des marins et présenter l'entreprise à ses compatriotes sous un jour favorable.

Traité de la Marine et du devoir d'un bon marinier par le sieur de Champlain, publié en appendice de *Les Voyages de la Nouvelle France occidentale, dicte Canada*, Paris, Claude Collet, 1632; page titre.
CA BNC Réserve FC330 C5 1632cc



Rôle des passagers et de l'équipage du *Saint-Jean*,
1^{er} avril 1636.
FR AD17 B 5654 pièce 105

La traversée

La traversée vers la Nouvelle-France est soumise à toutes sortes d'aléas : climat, attaques de corsaires, maladies de l'équipage et des passagers. La durée de la traversée est donc variable : en 1665, Jean Talon, le nouvel intendant de la Nouvelle-France, met 117 jours pour gagner Québec et, en 1687, le vaisseau *Arc-en-ciel* met 35 jours. Compte tenu des exigences de la saison de navigation, il vaut mieux quitter la France avant le 1^{er} mai et Québec avant la fin septembre. Les navires ne dépassant guère deux cents tonneaux au XVII^e siècle, les conditions de confort sont fort modestes et la place limitée. Souvent, vivres et marchandises sont gâtés par l'eau qui s'est infiltrée et les passagers doivent se contenter de nourriture froide et de couchages détrempés. Survivre aux périls et aux dangers de la mer tient autant du hasard que de la *bonne étoile*, tant sont grands les risques d'une si lointaine destination. Mais, en dépit de tout, la plupart des marins et des passagers arrivent à bon port.

Liste de passagers

Un voyage à multiples objectifs assure une meilleure rentabilité aux investisseurs. Pour un navire de pêche, transporter des émigrants de La Rochelle à Québec est avantageux. À bord du navire *Le Noir* voyagent cinquante et un passagers dont presque la moitié fait souche en Nouvelle-France.



Liste des hommes d'équipage et des passagers du navire *Le Noir* de Hollande, capitaine Pierre Fillye, parti de Dieppe à destination de Québec pour la pêche, 1664.
FR AD17 B 5665 pièce 110





Journal en abrégé des voyages de Monsieur Asseline de Ronval, tant par terre que par mer avec plusieurs remarques, circonstances et aventures très curieuses, vers 1695.

CA ANC MG18-J2 p.1-36

Voyage d'Asseline de Ronval

Peu enclin aux études auxquelles le destine son père, Asseline de Ronval profite du décès de celui-ci pour courir le monde et s'embarquer à Dieppe le 22 mai 1662 pour la Nouvelle-France. La traversée dure un bon mois. Après trois semaines passées à Québec et dans ses environs, Asseline de Ronval se rend en barque aux Trois Rivières, puis à Montréal. Fuyant l'hiver canadien qu'on lui décrit long et rigoureux, le Normand décide alors de retourner dans la métropole. Parti à la fin du mois d'octobre, il débarque en France le 12 décembre de la même année et part vers de nouvelles aventures.



Nouvelle-France
HORIZONS NOUVEAUX



Carte du fleuve de Saint Laurent ou rivière du Canada depuis l'île d'Orléans jusqu'à l'île d'Anticosti, par Jacques-Nicolas Bellin, échelle 1/500 000, après 1744. FR CHAN N III Canada 6

Le Saint-Laurent

Jacques-Nicolas Bellin est chargé par le secrétariat d'État à la Marine de dessiner les cartes nécessaires à la publication de *l'Histoire et description de la Nouvelle-France* du père Pierre-François-Xavier de Charlevoix (1744). Le travail de Bellin, ingénieur-hydrographe du roi, a pour but de déterminer avec autant de précision que possible tout le système hydrographique des bassins du Saint-Laurent et du Mississippi. Il doit surtout fournir des informations aux vaisseaux pour leur permettre de pénétrer facilement dans le Saint-Laurent et de se rendre en toute sûreté jusqu'au centre de la colonie. À cause de chenaux étroits, peu profonds, des récifs, des hauts-fonds, des courants et des glaces, les navires mettent en moyenne dix à douze jours pour remonter le fleuve depuis le Grand Banc de Terre-Neuve jusqu'à Québec.



Nouvelle-France
HORIZONS NOUVEAUX



Journaux de bord de la flûte « Le Chameau » commandée successivement par MM. de Voutron, de Lamirande, de Beauharnois et Meschin, 1720-1724.

FR CHAN Marine 4JJ 11 pièces 7 à 11

Le Chameau

Malgré des progrès substantiels dans la connaissance des océans et des côtes, la navigation hauturière reste au XVIII^e siècle très dépendante des éléments. Aussi, le secrétariat d'État à la Marine exige que tous les capitaines tiennent, à chacune de leurs traversées, un journal de bord circonstancié où sont notées les principales difficultés de navigation. L'ensemble de ces remarques sont ensuite transcrites sur des cartes par les ingénieurs du roi, afin de servir aux autres marins. Sur les côtes rocheuses de Louisbourg, de forts courants marins rendent souvent difficile l'accostage des vaisseaux. Le soir du 25 août 1725, un ouragan balaie la région. Le lendemain, on retrouve sur les côtes les débris d'un vaisseau de fort tonnage. Il est identifié le 27 comme étant le *Chameau*. Les 310 passagers ont tous péri. Seuls 180 corps sont repêchés et enterrés à La Baleine. Le fait que la plupart portent des vêtements de nuit indique la violence et la soudaineté du naufrage. Parmi les passagers, on compte Jacques L'Hermitte, ingénieur à Plaisance, Guillaume Chazel, qui venait d'être nommé intendant à Québec, ainsi que Charles-Hector de Ramezay, fils du gouverneur de Montréal.



Nouvelle-France
HORIZONS NOUVEAUX



Vue de Québec

Fondée par Samuel de Champlain en 1608, Québec est l'une des plus anciennes villes de la Nouvelle-France. Situé sur le Saint-Laurent, son port est le débarcadère principal de tous les voyageurs en provenance de la France, en même temps que le point de départ vers l'intérieur de la colonie.

Vue de Québec prise de la pointe Lévy, par Richard Short,
1^{er} septembre 1761.
CA ANC C-134474



Nouvelle-France
HORIZONS NOUVEAUX