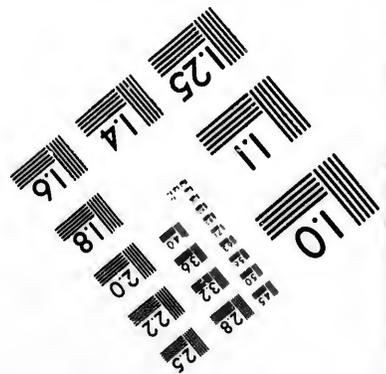
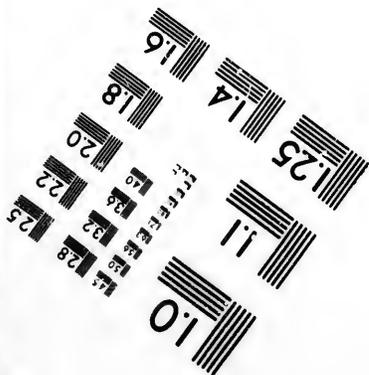
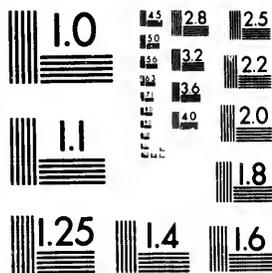


**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



2.8
2.5
2.2
2.0

**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**

10



Canadian Institute for Historical Microreproductions

Institut canadien de microreproductions historiques

1980

Technical Notes / Notes techniques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Physical features of this copy which may alter any of the images in the reproduction are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Certains défauts susceptibles de nuire à la qualité de la reproduction sont notés ci-dessous.

- Coloured covers/
Couvertures de couleur
- Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur
- Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Tight binding (may cause shadows or
distortion along interior margin)/
Reliure serré (peut causer de l'ombre ou
de la distortion le long de la marge
intérieure)
- Additional comments/
Commentaires supplémentaires

- Coloured pages/
Pages de couleur
- Coloured plates/
Planches en couleur
- Show through/
Transparence
- Pages damaged/
Pages endommagées

Bibliographic Notes / Notes bibliographiques

- Only edition available/
Seule édition disponible
- Bound with other material/
Relié avec d'autres documents
- Cover title missing/
Le titre de couverture manque
- Plates missing/
Des planches manquent
- Additional comments/
Commentaires supplémentaires
- Pagination incorrect/
Erreurs de pagination
- Pages missing/
Des pages manquent
- Maps missing/
Des cartes géographiques manquent

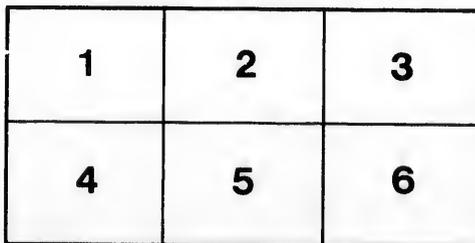
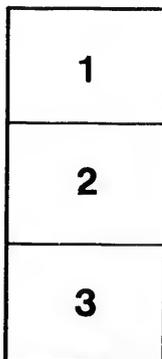
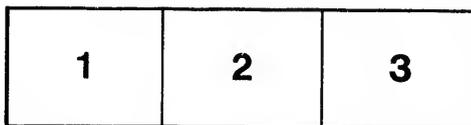
The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol → (meaning "CONTINUED"), or the symbol ∇ (meaning "END"), whichever applies.

The original copy was borrowed from, and filmed with, the kind consent of the following institution:

National Library of Canada

Maps or plates too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole → signifie "A SUIVRE", le symbole ∇ signifie "FIN".

L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de l'établissement prêteur suivant :

Bibliothèque nationale du Canada

Les cartes ou les planches trop grandes pour être reproduites en un seul cliché sont filmées à partir de l'angle supérieure gauche, de gauche à droite et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Le diagramme suivant illustre la méthode :

LE

ETUDE ARCHÉOLOGIQUE

LE FORT JACQUES-CARTIER

ET

LA PETITE-HERMINE

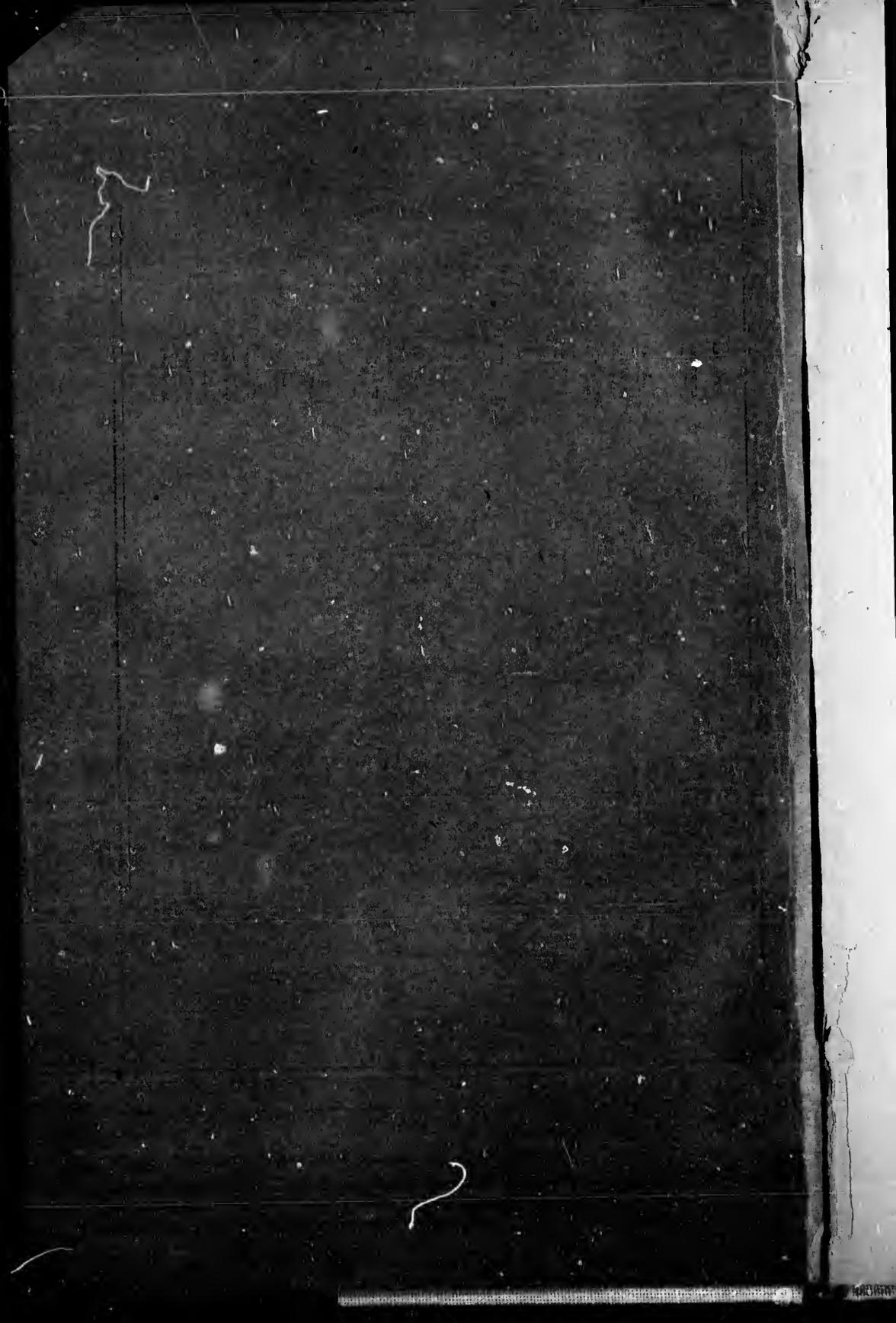
PAR

N. E. DIONNE



MONTREAL

1891



ETUDE ARCHÉOLOGIQUE

LE FORT JACQUES - CARTIER

ET

LA PETITE-HERMINE

PAR

N. E. DIONNE



MONTREAL

1891

FC 300

D5

M. E. Roulland

Rédacteur del *l'Union*

Hommeq amical

del *l'Union*

ÉTUDE ARCHÉOLOGIQUE ¹

SUR LE

FORT JACQUES-CARTIER ET LA PETITE-HERMINE

I

HISTORIQUE DU FORT JACQUES-CARTIER

1535-1635

Avant de mettre ses navires en hivernage, en septembre 1535, Jacques Cartier avait jugé prudent de faire une exploration minutieuse de la rivière Sainte-Croix (1).

L'auteur du *Brief Récit* est très explicite à ce sujet : " Au bout d'icelle (île d'Orléans) trouvâmes, dit-il, un affoué d'eau fort beau et plaisant, auquel lieu y a une petite rivière, et hable de barre marinant de deux à trois brasses, que trouvâmes lieu à nous propice pour mettre nos dicts navires à sauveté. Nous nommâmes ledit lieu Sainte-Croix, parce que ledit jour y arrivâmes " (2). C'était en effet le 14 septembre, jour où l'Eglise célèbre la fête de l'Exaltation de la sainte Croix.

Afin de pouvoir guider plus sûrement ses vaisseaux, Jacques Cartier fit planter des balises dans cette rivière, dont le cours était obstrué par des cailloux et autres obstacles (3).

(1) Les Récollets l'appelèrent plus tard rivière Saint-Charles, en l'honneur de leur puissant protecteur, messire Charles des Boues, grand-vicaire de Pontoise. C'est le *Cabir-Coubat*, ainsi appelé par les sauvages, à cause de ses nombreux méandres.

(2) *Brief Récit*, éd. canadienne, p. 54.

(3) Du temps de Champlain, le lit de la rivière Saint-Charles était embarrassé de rochers énormes dont beaucoup furent employés, vers 1755, à la construction d'une digue pour mettre en sûreté les bateaux du roi. Depuis plusieurs années cette digue n'est plus visible, étant comprise dans la longueur des quais qui s'avancent maintenant jusqu'au chenal de la rivière. *Voyage de découvertes au Canada, Appendice*, p. 100, note 4.

Le jour suivant, c'est-à-dire le 15 septembre, les plus gros navires de l'escadre française suivant tranquillement la route que le capitaine malouin avait tracée la veille, allaient mouiller dans l'endroit que le *Brief Récit* désigne sous le nom de *Havre de Sainte-Croix*. Le troisième vaisseau, que l'on sait être l'*Emerillon*, avait jeté l'ancre dans la rade, prêt à faire voile pour Hochelaga où Cartier avait résolu de se rendre sans retard. Pour une raison ou pour une autre, Donnacona, seigneur ou agouhanna de la bourgade de Stadaconé (1), voyait d'un mauvais œil ce départ du grand chef français ; il joignit bientôt à des représentations fausses un acte de fourberie, que Cartier qualifie de *finesse*. Dans la journée du 18 septembre, les sauvages se portèrent en grand nombre en face des vaisseaux, sans en approcher d'aussi près que les jours précédents, laissant libre entre eux la distance de la rivière Sainte-Croix. Cette précaution inusitée n'était qu'un article du programme d'une mascarade montée par Donnacona et les siens. Tout à coup, les Français virent apparaître, à une courte distance de leurs vaisseaux, un canot chargé de trois personnages travestis en diables portant cornes et revêtus de peaux de chien. Cette embarcation vint passer " *le long des navires* " sans s'arrêter, et puis courut atterrir de l'autre côté de la rivière, à l'endroit même où se tenaient les sauvages de Stadaconé, spectateurs muets de cette ridicule comédie. Tout aussitôt les trois démons se jetèrent au fond du canot, comme pour simuler une disparition mystérieuse, puis, des compères, prenant sur leurs épaules, le canot et son contenu, transportèrent le tout dans le bois voisin, qui pouvait être éloigné des navires d'environ " un jet de pierre " (2). Cette affaire impressionna si peu Cartier que, le lendemain, il partait [pour Hochelaga, sur l'*Emerillon*, pour ne revenir que le 11 octobre suivant (3).

Que firent les compagnons de Cartier durant son absence ? (4) Le

(1) Cette bourgade était située sur l'emplacement actuel d'une partie du faubourg Saint-Jean.

(2) *Brief Récit*.

(3) *Brief Récit*, éd. canadienne, p. 48.

(4) Cartier se fit accompagner dans ce voyage par 28 mariniens, y compris Macé Jalobert, son beau-frère, capitaine et pilote de la *Petite-Hermine*, Guillaume Le Breton-Bastille, capitaine et pilote de l'*Emerillon*. Une partie de la petite phalange de gentilshommes le suivit, entre autres, Claude de Pontbriand, échanson du Dauphin, Claude de Pommeraye, Jean Gouyon et Jean Pouillet.

Brief Récit va nous l'apprendre : " Le lundi (11 octobre) nous arrivâmes au Hable de Sainte-Croix où estoient nos navires, et trouvâmes que les maîtres et mariniers qui estoient demeurés avoient fait un fort devant lesdits navires, tout clos de grosses pièces de bois plantées debout, joignant les unes aux autres, et tout à l'entour garni d'artillerie, et bien en ordre pour se défendre contre tout le pays" (1).

La construction de ce fort avait donc été résolue avant le départ de Cartier pour Hochelaga. Le découvreur avait dû fixer lui-même le lieu le plus propice à ces travaux, qui ne pouvait être que dans le voisinage le plus immédiat des vaisseaux, c'est-à-dire du havre de Sainte-Croix, où il les aperçut en arrivant le onze d'octobre. Mais pourquoi tant de précautions ? Est-ce que les sauvages de Stadaconé et du pays ne l'avaient pas reçu amicalement ? Oui, sans doute, mais ces témoignages de cordialité étaient-ils bien sincères ? Dureraient-ils tout l'hiver ? Cartier dut se poser ces questions, comme il dut aussi les résoudre bien aisément. La plus simple prudence lui commandait de se fortifier au milieu de ces tribus, qu'il ne connaissait encore qu'imparfaitement. Quatre bourgades l'entouraient : Stadaconé, sur le versant septentrional du promontoire de Québec ; il avait aperçu sur la rive gauche du fleuve Saint-Laurent les bourgades de Tailla, de Sternatan, d'Ajoaste, échelonnées sur les hauteurs de Beauport ; enfin c'était Stadin, qui allait être la plus rapprochée de son fort. En remontant le Saint-Laurent, Cartier avait encore lié connaissance avec les sauvages d'Ochelaï, à la pointe du Platon de Sainte-Croix, et il apprit, plus tard de ses voisins, l'existence des bourgades de Tequenonday et d'Hagouchenda.

Tous ces Indiens étaient très probablement Iroquois, car il est avéré qu'il fût un temps où cette nation régnait en souveraine le long des rives du Saint-Laurent. A elle seule, elle formait trois royaumes, chacun commandé par un seigneur ou agouhanna. C'étaient les royaumes de Saguenay, de Canada et d'Hochelaga. Le chef était aussi seigneur des différentes bourgades ou villes constituant un royaume. Nous savons que Donnacona était seigneur de Canada.

Les sauvages de Canada, que connut Cartier, n'avaient pas encore acquis cette réputation de férocité qui, du temps de Champlain, faisait la terreur des autres nations sauvages disséminées dans toute la Nouvelle-France, depuis la rivière Saguenay jusqu'au lac Huron.

(1) *Brief Récit*, éd. can. p. 48.

Cependant les sauvages de Stadaconé, malgré le bon accueil qu'ils firent à Cartier, lui parurent plus suspects que les autres. Ils étaient fourbes et, par conséquent, traîtres. Mal déguisée toujours, cette fourberie ne trompa jamais le Découvreur, qui comprit vite l'importance de la tenir en échec. Voilà pourquoi il prit la résolution de se fortifier davantage. Il fit construire, tout à l'entour du fort, des fossés larges et profonds, avec un pont-levis, puis il posa une seconde muraille de bois adossée à la première, afin de lui donner plus de solidité. La nuit, cinquante hommes faisaient une garde vigilante, se relevant par quart, au son des trompettes. Ces mesures de précaution en imposèrent tellement aux sauvages, qu'ils n'osèrent pas attaquer Cartier une seule fois, durant les huit mois de son séjour au milieu d'eux.

Le *Brief Récit* dit expressément que les vaisseaux servirent de résidence aux marins et aux autres compagnons de Cartier. D'où l'on doit inférer que l'espace compris entre le fort et les vaisseaux était très rapproché. Cartier n'aurait pu disposer autrement son mode de fortification sans exposer son équipage à des surprises de la part des sauvages. Il importait aussi que les sentinelles du guet de nuit fussent en sûreté pour se rendre des vaisseaux au fort. On ne pouvait être trop prudent avec ces barbares. Tranquilles dans les premiers temps, ils finirent par montrer leur mauvaises dispositions en tramant un complot que Cartier déjoua très habilement. Sous le fallacieux prétexte d'aller à la chasse du caribou, ils firent le tour des bourgades voisines pour les inviter à s'unir dans une action commune, hostile aux Français. Leur plan réussit au point que Stadaconé fut bientôt le rendez-vous d'un nombre considérable d'aborigènes, recrutés un peu partout. Cartier, qui se doutait de cette affaire, voulut s'assurer si vraiment l'affluence était aussi grande qu'on le lui disait. Il envoya à Stadaconé son serviteur Charles Guyot, qui était très estimé des sauvages.

En effet toutes les maisons étaient remplies d'étrangers, qu'il n'avait pas l'habitude de rencontrer dans cette bourgade. Cartier résolut alors de s'emparer par la ruse de l'auteur de ce complot, qui n'était autre que Donnacona lui-même, et de ses principaux complices, au nombre desquels figuraient Taignoagny et Domagaya, les deux sauvages qu'il avait pris à Gaspé en 1534, emmenés en France et puis rapatriés l'automne précédent. Cartier les fit monter dans ses vaisseaux sous un prétexte quelconque, et il les y retint pour ne leur donner leur liberté qu'après son retour à Saint-Malo.

Les gens de Stadin ne participèrent pas au complot des chefs de Stadaconé. Aussi Cartier semble-t-il avoir voulu les récompenser en leur permettant d'extraire les vieux clous d'un de ses navires, qu'il avait décidé de ne pas ramener en France. A la rigueur, il pouvait s'en passer, ayant perdu vingt-cinq hommes du scorbut; c'étaient autant de manœuvres de moins, et l'*Hermine*, qu'il abandonnait ainsi à la discrétion des sauvages, donnait sans doute des signes de décrépitude. Naturellement le capitaine fit transporter voilures, agrès, canons et boulets dans les deux vaisseaux qui devaient le conduire dans sa patrie. Le *Brief Récit* n'entre pas dans ces détails, mais cela s'infère du texte où il est dit qu'il leur abandonna le fonds du vaisseau. Quant au fort lui-même, Cartier le quittait, le 6 mai 1536, pour s'en retourner en France. Lorsqu'il revit le Canada en 1541, ce fut à l'entrée de la rivière du cap Rouge qu'il édifia ses fortifications. Il n'y a pas de doute qu'il avait choisi cet endroit de préférence à l'autre, afin de ne pas être incommodé par le voisinage trop immédiat des naturels du pays.

Qu'advint-il du fort Jacques-Cartier et de la *Petite Hermine* après le départ des Français? Il paraît certain que les sauvages respectèrent les constructions du fort Jacques-Cartier. Presque trois quarts de siècle après, Champlain put en apercevoir des débris assez bien conservés, tels que des pièces de bois équarries, des vestiges de cheminée.

“Je tiens, dit-il, que dans cette rivière, qui est au Nort et un quart du Norouest de notre habitation, ce fut le lieu où Jacques Quartier hiverna, d'autant qu'il y a encore à une lieue (1) dans la rivière des vestiges comme d'une cheminée, dont on a trouvé le fondement et apparence d'y avoir eu des fossez autour de leur logement, qui estoit petit. Nous trouvâmes aussi de grandes pièces de bois escarries, et quelques 3 ou 4 balles de canon. Toutes ces choses monstrent évidemment que ça esté une habitation, laquelle a esté fondée par des Chrétiens: et ce qui me fait dire et croire que c'est Jacques Quartier, c'est qu'il ne se trouve point qu'aucun aye hiverné ny basti en ces lieux que ledit Jacques Quartier aux temps de ses découvertures” (2).

Champlain avait donc vu de ses yeux cette ancienne relique

(1) Si Champlain a voulu ainsi établir la distance de l'habitation au fort Jacques-Cartier, par eau, une lieue n'est pas absolument un calcul exagéré; mais en ligne droite, il n'y a guère plus d'une demi-lieue.

(2) *Voyages de Champlain.*

laissée au Canada par le découvreur du pays, mais il n'aperçut pas de vaisseau français; du moins, il n'en mentionne aucun. Le fondateur de Québec avait été d'abord sous l'impression que Cartier avait hiverné à l'entrée de la rivière Jacques-Cartier, dix lieues plus haut que Québec. Cette erreur fut partagée, après lui, par Charlevoix, Jean de Laët et d'autres encore. S'en étant bientôt aperçu, Champlain se hâte de nous apprendre que "Cartier fut contraint d'yverner en la rivière Sainte-Croix"; puis, il ajoute afin de mieux corriger sa méprise, "en un endroit où maintenant les Pères Jésuites ont leur demeure sur le bord d'une autre petite rivière qui se décharge dans celle de Sainete-Croix, appelée la rivière de Jacques Cartier".

Au témoignage de Champlain, les Jésuites résidaient de son temps sur le bord d'une petite rivière, l'un des tributaires de la rivière Saint-Charles. Etait-ce la Lairet, comme l'ont prétendu les historiens qui ont parlé de cette résidence, ou le ruisseau Saint-Michel, suivant une opinion généralement peu partagée? C'est ce que nous allons essayer d'établir.

II

LIEU D'HIVERNAGE DE LA FLOTTILLE DE JACQUES CARTIER A SON SECOND VOYAGE EN CANADA.

1535-36

Avant d'aborder la question de la résidence première des Jésuites dans leur couvent connu sous le nom de Notre-Dame-des-Anges, nous allons prouver, texte en mains, que les vaisseaux de Cartier passèrent l'hiver de 1535-36 à l'embouchure de la rivière Lairet, et non ailleurs.

Nous avons vu dans le chapitre précédent, qu'avant de placer ses vaisseaux à demeure dans un havre sûr et commode, Cartier avait eu la sage précaution d'explorer le cours de la rivière Sainte-Croix ou Saint-Charles, afin d'y entrer sans accident, et de trouver ce port de refuge en vue de l'hivernage. Voyons-le à l'œuvre, posant, ici et là, des balises à travers les obstacles d'une navigation rendue difficile à cause des cailloux disséminés dans le lit de la rivière, puis remontant son cours à la recherche d'un havre. Le premier qui s'offre à sa vue est l'entrée de la rivière Lairet, qui, de haute mer, devient aussi spacieuse que la rivière Saint-Charles, et à marée basse,

n'est plus qu'un simple filet d'eau à peine perceptible, que l'on traverse à gué, mais dont l'estuaire n'en reste pas moins largé, ni moins propre à loger plusieurs vaisseaux, même d'un tonnage plus considérable que ceux de Cartier. Sur la rive gauche de la petite rivière Lairet, à sa jonction avec la Saint-Charles, Cartier voit un joli promontoire taillé presque à pic, dominant les deux rivières et d'où l'œil peut aisément apercevoir, jusqu'à une distance de plusieurs arpents, tant à droite qu'à gauche, toute embarcation voguant sur la rivière Saint-Charles qui le séparait de la forêt en deçà de la bourgade Stadaconé. En occupant cette pointe naturellement fortifiée, il gardait libre l'accès du fleuve Saint-Laurent. En y plaçant un fort, il pouvait commander la plaine. Qu'avait-il besoin de s'enfoncer davantage dans la rivière Saint-Charles, pour y trouver un port plus convenable que celui-ci ? N'eût-il pas été imprudent de pénétrer plus avant dans les terres ?

Cartier retourna donc à ses vaisseaux, et, le lendemain, la *Grande-Hermine* et la *Petite-Hermine* venaient mouiller à l'endroit choisi par le capitaine malouin. Écoutons le *Brief Récit* : " Il mit ses deux plus grands navires dedans le hable et rivière où il y a de pleine mer trois brasses d'eau, et de basse eau demi-brasse ". Inutile d'ajouter que cette dernière incidente se rapporte seulement à la rivière, puisque, dans la phrase suivante du *Récit*, il dit " que ses navires furent audit hable et à sec ". Cette distinction est importante, car elle va nous permettre de prouver qu'il s'agit de l'entrée de la rivière Lairet, et non du ruisseau Saint-Michel.

Jacques Cartier ne perd aucune occasion de dire que ses vaisseaux avaient été placés dans le havre de la rivière Sainte-Croix. Lors de sa première visite en ces lieux, il nous apprend qu'il " trouva un affouë d'eau fort beau et plaisant, auquel lieu y a une petite rivière, et *hable* de barre (1) marinant de deux à trois brasses. " A son retour

(1) On appelle " havre de barre ou de de marée " un " port où l'on ne peut entrer qu'avec la haute mer. " (*Litté*).

La *barre d'eau* est un phénomène qui se manifeste à l'embouchure de toutes les rivières à marée dont le bassin diminue graduellement de profondeur. Elle résulte de la lutte qui se fait entre le courant propre d'une rivière et la marée montante qui rencontre ce courant. La *barre d'eau* a pour effet d'élargir l'embouchure des rivières où elle pénètre. On l'appelle aussi *mas-carel*. (Voir *Dictionnaire général des lettres, des beaux-arts et des sciences morales et politiques*, de Bachelet et Désobry, au mot *barre*).

Ainsi comprise, l'expression *hable de barre* ne peut pas facilement s'appliquer au havre ou bassin du ruisseau Saint-Michel.

d'Hochelaga, il dit encore : " Nous arrivâmes au *hable* de Sainte-Croix où estoient nos navires." Au chapitre VIII du *Brief Récit*, il donne au même havre le nom de *port* de Sainte-Croix. Au chapitre XIII, il appuie davantage en disant que ses vaisseaux ont demeuré, depuis le 15 septembre 1535 au 15 mai 1536, à la rivière et *hable* de Sainte-Croix.

Pourquoi cette persistance, chez le découvreur à ne pas vouloir séparer le havre de la rivière ? C'est, qu'en réalité, l'entrée de la Lairet avec ses proportions majestueuses, est bien le havre le plus beau et le plus spacieux qui s'offre au marin désireux de mettre une flottille en sûreté. Jolie baie naturelle d'où un vaisseau peut sortir avec la même facilité qu'il y entre. C'est vraiment le havre par excellence de la rivière Saint-Charles. D'un autre côté, si vous examinez le ruisseau Saint-Michel à son embouchure, le navire devra traverser un goulet étroit et sinueux avant de pénétrer dans le bassin, qui du reste offre un abri sûr au navigateur. Ce bassin n'est donc pas facilement accessible aux vaisseaux d'un tonnage aussi élevé que celui de la *Grande-Hermine* (1). Cartier aurait-il pu l'appeler avec raison le havre de Sainte-Croix, à l'exclusion de celui de la rivière Lairet, plus avantageux sous beaucoup de rapports ? Nul besoin, pour s'y mettre en sûreté, de s'engager dans l'intérieur, comme il eût été nécessaire de le faire pour pénétrer dans le bassin du ruisseau Saint-Michel.

Le *Brief Récit* apporte à l'appui de notre thèse une seconde preuve non moins forte que la précédente, lorsqu'il dit que le canot des trois sauvages déguisés en diables vint *passer le long des navires*. Comment ce canot aurait-il pu ainsi longer les vaisseaux français, s'ils avaient été placés dans le petit bassin du ruisseau Saint-Michel, séparé de la rivière Saint-Charles par toute la longueur du goulet. C'eût été une imprudence très grave de la part des sauvages que de s'exposer à être faits prisonniers, ou à être reconnus sous leurs accoutrements plus ou moins bien réussis. Ce qu'ils voulaient, c'était de faire croire aux Français que le diable, représenté par trois de ses suppôts, s'opposait au départ de Cartier pour Hochelaga. Le *Récit* nous apprend qu'en passant ainsi tout près des navires, ils ne levèrent pas la vue sur les Français, qui les

(1) M. Berthelot disait en 1844 : " Il serait très difficile, sinon impossible, de faire entrer un vaisseau du port de celui en question, dans l'embouchure du ruisseau Saint-Michel.—Discours prononcé à la séance du 15 juillet 1844 devant la Société de discussion, p. 11.

regardaient faire. C'eût été vraiment trop risquer que d'entrer leur canot dans le bassin, y faire la parade sous le regard des étrangers, puis rebrousser chemin pour aller atterrir sur la pointe aux Lièvres. Que l'on place cette mascarade au confluent des rivières Lairet et Saint-Charles, et le texte de la *Relation* de Cartier devient beaucoup mieux compréhensible.

Comment concilier maintenant le passage du *Brief Récit* qui dit, que les sauvages prirent le canot et les diables couchés au fond, pour les transporter dans le bois "qui était distant des navires d'un jet de pierre", avec la prétention de ceux qui assignent le bassin du ruisseau Saint-Michel comme le lieu d'hivernage des vaisseaux de Cartier? Ce n'est plus alors un jet de pierre, mais deux ou trois, car il y a bien cette distance entre le bassin et le bois qui, à cet endroit de la pointe-aux-Lièvres, ne devait pas être très rapproché du rivage, à cause des sables qu'une humidité sans cesse renouvelée rendait incultes.

Pourquoi Cartier aurait-il choisi le ruisseau Saint-Michel de préférence au Lairet? Nous avons beau chercher, nous ne trouvons aucune raison spéciale et valable. Tout semble, au contraire, militer en faveur du Lairet: sa proximité plus grande du fleuve Saint-Laurent, comme la plus grande facilité d'y ériger un fort à quelques pas des vaisseaux. Ajoutez la raison de stratégie qui saute aux yeux. La prudence la plus vulgaire commandait à Cartier d'avoir l'œil ouvert sur les agissements des sauvages qui l'entouraient. De son poste fortifié à l'embouchure de la rivière Lairet, il pouvait exercer une surveillance active et les empêcher de faire des barrages, afin qu'au printemps le passage restât libre pour sa flottille. D'un autre côté, il eût été relativement facile à ces barbares d'obstruer l'entrée du ruisseau Saint-Michel et de pratiquer un second barrage dans la rivière Saint-Charles, là où ni les boulets de canon ni les balles des arquebuses n'auraient pu les atteindre. Le procédé eût pu réussir, si Cartier eut commis l'imprudence d'emprisonner ses vaisseaux dans le bassin du ruisseau Saint-Michel. Tout donc nous porte à croire qu'il n'y songea même point, et s'il eut trouvé un bon havre plus rapproché du fleuve Saint-Laurent que celui de la rivière Lairet, il n'aurait pas hésité un instant à en faire le choix.

III

LA PETITE-HERMINE

Au chapitre XIX du *Brief Récit*, Cartier nous apprend qu'il fut obligé de laisser un de ses vaisseaux à l'endroit même où il avait passé l'hiver. " Nous étions si affaiblis, dit-il, tant de maladies, que de nos gens morts, qu'il nous a fallu laisser un de nos navires audit lieu de Sainte-Croix " (1). Dans le même chapitre, il dit qu'il l'avait abandonné aux sauvages de Stadin pour leur permettre d'en extraire les vieux clous. Le *Brief Récit* ajoute que ces sauvages allaient et venaient autour des Français, avant leur départ, comme pour donner à entendre qu'ils s'étaient mis aussitôt à l'œuvre pour soutirer du navire les clous et ferrailles dont ils étaient si avides. On est bien justifiable de se demander comment ils procédèrent pour enlever de ces grosses pièces de bois, les clous, fiches ou carvelles de fer qui les tenaient liées les unes aux autres. Il ne paraît pas qu'ils aient brûlé ce navire, au moins en présence des Français, bien que c'eût été le moyen le plus expéditif. Une autre ressource à leur disposition, était de fendre les planches en les arrachant de la coque, enfin, de disloquer la charpente au moyen de leviers puissants. Quand on connaît l'avidité de ces gens-là pour tout ce qui est métal, il est difficile de s'imaginer qu'ils abandonnèrent leur travail aussitôt après la disparition des compagnons de Jacques Cartier, se contentant des quelques objets en fer arrachés après deux ou trois jours d'efforts. Eussent-ils montré autant d'insouciance, les sauvages des autres bourgades n'auraient pas manqué d'en extraire le reste et d'emporter chez eux ce qu'il leur faisait tant de plaisir de posséder.

La probabilité est donc qu'il ne resta bientôt plus de la *Petite-Hermine* que des débris informes et faciles à démantibuler, que les marées devaient, à bref délai, entraîner dans la rivière Saint-Charles, et charrier ensuite dans les eaux du fleuve. Telle est notre opinion, et nous la croyons raisonnable. Comment expliquer en effet que Champlain, qui visita les lieux où Jacques Cartier avait construit son fort, put apercevoir des vestiges de cheminée, des pièces de bois travaillées à la façon des gens civilisés, et même des

(2) *Brief Récit*, éd. de 1843, p. 61.

boulets de canon, et qu'il ne signale aucunement l'existence d'un débris de vaisseau? Le fondateur de Québec connaissait sans doute tout ce qui se rapportait au passage de Cartier en Canada, puisqu'il avait été à même de lire les récits de voyage du découvreur, tout aussi facilement que Lescarbot, son compagnon de Port-Royal. Pourquoi aussi le silence des récollets et des jésuites sur ce navire? Sagard, dont on cite l'autorité avec tant de confiance, en dit-il un seul mot? Les *Relations des Jésuites*, leur *Journal*, ont-ils jamais fait la moindre allusion à cette épave? L'on répondra à ces questions en disant que tous ces anciens ne pouvaient parler d'une chose invisible, puisque, déjà de leur temps, la *Petite-Hermine* pouvait être enfouie dans les vases du ruisseau Saint-Michel. A cela nous répliquons qu'il était de beaucoup plus facile de retracer l'existence de ce navire après cent ans qu'après trois cents ans. Comment expliquer qu'il ait fallu attendre trois siècles pour découvrir cette prétendue relique connue de tous les chasseurs d'il y a 60 à 75 ans? si bien que ceux-ci s'en servaient en guise de pont pour passer d'une rive sur l'autre du ruisseau Saint-Michel (1).

Les journaux de 1843 nous ont légué tous les détails relatifs à cette découverte extraordinaire, avec des commentaires souvent très curieux.

C'est, d'abord, le *Canadien* du 25 août qui renferme un long article, dans lequel l'auteur établit d'une façon péremptoire que Jacques Cartier hiverna dans la rivière Saint-Charles, et non dans la rivière Jacques-Cartier, comme quelques historiens l'avaient prétendu. Il fallait que l'opinion fût alors bien égarée, pour qu'il fût nécessaire d'avoir recours à une semblable démonstration. Puis, le même journal raconte comment un employé de l'administration municipale de Québec, M. Joseph Hamel, était parvenu à retrouver, à l'entrée du ruisseau Saint-Michel, les débris d'un vaisseau que l'on soupçonnait être la *Petite-Hermine*.

“ L'an dernier (1842), lisons-nous dans le *Canadien*, M. Michel Boivin lui (M. Hamel) demanda s'il avait connaissance qu'un vaisseau eût été abandonné dans la rivière Saint-Charles, près de la

(1) Nous avons, là-dessus, le témoignage d'anciens chasseurs qui, non-seulement traversaient sur ce pont improvisé, mais qui attachaient leurs canots à cette coque : preuve qu'il fut un temps assez peu éloigné de la date de 1843, où ce vaisseau était visible au-dessus des vases du ruisseau. L'embaras des chasseurs Boivin et Décarreau qui ne purent retrouver en 1843 la carcasse de ce navire, après l'avoir vue bien des fois, corrobore cette preuve d'une façon bien significative.

pointe aux Lièvres, et, sur la réponse de M. Hamel qu'il n'avait connaissance d'aucun autre que de la *Petite-Hermine*, un des vaisseaux de Cartier, qui avait été abandonné vers cet endroit en 1536, M. Boivin dit y avoir vu plusieurs fois, en faisant la chasse, un débris de vaisseau qui paraissait très ancien, et qu'il fallait que ce fût du temps des Français. M. Hamel prit sur-le-champ des arrangements avec M. Boivin pour que ce dernier le conduisit sur les lieux, et quelques jours après ils y allèrent. Mais comme il y avait déjà longtemps que M. Boivin n'avait fréquenté ce lieu, ils ne purent rien découvrir. Cependant ils remirent à une autre fois à faire des recherches, mais des circonstances où se trouva M. Boivin privèrent M. Hamel de son assistance, et il vint à celui-ci l'idée de s'enquérir auprès d'autres chasseurs, s'ils n'avaient pas vu ces débris. Il s'adressa, entre autres, à un M. Décarreau, imprimeur, qui lui dit bien connaître l'endroit pour l'avoir fréquenté en chassant, depuis longues années, et qui promit de l'y conduire quand bon lui semblerait. Mais les occupations de l'un et de l'autre les empêchèrent d'y aller l'automne dernier, et ce ne fut que le jeudi 10 du courant que M. Hamel, accompagné de M. Décarreau et de G. B. Faribault et F. X. Garneau qu'il avait invités, se transporta sur les lieux ; mais, cette fois, encore, il ne put rien découvrir. Ce fut alors que M. Décarreau lui dit que M. J. Parant, marchand au faubourg Saint-Jean, pourrait assurément lui indiquer l'endroit et lui conseilla fort de voir ce monsieur. Il le vit de suite et prit avec lui des arrangements pour aller, le jeudi 17 du courant, faire la visite des lieux, ce qu'ils firent, et, sans aucune recherche, M. Parant conduisit M. Hamel sur les débris mêmes qu'ils trouvèrent à quelques pieds au-dessus du niveau du lit du ruisseau Saint-Michel, à environ un demi-mille du vieux pont Dorchester, sur la rive droite du ruisseau et à quelques pas de son embouchure.

“ Sur l'invitation de M. Hamel, MM. Sheppard, président, et Faribault, vice-président de la Société littéraire et historique de Québec, allèrent avec lui samedi dernier, 19 du courant, visiter l'endroit, et d'après la position des débris du vaisseau, la nature du bois dont ces débris se composent, et le caractère des cailloux qu'ils ont trouvés sur son fond et qui ont dû lui servir de lest, ils ont reconnu que toutes les probabilités étaient en faveur de l'hypothèse de M. Hamel.

“ Sur le rapport de cette visite, le conseil de la Société littéraire et historique s'est rassemblé lundi et a résolu de faire exécuter des

fouilles, laissant à M. Faribault, vice-président de la Société, de s'entendre avec M. Hamel pour leur exécution ; et, les membres du conseil n'ayant pas de fonds à leur disposition qu'ils pussent appliquer à cet objet, se sont cotisés pour cela.

“ On a déjà recueilli des témoignages très précieux sur l'existence ancienne de ce vaisseau ” (1).

De ce récit il ressort que c'est d'après l'unique autorité de M. Hamel que l'on décréta alors que cette carcasse de navire était un reste du *Courlieu* ou de la *Petite-Hermine* de Jacques Cartier. Le procédé est assez étrange. M. Boivin demande à M. Hamel s'il est à sa connaissance qu'un vaisseau ait été abandonné dans la rivière Saint-Charles, près de la pointe aux Lièvres. Ce dernier, qui venait sans doute de lire les *Relations de Voyage* du capitaine malouin, fraîchement écloses des presses de MM. W. Cowan et fils, à Québec, déclare qu'il n'en connaît point d'autre que la *Petite-Hermine*. Donc, d'après M. Hamel, c'est la *Petite-Hermine* qu'a vue M. Boivin ; mais il importait d'abord de la trouver. La besogne devait être des plus faciles, puisque M. Boivin “ avait vu plusieurs fois, en faisant la chasse, un débris de vaisseau qui paraissait très ancien, et qu'il fallait que ce fût du temps des Français.” Comment M. Boivin aurait-il pu constater l'ancienneté de ce vaisseau, s'il eut été aussi profondément enfoncé dans la vase du ruisseau qu'on a dit quelque temps après ? Le témoignage de ce chasseur de réputation est de nature à nous laisser croire que la prétendue *Petite-Hermine* émergeait notablement du lit du ruisseau Saint-Michel, lorsque M. Boivin la vit dans ses pérégrinations d'autrefois. C'est si bien le cas que, y étant retourné après plusieurs années d'absence, comme le rapporte le *Canadien*, il ne put, malgré son flair de coureur des grèves et une connaissance parfaite de ces lieux qu'il avait visités des centaines de fois, retrouver “ le débris de vaisseau qui paraissait très ancien.” Qu'était-il donc devenu ? Non découragé par cette première démarche infructueuse, M. Hamel s'adressa à un autre chasseur qui se prétendait parfaitement renseigné. Décarreau, l'imprimeur, que tout Québec a connu à cause de ses exploits de chasse dignes de notre Portugais, ne put trouver cette carcasse qu'il avait vue pourtant bien des fois. Il fallut donc avoir recours à un troisième personnage, M. Parant, du faubourg Saint-Jean. Plus heureux que les autres, il conduisit M. Hamel à l'endroit tant recherché, et ils trou-

(1) *Le Canadien* du 25 août 1843.

vèrent le débris à quelques pieds au-dessus du niveau du lit du ruisseau Saint-Michel, sur la rive droite, à quelques pas de son embouchure (1).

L'opinion, que M. Hamel avait communiquée à M. Boivin au sujet de la *Petite-Hermine*, passait du coup, aux yeux du vulgaire, dans le domaine de la réalité ; elle avait d'autant plus de chance d'être favorablement accueillie du public, que des membres des plus éminents de la Société littéraire prenant cette découverte au sérieux et croyant faire acte de patriotisme, se chargèrent de faire exécuter, à leurs frais, les fouilles nécessaires pour retirer du borbier cette relique *trois fois précieuse* ! M. Hamel visita le lieu de la découverte, et, "d'après la position des débris, la nature du bois dont ces débris se composaient, et le caractère des cailloux qu'ils avaient trouvés sur son fond," il en avait conclu, comme l'indique le *Canadien*, que cet antique vaisseau devait remonter au temps de Jacques Cartier. Avouons que ces conclusions étaient un peu prématurées ; mais, comme le nom de la *Petite-Hermine* était dans toutes les bouches, il fallait bien suivre le courant après lui avoir imprimé cette direction.

Cependant il y eut des doutes chez quelques uns, puisque l'on vit bientôt les archéologues de Québec demander au maire de Saint-Malo de s'occuper de la vérification des pièces de cette vieille coque ainsi que des objets qu'elle renfermait. Le procès-verbal des travaux et des délibérations de la commission composée de cinq citoyens de la ville natale de Jacques Cartier, est du domaine de l'histoire, et son président, M. Charles Cunat, officier de marine, avait été tout spécialement désigné par le maire de Saint-Malo, M. Hovius, pour diriger l'examen demandé ; les autres devaient avoir qualité pour remplir l'important travail archéologique : c'étaient Leguen-Lacroix, architecte, Depasse, architecte, Gilbert, constructeur, Michel, capitaine de vaisseau. Cette commission ne siégea qu'une seule fois, le 13 décembre 1843, dans une des salles de l'Hôtel-de-Ville de Saint-Malo. M. Cunat fit un petit discours à ses collègues avant de les mettre à l'ouvrage (2) : "Messieurs, leur dit-il en substance, vous savez que notre compatriote Jacques Cartier entreprit plusieurs voyages d'explora-

(1) Et non à plusieurs arpents, comme semble croire M. De Caze dans son travail sur le *Fort Jacques-Cartier*, publié dans l'*Electeur* du 2 mai 1891.

(2) Voir pièce justificative qui renferme le procès-verbal de cette assemblée,

tion au Canada, et, qu'à son deuxième, il dut abandonner l'un de de ses navires dans le voisinage de Québec. Des patriotes et des savants du Canada ont découvert, par un hasard particulier, les restes de ce vaisseau qui deviennent de précieux documents pour l'histoire de notre ville. Maintenant que vous savez ces choses, mettez-vous à l'œuvre et veuillez identifier les pièces que vous avez sous vos yeux, en les confrontant avec les objets de même espèce de notre localité, et indiquer les changements qu'ils ont subis dans le cours des âges."

Après ce petit discours de son président, la commission n'avait guère besoin de chercher une conclusion, puis qu'elle était toute tirée d'avance. Pourquoi s'astreindre à examiner toutes ces pièces les unes après les autres, afin d'en connaître la nature intime, l'apparence extérieure, etc., puisque M. Cunat venait de déclarer officiellement que ces débris de navire remontaient à Jacques Cartier. Evidemment la thèse de M. Hamel avait déjà trouvé des admirateurs quand même en dehors de Québec et du Canada. Mais, disons-le à la louange des archéologues malouins, leur travail d'examen fut consciencieux, pas trop détaillé et dépouillé du fatras technique si commun en ce genre d'études. Examinons-le nous-même pour en tirer une conclusion conforme aux données qu'il apporte, données que nous acceptons sous toute réserve.

Ce sont tout d'abord les pièces en fer. Quelles étaient ces pièces ?

1. Un boulon ou cheville de fer de l'étrave (1). 2. Un boulon de l'arrière du navire. 3. Une cadène (2). 4. Un organeau à piton. 5. Le manche d'une cuiller à pot. 6. Un morceau de boulon. 7. Un hameçon. 8. Douze clous de vaigrage (3) et de bordage et une pièce trouvée sous le navire. Total : 20 PIÈCES EN FER. Était-ce là tout le matériel métallique trouvé dans le vaisseau du ruisseau Saint-Michel ? Non pas : il s'y trouvait de plus un boulet de canon, mêlé aux pierres du lest, du poids de 24 livres, mais resté à Québec (4).

Après avoir examiné chacune des pièces susdites, la commission

(1) Pièce de bois formant l'avant du navire.

(2) Chaîne.

(3) Assemblage de planches qui revêtent intérieurement la membrure.

(4) Est-ce celui qu'avait trouvé M. Rhéaume dans la coque du vaisseau, et exhibé en séance publique de la Société de discussion, le 15 juillet 1844, par M. Berthelot, conférencier, qui dit, ce soir-là, que ce boulet avait deux pouces et demi de diamètre ? Dans ce cas, il ne pouvait peser 24 livres.

conclut que toutes en général, boulons et clous d'une forme semblable, étaient encore en usage en 1843. Donc, il est inutile de vouloir les faire remonter à trois siècles en arrière. Etant encore employés dans les constructions au commencement du XIXe siècle, ces clous et ces chevilles pouvaient être rapportés avec beaucoup plus de raison à une époque moins reculée que le milieu du XVIe siècle.

Cependant, dit le rapport, "les clous du vaigrage et du bordage avaient une longueur exagérée, eu égard à leur destination." Cette anomalie s'explique, (et les archéologues malouins l'ont comprise), par le fait que ces clous avaient pu être utilisés à la place de chevilles. Quant à leur forme, "les têtes étaient plus fortes que celles qu'on leur donnait en 1843 et le corps plus allongé." Admettons cela, mais est-ce que cette différence dans la forme de la tête et du corps des clous, indique qu'on les fabriquait ainsi du temps de Cartier? La commission est muette sur ce point, qu'il eût été important de préciser pour arriver à une conclusion quelconque. D'où nous sommes libres de croire que ces clous pouvaient aussi bien avoir été fabriqués au XVIIIe siècle qu'au XVIe.

"Portant ensuite son examen sur l'état matériel desdites pièces en fer, la commission a été étonnée de leur parfaite conservation."

Véritablement nous marchons de surprise en surprise. Voilà vingt morceaux de fer qui, affirme-t-on, furent pendant trois-cent sept ans en contact immédiat avec l'humidité, et leur conservation est parfaite! Il y avait lieu pour ces savants de marquer leur étonnement d'un état de choses si renversant. Mais ce qui doit le plus nous surprendre, ce n'est pas tant la préservation de ces ferrailles contre l'oxydation, que ce manche de cuiller à pot et cet hameçon que l'on a trouvés dans cette vieille coque disloquée. C'était donc un musée d'antiquailles que l'on avait expédié de Québec au maire de Saint-Malo! Clous, carvelles, chaîne, organeau, cuiller et hameçon. A qui donc avait profité le cadeau de Cartier aux sauvages de Stadin (1)?

(1) M. De Caze dit quelque part dans son travail déjà mentionné: "Pourquoi ces sauvages que l'on nous dépeint comme si rapaces et si avides de ferrailles, auraient-ils plutôt épargné la carène du navire trouvée en 1843 que celle de la *Petite-Hermine*?" La réponse est très facile: du temps de Champlain, les sauvages de Stadaconé, de Stadin et des autres bourgades dont Cartier avait pu constater l'existence en 1535, avaient disparu de Québec et de ses environs. Il n'y avait plus que des débris de Montagnais

Voilà tout le résultat de l'examen des objets en métal. Aucun d'eux n'apporte le moindre jour sur la question de l'antiquité du vaisseau auquel ils avaient appartenu. En est-il de même des pièces en bois ?

L'envoi à Saint-Malo comprenait 7 pièces distinctes de structure ligneuse, dont la plus importante est celle étiquetée No 1, pièce de gabord en sapin bien conservé. Les autres, en orme, en chêne ou en châtaignier, étaient d'une conservation plus ou moins parfaite. La commission ne fait d'abord que constater la nature du bois de chacune de ces pièces et leur état de conservation. Que conclure de là ? Est-ce à dire, parce que ces bois étaient tout probablement de provenance française, (la commission ne le dit pas) que l'on doive en inférer que le vaisseau, à la construction duquel ils servirent, avait trois cents ans d'existence ? Une telle conclusion serait absurde, car on construisait en chêne du temps de Champlain (2), un siècle après Cartier. Nous avons par devers nous un devis de 1638 où il est dit que le navire sera construit *en bois de chêne*, bon, loyal et marchand. On ne doit pas oublier que tous les vaisseaux dont nos ancêtres se servirent dans la première moitié du XVIIe siècle, étaient construits en France, c'est-à-dire avec du bois français de la même composition que celui du vaisseau dont les archéologues disséquèrent les restes en 1843. Il va de soi que ces mêmes vaisseaux, grands et petits,

qui vécurent d'abord à proximité de l'habitation de la basse-ville. Plus tard, quand les jésuites vinrent se fixer à l'embouchure du ruisseau Lairet, quelques familles montagnaises auxquelles s'adjoignirent aussi des Hurons et des Algonquins, mais en nombre très restreint, se cabanèrent dans le voisinage de Notre-Dame-des-Anges. Si ces barbares eussent découvert la carène en question, ils en auraient probablement enlevé tout ce qui pouvait leur être utile. Mais ne l'ayant pas aperçue, pour la bonne raison qu'il n'y en avait pas, ils se contentèrent des ferrailles que les Français voulurent bien leur donner, comme des couteaux, des alènes, des fers de flèche et autres objets utiles en temps de pêche et de chasse.

Il ne faut pas perdre de vue que les rapports journaliers des sauvages du XVIIIe siècle avec les Européens, qui leur fournissaient tout ce dont ils avaient besoin en fait d'instruments utiles à leurs industries peu nombreuses, devaient les rendre moins avides de *vieux clous* que les sauvages du temps de Cartier, qui, voyant pour la première fois ces bagatelles de fabrication étrangère, s'estimaient heureux de posséder un clou, une flèche ou une balle de fusil.

(2) Champlain est le premier qui fit connaître en France le chêne canadien. Quand il partit de Québec, le 20 juillet 1611, il emporta avec lui quelques planches de ce bois, afin de s'assurer si on ne pourrait pas s'en servir au lambrissage des navires et à la garniture des fenêtres.

étaient lestés avec des pierres tirées des rivages de la Normandie, de la Bretagne ou de la Saintonge. Quelquefois même on utilisa, ici, ces pierres pour la construction d'édifices. Ainsi, il est notoire que l'encadrement de la porte principale de l'ancien collège des jésuites était en pierre de Caën. Nous pouvons donc dire des galets du lest trouvés dans le fond de la prétendue *Petite-Hermine*, ce que nous concluons de la nature du bois de sa charpente ; ils prouvent uniquement que ce navire pouvait être de Saint-Malo. Rien de plus. Est-ce que par hasard l'on voudrait soutenir que ces cailloux roulés, par le seul fait de *ressembler* à ceux des grèves de Saint-Malo, devaient appartenir à l'un des vaisseaux de Cartier ? Pense-t-on aussi que les galets du XVII^e siècle aient pu différer de ceux du XVI^e ? Ce serait une singulière théorie que celle qui voudrait nous faire croire que l'on peut reconnaître l'antiquité d'un vaisseau par les pierres de son lest. L'opération serait aussi curieuse que cette autre bien connue, en vertu de laquelle, étant données la longueur, la hauteur et la largeur d'un navire n'ayant plus que quinze jours pour arriver au port, on pourra faire connaître l'âge du capitaine.

Mais supposons que ce vaisseau fût breton, est-ce à dire qu'il ne soit venu au Canada qu'un seul vaisseau malouin, après Cartier, même au XVI^e siècle ? Tout porte à croire que les eaux du Saint-Laurent ne cessèrent d'être fréquentées par des pêcheurs bretons, normands et basques durant tout le XVI^e siècle. Cartier lui-même ne revint-il pas en 1541 ? Roberval ne vécut-il pas au pays pendant les années 1542 et 1543 ? Et, après eux, pourrait-on oublier cette fourmilière de pêcheurs qui, chaque année, quittaient les divers havres de la Normandie, de la Bretagne et de la Saintonge, pour venir exercer leur industrie dans le golfe et vraisemblablement dans le fleuve Saint-Laurent ? N'est-il pas du domaine historique que les deux fils de Jacques Noël, successeur et héritier de Jacques Cartier, pénétrèrent en 1587 dans le fleuve, aussi loin que le saut Saint-Louis ? Et les Basques qui poursuivaient les baleines dans le fleuve et les dépeçaient sur ses rivages ? Et Chauvin dont les navires vinrent, en 1600, 1601 et 1602, faire le commerce des fourrures avec les sauvages de Tadoussac et des Trois-Rivières ? Champlain lui-même n'avait-il pas, en 1603, remonté le Saint-Laurent jusqu'au saut Saint-Louis ? Qui pourrait affirmer qu'aucun d'eux, pêcheur ou trafiquant, n'ait pu abandonner une de ses barques désemparées ? Ce n'est pas à dire que toute cette énumération ait pour but de prouver que l'épave du ruisseau Saint-

Michel appartient plutôt à cette époque très reculée qu'à une autre moins ancienne. Loin de nous cette prétention, qui est absolument contraire à notre conviction.

Encore une fois nous ne devons ni ne pouvons rien conclure à l'appui de l'hypothèse de M. Hamel, du fait que ces débris de vaisseau étaient en bois étranger à ceux de nos forêts, et que les pierres du lest ressemblaient aux galets des grèves de Saint-Malo. La commission elle-même, plus sage que nos archéologues, n'en a rien inféré.

Aux pièces de bois de l'envoi se trouvait mêlée une espèce de mousse qui, dit-on, pouvait avoir servi au calfatage. La commission fait observer que ce procédé n'avait pas été oublié dans le port de Saint-Malo, sans ajouter depuis quelle époque il était tombé en désuétude. Allez donc ensuite tirer une conclusion ! C'est une belle chose vraiment que la science archéologique !

La commission ajoute une dernière observation, qui n'est pas la moins intéressante : "Aux observations, dit-elle, faites sur les lieux par le capitaine Saint-Cyr et le constructeur Robitaille, qui donnèrent à cette construction beaucoup d'élanement, la commission pense devoir ajouter que, d'après la figure des pièces, varangue, genou, gabord, vaigre et bordage, le fond du navire devait être plat et en forme de sole, et que, par l'échantillon des dites pièces, il pouvait jauger soixante tonneaux."

Des vaisseaux plats, il y en a eu de tout temps en France, et il n'est pas nécessaire de remonter jusqu'au XVI^e siècle pour en trouver. Mais ces vaisseaux ne servaient d'ordinaire qu'à la petite navigation, comme celle du cabotage. Ainsi les gabares ou navires de charge étaient à fond plat ; les galéaces, qui servaient à la pêche des côtes maritimes, étaient des bateaux plats ; le clinquant, d'origine suédoise, était un petit bateau plat. A quel genre de construction appartenait la *Petite-Hermine* ? Nous l'ignorons, mais il nous paraît peu probable que Jacques Cartier, tout hardi qu'il fut, ait risqué de franchir l'océan sur un navire à fond plat, de 60 tonneaux. L'intrépidité n'exclut pas la prudence, et les navigateurs français étaient généralement prudents. Si le témoignage de la commission sur ce point est exact, (et nous n'avons aucune raison de croire le contraire), nous pouvons affirmer, sans qu'il soit besoin d'autres preuves, que cette carcasse de vaisseau n'était pas la *Petite-Hermine*.

Nous ne nous arrêterons pas à discuter la question du tonnage évalué à 60 tonneaux par les commissaires archéologues, s'appuyant

sur le témoignage de MM. Cyr et Robitaille, mais il nous sera bien permis d'exprimer notre profond étonnement de voir combien il a fallu de science pour jauger un vaisseau à l'aide seulement de cinq ou six pièces du bois de charpente, quand, de nos jours, il faut des mesurages précis d'un bout à l'autre du navire et du haut en bas. Les archéologues de Québec n'avaient pu les instruire sur ce point, car il est reconnu que le petit vaisseau n'avait ni proue ni poupe (1) quand il fut tiré de la vase. Ce n'est donc que sur des données approximatives que les savants français sont arrivés à en donner la capacité. Encore une fois, la science archéologique est une chose admirable !

L'examen de la commission étant terminé, quelles devaient être ses conclusions ? Pour ceux qui ont lu ce qui précède, il serait tout naturel de les formuler comme suit :

1o Les pièces en fer, étant encore de la même forme que celles qui sont employées de nos jours dans la construction des navires ;

2o Ces mêmes pièces étant dans un parfait état de conservation ;

3o Les bois, bien conservés en général, ne pouvant servir de preuve pour établir l'antiquité du vaisseau ;

4o Les galets, quoique ressemblants à ceux de nos grèves, pouvant avoir été employés comme lest au XVIIIe siècle, aussi bien qu'au XV^e ;

5o Le navire étant à fond plat ;

Nous sommes d'avis qu'il serait imprudent de fixer une époque plutôt qu'une autre pour la construction de ce navire. Nous déclarons en outre que rien n'indique qu'elle remonte à Jacques Cartier ni à aucune époque rapprochée de la sienne. Cependant il est assez probable que ce vaisseau avait été construit en France.

N'est-ce pas que cette conclusion eût été logique et réellement basée sur les constatations qui venaient d'être faites, séance tenante ? Au lieu de cela, la commission ne conclut pas du tout : elle se borne à émettre un vœu qui dénote beaucoup de patriotisme et, disons-le aussi, beaucoup de déférence envers les correspondants de Québec.

(1) M. Berthelot disait en 1844 ; " Lorsque l'année dernière on la découvrit (la prétendue *Petite-Hermine*), on ne trouva que la partie de la poupe ou supposée telle, parce qu'elle était du côté de la rivière Saint-Charles (car d'ailleurs elle était méconnaissable par la quantité du bois qui en avait été enlevée), qui fut un peu hors de terre ; l'autre extrémité, supposée la proue, était couverte de quelques pieds de terre."

IV

LA CONCLUSION DU RAPPORT DE LA COMMISSION
ARCHÉOLOGIQUE DE SAINT-MALO.

Les archéologues de Saint-Malo terminent leur rapport comme suit :

“ Les membres de la commission, avant de se séparer, émettent le vœu que M. le Maire de Saint-Malo veuille bien assigner un local spécial pour le placement de ces précieux débris échappés à l'oubli des temps après plus de trois siècles d'abandon. A défaut d'un monument semblable à celui que les Canadiens reconnaissants viennent d'élever à la mémoire de notre célèbre compatriote, ces débris, qui réveillent un religieux souvenir, rappelleront sans cesse aux générations malouines la gloire de Jacques Cartier et celle du pays où il naquit.”

Après avoir déclaré que les pièces en fer soumises à son examen, étaient de la même forme que celles de la construction navale contemporaine ; après avoir exprimé son étonnement de leur bon état de conservation, indice d'une fabrication assez peu éloignée ; après avoir tout bonnement constaté que les bois de la coque étaient de telles nature et apparence, sans même dire s'ils provenaient des forêts de la France ; enfin, après avoir déclaré que ce vaisseau devait être plat, la commission demande de réunir tous les objets, auxquels elle est impuissante à attribuer un âge quelconque, pour en ériger une sorte de monument à la mémoire de Jacques Cartier. Il ne valait pas la peine de soumettre chacune des pièces à un examen aussi minutieux, puisque l'on devait fatalement arriver à une conclusion toute prévue d'avance et contenue en germe dans le discours de M. Cunat.

En présence des matériaux soumis à l'étude des archéologues de Saint-Malo, n'est-on pas autorisé à se demander s'ils auraient pu porter un jugement, nous ne dirons pas impartial, mais conforme aux données de la science si difficile des monuments et des arts des temps passés ? car, il paraît qu'aujourd'hui même, malgré les progrès que l'archéologie navale a faits depuis cinquante ans, il serait téméraire de vouloir établir une différence entre une courbe du XVI^e

siècle et une autre du XVIIe. Les changements de conformation de cette pièce de charpente ne furent pas assez prononcés pour permettre de fixer un âge qui dépasse l'approximation. Aussi les antiquaires français se sont bien donné de garde de compromettre leur science en abordant un terrain où il leur eût été si facile de s'égarer. Supposons qu'après avoir tout bien pesé, ils aient déclaré que ces débris appartenaient à l'époque où Cartier voyageait au Canada, est-ce que nous ne pourrions pas leur opposer cette objection : " Vous dites que ce fond de navire était contemporain de votre compatriote Jacques Cartier ; mais vous ne pouvez pas ignorer qu'un vaisseau, surtout s'il est construit en chêne, peut facilement atteindre une durée de cinquante ans. Quel âge pouvait avoir la *Petite-Hermine* l'année de son abandon dans le havre de Sainte-Croix ? Elle devait n'être plus jeune, puisque le grand navigateur préféra ramener en France l'*Émérillon* qui jaugeait 20 tonneaux de moins. Or, il est avéré que la vieillesse, pour certains vaisseaux, équivalait alors à 40, 50 ou 60 ans. Ainsi la *Salamandre*, qui avait fait le voyage des terres neuves en 1579, portait Pont-Gravé lorsqu'il vint à Québec, en 1621, c'est-à-dire 42 ans plus tard. Le *Don-de-Dieu*, qui transporta Chauvin à Tadoussac, en 1600, vint à Québec en 1621, et, quand Chauvin en devint acquéreur, ce vaisseau n'était pas neuf, et l'histoire ne dit pas que, vingt-et-un ans après, le *Don-de-Dieu* fût hors de service.

A cette époque reculée la construction navale ne se transforma que très insensiblement. Il y avait des galions du temps de Champlain, de même que du vivant de Cartier. S'ils différaient peut-être, c'était plutôt par les dimensions que par la forme. Ainsi peut-on dire des vaisseaux français en général, surtout de ceux qui venaient aux terres neuves et au Canada, de fabrication normande et bretonne pour la plupart, bateaux de pêche ou de traite, de faible tonnage. Les seuls vaisseaux marchands pouvaient atteindre un tonnage de 200 à 400 tonneaux ; mais ceux-là étaient la grande exception, car la moyenne ne dépassait guère 100 tonneaux de mer, ou 2,000 livres à 16 onces la livre, poids de marc, le tonneau représentant un espace de 42 pieds cubes. Ces navires marchands avaient en même temps des allures guerrières : tout navire, à cette époque, était plus ou moins corsaire.—Jacques Cartier est quelquefois appelé le *Corsaire malouin*.

Nous croyons donc que l'*Hermine*, négligée par le découvreur du Canada, pouvait remonter au siècle précédent, c'est-à-dire au XVe ;

et que les vaisseaux du temps de Champlain, pour une raison du même ordre, à la dernière moitié du XVII^e siècle, c'est-à-dire à une époque assez rapprochée de celle de l'illustre navigateur malouin. D'où il suit que les vaisseaux qui parcouraient les mers atlantiques aux débuts de la colonie, participaient à la fois dans leur construction du caractère des deux siècles. Le même raisonnement peut s'appliquer à toutes et à chacune des époques qui ont suivi. Voilà pourquoi les archéologues français n'auraient pu porter un jugement précis, catégorique, sans s'exposer à la critique.

Ainsi donc, toute cette histoire de la découverte de la *Petite-Hermine*, intéressante à cause du personnage auquel elle se trouve liée, n'a abouti à d'autre résultat que de rectifier les idées qui avaient cours en 1843 au sujet du lieu où Jacques Cartier avait passé l'hiver de 1535-36. Nous avons vu que l'on s'en rapportait encore à Charlevoix qui l'avait placé à l'embouchure de la rivière Jacques-Cartier, dix lieues plus haut que Québec. Quant au lieu précis, bien que ceux qui en ont écrit en 1843 et 1844, ne disent pas que ce fut plutôt au ruisseau Saint-Michel qu'au Lairet, il paraît que l'opinion était favorable au premier, à cause de la trouvaille qui venait d'y être faite.

M. Berthelot avait d'abord hésité dans son choix : " Si l'on m'eût consulté, dit-il, on n'aurait pas posé cette croix avec l'inscription au devant de l'hôpital de la Marine, mais à l'entrée d'une de ces petites rivières dont nous avons parlé (la Lairet et le ruisseau Saint-Michel) ou, peut-être, en désespoir de cause, auprès de ces pierres, restes d'une cheminée de la maison qu'habitaient autrefois nos savants Pères jésuites." Comme on voit, M. Berthelot aurait d'abord accepté indifféremment l'entrée de la rivière Lairet ou du ruisseau Saint-Michel pour y placer la croix que nos ancêtres avaient érigée en face de l'hôpital de la Marine, imbus qu'ils étaient de l'idée que Jacques Cartier avait opéré son premier débarquement sur cette partie de la pointe aux Lièvres, et non pas dans le but de faire croire que le découvreur avait hiverné à cet endroit. Cette croix fut plantée en 1835, huit années avant la découverte du débris de navire. Mais, après cet événement, M. Berthelot modifia ses idées, et dit dans un discours prononcé devant la Société de discussion : " Mais, maintenant, convenons que cette croix devrait être placée sur l'éminence qui est au nord de l'endroit où étaient les restes de la *Petite-Hermine*." C'était logique, à son point de vue : mais il fallait s'assurer d'abord si c'était bien la *Petite-Hermine* que l'on avait trou-

vée, et, en supposant que ce fût le cas, si elle n'avait pas été transportée à l'endroit de sa découverte ou par les sauvages ou par les marées. L'une ou l'autre de ces suppositions n'eût pas péché contre les règles de la vraisemblance.

V

LES SEPT OU HUIT CENTS PAS DU FRÈRE SAGARD

Le Frère Sagard-Théodat, de l'Ordre des mineurs-récollets, vint au Canada en 1623 (1), et ne fit qu'un très court séjour à Québec. Ce modeste religieux a écrit dans son *Histoire du Canada* que le lieu appelé communément le fort Jacques-Cartier était à 7 ou 800 pas du couvent des récollets. Afin qu'il ne puisse y avoir de méprise, citons-le textuellement :

“ En l'an 1627, ils (les récollets) leur (aux jésuites) en prêtèrent encore une autre (charpente) que nos Religieux avaient derechef fait dresser pour agrandir notre Couvent lesquelles ils ont employées à leur bâtiment commencé au delà de la petite rivière *sept* ou 800 pas de nous, en un lieu que l'on appelle communément le fort de Jacques-Cartier” (2).

Ce témoignage, rapproché de celui de Champlain, qui dit que Cartier fut contraint d'hiverner en un endroit où les Pères jésuites avaient, de son temps, leur résidence, c'est-à-dire sur le bord d'une petite rivière qui se décharge dans la rivière Saint-Charles, a donné libre cours à l'opinion universellement admise, que les jésuites avaient choisi pour leur première résidence (Notre-Dame-des-Anges) un lieu particulier que l'on désignait dans les premiers temps de la colonie sous le nom de *Fort Jacques-Cartier*. La rivière elle-même qui se déchargeait dans la Saint-Charles, portait aussi, en souvenir du découvreur, le nom de Jacques-Cartier. Donc, ce nom s'appliquait, à cette époque, et à la rivière qui vient confondre ses eaux avec la Saint-Charles, et à l'endroit que les jésuites avaient jugé le plus favorable à la construction de leur couvent. Ce souvenir historique rattaché au séjour du grand navigateur malouin sur ce petit coin de terre, fut peut-être une considération très forte dans le

(1) Et non pas en 1626, comme l'a écrit M. Paul De Caze, dans le *Mémoire* précité lu devant la Société royale le 27 mai 1800.

(2) Sagard, *Hist. du Canada*, éd. Tross, p. 788.

choix des disciples de saint Ignace. Se basant sur le témoignage de Champlain, presque tous nos historiens s'accordent à fixer le couvent des jésuites à l'embouchure de la rivière Lairet. Il résulte de là que l'opinion la plus accréditée veut que le fort Jacques-Cartier ait été érigé à cette même embouchure. Qu'il nous soit permis de signaler ces autorités qui, se corroborant les unes les autres, ne peuvent être rejetées sans de très graves raisons.

L'abbé Ferland dit que les jésuites choisirent (en 1625) pour y placer leur établissement, un endroit très agréable. "C'était, dit-il, une pointe formée par la jonction de la petite rivière Lairet avec la Saint-Charles et alors connue, selon Sagard, sous le nom de Fort Jacques-Cartier (1)."

Le Père Martin, jésuite, a écrit dans sa *Biographie* du P. Isaac Jogues, premier apôtre des Iroquois : "Notre-Dames-des-Anges, sur le bord de la rivière Lairet, près de Québec, rappelle un souvenir bien plus ancien que la résidence des Pères jésuites. C'est là qu'en 1535, le grand explorateur du Canada, Jacques Cartier, éleva un petit fort pour passer l'hiver avec ses hardis marins (2)."

Le même Père jésuite écrivait quelques années plus tard dans sa *Biographie* du P. de Brébeuf, en parlant de la résidence de Notre-Dame-des-Anges : "Ce lieu portait le nom de Fort Jacques-Cartier, en mémoire de ce navigateur célèbre, qui l'avait illustré quatre-vingt-dix ans auparavant par son courage et sa piété... Il était situé tout près du couvent (des récollets), mais de l'autre côté de la rivière Saint-Charles, au point où le Lairet lui verse le tribut de ses eaux (3)."

Dans la *Relation* du P. Bressany, traduite et annotée par le P. Martin, nous trouvons la note suivante : "En 1626, les jésuites avaient formé leur première résidence, à 2 milles de Québec, sur la rive droite de la petite rivière Lairet, à l'endroit où elle tombe dans la rivière Saint-Charles. C'était l'extrémité du terrain que leur avait donné le duc de Ventadour, sous le nom de seigneurie de Notre-Dame-des-Anges. Ce lieu portait encore le nom de *Fort de Jacques-Cartier*, parce qu'en 1535, il avait été obligé d'y hiverner. On y voit encore quelques ruines de l'ancienne maison des jésuites."

L'abbé Faillon dit expressément que le nom de Jacques-Cartier

(1) Ferland, *Hist. du Canada*, t. 1, p. 217.

(2) Martin, *Vie du P. Jogues*.

(3) Martin, *Vie du P. J. de Brébeuf*, p. 26.

(4) *Relation de la N. France*, p. 15, en note.

donné autrefois à la rivière Lairet, confirme la vérité de son hivernage dans ce lieu et prouve aussi que là avait été construit le *fort de bois* dont parle Champlain.

Le commentateur de l'édition canadienne des *Voyages de Cartier* (1), parlant du fort Jacques-Cartier, s'exprime ainsi : "On aperçoit encore aujourd'hui (1843) sur la rive gauche de la petite rivière Lairet, à l'endroit où elle tombe dans la rivière Saint-Charles, des traces visibles de larges fossés ou espèces de retranchements."

Nous pourrions ajouter l'opinion de plusieurs écrivains de nos jours, tels que MM. Myrand, Pope, qui rejettent, comme nous, les conclusions des archéologues de 1843, pour s'en tenir aux versions du P. Martin, de Ferland et de Faillon. L'ancien recteur du collège Sainte-Marie, si bien renseigné d'ordinaire, écrivant sur un sujet où la Compagnie de Jésus se trouvait concernée, a dû prendre toutes les précautions pour ne pas froisser la vérité. Cet éminent jésuite avait peut-être par devers lui, quand il racontait la vie du P. de Brébeuf et celle du P. Jogues, des documents que nous ne possédons pas, et nous savons qu'il en existe encore de très précieux, qui sont restés à la seule disposition des religieux de son Ordre.

Le Frère Sagard dit bien que le couvent des récollets était à sept ou huit cents pas du fort Jacques-Cartier, mais sans entrer dans plus de détails. Cela se conçoit facilement, vu que ce religieux ne pouvait parler du couvent des jésuites qui n'existait pas encore lors de son voyage en Canada. Sagard arriva à Québec, la veille de la Saint-Pierre de l'année 1623. Dix-huit jours plus tard, il disait adieu à ses confrères du couvent de Saint-Charles pour aller s'enfoncer dans la forêt, dirigeant sa course vers le pays des Hurons où il devait passer l'hiver. Le 16 juillet de l'année suivante, il revenait à Québec pour n'y séjourner que pendant un mois. De fait, il en repartait le 15 août avec Champlain, le P. Irénée Piat, et quelques autres Français, et, rentré en France, il courut s'enfermer dans son couvent de Paris. Durant son séjour dans la Nouvelle-France, le Frère Sagard avait recueilli des notes sur tout ce qu'il avait vu au milieu des tribus huronnes. C'était un observateur avide de renseignements, et, s'il n'eut été rappelé par ses supérieurs, il avait l'intention de pousser ses courses aventureuses de l'autre côté de la mer Douce. Mais l'obéissance le fit retourner dans sa

(1) Appendice, note 2, p. 109.

patrie, et, une fois confiné dans sa cellule, il mit ses notes en ordre, et les publia dans deux ouvrages différents de titre, mais presque identiques quant au fond. L'un est l'histoire du pays jusqu'à la prise de Québec par les Kertk, en 1629. L'auteur y raconte une foule d'événements dont il n'a pas été témoin, et l'écrivain qui veut écrire d'après ce qu'il dit, a besoin d'exercer un vigilant contrôle. L'autre s'intitule *Le Grand Voyage au pays des Hurons*. Le privilège royal, en date du 21 juillet 1632, indique qu'il parut le premier, tandis que l'*Histoire du Canada* ne semble avoir été terminée qu'en 1634. C'est dans ce dernier ouvrage que l'on trouve cette allusion au fort Jacques-Cartier.

Le Frère Sagard n'a donc écrit avec connaissance de cause que des événements qui se sont passés chez les Hurons, de l'été de 1623 à l'été de 1624, et durant les quelques semaines qu'il avait vécu au couvent de Saint-Charles. Quant au reste, il a dû puiser dans Champlain, dans Lescarbot, et même beaucoup dans les *Relations* de 1626, 1632 et 1633. HARRISSE dit que son "*Histoire* est d'une lecture aussi difficile qu'ingrate, et qu'on s'explique le peu d'usage qu'en ont fait les historiens du Canada (1)." Aussi ne faut-il pas trop s'en rapporter à ce qu'il dit, même au sujet des Hurons, dont il ne put apprendre le langage que d'une manière très imparfaite.

Cette petite esquisse biographique et bibliographique terminée, revenons aux *sept ou huit cents pas* que le Frère Sagard fixe comme limite de l'espace qui séparait le couvent des récollets du fort Jacques-Cartier. Les avait-il comptés lui-même (2)? Evidemment non, puisque, durant les cinq ou six semaines qu'il passa dans son couvent de Saint-Charles, il n'avait que faire de mesurer un parcours qu'il lui eût été parfaitement oiseux de faire, sans compter les difficultés d'un trajet par eau et à travers une forêt vierge. Quant aux jésuites, ils n'étaient pas encore arrivés au pays, et, conséquemment, ce ne pouvait être dans le but d'aller les visiter. D'où il suit que le

(1) *Bibliographie*, p. 75.

(2) M. De Caze ayant d'abord annoncé que le Frère Sagard vint à Québec en 1626, au lieu de 1623, rien de surprenant qu'il ait essayé ensuite de tirer un argument en sa faveur, en faisant voyager Sagard de son couvent de Saint-Charles au monastère des jésuites qui n'existait pas. Voici ce qu'il dit: " Quel moyen plus pratique le Frère Sagard aurait-il employé pour mesurer les distances à travers un pays évidemment boisé à cette époque, et comment pourra-t-on croire que, se servant de ce moyen généralement usité alors, il ait pu commettre une erreur aussi considérable dans l'*appréciation d'un parcours qu'il devait souvent avoir l'occasion de faire.*"

témoignage du Frère Sagard avec ses sept ou huit cents pas ne vaut guère la peine qu'on s'y arrête.

Mais sur quelle autorité se basait-il pour écrire de la sorte ? Parlait-il seulement par oui-dire ? C'est assez probable, puisque aucun historien de son temps ne mentionne cette distance. Champlain dit bien que le fort Jacques-Cartier était à une lieue de l'habitation de la basse-ville. Mais cette supputation n'a aucune portée relativement à la thèse que nous soutenons, car Champlain ne faisait que des calculs approximatifs ; que l'on place le fort à l'endroit que l'on voudra, au ruisseau Saint-Michel ou à la rivière Lairet, on reste encore en deçà de la lieue, au moins telle qu'on la comprend aujourd'hui. En ce temps-là, la lieue terrestre était plus courte que la nôtre, et le fait est qu'en faisant le trajet de l'habitation à l'un des deux ruisseaux au moyen d'une chaloupe, il y a bien près d'une petite lieue.

Quelle est donc la véritable distance entre l'hôpital-général actuel (site du premier couvent des récollets) et l'embouchure du ruisseau Saint-Michel ? Est-ce sept ou huit cents pas ? Sagard ne sait pas au juste, puisqu'il n'ose s'arrêter ni à l'une ni à l'autre des supputations. Pourtant l'écart en vaut la peine, puisque cent pas représentent au moins 250 pieds, c'est-à-dire près d'un arpent et demi. C'est déjà beaucoup, quand il s'agit de préciser un mesurage qui ne porte que sur une dizaine d'arpents. Mais admettons 800 pas, avec ceux qui, forts du texte du Frère Sagard, veulent à tout prix placer le fort Jacques-Cartier à l'embouchure du ruisseau Saint-Michel ; car, disent-ils, il y a beaucoup plus de 800 pas entre la rivière Lairet et l'hôpital-général. C'est vrai, mais jamais on ne nous persuadera que cette différence soit tellement appréciable à l'œil, que le religieux ait pu la calculer mathématiquement *en pas*, surtout quand il lui fallait tenir compte d'une rivière et d'un bois de haute futaie.

Un exemple va nous faire comprendre combien il est difficile de mesurer à l'œil les distances même médiocres. L'autre jour nous étions quatre qui nous dirigions vers Stadacona, par la rue de la Couronne. Vers la rue du Roi, l'un de nous, s'adressant aux autres, leur dit : " Voyez-vous là-bas ces arbres au détour de la rue de la Couronne, en face des usines du chemin de fer du Nord. Quelle est, pensez-vous, la distance en pas d'ici à ces arbres ? cent-dix, dit l'un ; cent soixante-quinze, deux cents, et puis trois cents, continuèrent les deux autres. Le trajet se fit au pas militaire, et quand

nous eûmes franchi l'espace désigné, nous avions compté deux-cent-quarante pas. C'est-à-dire que tous les quatre nous nous étions trompés. Supposez que le parcours eût été de huit cents à mille pas, vous voyez d'ici l'écart.

Voilà un exemple frappant de l'erreur à laquelle on s'expose à vouloir calculer les distances d'une façon approximative, même à l'aide de points de repère, avantage dont le Frère Sagard était privé.

Le bon religieux n'a donc pas eu la prétention de donner un mesurage précis, quand il a écrit ainsi. Son témoignage n'a pas d'autre valeur que celui d'un homme qui, passant près d'une chute, d'une tour ou d'une montagne en évalue la hauteur à peu près. Quelque bien exercé que son œil puisse être, il se trompera neuf fois sur dix, soit en plus, soit en moins, comme le prouve l'exemple suivant tiré de l'*Histoire du Canada* du Frère Sagard. En arrivant à Québec, il aperçoit la chute Montmorency : " Elle tombe, dit-il, avec grand bruit et impétuosité de 20 ou 25 brasses de haut dans le fleuve " Evidemment Sagard n'avait pas le compas dans l'œil, puisque ladite chute tombe d'une hauteur de 240 pieds ou 40 brasses, c'est-à-dire le double de son calcul.

Nous avons amplement prouvé que le texte de Sagard n'est pas une preuve à l'appui de ceux qui soutiennent que le fort Jacques-Cartier devait être à l'entrée du ruisseau Saint-Michel, à cause de sa plus grande proximité du couvent des récollets.

Nous avons surabondamment établi que le petit vaisseau tiré du lit du ruisseau Saint-Michel en 1843, n'était pas la *Petite-Hermine*.

De plus il ressort du texte même du *Brief Révé* que le havre dit *havre de Sainte-Croix* dut être choisi par Jacques Cartier pour y placer ses navires à *sauveté*.

Donc, la théorie de M. Hamel, ressuscitée en 1890 devant la Société royale, devra rester dans le domaine des hypothèses, et ceux qui n'y ajoutent pas foi,—et c'est le plus grand nombre—ont pour eux toutes les chances d'être dans le vrai.

PIÈCE JUSTIFICATIVE

PROCES-VERBAL de la commission nommée par M. Hovius, chevalier de la Légion d'Honneur, maire de Saint-Malo, pour recevoir et reconnaître les débris d'un navire que Jacques Cartier abandonna à Sainte-Croix, en Canada, dans le mois d'avril 1536.

Les membres dont cette commission se compose sont : MM. Charles Cunat, adjoint, président ; Leguen-Lacroix, architecte-voyer ; A. Depasse, architecte ; Gilbert, constructeur ; B. Michel, capitaine de commerce.

Aujourd'hui mercredi, 13 décembre 1843, nous, soussignés, déclarons que, conformément à la lettre de convocation de M. le maire de Saint-Malo, sous la date du 11 courant, nous nous sommes réunis dans une des salles de l'Hôtel de Ville, où des débris de navire avaient été déposés par les soins de l'autorité municipale. A onze heures et quart, au moment de procéder à l'opération pour laquelle nous étions appelés, l'un de nous, M. Ch. Cunat, adjoint de M. le maire, et chargé par cet administrateur de procéder à la commission, s'est exprimé en ces termes :

“ Messieurs, Il y a trois cent dix ans que notre compatriote Jacques Cartier, nourri de ces grandes idées qui enfantent de grandes choses, possédant ainsi que Christophe Colomb et Vasco de Gama, ses contemporains, une puissante ardeur de découverte, s'aventura avec deux embarcations de soixante tonneaux à travers les mers du Nord, reconnut les terres du Canada, dont il prit possession et en dota sa patrie.

“ François Ier, le rival de Charles-Quint, lassé de se voir déshérité du testament d'Adam par les rois d'Espagne et du Portugal, qui se partageaient entre eux le nouveau monde, et appréciant les avantages de la découverte de l'illustre navigateur malouin s'efforça de réveiller l'émulation des Français, en leur inspirant le goût de la navigation par des établissements lointains ; dans ce but, Sa Majesté Très Chrétienne, voulant le *parachèvement de la découverte des terres occidentales estantes sous le climat et parallèles des terres et royaume dudit seigneur*, nomma Jacques Cartier son pilote général. Investi de cette dignité maritime, notre compatriote appareilla de nouveau du port de Saint-Malo, le 19 mai 1535, avec les trois petits bâtiments qu'il commandait, pour cette seconde expédition : ces bâtiments étaient la *Grande-Hermine*, de 120 tonneaux, la *Petite-Hermine*, de 60, et l'*Emerillon*, de 40.

“ Il y a donc trois siècles que notre compatriote appartient à la postérité. Dans le souvenir respectueux que renouvelle nécessairement la vue des débris d'un de ses vaisseaux, ce qui doit en cet instant fixer notre attention, Messieurs, nous, enfants de la cité qui lui donna le jour, c'est moins l'apologie de ce grand homme, quoique son ombre semble paraître ici, avec ces restes échappés à la main destructive des temps, que l'examen sérieux et l'appréciation consciencieuse de ces reliques antiques. Grâce au hasard qui les a remis sur la voie, mais plus encore à une persévérance soutenue chez des hommes de cœur et savants, aimant tout ce qui rappelle et ennoblit leur origine et leur pays, on est parvenu à retrouver, sous 1 mètre 67 centimètres de vase, la carcasse du navire que Jacques Cartier abandonna en avril 1536 au lieu de *Sainte-Croix*, “ *ses équipages se trouvant affaiblis tant de maladie que de gens morts.*”

“ Ces fragments de navire que nous devons au bienveillant empressement de MM. les membres de la Société littéraire et historique de Québec, et notamment au zèle de MM. Faribault, vice-président, Joseph Hamel et Lamarre-Piquot, deviennent de précieux documents pour l'histoire de notre ville ; ils empruntent, des circonstances et des lieux, un intérêt tout spécial ; en effet, Messieurs, ils rappellent les plus belles phases de la vie de notre cher compatriote, et ces phases glorifient Saint-Malo, sa ville natale.

“ L'administrateur qui nous a réunis, Messieurs, désire que, dans l'intérêt de la science et de l'histoire, non seulement nous reconnaissons si le nombre des objets reçus est bien conforme à celui expédié de Québec, mais encore, que par une étude *sévère* et un examen approfondi desdits objets, nous cherchions à déterminer, autant qu'il dépendra de nous, leur identité avec les objets de même espèce de notre localité, et aussi, que nous indiquions les différents changements qu'ils ont subis, soit dans leurs formes primitives, soit par les détériorations qu'ils ont éprouvées, tant des éléments auxquels ils étaient soumis, que des siècles écoulés depuis leur abandon.”

Ce discours terminé, la commission a pris connaissance de l'état nominatif des objets. Cette pièce importante adressée à M. le maire accompagnait l'envoi; remise par lui au président de la commission, elle est restée ouverte sur le bureau, et relatait ce qui suit :

ÉTAT DES MATÉRIAUX

composant la caisse P. No 1 adressée à M. L. Hovius, maire de Saint-Malo, provenant d'un fond de navire trouvé enseveli sous cinq pieds environ de vase, dans une anse de la rivière Saint-Charles.

PIÈCES EN FER

No 1 Boulon provenant de la liaison de l'étrave.—No 2, Pièce trouvée sous le navire, placée en partie sur le fond et sur le côté de l'échouage. Il en reste d'autres sous le navire.—No 3, Boulon de liaison de l'arrière du navire.—No 4, Cadène : pièce unique.—No 5, Organeau à piston : pièce unique.—No 6, Manche d'une cuiller dite à pot : pièce unique.—No 7, Un morceau de cheville ou boulon.—No 8, Un hameçon : pièce unique.—No 9, Une série de douze clous de vaigrage et de bordage.

PIÈCES EN BOIS DE DIVERSES ESPÈCES

No 1, Une pièce de gabord.—No 2, Une pièce dite genou.—No 3, Une pièce d'une varangue du milieu.—No 4, Une pièce d'un bordage du dehors.—No 5, Une pièce dite vaigre.—No 6, Une pièce près du gabord.—No 7, Une série de 12 pièces de bois, supposées chêne, orme, châtaignier, etc.—No 8, Un paquet d'une substance qui ressemble à de la mousse.

Plus 6 fragments de pierres ou galets trouvés vers l'arrière du navire. La totalité du lest en pierres trouvé à bord, peut être évaluée à 2 tonneaux environ. Un boulet du poids de 21 livres a été trouvé avec le lest; ce projectile, pièce unique, resté à Québec, a été ma- fondu, il présente une concavité d'un pouce de diamètre.

OBSERVATIONS

faites sur le fond et la forme de cet ancien navire par le capitaine G. Cyr, de Saint-Servan, et le constructeur, M. Robitaille, âgé de 75 ans.

Un morceau présumé d'orme, d'environ 7 pieds, est placé dans la partie de la quille dite brion; ces pièces étaient réunies par des boulons à clavettes. La carlingue porte dans son milieu 10 pouces, elle est formée de trois à quatre pièces liées par des boulons. On trouve au-dessous des varangues, vis-à-vis chaque joint du bordage ou du lambris, un triangle d'un pouce d'épaisseur, garnie d'une couche de goudron liée à une substance qui ressemble à de la mousse. Les varangues vers le milieu portent 8 pouces, et dans le bout 6 pouces $\frac{1}{2}$.

On remarque que cette construction a été faite avec beaucoup d'élanement : Le vaigrage a 2 pouces d'épaisseur. L'acculement de la maîtresse varangue pouvait avoir environ 4 pouces. Le dessous du navire est sans quille; la recherche de cette pièce n'a offert aucun résultat; attendu le mauvais état du fond de ce navire, il est impossible de dire si l'ancien était rond ou carré.

Québec, Bas-Canada, le 28 septembre 1843.

Ont signé : JOSEPH HAMEL, J. C. LAMARRE-PIQUOT.

EXAMEN DE LA COMMISSION

PIÈCES EN FER

No 1. *Boulon de l'étrave*.—La commission observe que des boulons d'une forme semblable sont encore en usage de nos jours; cette observation s'applique à toutes les autres pièces en fer en général. Toutefois, les clous employés dans le vaigrage et le bordage lui ont paru d'une dimension exorbitante eu égard à leur destination, à moins qu'ils n'aient été employés en guise de chevilles; des gournables seules se trouvent dans les pièces de la membrure; quant à la forme de ces clous, les têtes sont plus fortes que celles qu'on leur donne actuellement, et le corps de chacun d'eux est aussi plus allongé (20 à 26 centimètres).

Portant ensuite son examen sur l'état matériel des dites pièces en fer, la commission a été étonnée de leur parfaite conservation; cependant le manche de cuiller et l'hameçon ont

plus souffert que le reste, sans doute à cause de la position qu'ils occupaient dans la vase qui enveloppait tous les débris, peut-être encore par la qualité des métaux avec lesquels ils ont été confectionnés, ou leur usure au moment de leur submersion.

PIÈCES EN BOIS

La pièce No 1 est en sapin bien conservé ; sur le côté extérieur on distingue une autre pièce clouée. La coëture entre elles est remplie de mousse et recouverte par une tringle en chêne, assujettie par des clous ; dans la partie adjacente à la quille, la commission a pareillement observé une tringle taillée en grain d'orge, dans laquelle se trouve aussi une couche de mousse, qui paraît tenir lieu de calfatage : procédé dont on a conservé le souvenir dans notre port.

La pièce No 2 est en orme ; ce bois devenu spongieux est sans consistance. La pièce No 3 en chêne, est dans un bon état de conservation. Les pièces No 4 et No 5 sont en chêne bien conservé. La pièce No 6 est en sapin, ce bois a paru également bien conservé. Sous le No 7 se trouvent plusieurs débris, chêne, orme et châtaignier ; le mauvais état de ces pièces n'a pas permis à M. Jos. Hamel et Lamarre-Piquot d'assigner la place que chacune d'elles occupait dans le navire. No 0, la commission a cru reconnaître de la mousse dans la substance que contient le paquet envoyé sous ce nom.

Les derniers objets qui composent l'envoi sont six galets pris parmi ceux qui servaient de lest au navire ; ils paraissent appartenir aux granites et aux grès et ressemblent à ceux de nos grèves. Aux observations faites sur les lieux par le capitaine G. Cyr et le constructeur Robitaille, qui donnent à cette construction beaucoup d'élanement, la commission pense devoir ajouter que, d'après la figure des pièces, varangue, genou, gabord, vaigre et bordage, le fond du navire devait être plat et en forme de sole, et que, par l'échantillon desdites pièces, il pouvait jauger soixante tonneaux.

Les membres de la commission, avant de se séparer, émettent le vœu que M. le maire de Saint-Malo veuille bien assigner un local spécial pour le placement de ces précieux débris échappés à l'oubli des temps après plus de trois siècles d'abandon. A défaut d'un monument semblable à celui que les Canadiens reconnaissants viennent d'élever à la mémoire de notre célèbre compatriote, ces débris, qui réveillent un religieux souvenir, rappelleront sans cesse aux générations malouines la gloire de Jacques Cartier et celle du pays où il naquit.

CH. CUNAT ; A. DEPASSE, avocat ;
LEGUEN - LACROIX ; B. MICHEL
M. GILBERT.



at dans la vase
avec lesquels ils

que une autre
une tringle en
mission a pareil-
aussi une cou-
rvé le souvenir

nce. La pièce
5 sont en chêne
onservé. Sous
ais état de cos
e que chacune
a mousse dans

qui servaient
ombient à ceux
Cyr et le cons-
ent, la commis-
genou, gabord,
ole, et que, par

que M. le maire
e ces précieux
A défaut d'un
t d'élever à la
x souvenir, rap-
tler et celle du

SE, avocat ;
B. MICHEL

