

## Aux origines de la colonie Le port de Tadoussac

Gervais Carpin

Numéro 138, été 2019

À la découverte du patrimoine maritime

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/91607ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Carpin, G. (2019). Aux origines de la colonie : le port de Tadoussac. *Cap-aux-Diamants*, (138), 4–7.

# AUX ORIGINES DE LA COLONIE

## LE PORT DE TADOUSSAC

par Gervais Carpin

**J**uin 1600, profitant d'une marée et d'un vent propices, le *Don de Dieu*, un navire de 200 tonneaux parti de Honfleur entre dans la baie de Tadoussac. Son propriétaire, Pierre Chauvin, est à bord. Environ 25 engagés l'accompagnent, des hommes de métier, mais également des hommes à tout faire. Pierre du Gua de Mons est présent, à titre d'invité. Quelques jours plus tard, un autre navire de Chauvin, *l'Espérance*, rejoint le *Don de Dieu*. François Gravé, son associé,

ya voyagé en compagnie du reste des engagés. Chauvin avait fait partir de Honfleur sa flotte de quatre navires; le *Bon Espoir* et le *Saint Jean* sont restés sur les bancs de Terre-Neuve ou dans le golfe, vers Gaspé, pour y pêcher la morue, activité pratiquée par l'armateur depuis au moins quatre ans.



La rivière du Moulin Baudé est identifiée ici comme le Mol Baudet. Au XVII<sup>e</sup> siècle, un mol signifie un lieu de mouillage protégé. Extrait d'une copie conservée à Sainte-Marie-des-Hurons, Ontario, de la carte de Nicolas Sanson, *Le Canada, ou Nouvelle France, & c.* Paris, Chez Pierre Mariette, 1656, 1 carte. (Photo : Pierre5018-2016. Wikimedia Commons).

### DUR HIVER À TADOUSSAC

Dès son arrivée, Chauvin a reçu à son bord des représentants des Premières Nations qui attendaient le moment de pouvoir échanger leurs pelleteries contre des haches, des chaudières et divers objets. Ils pouvaient être 200 familles, Innus du Saguenay venus pêcher, commercer, maintenir des alliances et procéder à des mariages.

Il a fait débarquer ses engagés qu'il a mis au travail pour défricher et aplanir un bout de terrain, un peu en haut de la plage et proche d'un ruisseau, et abattre des arbres et les scier pour en faire des planches.

*l'Espérance* restera dans la baie tout l'été, le *Don de Dieu* reçoit l'ordre de rejoindre à son tour la pêche. François Gravé, habitué du fleuve depuis longtemps, aurait préféré que Chauvin ne commence pas à bâtir son poste, mais qu'il cherche plus en amont un lieu moins aride, ou d'autres

groupes des Premières Nations étaient aussi intéressés à la traite. Pierre du Gua, venu pour évaluer l'intérêt de ce commerce, aurait aimé lui aussi explorer plus loin. Ils partent finalement en reconnaissance vers l'île d'Orléans où, tombant sur des Malouins en train de faire la traite, ils confisquent leurs pelleteries au nom d'un monopole que Chauvin avait obtenu l'année précédente.



Le poste de Chauvin tel qu'il a été reconstitué à Tadoussac sur un emplacement qui correspond assez bien à celui qui était décrit par Samuel de Champlain. Cette reconstitution datant de 1942 sur le terrain de l'Hôtel Tadoussac a été voulue par William Coverdale alors président de la Canada Steamship Line, propriétaire de l'hôtel. (Photo : Gervais Carpin, 2019).

Chauvin maintient sa décision de rester à Tadoussac et les travaux de construction du poste durent une partie de l'été. Une bâtisse, que Champlain comparera quelques années plus tard à un corps de garde, est donc construite. Elle est entourée d'un fossé creusé dans le terrain sablonneux et d'une palissade faite de poteaux et d'entrelacements de branches. La maison mesure environ huit mètres de long, six de large et près de trois mètres à son faite. Elle a une cheminée de pierre en son centre et la toiture est en planches. Chauvin y laisse seize engagés dont les contrats prévoyaient l'hivernement. *L'Espérance* repart alors vers la France. Les hommes restés sur place, ne connaissant pas les rigueurs et la longueur de l'hiver, gèrent mal les vivres laissés à leur disposition. Sur les seize hivernants, il en meurt onze, très probablement du scorbut, et cinq survivent en accompagnant des Innus qui les accueillent dans leur quête hivernale du gibier. Ces cinq hommes retrouvent l'année suivante *l'Espérance* revenu pour la traite. L'idée d'hivernement est alors abandonnée. Enfin, une troisième expédi-

tion de traite menée par le *Don de Dieu* et *l'Espérance* a encore lieu en 1602. La confiscation des marchandises des traiteurs malouins par Gravé en 1600 sera finalement annulée par décision de justice, notamment parce que l'île d'Orléans se trouvait en dehors du territoire accordé à Chauvin. Tadoussac était donc bien le seul endroit où celui-ci pouvait bâtir.

### GUERRE, COMMERCE ET MONOPOLE

Le récit qui précède est une fiction historique mais, comme toute fiction historique, elle est basée à la fois sur des sources reconnues et sur une interprétation personnelle de ces sources. Parmi elles, des documents de justice, des actes notariés et le récit de Champlain, témoin oculaire de ce qui restait de la bâtisse trois ans après sa construction et témoin indirect des événements de 1600. Témoin indirect mais assez fiable, puisqu'il a fréquenté assidûment deux témoins directs : Gravé, parfois quotidiennement, pendant les 30 années qui ont suivi, ainsi

que du Gua, pendant 20 ans environ. Pierre Chauvin, sieur de Tonnetuit, n'était pas arrivé à Tadoussac par le hasard d'un voyage de pêche. Après les expéditions de Jacques Cartier, les récits qui en ont été publiés et les cartes qui ont suivi, on constate la présence du côté de Tadoussac de Basques chasseurs de baleine et de marins pêcheurs bretons et normands pratiquant la traite en plus de leur activité ordinaire. De plus, comme les années 1580 marquent le déclin des routes qui drainent la fourrure de la Moscovie dont ont besoin tant les pelletiers que les chapeliers européens, le commerce de la fourrure du castor canadien et d'autres animaux devient rentable. Des demandes sont faites au roi pour l'obtention d'un monopole sur ce commerce, notamment en 1588 par Jacques Noël, neveu de Jacques Cartier. Les navires des marchands malouins reviennent chargés de fourrures dès 1584, et on fait même mention d'une bataille navale entre navires venus participer à la traite en 1587. En France, c'est aussi la période de la dernière des guerres de religion qui se terminera en 1598. Ce conflit s'était transporté sur les rives du Saint-Laurent entre, par exemple, les navires de Saint-Malo et de Honfleur, villes qui avaient juré fidélité à la Ligue catholique, et ceux de La Rochelle, port protestant. Chaque camp de cette guerre civile a ses alliés étrangers. Le danger de la navigation en est augmenté. La première expédition du marquis de la Roche, qui avait obtenu un monopole en 1577 s'est terminée par la prise de ses navires aux mains des Anglais. Donc, même si l'Europe a besoin de ce commerce, il n'est pas facile à exploiter. À la fin des années 1580, Chauvin était le capitaine de deux compagnies en garnison à Honfleur, ville qui avait été reprise à la Ligue par l'armée d'Henri IV. Du Gua était alors le lieutenant pour le roi de cette ville de Honfleur. Les deux hommes ont donc déjà établi des liens quelque dix ans avant l'expédition de

Tadoussac. En 1598, la paix qui marque la fin tant des guerres de religion que de la guerre contre l'Espagne va tout changer.

### CONTEXTE DE PAIX

À Honfleur, l'ancien militaire Pierre Chauvin est devenu armateur propriétaire d'une flotte de quatre navires qu'il envoie chaque année faire la pêche à Terre-Neuve depuis 1596. Il côtoie un autre marchand et navigateur installé à Honfleur, François Gravé, originaire d'une famille marchande de Saint-Malo, un habitué des rives du Saint-Laurent depuis le début des années 1580. Contrairement à la majorité des marchands malouins qui défendent la liberté du commerce, Gravé est favorable à un monopole de la traite des fourrures et il parvient à en persuader Chauvin. Ce dernier obtient du roi, en 1599, un monopole sur un territoire commençant à l'entrée du fleuve Saint-Laurent et se prolongeant sur environ 400 kilomètres, soit jusqu'à Tadoussac. Qui dit monopole dit obligations, dont la principale était de peupler le territoire. Ni La Roche, ni Chauvin, ni même aucune des compagnies qui vont les suivre jusqu'en 1627, date de la création de la Compagnie de la Nouvelle-France, ne seront en mesure de tenir leurs engagements, car si ce commerce était rentable en lui-même, il ne l'était plus si ses bénéfices devaient être réinvestis dans le fonctionnement d'une colonie. Chauvin décède en février 1603 et s'il avait survécu, il aurait vu son monopole réaménagé, des marchands des principaux ports de France y participant désormais.

### LA NAVIGATION À TADOUSSAC

Tadoussac a donc été une baie régulièrement fréquentée dans le dernier quart du XVI<sup>e</sup> siècle. André Thevet, cosmographe français, a écrit que les Basques y avaient déjà bâti une mai-

son fortifiée dans les années 1580; affirmation difficile à vérifier, mais bien sûr très plausible. En fait, c'est vraiment à partir de 1600 que la vie maritime de Tadoussac comme port de mer est suffisamment documentée pour devenir un objet fiable aux yeux d'un historien. Alors voici très succinctement ce qui s'y déroulait, en matière de navigation pendant, disons, les 50 premières

années du XVII<sup>e</sup> siècle. Les navires arrivent de France plus généralement au début de l'été, fin juin et juillet. Même s'ils partent de leur port d'attache en flotte regroupée, les aléas de la navigation transatlantique les font entrer à Tadoussac en ordre dispersé, parfois avec des semaines d'intervalle entre chaque navire. Quand un de ces navires pénètre dans le Saint-Laurent, il longe la rive sud de Gaspé jusqu'au Bic et, de là, il traverse le fleuve pour rejoindre la rive nord à la hauteur des Escoumins. Passé Les Bergeronnes, le maître du navire doit prendre une décision selon la nature des vents et la hauteur de la marée. Si les conditions ne se prêtent pas à une

entrée assurée dans la baie du port de Tadoussac, le navire va rester ancré quatre kilomètres en aval, au large des dunes, à la hauteur de la chute de la rivière du Moulin Baudé, protégé notamment par la pointe de la Grande Anse. Quand la marée devient propice, c'est-à-dire qu'elle est à mi-hauteur, et que le vent est « bon », vent d'est ou sud-est, le navire va entrer dans la baie de Tadoussac sans craindre de la dépasser et de se retrouver entraîné plus loin par le courant descendant du Saguenay. Et, comme l'explique Samuel de Champlain, quand le navire dépasse la Pointe aux Vaches, il faut toujours avoir une sonde en main et deux ou trois chaloupes prêtes à être mises à l'eau pour le tirer si le vent venait à tomber, pour éviter que la marée ne l'entraîne vers le courant du Saguenay. Une fois ancré dans la baie de Tadoussac, des chaloupes et des barques, apportées de France en pièces détachées, sont assemblées sur la plage et vont transporter passagers et ravitaillement. D'autres chaloupes venues de Québec participent à ce transport.



Nommée dans les *Œuvres de Champlain* la rade du « Moulin Baudé », c'est au large des roches qui ressortent au centre de la photo que s'ancraient les navires quand les conditions n'étaient pas propices à une entrée immédiate dans la baie de Tadoussac. La pointe la plus éloignée est celle de la Grande Anse, elle protège la rade. La chute d'eau de la rivière du Moulin Baudé tombe un peu en avant de ces roches appelées aujourd'hui caye à Quenon. (Photo : Gervais Carpin, 2019).



Assez tôt, au début des années 1640, certains des navires de haute mer vont se rendre jusqu'à Québec et, déjà en 1664, Pierre Boucher explique que « Tadoussac, est un lieu où les Navires abordoient autrefois, & où ils faisoient leurs décharges avant qu'ozast les faire monter jusques à Quebec ». Les chaloupes ou barques à voile qui naviguaient sur le fleuve vers Tadoussac, mais aussi entre Québec et Montréal, jaugeaient entre douze et quinze tonneaux, étaient pontées, avec peut-être cinq hommes d'équipage pour les manœuvrer. Les navires venant de France étaient en général de faible tonnage, entre 60 et 200 tonneaux, avec des équipages de 15 à 40 hommes. Les flottes annuelles étaient composées de trois à cinq navires, transportant chacun environ 25 passagers dans les premiers temps, et un peu plus chargés par la suite. Ces quantités sont des moyennes, aucune année ne ressemblant en tout point à une autre.

### CHANGEMENT DE RÔLE

En 1640, la Compagnie de la Nouvelle-France, très endettée, ne trouvant plus de crédit auprès des marchands normands de Rouen et de Dieppe, transporte ses activités vers La Rochelle. La Communauté des habitants qui prend le relais à partir de 1645 fait aussi affaire avec La Rochelle. Heureusement pour les historiens puisque les archives de Dieppe ont été détruites. Treize chartes-parties trouvées chez les notaires rochelais entre 1641 et 1649 témoignent d'un changement dans le rôle portuaire de Tadoussac. La charte-partie est le contrat passé avec le maître d'un navire qui a été affrété pour lui faire connaître ses obligations de tout ordre : la route à suivre, les temps d'escale, etc. Pour exemple, en mai 1641 concernant *Le René*, 120 tonneaux, conduit par Nicolas Pernet. Ce capitaine devra partir de La Rochelle en compagnie des autres vaisseaux. Arrivé à Tadoussac, il se verra fournir par la



La baie de Tadoussac, telle qu'elle apparaît au détour de la Pointe Rouge. Les navigateurs n'ont évidemment pas cette vue plongeante, mais ils distinguent nettement la pointe de l'Islet, la presqu'île qui protège la baie du courant du Saguenay qui coule plus au fond sur la photo. À droite de la presqu'île, la plage au-dessus de laquelle se tenaient les cabanes des Innus et là où furent bâtis le poste de Chauvin, puis les chapelles successives des jésuites et les bâtiments successifs des commis de la traite. (Photo : Gervais Carpin, 2019).

Compagnie « deux pilotes experts de ladite rivière ». Il déchargera ses marchandises et passagers à Québec et sera en temps voulu rechargé de passagers et de pelleteries ou de diverses marchandises, soit à Québec, soit à Tadoussac, pour repartir vers la France en compagnie des autres vaisseaux.

Autre exemple d'un navire qui, cette fois, reste à Tadoussac. En avril 1641, *Le Gaston*, 90 tonneaux, rempli pleine charge, conduit par Gilles Joubert, avec 17 hommes d'équipage, devra lui aussi partir en même temps que le reste de la flotte. Arrivé à Tadoussac, pendant le temps de « décharge et recharge », Joubert devra fournir six hommes de son équipage pour conduire les barques de Tadoussac à Québec et en ramener les marchandises. Il devra rester sur place deux mois et demi si nécessaire. Comme à partir de 1645, la flotte de la Communauté des habitants est composée de navires lui appartenant, ils remonteront tous à Québec et l'habitude sera prise. Les navires n'al-

lant pas plus en amont que Tadoussac deviendront de plus en plus rares.

Ce changement d'habitude correspond tout autant à une plus grande connaissance du fleuve et à une plus grande disponibilité de pilotes qu'à un déclin du rôle de Tadoussac dans l'approvisionnement en fourrures. Les rendez-vous annuels de Trois-Rivières et de l'île de Montréal ont joué un rôle croissant dès les années 1610, tandis que l'affaiblissement démographique dû aux épidémies et la dégradation de la cohésion sociale causée par la présence des jésuites ont fait perdre leur importance aux Innus de Tadoussac.

Le rôle portuaire de premier plan de Tadoussac a duré environ un demi-siècle, et il faudra attendre l'exploitation du bois et le tourisme du XIX<sup>e</sup> siècle pour y revoir une activité maritime un peu plus intense.

**Gervais Carpin est historien, spécialisé en histoire de la Nouvelle-France et des migrations, retraité aux environs de Tadoussac.**