Document généré le 3 juil. 2025 20:41

Histoire Québec

La traversée de l'Atlantique du régiment de Carignan

Gilles Tremblay

Volume 21, numéro 2, 2015

Le Colloque automnal : Le régiment de Carignan-Salières

URI : https://id.erudit.org/iderudit/79978ac

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)
1923-2101 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Tremblay, G. (2015). La traversée de l'Atlantique du régiment de Carignan. *Histoire Québec*, *21*(2), 32–34.

Tous droits réservés © Les Éditions Histoire Québec, 2015

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

La traversée de l'Atlantique du régiment de Carignan

par Gilles Tremblay

L'auteur de l'article est retraité d'une entreprise œuvrant dans le transport collectif. Il a développé un intérêt pour la généalogie qu'il a vite enrichi de recherches historiques afin de rendre celle-ci plus attrayante. De fil en aiguille, il est devenu collaborateur du site français migrations.fr *et il a également publié dans quelques revues dédiées à des regroupements familiaux. À l'invitation de monsieur Bernard Quillivic du site* migrations.fr, *il a collaboré à la réalisation d'un documentaire traitant du Régiment de Carignan pour la Société d'histoire de la Seigneurie de Chambly. Adepte de voile depuis quelques années, il a tenté d'appliquer ses connaissances à la navigation de l'époque.*

Qu'en est-il du vent dominant au départ de la France[1]? Le vent provient très souvent d'ouest, donc il refuse le déplacement vers la direction désirée, c'est-à-dire vers la Nouvelle-France. Puisque les voiliers de l'époque se comportaient comme des savonnettes, ils devaient attendre des vents favorables pour éviter d'être rabattus sur la côte. Une fois en mer, la dérive du navire pouvait annuler toute progression dans la direction voulue malgré le recours au louvoiement. Le louvoiement exigeait des virements de bord exigeants pour l'équipage. Si le virement était mal synchronisé, il fallait s'attendre à des empannages qui stoppaient le navire. En plus, le louvoiement augmentait la distance à parcourir et donc la durée du voyage. Finalement, la rafale constitue le plus grand danger. Son imprévisibilité et la force d'une bourrasque peuvent coucher un navire. Dans ce cas, il faut naviguer au tourmentin, ce qui ne contribue pas à raccourcir le voyage. Pour prévenir ce danger, le capitaine évitait de déployer toute la voilure. Il existe, aujourd'hui, des cartes qui font état des vents, courants et dangers sur l'ensemble des océans. Ces cartes permettent de planifier la route à suivre[2].

Évidemment, cet outil n'existait pas à l'époque, et c'est l'expérience du navigateur et du capitaine qui compensaient cette lacune. Impossible de dire si les navigateurs respectaient intuitivement les indications de la carte de pilotage dont nous pouvons disposer par quelques clics. Il est cependant permis de croire que la physique des vents et des courants qui doivent être très semblables leur imposait les mêmes décisions. En plus, il n'y avait pas d'instruments de navigation qui permettaient de s'assurer que la route était suivie. En fait, il était alors impossible d'établir la longitude.

La durée moyenne du voyage vers la Nouvelle-France était de 90 jours, par les routes maritimes suivies à l'époque, qui impliquaient de remonter vers le nord[3]. Ceci s'explique par un vent dominant soufflant d'ouest en est, donc de face, à une vitesse moyenne de 34 km/h, soit à plus de 18 nœuds durant en moyenne 20 % du temps. La durée moyenne au retour était de 30 jours. Par exemple, parti début novembre de Québec à bord de l'*Espérance*, le capitaine de Monteuil réalisait la traversée en 24 jours. Au retour, en novembre, le vent dominant souffle de l'arrière, soit au portant, à une vitesse moyenne de 44 km/h. La durée de la traversée vers Québec des bateaux transportant le régiment s'établissait à 51 jours pour le plus rapide et à 117 jours pour le plus lent. La vitesse moyenne la plus rapide se situait entre 4 et 5 km/h et la plus lente, à moins de 2 km/h. Au retour, les navires filaient à au moins 13 km/h[4]. Fait à noter, le *Jardin-de-Hollande* partait près d'un mois plus tard que le dernier transport de troupes et arrivait en même temps que lui.

Émigrants sur l'entrepont du bateau le *Samuel Hop*, gravure, 1849, tirée du livre de *L'émigration des ressortissants de Movelier au XIXe siècle* de Marie-Angèle Lovis, http://www.feroninformatique.com/emig.htm

Tout indique que la traversée des premiers navires se soit très bien passée selon les standards de l'époque, car le nombre de malades et de trépassés rapportés par les jésuites et Talon concernait l'arrivée des derniers bateaux et que la maladie semble être survenue dans la dernière semaine du voyage[5]. Pour obtenir ce bilan, il faut croire que la discipline militaire a probablement aidé. Les officiers n'aiment pas voir des soldats à ne rien faire. D'abord, il y avait les nombreuses recrues qui devaient être formées. Une rotation du personnel a sûrement été instaurée pour permettre aux soldats de s'entraîner, faire de l'exercice, monter la garde, s'épouiller et voir à s'assouvir sur la poulaine en incluant des corvées de nettoyage. Le typhus, la dysenterie, le scorbut et la peste veillaient à réclamer leur tribut. Outre la discipline, il faut croire que les mesures accrues d'hygiène et la qualité de la nourriture ont permis d'éviter, en partie, la furie meurtrière de ces fléaux. Le feu était également un grave danger partout et exigeait fréquemment la permission du capitaine pour être allumé. Le cambusier était le magasinier du navire et responsable de la gestion des vivres qui fournissait le coq, comprendre le cuisinier, selon les menus établis. Le coq exerçait une étroite surveillance du feu de la chaudière et des mèches à canon, avec un ou deux seaux d'eau à portée de la main[6]. S'il quittait son poste sans éteindre, il pouvait être pendu. La friture était, bien entendu, interdite.

Je vous recommande le film *Maître à bord : de l'autre côté du monde*[7]. Nous pouvons voir un bref instant à bord d'un navire, ce qui illustre bien mes propos. Nous sommes en mesure d'assister à un changement de quart un peu avant le branle-bas du matin. Dormir à bord d'un navire qui tangue est très inconfortable. Une gravure datant de la fin du 17e siècle montre un dortoir. Plusieurs lettres font état des lits superposés suspendus que l'on appelait des cadres ou camagnes[8] qui tombaient occasionnellement sur le ou les passagers du dessous. Les matelots dormaient, comme on peut le voir dans le film, dans leur branle bercé par le tangage. Les lits superposés berçaient également les passagers. Je vous fais grâce de l'ambiance que génère la promiscuité. Nécessairement, le nombre de personnes entassées produisait un chauffage humide et odorant, car il ne faut pas oublier que certaines nuits étaient fraîches.

La traversée de l'Atlantique en voilier vers l'Amérique, par les routes au nord du 45e parallèle, est aujourd'hui un événement rare malgré la qualité des voiliers modernes. La météo était capricieuse et s'ajoutait à l'inconfort un plus grand péril de disparaître corps et biens. L'océan traversé, il restait la remontée du fleuve, qui se trouve être une autre histoire.

L'histoire de cette épopée peut être lue sur le site *migrations.fr* et le documentaire, vu sur le site : *societehistoirechambly.org*.

Notes

1 Nicolas REMY, *Vents, courants et saisons en Atlantique*, [en ligne], http://journal.belle-isle.eu/2010/11/vents-courants-saisons-atlantique/ (page consultée le 12 avril 2015).

2 National Geospatial-Intelligence Agency, *Atlas of Pilot Charts North Atlantic Ocean* (including Gulf of Mexico), [en ligne], http://msi.nga.mil/NGAPortal/MS1.portal;jsessionid=Y7n1JrcKS5thbqnyPNqb1QbXCLYkZnLptLcQLGGph37GH3Rppgpz!2116849602!NONE?_nfpb+true&_st+&_pageLabel+msi_pub_detail&CCD_itemID+106&pubConstant+Constant+APC (page consultée le 12 avril 2015).

3 *Ibid.*

4 Distance de référence utilisée de 5000 km.

Notes (suite) de l'article : La traversée de l'Atlantique du régiment de Carignan

5 Les troupes « ont ici arrivées en assez bon état et dans tout le trajet nous n'avons perdu aucun officier et il n'est mort qu'environ huict soldats; ce n'est pas que plusieurs vaisseaux, surtout le nre qui es toit fort petit, fort encombré et fort chargé de monde, n'ayt esté rem ply de malades et j 'y en ay veu jusqu'à 80, de manière que si nous n'eussions pas fréquenté le Nord, les chaleurs du sud auraient pû causer la peste dans n r e bord et il importe de mettre un peu au large les troupes que Sa Ma» voudra faire passer à l'avenir. » Rapport de l'archiviste de la province de Québec pour 1930-1931, Archives de la province de Québec (272), Redempti Paradis, imprimeur de Sa majesté le Roi, 1931, p. 35, xiii p., p. [1]-182, [457]-458, [14] p. de pl., [5] f. de pl. : 1 ill., fac-sim., 1 portr.; 27 cm, Nouvelle-France-Politique et gouvernement [56] Liste alphabétique Talon, Jean, 1625-1694 [16].

N.D.L.R. De toute évidence, Jean Talon fait référence au typhus transmis par les poux ou au scorbut et dysenterie par déficience alimentaire et rejette la peste transmise par les puces.

6 Nicolas AUBIN, *Dictionnaire de marine* (contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale ... enrichi des figures etc.), Amsterdam, Pierre Brunel, 1702, pages 151-161. Description complète des différents types de canons embarqués avec leur mode d'emploi et les responsabilités des officiers, pages 252-259. Code de discipline maritime, pages 272-273. Définition du travail de cuisinier ou coq et description des repas selon le jour de la semaine.

7 20th Century Fox, *Master and Commander : The Far Side of the World*, 2002, Miramax Films

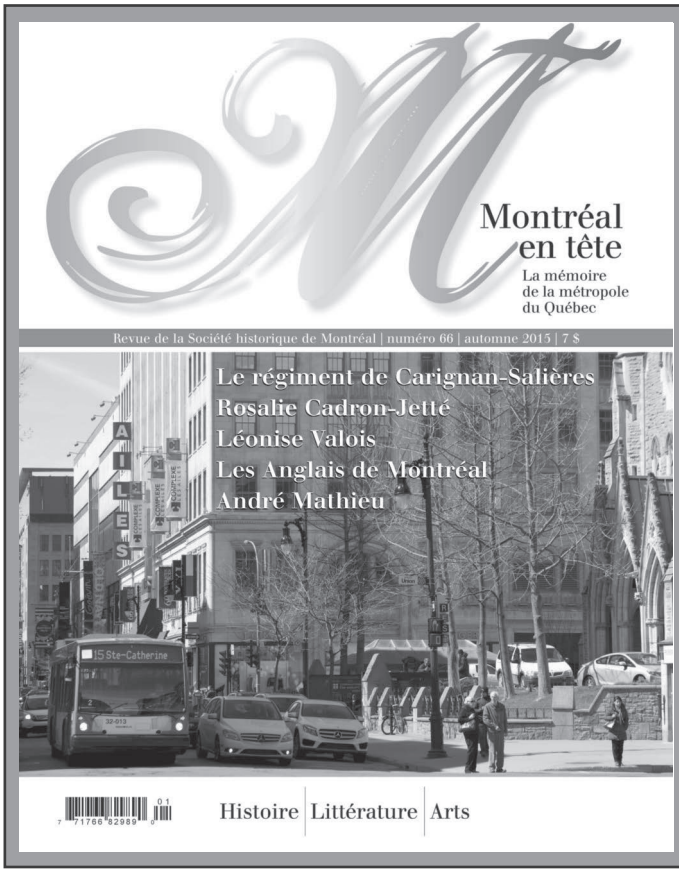
8 AUBIN, *op. cit.*, p. 149.

Les Excursions-Concerts

Visites d'églises et récitals d'orgue
au Québec et en Ontario

M. Paul Racine, historien de l'art et spécialiste du patrimoine religieux du Québec

100, boulevard Taschereau, app. 206
La Prairie, Québec J5R 6B4
Téléphone : **450 659-5746**
Courriel : racine2@sympatico.ca



Actuellement en librairie

Entre autres, aux endroits suivants :

Librairie Renaud-Bray
4380, rue Saint-Denis
Montréal

Librairie d'Outremont
1284, avenue Bernard
Montréal