

Louis Blanchette

**LA TRADITION MARITIME
DE MATANE
(1534-1984)**

**Publication de la Société d'Histoire et de Généalogie de Matane
1984**

EXTRAIT pages 20 à 26

Les Rochelais à Matane

Matane était au début du XVII^e siècle, un poste de traite important sur la rive sud du Saint-Laurent. Les Amérindiens Mics Macs de la Baie des Chaleurs et du nord de l'Acadie venaient échanger leurs fourrures à Matane par l'intermédiaire des Rochelais. La rivière Matane et son havre constituaient une zone frontière, une limite entre le commerce des pelleteries et celui de la pêche à la morue. C'est surtout la traite des pelleteries qui a favorisé le petit établissement de Matane. Les Rochelais, d'obédience protestante, étaient en conflit direct avec les autorités royales ou leurs commissionnaires catholiques (que ce soit les Chauvin, Champlain, de Mons, Condé ou les autres). Ce conflit idéologique rendra la vie des Rochelais très tumultueuse sur le fleuve Saint-Laurent.

En novembre 1612, le roi Louis XIII gratifie son neveu, le prince de Condé, du titre de vice-roi du Canada et lui octroie le monopole de la traite des pelleteries pour une durée de douze ans. Appuyé dans son entreprise par les marchands de Saint-Malo et de Rouen, Condé verra, le 14 novembre 1613, son monopole agrandi depuis Québec jusqu'à Matane¹². L'édit royal indique et précise bien avec autorité que les étrangers et les pirates ne pourront importuner les hommes de Condé, ni non plus trafiquer avec les Sauvages. Cette restriction visait en particulier les Rochelais qui au cours de l'année 1613, avaient traité des marchandises dans le poste de Matane, lors d'une expédition menée par Samuel 1^{er} Georges, Jean Prou, Daniel Bodier et Samuel Macain, de La Rochelle, tous associés avec trois marchands de Limoges, Etienne Coste, Jean et Pierre Loudeyot. Lorsque Champlain remonte le Saint-Laurent à la fin d'avril 1613, il trouve outre cinq navires malouins, le vaisseau rocheriais de 150 tonneaux, LE SOLEIL, qui avait à son bord Nicolas de Vignau et qui se rendait faire la traite à Matane.¹³ (Il est intéressant de signaler ici que ce Vignau qui prétendait avoir découvert le passage du nord-ouest vers la Chine, s'offrit à guider Champlain dans un voyage de découverte.)¹⁴

Au cours du même été, LE SOLEIL sera saisi par les hommes de Champlain, et délesté de sa cargaison de castors. Le navire fut pillé et naufragé à quinze lieues en aval de Tadoussac, et les pelleteries furent utilisées par les marchands de Rouen et de Saint-Malo. Dans sa relation, Champlain note à ce sujet: "partie des marchandises... furent sauvées et prises par les nostres qui en firent très bien leur profit avec les sauvages, qui leur causa une très bonne année."¹⁵ Suite à cette saisie, les armateurs rocheriais intentèrent à la Compagnie de Rouen un procès devant le Conseil privé. Il durera vingt ans et ils le perdront.

Dès l'année suivante, les Rochelais, loin d'obtempérer aux ordres de Champlain, récidivent et envoient la MADELEINE pour y faire la traite à Matane. L'expédition fut menée par Georges, Macain, Prou et Picassary. Mais encore une fois leur navire fut capturé. Téméraires et jaloux de leur longue tradition marchande, farouchement déterminés à continuer la traite, les Rochelais prennent les grands moyens, et au printemps 1615, envoient des hommes à Matane, pour se trouver d'avance sur les lieux de traite.

Comme cet événement historique constitue un fait important de la lointaine histoire de Matane, il devient pertinent de reproduire un extrait d'une courte étude intitulée "Les Rochelais dans la vallée du Saint-Laurent (1599-1618)", et publiée en 1956.¹⁶ Après avoir rappelé la description de Matane relatée par Champlain, les auteurs Robert LeBlant et Marcel DelaFosse, archivistes réputés et spécialistes français de l'histoire rochelaise, décrivent l'hivernement de Matane et rappellent les particularités du contrat passé chez le notaire Chesneau, de La Rochelle, le 7 juillet 1616.

"Celui-ci (l'établissement rochelais de Matane) exista cependant, car nos associés avaient fait hiverner là, de 1615 à 1616, un certain Gabriel Picaudeau avec quatre hommes, des vivres, des marchandises et une barque qu'ils avaient l'intention de laisser sur place pendant l'hiver de 1616 à 1617. En 1615, Picaudeau et ses compagnons avaient été conduits à Matane par Pierre Georges, marchand de La Rochelle, cousin de Samuel 1^{er}. Ce Pierre Georges ayant décidé d'y envoyer en 1616 le navire JEHAN de La Rochelle, dont le maître, c'est-à-dire le capitaine, était Daniel Baignault, les associés convinrent avec eux qu'ils y conduiraient Daniel Bodier et ramèneraient les hivernants avec les fourrures dues par les sauvages sur les livraisons des années précédentes. "

(...)

"Le contrat qui le chargeait de ramener ses compatriotes et les fruits de leur labeur fut rédigé avec une minutie typique de certains actes rocherains de l'époque. Pierre Georges et lui spécifièrent à trois reprises au début, dans le corps et à la fin de l'acte qu'ils avaient entrepris le voyage de Matane en équipant le navire à leurs frais sans considération de l'accord concernant le transport de Daniel Bodier. Samuel Georges et ses associés entendaient donc particulièrement dégager toute responsabilité en cas de perte du navire."

"Les 150 livres de fret de l'espoir d'obtenir le septième des fourrures sauvées n'avaient pas pour seule contrepartie une obligation de transport. Pierre Georges et Baignault devaient en tout état de cause nourrir Bodier, Picaudeau et ses hommes, à l'aller, au retour et pendant le séjour à Matane. La cession des seules victuailles destinées à la nourriture des Français qui pourraient s'y trouver n'était qu'une compensation aléatoire. Le pain et les autres marchandises destinées à la traite devaient continuer de figurer au compte de leurs propriétaires. "

"Pierre Georges qui faisait personnellement le voyage s'engageait à rapporter toutes les fourrures du poste, même celles qui avaient été traitées les années précédentes et restaient dûes par les sauvages. Celles qui seraient traitées pendant leur séjour ne pourraient provenir que des marchandises alors à Matane, car Bodier ne devait rien exporter en 1616. Cela serait suffisant pour indiquer que Pierre Georges et Baignault avaient l'intention de traiter, mais ce dessein ressort nettement d'une interdiction de le faire avec Picaudeau et ses hommes. Ceux-ci tombaient sous le coup d'une privation de leurs gages s'ils trafiquaient pour leur propre compte. "

" Bel exemple d'une disposition caractéristique du très ancien droit colonial français, une clause spéciale réglementait l'usage de la barque restée sur place. Baignault et Pierre Georges devaient fournir si besoin était un ou deux hommes de "par delà " pour aider à nager et à traiter, moyennant quoi, ils pourraient mettre des marchandises dans la barque et même s'en servir lorsque les hommes de Samuel Georges n'en auraient pas besoin... "

"Toutes les marchandises se trouvant en la possession de Picaudeau et de ses hommes devaient être inventoriées contradictoirement suivant états en doubles exemplaires signés de Pierre Georges, Picaudeau, Baignault et de toutes les personnes qui se trouveraient là; le produit de la traite serait rapporté en la maison de Samuel Georges qui procéderait au partage envisagé. "

"Les "Normands" étaient dans l'air, car on précisa qu'au cas où ils auraient enlevé Picaudeau alias Picodeau, ses hommes et ses marchandises, les parties demeuraient quittes l'une envers l'autre, sauf les 150 livres qui resteraient acquises, comme l'obligation de nourrir Bodier. "

"De tout ceci, on peut déduire, du point de vue de l'histoire économique, que l'envoi d'un homme pour hiverner sur le fleuve Saint-Laurent pouvait coûter environ 100 livres de gages en 1616. "

"L'expédition connut un succès matériel rapide le JEHAN était à Matane le 1er juin et les comptes furent réglés après son retour, le 7 juillet entre les Rochelais. Braignault et Pierre Georges eurent leur septième complet de fourrures, car il exercèrent le droit d'option et réglèrent 99 livres 15 sols, septième partie des 698 livres dues pour gages à Bodier et autres. "

Il est probable que l'expédition du JEHAN, de juin 1616, fut la dernière des Rochelais à Matane. Il est fort probable aussi qu'ils soient revenus, puisque en 1620, le navire LA BRAVE, de 80 tonneaux, avait été envoyé par Pierre Garat, marchand de La Rochelle "lieu de Cadie", Terre au Breton, Canada ou Nouvelle-France", pour la traite avec les Sauvages et la pêche. L'année suivante, le même Pierre Garat, mais cette fois identifié comme marchand de Saint-Jean-de-Luz (donc en pays basque français) et ses associés affrétaient le JEHAN (rebaptisé le SAINT LUC, de 60 tonneaux, assurément le même vaisseau qui était venu à Matane en 1616), pour aller au "Canada et fleuve de Saint-Laurent et autres endroits".

Enfin, seules des recherches approfondies permettraient de déterminer l'ampleur et la durée des opérations commerciales rochelaises à Matane. Quoiqu'il en soit, l'histoire tumultueuse de Matane et sa région immédiate, dans le premier quart du XVIIe siècle, démontre la qualité du lieu physique, l'abondance et la richesse des pelleteries, et signale déjà la voie naturelle de communication avec la Baie des Chaleurs.

La richesse des marchands de La Rochelle, de Rouen ou de Saint Malo avait permis et facilité la traite des fourrures, la pêche à la morue ou à la baleine dans le fleuve ou sur les rives du Saint-Laurent. Mais la colonisation tardait sérieusement à s'implanter, non seulement dans la région de Matane mais un peu partout en Nouvelle-France. D'ailleurs, comme nous le verrons dans les chapitres ultérieurs, la colonisation de la région de Matane tardera grandement à s'installer. Le climat souvent difficile, l'éloignement, le relief assez accidenté et l'absence de moyens techniques expliquent sans doute, en partie, le retard dans l'implantation permanente du peuplement.

A ce propos, les missionnaires jésuites de l'époque "stigmatiseront" dans un bref passage de leurs "Relations" la difficulté de vivre en ce pays de Matane. En 1661, lorsque les Iroquois se firent particulièrement menaçants, un certain nombre d'indiens alliés des Français se réfugièrent dans la région de Matane; ils avaient l'impression que cette contrée était "le pays le plus ingrat et le plus affreux" et que, s'ils risquaient d'y mourir de faim, du moins les Iroquois ne les trouveraient jamais.¹⁷

Ingrat ou inculte, le pays sera colonisé et habité. Toutefois, avec l'établissement du régime seigneurial, en 1627, lors de la fondation de la Compagnie des Cent-Associés, le rythme de concessions fut très lent. Seules soixante-et-onze seigneuries auront été concédées en 1663 autour principalement de Québec, Trois-Rivières et Montréal. La réorganisation administrative de 1663 et l'arrivée massive d'immigrants français permettront une augmentation du nombre de concessions. La région de Matane intéressera particulièrement un noble français, Mathieu Damours de Chauffour, né à Paris vers 1618 et arrivé en Nouvelle-France en 1651. Etabli à Québec, où il fut nommé major puis commandant d'un camp volant et enfin membre du Conseil souverain dès sa formation en 1663, Mathieu Damours obtient, le 8 novembre 1672, un certificat de concession seigneurial pour le territoire de Matane.

12. Robert LeBlant et René Baudry, *Nouveaux documents sur Champlain et son époque*, Ottawa, L'imprimeur de la Reine, 1967, p.144.

13. Marcel Trudel, *Histoire de la Nouvelle-France*, Montréal, Fides, 1963, Tome 2, p. 193.

14. E. Trocmé et M. Delafosse, ouvrage cité p 167.

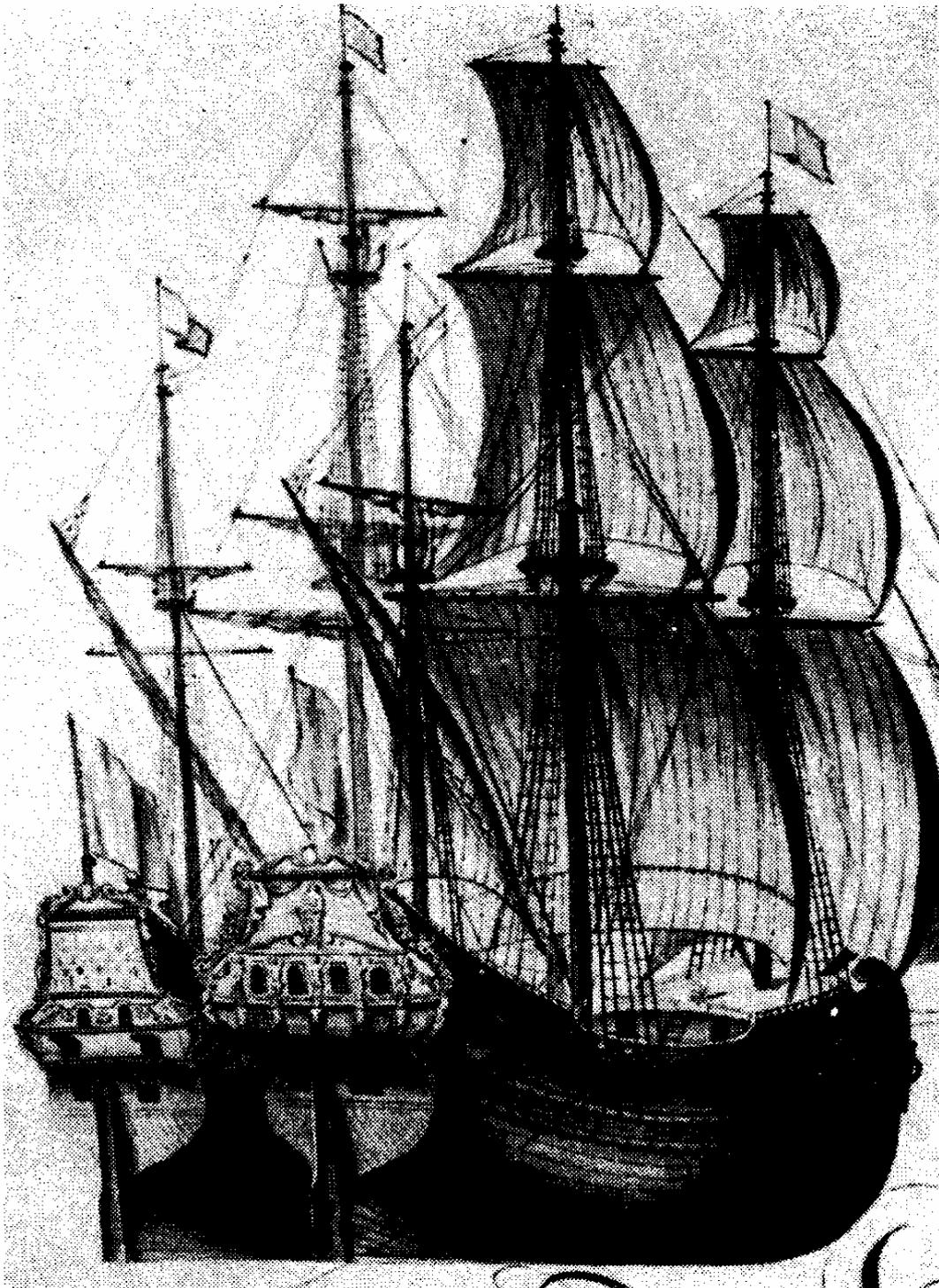
15. Champlain, ouvrage cité, p. 238.

16. Robert LeBlant et Marcel Delafosse, "*Les Rochelais dans la vallée du Saint-Laurent (1599-1618)*", dans la *Revue d'Histoire de L'Amérique française*, vol. X, no 3, décembre 1956, pp. 350-353.

17. David Lee, *Les Français en Gaspésie, de 1534 à 1760*, Ottawa, Parc Nationaux et des Lieux Historiques, Cahiers d'archéologie et d'histoire, no 3, 1972, p.34.



Extrait de la carte de la Nouvelle-France, dessinée par Samuel de Champlain en 1612. Remarquez les petites habitations.



Voilier typique utilisé par les marchands de La Rochelle au début du 17e siècle. Nous pouvons présumer que de tels vaisseaux aient mouillé à plusieurs reprises en face de Matane.