

LE GRAND VOYAGE

*Entre France et Mississipy
Au XVIIIe siècle*



M. AMMAN

Edition juin 2019

*« Le séjour de la Bastille seroit il
préférable ou non à celui de notre
vaisseau ? »*

Pierre Poivre

Dans ses « Mémoires d'un voyageur »¹

¹ Pierre Poivre (1719/1786) fut un missionnaire (en Asie) un horticulteur, un, botaniste, un agronome et un administrateur colonial. Il parvint à introduire clandestinement à l'Ile de France des plants de clous de girofle et de noix de muscade, en provenance des Indes orientales. Dans son extraordinaire vie d'aventurier il fit de nombreux voyages maritimes, racontés dans ses « Mémoires d'un voyageur »...

Table des matières

La Louisiane partie intégrante de la Nouvelle France au XVIIIe siècle	5
La Louisiane, objectif du « Grand Voyage » depuis la métropole ⁴	6
Une difficile navigation à l'estime	14
Détermination du cap à suivre	14
Mesures de profondeur et de distances	15
Latitude et longitude	15
Un voyage dangereux.....	17
Les instruments de navigation du temps :	18
Enfin le delta du Mississippi !	20
La remontée du fleuve	25
Les voies de communication entre Québec et Louisiane aux XVII et XVIII e siècle.....	28
Le canot, ou la « voiture », moyen de transport indispensable.....	32
La Nouvelle Orléans au XIXe siècle.....	35
Appendices	36
Le Fort de Chartres et sa troublante légende	36
Le fort Massiac reconstitué, devant le Mississippi.....	37
La plus vieille plantation de Louisiane.....	37
Coupe d'un vaisseau de la Compagnie des Indes.....	38
Les passages obligés des premiers émigrants.....	39

La Louisiane partie intégrante de la Nouvelle France au XVIIIe siècle

La Nouvelle France, à partir de la fin du XVIIe siècle, allait du Canada, colonisé près d'un siècle plus tôt à la Louisiane, 3000 kilomètres plus au sud, redécouverte en 1698 et très lentement occupée par une poignée de militaires, de colons et d'esclaves noirs, perdus dans un immense territoire sauvage (six fois la France actuelle) et peuplé de tribus indiennes dispersées.

Les deux colonies, au climat et à la nature si différents étaient reliées par un réseau fluvial dense constitué par les Grands Lacs, les affluents du Mississippi et le grand fleuve lui-même appelé alors fleuve Saint Louis. Ce long cordon ombilical était fragile car dépendant de nos bonnes relations avec des tribus amérindiennes convoitées par les traitants anglais venus des colonies de la côte est (les 12 puis 13 colonies²)

La colonisation française, très modeste en comparaison avec celle de ces colonies américaines se répandit lentement au XVIIIe siècle, du golfe du Mexique jusqu'aux riches Illinois, (à 400 kilomètres au nord du golfe) autour de petits postes faiblement fortifiés (voir la carte, Page 6).

A l'est du fleuve, se trouvaient des tribus indiennes peu contrôlables qui séparaient la colonie de la Caroline, (divisée en deux Etats en 1729), puis de la Géorgie britanniques (1733). Elles constituaient donc un enjeu commercial et politique.

Au sud est et au sud -ouest étaient les Espagnols installés en Floride et au Nouveau Mexique. A l'ouest et au nord- ouest était ce que l'on pourrait appeler la « frontière » sauvage, parcourue par des aventuriers intrépides, et peuplée de tribus indiennes qui nous séparaient de la mythique mer de l'ouest.

Après des débuts extrêmement difficiles dans les premières années du XVIIIe siècle, et l'échec d'une première Compagnie dotée d'un monopole commercial (celle du financier Crozat, entre 1712 et 1717) , la colonie connut un bon début de peuplement et de développement économique entre 1717³ et 1720, grâce à la Compagnie d'Occident de Law, devenue la Compagnie des Indes en 1719. Après l'échec de Law, la Compagnie des Indes garda son monopole commercial mais la colonie, fut durement affectée par la terrible révolte de la tribu indienne des Natchez en 1729, et la Compagnie, en grande difficulté financière, la rétrocéda à la Couronne en 1731.

Par la suite, si la Louisiane fut épargnée par la guerre de Succession d'Autriche (1744/1748) elle dut faire face à des relations difficiles avec les tribus indiennes de l'est du Mississippi auxquelles il fallait procurer des présents (textiles, armes, poudre...) pour les empêcher de se tourner vers les traitants anglais, et de durs conflits armés eurent lieu (*Voir le livre de Bernard Lugan : Histoire militaire de la Louisiane française et des guerres indiennes (1682-1804. Balland 2018).*)

Il fallait importer ces présents et une partie importante des produits nécessaires à la consommation d'une population, certes modeste, mais composée tout de même, au milieu du siècle, d'environ 10 000 colons, coureurs des bois, ouvriers, fonctionnaires et militaires, créoles ou métropolitains, et du même nombre de noirs esclaves.

Sur ce dernier point, on peut souligner que la traite des Noirs alimenta modestement la Louisiane jusqu'en 1731 avec environ 5 000 esclaves. Ensuite, la Louisiane ne reçut pratiquement aucun navire de traite et l'augmentation de la population noire se fit alors naturellement.

² La Caroline fut divisée en deux Etats en 1729 : la Caroline du Nord et la Caroline du Sud. La Géorgie apparut ensuite, en 1733.

³ Cette année- là, elle fut séparée administrativement du Canada.

On devait ainsi importer, et en quantité : céréales, matériaux de construction, textiles, armes, outils, vins, eaux de vie, médicaments et objets de toutes sortes, y compris des clous (!), la colonie ne pouvant subvenir à ses besoins. Elle ne possédait même pas d'imprimerie...

En contrepartie elle exportait surtout bois, peaux, indigo et tabac.

Mais on oublie trop souvent son intense trafic interlope avec les colonies hispanique, qui en enrichit plus d'un et n'a guère laissé de traces écrites, ce qui n'est pas surprenant !

La côte ouest du delta s'appelle Barataria et baraterie signifie trafic interlope... Ce n'est pas par hasard, car d'innombrables petits rafiots circulaient ainsi en contrebande, certains armés par des femmes ou des noirs affranchis et avec souvent la complicité des officiers voire des dirigeants.

Colonie plus ou moins pénitentiaire et dangereuse pour l'opinion française, source de profits et d'élévation sociale pour les plus malins, esclavagiste (mais moins que les Antilles) la Louisiane était pour la France un précieux atout géopolitique dans notre long conflit avec l'Angleterre.

Beaucoup de navires firent donc le voyage entre elle et la métropole pour transporter biens et personnels, et la Nouvelle Orléans devint bien vite une petite ville portuaire, avec toutes leurs caractéristiques (y compris les « maladies d'escale »).

On va évoquer ces voyages dans le sens France/Louisiane⁴, ainsi que le trafic intense sur le Mississippi et les autres voies d'eau intérieures, presque seuls moyens de communication dans ce pays immense. On verra que les relations avec le Canada étaient très lentes et difficiles, surtout dans le sens Louisiane/Canada car il fallait remonter tout le fleuve et ses affluents pour parvenir aux Grands lacs. La carte jointe montre ces routes d'accès, si on peut parler de routes(!)

Le « grand voyage » France/Louisiane, comme on l'a appelé, était donc essentiel pour la survie de la colonie pendant le « régime français » et encore plus difficile en temps de guerre.

La Louisiane souffrit ainsi énormément lors de la guerre de Sept Ans (1756/1763) en raison du blocus imposé par la Royal Navy, mais elle fut sauvée de l'invasion anglaise grâce au soutien de la tribu indienne des Cherakys (aussi appelée Cherokees) .

Elle fut cependant perdue pour la France lors du traité de Paris en 1763 qui livrait à l'Angleterre tous les territoires à l'est du Mississippi et à l'Espagne tous ceux situés à l'ouest (avec la Nouvelle Orléans).

Revenue brièvement dans notre giron, elle fut vendue aux Etats Unis par Bonaparte en 1803.

La Louisiane, objectif du « Grand Voyage » depuis la métropole⁴

Après la redécouverte du Mississippi par Lemoyne d'Iberville en 1698, les premières installations françaises se firent à l'embouchure du fleuve, dans des lieux insalubres et difficiles d'accès : l'ancien puis le nouveau Bilocci. La colonie s'installa ensuite plus durablement sur la rivière Mobile à laquelle on accédait en passant par l'île Dauphine située à son embouchure. Mais, le successeur de d'Iberville, son frère Lemoyne de Bienville préféra installer en 1722 la nouvelle capitale à la Nouvelle Orléans, bien plus en amont sur le fleuve mais accessible tout de même à la fois par le fleuve et par le vaste lac Pontchartrain.

Assez rapidement, l'essentiel du trafic maritime se fit en remontant le fleuve après avoir atteint La Balise, porte d'entrée de la Louisiane, sur le golfe du Mexique. L'ancienne capitale, La Mobile dut alors se contenter d'être reliée à la Balise par des traversiers.

⁴ On n'évoquera pas les voyages qui amenèrent les immigrants blancs et les esclaves noirs sur les bords du golfe du Mexique (à Bilocci et à la Mobile) avant la création et l'aménagement de la Nouvelle Orléans, à partir de 1722. Mais on présente en Appendice des images de l'île aux Vaisseaux et de l'île Dauphine, où les émigrants étaient débarqués avant d'être transférés sur la terre ferme. Les fonds ne permettaient pas en effet aux « gros » navires de s'approcher plus près. Ces îles étaient des mouvoirs (la terre ferme aussi...)

Pour parvenir à ce graal, en venant de France, il fallait survivre à un interminable voyage d'une durée, d'au moins un mois ou deux, dans l'un des petits voiliers du temps, en partageant une promiscuité pénible, dans le froid, le roulis ou le tangage permanent. Et il fallait échapper aux risques d'une telle traversée : erreurs de navigation, échouages, tempêtes, accidents, voire naufrage, maladies... Il faut ici avoir une pensée pour saluer Samuel de Champlain qui fit au XVII^e siècle plus de 20 traversées entre le Canada et la France !

Engagés, militaires, aventuriers, missionnaires, commis, agents de la Compagnie ou de la Couronne, et autres devaient tout d'abord s'entasser sur des navires de 200 ou 300 tonneaux d'une trentaine de mètres de longueur, encombrés aussi par les approvisionnements de toute sorte, dont des animaux vivants (parqués près des cuisines, dans « l'égorgerie » du bord, ou sur le pont).

Seuls quelques privilégiés de marque bénéficiaient de très rares cabines et pouvaient manger « à la table ». Les autres s'installaient comme ils pouvaient, sans le moindre confort.

Le soir ils ne disposaient que de branles (hamacs).

Après une attente parfois longue, car il fallait attendre des vents favorables, on partait en général de Rochefort pour les vaisseaux du Roi, ou d'un autre port, les principaux étant Lorient, La Rochelle ou Nantes.

Rochefort, le grand port vers la Louisiane

En 1666, Louis XIV avait choisi Rochefort pour y construire le grand arsenal militaire dont il avait besoin pour contrecarrer la puissance maritime anglaise. Le site était protégé par un méandre de la Charente, fleuve navigable et par une vaste baie protégée par des ouvrages fortifiés. La première forme de radoub y fut achevée en 1669 et la corderie royale (photo) en 1670. La ville se développa dès lors rapidement, au point d'atteindre 20 000 habitants en 1671, en dépit de l'insalubrité du lieu (marécages).

L'arsenal, qui bénéficia d'autres formes de radoub au XVIII^e siècle, devait ainsi y construire des centaines de navires, comme la célèbre *Hermione*, ou le *Soleil Levant*.

Rochefort acquit ainsi la réputation justifiée d'être, avec Brest, un des deux grands ports militaires du « Ponant ».

Toutefois, une thèse et un livre de Sébastien Martin : « Rochefort arsenal des colonies au XVIII^e siècle (Rennes, PUR, 2015) montrent à quel point Rochefort eut aussi la charge d'approvisionner les colonies françaises, surtout celles d'outre Atlantique, en toutes sortes de produits.

Il est vrai que Rochefort bénéficiait d'un arrière-pays très favorable :

« ...Rochefort pouvait s'alimenter rapidement de tous les approvisionnements nécessaires à la marine : les blés, les farine, les légumes lui étaient fournis par la Vendée, le Poitou, la Bretagne et la Saintonge. Cette dernière province, ainsi que le Bordelais et l'Angoumois produisaient en abondance les vins et les eaux de vie. Grâce au cours de la Charente et au voisinage de la Loire et de la Garonne, il devait recevoir à peu de frais les chanvres de l'Auvergne, les toiles à voile de l'Anjou, les fers et les cuivres du Languedoc et de la Nièvre, les bois de construction des bassins forestiers arrosés par ces fleuves ; il trouvait à Marennes et à Brouage le sel nécessaire à la préparation des bœufs et des porcs que lui envoyaient l'Aunis, la Saintonge, le Limousin et le Périgord.

Le fleuve était profond, même à marée basse ; la rade de l'île d'Aix, à laquelle il aboutissait était accessible par trois passages : le pertuis Breton, le pertuis d'Antioche et le pertuis de Maumusson ; la tenue y était bonne, et les îles d'Aix, de Ré et d'Oléron lui constituaient des défenses naturelles faciles à compléter.

Enfin, son éloignement de la mer, en le mettant à l'abri d'un bombardement permettait d'y établir en toute sécurité de nombreuses cales de construction et lui assignait ainsi un caractère spécial. Ces importants avantages furent appréciés par Colbert et fixèrent son choix ».⁵

Comme l'écrit David Plouviez, dans son commentaire sur le livre de Sébastien Martin : «... l'inventaire des produits envoyés-1567 références- et les détails concernant les navires de transport permettent au lecteur de prendre d'emblée la mesure de cette logistique coloniale tout en l'invitant en creux à envisager la faillite à plus ou moins longue échéance de la politique outre-mer française. Matériaux de construction, outils et ustensiles divers-notamment métalliques- drogues et remèdes constituent des cargaisons vitales pour les colonies... Si la dépendance des comptoirs africains s'explique aisément ces points d'appui n'ayant pas vocation à être développés par la monarchie, comment ne pas être frappé par l'absence d'infrastructures permettant aux colonies antillaises et de Nouvelle France de fabriquer elles-mêmes leurs outils et de travailler une partie de leurs matériaux... ».

On voit donc clairement l'importance de ce « Grand Voyage » pour la survie de la Louisiane. De plus, la plus grande partie des passagers civils ou militaires pour la Louisiane partirent aussi de Rochefort (ou de Fouras, à l'entrée de l'estuaire), après des attentes parfois longues, dans des conditions souvent difficiles, surtout compte tenu des « miasmes » pestilentiels de la région. Rochefort sera même qualifié de « tombeau de la marine ».

On peut voir (Page 8) la carte de l'estuaire que les grands navires descendaient et remontaient, à lège, en raison de leur tirant d'eau trop important.

Les produits lourds et l'artillerie étaient chargés ou déchargés dans l'estuaire, et on remontait vers l'arsenal, à 12 km, les vaisseaux vidés, « à la touée », grâce à des animaux de traite et des bagnards, quand le bague s'installa à Rochefort après 1748.

L'arsenal de Rochefort par Horace Vernet



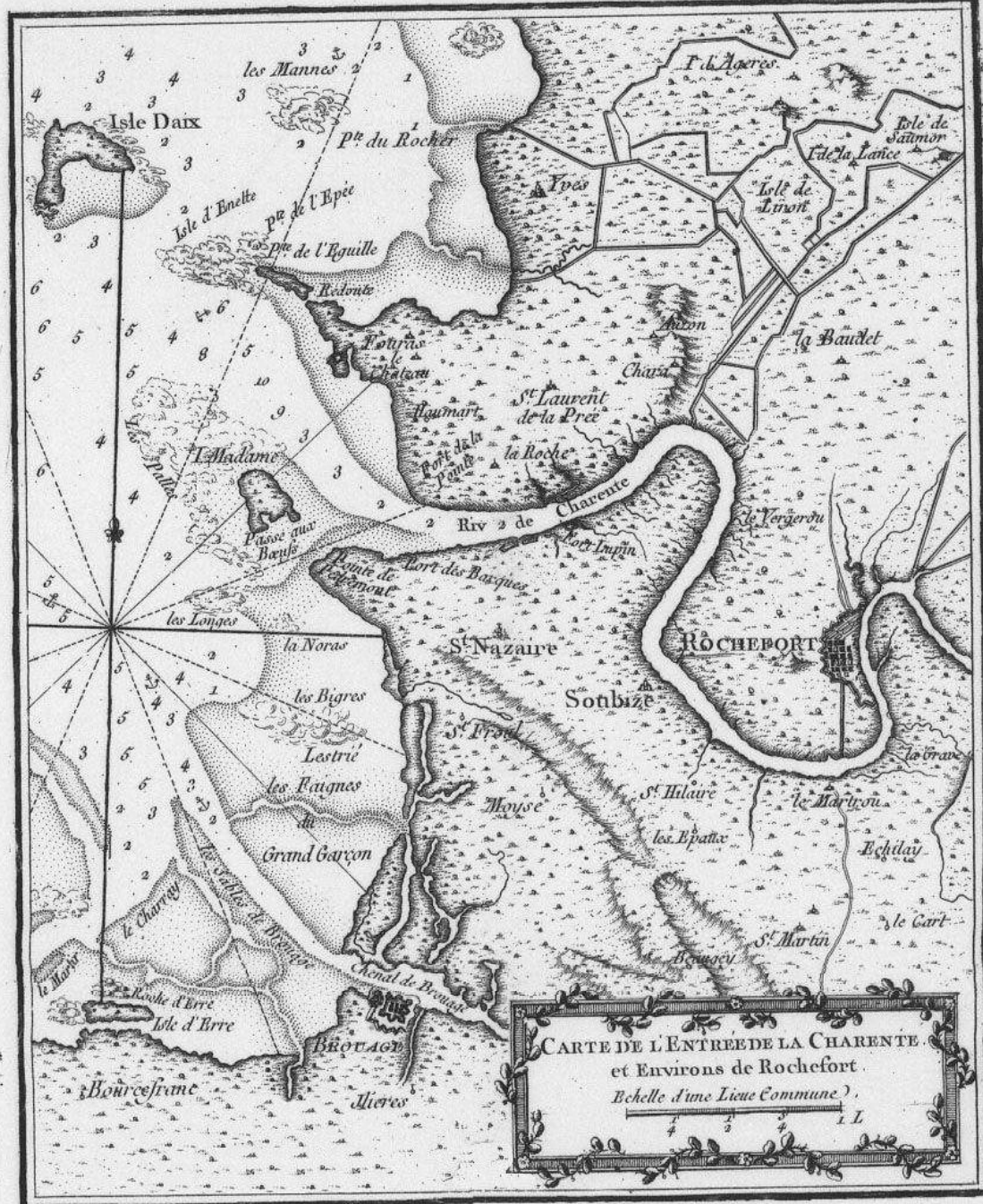
⁵ Extrait de : 1666-1854. Notice sur l'histoire de Rochefort (Charente Maritime)-Histoire Passion- Saintonge Aunis Angoumois.



La corderie royale aujourd'hui



La corderie royale par Horace Vernet



Après avoir quitté l'estuaire protégé de la Charente, on s'engageait dans le golfe de Gascogne, souvent balayé par des tempêtes redoutables qui pouvaient entraîner des dégâts obligeant les navires à revenir pour se faire réparer.

Si tout allait bien, on passait devant le cap Finisterre, puis les Canaries, avant de gagner, à Saint Domingue, soit au nord, le Cap François (le Cap Haïtien aujourd'hui) soit au sud, la caye Saint-Louis, pour s'y rafraîchir. Ensuite, on laissait, à main droite, l'île de *Cube* espagnole, et à gauche la Jamaïque anglaise. La carte de la page suivante montre cet itinéraire.

Après avoir évité le petit et le grand Caïman, on passait devant le cap Saint Antoine⁶ pour atteindre soit les îles (Dauphine, ou des Vaisseaux), dans les premières années, soit plus tard les passes du fleuve, à l'issue d'un voyage de deux mois environ, toujours pénible et dangereux, pratiqué grâce à une difficile navigation à l'estime, que l'on va évoquer.

Dès le départ, beaucoup avaient le mal de mer⁷ et ne pouvaient guère, au moins au début, avaler la modeste et monotone pitance qui était distribuée à l'équipage, comme aux passagers. Il s'agissait de féculents : pain (750 grammes) si l'état de la mer permettait d'utiliser le four, biscuits (550 grammes) vite charançonnés et légumes secs (122 grammes).

Un vaisseau de la Compagnie des Indes



⁶ Ce cap est situé à l'extrémité ouest de Cuba. Des chercheurs ont trouvé, au large de ce cap, une immense et mystérieuse cité engloutie, datée de plus de 6 000 ans avant notre ère, et qui présente de nombreuses pyramides de granit. Et il règne sur cette découverte un étrange silence médiatique.

⁷ « Un douloureux soulèvement ou bondissement d'estomac qui fait rendre gorge et vider entièrement tant par le haut que par le bas ». Les us et coutumes de la mer, par Estienne Clairac en 1671.



La route maritime vers la Louisiane. Carte de Claude Dubut

Les jours gras, on avait au dîner du bœuf ou du lard salé (7 ou 8 onces⁸), les jours maigres, de la morue salée et du fromage. La pêche apportait aussi des compléments appréciés.⁹

Comme boisson on avait de l'eau, gardée dans des futs, appelés *charniers*, vite nauséabonde, et pleine de petits vers qu'il fallait filtrer. Cette eau, rationnée (une pinte de 75 cl par jour) ne pouvant être gaspillée pour laver les gens et leurs vêtements, l'hygiène était déplorable, la puanteur épouvantable, dans l'entrepont aux sabords fermés, surtout si une épidémie de dysenterie se déclarait...

Heureusement, le vin ne manquait pas : une pinte par jour pour l'équipage et les passagers ordinaires, le double pour les autres, (blanc de Loire, puis rouge du Médoc à la fin).

Cet ordinaire, amélioré pour les officiers et les passagers *à la table*, était satisfaisant en valeur nutritive (3 200 à 3 700 calories) mais déséquilibré, et présentait de graves lacunes en vitamines (B2 et surtout C), ce qui entraînait une moindre résistance aux infections, et en particulier au scorbut, dans le milieu constamment humide, froid et mal aéré de ces petits navires.

Le mauvais temps, quand même moins fréquent que dans l'Atlantique nord, empêchait parfois de mettre le four en marche, ce qui obligeait tout le monde à manger froid.

⁸ Une once valait 30, 594 grammes

⁹ Quelquefois, les vivres étaient plus ou moins avariés, en raison de la « rapacité » des capitaines, d'où des troubles digestifs, qui n'amélioraient guère l'agrément du voyage ! En revanche, les passagers, surtout les officiers et les « riches » emmenaient souvent avec eux des vivres et de l'eau à titre personnel, parfois trop !



Les navires marchands du XVIIIème siècle étaient de toutes tailles, les plus grands étant construits et armés par la Compagnie des Indes basée à Lorient. Leur port pouvait atteindre 1200 tonneaux, soit l'équivalent d'un vaisseau de 64 canons.

Le "Mercure", plus modeste, jauge 400 tx et a été construit au milieu du XVIIIème siècle. Comme tous les navires marchands, il avait une coque permettant un port maximum pour une stabilité optimale tout en garantissant une vitesse correcte. Ces navires étaient peu armés surtout en période de paix, ne comportant que quelques canons pour repousser les éventuels petits corsaires.

Si les officiers s'efforçaient de tenir occupés leurs équipages (nettoyage des ponts à l'eau de mer, petites réparations, tirs...), les passagers devaient aussi affronter la promiscuité et l'ennui au cours de ces longues semaines de voyage.

Selon Pierre Poivre, dans *Les Mémoires d'un voyageur : Un vaisseau dès qu'il s'éloigne de terre devient une petite république flottante, isolée du reste de l'univers ; la société qui s'y trouve est souvent un assemblage d'hommes qui ne se connaissent point et qui n'ont rien en commun que la folie de courir les mers.*

Les premiers jours qu'on est à bords on se regarde on s'étudie mutuellement, on se prévient même de quelques politesses marines qui sont courtes, bientôt on se connaît...on se voit on se rencontre partout mais on ne se parle plus, la médisance commence, la désunion croît, dès lors on cherche à se mortifier : lorsque l'un cherche le repos et veut dormir, l'autre aime le fracas et se plaît à chanter...

Autre récit du même : *il s'agissait de décider si le séjour de la Bastille seroit préférable ou non à celui de notre vaisseau...*

Il est vrai que les distractions étaient rares : un peu de lecture, des jeux de société, musique et danses, la rencontre d'autres navires, la découverte de passagers clandestins, de plus en plus nombreux, les fêtes religieuses avec messes et processions.

De plus, la nuit, à partir de huit heures, tous les feux devaient être éteints, en raison des risques d'incendie (sauf dans l'habitacle et dans la baille (baquet), où était la mèche sous le gaillard d'avant, non loin des poulaines (on imagine le confort des « usagers » en cas de tangage...)

Enfin en cas de gros temps, la vie devenait un enfer.

Lors de son voyage de retour du Canada depuis le 15 novembre 1758, Bougainville a raconté les plaisirs de l'Atlantique nord : *...Nous souffrons dans cette misérable machine au-delà de ce que l'on peut exprimer. Le roulis est horrible et continuel. On ne sait où se mettre ni comment se tenir. On est en danger de se rompre le col à chaque instant. Les coups de mer qui se succèdent presque sans relâche nous inondent de cette vilaine eau salée. Ajoutez qu'il n'est plus question de chaudière ; que nos bestiaux et volailles meurent en foule.*

Je ne parle pas de l'humidité et du froid qu'il faut endurer sans feu et toute la journée à l'air. Détestable position et qui serait un supplice très proportionné à des crimes même considérables...Et près des côtes de France, la situation devint critique. La mort était devant nos yeux et quelle mort ! Car jetés à la côte dans une tourmente pareille, il n'y avait aucune expérience de salut. Le marin fait des vœux quand il n'a plus d'autre ressource, on en fit donc un. L'équipage voua d'aller processionnellement nu-pieds et en chemise entendre la messe déjà promise...

De plus, comme on l'évoque dans le paragraphe suivant, même les meilleurs loups de mer, pouvaient faire de graves erreurs de navigation. Ainsi le capitaine du navire de Bougainville se crut devant Belle Isle alors qu'il était à près de 160 milles nautiques plus au nord aux approches des îles Sorlingues (ou Scilly) à l'ouvert de la Manche. Son compas de route l'avait trahi.

Une difficile navigation à l'estime

Non seulement la vie à bords était pour le moins inconfortable et dangereuse, mais il fallait aussi prier pour que le commandant et ses officiers soient des marins particulièrement habiles et expérimentés.

En effet, au début du siècle, et encore en 1740, la navigation se faisait largement « à l'estime » avec l'aide d'instruments traditionnels, peu à peu améliorés.

Détermination du cap à suivre

La route était fixée au départ, et il revenait au pilote de tracer chaque jour, à l'aide d'un rapporteur, la route à parcourir, puis de communiquer au timonier le cap à suivre, à l'aide de la boussole et de la rose des vents.

Cette route demeurait approximative, car on ne disposait pas de bonnes tables de variation du magnétisme terrestre. Le timonier devait conserver ce cap grâce à une alidade de navigation¹⁰ permettant de connaître l'angle que la route préalablement définie faisait avec la quille, donc de connaître la dérive due au vent et au courant pour la corriger et permettre au chef de quart et au pilote de calculer le trajet, donc la position du navire.

Les timoniers disposaient d'un appareil appelé « renard » (photo page 17) sur lequel ils plaçaient toutes les trente minutes (grâce à un sablier) deux plots reliés par une ficelle, l'un indiquait le cap suivi, l'autre la vitesse (voir photo) mesurée par un « loch ». Le « loch » (du néerlandais *log* était un flotteur, ou triangle de bois lesté appelé « bateau », relié à une ligne dont les graduations étaient constituées par des nœuds espacés de 14,30 mètres et la ligne se dévidait à partir d'un dérouleur. Le « bateau » (photo page 16) était lancé à l'arrière du navire et on laissait filer la ligne sur une première longueur égale à la longueur du navire. La fin de cette première longueur était signalée par une pièce en étamine appelée la *houache*.

Lorsque la *houache* passait par-dessus bord, on déclenchait le sablier et on comptait le nombre de nœuds qui défilaient pendant 30 secondes, temps calculé grâce à un sablier. Ce nombre donne la vitesse du navire en nœuds. En effet, 1 nœud = 1 mille marin par heure soit 1852 mètres en 3600 secondes soit à peu près 15 mètres en 30 secondes.

¹⁰ L'alidade de navigation « sert à mesurer la direction d'un objet sur le plan horizontal (la ligne de foi, soit l'axe du navire) par rapport à une direction de référence » (la trajectoire voulue mais contrariée par la dérive due au vent ou aux courants). L'écart constitue le gisement. Cet instrument est placé sur une couronne graduée qui se superpose au compas de navigation.

Ces sabliers (il s'agissait en fait de coquilles d'œufs pulvérisées) de trente secondes et de trente minutes étaient complétés par le fameux sablier de quatre heures, ou de combat, qui marquait les quarts (divisions du temps de service) avec un coup de cloche. Cependant, les sabliers n'avaient pour fiabilité que celle accordée au préposé à leur retournement, et on appelait *manger du sable*, la pratique courante suivant laquelle les timoniers anticipaient le retournement pour alléger leur quart. De plus, il fallait, bien entendu, compter avec les cartes très imprécises, qui ne mentionnaient guère, ou pas du tout, les récifs ou autres bancs de sable inconnus, et de ce fait sonder avec une ligne lestée, dès qu'on s'approchait de terres plus ou moins connues.

Près de celles fréquentées, on avait des amers et des tables de marée en principe fiables. Quant aux calculs de caps et de vitesse en pleine tempête, on imagine mal comment ils faisaient...

La tâche du chef de quart, du pilote, et évidemment du commandant, maître après Dieu, n'était donc pas une sinécure, mais l'expérience prouve que, en règle générale, ils savaient fort bien naviguer et étaient surtout victimes d'accidents, d'une météo à l'époque imprévisible, et... d'attaques de pirates ! Le cap suivi et la vitesse, calculée grâce au loch, permettaient de déterminer la position, mais il était essentiel de la préciser par des observations astronomiques.

Mesures de profondeur et de distances

Les cartes marine de l'époque étant approximatives ou absentes, il fallait souvent sonder en s'approchant des côtes pour éviter de s'échouer sur un banc de sable ou de heurter des récifs. La mesure utilisée était la brasse utilisée aussi pour mesurer les cordages. La brasse anglaise ou *fathom* valait six pieds soit 1,8288 mètres. En France, la longueur du pied étant supérieure, la « brasse nouvelle » valait cinq pieds, soit 1,624 mètres.

Pour mesurer la profondeur, on jetait à l'eau une ligne plombée, et en la remontant, on comptait le nombre d'intervalle séparant chaque nœud.

Pour les distances, outre le mille marin, on utilisait l'encablure, qui valait 120 brasses, la plus grande longueur de fabrication d'un câble dans les corderies, comme celle de Rochefort. Elle correspondait aussi à la longueur d'un câble de remorquage.

Latitude et longitude

On parvenait, à peu près, à calculer la latitude grâce à diverses méthodes d'observation des astres (de jour en observant la hauteur du soleil au-dessus de l'horizon, de nuit, en se référant à la hauteur de l'étoile polaire dans l'hémisphère nord, ou d'une autre dans l'hémisphère sud) en utilisant divers instruments de plus en plus perfectionnés : *l'arbalestrille*, puis le *quartier de Davis*, ou *quartier français*, *l'astrolabe* et enfin *l'octant*, présenté par l'anglais Hadley en 1731.

Ce dernier était un instrument léger, facile à manier, et permettant de calculer les angles avec précision, jugé *incomparablement plus parfait que les précédents*, et qui fut décrit en France en 1739 par un capitaine de vaisseau de la Compagnie des Indes.

Mais au cours de notre période, il était encore inconnu.

Le calcul de la longitude était pour sa part considéré comme pratiquement impossible et les marins, même chevronnés, commettaient de ce fait d'énormes erreurs de navigation.

On a parlé de celle du commandant du navire de Bougainville.

Bien d'autres pourraient être cités.

Par exemple en 1707, cinq bâtiments d'une flotte de guerre anglaise, commandée par Sir Showell, firent naufrage par temps de brume sur les récifs des îles Scilly, car l'amiral se croyait bien plus au nord-ouest.

Le timonier, qui s'était aperçu de l'erreur, et avait osé la signaler en avait été pendu pour mutinerie ! Quant à l'amiral, rescapé du naufrage, il fut poignardé sur la côte par une paysanne qui voulait lui dérober une belle bague ! Bien fait !

De même, le pilote de *l'Argonaute*, allant de France en Inde en 1735, se croyait au large du Cap de Bonne Espérance, mais il n'en était rien : *Nous avons été bien surpris de reconnoître la terre pour l'isle de Madagascar, qui n'a pas laissé de nous surprendre, ne nous attendant pas à une si lourde erreur.*

Pourtant, il existe en théorie une relation simple entre la longitude et l'heure, puisque la circonférence terrestre est divisée en 360 degrés de longitude, et qu'elle effectue une rotation de 24 heures. Une heure de temps équivaut donc à 15 degrés de longitude.

De ce fait, si un observateur voit le soleil se lever à 8 heures de Paris et non à 7 heures, heure locale, il peut en déduire qu'il se trouve par 15 degrés ouest du méridien de Paris, créé en 1666, lors de la construction de l'observatoire de Paris (les Anglais utilisaient le méridien de Greenwich, les Hollandais celui d'Amsterdam, les Espagnols celui de Tenerife...)

Il était facile de déterminer l'heure locale mais on se heurtait à une difficulté majeure : comment conserver le temps du méridien d'origine ?

Pour cela, plusieurs méthodes rivalisaient et un acte du Parlement anglais offrit même, en 1714, un prix de 20 000 livres (1,5 millions d'Euros) si on avait une précision d'un demi-degré lors d'un voyage en mer de 42 jours.

Les astronomes savaient que l'on pouvait déduire la longitude de l'observation des distances angulaires de la lune au soleil : c'était la méthode des distances lunaires.

Malheureusement, elle demandait une grande précision, avec des observatoires à terre, des appareils de visée, des tables exactes et de nombreux calculs.

La moindre erreur sur la position de la lune se traduisait par une erreur 30 fois plus grande sur la position du bateau.

La deuxième méthode reposait sur l'apparition des satellites de Jupiter. Mais il fallait pour y parvenir disposer d'une lunette grossissant 40 fois, de 5, 20 mètres de long, et une grande stabilité, ce qui est impossible sur un bateau.

Il restait donc surtout la recherche d'horloges fiables. Ces horloges existaient, mais fonctionnaient avec un pendule, fragile et inutilisable à la mer. On avait aussi des horloges à ressort mais elles étaient très sensibles à l'humidité et aux changements de température, donc peu fiables à bords.

En 1740, on préférait donc utiliser, comme autrefois, les différents modèles de sablier déjà évoqués : le sablier de 4 heures, ou de combat, pour marquer les quarts (divisions du temps de service) jugés plus fiables que les horloges en raison des secousses provoquées par les combats ou le gros temps, celui de 30 minutes et celui de 30 secondes pour le calcul de la vitesse. Pour le calcul de la longitude, il faudra attendre 1761 pour la première horloge astronomique vraiment fiable, et utilisable sur les vaisseaux, celle de l'anglais John Harrison, dont la première pendule, H1 fut achevée en 1735. Elle n'avait varié que 3 secondes sur un trajet de Londres à Lisbonne (elle est conservée au National Maritime Museum de Greenwich).

Un voyage dangereux

Dans ce milieu particulier, les maladies étaient fréquentes et multiples : fièvre jaune ou mal de Siam, variole, syphilis, typhus ou *fièvre des vaisseaux* propagé par les poux, innombrables, et surtout dysenterie et scorbut, sans parler de la gale ou des infections pulmonaires. On ne s'étendra pas sur ces maladies et leur traitement qui font l'objet d'un autre *Mémoire*, car elles étaient aussi fort répandues en Louisiane. Disons simplement que le chirurgien du bord, qui officiait dans son *théâtre*, à l'avant, était fort occupé, avec également, les accidents, nombreux dans l'équipage.

Il est difficile d'évaluer la mortalité, car beaucoup de malades étaient débarqués et mourraient ensuite, à terre. On peut l'évaluer, sous toutes réserves, à environ 10%.

Les navires courraient aussi des risques omniprésents d'avaries plus ou moins graves, comme la rupture d'un mat (un mat de secours était disponible) la rupture du gouvernail, irréparable à bord, les voies d'eau par gros temps ou à la suite du heurt d'un rocher ou d'un banc de sable. Certains navires purent réparer en mer, d'autres parvinrent à gagner des ports pour réparer, mais il y eut aussi des naufrages dus à des tempêtes, à la vétusté, à des incendies, à des chocs, à des erreurs de manœuvre.

On eut aussi des navires capturés par les Espagnols ou par les Anglais pendant les guerres et des actes de piraterie (le *Comte de Toulouse* ou la *Garonne* aux Antilles en furent victimes en 1721) moins fréquentes il est vrai qu'au siècle précédent. Les Anglais devaient capturer le gouverneur de la Jonquière et l'évêque de Pontbriand, en route vers le Canada !

Parmi ces nombreuses fortunes de mer, on peut citer celles que connut le vaisseau des indestructibles sœurs Ursulines, parties de France en 1727.

Il fut ainsi attaqué deux fois par des pirates, repoussés à coup de canon. Ensuite, parvenu dans le golfe du Mexique, il s'échoua sur un banc de sable, et pour en sortir il fallut presque tout jeter par-dessus bord, y compris les coffres des religieuses.

Un peu plus tard, le vaisseau s'échoua de nouveau, cette fois sans espoir. Le grand canot fut mis à la mer et les sœurs parvinrent en Floride chez les Espagnols.

Là, elles finirent par trouver, grâce à leur complaisance, un traversier, qui leur permit de rejoindre enfin La Balise, avec trois mois de retard. On ne les attendait plus !

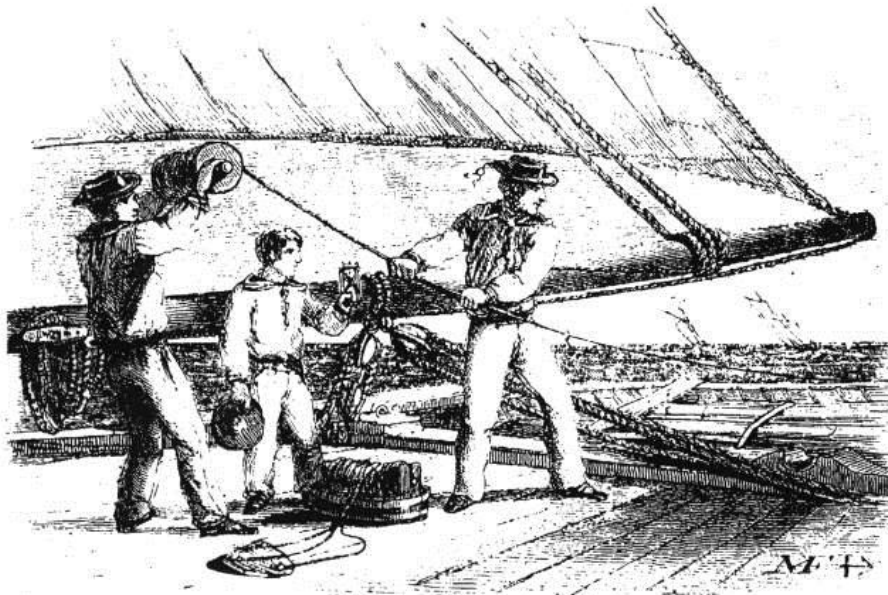


*Parfois, un testament au départ, un ex voto à l'arrivée.
Ici dans la cathédrale de Rochefort pour un navire revenu des Amériques après quelque
drame.*

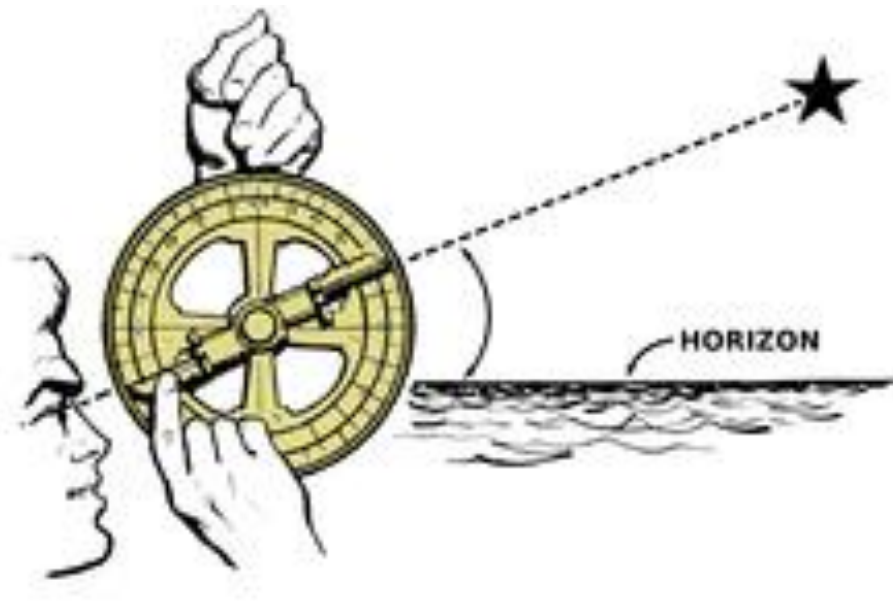
Les instruments de navigation du temps :



Un loch



Le bateau et la houache, pour déterminer la vitesse du navire.



Un astrolabe.



Un octant.



Un renard.

Enfin le delta du Mississippi !

Sans incidents graves de ce type, on arrivait, après de 45 à 60 jours de navigation devant l'immense delta tout plat de l'immense fleuve Saint Louis, qui portait aussi le nom sauvage de *Barbancha*. Ce delta est aujourd'hui appelé *birdfoot*, en raison de sa forme qui ressemble en effet à une patte d'oiseau.

Selon l'officier et littérateur Dumont de Montigny, le fleuve aurait mesuré plus de 600 lieues de long, mais on ne sait quelle valeur il prit pour la lieue, car il en existait beaucoup dans l'ancienne France : la nouvelle lieue de Paris faisait 3, 898 km, la lieue des postes, en vigueur à partir de 1737, 4,288 ; la lieue tarifaire pour le transport des marchandises 4,698 ; sans parler des autres... Si on prend la nouvelle lieue de Paris, on arrive à 2339 km, alors qu'aujourd'hui la longueur du fleuve est de 3780 km, sachant, qu'en plus, il a été raccourci par des barrages. C'est dire à quel point les indications chiffrées du temps doivent être prises avec circonspection.

Toujours selon Montigny, le reflux du aux marées aurait été de plus de 130 lieues, soit plus de 500 km (ce qui est faux), et le fleuve, large vers le delta de plusieurs kilomètres, mais seulement de 550 mètres devant la capitale, au débit plus rapide qu'aujourd'hui, était redoutable.

Il n'était pas appelé par hasard par les Espagnols le rio de *la Palizada* (encore un autre nom), en raison des amas de boue appelés *mud lumps*, ou *battures*, qui constituent toujours une particularité géologique du delta. Le fleuve charrie en effet, chaque année, des millions de tonnes de sédiments, qui se superposent sur les hauts fonds avec les branches, les arbres déracinés des rives du fleuve, des débris divers.

Ces amas, contrariés par les marées, finissent par former des sortes d'îlots de toutes tailles et de toutes formes, émergeant parfois de quelques mètres et rapidement recouverts par une végétation aquatique subtropicale (voir la photo de l'un de ces *mud lump*).



Un mud lump



Le delta du Mississippi

Aux abords de l'embouchure, invisible de nuit (la construction d'un phare avait été interdite par le Roi qui ne voulait pas que l'on aide d'éventuels vaisseaux ennemis) et un peu le jour, grâce au petit amer placé au-dessus de l'église, il fallait mouiller l'ancre et tirer un coup de canon afin d'appeler le pilote côtier chargé de guider le navire dans le chenal traversant la passe difficile du sud-est, ou passe à la Loutre.

Ensuite, on défilait devant les installations du port de l'île de La Balise, séparée du fleuve par environ 400 mètres de vase découverte à marée basse.

Découverte par le Moyne d'Iberville en 1699, elle fut, au début, à peine habitée et protégée par un fortin des plus modeste, mais un garde magasin y fut tout de même nommé, dès 1703 (Godefroy Barbin) ce qui fait que La Balise est considérée comme un des plus anciens sites colonisés de Louisiane.

Toutefois, la passe sud-est ne fut empruntée par un premier navire de « gros » tonnage (*l'Aventurier*) qu'en 1721, sans que le trafic ne prenne jamais beaucoup d'ampleur. Son importance stratégique avait été cependant vite décelée et le Régent décida d'en faire un avant-port de La Nouvelle Orléans. Il donna des instructions dans ce sens à l'ingénieur Perrier, qui ne put les exécuter...

Il était mort en route.

Pour faire les travaux nécessaires, Adrien de Pauger¹¹ y arriva le 9 juillet 1722, comme *seul ingénieur*, laissant de Boispinel poursuivre l'édification de la Nouvelle Orléans.

La paroisse de *la Balise* fut aussi fondée cette année-là.

En septembre 1723, le Conseil donna ordre à l'ingénieur de revenir dans la capitale et celui-ci écrivit, le 23, une lettre très intéressante, dans son style plutôt barbare, qui montre l'état d'avancement du poste à ce moment .

Je la fis déchiffrer et en ay répandu les terres si appropose avec d'autres que j'y ai fait apporter qu'il y a non seulement quay solide de près de 15 toises de largeur audevant des maisons Elevées jusqu'à la moitié de cette isle qui a cent douze toises de long mais encore plus de seize toises de largeur par derrière, ce qui a à y pouvoir faire des jardins ce qui a fait regarder cette Isle de tout le monde avec envie de venir y respirer le bon air.

Ces maisons sont de charpente de bois de cipprès bien liées et posées solidement sur solles, et entourées de planches selon le plan que vous envoie M de la Tour ; je vais faire battre des pilots jointifs pour continuer la ligne commencée vers le petit chenal du débarquement et y ferait rapporter des terres pour placer un bon magasin Prévoyant que ce poste sera l'entrepôt général tant pour l'expédition des vaisseaux qu' auroient de la peine à passer la barre que pour le commerce Espagnol, cette nation ayant déjà demandé qu'il y en ait un, incessamment pour y venir ; acheter des marchandises ; ce qui m'a fait préparer pour faire la Chapelle qui en servira en attendant et dont le Clocher ou Dôme tiendra lieu de fanail pour y mettre un feu pendant la nuit lorsque on sçaura des vaisseaux à la coste...

Après un bref séjour dans la capitale, Pauger retourna à la Balise, avec une vingtaine d'engagés appâtés par des augmentations de salaire, mais en mauvaise santé, autant de soldats et des forgerons pour poursuivre les travaux engagés.

L'île après avoir été débroussaillée et nivelée avait été en partie protégée des assauts de la mer à marée haute par deux lignes de plots en cypres (amenés par le *Dromadaire*, qui restait à disposition, ou par flottage) et des remblais de vase.

¹¹ Ingénieur architecte, il fut envoyé à la Nouvelle Orléans, avec des ouvriers, pour édifier la nouvelle capitale créée en 1722. C'est lui qui a nommé les rues qui existent encore aujourd'hui dans le Vieux Carré : Royale, d'Iberville, de Chartres, Bourbon, d'Orléans...il mourut sur place en 1726.

Sur l'île, rehaussée, on avait construit une dizaine de maisons en charpente, et un quai. Toutefois, aucun navire de haute mer ne pouvait y accéder à marée basse.

Il fallait dans ce cas aller chercher les marchandises et les amener en pirogues, ensuite tirées sur la vase et les entreposer dans le magasin en cours de construction.

Il fit commencer aussi une jetée, qui devait relier l'île à une plateforme d'artillerie destinée à contrôler le chenal du fleuve, et un pont entre l'île principale et l'île adjacente.

Ces travaux étaient cependant ralentis, en raison de la mauvaise santé des travailleurs, réduits aux denrées du pays, sans pain ni viande, ni vin ou eau de vie et épuisés par le climat.

A la fin de l'année, Pauger revint dans la capitale et fut remplacé par Devergès, qui le remplaça avec toute sa famille.

Vite rebuté par le site le climat et la cherté de la vie (il n'avait que ses 2 000 livres d'appointement) il poursuivit cependant les travaux de 1724 à 1731, avec l'aide, peu à peu, d'esclaves noirs, qui faisaient aussi office de dockers. Divers bâtiments furent construits ou améliorés : boulangerie (où logeait misérablement le père capucin Gaspard), cuisine, forge, église, surmontée d'un fanal, logements du personnel, briqueterie, poudrière...

La brique fit donc son apparition, comme dans la capitale.

Il y avait aussi une citerne, alimentée par les eaux de pluie, mais elle était défectueuse, ce qui, en période de crue, obligeait parfois les habitants à aller chercher de l'eau très loin dans les terres! Par ailleurs, Devergès ne put obtenir un moulin.

En 1726, les membres du Conseil de Louisiane vinrent visiter les installations, les jugèrent excellentes et envisagèrent de faire de la Balise un vrai avant- port de la capitale, comme l'avait souhaité Pauger, ce qui supposait des installations portuaires dignes de ce nom, qui ne seront jamais réalisées.

En 1731 encore, les tentatives de dragage du chenal n'avaient abouti qu'à faire remonter les eaux au point d'inonder l'île et les navires devaient toujours franchir la barre sans être sérieusement délestés.

Cette épreuve était relativement aisée lors de la période des basses eaux, de juin à décembre, mais difficile pendant la crue du fleuve, dont le courant était alors violent et charriait beaucoup de bois mort.

Il fallait toujours compter également avec les variations du vent. Si celui-ci virait subitement au nord, surtout lors de la baisse de la marée, les navires de plus de quatre mètres de tirant d'eau risquaient de s'échouer et devaient attendre la marée montante. Enfin, le chenal restait étroit et compliqué, nécessitant un pilote.

Le franchissement de la barre pouvait ainsi demander parfois une quinzaine de jours et des efforts épuisants.

La Balise était cependant utile pour délester, un peu, les navires arrivés de France, leur apporter quelques provisions fraîches, accueillir des malades (nombreux) ou des passagers et les *rafraîchir*.

Elle servait aussi de port relai pour l'autre « ville » de la colonie, l'ancienne capitale délaissée de la Mobile.

En 1731, cependant, beaucoup de bâtiments étaient inachevés ou menaçaient ruine, la plateforme d'artillerie était certes renforcée, mais ne comportait que cinq canons, la ligne de pilots ne couvrait que le tiers de la longueur nécessaire et une partie était dégradée.

Devergès présida aussi à l'édification d'une pyramide provisoire en bois de 19 mètres, destinée à servir d'amer, d'une poudrière, de deux briqueteries, d'une forge mais se heurta à un refus des directeurs pour des moulins.

Le poste fortifié et le port seront quand même utilisés pendant toute notre période, en dépit des terribles aléas climatiques (ouragans, inondations, changements du cours du fleuve qui nécessiteront des réparations très importantes). En 1740, il faudra même tout reconstruire sur un nouvel îlot (San Carlos).



Le redoutable passage de la Balise

La remontée du fleuve

Après le franchissement des passes, on pouvait enfin remonter le fleuve contre un courant irrégulier, sans voir autre chose sur plus de 30 km que des étendues plates, couvertes de buissons de joncs, de roseaux et autres plantes aquatiques d'un delta classé aujourd'hui (dans sa partie sud) réserve naturelle.

Dans cette plate solitude, on ne rencontrait que deux arbres : *l'arbre à la bouteille* (des voyageurs y avaient accroché une bouteille) et *la potence à Picard* (un arbre choisi pour le soldat Picard, qui devait être pendu).

Enfin, au bout de trente kilomètres environ, les arbres apparaissaient en grand nombre et d'espèces les plus variées : catalpas, magnolias (ils seront importés en France dès 1711), chênes, cèdres, pins, ou cyprès chauves, emblématiques de la Louisiane.

Ces arbres, aux larges pieds et aux branches sans feuilles, étaient (et sont toujours) drapés de cette mousse grisâtre, appelée barbe de capucin, perruque à la française, barbe espagnole puis mousse espagnole, son nom actuel.

A leurs pieds, poussaient des fleurs de toutes espèces et des hautes herbes abritant, comme plus au sud, une faune d'une incroyable abondance : canards, flamands, aigrettes, rats musqués, chevreuils, bœufs sauvages, rats laveurs, loutres, alligators, serpents, tortues...

Sans parler des nuées de moustiques, les fameux *maringouins* si agressifs ou ces mouches appelées les *frappe d'abord*. Les arbres étaient si hauts (quarante, cinquante mètres...) et si touffus qu'ils coupaient le vent, rendant difficile l'usage des voiles, au point qu'il fallait parfois six semaines pour franchir les 32 lieues (125 km en prenant les mêmes références), séparant la Balise de la Nouvelle Orléans, capitale à partir de 1722.

Faute de vent, une chaloupe précédait parfois le navire, avec l'ancre, qui était jetée loin en avant. Puis, on hissait le navire à l'aide de cabestans (*cabestauds*, comme on disait), ce qui était long et exténuant surtout après deux ou trois mois de mer. Et quand on avait du vent, il fallait souvent virer de bord, en évitant de s'échouer sur les bancs de sable !

A six lieues de la Nouvelle Orléans, on atteignait la riche concession des *Chaouachas*, appartenant au duc de Belle Isle et à ses associés, proche du village sauvage de ces Indiens *Chaouachas*, peu nombreux (peut être trente guerriers à cette époque) que le Gouverneur Périer voudra massacrer après la révolte des Natchez en 1729.

Peu après, on atteignait le *détour à l'Anglais*, ainsi nommé car l'expédition anglaise de James Bond (on n'invente rien) y avait fait demi-tour en 1699, arrêtée par le général¹² français Charles Lemoyne d'Iberville (ou selon cette mauvaise langue de Dumont de Montigny, qui détestait la famille du fondateur de la Louisiane, parce que ces innocents d'Anglais l'avaient pris pour un lac...). Ensuite, il fallait souvent remonter à *la touée* (un remorquage depuis le rivage, une tâche particulièrement épuisante...

Puis on parvenait enfin à la capitale.

Les « grands » navires (guère plus de 200 à 350 tonneaux) s'arrêtaient là, en aval de la place d'armes¹³ pour décharger puis embarquer approvisionnements et passagers.



Un cyprès, l'arbre emblématique de Louisiane au milieu des marécages

¹² Ce terme de Général était usité pour désigner le gouverneur ou le commandant général

¹³ Les plus petits mouillaient un peu plus en amont..



La Nouvelle Orléans au XVIII^e siècle

Ils pouvaient ensuite descendre le fleuve, cette fois rapidement : trois jours étant suffisants pour « débouquer » à la Balise. Après, le voyage de retour n'était pas moins long, pénible et dangereux que celui de l'aller.

Cela n'empêcha pas Lemoine d'Iberville de faire trois allers retours en six ans !

Et cela n'empêchait pas le gouvernement de Versailles de contrôler, et dans le moindre détail, tout ce qui se passait dans sa lointaine colonie, comme au Canada ou aux îles (sauf ce qui relevait du commerce *interlope*, évidemment !)

A partir de la capitale, on utilisait une nuée de navires plus, à rames et à voiles : demi galères, traversiers, canots, pirogues, barques à fond plat mais couvertes, ou *voitures*, qui remontaient ou descendaient le fleuve et parcouraient ses affluents, ses bayous et les lacs voisins (le lac Pontchartrain surtout), ce qui permettait des échanges actifs avec les postes et les habitations, jamais éloignés des cours d'eau.

Une fois l'an, un convoi de pirogues et de *voitures*, fortement protégé (car les Indiens pouvaient être dangereux) remontait lentement le fleuve pour se rendre, avec approvisionnements et passagers, aux riches Illinois, à 900 km plus au nord, si stratégiquement bien placés entre Canada et Louisiane. Une sorte de petit paradis au climat moins rude et très fertile.

Le convoi passait par les différents postes français échelonnés le long du fleuve et qui sont au cœur de toute l'histoire de la Louisiane française : les Canes Brûlées, la Côte des Allemands, Baton Rouge, la Pointe Coupée, les Natchez, les Arkansas, l'embouchure de l'Ohio et du Mississippi où fut édifée la redoute appelée fort Massiac, lieu de débarquement des marchandise...

Et il passait devant ces falaises appelées *écores* qui le jalonnent.

Entre les Illinois et le Canada, on pouvait emprunter dans un sens ou dans l'autre un des parcours fluviaux traversant les Grands lacs, au prix de plusieurs portages d'une rivière à l'autre et d'un rude hivernage du moins dans les sens Illinois/ Canada.

Mais si des convois protégés de bateaux assuraient une relation commerciale annuelle entre le bas Mississippi et les Illinois, en revanche, il n'y aura pas de convois réguliers entre les Illinois, les Grand Lacs et le Saint Laurent, et c'est assez compréhensible quand on regarde les voies de communication existantes entre ces deux parties de la Nouvelle France.

On va présenter ces « routes » difficiles, protégées par ces postes assez modestes, espacés, et gardés par de petites garnisons. Elles étaient, comme on va le voir : celles du Wisconsin, des Illinois, de l'Ouabache et de l'Ohio. (Voir la carte, Page 34).

Depuis les Illinois, le convoi annuel vers le sud, et bien d'autres plus « privés », amenaient cette fois rapidement blé, fruits, salaisons, peaux de daims ou de castors et passagers (commerçants, colons, militaires) à la capitale.

Le principal risque était, comme à l'aller, l'interception par des pillard indiens

Au-delà de la capitale, on rejoignait le golfe du Mexique, principalement par le fleuve et la Balise, mais aussi par le lac Pontchartrain.

L'ancienne capitale, la Mobile, difficile d'accès par mer, jouait désormais un rôle moins important, mais assurait encore le contact avec les tribus indiennes du nord-est, Chactas et Chicachas, stratégiquement vitales pour la colonie.

On comprend pourquoi le Gouvernement de la Louisiane¹⁴ (en fait surtout le gouverneur et le commissaire ordonnateur) dépendait, en fait, de Versailles et non de leurs supérieurs hiérarchiques (le gouverneur général et l'intendant de la Nouvelle France), qui vivaient à Québec, près d'un fleuve gelé cinq à six mois de l'année et dans un pays presque sans route.

On se rend compte aussi, chemin faisant, à quel point un tel pays immense et si peu développé demandait des investissements considérables, des colons, des militaires, des alliances difficiles à stabiliser avec les Amérindiens, des relations, au moins un peu, coordonnées avec le Canada, et une stratégie géo politique pour barrer la route aux Anglais venus de l'est, et des relations actives avec les Espagnols.

Comment une Compagnie commerciale pouvait elle réussir à relever de tels défis ?

La Compagnie des Indes échoua, comme l'avait fait auparavant la Compagnie d'Antoine Crozat, et restitua la colonie à la Couronne en 1731.

On revient sur ces questions en décrivant dans notre Livre sur les « *François au Mississipy* » l'évolution de la société louisianaise, des premières années où la colonie était dans un état de précarité proche du dénuement, jusqu'aux guerres qui mirent fin au Régime français. En premier lieu, il subit celle de la Succession d'Autriche (1744/1748) qui ne toucha le territoire que de façon indirecte, par des conflits avec les Indiens Chicachas, puis Chactas, soutenus par les Anglais, et par la guerre navale gênant le commerce. Enfin, le coup de grâce lui fut donné par celle de Sept Ans (1756/1763) en dépit de notre alliance avec les tribus indiennes des Chicachas (des ennemis devenus amis !).

Les voies de communication entre Québec et Louisiane aux XVII et XVIII e siècle

Le passage du Canada à la Louisiane, (carte P34) via les Illinois, emprunté pour le transport des fourrures, (castor surtout) et par des soldats, des missionnaires, des coureurs des bois, et des colons aventureux, se faisait par plusieurs voies de communication, protégées par des postes qui furent construits au fil des années, parfois abandonnés, reconstruits ou non, ou déplacés. Certains furent établis aux côtés des Missions pour les protéger, tout en servant de postes de traite. Ils étaient en général formés d'une palissade en bois, avec des petites tours de guet et comportaient à l'intérieur des logements, des magasins, une poudrière et une chapelle.

¹⁴ On rappelle qu'à partir de 1731, ils dépendaient exclusivement de la Couronne, c'est-à-dire du ministre en charge de la marine et des colonies à Versailles.

Ils ne pouvaient guère résister à une attaque en règle avec de l'artillerie. Ils servaient en fait de lieu d'échanges avec les Indiens voisins qui venaient s'abriter de leurs ennemis derrière ses palissades.

Quelques-uns furent construits en pierre, surtout ceux destinés à s'opposer à la pénétration anglaise.

La route du Wisconsin partait de Michilimackinac, défendu par un fort (de Buade) initialement bâti en 1690 près de la communauté importante de Saint Ignace, contre les Indiens Senecas, alliés des Anglais. Abandonné en 1701, il fut réinstallé en 1712 au sud du détroit en raison des problèmes causés par les Indiens de la tribu des Renards.

La route aboutissait à la baie des Puants (Green Bay) sur le lac Michigan, au fond de laquelle se trouvait le fort La Baye (ou la Baie) construit en 1717, à côté duquel plusieurs familles canadiennes s'installèrent.

Ensuite, les canots remontaient la rivière des Renards (ou Fox), passaient par le lac Winnebago et après un portage atteignaient le Wisconsin et le Mississippi.

Elle fut la plus fréquentée, bien que plusieurs fois coupée lors des affrontements avec les Renards.

La route des Illinois passait également par Michilimackinac. Les canots traversaient le lac Michigan sur toute sa longueur remontaient la rivière Chicagou¹⁵, puis après un portage descendaient les rivières Kankakee et des Illinois. Ils y trouvaient le fort Saint Louis ou des Illinois, remplacé ensuite par le fort Pimeteoui.

Ils rejoignaient enfin le Mississippi et gagnaient, sur l'emplacement de l'actuel village Prairie du Rocher, le premier fort de Chartres, construit à partir de 1718 /1720.

Son emplacement, juste à la jonction entre le Canada et la Louisiane, avait une grande valeur stratégique et les Anglais comprirent vite que la région des Illinois était la clé de voûte de l'empire français d'Amérique.

Leur objectif, qui ne sera atteint que bien après notre période, sera donc de couper dans cette région les relations entre le Saint Laurent et le Mississippi.

Le fort, reconstruit en 1732, toujours sur la rive orientale du fleuve, était toutefois modeste.

Il s'agissait d'un fort de pieux gros comme la jambe dont la forme « était carrée ayant deux bastions qui commandent toutes les courtines. L'enceinte n'était soutenue que par une lice à laquelle tous les pieux étaient cloués.

En mauvais état, il fut réparé tant bien que mal, puis abandonné en 1747, les Français s'installant au village voisin de Kaskakia.

Cependant, il fut encore une fois reconstruit à la fin du régime français, et il existe toujours après restauration, voire reconstruction partielle. On le présente en Annexe avec son étrange légende...

La route de l'Ouabache (Wabash aujourd'hui) partait du fort Pontchartrain du Détroit (assiégé en 1712 par les Renards) construit en 1701 par le futur gouverneur de la Louisiane, La Mothe Cadillac. De forme carrée, il était entouré d'une haute palissade de pieux avec quatre bastions d'angle dotés chacun de pièces d'artillerie.

¹⁵ A la suite d'importants travaux le cours de la « stinking river » a été inversé elle coule aujourd'hui depuis le lac Michigan vers le sud.

Après le départ de La Mothe Cadillac, il fut commandé par Etienne de Bourgmont, qui sera décoré en 1718 de la croix de Saint Louis pour avoir, le premier, cartographié les régions du Missouri et de la rivière Platte.

On relate ses voyages dans notre *Mémoire* consacré aux grandes explorations vers l'ouest.

Les canots traversaient l'extrémité ouest du lac Erié, remontaient la rivière Maumee, atteignaient le fort Saint Philippe des Miamis, construit par Jean Marie Bissot de Vincennes entre 1702 et 1715 à la confluence des rivières Saint Joseph, Sainte Marie et Maumee. Il fut abandonné entre 1747 et 1749, mais ensuite reconstruit et survécut à la guerre de Sept Ans. Après un portage, les canots descendaient la rivière Wabash jusqu'aux Illinois et au Mississippi.

Au tout début du siècle, des postes de traite furent installés non loin du confluent de l'Ohio¹⁶ avec le Mississippi par Charles Juchereau de Saint Denis (avec d'autres canadiens français) qui fonda une compagnie pour acquérir des peaux de bisons auprès des Amérindiens et les tanner. Ce fut un succès, mais à la mort de Juchereau, en 1703, le poste fut abandonné. Il en avait créé un autre à l'embouchure de l'Ohio qui fut lui aussi un temps abandonné (le futur site de la redoute puis du « fort » Massiac dont on présente la reconstitution en appendice).

Plus tard, en 1717, l'enseigne François Marie Picoté de Bélèstre, fonda, à la jonction entre la rivière Tippecanoe et la Ouabache (près de la ville actuelle de West Lafayette) le fort Ouiatenon, avec quatre soldats, trois colons et un forgeron pour faire du commerce avec la tribu des Wea. En 1719, le fort passa sous le commandement de l'officier canadien François Marie Picot de Vincennes. En 1732, cet officier prit le commandement d'un deuxième fort, situé sur la route des bisons, et le gouverneur de Vaudreuil délivra des permis de traite, ce qui déclencha un afflux de marchands. Le fort devint alors le meilleur fort entouré de palissades de tout le nord, et au milieu du siècle, 3 000 habitants étaient installés autour.

Mais en 1736, une partie de la garnison en marche vers le fort de Chartres fut attaquée par les indiens Chicachas, qui firent des prisonniers, dont le commandant qu'ils brûlèrent vif. Le fort fut nommé Vincennes en son honneur.

Les canots suivaient aussi une autre voie, qui partait du fort des Miamis sur le lac Michigan. Ils remontaient la rivière des Miamis (aujourd'hui appelée Saint Joseph) jusqu'au fort Saint Joseph, qui n'était qu'un petit poste sans garnison importante. Ensuite, un portage permettait d'atteindre la rivière Ouabache, comme pour la route déjà décrite.

Enfin, la route de l'Ohio partait du lac Erié à la hauteur du futur fort Presque- Ile. Après un portage de trois lieues (12 km environ) les canots atteignaient la *Rivière aux bœufs* (aujourd'hui appelée *French creek*) à l'emplacement du futur fort Le Bœuf¹⁷, et la descendaient jusqu'à sa confluence avec la rivière Alleghany.

Ils suivaient alors cette dernière jusqu'à l'Ohio (à l'emplacement du futur fort Duquesne) puis atteignaient le fort Vincennes.

¹⁶ A l'époque, c'est seulement à partir du confluent entre la Wabash et la Saint Jérôme, que la rivière s'appelait Ohio.

¹⁷ Ce fort, ainsi que les forts Machault et Duquesne (à l'emplacement de la ville de Pittsburgh) furent bâtis à partir de 1752 sur l'Ohio pour s'opposer à la pénétration anglaise.

Les canots rejoignaient enfin le Mississippi à la hauteur du fort de Chartres¹⁸, le principal point d'appui français dans les Illinois, déjà évoqué.

Cette route était la plus courte, mais aussi la plus dangereuse, en raison de la proximité des établissements anglais et des menaces que leurs alliés indiens, Cherakys (ils deviendront nos alliés), Iroquois, ou Chicachas firent souvent peser sur les voyageurs.

Il suffit de regarder la carte pour voir l'évident intérêt stratégique des bouches de l'Ohio, où les rivières Ouabache, Saint Jérôme (Ohio), Cherakys (Cumberland) et des Ouiatenons (Tennessee) rassemblées se jetaient dans le Mississippi. Ces rivières étaient les voies de pénétration des traitants anglais et de leurs alliés amérindiens. Aux bouches de l'Ohio les Français allaient édifier vers 1750 un fort ou plutôt une redoute (*Massiac*) à laquelle ils préférèrent curieusement le fort de Chartres.

Ces rivières furent un des enjeux majeurs de la guerre commencée en 1755, qui signa la fin de la Nouvelle France. Toutefois, leur importance ne fut comprise que tardivement par les grands responsables du Canada, de la Louisiane et de Versailles (en particulier Rouillé, ministre de la marine de 1748 à 1755).

Au-delà des Illinois, on descendait la vallée du Mississippi pour se rendre en basse Louisiane à 800 kilomètres plus au sud.

Il fallait environ neuf mois pour aller par terre de La Nouvelle Orléans à Québec, moins dans l'autre sens car on descendait les rivières. Il fallait aussi compter avec l'hiver rigoureux qui gelait lacs et rivières du nord et imposait un hivernage à ceux qui remontaient.

Cela n'empêcha pas des miliciens et des indiens alliés de venir parfois du Canada pour prêter main forte aux Louisianais en difficulté face aux indiens (lors des affrontements avec les Renards, et surtout les Chicachas).

En théorie, la colonie dépendait du Canada (sauf pendant la période de sa cession aux compagnies de commerce) mais on voit bien que les distances étaient telles que la Louisiane était plus reliée à la métropole qu'au Canada (2 ou 3 mois par la mer contre 8 ou 9 !).

Ces communications entre le Canada et les Illinois puis la Louisiane, difficiles et très lentes, se faisaient ainsi par canots ou pirogues et portages entre rivières quand elles étaient navigables.

Et, dans tous les cas, il fallait marcher, marcher encore, et surtout payer, en *cabanant* et *faisant chaudière* (la cuisine), tant bien que mal dans une nature somptueuse, mais peuplée d'indiens pas toujours amicaux, d'ours, de loups et plus au sud de crocodiles, de serpents redoutables et de maringouins obsédants.

Et bien entendu, il fallait tout emporter dans les canots. En cas de renversement ou de chocs avec des bois flottants, on risquait de tout perdre.

L'explorateur Dumont de Montigny nous a raconté, avec la verve tranquille de ces aventuriers du bout du monde, comment, après un chavirage, il avait récupéré une partie de ses affaires accrochées à une branche un peu en aval. Un peu trempées, il est vrai, mais il en fallait beaucoup plus pour le décourager.

Dans notre étude sur la population de la Nouvelle France, on décrit ces fameux coureurs des bois qui furent, avec les missionnaires, les pionniers de notre colonisation.

¹⁸ Voir en appendice des photos du fort reconstitué et sa légende extraordinaire.

En tout cas, l'importance vitale des canots comme celui de Dumont, qu'ils empruntaient tous, et des autres engins de transport fluviaux, principaux moyens de communication du pays, nécessite un développement particulier.

Le canot, ou la « voiture », moyen de transport indispensable

Des milliers d'embarcations sillonnaient en effet lacs et rivières. Utilisés de tout temps par les Indiens pour chasser, pêcher, transporter des approvisionnements ou faire la guerre, ils le furent, à leur imitation, par les Français.

La navigation dans ces immensités n'était pas de tout repos, les embarcations étant parfois attaquées par des pillards indiens, ce qui donnait lieu ensuite à des *réparations* ou au pire à de sanglantes représailles, surtout quand des payeurs indiens avaient été tués par d'autres Indiens.

Les matériaux et les méthodes de construction étaient différents au nord et au sud, mais partout l'habileté des Indiens étonnait les européens.

Au nord, dans les *Pays- d'en-Haut* et aux Illinois, régnait le canot en écorce de bouleau, cet arbre étant partout très abondant.

Les Indiens les fabriquaient en les écorçant, avec des couteaux en cote d'orignal, sur cinq à six mètres de hauteur, pour obtenir une pièce d'un seul tenant et de cinq millimètres d'épaisseur.

Ensuite, les femmes se chargeaient de coudre (avec des aiguilles en racines de pin) cette légère carcasse sur une charpente en cèdre puis d'en assurer l'étanchéité avec de la résine chaude.

Ces canots étaient relativement souples, ce qui amortissait les remous et les chocs, et surtout légers, ce qui facilitait les portages, mais ils étaient fragiles.

Les artisans français de Trois Rivières fabriquaient, en s'inspirant de ces méthodes, de grands canots commerciaux, longs de dix mètres et larges d'un mètre cinquante, emmenés par une dizaine de payeurs qui pouvaient transporter jusqu'à une tonne de marchandises : objets manufacturés vers les postes de l'intérieur et pelleteries en sens inverse.

Plus au sud, les Indiens fabriquaient des pirogues de quatre à dix mètres en bois de noyer, de peuplier ou de cyprès. Les arbres, abattus et ébranchés, étaient ensuite enduits d'argile sur toute leur longueur et les deux tiers de leur circonférence. Ils allumaient enfin un feu qui attaquait le bois dans les parties non protégées par l'argile. Pour creuser l'intérieur du tronc, on procédait par grattage et les outils importés, comme l'herminette, facilitaient grandement le travail. Ces pirogues étaient étanches, maniables et robustes mais les artisans français de La Rochelle ou de Saint Malo du chantier de l'île Dauphine préféraient essayer de construire des bateaux à l'européenne et n'y parvinrent qu'en 1719 !

Des convois protégés de bateaux, pirogues et bateaux à fonds plat recouverts par des toiles, appelés *voitures* (inventés par Le Moyne d'Iberville), assuraient une relation commerciale annuelle entre le bas Mississippi et les Illinois. En revanche, il n'y aura pas de convois réguliers entre les Illinois, les Grand Lacs et le Saint Laurent.

Le trafic local pouvait être dense pour satisfaire les besoins en approvisionnement, mais, en revanche, le trafic inter régional, si l'on ose employer cette expression moderne, était très réduit en raison de l'immensité et de la faible population.



Carte originale de Claude Dubut montrant les voies de communication entre Canada et Louisiane



Un grand canot de « voyageurs »

On va se quitter ici, avec eux, et un de leurs chants traditionnels qui les aidaient à parcourir les interminables rivières et lacs de la Nouvelle France, dans une somptueuse nature sauvage :

*A la claire fontaine
m'en allant promener
j'ai trouvé l'eau si belle
que je m'y suis baigné
il y a longtemps que je t'aime
jamais je ne t'oublierai...
Derrière chez nous y'a un étang
en roulant ma boule
trois beaux canards s'en vont baignant
rouli-roulant, ma boule roulant...*

La Nouvelle Orléans au XIXe siècle



This lithograph of the New Orleans waterfront by French artist Ambroise-Louis Garneray dates from the 1840s. It is from the Preston Player collection of books, maps, and prints of the Mississippi River valley in the Knox College library.

Certes, la lithographie ci-dessus, par Antoine-Louis Garneray, est des années 1840, mais la capitale n'avait pas encore bien changé depuis le temps des Français...sauf son église refaite, et elle était si belle et si romantique ! Rouli, Roulant ma boule roulant...

Appendices

Le Fort de Chartres et sa troublante légende

Le fort porte le nom de Louis duc de Chartres, fils du régent Philippe d'Orléans.

Construit par Philippe MaCarty et Pierre de Vaugines de Nuisement de 1753 à 1756, aux bords du Mississippi, avec des murs de 3 mètres de haut et 1 mètre de large, il fut le troisième du même nom. Les deux premiers (1700 puis 1720) furent abandonnés, car ils étaient en bois et dégradés par les crues du fleuve.

Abandonné par les Britanniques en 1764 et vite en ruines, il fut reconstruit dans les années 1920, mais le magasin à poudre est d'origine.

Actuellement un musée, on y organise tous les ans, au mois de juin, la plus grande et la plus ancienne reconstitution historique des Etats Unis.

Il est aussi à l'origine d'une des plus célèbres histoires de fantômes des Etats Unis.

Le vendredi 4 juillet 1889, trois témoins assistèrent par une belle soirée d'été au passage d'un long convoi de soldats français du XVIIe siècle, à pieds et à cheval, et accompagnés par des chariots. Ils venaient du fort, et se déplaçaient sur le chemin du cimetière. Le convoi, qui soulevait de la poussière, mais ne faisait aucun bruit se perdit ensuite dans la nuit. Depuis, de nombreux témoins auraient revu ce même phénomène quand le 4 juillet tombait un vendredi (ce fut le cas en 2014 ?), et il est arrivé aussi que ce jour- là, à la tombée de la nuit, tous les chiens et coyotes de la région se mettent à hurler ensemble.

En bas, à droite, le site de la redoute de Kaskaskia, bien mieux située que le fort de Chartres, mais non choisie pour y construire un vrai fort. C'est là que le convoi annuel venu de la Nouvelle Orléans s'arrêtait en novembre et repartait au printemps.

A proximité était une active mission jésuite et une bourgade, dont il subsiste quelques bâtiments de cette époque (Maison « Meillière » notamment).



Le fort Massiac reconstitué, devant le Mississippi

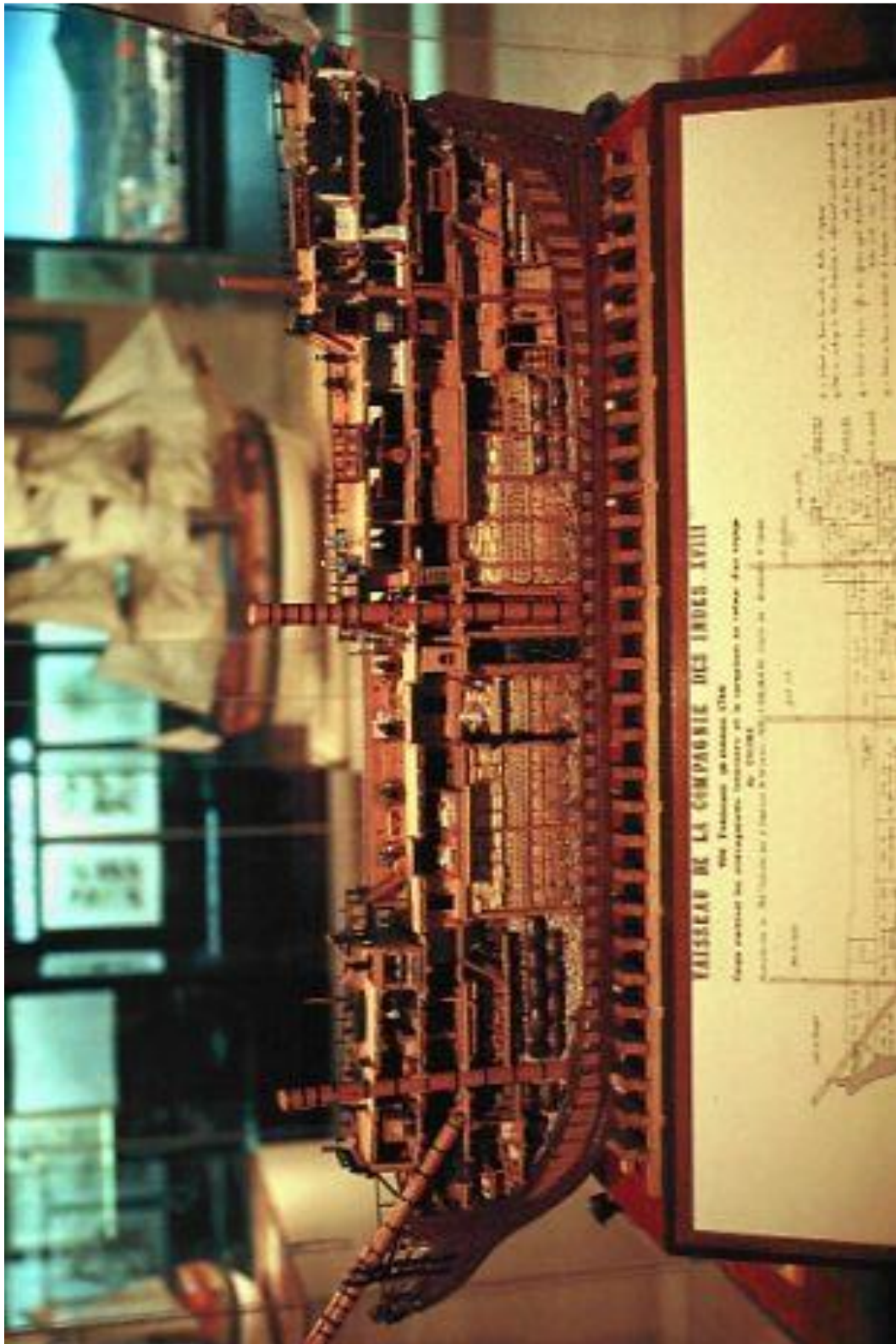


La plus vieille plantation de Louisiane



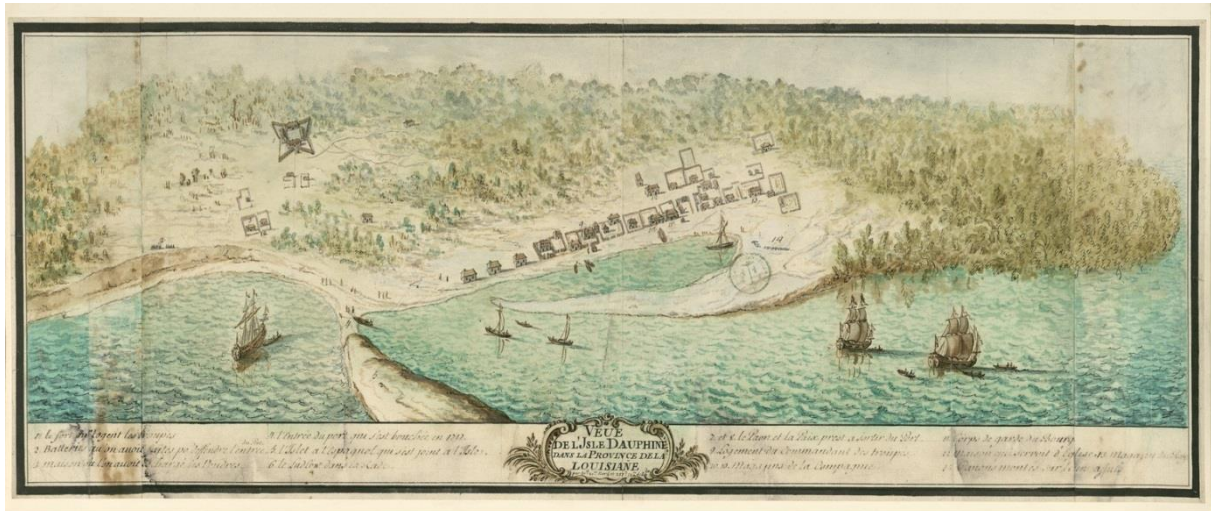
Cette plantation Parlange, fondée vers 1750, est le seul exemple survivant d'une plantation du XVIIIe siècle . Elle fut édifiée sur 5000 hectares au sud-est de la Louisiane pour l'indigo, et plus tard pour le coton et la canne à sucre.

Coupe d'un vaisseau de la Compagnie des Indes



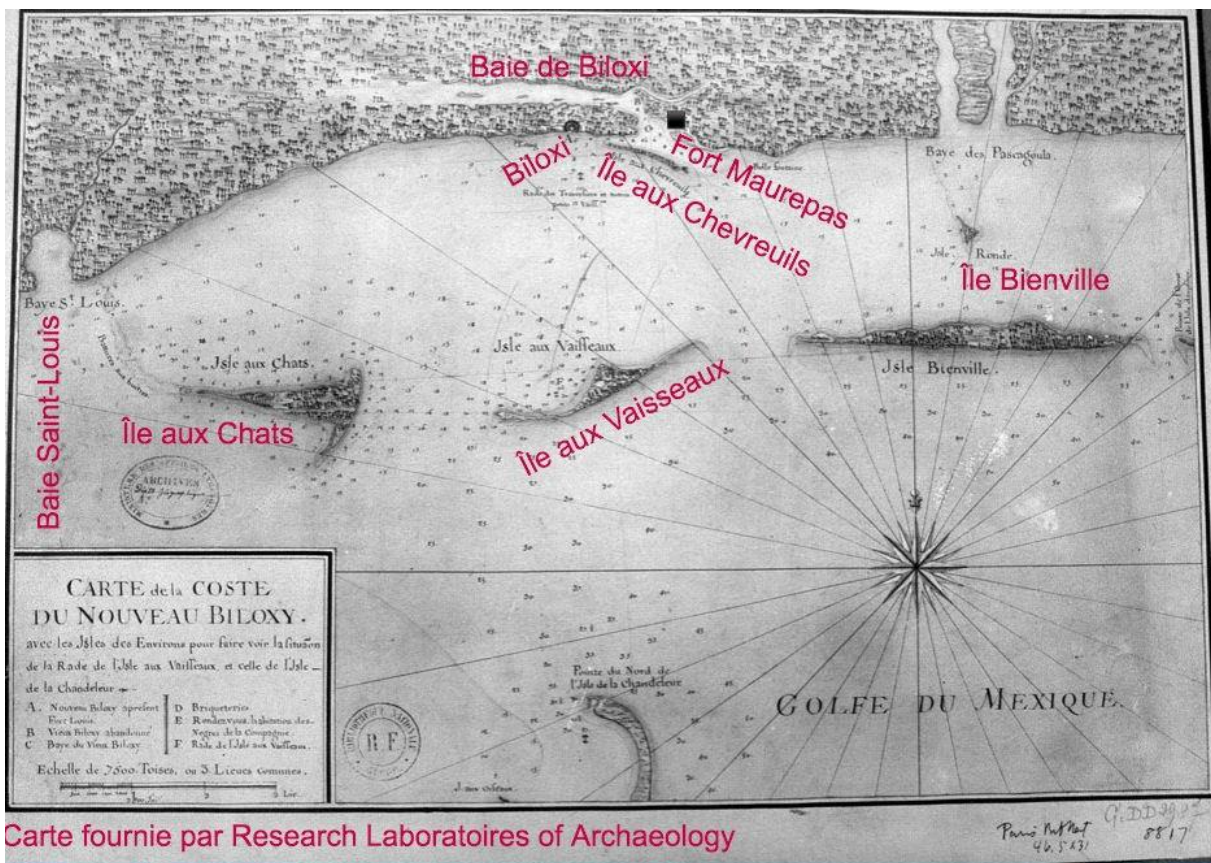
« Cette coupe présente les emménagements d'un vaisseau de 1 200 tonneaux de la Compagnie des Indes. Maquette de Jean Delouche, Musée de la Compagnie des Indes, Lorient ».

Les passages obligés des premiers émigrants



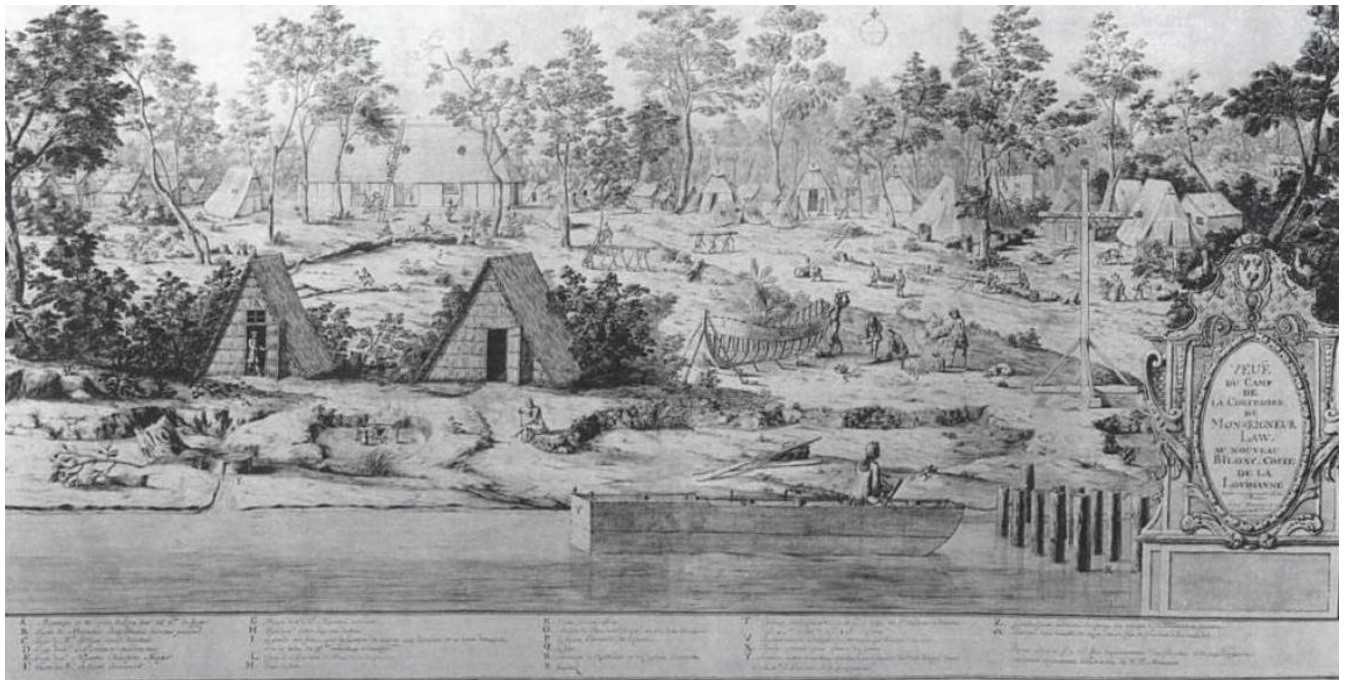
Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Carte de l'île Dauphine lieu de passage vers La Mobile



Carte fournie par Research Laboratoires of Archaeology

Jusqu'en 1723, des milliers d'émigrants blancs et noirs arrivèrent dans l'île aux Vaisseaux (sablonneuse elle possédait quand même une source) avant d'être transférés vers Biloxi, où ils étaient accueillis dans des campements mouroirs, dont on présente une image page suivante.



Dans ce camp de Biloxi, proche de marécages, régnait la plus grande insalubrité et les émigrants manquaient de tout, y compris d'eau potable (mais ni de rats, de poux, et de serpents). Ils ne pouvaient compter que sur les Indiens du voisinage, la pêche, et les arrivées épisodiques de navires venus de France.



A l'époque, le drapeau était blanc, un anachronisme, mais la vision d'un navire repartant pour la France devait être bien difficile...