

## À l'origine du Nord, le chemin de la Chine

Christian Morissonneau

Volume 40, numéro 110, 1996

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/022569ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/022569ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Morissonneau, C. (1996). À l'origine du Nord, le chemin de la Chine. *Cahiers de géographie du Québec*, 40(110), 221–232. <https://doi.org/10.7202/022569ar>

### Résumé de l'article

À peine abordée par les Européens, l'Amérique, du moins celle du Nord, est perçue comme un obstacle qu'il faut franchir. La première grande illusion du Nord américain (le Canada) est de sous-estimer l'étendue continentale en cherchant le passage vers l'Asie, le chemin de la Chine. Pendant plus d'un siècle, pour Sébastien Cabot, Henry Hudson, Thomas James et d'autres plus tard, la mer du Sud (Pacifique) est pressentie à proximité des côtes de la mer du Nord (Atlantique). Champlain, particulièrement, fait de cette quête de la Chine, l'objectif fondamental de son oeuvre américaine. C'est aussi le premier mythe fondateur québécois (canadien), celui de l'établissement provisoire. Dès les premières explorations européennes, le Nord est d'abord un passage.

---

# À l'origine du Nord, le chemin de la Chine

**Christian Morissonneau**

Département des Sciences Humaines  
Université du Québec à Trois-Rivières  
Trois-Rivières

## Résumé

À peine abordée par les Européens, l'Amérique, du moins celle du Nord, est perçue comme un obstacle qu'il faut franchir. La première grande illusion du Nord américain (le Canada) est de sous-estimer l'étendue continentale en cherchant le passage vers l'Asie, le chemin de la Chine. Pendant plus d'un siècle, pour Sébastien Cabot, Henry Hudson, Thomas James et d'autres plus tard, la mer du Sud (Pacifique) est pressentie à proximité des côtes de la mer du Nord (Atlantique). Champlain, particulièrement, fait de cette quête de la Chine, l'objectif fondamental de son œuvre américaine. C'est aussi le premier mythe fondateur québécois (canadien), celui de l'établissement provisoire. Dès les premières explorations européennes, le Nord est d'abord un passage.

**Mots-clés:** Explorations de l'Amérique du Nord, explorations du Nord canadien, Samuel Champlain, passage du Nord-Ouest, chemin de la Chine.

## Abstract

### **A Passage to China: the Beginnings of the Canadian North**

Europeans, almost immediately upon arrival, perceived America as an obstacle to be crossed. Their first grand illusion of the American North (Canada) was to underestimate the vastness of its continental dimension. For more than a century, Sébastien Cabot, Henry Hudson, Thomas James and others, seeking a passage to Asia, imagined the South Sea (Pacific Ocean) to be much closer to the North Sea (Atlantic) than it was in reality. For Champlain, in particular, this quest lay at the center of his mission to America. The idea of temporary settlement while awaiting a better place to go became a founding myth of Canada (Québec). From the very beginning, European explorers saw Canada as a mere place of transit to somewhere else.

**Key Words:** Explorations of North America, Canadian North, Samuel Champlain, Northwest Passage, Passage to China.

L'Amérique est un accident. L'Amérique est d'abord un obstacle. Mais avant d'être obstacle pour les Européens, elle n'a pas d'existence pour eux. Elle advient sans être annoncée. Elle n'existe pas puisqu'aucun écrit ni carte ne la révèle ni même ne la prévoit comme le fait l'astronome théoricien qui, par calcul et sans observation, «prédit» la position d'un astre. Pendant des siècles, le Nord de l'Amérique intéresse beaucoup plus pour le détroit qui reste à trouver que pour l'établissement. Le Nord n'est pas vu comme un territoire mais comme le lieu du passage. C'est là son premier intérêt. La rencontre avec l'Amérique est une méprise. Elle est autre. Terre imprévue. Impossible continent. C'est l'Inde ou la Chine qu'on cherche et veut trouver et si une terre neuve barre la route de l'Ouest, il faut la traverser ou passer outre. Parce que l'Amérique n'est pas le but, mais le passage obligé vers un autre but. Le Nord de l'Amérique, c'est le chemin de la Chine. Tout autant et plus que la fourrure, le chemin de la Chine anime la fondation du Canada.

Bien entendu, des gens de l'Occident s'étaient aventurés dans les parages et sur les côtes. Christophe Colomb n'est pas le premier Européen à toucher l'Amérique. D'ailleurs il n'y aborde pas, puisqu'il trouve l'Inde qu'il est sûr de rejoindre par la voie océane. Les Européens qui accostent le Nord de l'Amérique (Groenland, Cap-Breton, Labrador), qu'ils soient Irlandais ou Norois, ne savent pas qu'ils atteignent un nouveau continent. Ils ne pensent pas non plus qu'ils abordent les rivages asiatiques. Ni l'Amérique ni la Chine, mais simplement l'Europe qui se prolonge par son extrême nord jusqu'au nord-ouest atlantique. Examinons les premières tentatives océanes.

Les Irlandais se lancent dès le cinquième siècle avec le fougueux saint Patrick. Au huitième siècle, ces Irlandais missionnaires débarquent en Islande et s'y établissent. Des Norois (Scandinaves) les suivent en poursuivant leur course nordique et abordent à des terres bien réelles, rapidement entrées dans la légende. Les cartes d'avant Colomb portent dans ce nord-ouest atlantique les îles du Brasyle et de Saint-Brendan.

Les Norois, en l'occurrence les Norvégiens au dixième siècle, reconnaissent, dans leur littérature épique, les établissements irlandais dans le sud du Groenland. Ils s'installent à leur tour sur les côtes de ce même territoire, entraînés par les réussites d'Éric le Rouge. Cette région nouvelle a ses églises et son évêché jusqu'au début du XV<sup>e</sup> siècle. Les Inuit, très peu nombreux, ne posent pas vraiment problème à ces pionniers norvégiens. Ces premiers colons ne savent pas qu'ils sont installés en Amérique. Ils n'habitent pas un nouveau continent et les cartes médiévales ne les montrent pas sur les deux rives de l'Atlantique. Les rives norvégiennes se poursuivent vers le nord-ouest, en devenant Groenland, Markland, Vinland. C'est encore l'Europe du Nord...

Comme l'écrit Marcel Trudel (1963): «Les Vikings se croyaient en Norvège [...] les Européens qui leur succèdent se croiront en Asie». Aristote l'a dit: «Entre l'Asie et l'Europe, la mer est petite» (repris dans *l'Ymago Mundi* du cardinal d'Ailly, 1410). Colomb n'invente pas la route atlantique, il croit le philosophe grec qui pensait le monde 1800 ans plus tôt. Mais cette Asie improbable, qui ne tient pas la promesse des épices, des soieries et des toits d'or du Grand Khan, apporte compensation pour ne pas être ce qu'on attend. D'abord si son identité est indéterminée, on peut

y investir tous les rêves. Si elle n'est pas, elle deviendra la somme de ce qu'on imagine d'elle. Son identité est un projet. Elle apportera aussi une presque inépuisable richesse matérielle: l'or et l'argent qu'on pille chez les indigènes et qu'on exploite dans les mines. La méprise devient convoitise. Rapidement, les Espagnols et les Portugais se partagent l'Amérique centrale, l'Amérique du Sud, les Antilles, et en défendent, jusqu'à la Tierra Florida, le moindre essai d'installation étrangère. C'est le «nada» pour les non-Ibériques. L'Amérique, pour l'Angleterre et la France, est un double obstacle sur la route asiatique: la masse continentale et les nouveaux arrivants européens.

Une date qui va donner au Nord américain (le futur Canada) une lourde signification pour au moins un siècle et demi: en 1522, l'Europe apprend qu'on peut contourner l'Amérique du Sud pour atteindre l'océan Pacifique. L'expédition de Magellan vient de le démontrer, même si le chef est mort en route.

La quête du passage vers le nord devient la hantise de ceux qui n'ont pas accès à l'Amérique connue. Il doit y avoir quelque part ce chemin chinois.

Selon le jésuite espagnol Acosta dans son *Histoire naturelle et morale des Indes*, le roi Philippe II a envoyé l'*adelantado* Pedro Menendez à la recherche d'un détroit en Floride. Cet officier était assuré de sa découverte par la foi en l'harmonie universelle: «[...] puisqu'il y avait communication et passage entre les deux mers au Pôle Antartique, il appartenait à la sagesse du Créateur et au bon ordre de la nature, qu'il y en ait un au Pôle Arctique, qui est le Principal» (in Bideaux, 1986, p. 267).

Il faut savoir que la Floride du temps n'avait pas de limite connue jusqu'au cap Breton. Le pôle Nord, quant à lui, est posé comme principe géographique, du moins le plus important des deux pôles. Il est le plus près de l'Occident. Vivaient, disait-on, du moins aux confins mythiques, les fameux peuples hyperboréens.

Giovanni da Verrazano, navigateur au service de la France, est surpris et déçu, l'année 1524, en remontant le littoral de la Caroline du Nord jusqu'au Cap-Breton, de ne pas trouver ce passage nordique, le frère du détroit de Magellan... En 1538, la carte de Mercator porte un «*Fretum arcticum*». Münster ajoute dans sa *Cosmographie* (1540): «*Per hoc fretum, iter patet ad Molucas*». À propos des îles Moluques atteignables par ce «passage arctique», le marin de Dieppe, Jean Parmentier, en 1529, part vers cet archipel indonésien, en passant par le cap de Bonne-Espérance. Il n'est pas convaincu que la route empruntée soit la plus courte et en revenant: «[...] il était bien délibéré, luy retourné en France, de aller chercher s'il y a ouverture au Nort et descouvrir par là jusques au Su» (in Bideaux, 1986, p. 268).

En 1534, Jacques Cartier part, à son tour, vers l'ouest, financé par le roi François 1<sup>er</sup>. Avec la commission royale, il porte aussi un ordre de la Cour de Saint-Malo. Entre autres objectifs, il doit «aller aux Terres-Neuffves passer le destroit de la baye des Chasteaux».

Et qui dit détroit pense la Chine ou Cathay, comme l'écrivent aussi les contemporains de Cartier.

Les Anglais s'obstinent encore plus dans cette recherche nordique. Entre les tentatives laurentiennes du marin breton qui devinrent dérisoires et le rêve de Champlain, les insulaires naviguent sans relâche dans les eaux du Nord canadien de l'époque. Du XVI<sup>e</sup> siècle débutant au XX<sup>e</sup> siècle aussi débutant, des navigateurs, plus hardis les uns que les autres, vont chercher le fameux passage du Nord-Ouest. Certains trouveront la mort. Quatre siècles vont s'écouler après les premières tentatives de la barrière nordique. Le passage du Nord-Ouest, devenu fantôme géographique, sera franchi par le Norvégien Roald Amundsen. Il prendra son temps, sûr de sa victoire dans le labyrinthe insulaire arctique, nouveau Thésée avec le fil d'Ariane des quatre cents ans d'exploration. Entre 1903 et 1906, en partant d'Oslo, il passe par la baie de Baffin, traverse le détroit de Lancaster, hiverne à l'île du Roi Guillaume, suit le détroit qui porte son nom, atteint le golfe (d'Amundsen), puis la mer de Beaufort, longe la côte de l'Alaska, hiverne et arrive au détroit de Béring.

Lorsque que Sébastien Cabot inaugure l'ère d'exploration britannique du Grand Nord, il rapporte avoir suivi le détroit d'Hudson et être entré dans la mer du même nom. Il se croit arrivé au «passage vers Cathay» et surnomme «son» passage un «secret de la nature». Il ne peut poursuivre le voyage, l'équipage refusant de continuer. Et pendant cinquante ans on ne force pas le secret, en choisissant, devant cette géographie nordique fermée, la voie du Nord-Est, par la dite Moscovie...

Sébastien Cabot, tout hableur qu'il fut et exploiteur des explorations de son père John et bien qu'il eût échoué lui-même, «avait compris que le territoire découvert n'était pas l'Asie, mais un nouveau continent formant barrière où il fallait trouver une ouverture [...]. Il avait compris aussi que la voie la plus courte était la route du Nord, autour du Pôle» (Litalien, 1993, p. 100).

Les golfes, les baies, les embouchures de fleuve, toutes ces entités géographiques surgissent comme des promesses. Ainsi devaient mener à la Chine, comme la baie des Chaleurs et le fleuve Saint-Laurent de Jacques Cartier, avec le même fol espoir des navigateurs, le détroit de Davis, la baie de Baffin, le détroit et la mer d'Hudson, la baie James, la baie Frobisher. Tous ces toponymes évoquent des mirages plus que les noms des marins. Les titres mêmes des relations publiées affichent les vrais motifs du voyage. Que ce soit *A Discourse of a Discoverie for a New Passage to Cataia* de Humphrey Gilbert (London, 1576), le *A True Discourse of Late Voyage of Discoverie for the Finding of a Passage to Cathaya* de George Best (London, 1578), le «Treatise of the North West Passage to the South Sea, through the Continent of Virginia, and by Fretum Hudson» de Henry Briggs dans *Purchas his Pilgrimes* (London, 1625), la destination est claire. Briggs, dans la carte accompagnant son traité, garde le même optimisme. Il situe Port Nelson sur la rive ouest de la baie d'Hudson où l'Anglais Button a hiverné en 1612-1613. Il localise ce lieu «extend it selfe very neere as farre towards the west as the Cape of California, which is now gound to bee an Iland».

La carte de Briggs dessine l'amorce d'un passage à partir de Buttons Baie (ouest de la baie d'Hudson) vers le golfe de Californie (vue comme une île), situé dans l'*Oceanus Japonicus*...

Presque tous ces hommes hantés par l'Asie sont britanniques ou au service de l'Angleterre. Depuis les Cabot partis de Bristol, et après la vague portugaise

(Fagundes, Gomes), on compte les trois voyages de Frobisher (1576-1578), les trois voyages de Davis (1585-1587), l'hivernement de Button (1612-1613), la disparition de Hudson (1610-1611), les voyages compétitifs de Foxe et de James (1631) et le très important Baffin (1616). Ajoutons, pour être juste, l'hivernement du Danois Munk (1619-1620) à l'embouchure de la rivière Churchill. Le Nord ne livre pas l'entrée qui se dérobe. Pour tous, le Nord ne vaut que par son franchissement. Quoique, pour les négociants armateurs, certains produits valent le déplacement: minerais précieux, éventuels poissons, huile de baleine, peaux, défenses en ivoire.

Le détroit d'Hudson, première belle ouverture «au-dessus» du Saint-Laurent, est perçu comme la voie royale. Les Britanniques se sentent capables d'aller plus loin dans le cœur du continent et vers l'Asie que par l'axe «français» Grands-Lacs-Saint-Laurent. La East India Company envoie deux explorateurs: George Waymouth et John Knight, respectivement en 1602 et 1606, soit une année avant le premier voyage de Champlain et deux ans avant son retour d'Acadie. Une anecdote rapportée illustre, comme une belle image, l'emprise de l'illusion. George Waymouth traverse la «mer du Nord» (océan Atlantique), en emportant dans ses bagages, signée de la reine Elisabeth, une lettre pour «l'empereur de Chine»: «La lettre était enluminée, traduite en latin, en espagnol et italien, et transportée dans une boîte en fer blanc» (Litalien, 1993, p. 105).

Avec autant de précaution diplomatique, Waymouth atteint le 62°30' de latitude nord, s'engage dans ce qu'il croit être une baie et rate ainsi le détroit que Hudson franchira en 1610. Il retourne sans avoir trouvé le destinataire de sa missive. Quant à John Knight, il touche le Labrador, débarque et se perd. Les chances nordiques de la East India Company tombent à l'eau.

Le Nord n'existe pas en soi, il n'est pas un lieu, ou plutôt il est, dans ces siècles fondateurs, un archipel de portes d'entrée qui s'avèrent toutes closes. Chaque entité géographique est une sirène qui attire vers la Chine si proche...

Quand Champlain navigue à son tour, en 1603, dans le Saint-Laurent, cette immense ouverture d'eau vers l'ouest, il partage le même rêve que Verrazano ou Cabot un siècle plus tôt. Le rêve n'est pas mort avec la renonciation officielle à l'occupation du territoire. Champlain est, dès ce premier voyage d'observateur, littéralement obsédé par la curiosité qui le pousse à demander à tous les Indiens rencontrés ce qu'il en est à l'amont des rapides. Il interroge, fait dessiner des cartes sur l'écorce de bouleau, interprète, analyse, intègre les nouvelles données avec ce qu'il a appris de ses compagnons de route, d'autres Indiens et des anciennes relations. Il ne donne pas le titre *Des Sauvages* à son livre-rapport par souci d'exotisme. Il centre sa relation sur les gens qui habitent les endroits parcourus le long de la «grande rivière» parce qu'ils lui apprennent la géographie, par leur connaissance intime du territoire et qu'ils sont en contact avec d'autres contrées plus loin vers l'ouest, vers la Chine sans aucun doute. Dans une des premières pages du livre publié dès son retour, en 1603, un poème signé par un certain De La Franchise lui rend hommage, évoquant sa première et inaltérable préoccupation:

«Il nous promet encore de passer plus avant,  
Réduire les gentils et trouver le Levant  
Par le Nord ou le Sud, pour aller à la Chine».

Après l'intermède acadien et des explorations qui ne «débouchent» pas, les yeux se tournent vers le grand fleuve. Lors d'une audience au printemps 1608, Dugua parle au roi Henri IV des terres fertiles de la vallée laurentienne et Champlain ajoute: «et moy du moyen de trouver le passage de la Chine, sans les incomodités des glaces du Nort, ny les ardeurs de la Zone torride [...]» (Biggar, I, 231).

Le marin saintongeais a fait les bonnes lectures de l'histoire des explorations. Il écrit: «C'est pourquoy plusieurs Princes se sont efforcés de trouver par le Nort, le chemin de la Chine afin de faciliter le commerce avec les orientaux, espérant que cette route serait plus brève et moins périlleuse» (*id.*, I, 226). Il pense au long et dangereux périple de Magellan et, en citant d'illustres prédécesseurs, s'inscrit lui-même dans la longue lignée d'une vision asiatique du Nord de l'Amérique (le Canada).

Dès 1607, Marc Lescarbot, juste avant son retour dans la mère-patrie, alors qu'il va quitter pour toujours cette Acadie perdue, écrit un poème dédié à Champlain. Ce sonnet sera publié avec d'autres dans les *Muses de la Nouvelle-France*, qui accompagne *L'Histoire de la Nouvelle-France*. Malgré leur mésentente, il gardera ce poème dans les éditions ultérieures tant il reconnaît à Champlain sa persévérance.

«Car d'un fleuve infini tu cherches l'origine,  
Afin qu'à l'avenir y faisant ton séjour  
Tu nous fasses par là parvenir à la Chine».

Il s'agit bien, comme le comprend Lescarbot avec cette Chine, d'un espace premier, qu'on atteint en remontant en arrière, plus loin que la propre société de Champlain, et plus loin que la nature et la «sauvagerie» américaines. L'origine du «fleuve infini» se confond-t-elle avec le pays des origines, l'Orient qui prend le nom de l'Inde, de Chine ou de Cathay? Vieux symbole figuré par le serpent qui se mord la queue, où l'Occident (la civilisation occidentale), dans le temps et l'espace, venu de l'Orient lointain, marche vers l'ouest lointain et finit par rattraper l'Orient d'où il vient.

En octobre 1612, dans la commission de Charles de Bourbon, comte de Soissons, vice-roi de la Nouvelle-France, Samuel Champlain reçoit l'ordre d'explorer aussi loin que possible les rivières du bassin du Saint-Laurent «pour essayer de trouver le chemin facile pour aller par dedans ledit païs au païs de la Chine et Indes Orientales [...]» (Laverdière, V, 233).

Dès la page-titre de son livre *Les voyages...* de 1613, Champlain situe les voyages anglais «[...] cerchans un chemin par le Nord, pour aller à la Chine». Dans cet ouvrage-relation, il récapitule les essais des Européens et les échecs de cette recherche qui «ont fait résoudre noz François en ces dernières années à essayer de faire une demeure [...] que nous disons la Nouvelle-France, esperans parvenir plus facilement à la perfection de ceste entreprise» (*id.*, III, 3-4). Et comme un écho, on lit dans le même livre sous la signature de «L'ange Paris», un poème au roi Henri IV assassiné en 1610:

«Si le Ciel t'eut laissé plus longtemps ici bas,  
Tu nous eusse assemblé la France avec la Chine».

Québec survient comme une étape vers la nouvelle Jérusalem de cette croisade nouvelle. On n'y rencontre pas d'infidèles mais des âmes pures ou barbares qui ne demandent qu'à s'instruire du salut chrétien. Et symboliquement, même si le but est à l'Orient de l'Europe, il faut que la quête se fasse dans le bon sens, vers les origines mais par l'extrême soi, l'extrême Occident qui rejoint et s'unit à l'Orient extrême. Vers l'Orient, par l'Occident, tel est le destin de l'Europe par l'Amérique obligée.

L'explorateur saintongeais ne renoncera jamais à son rêve fondamental. En 1632, il fait le bilan de son œuvre. Si le passage n'a pas été trouvé, il peut être découvert «par un autre [...] pourvu que Sa Majesté veuille assister les entrepreneurs d'un si louable dessein» (Laverdière, V, 37-38).

À la fin de sa vie, malade, quand Champlain ne se sent plus la force ou n'a plus le temps pour ce faire, il envoie, en 1634, l'interprète Jean Nicollet chez les Winnebagos de la baie des Puants (Green Bay) au lac Michigan. Nicollet se rend auprès de ces Indiens pour établir la paix et éviter une alliance avec les Hollandais de l'Hudson. Mais la mission vise aussi et peut-être surtout la collecte de renseignements sur la mer de Chine que les Indiens situeraient à proximité de la baie des Puants. L'espoir est si fort d'enfin accéder à la Chine ou du moins au passage qui y conduit, que Nicollet arrive chez les Winnebagos vêtu d'une robe de damas de Chine, brodée de fleurs et d'oiseaux multicolores. Nicollet cherchera de son mieux vers la rivière des Illinois, puis vers la rivière Wisconsin, affluent du Mississipi. Champlain est d'autant plus sûr de sa vision que les Winnebagos (ou Ouinipigons ou Puants) portent aussi comme nom Gens de Mer, parce qu'ils entretiennent, dit-on, des relations commerciales par la mer avec des «nations» lointaines qui viennent sur de «grands basteaux ou navires de bois».

Le mirage chinois ne brûle pas que dans la tête de Champlain. En 1621, à la première demande officielle des Français installés à Québec, une des raisons formulées pour susciter l'intérêt de Louis XIII envers la Nouvelle-France est: «un passage favorable pour aller à la Chine». D'après le père Sagard, récollet, alors qu'il est missionnaire chez les Hurons pendant l'hiver 1623-1624, les Epicerinis (Nepissingues) lui parlent «de quelque peuple et nation policée et habituée, vers la mer de la Chine qui borne ce pays vers l'Occident, comme il est aussi borné de la mer océane [...]» (Sagard, 1990, p. 155).

Ce rêve partagé, Champlain ne trouvera jamais tâche plus urgente que de le réaliser en poursuivant l'exploration. Il est profondément troublé d'apprendre que la mer du Nord (mer d'Hudson), qu'il avait reconnue et bien située d'après les informations recueillies auprès des Indiens, vient d'être atteinte par l'Anglais Hudson (1610). Il est sûr que cette mer conduit à la mer du Sud, ce qui lui donne un intérêt stratégique. Les Anglais ne doivent pas doubler les Français dans cette course séculaire.

Il est un document où s'inscrit au mieux la vision de l'explorateur: la requête à la Chambre de Commerce, en 1618. Il y fait un inventaire de ce qu'on peut tirer du nouveau pays, les pêches, les bois, les mines, les fourrures, la culture et l'élevage et il se lance dans l'estimation des revenus de chaque production. À la suite de ce plan comptable impressionnant fait pour séduire des commerçants et digne des



relevés statistiques de l'ingénieur Vauban, il revient à l'essentiel: «Outre toutes ces choses, l'on peut espérer de trouver un chemin raccourcy pour aller à la Chine par le moyen du Saint-Laurent» (*in* Deschamps, 1951, pp. 277-278).

Les mots «Outre toutes ces choses» auraient pu être remplacés par «Avant tout». On le voit mieux quand il fait précéder sa requête à la Chambre de Commerce de propositions qu'il soumet au roi. On parcourt un programme de colonisation, mais qui semble un service et non une fin, un moyen pour réussir. Réussir quoi? Évangéliser, occuper, exploiter la Nouvelle-France mais avec les yeux vers la Chine. La Nouvelle-France oui, mais en attendant mieux, ailleurs, plus loin. Ainsi se fonde le premier Canada, celui du passage, celui de la douane, celui de l'étape.

Champlain divise en trois points ses propositions au roi:

Le premier: «[...] établira la foy chrestienne parmy un peuple infini d'âmes [...]».

Le second: «se rendra maïstre et seigneur d'une terre de près de dix huit cens lieues de long, arrosée des plus beaux fleuves du monde et des plus grands lacs [...] comme aussy des plus grandes prairies, campagnes, forêts [...]».

Le troisième mérite d'être cité en entier pour en apprécier la portée:

«Tiercement. Le sieur de Champlain prétend trouver le passage de la mer du Sud pour aller à la Chine et aux Indes orientales par le moyen du fleuve Saint-Laurent qui traverse les terres de ladicté Nouvelle France, et sort icelluy fleuve d'un lac contenant environ trois cens lieues, duquel lac sort un fleuve, lequel entre dans ladicté mer du sud suivant la relation faicte audict sieur de Champlain par quantité de peuples, ses amis audict païs; lesquels il a visité et recongneus, aiant remonté ledict fleuve Saint-Laurent plus de quatre cens lieues dans ledict lac de trois cens, auquel voyage il a trouvé des villes fermées en quantité, enceintes et closes de bois, à la mode qu'elles sont pour le jourd'huy dans Mouscovye; desquelles villes peut sortir deux mille hommes armés à leur mode, ou quelcune autre, moins.

Que sa dicte Majesté retireroit un grand et notable profit des impôts et denrées qu'elle pourroit mettre sur les marchandises sortant du dit païs [...] comme aussy de la douane des marchandises qui viendraient de la Chine et des Indes, laquelle surpasseroit en prix dix fois [au] moins toutes celles qui se lèvent en France, d'autant qu'au passage prétendu par le sieur de Champlain, passeroient tous les marchands de la chrestienté, s'il plaict au roy leur octroyer ledict passage, pour oster un raccourcissement dudict passage de plus d'un an et demy de temps, sans le dangier des cursaires et de la fortune de la mer et du passage, par le grand tour qu'il convient de prendre maintenant, rapporte mille sortes d'incommodités aux marchands et voyageurs [...]» (*in* Deschamps, 1951, pp. 271-272).

Il s'agit bien d'un poste de douane accompagné d'un péage que s'empresseraient de fréquenter les commercants qui transitent les produits orientaux. Et si la colonie souhaitée n'était alors que l'occupation et bien sûr l'exploitation d'un territoire frontalier où le passage de certaines gens, les marchands de toutes sortes, est bien plus important que l'installation des autres, les Français, qu'on veut tant amener en se servant des compagnies, puis du roi? Dès sa fondation, Québec est sur le chemin et le Canada, c'est-à-dire la vallée du Saint-Laurent à partir de Qué-

bec, est le chemin du Nord. Dugua, en 1608, envoie Champlain ouvrir un comptoir, un poste de traite, pour parfaire son entreprise de trafic pelletier. Mais Champlain n'est pas un commerçant ni un utopiste agraire. Il n'aspire pas à s'établir comme Jean de Pontreincourt en Acadie ou Louis Hébert à Québec. Il regarde vers l'ouest, dépassant le Nord américain qui retarde sa marche. Plus de cent ans plus tard, les La Verendrye, avançant dans les Prairies interminables, en scrutant eux aussi vers l'ouest, verront s'ajouter à la dimension continentale, une autre contrainte: les montagnes Rocheuses. Le chemin de la Chine est décidément difficile. Autant que les fourrures qui rapportent tout de suite, la promesse d'atteindre les richesses chinoises pousse les Canadiens vers l'ouest dans leur épopée nordique. Il était du destin géographique du Nord de porter un autre mythe que le sien. Du moins, d'être le vecteur de ce qu'on peut appeler le mythe de la Chine.

C'est vers l'ouest ou le nord-ouest que le passage se trouve selon Champlain. Il ne lui vient jamais à l'idée que le «franc nord» puisse révéler une ouverture pour son chemin. Pour lui, la direction des Grands Lacs par le Saint-Laurent est suffisamment nordique. De toutes façons, c'est vers là que les Indiens montrent qu'il faut aller pour atteindre l'eau salée du sud. Dès son premier voyage de 1603, Champlain, tout ouïe en questionnant sans relâche les Indiens, apprend qu'il existe un grand plan d'eau salée vers où coulent les rivières du nord. Cette «mer» nordique serait aussi un important carrefour d'échanges autochtone. Le voyageur observateur ne pense même pas à la mer de Chine et se représente cette eau salée comme «quelque gouffre de [...] mer qui dégorge par la partie du nord». Ainsi, Champlain identifie bien la mer d'Hudson et les rivières qui s'y jettent.

Ce que Champlain ne peut pas soupçonner, c'est l'ampleur du réseau hydrographique si utile au trafic des fourrures. Il ne sait pas que ce réseau est supérieur à celui du «grand fleuve» Saint-Laurent. Quarante-trois pour cent du territoire canadien est arrosé par des rivières qui rejoignent cette mer intérieure. Dix pour cent seulement du même territoire est arrosé par le réseau laurentien. Le rêve chinois détourne Champlain de cette «mer du Nord» qui, de toutes façons, ne menait pas plus à la mer du Sud qu'une rivière échappée vers l'ouest d'un grand lac. D'autant plus que les Indiens n'accepteront ni de le conduire ni de le laisser passer. Soixante ans plus tard, dans les années 1670, le père Albanel, missionnaire jésuite, après les échecs des jésuites Dablon et Druillettes, arrivera à la mer d'Hudson en explorant la région de la rivière Rupert.

Pour Champlain, le nord de l'Amérique, c'est-à-dire cette part de la Nouvelle-France qui deviendra le Canada, a essentiellement l'intérêt d'une voie de communication. L'exploitation et l'établissement qu'il prônera sont les rationalisations d'un explorateur devenu, par la force des choses, un administrateur colonial. Si la géographie nordique eût été autre (de moindre étendue longitudinale), Québec aurait pu devenir le Panama du nord, comme le rêvait Champlain. On voit, dans ses écrits comme dans son œuvre, la force de l'illusion qui dynamise l'action. On ne trouvera pas, et pour cause, en Nouvelle-France, le fleuve qui coule vers l'ouest, vers le Pacifique. Le dernier rêveur du cours d'eau mythique, Cavelier de la Salle, sera assassiné. Un toponyme demeure, comme évocation ironique de l'illusion perdue: Lachine, sur les bords des rapides qui barrent la route du Saint-Laurent...

La vallée laurentienne, au tout début du XVII<sup>e</sup> siècle est située à tout le moins au moyen Nord, selon les catégories de Louis-Edmond Hamelin. Qu'elle soit, à la fin de notre siècle, dans le Pré-Nord montre que les limites nordiques évoluent avec l'histoire.

Le navigateur anglais George Vancouver balaiera les derniers doutes sur un éventuel passage débouchant dans une des mille baies qui ouvrent les côtes de la Colombie et de l'Alaska. En 1792, à partir du 40° de latitude nord, il suit la côte en embarcation légère et en fait le tracé minutieux. Deux ans plus tard, il atteint le 60° de latitude. Il nomme la dernière baie cartographiée, Port Conclusion. Le nom était bien choisi: on peut conclure avec les relevés de Vancouver que le passage vers le Pacifique n'existe pas.

Pourtant, comme dans les explorations nordiques des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, le but de Vancouver est clairement précisé. Il n'est qu'à se rapporter au titre de son livre qui, comme le titre des relations des voyages des marins anglais de l'Atlantique Nord, est explicite: *Voyage de découvertes à l'océan pacifique du nord et autour du monde, dans lequel la côte nord-ouest de l'Amérique a été soigneusement reconnue et exactement relevée, ordonné par le roi d'Angleterre principalement dans la vue de constater qu'il existe, à travers le continent de l'Amérique, un passage pour les vaisseaux de l'océan Pacifique du nord à l'océan Atlantique septentrional, et exécuté en 1790, 1791, 1792, 1793, 1794, 1795, par le capitaine George Vancouver* (traduit de l'anglais par P.H. Henry, Paris, Didot, an X, 6 vol.).

En même temps que l'explorateur des côtes du Pacifique Nord, les hommes des compagnies de fourrure poussent leur recherche toujours plus loin vers le nord-ouest. En 1789, Alexandre Mackenzie, un employé de la compagnie du Nord-Ouest, descend le fleuve à qui il donne son nom.

Cet immense cours d'eau offre une troisième voie de pénétration dans le territoire canadien, avec le Saint-Laurent et la mer d'Hudson. Mais le Mackenzie, sorti du Grand lac des Esclaves ne peut rivaliser avec le «grand fleuve» puisqu'il coule vers la mer de Beaufort et non vers le Pacifique comme l'explorateur l'espère. Mackenzie, quatre ans après sa découverte fluviale, qu'il juge décevante, repart et atteint le Pacifique, à l'embouchure du Bella Coola. Il prouve, par voie terrestre, qu'il n'y a pas de cours d'eau débouchant dans le Pacifique menant vers l'Arctique ou l'Atlantique. Avec Mackenzie et Vancouver, dans les mêmes années, s'envole le rêve du chemin de la Chine.

On peut voir, au contraire, Mackenzie réussir à trouver le fameux passage puisqu'il atteint le Pacifique, en canot, en partant de la rivière de la Paix et qu'il revient à Fort Chipewayan sur le lac Athabasca de la même façon. C'est l'époque où le parlement britannique offre une récompense de 20 000 livres à celui qui trouvera le passage toujours convoité. Mais déboucher sur la «mer du Sud» n'est pas emprunter la voie imaginée depuis trois cents ans de l'Atlantique au Pacifique. On peut voir néanmoins une continuité dans cette quête et rejoindre Hugh MacLennan (1974) quand il écrit: «Il est étrange de penser qu'un petit canot d'écorce de bouleau dépourvu de nom, le dernier d'une série qui avait commencé avec Champlain a acquis sa place d'honneur en compagnie de fiers vaisseaux tels le Santa Maria ou le Toison d'Or!».

Décidément, par voie de terre ou fluviale, le Nord ne mène pas à l'Asie. Mentionné plus haut, le passage du Nord-Ouest, repéré par Amundsen, conserve un intérêt certain pour la connaissance et pour la défense territoriale. Mais il ne s'agit pas du chemin chimérique, qui a donné son premier sens au Nord et qui a porté le rêve de tant d'explorateurs. Parmi eux, Samuel Champlain fut certainement le plus tenace dans cette quête du chemin chinois.

#### BIBLIOGRAPHIE

- ACOSTA, José de (1979) *Histoire naturelle et morale des Indes*. Paris, Payot (édition originale: 1590).
- BIDEAUX, Michel (1986) *Jacques Cartier-Relations*. Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal. Bibliothèque du Nouveau Monde.
- BRAUDEL, Fernand (1984) *Le monde de Jacques Cartier. L'aventure au XVI<sup>e</sup> siècle*. Montréal, Libre-Expression et Paris, Berger-Levrault.
- BREBNER, J.B. (1955) *The Explorers of North America. 1492-1806*. New York, Columbia University Press.
- CHAMPLAIN, Samuel, *Œuvres de Champlain*. Publiées sous le patronage de l'Université Laval, par l'abbé C-H. Laverdière (1870) - 2<sup>e</sup> éd. Québec, Géo.-E. Desbarats. 3 vol.
- *The Works of Samuel Champlain*. Édition de H.P. Biggar (1922-1935). The Champlain Society, Toronto.
- CUMMINGS, W.P, SKELTON, R.A and QUINN, D.B. (1972) *The Discovery of North America*. New York, American Heritage Press.
- DESCHAMPS, Hubert (1951) *Les voyages de Samuel Champlain*. Paris, Presses universitaires de France.
- GANONG, W.F. (1964) *Crucial Maps in the Early Cartography and Place-Nomenclature of the Atlantic Coast in Canada*. Toronto, Toronto University Press.
- GROULX, Lionel (1976) *Notre grande aventure*. Montréal, Fides. 1<sup>ère</sup> éd. 1958.
- HAMELIN, Louis-Édmond (1975) *Nordicité canadienne*. Montréal, Hurtubise HMH.
- HARRIS, Cole, dir. (1987) *Atlas historique du Canada*, vol. I: *Des origines à 1800*. Montréal, Les Presses de l'université de Montréal.
- LITALIEN, Raymonde (1993) *Les explorateurs de l'Amérique du Nord. 1492-1795*. Sillery, Septentrion.
- MACLENNAN, Hugh (1974) *The Rivers of Canada*. Toronto, Macmillan
- MORISSONNEAU, Christian (1978) *Le langage géographique de Cartier et de Champlain*. Québec, Les Presses de l'Université Laval.
- NEATBY, L.H. (1958) *In Quest of the North West Passage*. Toronto and London, Constable.

- 
- OLESON, T.J. et Morton, W.L.(1967) Les abords septentrionaux du Canada. In *Dictionnaire biographique du Canada*. Volume premier, Québec, Les Presses de l'Université Laval. pp. 17-22.
- QUINN, D.B. (1971) *North America Discovery, Circa 1000-1612*. New York, Harper & Row.
- SAGARD, Gabriel (1990) *Le grand voyage du pays des Hurons*. Édité par Réal Ouellet et Jack Warwick, Montréal, Leméac.
- SERRES, Michel (1980) *Le passage du Nord-Ouest*. Paris, Éditions de Minuit.
- SKELTON, R.A. (1958) *Explorers' Maps. Chapters in the Cartographic Record of Geographical Discovery*. London, Routledge and Kegan Paul.
- TRUDEL, Marcel (1963) *Histoire de la Nouvelle-France. Les vaines tentatives 1524-1603*. Montréal, Fides.