

Mathurin Regreny engagé volontaire (suite)

Depuis 24 heures, la vie de Mathurin Régreny est riche en émotions. Parti d'Ars en Ré dans la matinée du 27 juin 1659, ce n'est que dans la soirée que le jeune homme arrive à La Rochelle. C'est dans l'étude du notaire rochelais Abel Cherbonnier, qu'il rencontre pour la première fois le marchand rochelais François Péron. Quelques mois auparavant, il avait signé l'acte d'engagement du marchand. Dans ce contrat, Mathurin s'engageait à passer les trois prochaines années de sa vie au service de Péron comme défricheur de l'autre côté de l'Atlantique, en Nouvelle France.

« L'embarquement est prévu le 29 juin au matin sur le Saint André, un navire de charges de 300 tonneaux, d'un tirant d'eau de douze pieds » explique le notaire Cherbonnier dans son bureau à Mathurin et aux trois autres jeunes hommes qui ont signé pour Péron. Le Saint André est un navire composé de deux ponts et de deux gaillards. Il appartient à Jean Nezereau et, Jacques Mousnier en est l'armateur. « Votre capitaine sera Guillaume Poulet, c'est un navigateur expérimenté bien connu à Québec, il a fait plusieurs voyages. Avec lui, dans soixante jours au plus, vous serez heureusement rendus » ajoute le marchand rochelais Péron.

« Pour l'heure, compte tenu des clauses de notre contrat, vous serez logés à mes frais à l'auberge de la Pomme d'or rue du Minage juste à côté d'ici ».

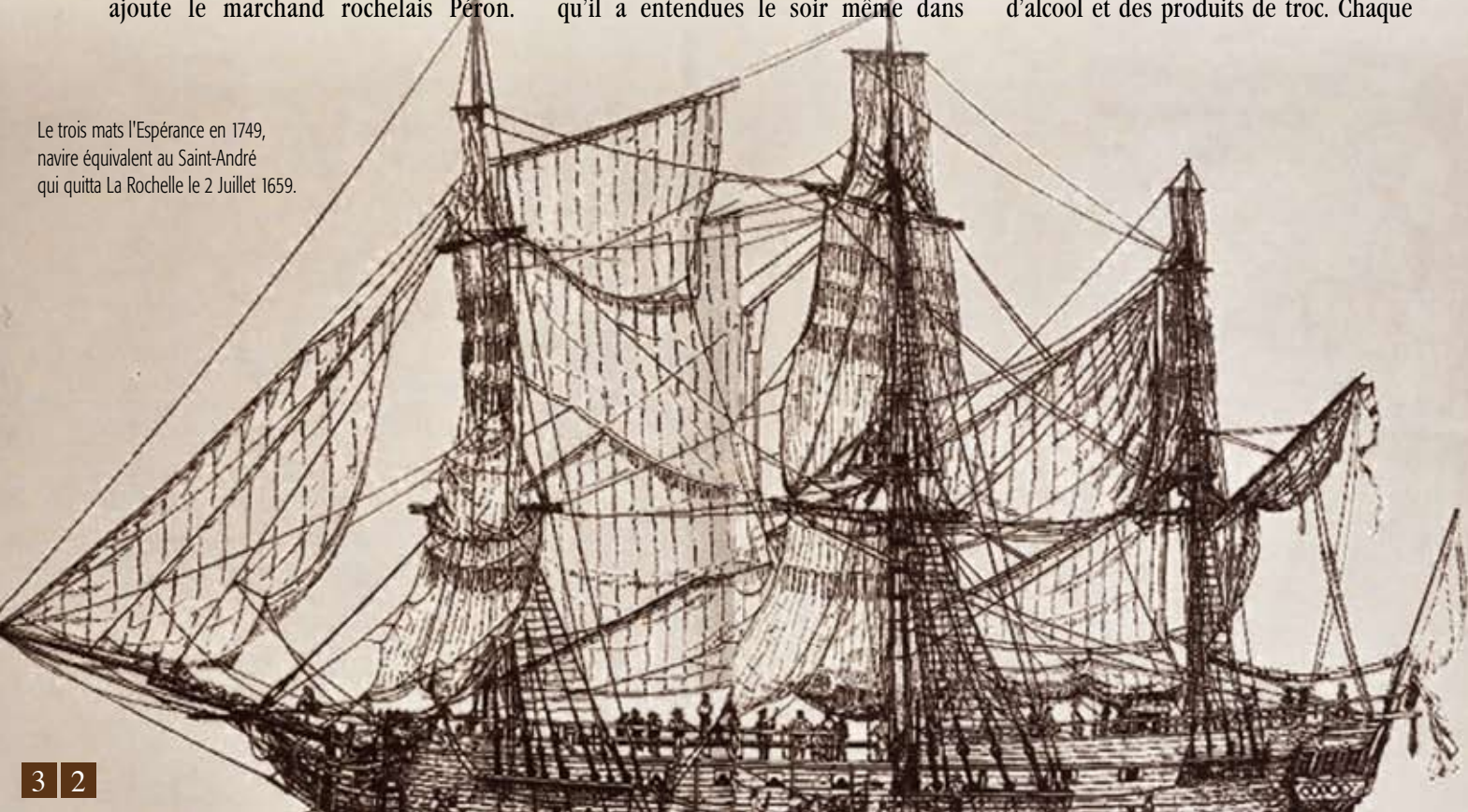
Le quai de la Grand Rive

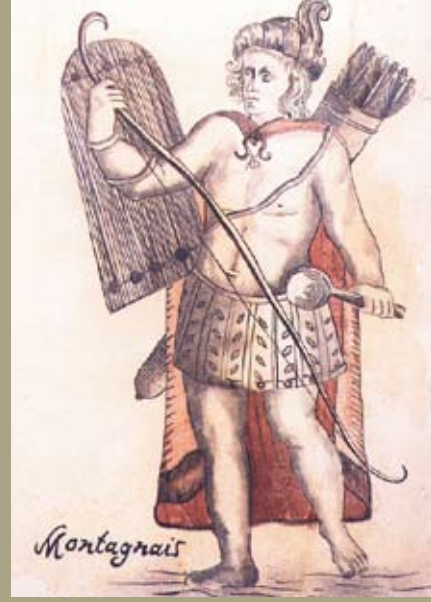
La nuit du 28 au 29 juin comme les suivantes, Mathurin les passe sans trouver le sommeil. Tout est flou dans son esprit. C'est la première fois qu'il quitte son île et se retrouve à La Rochelle. Comment imaginer ce que peut être un tel voyage ? Quelles en sont les difficultés ? Il est inquiet et les conversations de marins qu'il a entendues le soir même dans

les tavernes rochelaises ne l'ont pas rassuré. On y parle de tempêtes effroyables, de récits les plus affreux voire fantastiques. L'optimisme affiché de François Péron n'a pas eu l'effet escompté sur Mathurin.

Le 29 juin 1659 en début de matinée les quatre engagés volontaires arrivent sur le quai de la Grand Rive au port de La Rochelle. Une foule bruyante grouille autour de l'imposant navire. Depuis trois jours les hommes de l'armement Mousnier ont embarqué toutes sortes de marchandises : du matériel de construction, du fer, de la verrerie, des tissus, des tonneaux d'alcool et des produits de troc. Chaque

Le trois mats l'Espérance en 1749, navire équivalent au Saint-André qui quitta La Rochelle le 2 Juillet 1659.





2008, année du 400^e anniversaire de la création de la ville de Québec par Samuel Champlain. Aunis Eco ayant souhaité s'associer à sa manière aux différentes manifestations organisées tout au long de l'année, consacre plusieurs numéros de la revue pour retracer cette période de l'histoire rochelaise.

espace est utilisé au mieux : les marchandises en fond de cale, et les vivres dans les soutes avec la poudre à canon. Les animaux vivants (porcs, moutons, poules) dont la plupart serviront à la consommation pendant le voyage sont parqués près des cuisines, sous le gaillard avant.

Durant trois jours, le départ du navire va être retardé. Au dernier moment le propriétaire du navire refuse que le bateau appareille ; il exige que les passages lui soient payés d'avance. Ce n'est qu'au matin du 2 juillet 1659, jour de la fête de la Visitation que l'équipage et les passagers assistent sur le navire à l'office religieux avant le départ. Un dernier roulement de tambour donne le signal de l'embarquement. A midi, poussé par une légère brise d'Est sous un ciel bleu, le Saint André passe devant les tours de La Rochelle pour gagner la pleine mer.

La route nord

A cette époque de l'année, deux routes maritimes s'offrent aux capitaines de navires. La route nord qui longe les côtes françaises, les îles Scilly au sud ouest de la Grande-Bretagne et ensuite de longues semaines à louvoyer contre les vents d'ouest dans l'Atlantique nord pour enfin affronter un autre danger selon la saison : les icebergs et les bancs de brume le long des côtes de Terre neuve. La route sud qui passe par les Açores, les Antilles et le golfe du Mexique. Les navires remontent ensuite vers le continent nord américain. Cette route est surtout utilisée lorsqu'il y a raison d'escaler aux Antilles, à l'aller comme au retour. Mais c'est la route nord que le capitaine Guillaume Poulet a choisie pour traverser l'Atlantique.

A bord, dès le départ, un certain nombre de règles est édicté par le capitaine. Elles sont à respecter scrupuleusement. Ces mesures sont séparés des femmes qui restent avec les enfants. Personne a le droit de s'approcher de la cuisine qui, avec la présence du feu, est l'un des endroits les plus dangereux à bord. La discipline est de fer, tous les passagers doivent obéir

aux ordres des maîtres d'équipage. Par exemple, on ne peut monter sur le pont qu'avec leur autorisation, et on essaie dans la mesure du possible de respecter quelques règles élémentaires d'hygiène. Deux rituels dictent la vie à bord : les prières et les repas. On prie le matin, le midi et le soir. Quant aux repas ils sont servis à heures fixes. Le petit déjeuner est à 7 heures, il se compose de biscuits, de cidre et d'eau. A 11 heures on dîne (c'est l'expression utilisée à l'époque), un plat de poisson ou de viande assorti d'une purée soit de seigle, de maïs, de pois, de fèves ou de haricots. Le souper est à 18 heures avec un potage ou un bouillon et du fromage. Le dimanche est jour de fête. On améliore le quotidien, en servant de la pâtisserie, un peu d'alcool, souvent du vin, et des fruits secs.

La peste

Sur le Saint-André, dès les premiers jours la vie à bord devient très vite insoutenable. Pendant deux ans ce navire a servi à la marine de bateau hôpital pour soigner les troupes françaises de la peste. Il n'avait jamais été désinfecté... En mer la maladie se déclare et la contagion gagne de nombreux passagers. Dans les premiers jours le capitaine interdit aux hospitalières dont Jeanne Mance et Marguerite Bourgeoys qui sont à bord d'apporter des soins aux malades de peur que la contagion s'aggrave. Mais la maladie gagne du terrain, Guillaume Poulet se résout alors à les laisser soigner les passagers, aidées par les nombreuses religieuses du bord. Jeanne Mance elle-même tombe malade pendant la traversée.

Au total dix passagers périrent en mer et d'autres très malades succomberont à leur arrivée à Québec. La peste n'est pas la seule épreuve de cette traversée ; malgré la bonne saison, le navire essuie de nombreuses tempêtes et l'eau douce contingentée à trois litres par jour et par personne vient à manquer

sérieusement. Pour Mathurin Régreny et les cent cinquante passagers du bord cette traversée est un véritable cauchemar...

Après plusieurs semaines de mer, l'apparition des premiers bancs de Terre-Neuve annonce bientôt la fin du voyage. Comme la plupart des navires de l'époque le Saint André fait relâche à Terre-Neuve. Pour les passagers cette escale est synonyme de nourriture fraîche avec la pêche à la morue. Finie la famine, finie la viande salée, Mathurin va enfin pouvoir déguster un poisson frais. Terre-Neuve c'est aussi le signe que le Nouveau monde est là, tous près, après des semaines et des semaines de louvoyage, de manque d'eau douce, de maladies. Mais le chemin est encore long. Il faut environ deux semaines de navigation entre Terre-Neuve et le golfe du Saint Laurent. Ensuite la navigation jusqu'à Québec est aussi périlleuse car il faut jouer avec les marées, la plupart du temps tirer des bords et éviter les risques d'échouages. C'est encore deux semaines au moins pour atteindre Québec. C'est n'est que le 7 septembre 1659 en début de soirée que la capitaine Guillaume Poulet donne ordre de jeter l'ancre devant Québec.

A suivre...