

## Le dernier effort de la France au Canada — secours ou fraude ?

Gilles Proulx

Volume 36, Number 3, décembre 1982

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/304070ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/304070ar>

[See table of contents](#)

### Publisher(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

### ISSN

0035-2357 (print)

1492-1383 (digital)

[Explore this journal](#)

### Cite this article

Proulx, G. (1982). Le dernier effort de la France au Canada — secours ou fraude ? *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 36(3), 413–426.  
<https://doi.org/10.7202/304070ar>

## LE DERNIER EFFORT DE LA FRANCE AU CANADA — SECOURS OU FRAUDE?\* —

GILLES PROULX

*Parcs Canada  
Québec*

### *Ristigouche: de l'archéologie à l'histoire*

À onze heures, le 8 juillet 1760, le *Machault*, une frégate corsaire de 26 canons appartenant à Joseph Cadet, se saborde dans l'estuaire de la Ristigouche au fond de la baie des Chaleurs. Deux navires de commerce français y sont également incendiés dans les heures qui suivent<sup>1</sup>. Avec ces incendies prend fin le dernier engagement naval à se dérouler dans les eaux nord-américaines avant la capitulation de la Nouvelle-France, à Montréal, le 8 septembre 1760. L'événement était assez secondaire puisqu'il ne remettait pas en cause les positions des deux belligérants s'affrontant, en Amérique du Nord, à intervalles irréguliers depuis 1690. Le sort de la dernière expédition de secours vers le Canada était, cependant, scellé à jamais.

Les trois navires français réunis à Ristigouche avaient quitté Bordeaux au début d'avril. La route du Canada étant bloquée, ils s'étaient réfugiés dans la baie des Chaleurs à la mi-mai après avoir capturé quelques petits navires anglais. Ils faisaient partie d'un groupe de six bâtiments jaugeant 2 424 tonneaux, affrétés par le Roi pour transporter des approvisionnements au Canada<sup>2</sup>. Deux de ces navires ne purent échapper au blocus anglais de la côte française; pendant qu'ils étaient arraisonnés et conduits en Angleterre, un troisième faisait naufrage non loin des Açores. Les armateurs des bâtiments expédiés au Canada représentaient trois groupes

---

\* Cet article, qui emprunte son titre en partie à une étude de Gustave Lanctôt, a été rédigé dans le cadre de recherches suscitées par les fouilles archéologiques menées par Parcs Canada dans l'estuaire de la rivière Ristigouche sur l'épave du *Machault*, une frégate française sabordée pendant la guerre de Sept ans. L'auteur est historien à Parcs Canada, région du Québec.

<sup>1</sup> Pour un récit des événements survenus en 1760 dans la baie des Chaleurs, le lecteur peut consulter en particulier les écrits de Gustave Lanctôt: «Le dernier effort de la France au Canada», *Mémoires de la Société royale du Canada*, sect. 1 (1918): 41-54; Judith Beattie et Bernard Pothier, *The battle of Restigouche*, Parcs Canada, travail inédit N° 19 (1968-71).

<sup>2</sup> Le texte de Jean de Maupassant, *Les deux expéditions de Pierre Desclaux au Canada (1759-60)* (Bordeaux, 1915), contient de nombreux renseignements sur les préparatifs commerciaux de l'expédition de 1760.

d'individus liés directement ou indirectement à Joseph Cadet<sup>3</sup>, munitionnaire des troupes au Canada et principal instigateur des demandes d'aide de la colonie depuis 1757. Ces navires transportaient-ils les approvisionnements dont le Roi acquittait le fret, ou Cadet était-il toujours à la hauteur de sa mauvaise réputation?

Au début des années 1970, une équipe d'archéologues effectuait des recherches dans l'estuaire de la rivière Ristigouche, sur le site de l'engagement militaire de 1760. Ces fouilles subaquatiques permirent la mise au jour de vestiges de navires et d'une vaste quantité d'objets qui y reposaient depuis 1760. Jusqu'alors, seule la documentation historique permettait d'imaginer approximativement la nature des secours expédiés alors et signalés par quelques historiens dans leurs études sur la guerre de Sept ans. Les recherches, en plus de livrer les vestiges de la coque du *Machault*, des outils, des armes, des pièces d'habillement mentionnés dans la documentation écrite, devaient aussi révéler une quantité impressionnante de verres à vin, de vaisselle en faïence d'origine anglaise particulièrement et d'environ quinze cents pièces de porcelaine de Chine<sup>4</sup>. Que faisait toute cette vaisselle à bord d'une expédition de secours? Pourquoi expédier de belles pièces en porcelaine de Chine à une colonie aux abois?

Avec toutes ces révélations de l'archéologie, l'expédition de 1760 soulevait certaines interrogations sur les échanges commerciaux à la fin du Régime français. Les pièces de porcelaine et la vaisselle de faïence encombraient-elles un espace autrement destiné à des munitions de guerre ou à des vivres? Certaines personnes cherchaient-elles à tirer profit de l'effort de guerre métropolitain? L'examen récent de documents saisis à bord des deux navires arraisonnés au départ de France<sup>5</sup> projette un nouvel éclairage sur les

---

<sup>3</sup> Le *Soleil* de 350 tonneaux et la *Fidélité* de 450 sont armés par le groupe Desclaux-Bethmann, des correspondants à Bordeaux de Cadet depuis plusieurs années. La Malétie et La Tuillière, deux négociants bordelais qui viennent de rentrer de Québec, arment l'*Aurore* de 450 tonneaux, le *Marquis de Malause* de 354 et le *Bienfaisant* de 320 tonneaux. Ces deux derniers navires appartiennent à Joseph Cadet. Finalement la frégate d'escorte, le *Machault* de 550 tonneaux, appartenant également à Cadet, est armé par L. Cassan. Les liens entre négociants français et canadiens de même que la carrière d'armateurs impliqués dans l'expédition de 1760 sont étudiés dans un article de J.F. Boshier, «A Québec Merchant's Trading Circles in France and Canada: Jean-André Lamalétie before 1763», *Histoire Sociale*, X, 19 (1977): 24-44.

<sup>4</sup> Les fouilles menées à Ristigouche par des archéologues à l'emploi de Parcs Canada, et les recherches subséquentes conduites par des spécialistes en culture matérielle, ont donné lieu à de nombreux rapports internes et à quelques articles de revues dont celui de R.E. Whate intitulé «A Cargo of Porcelains for Montreal, 1760», *Canadian Collector* (jan.-fév. 1981).

<sup>5</sup> Londres, P.R.O., High Court of Admiralty 32, liasse 165, papiers saisis à bord de l'*Aurore* et 243, papiers saisis sur le *Soleil*.

cargaisons expédiées en 1760. La comparaison de ces cargaisons avec les produits qui entraient généralement dans le commerce France-Nouvelle-France de 1750 à 1760 permet également d'esquisser une réponse aux interrogations soulevées par les fouilles archéologiques et par l'implication de Cadet dans cette expédition.

### *Les envois de 1760*

Avec la capitulation de Québec, en septembre 1759, la Nouvelle-France, prise dans un étau militaire et réduite à un espace qui s'étend de la rivière Jacques-Cartier au lac Ontario, est matériellement très affectée<sup>6</sup>. C'est un pays assiégé par la faim. Les quatre années de guerre que la colonie vient de vivre ont considérablement affecté les rendements agricoles en détournant des centaines de colons de la culture des terres pour participer à des opérations militaires. La guerre provoque un afflux démographique considérable de soldats, d'Acadiens et d'Amérindiens que le gouvernement doit nourrir à même des récoltes plutôt faibles. Des conditions climatiques défavorables et des méthodes de culture provoquant l'épuisement des sols<sup>7</sup> n'aident pas la cause des approvisionnements agricoles canadiens. La Nouvelle-France a donc besoin de secours à la fois en vivres, en armes et en soldats.

Chargé de l'approvisionnement gouvernemental au Canada, le munitionnaire Joseph Cadet adresse en octobre 1759 une demande d'aide à son correspondant bordelais, Pierre Desclaux. Il commande uniquement des vivres, et les quantités demandées sont impressionnantes. Cadet réclame des farines, des salaisons, des légumes, des produits d'assaisonnement, du beurre et des boissons. L'article le plus important de la commande est celui des farines avec 50 000 barils de 180 livres chacun<sup>8</sup>. Les farines représentent un encombrement de 6 250 tonneaux<sup>9</sup>, soit un peu plus que tous les barils de farine expédiés au Canada, en 1758 et 1759, alors que le fleuve Saint-Laurent était encore sous contrôle français. L'encombrement total, si Desclaux expédie tous les vivres demandés, doit être de 10 840 tonneaux dont 672 en boissons. Les boissons représentent six pour cent des cargaisons. Le tonnage moyen des navires expédiés vers le Canada de 1755 à 1760, était de 220

<sup>6</sup> France, AN, AE, *Mémoires et documents*, vol. 25, fol. 4.

<sup>7</sup> A.J.E. Lunn, «Economic Development in New France, 1713-1760», thèse de doctorat, McGill University, Montréal, 1942. Madame Lunn consacre le troisième chapitre de sa thèse aux méthodes de culture des Canadiens.

<sup>8</sup> A. Doughty et G. Parmelee, ed., *The Siege of Quebec and the Battle of the Plains of Abraham*, (5): 348.

<sup>9</sup> Notre calcul de l'encombrement est basé sur une équivalence de huit barils de farine au tonneau, et de vingt ancras d'eau-de-vie au tonneau. Londres P.R.O. HCA 32, liasse 165: État de cargaison de l'*Aurore*.

tonneaux<sup>10</sup>; il faudrait donc environ 50 bâtiments pour remplir la commande de Cadet. En 1759, le Canada n'avait reçu qu'une vingtaine de navires chargés de 6 000 tonnes de marchandises. Ces cargaisons représentaient 80 jours d'approvisionnement<sup>11</sup>. Compte tenu des circonstances, la demande de Cadet était fort imposante mais ne satisfaisait les besoins canadiens que fort provisoirement.

Les autorités canadiennes font également parvenir des demandes d'aide à la métropole. Elles demandaient, entre autres, une flotte pouvant transporter 4 000 hommes de troupe, 50 000 quarts de farine, 20 000 quarts de lard, 24 canons, des marchandises de traite et de l'habillement pour les soldats<sup>12</sup>. Cette flotte nécessiterait une escorte de cinq à six vaisseaux de guerre. Les vivres demandés s'apparentent en quantité et nature à la commande de Cadet. Les 4 000 hommes de troupe demandés représentaient huit bataillons, soit le total des bataillons passés au Québec en 1755, 1756 et 1757. Demander une escorte de cinq ou six vaisseaux de guerre, après la toute récente et cruelle défaite de la marine française à la bataille des Cardinaux, le 20 novembre 1759, et alors que seulement deux frégates sont venues au Canada en 1759, c'était sans doute beaucoup exiger.

La métropole ne pouvait que sursauter devant les demandes canadiennes évaluées à 8 000 000 de livres. C'était à peine 130 livres par habitant mais en décembre 1759, le ministre Berryer n'obtenait que 30 000 000 pour tous les services de la Marine, dont 21 000 000 pour des obligations déjà contractées<sup>13</sup>. Les demandes canadiennes doivent être analysées dans cette perspective budgétaire. Et parce qu'il manque de fonds, le ministre limite à 2 000 tonnes d'encombrement les cargaisons dont il accepte d'acquitter le fret. L'envoi de soldats est réduit à 400 personnes. La réponse métropolitaine représentait cinq fois moins de marchandises et dix fois moins d'hommes que le contenu des demandes originales. L'effort était minime, mais peut-être compréhensible.

Les 2 000 tonnes autorisés par le Roi furent donc répartis sur six bâtiments armés à Bordeaux. Selon les relevés faits par Maupassant et Beattie, les cargaisons incluaient, entre autres, 6 500 barils de farine, 3 400 quintaux de viande ou 1 700 barils; ces auteurs ne mentionnent pas de boissons. Ces vivres représentaient à eux seuls un encombrement d'environ 1 000 tonnes ou 50%

<sup>10</sup> J.S. Pritchard, «Ships, Men and Commerce: A Study of Maritime Activity in New France», thèse de doctorat, University of Toronto (1971), 502.

<sup>11</sup> Guy Frégault, *La guerre de la Conquête*, 330.

<sup>12</sup> France, AN, Colonies, C<sup>11</sup>A, vol. 105: fol. 267-69.

<sup>13</sup> Guy Frégault, *op. cit.*, 370-371.

du tonnage autorisé. Il faudrait ajouter à cela 200 tonneaux en couvertes et quincaillerie pour les Amérindiens; ces cargaisons comprenaient également 10 500 paires de souliers, 2 400 fusils, 6 000 boulets de 12 à 4 livres, 6 000 bombes de 12 à 6 livres, 15 milliers de poudre. Il est impossible d'évaluer exactement l'encombrement que représentent toutes ces marchandises et de savoir si les 2 000 tonneaux de marchandises furent embarqués au complet. Selon une lettre du ministre de la Marine, les cargaisons rassemblées à Bordeaux atteignaient 2 189 tonneaux<sup>14</sup>. Des coupures s'imposaient. Les armateurs firent enlever 1 104 barils de farine du *Soleil*, de la *Fidélité* et du *Machault*; ces farines représentaient un encombrement d'environ 140 tonneaux en moins, ce qui diminuait d'autant les envois vers le Canada.

Les états de cargaison, conservés pour le *Soleil* et l'*Aurore*, permettent d'établir assez exactement l'encombrement de ces deux navires. D'après les données inscrites au tableau, les cargaisons représentent à bord de chacun des navires 84% de l'encombrement total des cales de ces bâtiments. Dans les deux cargaisons, les comestibles représentent 71 et 78% de l'encombrement des cales, soit l'élément le plus important de l'affrètement. Les boissons se chiffrent à un mince 8% des envois totaux. Des textiles, des pièces d'habillement, des armes, de l'outillage et des ustensiles complètent les cargaisons. La distribution à peu près identique des diverses marchandises sur les deux navires est remarquable. Les soldats, pour leur part, étaient aussi répartis assez également. L'*Aurore* et le *Soleil* en comptaient respectivement 64 et 63. Les autorités avaient exigé que les armateurs effectuent une telle répartition<sup>15</sup>.

Comme le *Soleil* et l'*Aurore* furent armés par deux groupes distincts, la répartition des marchandises devait être assez bien faite à travers toute la flotte. En évaluant à 84% l'encombrement des cargaisons sur les six navires, nous ne pensons pas être loin de la réalité. Les six navires représentent une jauge totale de 2 424 tonneaux et, si l'on applique aux six un encombrement de 84%, les cargaisons occupent aux environs des 2 000 tonneaux autorisés. Cet encombrement inclut un fort pourcentage de vivres. Les quantités sont limitées certes, mais, à l'intérieur des expéditions, la métropole respecte un ordre de grandeur souhaité au Canada.

Selon les états de cargaison les farines étaient de première et seconde qualité, et les boissons contenaient deux fois plus de vin que d'eau-de-vie. Les viandes, malheureusement, contenaient beaucoup de déchets; les soldats et les Acadiens s'en plaindront à

<sup>14</sup> France, AN, Colonies, B, vol. 112: fol. 93 et 121.

<sup>15</sup> France, AN, Colonies, B, vol. 112: fol. 69-70.

Ristigouche. Dès février 1760, le ministère de la Marine appréhendait que certains barils de viande puissent être avariés<sup>16</sup>, et malgré les demandes de vérification, les corrections ne furent pas faites. Les inspections ne devaient pas être très efficaces, ou l'honnêteté de certains fonctionnaires était douteuse. Les textiles envoyés au Canada sont des couvertes et du matériel à l'aune: du drap et de la toile. Les pièces d'habillement semblent de nature plutôt militaire et consistent surtout en chapeaux, bas et souliers, galons et lacets. En plus de 11 caisses de fusils et d'un peu de munitions, les deux cargaisons de ces navires contenaient également quelques outils pour charpentiers et des chaudrons de différente grandeur.

### L'encombrement des cargaisons de l'*Aurore* et du *Soleil*

	<i>Aurore</i> (450 tx)		<i>Soleil</i> (350 tx)	
	Tonnage	Centile	Tonnage	Centile
Farine	175	46%	137	46%
Boissons	31	8%	26	8%
Viandes	63	17%	69	24%
Vivres — total	269	71%	232	78%
Textiles	39	10%	10	3%
Habillement	11	3%	8	2,5%
Munitions	49	13%	43	15%
Outillage	4	1%	1	0,5%
Ustensiles	8	2%	2	1%
Marchandises sèches — total	111	29%	64	22%
Vivres et marchandises sèches	380	100% (84%)	295	100% (84%)

Les acquits à caution ou permis de sortie des deux navires indiquent qu'ils transportaient aussi d'autres marchandises en plus de celles inscrites à l'état de cargaison. Ces marchandises incluaient les vivres de l'équipage et des objets nécessaires à la bonne manoeuvre des bâtiments, comme de l'étope, du brai, de la toile à voile, des cordages. On y trouve également de l'osier, des feuillards pour fabriquer des tonneaux, du sel et, sur le *Soleil* une futaille de verres à boire. Ces objets faisaient partie des victuailles de ces navires. Les 400 tonneaux d'encombrement ou d'espace encore disponible devaient être bien remplis. L'acquit à caution de l'*Aurore* mentionne également des cartes à jouer, des barils de riz, des souliers de femme, des mouchoirs de fil. Ces marchandises, en

<sup>16</sup> France, AN, Colonies, B, vol. 112: fol. 43.

quantités limitées, ne font pas partie des victuailles de l'*Aurore*. Il s'agissait probablement de la pacotille attribuée au capitaine.

Les bâtiments de commerce transportaient souvent de la pacotille au XVIII<sup>e</sup> siècle. Il y eut celle du capitaine de l'*Aurore*, en 1760; et J.-C. Panet en mentionne à bord des navires de la flotte venue à Québec en 1759<sup>17</sup>; ces pacotilles semblent alors la propriété de marchands de Québec. Ces exemples permettent de définir deux types de pacotilles. Dans le premier cas, un armateur permet aux officiers de son bâtiment d'embarquer gratuitement des marchandises. En vendant ces articles, les officiers peuvent augmenter leurs revenus. La pacotille peut consister également en des marchandises chargées par des particuliers pour être livrées à des amis ou vendues à commission par les officiers du bâtiment. Les expéditeurs paient alors le fret aux armateurs; les marchands forains, actifs en Nouvelle-France, utilisaient ce procédé pour obtenir leurs marchandises. Dans une variante de ce deuxième type de pacotille, les propriétaires qui affrétaient leurs bâtiments à l'État ou à d'autres particuliers se réservaient habituellement une partie de l'espace pour y charger leurs propres marchandises.

Selon l'historien J. Cavignac, les marchandises que les officiers pouvaient embarquer pour commercer à leur compte ne représentaient que de petites quantités dont ils ne pouvaient espérer que peu de profit<sup>18</sup>. En 1758, lorsque Joseph Cadet engagea Jacques Kanon pour commander l'expédition qui amènera une vingtaine de navires à Québec l'année suivante, le munitionnaire accordait à son futur chef d'expédition 50 tonneaux de fret gratuit, à répartir sur les bâtiments de la flotte<sup>19</sup>. Kanon devait aussi commander l'expédition de 1760 et avait certainement obtenu à nouveau du fret gratuit. La Giraudais, second et remplaçant de Kanon, dut sans doute recevoir des privilèges comparables pour commander le *Machault*. Le second type de pacotille était beaucoup plus volumineux. Selon le commissaire-ordonnateur, Le Normant de Mézy, les pacotilles amenées à Louisbourg à la fin des années 1730 correspondaient environ au quart des cargaisons<sup>20</sup>. L'historien Butel affirme, pour sa part, que, vers 1780, dans les bâtiments affrétés par le Roi, «les armateurs gardaient libre ¼ du tonnage de chaque navire pour leurs propres expéditions»<sup>21</sup>.

<sup>17</sup> Londres, P.R.O., HCA, 32, liasse 165. Papiers capturés à bord de l'*Aurore*. J.-C. Panet, «Journal du siège de Québec», *Manuscripts relating to the early history of Canada* (Québec 1875).

<sup>18</sup> Jean Cavignac. *Jean Pellet commerçant de gros 1694-1772* (Paris, 1967), 67.

<sup>19</sup> Québec. AN, greffe J.-C. Panet, Acte déposé le 10-08-1758.

<sup>20</sup> C. Moore. «Merchant trade in Louisbourg, Île Royale», thèse de maîtrise, Université d'Ottawa (1977), 26.

<sup>21</sup> Paul Butel, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Îles aux XVIII<sup>e</sup> siècle* (Paris, 1974), 247.



Pour Panet, les pacotilles, en 1759, étaient composées de boissons et de marchandises sèches. Jean Cavignac estime, quant à lui, que les pacotilles «expédiées par de petits négociants sur des vaisseaux qui ne leur appartenaient pas ou emportées par les membres des équipages, étaient formées surtout d'articles manufacturés»<sup>22</sup>. Les divers exemples de pacotillage que nous avons relevés, indiquent qu'elles se composaient en général de vivres, de boissons, d'objets utilitaires comme du savon, de la chandelle ou de la vaisselle. La *Pénélope*, un navire de 200 tonneaux armé pour Louisbourg en 1757, transportait en plus de sa cargaison une pacotille d'une valeur de 7 000 livres environ<sup>23</sup>. Elle contenait 108 ancrs de cognac, 60 frequins de beurre, 18 caisses de bougies du Mans, 100 caisses de chandelles moulées d'Irlande et 49 feuillards de bois. La *Jolie Galère*, un autre bâtiment de 200 tonneaux armé également pour Louisbourg et Saint-Domingue, avait lui aussi une pacotille faite de salaisons et farines appartenant à l'armateur et, à moitié profit avec le capitaine, 29 barriques de faïence de Nevers, deux barriques de faïence de Rouen, cinq caisses contenant des verres à boire, de la faïence fine d'Angleterre et un quart de gobelets en cristal<sup>24</sup>. On pourrait l'écouler à Louisbourg comme à Saint-Domingue.

Les barriques et caisses de faïence à bord de la *Jolie Galère* encombraient approximativement une dizaine de tonneaux seulement. L'encombrement de toutes ces barriques de faïence n'était pas très volumineux, mais la quantité de pièces transportées était par contre assez impressionnante. Le contenu de ces barriques de vaisselle était évalué en grande majorité entre 22 et 24 livres. Quelques-unes, particulièrement celles contenant des verres de cristal, des plats de service, pouvaient atteindre des prix plus élevés montant parfois jusqu'à 78 livres. La documentation consultée indique surtout que les pacotilles étaient composées de produits s'écoulant facilement dans les colonies. Les quantités expédiées étaient quand même limitées et les marchands pouvaient parfois exporter quelques objets de luxe. Ils pouvaient investir dans de telles exportations sans risque de se ruiner.

Sur l'*Aurore* et le *Soleil*, et probablement à bord des quatre autres bâtiments de l'expédition de 1760, les cargaisons du Roi occupaient 84% du tonnage disponible. Le reste de l'espace était

<sup>22</sup> F. Pariset, *Bordeaux au 18<sup>e</sup> siècle* (Bordeaux, 1968), 225.

<sup>23</sup> Londres, P.R.O., HCA 32, liasse 234-2. Papiers saisis à bord de la *Pénélope*.

<sup>24</sup> Londres, P.R.O., HCA 32, liasse 203. Papiers saisis à bord de la *Jolie Galère*. Une barrique pouvait contenir, à titre d'exemple, quatre douzaines d'assiettes, 12 écuelles, 51 pots à eau de différentes grandeurs, six tasses à café, 12 gobelets à anse, six chandeliers, quatre bénitiers, deux beurriers, un sucrier, quatre salières, un réchaud, cinq saladiers, deux saucières, un huilier garni, un écritoire, deux plats à barbe, huit pots de chambre.

donc réservé aux vivres de l'équipage et à la pacotille. Il peut paraître un peu surprenant qu'en une année aussi difficile, des armateurs réservent de l'espace pour expédier leurs pacotilles. Il faut observer cependant que la commande royale de 2 000 tonneaux de marchandises pouvait être remplie sans que les envois de pacotille ne lui nuisent. Les instructions données au capitaine de l'*Aurore* lui ordonnaient de se rendre, après son déchargement, au Canada et à Saint-Domingue, y prendre une cargaison de retour. La pacotille pouvait très bien servir à acheter cette cargaison. De toute évidence l'expédition de pacotille fut un procédé commercial courant tout au long de la guerre de Sept ans. Sur 43 navires en route pour Louisbourg et capturés par la marine royale anglaise, au moins 12 d'entre eux transportaient de la pacotille<sup>25</sup>. Des bâtiments, affrétés par le Roi pour transporter des soldats et des cargaisons de vivres et de munitions à Louisbourg, en apportaient. La *Pénélope*, la *Jolie Galère*, le *Port au Prince*, des navires de 200 tonneaux, avec leurs cargaisons de 130-150 tonneaux, étaient dans cette situation. Le *Chariot Royal*, une flûte appartenant au Roi, transportait également de la pacotille<sup>26</sup>. Les armateurs de 1760 n'innovaient donc point et la présence de vaisselle dans les vases de la Ristigouche s'explique un peu mieux, d'autant plus qu'une partie de ces pièces pouvait également provenir des bâtiments anglais capturés à l'entrée du golfe Saint-Laurent.

### *Les échanges commerciaux*

En 1760 les secteurs expédiés vers le Canada furent placés à bord de six navires au tonnage imposant certes, mais six navires uniquement. L'expédition originait, de plus, de Bordeaux. De l'avis de plusieurs historiens, les relations étroites existant entre certains négociants bordelais et la clique qui contrôlait l'économie de la Nouvelle-France expliqueraient la prééminence prise par Bordeaux dans le commerce France-Canada et, conséquemment l'origine de l'expédition de 1760. Cette explication, pour plausible qu'elle soit, ne nous apparaît pas complètement satisfaisante. Pour expliquer la dimension de cette expédition et son origine, il semble utile d'analyser le trafic des bâtiments commerciaux entre la France et le Canada tout au long de la décennie précédant la conquête du Canada et d'y situer le rôle joué par Bordeaux. Dans un mémoire remis à Choiseul, en 1761, la Chambre de commerce de Guyenne signale qu'en temps de paix, la France envoie normalement au Canada 60 bâtiments de commerce et 150 morutiers.

<sup>25</sup> Londres, P.R.O., HCA 32, liasses 163-254.

<sup>26</sup> Londres, P.R.O., HCA 32, liasse 178 pour le *Chariot Royal* et 234-1 pour le *Port-au-Prince*.

«Le chargement de ces 60 vaisseaux était composé de vin, eau-de-vie, de draperies fines et communes, de soieries, de dorures et généralement de tous les objets de luxe; on en peut évaluer le capital à 10 millions et à 2 le profit qui en résultait.»<sup>27</sup> Le volume du trafic et la composition des cargaisons étaient-ils bien différents pendant la guerre?

Selon des données établies à partir des registres de départ dans les ports français, 207 bâtiments de commerce furent armés à destination de Québec de 1755 à 1760<sup>28</sup>. Le trafic enregistré pendant ces six années de guerre est légèrement plus élevé que le trafic connu de 1749 à 1754, six ans d'une paix relative. Pendant cette dernière période 176 navires quittent les ports de France pour Québec<sup>29</sup>. Considérée globalement, la guerre ne diminue donc pas le trafic maritime, et ce malgré un coup de force en 1755 qui avait permis à l'Angleterre de s'emparer de 300 navires français de commerce et de pêche avant même toute déclaration de guerre<sup>30</sup>. Les données sont moins simples si l'on considère les ports individuellement. Les départs de La Rochelle, par exemple, baissent en effet de 70 pour la période 1749-1754, à 40 pendant les années de guerre. À Bordeaux, au contraire, le trafic augmente de 95 à 127 pour les mêmes périodes. En considérant les échanges commerciaux pour l'ensemble de la Nouvelle-France, le chiffre des départs est de 291 pour la période 1749-1754, et d'au moins 247 pour la période 1755-1760<sup>31</sup>. Ce dernier chiffre n'inclut pas les départs pour Louisbourg en provenance des ports autres que Bordeaux et La Rochelle. Pour la période 1749-1754, les départs de ces ports ne dépassent pas 12% de l'ensemble. Aucune donnée ne permet de croire à une hausse substantielle pour la période suivante, d'autant plus que les départs des ports autres que La Rochelle et Bordeaux pour Québec ne représentent que 15% de l'ensemble. Selon toutes probabilités, le trafic est légèrement inférieur en temps de guerre. L'hypothèse de départ est donc sensiblement modifiée lorsque l'on considère un ensemble plus grand.

Au cours des années 1749-1754, on estimait à environ 420 le nombre de départs annuels de bâtiments pour le commerce colonial de la France<sup>32</sup>. Ce chiffre comprenait les départs pour les îles de

<sup>27</sup> «Lettre de la Chambre de commerce de Guyenne au duc de Choiseul: 22-12-1761», *RAPQ* (1924-1925): 223.

<sup>28</sup> J.S. Pritchard, *op. cit.*, 501.

<sup>29</sup> J.S. Pritchard, *op. cit.*, 490, 492 et France, AD, Gironde, C, vol. 1638.

<sup>30</sup> P.H. Bouille, «Patterns of French Colonial Trade and the Seven Years' War», *Histoire sociale*, VII, 13 (1974): 52.

<sup>31</sup> France, ACM, La Rochelle, vols. 251-259; AD Gironde, 6B, vol. 101-102.

<sup>32</sup> France. AD, Gironde, C, vol. 1638.

Saint-Domingue et la Martinique, pour l'Amérique du Nord, le commerce négrier; il excluait les pêcheries. La Chambre de commerce de Guyenne évaluait à 60 le nombre de navires qui quittaient la France à destination de la Nouvelle-France, soit environ 14%. Selon une autre source documentaire<sup>33</sup>, ce pourcentage baisse à 12. Dans l'ensemble du commerce colonial français, le commerce avec la Nouvelle-France ne représente donc qu'un mince 12 à 14%. Pour la France l'intérêt commercial de sa colonie nous apparaît considérablement limité et nous doutons fort que la guerre ait amélioré le sort de la Nouvelle-France. Les variations dans le niveau des échanges ne l'indiquent pas de toute façon.

Si le trafic semble plutôt diminuer, la situation est bien différente dans le domaine du tonnage, donc de la quantité de marchandises transportées. Et pour James Pritchard, les années de guerre entre 1755 et 1760 sont témoins d'une hausse considérable dans le volume des marchandises exportées au Canada<sup>34</sup>. L'augmentation serait d'environ 15 000 tonneaux pour les deux ports de la Rochelle et de Bordeaux pendant la période 1755-1760, par rapport aux six années antérieures. L'augmentation du tonnage n'est vraie cependant que dans le cas de Bordeaux, car il diminue d'environ 30% à La Rochelle. Le tonnage moyen des navires, pour sa part, est de 175 tonneaux à La Rochelle et de 178 à Bordeaux entre 1749 et 1754. Pendant la guerre, le tonnage moyen demeure sensiblement le même à La Rochelle, avec 171 tonneaux, mais il y a nette progression à Bordeaux où le tonnage moyen monte à 246. Bordeaux prend donc un rôle de premier plan à la fois dans le trafic et dans le tonnage moyen des navires en route pour Québec.

Les données sur le trafic n'enregistrent cependant que les seuls départs de France, non les arrivées à Québec. Il est impossible en effet de connaître précisément combien de navires atteignent leur destination. Un inventaire rapide des papiers saisis à bord de navires capturés par la marine anglaise pendant la guerre de Sept ans révèle qu'au moins 43 navires en route pour Québec, et autant se dirigeant vers Louisbourg<sup>35</sup>, furent arraisonnés pendant cette période. Ces prises limitaient d'autant le volume réel des échanges, à la fois au niveau des bâtiments comme du tonnage des marchandises. Si la diminution générale du trafic, liée à toutes les captures effectuées par l'Angleterre, peut expliquer le caractère restreint de l'expédition de 1760, comment par ailleurs comprendre la hausse du nombre de départs et du tonnage moyen pour le seul port de Bordeaux?

<sup>33</sup> J.S. Pritchard, *op. cit.*, 490-492 et AD, Gironde, C, vol. 1638.

<sup>34</sup> J.S. Pritchard, *op. cit.*, 473-474.

<sup>35</sup> Londres, P.R.O., HCA, 32, liasses 163-254.

Dans les années précédant la guerre de Sept ans, le port de Bordeaux occupait environ 40% du trafic marchand français vers l'Afrique et les Amériques avec 166 des 420 départs annuels. Cette participation importante de Bordeaux dans le commerce colonial en général éclaire mieux son implication majeure dans le trafic maritime avec la Nouvelle-France qui passe de la moitié avant la guerre aux deux tiers pendant le conflit. Les historiens Cavignac et Pariset estiment que les comestibles constituaient un élément capital, sinon essentiel, du trafic bordelais d'exportation vers les colonies. Ces denrées se divisaient en trois grandes catégories: vins, farines et salaisons. Vers 1720, ces exportations de vivres représentaient environ les trois quarts de la valeur des cargaisons. Les navires transportaient également divers articles manufacturés; les bâtiments bordelais qui se rendaient aux colonies chargeaient surtout «des tissus, vêtements, bas, chapeaux, souliers, fers, clous, quincaillerie, outils, armes et munitions, matériel de sucrerie, cordage, savon, chandelles, etc»<sup>36</sup>.

Bordeaux doit sa prépondérance agricole à sa production viticole et à son arrière-pays agricole. Bordeaux exporte son vin vers l'Angleterre et en retire des tabacs et des lards salés qu'il réexporte en partie vers les Antilles. La région bordelaise expédie également aux Îles des farines tirées de l'intérieur ou obtenues de Bretagne par cabotage. Avec moins de 15% de tout le trafic commercial français dirigé vers la Nouvelle-France, tel qu'établi plus haut, le trafic bordelais était surtout dirigé vers les Antilles. Les Îles avaient besoin des produits des cultures vivrières européennes qu'elles échangeaient contre leurs cultures industrielles. Les barils de farine et les quarts de lard sont des contenants pesants et encombrants qui exigent des bâtiments au fort tonnage pour les transporter. Avec ces exportations aux Antilles, Bordeaux était particulièrement bien placé pour ramener en France les produits lourds antillais qu'étaient le sucre et le café<sup>37</sup>.

En dehors des périodes de conflit, les exportations françaises vers la Nouvelle-France étaient surtout constituées, selon la Chambre de commerce de Guyenne, de boissons, d'articles manufacturés et d'objets de luxe. La politique mercantiliste suivie par la France et signalée par tous les historiens qui ont étudié le commerce France-Canada, exigeait également que l'on expédie surtout des produits manufacturés au Canada. Doté d'une certaine agriculture, le Canada était parfois en mesure d'exporter des farines vers les Antilles et Louisbourg. Selon Paul Butel, «les navires bordelais trouvaient dans leurs ventes de Québec et Louisbourg l'oc-

<sup>36</sup> F.G. Pariset, *op. cit.*, 225-226.

<sup>37</sup> F.G. Pariset, *op. cit.*, 208-211.

casation d'un fructueux trafic triangulaire»<sup>38</sup>. Ils y vendaient des produits manufacturés, des textiles et des draperies agenaises entre autres; ils rembarquaient du bois et des morues pour les Antilles et, de là, rentraient à Bordeaux chargés de sucre et de café. À défaut de pouvoir établir des statistiques précises sur la composition des cargaisons destinées au Canada, les données recueillies jusqu'à présent indiquent une nette prédominance des articles manufacturés dans les exportations françaises en temps de paix. Notons également que Bordeaux exporte surtout des produits manufacturés vers le Canada, alors que l'élément dominant de ses exportations en général est celui des comestibles.

Dans son étude sur les activités maritimes en Nouvelle-France, James Pritchard nous donne un tableau des vivres exportés de Bordeaux vers le Canada pendant la guerre. Compte tenu de la participation importante de Bordeaux dans le trafic avec la Nouvelle-France, ces données sont essentielles pour mieux connaître la nature des cargaisons expédiées vers le Canada. Selon ces données<sup>39</sup>, les denrées alimentaires représentent, de 1755 à 1760, 70% des cargaisons.

L'espace occupé par les boissons dans ces envois est très imposant mais le centile des boissons est en baisse constante de 1755 à 1760. Le pourcentage d'occupation des navires par les vivres est, lui, assez variable mais, en chiffres absolus, les envois de vivres sont en hausse jusqu'en 1759. Les cargaisons bordelaises expédiées vers le Canada pendant la guerre de Sept ans semblent se comparer assez bien aux exportations de Bordeaux vers les colonies depuis le début du siècle. La guerre provoque donc un net changement dans la composition des cargaisons destinées au Canada. Les comestibles remplacent les produits manufacturés. L'augmentation du tonnage des bâtiments en route vers Québec était sans doute une conséquence du changement dans la nature des cargaisons, et d'un encombrement plus important.

Des auteurs canadiens, Frégault et Reid<sup>40</sup>, attribuent la prépondérance bordelaise dans le commerce canadien aux liens existant entre la famille des Gradis de Bordeaux et la clique corrompue des Bigot, Bréard et Cadet. Gradis exportait vers le Canada pour une valeur de 500 000 livres en 1755 et pour 2 300 000 en 1758. Les historiens français, Butel et Pariset<sup>41</sup>, affirment pour leur part que

<sup>38</sup> Paul Butel, *op. cit.*, 98.

<sup>39</sup> J.S. Pritchard, *op. cit.*, 501. Le calcul de l'encombrement en tonneaux et les pourcentages sont de nous.

<sup>40</sup> Guy Frégault, *François Bigot, administrateur français*, vol. 2 et A.G. Reid, «General Trade between Quebec and France during the French Regime», CHR, 34 (1953): 23.

<sup>41</sup> P. Butel, *op. cit.*, 171; F.G. Pariset, *op. cit.*, 236.

la maison Gradis prend une importance considérable dans les années 1750, grâce à la réalisation des contrats du Canada ou des commandes passées par ceux qui contrôlent le commerce au Canada. La colonie avait besoin de salaisons et de farines, et elle fait appel à Bordeaux parce que c'est la région de France qui, à cause de son réseau commercial et de son arrière-pays, en est la mieux pourvue. Des bâtiments au fort tonnage étaient nécessaires pour transporter ces farines et Bordeaux en possédait un grand nombre. Les liens entre Gradis, Bigot et Cadet, apparaissent donc accessoires pour expliquer le rôle de Bordeaux dans le commerce canadien. Les liens d'amitié jouent peut-être, mais ils ne sont pas les facteurs uniques des relations commerciales Bordeaux-Canada.

### *Conclusion*

Replacée dans tout ce contexte, l'expédition de 1760 de six bâtiments au fort tonnage, de Bordeaux au Canada, est plus facile à comprendre. Avec les vivres, les navires et les armateurs qu'il possédait, Bordeaux était le port le mieux préparé pour répondre aux demandes canadiennes. En 1760, les armateurs bordelais semblent respecter leur contrat avec le gouvernement. Ils expédient les 2 000 tonneaux de marchandises requises par le Roi. Constituées aux trois quarts de comestibles, qui furent en majeure partie distribués aux Acadiens et Micmacs de Ristigouche, ces marchandises répondent à des besoins essentiels. La réponse métropolitaine aux demandes canadiennes était malheureusement insuffisante. Les envois de vivres étaient coupés par cinq et le contingent d'hommes par dix. Avec une augmentation très substantielle de sa population, coïncidant avec un recul marqué de sa production agricole, le Canada était affamé.

De toute évidence les navires armés en 1760 transportaient également de la pacotille. C'était là un usage normal même en temps de guerre. Ces pacotilles étaient constituées surtout d'objets utilitaires à écoulement facile. Même si le contenu de certaines barriques pouvait être impressionnant, l'encombrement des pacotilles était limité. Retrouver de la vaisselle, même dans une expédition de secours, ne doit pas trop surprendre. Les prix indiqués pour ces marchandises en font des objets d'usage courant, sauf peut-être pour certaines pièces en porcelaine. Cette vaisselle, d'ailleurs, n'était pas nécessairement toute destinée au Canada.

Tout au long de la guerre, les envois vers le Canada consistèrent surtout en des produits comestibles encombrants, d'où la nécessité de navires au tonnage plus élevé, alors qu'auparavant, on y exportait surtout des produits manufacturés. Cette orientation des exportations vers les comestibles rendait sans doute plus nécessaire l'inclusion de produits manufacturés dans les pacotilles. Ristigouche respecte les lois du marché.