

Bulletin d'histoire politique

Épisodes corsaires en Nouvelle-France, étude préliminaire des aspects sociaux et politiques, 1688-1762

Deuxième partie

Gilles Piédalue



Volume 7, numéro 2, hiver 1999

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1060323ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1060323ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Bulletin d'histoire politique
Comeau & Nadeau Éditeurs

ISSN

1201-0421 (imprimé)

1929-7653 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Piédalue, G. (1999). Épisodes corsaires en Nouvelle-France, étude préliminaire des aspects sociaux et politiques, 1688-1762 : deuxième partie. *Bulletin d'histoire politique*, 7(2), 98–106. <https://doi.org/10.7202/1060323ar>

Tous droits réservés © Association québécoise d'histoire politique; VLB Éditeur, 1999

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

Épisodes corsaires en Nouvelle-France, étude préliminaire des aspects sociaux et politiques, 1688-1762

(deuxième partie)

Gilles Piédalue
Université du Québec à Montréal

La guerre de course en Nouvelle-France, deuxième époque, 1744-1762

Les conséquences de la guerre de Succession d'Espagne en Amérique sont désastreuses pour la Nouvelle-France. Plaisance doit être évacuée vers l'Île du Cap-Breton et la France ne conserve à Terre-Neuve que quelques postes saisonniers. La Baie d'Hudson passe aussi sous contrôle anglais. En Acadie, la France ne garde que les îles du Cap-Breton et Saint-Jean, les côtes du Nouveau-Brunswick et de la Gaspésie. La Baie Française ainsi que presque toute la façade atlantique de la Nouvelle-Écosse passent à l'Angleterre.

Les intérêts des Canadiens et des métropolitains dans la pêche côtière et hauturière ont été durement touchés par le règlement du conflit. Plusieurs Canadiens quittent la colonie pour s'établir en France ainsi que la plupart des administrateurs d'Acadie et de Terre-Neuve. Les armateurs métropolitains réduiront de beaucoup leurs activités dans la colonie. En Nouvelle-France, l'activité portuaire connaîtra un net ralentissement entre 1713 et 1725. Dans les années de guerre qui suivront, de 1744 à 1763, l'activité corsaire se concentrera autour de Louisbourg, dernier endroit où les intérêts dans la pêche et le commerce entre l'Europe et les Antilles concentraient encore un capital suffisant pour armer en course.

Gouvernement de l'Île Royale (Louisbourg), la dernière base en eaux libres

Louisbourg joue un rôle de premier plan dans la défense des zones de pêche, du golfe Saint-Laurent et des convois en transit dans l'Atlantique-Nord. La place sera conquise deux fois au cours de la seconde période, en 1745 et en 1758. La France tentera plus d'une fois de reprendre la forteresse, mais sans succès. En 1745, l'escadre de secours de Perrier Du Salvert est forcée de faire demi-tour. L'année suivante, une tempête disperse la flotte du Duc d'Anville. Olabaratz, le

célèbre corsaire de Louisbourg, sera de chacune de ces tentatives. Il commandait une frégate dans l'escadre du Duc d'Anville.

Comme à Port-Royal, les gouverneurs de Louisbourg devaient faire appel aux corsaires pour mener la guerre et défendre la ville. Dès le début de la guerre de Succession d'Autriche en 1744, le gouverneur LePrévost Duquesnel prendra l'initiative du combat. Il s'empara de Canso mais échoua devant Port-Royal. Il armera lui-même en course pour défendre Louisbourg (la Cantabre et le César). Décédé au moment de l'opération sur Port-Royal, Louis Dupont Duchambon le remplacera. Fin 1744 et début 1745, l'étau se resserre autour de la ville. Jérémie de Méchin, le commandant de la frégate royale l'Ardent, réussit à quitter la ville avec un convoi de 42 navires dont neuf de la Compagnie des Indes⁴⁵. Les navires du roi sont affectés à la défense du port et les corsaires (des Malouins, Morpain, Olabaratz) aux missions de patrouille⁴⁶. La ville tombera malgré tout en 1745 sous les coups de l'imposant corps d'armée levé contre elle en Nouvelle-Angleterre.

Louisbourg formait un bassin de recrutement important avec sa population de marins-pêcheurs. À son apogée, la ville atteignait près de 5000 habitants. Marchands, pêcheurs et corsaires venus des Antilles ou des grands bancs venaient y relâcher pour se ravitailler et renforcer leurs équipages. En temps de guerre, une faction importante de l'élite locale trouvait à investir dans la course. Selon Montcalm, même les petits armateurs de Louisbourg avaient leurs corsaires et en tiraient un abondant butin. Par exemple, on y enregistra 39 prises pour une valeur de 806776 livres entre août 1756 et octobre 1757⁴⁷.

Donnons quelques exemples de ces entrepreneurs. C'est Joannis-Galand d'Olabaratz qui commandait le navire-amiral à Canso. Avant le conflit, Olabaratz pratiquait la pêche commerciale à Louisbourg. Au début de la guerre, il s'était associé à des officiers pour armer en course. Chargé d'abord de missions de patrouille, on l'affecta ensuite aux escadres de secours après la chute de la forteresse en 1745. De retour à Louisbourg en 1748, il remplaça Morpain comme capitaine du port. Après la prise de la forteresse en 1758, devenu fonctionnaire à Bayonne, il sera recruté par Bougainville pour commander trois corsaires sur le lac Champlain.

Corsaire de Port-Royal devenu capitaine du port de Louisbourg en 1716, Pierre Morpain prendra aussi part à l'action en 1744. Il participa à la prise de Canso et commandera en course avec Olabaratz jusqu'à la prise de la forteresse. Mort à Rochefort après une campagne en Louisiane, Olabaratz le remplacera à la capitainerie de Louisbourg en 1750. Né à Larochele, Claude-Elisabeth Denys de Bonnaventure, le fils de Simon-Pierre, commanda les trois navires qui devaient soutenir l'attaque de Port-Royal en 1744. Le rendez-vous manqué avec le groupe d'assaut terrestre commandé par François Dupont Duvivier fit échouer l'opération. De Méchin, qui devait commander le groupe naval à la

place de Bonnaventure, prétexta que la saison était trop avancée pour attaquer la ville. Il préféra rejoindre Morpain en course au large de Louisbourg.

Après le décès de Michel Daccatette en 1745, son fils Michel reprit l'entreprise de pêche à Louisbourg. Comme son père l'avait fait durant les conflits précédents, il arma son navire en course au cours de la guerre de Sept Ans. Installé à Bordeaux après la prise de la ville en 1758, il continua d'armer en course jusqu'à la fin de la guerre. Comme l'avaient fait son père et son grand-père, le fils de Michel Leneuf de Beaubassin commandera aussi en course. Associé aux autres héritiers de Michel Daccatette, Philippe Leneuf armera et conduira en course le *César* en 1744. Il sera affecté l'année suivante à l'escadre Du Salvert. Installé à La Rochelle après 1745, il sera associé à Michel Rodrigue en 1753 dans l'affaire des fortifications de Louisbourg. Établi en France, il s'impliquera dans la course durant la guerre de Sept Ans. Il fit une prise en 1760 alors qu'il commandait le *Tigre* de La Rochelle⁴⁸.

Comme beaucoup d'entrepreneurs-pêcheurs de Plaisance après 1712, Jean-Baptiste Rodrigue s'établira à Louisbourg. Ses trois fils, Michel, Antoine et Pierre prirent progressivement la relève. Installé à La Rochelle après la prise de la forteresse en 1745, Michel avait conservé toutes ses relations d'affaires avec ses frères restés au pays. Ensemble, ils commanderont une flottille de navires de transport, dont plusieurs corsaires durant la Guerre de Sept Ans. Pendant cette période, des capitaines de navires marchands comme Maurice Simonin et Martin Duronca commandèrent en course plusieurs navires. Jean-Baptiste Morin, le second de Simonin en 1756, obtient plusieurs commandements de corsaires vers la fin de la période.

Nombreux furent les capitaines métropolitains qui combattirent en Nouvelle-France. Corsaire très actif dans la Manche au début de la guerre de Sept Ans, Jacques Kanon obtient successivement les grades de lieutenant et de capitaine de frégate pour ses exploits. En 1758, on lui confia un navire du roi pour une mission d'escorte au Canada. Joseph-Pierre Cadet, le munitionnaire du roi au Canada, l'engage pour le retour en France moyennant 200 livres par mois, 50 tonneaux de fret gratuit et 2,5% sur le profit net de chaque prise. L'année suivante, Pierre Desclaux, un associé de Cadet, lui offre le commandement du corsaire le *Machault*. Il escortera à Québec les navires de Cadet. Jusqu'à la fin de la guerre, il commandera en course pour des armateurs de Dunkerque.

À Louisbourg, un grand nombre d'administrateurs, d'officiers d'état-major, de capitaines marchands et d'armateurs étaient étroitement associés dans les activités de course. Mentionnons quelques exemples. Les officiers d'état-major François Dupont Duvivier et son oncle Louis Dupont Duchambon ainsi que d'Olabaratz avaient des parts dans le *Succès*. Navire-amiral de l'expédition contre *Canso*, ce corsaire avait été loué au roi pour 6300 livres par l'intermédiaire du marchand de Louisbourg, Jean-Baptiste Lannelongue. Commandant de

Port-Dauphin au Cap-Breton et fils du gouverneur Louis Dupont Duchambon, Louis Dupont de Vergor avait aussi investi dans la course contre Canso et obtenu une part du butin. Après Canso, le Succès, commandé par Morpain, fut armé en course par le commissaire ordonnateur Bigot et François Dupont Duvivier au coût de 33000 livres. Commandant respectivement le César et la Cantabre, Philippe Leneuf de Beaubassin et Olabaratz s'accordaient sur la répartition du butin que pourrait rapporter leur course commune en 1744. La Cantabre sera malheureusement capturée.

Le groupe formé par Bigot, François Dupont Duvivier, son frère Michel Dupont de Gourville, le gouverneur Jean-Baptiste Le Prévost Duquesnel et Joannis-Galand d'Olabaratz avait armé au moins deux corsaires en 1744. Cette année-là, Bigot possédait des intérêts dans plusieurs corsaires dont les deux cinquièmes de la Cantabre, le quart du Saint-Charles (sur une valeur totale de 850 livres) et le quart du Brador (sur une valeur totale de 43590 livres). L'adjoint de Bigot et son successeur, Jacques Prévost de La Croix, avait aussi investi 500 livres dans la course à ce moment. Même l'ex-secrétaire de Bigot, Jean Laborde avait mis 1000 livres dans le Brador en 1744. Devenu trésorier de la Marine à Louisbourg, Laborde utilisa son poste pour développer ses entreprises commerciales. Propriétaire de plusieurs navires, il en avait au moins cinq en course durant la guerre de Sept Ans. La perte de presque toute sa flottille et son inculpation de corruption dans «l'Affaire du Canada» le ruinèrent définitivement.

Venus de Bayonne, Jean-Baptiste Lannelongue et Bertrand Imbert s'étaient installés à Louisbourg un peu avant 1735. Ils avaient prospéré dans des entreprises communes de pêche et de transport. Les deux associés armèrent en course au moins quatre corsaires durant la guerre de Sept Ans. Cette activité ne leur avait pas toujours été profitable. Par exemple malgré ses deux prises, la course de Simonin sur la Tourterelle en 1756 montra un déficit de 3400 livres après le paiement de l'équipage (1350 livres) et des dépenses générales (4870 livres). L'année suivante, la course de la Capricieuse occasionna une perte de 14711 livres après le règlement de la part de l'équipage. La prise de la ville les força en 1758 à poursuivre leurs activités de course à Bayonne. Malgré les pertes subies durant la guerre, ils purent reprendre la pêche commerciale aux Îles Saint-Pierre et Miquelon.

Les opérations corsaires étaient souvent l'occasion de nombreux conflits, parfois graves. En 1745, la garnison de Louisbourg se mutina. Une des raisons avancées, le butin pris à Canso n'a pas été distribué tel que promis par le gouverneur. Souvent les parties font appel aux tribunaux. A Louisbourg durant la guerre de Sept Ans, plusieurs procès concernant la course impliquaient des armateurs, des officiers-mariniers, des hommes d'équipage et des administrateurs (Imbert, Lannelongue, Simonin, Daccatette, Bigot, etc.).

Gouvernement de Québec, le dernier rempart, le dernier havre

Après chaque prise de Louisbourg, Québec prend la relève comme principal port où relâchent les corsaires. Durant cette période, le rôle de Québec comme centre de ravitaillement et de soutien à la résistance acadienne prend aussi plus d'importance. En Acadie, les activités navales se centrent dans le golfe Saint-Laurent, principalement autour de l'Île Saint-Jean et de la Baie-des-Chaleurs. Par ailleurs, surtout pendant la guerre de Sept Ans, on aura recours à la «petite marine» sur les lacs Ontario et Champlain. Cette flottille se composait d'embarcations légères armées de petits canons, souvent commandées par des capitaines corsaires.

Au cours de cette période, les missions d'escorte et de ravitaillement sont vitales pour la colonie. Escortés des corsaires et des navires du roi, les convois réussissent malgré tout à atteindre Québec (1747, escorteurs corsaires le Dauphin⁴⁹ et la Pupille (capitaine Curodeau,⁵⁰). En 1757, le munitionnaire du roi, Joseph Cadet utilisait des capitaines et des matelots canadiens sur ses ravitailleurs et ses escorteurs (Jean Charbonnel sur la Vénus; Michel Voyer sur l'Amitié; Joseph Massot et son second André Lange sur la Madeleine (une prise achetée 4000 livres en 1756).

À l'occasion, les escorteurs font des prises qu'ils remorquent à Québec afin de les vendre. Au moins trois corsaires malouins sont venus y liquider leurs prises en 1744⁵¹. Commandé par Du Vigneau, le corsaire l'Aurore arrive à Québec avec des prisonniers et des prises en 1746⁵². Durant deux années consécutives, en 1746 et en 1747, un exploit semblable est réalisé par Saliès, le capitaine du navire royal le Castor⁵³. En 1747, le gouverneur La Galissonnière et l'intendant Hocquart parlent de prises et de prisonniers faits par des navires malouins au Petit-Nord (Terre-Neuve); notons aussi la même année la vente probable à Québec de la prise l'Amitié à François Landron⁵⁴. La prise la Révolte en rade de Québec n'a pu être assurée pour la traversée en 1748⁵⁵. Au cours de son second voyage sur l'escorteur le Machault, François Chenard Giraudais aurait liquidé sept prises à Québec pour une valeur de plus de quatre millions de livres (1760). Cette campagne aurait été la plus lucrative organisée par les Malouins durant la guerre de Sept Ans⁵⁶.

Cette guerre sera l'occasion de combats navals sur les lacs Ontario et Champlain. Durant la campagne contre le fort Chouagen en 1756, on soulignera les exploits de la petite marine française sur le lac Ontario, dont une capture⁵⁷. La prise du fort rapportera un butin important dont un certain nombre de chaloupes corsaires⁵⁸. Afin de contrer la progression britannique dans la région du lac Champlain, Montcalm autorisera aussi la construction de corsaires sur le lac. Il recrutera même en France des capitaines comme Olabaratz. Devenu fonctionnaire à Bayonne après la chute de Louisbourg mais attiré par l'appât du gain, Olabaratz accepta le commandement de trois

corsaires sur le lac Champlain en 1759. L'aventure se termina par la déroute du capitaine qui saborda prématurément ses navires au grand désespoir du commandement français.

Durant toute cette période, les administrateurs de Québec étaient préoccupés par le ravitaillement et le soutien de la résistance acadienne. L'exemple de Michel de Sallaberry illustre bien ce type d'activité. Capitaine de la marine marchande impliqué dans le commerce avec les Antilles avant la guerre, Sallaberry sera affecté au ravitaillement durant la guerre de Succession d'Autriche. Armant et commandant son propre navire, il réussira à livrer à Québec des munitions après un détour forcé à la Martinique en 1746. La même année, on le chargea de patrouiller l'entrée du Saint-Laurent et d'approvisionner les Acadiens de la Baie-Verte. Cette dernière mission fut effectuée sur le navire de François Lemaître dit Jugon, navire que l'intendant Hochart avait affrété à Québec. Il alla par la même occasion à la rescousse de l'escadre de secours du Duc d'Anville, gravement avariée par une tempête au large de Louisbourg⁵⁹. A la fin de la guerre, Sallaberry entra dans la marine royale. Durant la guerre de Sept Ans, il commandera des transports du roi et finalement des navires de combat pendant le siège de Louisbourg. C'est un bel exemple de promotion sociale pour un officier de la marine marchande.

Le capitaine Giraudais se distingua aussi dans les missions d'escorte et de ravitaillement. Enseigne et capitaine de prise durant la guerre de Succession d'Autriche, Giraudais commandait l'escorteur le Machault qu'il saborda en 1760 à la Baie-des-Chaleurs. Réussissant malgré tout à gagner Québec, il quittera bientôt pour la France en emportant un important butin et les dépêches du gouverneur Vaudreuil-Cavagnail⁶⁰. Corsaire actif jusqu'à la fin de la guerre, il fera au moins une prise en 1760⁶¹ et trois prises l'année suivante, tous des navires destinés aux Anglais nouvellement installés au Canada⁶².

Après la chute de Louisbourg en 1758, les Acadiens continuèrent de harceler les navires anglais sur de petits corsaires. Par exemple, l'acadien Joseph Dugas obtiendra même une commission de guerre à Québec en 1758. Il poursuivit la lutte jusqu'en 1761 malgré la prise de Québec. Celui-ci possédait avec Joseph Leblanc dit Le Maigre deux chaloupes armées de canons légers.

Bilan des prises, 1744-1762

Pour la guerre de Succession d'Autriche, on estime à 126 le nombre annuel de prises réalisées par les marins français, soit en gros 630 captures en cinq ans de combat. Durant la guerre de Sept Ans, on avance le nombre de 194 prises par an, pour un grand total de 1358 navires capturés. En Nouvelle-France, le nombre de 7 prises faites annuellement vaudrait pour les deux conflits, soit un total de 84 prises effectuées en 12 ans de guerre. Bien qu'approximatif, ce nombre fournit un premier ordre de grandeur.

Une brève conclusion

L'entreprise corsaire est une des principales caractéristiques de la société en temps de guerre au XVII^e siècle et au XVIII^e siècle. De plus, la France semble avoir été la puissance européenne qui encouragea le plus systématiquement la guerre de course. En renonçant à la guerre d'escadre après la défaite de la Hougue, la France adopta par la suite la stratégie corsaire dans la conduite de la guerre navale. La Nouvelle-France n'a pas échappé à cette politique. Malgré les éléments rapportés ici, cette histoire reste à compléter.

Centrées sur l'étude de l'histoire de la vallée du Saint-Laurent, les travaux sur la Nouvelle-France ont jusqu'ici accordé peu d'attention à ce phénomène. L'action se déroule surtout en Acadie, à Terre-Neuve ou à la Baie d'Hudson, dans des régions qui seront sous la domination anglaise dès 1713. Les périodes de guerre sont aussi plus ardues à étudier que les années de paix. Il est plus difficile d'y déceler des constantes ou des tendances lourdes. Par ailleurs, une période de relative tranquillité, comme celle de la paix de Trente Ans (1713-1743), a fait l'objet d'études magistrales. Jusqu'ici, on a rarement tenu compte de l'immense flotte des terre-neuviens français qui ont sillonné durant plus d'un siècle les eaux du golfe Saint-Laurent, des grands bancs de Terre-Neuve et de l'Acadie. Occupée autant à faire la pêche que la guerre, cette armada se muait en une véritable flotte de guerre en période de conflit. Sa présence détermine en bonne partie l'histoire de la façade atlantique à cette époque.

Une documentation fragmentaire et la pratique de déclaration des prises en France viennent aussi masquer l'importance politique et économique de la course en Nouvelle-France. La course est une entreprise aussi coûteuse que risquée, aventure que bien peu d'armateurs d'ici avaient les moyens de soutenir. C'est la thèse de Pritchard⁶³. Cette thèse se fonde en grande partie sur une analyse minutieuse de l'achalandage du port de Québec. Par ailleurs, elle ne tient pas compte de la situation en Acadie et à Terre-Neuve. Il est vrai que les armements en course sont onéreux. Les rares données concernant cette question se rapportent à la course malouine durant la guerre de Sept-Ans. Environ la moitié de ces armements corsaires auraient été déficitaires. La capture des corsaires et l'insuffisance des prises seraient les deux principales causes de déficit. On estime qu'un armement devient profitable lorsqu'un corsaire rapporte en prises au moins l'équivalent de 1,70 fois son propre tonnage. Ainsi, un corsaire de 100 tonneaux devait rapporter au moins pour 170 tonneaux en prises pour couvrir les frais d'affrètement⁶⁴. Ceci s'explique par le fait que le coût moyen d'armement par tonneau était nettement plus élevé que la valeur moyenne des prises et des rançons par tonneau. L'importance de la course dans l'économie de guerre en Nouvelle-France reste à démontrer. Par contre toutes proportions gardées, il n'y a pas de raison de croire que son rôle fut plus limité qu'en France ou que dans les Antilles françaises.

La guerre de course n'était pas menée par des marginaux sans foi ni loi. Elle était conduite et réglée par les plus hautes instances politiques. Son organisation et son financement rassemblaient les différentes factions des élites nationales et régionales. À l'époque, cette forme d'entreprise est une des principales caractéristiques de l'activité marchande en temps de guerre.

L'histoire militaire de la Nouvelle-France est un des rares thèmes qui n'a pas été exploré en profondeur depuis trente ans. Aspect incontournable de la dynamique sociale de l'époque, la guerre envahit périodiquement tout l'espace social et politique. Elle provoque des mutations qui marquent à chaque fois profondément l'évolution sociale et politique. Malgré sa nature préliminaire, il est à souhaiter que cet essai sur la guerre de course puisse stimuler l'intérêt pour l'histoire de la Nouvelle-France et contribuer à une meilleure connaissance de cette période.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

45. ANC. France. *Archives départementales de la Gironde (Bordeaux)*. MG 6 A 17, SER. 6B, Amirauté de Guyenne, *Attributions judiciaires*, vol. 1327. 1745, janvier, 05. PIAF ISN 8799.

46. McLennan, J. S., *Louisbourg from its foundation to its fall, 1713-1758*, Halifax, The Book Room, 1990, p.124.

47. Frégault, Guy, *La Guerre de la conquête*, Montréal, Collection Fleur de Lys, Fides, 1955, p. 205.

48. ANC. France. *Archives départementales de la Gironde (Bordeaux)*. MG 6 A 17. SER. 6B, Amirauté de Guyenne, *Attributions administratives, Édits et arrêts*, vol. 11, fol. 83-83v. 1760, janvier, 23. PIAF ISN 83516.

49. ANC. France. *Archives des Colonies, Correspondance générale, Canada*. MG 1, Série C11A, VoL. 87-1, p. 239-254. 1747. PIAF ISN 53227.

50. *Ibid.*, PIAF ISN 53227.

51. ANC. France. *Archives des Colonies, Correspondance générale, Canada*. MG 1, Série C11A, vol. 93, fol. 363-366v. 1749, octobre, 29. PIAF ISN 59387.

52. *Ibid.*, vol. 85, p. 109-232. 1746. PIAF ISN: 49736.

53. *Ibid.*, PIAF ISN 49736. *Ibid.*, vol. 87-1, p. 295-302. 1747, octobre, 24. PIAF ISN 53232.

54. *Ibid.*, PIAF ISN 53232. *Ibid.*, vol. 93, fol. 363-366v. 1749, octobre, 29. PIAF ISN 59387

55. ANC. France. *Archives départementales de la Gironde (Bordeaux)*. MG 6 A 17, SER. 6B, Amirauté de Guyenne, *Attributions judiciaires*, vol. 1377. 1748, juillet, 10. PIAF ISN 8986.

56. Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XV*, Société Dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1995, p.360 (voir vol. 7, no. 1, p. 82).

57. ANC. France. *Archives des Colonies, Correspondance générale, Canada*. MG 1, Série C11A, vol. 101, p. 63-64. 1756, juillet, 05. PIAF ISN 60428.

58. *Ibid.*, vol. 101, p. 415-426, Lettre de Michel Chartier de Lotbinière au Ministre. 1756, novembre, 02. PIAF ISN 60465.
59. *Ibid.*, vol. 85, p. 109-232. 1746. PIAF ISN 49736.
60. *Ibid.*, vol. 105, p. 567-575. 1760, décembre, 31. PIAF ISN 61116.
61. ANC. France. Archives départementales de la Gironde (Bordeaux). MG 6 A 17, SER. 6B, Amirauté de Guyenne, Attributions judiciaires, vol. 1472. 1760, septembre, 01. PIAF ISN 9349. *Ibid.*, vol. 1470. 1760, juillet, 28. PIAF ISN 9341. *Ibid.*, vol. 1472. 1760, septembre, 05. PIAF ISN 9352.
62. *Ibid.*, Prises, vol. 2006, PIÈCES 2-3. 1761, août. PIAF ISN 82961. *Ibid.*, vol. 2000, pièces 1 à 17. 1761, mai-août. PIAF ISN 82956. ANC. France. Archives départementales de la Gironde (Bordeaux). MG 6 A 17, SER. 6B, Amirauté de Guyenne, Attributions judiciaires, vol. 1479, 1761, juin, 05. PIAF ISN9377. *Ibid.*, Prises, vol. 2009, pièces 1 à 15. 1761. PIAF ISN 82963. ANC. France. Archives départementales de la Gironde (Bordeaux). MG 6 A 17, SER. 6B, Amirauté de Guyenne, Attributions administratives, Édits et arrêts, vol. 11, fol. 174-174v. 1761, octobre, 03. PIAF ISN 83497.
63. Estimation faite à partir de l'analyse des données de Patrick Villiers.
64. Pritchard, J. S., *Ships, men and commerce: a study of maritime activity in New France*, thèse de doctorat, Université de Toronto, 1971, 555 pages.

L'auteur tient à remercier Gilles Janson, archiviste et bibliothécaire à l'Université du Québec à Montréal, et Robert Comeau, professeur au département d'histoire dans la même institution, pour leurs conseils, leur soutien et leurs encouragements.