

BULLETIN DE RECHERCHES

N° 110

Novembre 1979

Le Machault: quelques notes de recherche et documents nouveaux

Ce texte ne se veut pas une nouvelle analyse ou interprétation de l'expédition du Machault et de la bataille de la Baie des Chaleurs en 1760. Cet historique a déjà été fort bien écrit par les Maupassant, Lanctôt, Beattie et Pothier. L'intention, ici, est plutôt de présenter quelques documents que des recherches subséquentes ont permis de découvrir. Ces documents ne viennent en rien modifier les conclusions déjà tirées, ou si peu; ils précisent simplement certaines données et permettent de jeter un éclairage un peu plus direct sur la carrière du Machault, avant 1760. Ces documents nous parlent de structures, de l'architecture de bateaux comme le Machault, des hommes qui manoeuvraient et vivaient sur de tels navires. Ils nous révèlent les implications matérielles et financières des préparatifs d'une expédition navale. Ils permettent enfin de suivre le Machault, depuis sa sortie des chantiers navals bayonnais en 1757 jusqu'à son sabordage et à son enlèvement dans les vases de l'estuaire de la Restigouche en 1760.

Structures*:

On ne saurait bien comprendre une expédition navale, en suivre le déroulement, sans connaître quelque peu les bâtiments qui l'ont rendu possible. Les données techniques sur l'aspect structural du Machault, tout comme sur les navires marchands qu'il escortait en 1760, sont assez limitées. Jaugeant 550 tonneaux environ, le Machault mesurait 108 pieds de quille, portant sur terre, et 32 pieds de largeur.² Il



y avait un faux pont dans la cale, et son tirant d'eau était de 14 pieds $\frac{1}{2}$ chargé et de 9 pieds $\frac{1}{2}$ non chargé. Il était armé de 26 canons, soit 24 de 12 livres de balle sur son pont, et 2 de 6 livres sur le gaillard. Il y avait donc au moins douze sabords percés de chaque côté du navire au niveau du pont. Le Machault était une frégate construite à Bayonne en 1757; ses premiers propriétaires la destinaient d'abord et avant tout à faire la course contre les ennemis de la France. Il s'agissait donc, à cause des lignes élancées de sa coque, d'un navire plus rapide et plus facilement maniable qu'un vaisseau de guerre ou marchand. Par contre, par gros temps, le Machault tenait la mer beaucoup moins bien qu'un vaisseau.

Le Machault fut construit par le charpentier de navire Jean Hargous selon des plans préparés par l'architecte Geoffroy de Bayonne. Si l'on ne possède pas le devis de construction du Machault, l'on dispose par contre d'un autre devis préparé selon les plans du même Geoffroy pour la construction "d'une frégate de 24 canons de 12 livres en une batterie propre pour la course"³ et dont l'exécution fut confiée à Joseph Laporte, maître constructeur de Bayonne, en 1757 par Pierre Antoine Barerce. Il s'agit là, tout probablement du devis de construction du Maréchal de Senne-terre, autre frégate de 550 tonneaux et de 24 canons de 12 livres, construite à Bayonne en 1757. Cette dernière frégate, dont P-A Barerce était propriétaire, accompagnera le Machault à Québec en 1759. Il nous semble assez plausible de croire que la construction du Machault et son aménagement furent faits selon un devis semblable, l'architecte étant le même. On trouve dans ce devis les dimensions des principales pièces entrant dans la construction d'une frégate, les hauteurs de l'entrepont comme des gaillards; on mentionne également certaines essences de bois utilisées comme le chêne pour la coque du navire, les planches de prusse et de sapin pour le pont et le faux pont.

Sur le pont, en plus des canons, on trouve deux cuisines, l'une pour le capitaine et sa table, l'autre pour l'équipage; elles sont sises de chaque côté du navire entre le premier et deuxième sabbord de l'avant, donc sous le chateau. Les officiers majors couchent dans des chambres aménagées sous le gaillard arrière du navire; leurs chambres, comme celle du conseil ou grande chambre aussi à ce niveau, sont toutes plafonnées et lambrissées. La barre du gouvernail est placée dans la grande chambre et deux sabords de retraite y sont également pratiqués. L'entrepont mesure 5 pieds 3 pouces 6 lignes de hauteur "de planche en planche". On trouve à l'arrière la Sainte-Barbe où l'on entrepose les armes sous la surveillance du maître canonier; cet endroit sert également de dortoir à un certain nombre d'officiers mariniens. A l'avant du navire, et séparé par une cloison, on a la fosse aux lions qui sert aussi souvent d'in-

firmerie. Le reste de l'entrepont est utilisé comme dortoir par l'équipage et les soldats qui peuvent se trouver à bord. Ils dorment dans des hamacs suspendus aux baux du pont. Dans la cale, et sous la Sainte Barbe, se trouvent les soutes à pain et immédiatement en-dessous la soute aux poudres. Au centre, au pied du grand mât, on a le puit de la pompe qui sert à évacuer les eaux qui pourraient s'accumuler au fond de la cale. En avant du grand mât se trouve le parquet à boulets; le long de la coque, un corridor est aménagé et permet les inspections et réparations que des accidents pourraient rendre nécessaires.

Bien que le devis préparé selon les plans de Geofroy ne contienne aucune donnée sur l'accastillage, on peut extrapoler les hauteurs atteintes par la mâture d'une frégate comme le Machault en se référant à celles données pour une autre frégate de 26 canons. Il s'agit de la frégate la Dédaigneuse, lancée à Bordeaux en 1766⁴. Les hauteurs mentionnées sont pour le grand mât, incluant mât de hune et perroquet, de 170 pieds, de 162 pieds 4 pouces pour le mât de misaine; le mât d'artimon, avec son mât de perruche, mesurait 114 pieds 1 pouce et le mât de beaupré, avec son bâton de foc, atteignait 88 pieds 6 pouces. Quant aux basses vergues de ces mâts, elles mesuraient respectivement 74 pieds 4 pouces de longueur, 67, 67.9 et 51 pieds. C'est donc à telles hauteurs que devaient grimper les matelots pour se déplacer sur de minces cordages le long des vergues afin de charger les voiles. Et tout cela il fallait le faire même si la mer était grosse, les vents furieux ou si la pluie et le froid faisaient glisser les mains le long des câbles.

Les hommes:

Bien que le rôle d'équipage du Machault pour l'expédition de 1760 n'ait pas été conservé, on peut cependant déduire avec assez de certitude quelle pouvait être la force de son équipage à ce moment-là. Sur un bâtiment comme le Machault, on pouvait entasser plus de 300 personnes pour des campagnes plus ou moins longues. En fait, lors de sa première sortie en 1758 pour se livrer à la course, le Machault selon son rôle d'équipage aurait eu 321 personnes à son bord.⁵ Le calcul auquel je me suis livré, et dont on peut lire les résultats au tableau I, indiquerait plutôt un total de 303 personnes; cependant le document utilisé n'étant pas paginé, il est possible que certaines données m'aient échappé. Le tableau I indique le nombre de personnes requises pour assurer la manoeuvre de différents types de navire. En les répartissant selon les grades ou l'occupation, j'y dénombre le personnel du Machault, frégate de course en 1758, du Machault frégate d'escorte en 1759, et du Maréchal de Senneterre autre frégate d'escorte. J'indique enfin les équipages de deux navires marchands qui devaient faire partie de l'expé-

dition de 1760 vers le Canada mais qui furent capturés en quittant les côtes françaises. Il s'agit de l'équipage de l'Aurore de 450 tonneaux et celui du Soleil de 350 tonneaux.

Malgré une différence de jauge assez importante entre les navires l'Aurore et le Soleil, on peut constater que le personnel à bord y était sensiblement identique. Les trois autres navires marchands qui firent partie de l'expédition de 1760, le Bienfaisant⁶, le Marquis de Malauze et la Fidélité (naufagé), comptaient donc tout probablement des équipages semblables, leurs tonnages étant à peu près ceux de l'Aurore et du Soleil. On notera la très grande disparité dans le nombre de personnes requises pour assurer la manoeuvre d'un navire marchand et celle d'un navire de guerre. Le caractère assez restreint de mon échantillonnage n'en est pas la cause car le fait d'avoir des équipages plutôt limités numériquement semble avoir été une politique généralisée de la marine marchande française. "J'envoyai chercher le capitaine dans mon canot ne voulant pas qu'il mit le sien à la mer à cause que les marchands qui n'ont qu'un faible équipage en sont fort dérangés".⁷ C'est en ces termes que s'exprimait un capitaine de vaisseau du Roi en 1751, alors qu'il faisait route de Toulon à Louisbourg.

Si l'on retranche de l'équipage du Machault en 1758 tous les volontaires, car ils sont en fait des soldats utilisés seulement au moment de combats avec l'ennemi, le personnel nécessaire à la manoeuvre du Machault est réduit à quelques 220 membres. Une activité de corsaire semble donc réclamer un personnel plus nombreux, surtout chez les officiers majors et mariniers, que lorsque le navire sert d'escorte à un convoi comme ce fut le cas du Machault et du Maréchal de Senneterre en 1759. On notera cependant que le nombre de matelots, de novices et de mousses, était à peu près égal sur le Machault en 1758, en 1759, et sur le Maréchal de Senneterre. Tout en remplissant une fonction militaire, ces frégates appartenaient et étaient armées par des particuliers. Le personnel requis pour manoeuvrer de telles frégates se compare cependant assez bien avec l'importance du personnel à bord des frégates de taille semblable armées par le Roi. Ainsi pour armer des frégates royales de 30, 26 et 24 canons en 1758, on réclamait un équipage de 182 personnes; en 1761, on exigeait 164 personnes pour une frégate de 26 canons et 182 marins pour une frégate de 30 canons.⁸

De toutes ces données on peut conclure, sans risque de trop errer, qu'il fallait un équipage de 160 à 180 personnes pour assurer la manoeuvre du Machault en 1760. A ce personnel marin, il faut ajouter environ une centaine de soldats. En effet sur les 400 soldats qui furent embarqués pour l'expédition de 1760, 300 avaient été répartis sur les cinq navires marchands.⁹ En 1760 à bord du Machault, frégate de

Tableau I

Equipages: répartition selon les grades

| Grades | Machault 1758 | Machault 1759 | Maréchal de Senneterre 1759 | Aurore 1760 | Soleil 1760 |
|-------------------------|------------------|------------------|-----------------------------------|----------------|----------------|
| Officiers majors | 17 (1) * | 7 | 8 | 4 | 4 |
| Officiers surnuméraires | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Officiers mariniers | 37 (31) | 24 (1) | 25 (1) | 7 | 8 |
| Officiers non mariniers | 15 | 10 | 12 | 5 | 4 |
| Matelots | 95 (58) | 80 (16) | 80 (49) | 14 | 12 |
| Novices | 7 (7) | 33 | 28 (1) | 7 | 10 |
| Mousses | 25 (1) | 11 | 11 | 4 | 4 |
| Volontaires | 79 (18) | 0 | 2 (2) | 1 | 1 |
| Total | 278 | 166 | 167 | 42 | 43 |
| Augmentation d'équipage | 25 | 9 | 17 | 0 | 0 |
| 2 ^e total | 303 | 175 | 184 | 42 | 43 |
| Total étrangers | (116) | (17) | (53) | 0 | 0 |

(*) Les chiffres entre parenthèses indiquent des marins étrangers, espagnols surtout.

550 tonneaux, il y avait donc environ 260-280 personnes et, sur chacun des cinq navires marchands de la même expédition, une centaine de personnes. On aura remarqué, dans la composition des équipages du Machault en 1758 et du Maréchal de Senneterre, la présence importante de marins d'origine étrangère. Il s'agit surtout d'Espagnols puisque ces navires sont du Sud-Ouest de la France. Ce recours à des étrangers pour équiper les navires français est un bon indicateur des difficultés que pouvait éprouver la France dans le développement de ses marines marchande et de guerre.

Si l'on considère les âges (tableau II) des marins composant les équipages de tous ces navires, on constate que l'âge moyen se situe aux environs de 24-25 ans, que l'on soit sur un navire de guerre ou marchand. L'âge moyen des marins d'origine étrangère est beaucoup plus élevé que celui des marins français. Des saignées démographiques provoquées par la guerre dans les populations côtières françaises expliquent sans doute ce recours à des marins français de plus en plus jeunes. Malgré mon échantillon assez réduit et sans vouloir verser dans les constatations trop faciles, on peut penser, et cela à partir des moyennes d'âge observées, que l'on était mousse à 15 ans, novice à 20, matelot et officier non marinier à 25 et officier marinier à 30 ans. Pour effectuer les difficiles travaux du marin, on exigeait donc un homme dans la vingtaine, donc en possession de toute sa vigueur physique.

Afin de soutenir les forces de ce marin, on lui assurait un régime alimentaire dont il est difficile, à deux siècles de distance, d'apprécier la valeur en calories: on peut tout au plus le décrire. Dans les vaisseaux et frégates du Roi, le régime alimentaire était réglé par ordonnance et le marin devait se priver de viandes les mercredi, vendredi et samedi, selon les préceptes de l'Eglise catholique. Sa ration quotidienne consiste en 18 onces de biscuit et $\frac{3}{4}$ de pinte de vin mouillé d'autant d'eau pour faire 3 chopines de breuvage¹⁰; on lui distribue le tout en trois fois. Au déjeuner, on lui remet soit 1 once et $\frac{1}{2}$ de fromage, soit 4 onces de lard ou 1 once de poisson (sardine, hareng). Le dîner est beaucoup plus substantiel puisque le marin a droit à 6 onces de lard salé, ou 8 onces de boeuf, ou 4 onces de morue; à cela s'ajoutent 2 onces de riz ou 4 onces de pois, fèves ou fayots; ces légumes sont parfois remplacés par 3 onces de fromage. Pour le repas du soir, on le rationne à 4 onces de pois, fèves ou fayots. Toutes ces rations sont assaisonnées de sel, huile d'olive et de vinaigre. Les officiers majors avaient droit à une double ration et les officiers mariniers à une ration et demie.

Une telle réglementation était inexistante pour les navires armés par les particuliers mais, si l'on se base sur les vivres embarqués à bord du Machault en 1758 et 1759, le régime alimentaire des marins du Machault ne différait pas

Tableau II

Equipages: moyennes d'âge selon les grades

| Grades | Machault 1758 | Machault 1759 | Maréchal de Senneterre 1759 | Aurore 1760 | Soleil 1760 |
|--------------------------|------------------|------------------|-----------------------------------|----------------|----------------|
| Officiers majors | 27.4 (27) * | 27 | 31.5 | 34.8 | 33.5 |
| Officiers surnuméraires | 25.7 | 24 | 24 | - | - |
| Officiers mariniers | 30 (29.5) | 28 (25) | 27 (33) | 27.8 | 28 |
| Officiers non mariniers | 24.6 | 24.9 | 26.9 | 22.3 | 27.3 |
| Matelots | 20.8 (25.4) | 24.7 (26.6) | 22.5 (30.5) | 24.8 | 25.3 |
| Novices | - (22.1) | 19.8 | 21.1 (28) | 19 | 21.4 |
| Mousses | 13.5 (14) | 14.6 | 14.2 | 15.3 | 15.5 |
| Volontaires | 28.3 (27.2) | - | - (41) | 17 | 22 |
| Moyenne générale | 25 ans | 23.8 ans | 24.9 ans | 24.1 | 24.9 |
| Individus échantillonnés | 228 | 163 | 162 | 38 | 43 |
| Total observé | 278 | 166 | 167 | 42 | 43 |

(*) Entre parenthèses j'ai indiqué les moyennes d'âge des marins étrangers.

tellement de celui de la marine royale. Le tableau III contient la liste de tous les vivres embarqués à bord du Machault pour les deux campagnes. Les quantités indiquées dans le document pour certains vivres excluent pratiquement une distribution générale de ces vivres à tout l'équipage. Les animaux vivants, la charcuterie, les eaux de vie, les produits exotiques ainsi que certains poissons (saumon, cabillau) étaient plutôt réservés aux seuls officiers, et peut-être également aux matelots malades. Les vivres sont donc beaucoup plus diversifiés pour les officiers et la présence de deux cuisines à bord du Machault, l'une pour l'équipage, l'autre pour la table du capitaine, indique que les aliments des officiers, préparés en plus petite quantité, devaient l'être avec un soin plus grand. Pour la campagne de 1759 du Machault, on avait embarqué plus de 38,941 livres de biscuit et au moins 255 barriques d'eau douce. Ces quantités, nécessaires pour la traversée à Québec en 1759, durent se retrouver sur le Machault en 1760.

Lors d'une traversée de Bordeaux à Québec en 1750, l'encombrement provoqué par 21 personnes, l'officier et 20 soldats, représentait 18 tonneaux de jauge à la fois pour leurs vivres et leurs emplacements à coucher.¹² Si l'on pouvait appliquer une telle donnée à l'expédition de 1760, on en arriverait à un encombrement de 250 tonneaux pour les vivres et l'équipage du Machault et à un total de 90 tonneaux dans le cas du navire l'Aurore. Pour le Machault, la cargaison aurait donc pu occuper 300 tonneaux et 360 pour l'Aurore. Comme on peut le constater dans les pièces justificatives, la cargaison de l'Aurore occupait en fait une jauge de 380 tonneaux. L'encombrement de 18 tonneaux pour 21 personnes n'est donc pas si loin de la réalité. L'espace perdu, ou libre, semble avoir été assez limité sur un navire comme le Machault. Cet entassement n'était pas sans rappeler des souvenirs plus ou moins heureux aux 400 soldats qui s'embarqueront pour l'expédition de 1760. Plus de 300 d'entre eux avaient été évacués de Louisbourg lors de la reddition de cette forteresse en 1758 et les autres avaient quitté Québec à l'automne de 1759. L'officier de vaisseau Foligny avait alors ainsi décrit leurs conditions de traversée:

"Triste sort de ce voir dans un mauvais battiment, entassés les uns sur les autres sans autre nourriture que du bisquit entierement pourris ou grueaux espece de farine d'avoine ou il y a moitié paille pour faire de la bouillits avec un peu de boeurre mellé de suif. C'est la nourriture qu'on nous donna le lundy mercredy et vendredy le dimanche mardy et jeudy l'on nous donne du boeuf salé pourri ou du lard passablement bon, enfin le samedy l'on nous donne un peu de pois vert du boeurre et un peu de fromage. C'est aussy qu'on nous traitent et que

Tableau III

Régime alimentaire: Machault 1758, 1759.

Viandes et charcuterie:

- boeuf
- lard
- petit salé
- jambon
- cuisse d'oie
- dindons et canards à la graisse
- chapons confits
- langues fourrées
- cervelats
- filets à la graisse
- saucisse
- têtes ou pieds de cochon
- tripes

Animaux vivants:

- poules
- canards
- dindes
- cochons

Poissons:

- morue (salée, probablement)
- saumon salé
- cabillaud (morue fraîche ou aiglefin)
- hareng blanc et sour
- "stockfish" (morue séchée)
- sardines

Produits exotiques:

- thé
- café
- amande
- ris

Fruits et légumes:

- légume
- fèves grosses
- fèves blanches
- pois
- lentille
- blé d'inde
- pommes
- herbages
- marmelade
- raisin

Condiments:

- épicerie
- sucre
- sel
- cassonade
- vinaigre
- huile d'olive
- huile de lin

Laitage et oeufs:

- oeufs
- fromage
- beurre

Boissons:

- eau
- vin blanc
- vin rouge
- liqueur
- cidre
- eau de vie d'Armagnac, Hendaye et Genevievre

nous devons l'être jusqu'à notre arrivée en France que nous n'avons pas lieu de nous promettre, la crainte ou nous sommes que la maladie ne se mette dans le navire, ou les nous commencent déjà à nous éplucher".

Implications matérielles et financières:

L'armement d'un navire, et à plus forte raison la préparation d'une expédition navale comme celle de 1760, impliquait toute une série d'opérations à faire, de fournitures à se procurer, entraînant nécessairement des déboursés assez élevés. Les armateurs du Machault en 1758 et en 1759 devront déboursier des montants de 368,583 livres et 344,970 livres respectivement. Ces montants incluent le coût de construction de 179,600 livres en 1758, et le prix de vente de 180,100 livres en 1759. Comme la campagne du Machault en 1759 devait le conduire à Québec, alors qu'il y escortait une quinzaine de navires marchands, on peut penser que ses frais d'armement en 1760 durent être sensiblement identiques. Une des dépenses les plus importantes dans ces frais d'armement est sans doute celle des salaires versés à l'équipage. Ces salaires courent habituellement du début de la campagne, c'est-à-dire du jour de la sortie du navire, jusqu'au désarmement, deux ou trois semaines environ après le retour au port d'attache. En se basant sur les avances versées aux équipages des cinq navires indiqués aux tableaux I et II, on peut établir que les moyennes mensuelles de salaire diffèrent peu pour les équipages des navires de course, d'escorte ou marchand. Seuls les matelots, engagés sur un navire se livrant à la course, touchent environ quinze livres de moins que les matelots servant sur les navires marchands ou d'escorte. Les équipages de navires corsaires touchent cependant un tiers de la valeur des prises qu'ils peuvent faire.

De façon générale les capitaines gagnent 200 livres par mois; ce sera le cas de Jacques Kanon, en 1759, sur le Machault, de P. Clémenceau et F. Desmortiers, sur le Soleil et l'Aurore, en 1760. Les officiers marinières touchent des salaires moyens qui varient, selon les responsabilités de chacun entre 50 et 110 livres mensuellement; pour les officiers non marinières, les moyennes s'établissent entre 30 et 55 livres. Les matelots gagnent environ 45 livres par mois, les novices de 20 à 25, les mousses entre 12 et 15 livres; finalement les volontaires reçoivent 30 livres mensuellement. Si les marins pouvaient toucher des avances de deux ou trois mois assez facilement, la situation était quelque fois différente pour l'autre partie de leurs salaires. Les marins

qui avaient participé à l'expédition du Machault en 1759 auront recours aux tribunaux de Bordeaux pour essayer de toucher leurs appointements. Devant leur menace de faire saisir le Machault, le ministre de la marine interviendra auprès de la justice bordelaise¹⁴ afin de faire débouter les marins et ne pas retarder le réarmement du Machault. Evidemment les marins de 1759 n'étaient plus intéressés à se réembarquer sur le Machault.

La nourriture des équipages était aux frais des armateurs des navires et, en 1758, l'item vivres coûtera environ 30,000 livres aux armateurs du Machault; pour la campagne de 1759 les frais des vivres s'élevèrent à plus de 46,000 livres pour nourrir 175-200 personnes, de Bayonne à Québec en passant par Bordeaux et retour à ce dernier endroit. Mais l'achat de vivres, comme l'engagement d'un équipage, bien qu'éléments essentiels, ne constituent pas les seules opérations d'importance dans l'armement d'un navire. En fait pour l'armement du Machault en 1758, comme en 1759, il fallut recourir à des personnes exerçant plus d'une cinquantaine de métiers différents. Ces métiers (tableau IV) vont de celui de marchand général à celui de tambourin en passant par 21 types d'artisans. Toutes ces personnes, l'ouvrier spécialisé comme le manoeuvre, étaient nécessaires pour le délestage et le carénage du navire, le nettoyage, le charroi des marchandises et leur arrimage à fond de cale ou dans l'entrepont. Pour caréner le Machault avant la campagne de 1760, il faudra d'abord le délester de 180 tonneaux de pierre et de galet.¹⁵ Il fallait de plus raccommo-der les voiles, changer les ferrures brisées, peindre, remplacer des vitres. Plusieurs des artisans mentionnés étaient fournisseurs de matériel.

On connaît assez peu les agrès et apparaux nécessaires à l'équipement du Machault. Seule son artillerie est assez bien précisée. Elle consistait en 24 canons de 12 livres de balle, 2 de 6 livres, et 6 pierriers; à cela s'ajoutaient 200 fusils, 100 pistolets, 200 sabres et 100 haches d'armes. Pour ce qui est de l'accastillage il faut recourir à des approximations peut-être un peu fragiles. Ainsi pour armer une frégate de 24 canons de 8 livres sur son pont et 6 sur son gaillard, mesurant 106 pieds de quille et 31 pieds de bau,¹⁶ il fallait 800 quintaux de cordage et 8,000 aunes de toile à voile. Le Machault étant légèrement plus gros, les quantités nécessaires à son accastillage devaient être quelque peu supérieures. A ces agrès il faut ajouter les ancres pesant de 300 à 3,000 livres pour un poids total de 9,300 livres. Dans le cas du Machault nous savons qu'une des ancres pesait 2,405 livres, que la chaloupe était recouverte de tapis, qu'il y avait à bord 12 avirons de 35 pieds et 16 de 12 pieds. Pour le reste, les données sont trop générales pour établir une liste détaillée et exhaustive des fournitures nécessaires à l'armement du Machault.

Tableau IV

Les métiers nécessaires dans les armements navals:

Artisans:

Armurier
 Avironnier
 Chaudronnier
 Cloutier
 Constructeur
 Cordier
 Coutelier
 Ferblantier
 Forgeron
 Maçon
 Matelassier
 Menuisier
 Orfèvre
 Peintre
 Potier d'étain
 Poulieur
 Serrurier
 Tapissier
 Tonnelier
 Vitrier
 Voilier

Marchands:

marchands généraux
 marchand de bois
 apothicaire
 droguiste
 boulanger
 boucher
 "quincaillier"
 aubergiste

Métiers maritimes:

batelier
 canonnier
 gabarrier
 matelot
 maître de pinasse
 novice
 pilote
 pratique
 timonier
 "tillolier"

Journaliers et manoeuvres:

Bûcheron
 Bouvier
 Délesteur
 Dragueur
 Fontanier
 Gardien
 "Graisserieur"
 Portefaix
 Rouleur

Officiels:

Archer de marine
 Courtier de marine
 Capitaine d'armes
 Chirurgien
 Garde de ville
 Huissier de l'amirauté
 Officiers
 Tambourin

Les campagnes du Machault:

La première sortie, ou campagne, du Machault eut lieu au début de l'année 1758. Sa première police d'armement, établie le 17 juillet 1757, précisait qu'il s'agissait d'un "armement en course"¹⁷; et son premier équipage, dont le rôle fut terminé le 24 décembre 1757, avait été engagé "pour aller en course pendant 3 mois de mer à la part". La mission de corsaire du Machault était bel et bien établie. La course, pour les Français, était une entreprise tout à fait légitime, encouragée par le Roi. Avant même que la guerre ne soit déclarée en 1756, Louis XV promettait de verser des primes variant entre 100 et 300 livres pour chaque canon de navire et 30 à 50 livres pour tous prisonniers capturés.¹⁸ Les primes varient selon le calibre des canons et la grosseur des navires affrontés. Tous les armateurs désirant faire la course devaient se munir d'une commission en guerre. Le Roi espérait que ces encouragements, donnés à des activités corsaires, et l'attrait du profit ramèneraient peut-être à la marine française nombre de matelots français qui avaient déserté dans les colonies anglaises et hollandaises.

Ce fut sans doute ces encouragements d'ordre financier qui permirent la capture par des vaisseaux du Roi de 170 navires anglais entre 1756-1760.¹⁹ La marine marchande ne demeurerait pas inactive et l'auteur d'un mémoire anonyme pouvait écrire vers 1760: "en effet notre marine marchande était autant supérieure à la leur que leur Marine Royale pouvait l'être à la notre et pour s'en convaincre il n'y a qu'à comparer le nombre de prises qu'on se fie réciproquement...pour 944 bâtiments qu'ils nous prirent nos armateurs leur enlevèrent 2532...".²⁰ Aux primes qu'on promettait de verser pour les prises de corsaire s'ajoutèrent également les engagements pris pour favoriser la construction de frégates de course; s'adressant aux armateurs bayonnais en novembre 1755, le Roi leur promettait de racheter tous les corsaires qu'ils construiraient si la course n'était pas autorisée, ou dès qu'elle cesserait.²¹ Ce fut sans doute cette promesse qui amena la construction du Machault.

Il s'en fallut de peu, cependant, que le Machault ne puisse jamais participer à la course car, un mois après la conclusion de la première police d'armement de la frégate bayonnaise, le Roi revisait ses politiques et interdisait la course aux particuliers.²² Cet interdit ne frappait pas heureusement tous les corsaires. Il en avait excepté une douzaine, dont le Machault.²³ Le corsaire bayonnais put donc prendre la mer et le 15 mars 1758, par 46° 30' de latitude nord et 3° de longitude, il arraisonnait le Pembroke, un négrier anglais de 300 tonneaux. Venant de Liverpool et se

dirigeant vers la Guinée, ce bateau était manoeuvré par 45 hommes d'équipage et armé de 16 canons.²⁴ Il semble bien que ce fut la seule prise effectuée par le Machault lors de cette campagne. La vente du navire négrier et de ses agrès devait rapporter la somme de 24,000 livres aux armateurs du Machault. On ignore ce que rapporta la vente de la cargaison. Les armateurs du Machault, au nombre d'une vingtaine, avaient investi plus de 373,000 livres dans ce premier armement. En fait un Simon Casauranc, négociant bayonnais, avait investi 293,000 livres à lui seul.²⁵ Les bénéficiaires de l'opération compensèrent-ils les investissements? Cela semble douteux.

Les interdits du Roi, la plus ou moins grande rentabilité de cette première campagne, devaient inciter les propriétaires à vendre le Machault le 28 octobre 1758. Jean Lano Guéheneuc, correspondant bayonnais du marchand de Bordeaux, Pierre Desclaux, s'en porta acquéreur.²⁶ Ces deux marchands agissaient, en fait, pour le compte de Joseph Cadet, munitionnaire général du Canada. Ce dernier avait en effet demandé à ses correspondants bordelais Desclaux et la Tuillière, de lui procurer quatre frégates ou corsaires qui serviraient à protéger les navires marchands qu'il faisait venir à Québec. Joseph Cadet avait les moyens d'assurer la protection de son commerce. En plus de trouver les navires d'escorte dont il avait besoin, Joseph Cadet engagea également un commandant d'expédition en qui il pourrait avoir confiance. Le 11 juillet 1758, à Québec, il s'assura en effet les services du lieutenant de frégate Jacques Kanon.²⁷ Ce dernier était toujours à ce moment là au service du Roi, mais il s'engageait auprès de Cadet pour prendre la direction de la flotte que ce dernier préparait pour 1759. Kanon toucherait 200 livres d'appointements mensuels, disposerait de 50 tonneaux de fret répartis sur les navires de l'expédition, et pourrait monter la frégate de son choix.

Ce sera le Machault. Jacques Kanon se rendit prendre la direction de la frégate à Bayonne pour la conduire à Bordeaux où se rassemblaient les navires marchands du munitionnaire canadien. Escortant une quinzaine de navires, le Machault quittait la rivièrre de Bordeaux le 10 mars et, à la mi-mai, accostait en rade de Québec.²⁸ La traversée s'était faite sans encombre et il semble bien que l'équipage fut exempt des maladies qui, dans les années précédentes, avaient fait de nombreux ravages dans les équipages de navires venant au Canada. On retrouvera à peine deux ou trois marins du Machault à l'Hôtel-Dieu de Québec en mai et juin 1759.²⁹ La traversée permit au Machault de capturer deux petits navires anglais qui seront vendus à Québec. On pouvait escorter une flotte, sans oublier de profiter d'occasions d'agrandir ses profits. L'arrivée de la flotte précédait de quelques jours seulement la remontée du fleuve par les forces

anglaises qui devaient assiéger Québec en 1759. Pendant que la plus grande partie de son équipage était réquisitionnée pour assurer le service des diverses batteries de la ville de Québec, le Machault remontait le fleuve jusqu'aux environs des Trois-Rivières. Pendant tout le siège de Québec, il y servira d'entrepôt de vivres et de munitions.

En novembre 1759, le gouverneur Vaudreuil disait de Jacques Kanon, commandant du Machault: "C'est Mgr un des excellents officiers marins que j'aye encore connu rien n'est a l'épreuve de son zele pour le service du Roy".³⁰ Ce zèle il le démontrera dans la soirée du 24 novembre en appareillant pour la France. Ce départ ne fut pas des plus faciles comme en témoigne le journal de bord du navire le Colibry tenu par Francois Nau:

"Samedy 24 novembre 1759

a 11 heures du soir avon appareillé de devant S Michelle avec un vant de NO petis fres poure passer devant la ville de Quebec en compagnie du Machot et la Chezine le bienfaisant la veneuse [Venus] Le Sennter [Swinton] a la dit heure avon entendu tire pluzieure coup de feu pare notre traverser Cetait un signal que les anglais fezoit pour avertir que nous aparellions un instant apres avons aperseu plusieure cous de feuzil et pluzieure feu a 11½ nous etion par le travere de la poudriere les anglais nous ont commence a tirer des bombes et des cous de kanon en nanbondance ayant tire seure nous qui etion devant jusque a dépassé la pointe de Levis et on tiré ensuite seure la Chezine qui étet apres nous le bienfezant la Veneuse le Machot et le Senterr mes nous navon seu auquune nouvelle de selui la nous presumont quil a echoue ou que les iles lon endommage nous avon continue notre route le tour de l'ile d'Orleans jusqua trois zeure du matin que nous avons mouille a St Jean par 15 brasses d'eau fon de sable vazeux..."³¹

Le 23 décembre, après avoir capturé un navire ennemi, Kanon et le Machault arrivaient à Brest. Ils apportaient au Roi les demandes de secours du Canada. Louis XV y répondit avec l'expédition de 1760. La troisième et dernière campagne du Machault, que je laisse à un témoin oculaire le soin de décrire,³² commençait.

* * *

La campagne du Machault en 1760 fut un échec. Des cinq navires marchands qu'il devait escorter en Canada, deux furent capturés par les Anglais et un troisième fit naufrage. Ce qui devait s'avérer le dernier effort de la France pour porter secours à sa colonie canadienne se voyait, dès le point de départ, amputer de la moitié de sa puissance. Echec également, puisque le Machault fut incapable d'atteindre

Montréal et dut se réfugier dans la baie des Chaleurs où il devait participer à la dernière bataille rangée du régime français au Canada. L'expédition eut-elle pu atteindre son but, le combat de la baie des Chaleurs avoir une issue différente, ce ne sont pas ces deux faits qui auraient empêché la colonisation française en Amérique du Nord de baisser pavillon devant la colonisation rivale. Qualitativement comme quantitativement, l'effort était trop limité pour donner des résultats valables. Les bâtiments de l'expédition, même chargés à pleine capacité, étaient trop petits et pas assez armés pour soutenir une colonie de 60,000 personnes en guerre depuis quatre ans. Le personnel de bord, malgré la vitalité de sa jeunesse, et les soldats, même avec leur expérience de la Nouvelle France, étaient trop peu nombreux pour soutenir longtemps un combat contre les forces anglaises. L'armement, même d'une petite flotte, impliquait des déboursés considérables. On peut comprendre que devant une rentabilité décroissante, et compte tenu du contexte économique difficile de la guerre de Sept Ans, l'effort français de 1760. ait été aussi limité.

Gilles Proulx,
Parcs Canada
Région du Québec

Annotations:

1. Je fais référence ici aux travaux de Beattie, Judith et Pothier Bernard, The Battle of Restigouche, Travail inédit numéro 19, Ottawa, 1968 et 1971. Lanctôt, Gustave, "Le dernier effort de la France en Canada" dans Mémoires de la Société Royale du Canada, section I, 1918. Mau-passant, Jean, Les armateurs bordelais au XVIII^e siècle. Les deux expéditions de Pierre Desclaux au Canada, Bordeaux, 1915. Alors que les deux premières études constituent les ouvrages de base les plus détaillés pour comprendre à la fois la bataille de Restigouche et l'expédition du Machault en 1760, la troisième référence permet de suivre la carrière d'un personnage central dans l'armement du Machault, soit celle de l'armateur Pierre Desclaux.
2. Toutes les dimensions données dans ce texte le sont en pieds français, ce qui équivaut à environ 1.066 pied actuel. Au milieu du XVIII^e siècle la frégate française mesurait généralement entre 36 et 40 mètres de longueur totale.
3. On trouvera le texte complet de ce devis dans les pièces justificatives. Il s'agit d'un document provenant des Archives de la Chambre de Commerce de la Rochelle, carton XXII, dossier 3, no 7460.
4. Romme, Ch. Description de l'art de la Mature, 1778, réédition de 1972, p. 29. La deuxième pièce justificative comprend quatre illustrations de frégates françaises, telles que vues par Chapman, Lescallier et Romme.
5. Les informations sur les équipages du Machault 1758-1759, du Maréchal de Senneterre, du Soleil et de l'Aurore, comme leur nombre, moyennes d'âge, salaires, proviennent des rôles d'équipage de ces différents navires. Ces documents contiennent également quelques indications sur la jauge et l'armement de ces navires. France, Archives maritimes, Rochefort, 13 P8, vol. 26, nos 72-73, vol. 112, pi. 20. Public Record Office, HCA 32, liasses 165 et 243; le Soleil et l'Aurore ayant été capturés par les Anglais, leurs papiers furent déposés dans les archives londoniennes.
6. Le Bienfaisant n'en était pas à sa première expédition vers le Canada. Il faisait partie de la flotte armée par Desclaux et Cadet en 1759. Selon Maupassant, op. cit., son équipage aurait été de 107 personnes en 1759. Le maniement de ses 22 pièces de canon justifiait alors sans doute un équipage aussi large.

7. Il s'agit d'un extrait du journal de bord du vaisseau Le Triton commandé par le Chevalier de la Clue. France, Archives nationales, Marine, 4JJ, 9, no 64.
8. France, Archives nationales, Marine, G 49, 1761. G 138, nos 11 et 12, 1758. En 1758 il s'agit des équipages des frégates suivantes: la Brune, la Comète, la Bouffone, la Malicieuse, la Gracieuse et la Topaze. La Comète faisait partie de l'escadre de Périer de Salvert à Louisbourg en 1755, et de celle de Beaussier de Lisle en 1758. La Brune accompagnera l'escadre de Beauffremont à Louisbourg en 1757.
9. Des 400 soldats qui quittèrent Bordeaux avec la petite flotte, 200 parvinrent à Restigouche. Selon les papiers saisis sur le Soleil et l'Aurore (Londres, PRO, HCA 32, li 165 et 243), ces navires marchands comptaient respectivement 64 et 63 soldats à leur bord, soit les effectifs d'une compagnie.
10. Londres, PRO, HCA 32, li. 198. "Instruction pour le Sr. Le Tourneur commis chargé de la distribution des vivres sur ledit Batiment L'hermione". La frégate l'Hermione fut capturée par les Anglais le 22 novembre 1757 alors qu'elle revenait de Louisbourg.
11. Toutes les données indiquées au tableau III, sur le régime alimentaire, proviennent des comptes d'armement du Machault pour 1758. La Rochelle, Archives de la Chambre de commerce, carton XXII, no 7462, et pour 1759, AN V7 vol. 346. En plus de données sur les vivres ces comptes d'armement contiennent aussi la plupart des informations que j'ai pu recueillir sur les autres fournitures faites au Machault, sur les implications matérielles et financières de ces armements.
12. France, AN, 62 AQ, vol. 44, pi. 4. Il s'agit du navire l'Astrée, appartenant à R. Dugard de Rouen et commandé par F. Gosselin. La troisième pièce justificative contient l'état des vivres, munitions et marchandises chargés à bord de l'Aurore pour l'expédition de 1760. Tout comme le Bienfaisant et le Marquis de Malause qui parvinrent à Restigouche, l'Aurore fut armé par La Malétie et La Tuillière de Bordeaux. Les cargaisons de ces navires devaient donc se ressembler. Ce texte nous donne une idée assez précise des secours envoyés au Canada en 1760. On y retrouve à peu près les mêmes articles que ceux indiqués dans l'état de cargaison du Soleil; les quantités sont cependant un peu plus fortes pour la cargaison de l'Aurore. Londres, PRO, HCA 32, liasses 165 et 243.

13. Journal du lieutenant de vaisseau Foligny. Ce texte fut publié par Doughty et Parmelee au début du XX^e siècle dans leurs documents sur le Siège de Québec.
14. France, AN, Col, B, vol. 112, fol. 66. Ministre à M. Le Berthon, premier président du Parlement de Bordeaux, Versailles 1-3-1760.
15. France, Archives départementales, Gironde, C, liasse 1672, pi. 3. Délestage exécuté entre le 19 janvier et le 3 février 1760.
16. La Rochelle, Archives de la Chambre de commerce, carton XVII, pièce 5843.
17. Bayonne, Archives communales, registre de l'Amirauté, no 37.
18. France, AN, Col, B, vol. 104, fols 109-112. Lettre circulaire adressée aux Juges et Conseils des villes portuaires de France. Versailles 28-1-1756.
19. Canada, Archives publiques, MG2, B4, vol. 96, f. 3. Prises faites par les vaisseaux et autres batiments du Roi depuis le debut de la guerre.
20. Bibliothèque du Service Historique de la Marine, Paris, man. 188A (8107). "Memoire contenant une relation abrégée de la guerre entre l'Angleterre et la France". Il est impossible de vérifier si le nombre de prises indiqué est exact; mais, qu'il soit soufflé, ou non ce nombre indique une large participation des Français à la course pendant la Guerre de Sept Ans.
21. France, AN, Col, B, 102, fol. 138v. Le Ministre à M. de Commarieu, Versailles, 14-11-1755.
22. Bayonne, Archives de la Chambre de commerce, B.26, p. 56-57. Les membres au ministre Moras, 30-8-1757.
23. France, Archives départementales, Charente-Maritime, B, 5619.
24. Voir la note no 17.
25. Idem.
26. Bayonne, Archives communales, FF.328.

27. Québec, Archives nationales, Greffe J.C. Panet. Acte déposé le 10 août 1758. "Mémoire d'instructions tenant lieu de conditions pour Monsieur Kanon lieutenant de frégate pour les opérations à faire en France l'hiver prochain relativement aux ordres donnés à mes correspondants de Bordeaux".
28. Maupassant, Jean, op. cit., p. 15.
29. Hôtel-Dieu de Québec, Archives du monastère. Régistre des malades, 1759.
30. France, AN, Col, C11A, vol. 104, fols 115v-116. Vaudreuil au ministre. Montréal, 8-11-1759.
31. France, Archives départementales, Gironde, 6 B 884. Journal de bord du vaisseau le Colibry, 1759.
32. La quatrième pièce justificative est une relation de la navigation de la flotte de 1760 et de la bataille de Restigouche. Elle fut tout probablement rédigée par un officier militaire. Grande Bretagne, British Museum, Add. ms, 32911, fols 379-380.

* Je tiens à remercier monsieur Jean Bélisle pour ses nombreuses corrections et suggestions dans le domaine de l'architecture navale.

Pièces justificatives

Pièce I

" Bayonne 2 mars 1757

Devis d'une fregate de 24 canons de 12 en une batterie propre pour la course sur le plan de M Geffroy constructeur pour le Roy en ce port

Scavoir

Longueur de l'Etrave a l'Etambot 128 Pieds
Largeur au me gabarit 32..6 p^{es}

Creux au me gabarit de dessus la Rablure de la quille a la ligne droite au dessus du Beauc 17..

Elancement d'etrave 14..

quete à l'Etambot 2..

longueur de la quille portant sur terre 112..

Cette fregatte n'aura qu'un Pont sur lequel seront places 24 canons de 12" il y aura un gaillard derriere qui se terminera au dessus du grand Sept de drisse, et qui aura de hauteur contre le bord de Planche en Planche 5 pieds 7 pouces, et tout en arriere 5 pieds 9 pouces; le Gaillard d'avant se terminera en arriere du Capestant de la fosse aux cables de 6 pouces et aura de hauteur à cet endroit 5 pieds 6 pouces et tout en avant 5 pieds 7 pouces.

Il y aura un Entrepont pratiqué au dessous du Pont et pris dans la calle qui aura de hauteur de Planche en Planche 5 pieds 3 pouces 6 lignes de l'avant à l'arriere et lié de même que le Pont, et pour aider cet Entrepont, on pratiquera entre la fourrure de Gouttiere et la serre Bauquiere du Pont de la Ste Barbe contre la cloison des etages pour y placer les gardefeux, et au dessus des Baues dans cette meme Ste barbe on placera des Rateliers pour les Escoffillons et Gargousses en avant contre les bittes il sera fait une cloison en travers pour la fosse au Lion.

Dans la calle il y aura une Archipompe autour du pied du grand mat dont les montans et bordages qui doivent en faire le revêtement seront de chaine, en avant de cette archipompe sera le Parquet à boulet qui sera contigû a cette archipompe en arriere de cette Archipompe il y aura une Plate forme pour la distribution des vivres et une Ecoutille pour y descendre les futailles dans la calle, en arriere de cette Plateforme à vivres de chaque coté seront les Souttes a Pain avec un coridor au milieu pour la communication de l'Ecoutille aux vivres a la soutte a Poudre mais on doit observer que ces souttes doivent avoir plus de hauteur que la Plateforme aux vivres en arriere des souttes a Pain sera la soutte de rechange du me Canonier ou il sera la communication de la Ste Barbe, en dessous des souttes a Pain sera la soutte a poudre avec une archipompe pour y placer un fanal,

en arrière des soutes a pain le long de bord on laissera une espace convenable pour pouvoir obvier aux accidents imprévus qui, peuvent survenir dans le combat sur le pont, entre le premier & second sabord de l'avant on placera de chaque côté une cuisinne l'une pour le capitaine & l'autre pour l'Equipage

la barre du Gouvernail sera placée dans la grande chambre et au cas quelle vint a manquer on pourra en placer une autre au dessus du gaillard le Gouvernail devant se lever au dessus du gaillard et la mortoise toute préparée pour recevoir cette seconde barre.

Dimensions des Pieces toutes Ecarries

La quille sera composée de quatre pieces, non compris le Brion ou Ringeau elle aura de hauteur 14 pouces du dessous de la quille au dessus de la Rablure et 12 pouces de largeur, les Ecartis auront au moins 4 pieds $\frac{1}{2}$ de longueur, et au dessus de cette quille une contrequille de 4 pouces depaisseur, Toutes les varangues Genoux et allonges auront sur le droit 8 pouces, sur le Gabariage ses couples auront 16 pouces sur la quille a la pre lisse 8 pouces 9 lignes a la 2^{de} 8 pouces 4 lignes a la 3^e 7 pouces 10 lignes a la 4^e 7 pouces 5 lignes a la 5^e 8 pouces 4 lignes qui est la lisse du Sort a la 6^e lisse 5 pouces 6 lignes enfin la 7^e lisse ou celle du Platbord 4 pouces les mailles entre chaque couple seront de 8 pouces a $8\frac{1}{2}$ ou plus Les ampatures des couples auront au moins 4 pieds 6 pouces à 5 pieds de longueur et seront liées par trois chevilles en chaque ampature de 9 lignes de grosseur dans le fond et dans les oeuvres mortes de 8 lignes seulement., la carlingue aura depais^r 8 p^{ces} et sera entaillée de l'avant a l'arriere de 2 pouces et chaque virure aura largeur 7 pouces 6 lignes et retenue independemment des cloux par des chevilles de fer de 15 lignes de grosseur et virolée sur la carlingue, en avant et en arriere sur les varangues sera placé un marsoin dont chacun sera chevillé avec les varangues, l'Etrave l'Etambot et la carlingue les vaigrages en dedans auront depaisseur 2 pouces $\frac{1}{2}$ et ce vaigrage sera en plein jusqu'a la hauteur du lest avec des accortards entre chaque membre pour empêcher le lest de se repandre dans les mailles et entre les vaigrages en dedans il y aura un pied 6 pouces entre chaque virure les Serre Bauquieres du faux pont auront depaisseur 3 pouces 6 lignes et celles en dessous 3 pouces et de largeur 10 à 12 pouces.

Les baues de ce faux Pont auront de largeur sur le droit 9 pouces et sur le tour 8 pouces éloignées l'un de l'autre de 3 pieds à 3 pieds 6 pouces mais ceux des Ecoutilles seront plus écartés l'un de l'autre, tous les beaux seront entaillés dans les serre Bauquière de 3 pouces 6 lignes a queue d'Aronde toutes les courbes auront 6 pouces 6 lignes sur le droit et une à chaque bout des baues qui seront liées contre le bord par trois chevilles de fer, l'autre branche qui embrasse

le baue par trois autres chevilles qui seront goupillées sur la courbe entre chaque double rang d'Illoires sera placé des traversins ou Entremises entaillées dans les beaux et les barrotins de même entaillés dans les Illoires pour soutenir le calfetage.

A ce faux pont on placera en avant une Guirlande sur lesquels les bordages seront cloués et cette Guirlande sera bien chevillée contre le bord et Etrave, et toutes les chevilles bien rivées, et de grosseur convenable, en dessous de ce faux pont, il sera de même placé deux autres guirlandes chevillées comme celles du faux pont, en arrière dans les façons il sera placé deux courbes décusson de chaque cotté du marsoin et posée obliquement sur les barres et membres qui seront bien chevillés.

Les Illoires auront 3 pouces 6 lignes d'épaisseur et endantées dans les beaux a dents couvertes de 1 pouce 6 lignes et auront de largeur 8 pouces & seront de chaine. Le premier rang des Gouttieres qui est contre le bord aura 8 pouces d'épaisseur sur 9 pouces de largeur et entaillée de 2 pouces, dans les baux, et chevillées par dehors et viollée sur les côtés des baux et toutes ses pieces seront de chaine, il y aura sur les deux ponts, et de chaque cotté un tire-point de l'avant en arriere de largeur & epaisseur correspondant, bien chevillée, tous les bordages du faux pont seront de planche de Prusse a la reserve des Etambrais des mats.

Les Serres Gouttieres auront depaisseur 3 pouces 6 lignes et 10 pouces de largeur à chaque virure, observant quil y aura deux virures à chaque côté, au dessus de la Gouttiere les bordages qui seront au dessus de la Serre Gouttiere jusqu'au dessous de la Serre Bauquiere auront depaisseur 2 pouces 6 lignes.

Les Baux du Pont auront sur le droit 10 pouces, et sur le tour 9 pouces, et seront entaillés à queue d'Aronde dans le serre Bauquiere de 3 pouces, et les serres qui auront depaisseur 3 pouces 6 lignes et 10 à 12 pouces de largeur et une guirlande en avant entre chaque rang d'Illoires d'un bou à l'autre sera mis des traversins ou entremises de l'avant à l'arrière, comme au faux pont pour soutenir les barrotins dont ces derniers seront entaillés dans les Illoires comme les traversins dans les baux et une courbe à chaque bout du baue et qui seront liés contre le bord avec les beaux comme au faux pont, les Illoires n'auront que 4 pouces 6 lignes depais et seront entaillées dans les baux comme les precedentes de 1 pouce 6 lignes à dent couverte.

Les ferrures des Gouttieres auront depaisseur 8 pouces entaillées a dent couverte de 2 pouces dans les baux, et elles auront de largeur sur le tour au can d'en haut 7 pouces.

Les Gouttieres auront depaisseur 5 pouces et seront entaillées dans les Baux a queue d'aronde de 2 pouces et auront de largeur 9 à 10 pouces et liées avec le bord et le pont

comme ceux du faux pont, le reste du pont sera bordé de Planche de sapin de 3 pouces d'épaisseur le faux pont de 2 pouces sous le Gaillard d'avant, à cause des cuisinnes, et à l'endroit des Etambrais des mats et cabestan qui seront bordés de chaine.

Les Serres Gouttieres auront d'epaisseur 3 pouces 6 lignes et 8 pouces de largeur pour chaque rang de virures, le reste du Ribord en dedans entre chaque sabord seront bordés de planche de sapin de 2 pouces 6 lignes d'epaisseur. Sur le pont seront places les bittes avec leurs taquets, traversins et coussins sept de drisse pour le grand hunier, bitton d'hune de grand hunier, et caillebotis et tous les dalots necessaires pour l'ecoulement des eaux.

Dans l'Entrepont, comme dans la calle, les Epontilles avec les Illoires renversées les barots des gaillards d'arriere et d'avant auront 7 pouces de largeur sur le droit, et 6 pouces sur le tour entaillé dans la serre bauquière, et cette serre aura d'epaisseur 3 pouces et 10 de largeur, les gouttieres auront d'épaisseur 5 pouces entaillées dans le barrot de 2 pouces et auront de largeur 12 pouces. les Illoires du milieu auront 3 pouces 6 lignes d'epaisseur et les autres de même entaillées dans le barrot de 1 pouce 6 lignes bordé de planches de sapin de 2 pouces avec des traversins, ou entre mise et barrotins comme aux Ponts et liés de même. Sur le gaillard d'avant sera placé le sept de drisse de mizaine dont le pied reposera contre le taquet des bittes du coté de tribord et entaillée sous le dit Gaillard sera placé les Epontilles et tourniquet ces derniers avec leurs galoches.

Sur ses gaillards sera fait des fronteaux souttenus par des courbes, & sur lesquelles sera posée un Plat bord à chaque, tant aux deux fronteaux du gaillard qu'a celui en entrant dans l'Eperon, avec les Batayolles & tisses necessaires, comme aussi tous les taquets necessaires tant grands que petits ainsi que les Passavants.

Les bordages en dehors depuis la quille jusqu'au faux pont seront de 3 pouces d'epaisseur, & depuis le faux pont jusqu'au dessous de la Precinte, ils augmenteront a proportion jusques à 5 pouces d'epaisseur, la pre & seconde Precinte auront d'epaisseur 5 pouces 6 lignes, de largeur 10 à 11 pouces, et le remplissage 5 pouces 6 lignes, et 10 à 12 pouces de largeur de chaine ainsi que les bordages et la virure audessus de la 2e. Precinte qui aura 3 pouces d'epaisseur et depuis cette virure jusqu'au Plat bord Bordé de Planches de Sapin de 2 pouces 6 lignes d'epaisseur, les lisses de Plat bord et lisse de Rabatue seront faconnez en y faisant passer une moulure sur chaque lisses, a chaque virures de bordages on observera de mettre un clou à chaque membre et une gournable et une cheville de fer à chaque bout de bordages.

Dans la grand Chambre on pratiquera deux sabords de retraite, garnis comme ceux de la batterie des crocs et organaux pour le service du canon, comme aussi ceux sur le Pont Bittes & toutes les chevilles à boucles tant sur le Pont que

sur le gaillard.

Il fera de même le gouvernail garny de ses serrures avec les deux barres et Roue, la demy l'une dans la grand chambre, et dans toutes les chambres des officiers il sera fait un lambris contre le bord et plafonnés entre les barrots.

Dans la grande chambre de l'ambrissage sur les cottés et plafonnés de même aussi bien que les autres chambres entre les barrots comme aussi tous les chassis nécessaires pour toutes les chambres sans exception.

Les Bitacles et toutes les Echelles tant pour descendre entrepont que pour monter sur les gaillards les porte haubans avec leurs courbes garnis de leurs chaines, les defences, dogues, d'amures, Eperon, Pompes, et generalem^t ce qui concerne le Navire sans exception

Entre nous le Sieur Pre, Ante. Barerce, neg. et Joseph Laporte me constructeur, tous les deux de cette ville, sommes convenus d'un commun accord, que ledt Sr. Laporte s'engage a construire la fregatte du devis cy dessus pour porter 24 canons de 12# sur son pont avec toute la précision possible, suivant le plan et sur led. devis des echantillon a luy remis, et que toutes les liaisons seront faites avec toute l'exactitude possible.

Pièce III - L'Aurore, Bordeaux 1760

"Etat des vivres munitions et marchandises chargées pour le compte du Roy, en conséquence des ordres de M. de Rostan Commissaire General de la marine ordonnateur a Bordeaux, arrimés et évalués par Larauza arrimeur juré de cette ville dans le navire L'aurore appartenant à Mrs. Lamalétie La Tuillière et comp^e negociants de cette ville prêt a partir pour Canada sur le commandement du Sr francois Desmortier.

| Qt. | Scavoir | Poids net | | Tx | 32 ^e |
|-------------|---|---------------|--------------------|------------|-----------------|
| | Vivres et souliers fournis par les Sieurs P. Desclaux et fils aîné et Bethmann et Imbert et compagnie en conséquence de leur traité du 4 janvier 1760 | | | | |
| 400 | barils farine minot de la fabrique de Tounac en Quercy | 71980 | | | |
| 50 | id...de celle de Daché de Nérac | 8698 | | | |
| 870 | id...farine entiere de celle de Merle d'aiguillon | 154934 | | | |
| 50 | Id...de celle de Daché de Nérac | 9670 | | | |
| 30 | id...de diverses fabriques | 5700 | | | |
| <u>1400</u> | barils pesant net | <u>250982</u> | à 8 barils au ton. | 175 | |
| 20 | tonneaux vin rouge de S. Macaire | | | 20 | |
| 250 | tierçons cochon salé pesant net | 50000 | à 6 au ton. | 41 | 21 |
| 63 | barils boeuf salé | | à 8 au ton. | 7 | 20 |
| 50 | tierçons eau de vie veltant ensemble 848 v. | | à 6 au ton. | 8 | 10 |
| 50 | ancres id.....200 veltes | | à 20 au ton. | 2 | 16 |
| 70 | ancres graisse pesant ensemble | 3570 | à 20 au ton. | 3 | 16 |
| 4 | demy barriques graisse pesant ensemble | 971 | à 8 au ton. | 1 | 8 |
| 6 | demy barriques saindoux pesant ensemble | 972 | à 8 au ton. | | |
| 30 | barils pois verts pesant ensemble | 5490 | à 8 au ton. | 3 | 24 |
| 4 | boucauds jambon pesant ensemble | 4088 | à 24/32 | 3 | |
| 4 | futailles souliers contenant ensemble 1056 paires | | à 24/32 | 3 | |
| | | | | <u>269</u> | <u>19</u> |

| Qt. | | Poids net | | Tx 32 ^e | |
|--------------------|---|--------------|-------------------|--------------------|----|
| 11 | Armes venus de Charleville Caisses contenant ensemble 330 fusils | | 18/32 | 6 | 6 |
| | Munitions et marchandises venues de Rochefort | | | | |
| 300 | quintaux de poudre de guerre en 300 barils évalués | | 10 qtx au ton. | 30 | |
| 80 | bombes de 8 pouces pesant chacune | | 15 qtx au ton. | 2 | 11 |
| 15 | milliers de balle de plomb de 18 à 22 en 76 barils à 20 quintaux au tonneau cy | | 20 qtx au ton. | 7 | 16 |
| 800 | boulets de 8) | 72 | 20 qtx | 3 | 19 |
| 200 | boulets de 4) | qtx | au ton. | | |
| 1194 | paires de souliers en 9 barriques | | | | |
| 1142 | gilets en 13 barriques | | | | |
| 638 | paires de bas en 3 barriques | | | | |
| | 25 | | à 10/32 | 7 | 26 |
| 6183 | aunes Dourgnes en 17 | | | | |
| 1/12 | balles dans chacune desquelles il y a 3 couvertures d'emballa- ge de Toulouse | | à 18/32 | 9 | 18 |
| 1285 | aunes de mazamet en 3 bales | | | | |
| 7/12 | avec 3 couvertes id. | | 18/32 | 1 | 22 |
| 2792 $\frac{1}{2}$ | aunes de Molton en 7 balles avec 3 couvertures id. | | 18/32 | 3 | 30 |
| 3649 $\frac{3}{4}$ | aunes siamoise en 5/4 avec 4 couvertures dans chacune des 4 balles cy contre | | 20/32 | 2 | 16 |
| | 134 d'un point 1/2 300 de deux points 450 de deux points 1/2 820 de trois points 430 de quatre points | | | | |
| 2134 | couvertures en 18 balles avec 4 couverture d'emballage dans chaque balle | | 24/32 | 13 | 16 |

| Qt. | | Poids net | Tx | 32 ^e |
|--------------------|--|--------------|-------|-----------------|
| 278 | aunes toile de clocheterie en 1 balle | | | |
| 1622 $\frac{1}{4}$ | aunes toile meslée fort en 7 balles | | | |
| 669 $\frac{1}{4}$ | aunes idem en 3 balles | | | |
| 1049 $\frac{1}{2}$ | aunes toile de clocheterie en 3 balles <u>14 balles</u> | | 12/32 | 5 8 |
| 1812 | aunes de carisi | | | |
| 188 $\frac{1}{4}$ | aunes toile meslée fort | | | |
| 400 $\frac{3}{4}$ | aunes Indienne grossière en 4 balles évaluées | | 16/32 | 2 |
| 165 | livres de fil de Rennes assorti en 1 balle | | | |
| 332 | aunes toile de Morlaix en $\frac{1}{2}$ au. en 1 balle | | | |
| 178 $\frac{1}{2}$ | aunes idem en $\frac{3}{4}$ idem | | | |
| 980 $\frac{3}{4}$ | aunes toile S Jean en $\frac{2}{3}$ idem en 4 balles évaluées | | 12/32 | 1 16 |
| 113 | livres laine rouge filée en 1 balle | | | 8 |
| 20 | canonnières à contenir 10 hommes | | | 20 |
| 14 | grosses couteaux bucherons grands et moyens en 1 barrique | | | 10 |
| 500 | livres de vermillon en petit sac d'1 livre dans un baril | | | 8 |
| 6 | feuilles scie de long) | | | |
| 6 | lames de scies assorties) en | | | |
| 6 | limes idem) 1 | | | |
| 6 | tourne à gauche) caisse | | | 2 |
| 26 | grosses batefeu) | | | |
| 11 | douzaines de paire de bas) d'Estame pour hommes) | | | |
| 2 | id. pour femme) | | | |
| 5 | cartons dentelle assortie) dans | | | |
| 3 | grosses croix à pierre) 1 | | | 8 |
| 3 | pieds de Roy) barrique | | | |
| 3 | grosses de dés à coudre) | | | |
| 3 | grosses 1 douzaine de batefeu) | | | |

| Qt. | | Poids net | | Tx | 32 ^e |
|------------------|---------------------------------|--------------|---------|----|-----------------|
| 11 | Chapeaux bordés simili or) | | | | |
| 25 | " " d'or fin) | | | | |
| 25 | " " d'argent fin)) | | | | |
| 2 | livres d'émeri pilé) | dans | | | |
| 1 | grosse peignes d'ivoire) | 1 | | | 16 |
| 17 | grosses peignes de buis) | | | | |
| 20 | plumets assortis) | | | | |
| 10 $\frac{1}{2}$ | grosses grelots assortis) | barrique | | | |
| 6 | livres coton filé) | | | | |
| 20 | pièces sergette) | | | | |
| 15 $\frac{1}{2}$ | aunes d'ecarlante bas pris) | | | | |
| 10 | pieces galon large) | | | | |
| 50 | grosses boutons or et argent)) | dans | | | 8 |
| | faux) | 1 | | | |
| $\frac{1}{2}$ | grosselacets serrés) | | | | |
| 2 $\frac{1}{2}$ | grosses petits miroirs de) | balle | | | |
| | fer blanc) | | | | |
| 4 | grosses bombardes ou guim-) | | | | |
| | bardes) | | | | |
| 179 | livres cloux à couvrir) | | | | |
| 1704 | livres cloux à bateau) | | | | |
| 965 | livres cloux à plancher) | | | | |
| 881 | livres cloux à barrique) | en 12 | 20 qtx | 2 | 13 |
| 191 | livres cloux à bardeau) | | au ton. | | |
| 979 | livres cloux à bardeau de)) | barils | | | |
| | 9 à 10 pouces) | | | | |
| 4899 | livres) | | | | |
| 32 | petites chaudière pesant) | | | | |
| | 15 livres) | | | | |
| 226 | marmittes à chaudière de) | les 4 | | | |
| | cuivre rouge étamées de 10) | | | | |
| | à 12 pots avec leurs casse-)) | articles | | 8 | 10 |
| | roles en couvercle) | | | | |
| 25 | chaudière de fer battu de) | | | | |
| | 10 à 12 pots) | | | | |
| 15 | marmittes de fer battu de) | | | | |
| | 4 pots) | | | | |

Je soussigné arrimeur juré de cette ville certifie avoir arrimé par ordre de Monsieur de Rostan Commissaire Général de la marine ordonnateur dans le navire L'Aurore appartenant à Mrs Lamalétie La Tuillière & compagnie destiné pour le Canada les munitions, effets et vivres mentionnés au present lesquels encomrent en total trois cent quatre vingt tonneaux

trente trente deuxièmes suivant l'evaluation que j'en ay
 fait en foy de quoy j'ay signé le present sixtuple a
 Bordeaux le vingt huit mars mil sept cent soixante

Larauza

Je soussigné francois Desmortiers capitaine du navire
 L'aurore de Bordeaux appartenant a Mrs Lamalétie La Tuilliè-
 re & compagnie prêt à partir pour le Canada, reconnait avoir
 reçu dans mon bord par ordre de monsieur de Rostan commis-
 saire general de la marine ordonnateur en ce port, les vi-
 vres effets et munitions mentionnées au present etat ou
 facture evalue le tout ensemble a trois cent quatre vingt
 tonneaux trente trente deuxièmes d'encombrement que je pro-
 mets de porter en Canada et remettre aux ordres de M. Bigot
 Intendant de la Nouvelle-France aud. lieu, sans exiger aucun
 fret attendu qu'il doit être payé icy par le Roy aux Sieurs
 Lamalétie La Tuiliere & compagnie mes armateurs, de la re-
 mise desquelles vivres, effets et munitions je m'oblige de
 rapporter décharge sauf les risques, périls et fortunes de
 mer, en foy de quoy j'ay signé le present sixtuple à Bor-
 deaux le vingt huit mars mil sept cent soixante

De Mortier

veu par nous commissaire general
 de la marine ordonnateur

Rostan.

Pièce IV - Relation de la navigation de la petite flotte
partie de Bordeaux pour Montréal

Nous sortimes de la Rivière de Bordeaux le 10 avril avec un bon vent. Le lendemain a 10 heures du matin nous eumes connaissance de deux vaisseaux anglais dont un de 50 et l'autre de 36 canons; alors Mr. Dangeac notre commandant qui montait le Machault fit signal de sauve qui peut; on se separa et le 12 on se rallia à la pointe du jour. Le Bienfaisant et le Marquis de Malauze rejoignirent le Machault.¹

Notre route s'est faite tranquillement jusqu'au 15 de may qu'on fit rencontre d'un batteau anglais entre l'ille aux Oiseaux et Anticosti; on le prit et nous scumes par ce batiment que l'escadre anglaise était en Rivière depuis 6 jours; sur quoy nous tinmes conseil de guerre la décision fut de mouiller dans la Baye des Chaleurs ce qui fut exécuté le 15 may.²

Ce même jour on découvrit cinq navires anglais tant batteaux que goelettes qui furent amarinées et conduites à l'entrée de la Rivière de Ristigouche; ces prises ont été apprêtiées à près de trois millions.

1 Ce même jour le Soleil de 350 tonneaux, armé de 12 canons mais percé pour 20, ayant à son bord 43 hommes d'équipage et transportant 64 soldats et officiers, fut capturé par Joseph Norwood à bord de l'Adventure. L'Aurore fut, pour sa part, enlevé le 17 avril par Robert Forsyth sur le Constantine. L'Aurore de 450 tonneaux, armé de 10 canons, percé pour 20, transportait 42 hommes d'équipage et 63 soldats.

2 En cas d'obstacle barrant la route de Montréal, les ordres du ministre, comme ceux des armateurs, étaient de se rendre décharger le matériel à la Louisiane et de prendre une cargaison de retour aux Antilles. La relâche dans la Baie des Chaleurs fut sans doute décidée suite aux besoins de la flotte en eau potable et de la nécessité de faire parvenir les instructions métropolitaines aux autorités coloniales canadiennes.

Le 17 on expédia les paquets pour Montréal³; on établit un camp pour rafraichir les troupes et les équipages; il y avait plus de 1500 habitants réfugiés dans cette partie mourrant de faim ayant eu des castors pour toute nourriture pendant l'hyver: nous leur avons fourni des vivres, et nous avons mis des chaloupes en pêche.⁴

On pensa ensuite à construire une batterie entre le camp et nos navires et on est resté tranquille dans cette position jusqu'au 21 de juin.

Le 22 nous eumes avis d'un vaisseau ennemi par le travers de l'ille aux herons; on envoya une goelette en découverte; elle fut attaquée par plusieurs berges et l'équipage obligé de se sauver dans la chaloupe.

Le 24 nous eumes connaissance de deux autres vaisseaux qui étaient en dedans de l'ile. Le 27 connaissance encor de deux vaisseaux, ce qui nous engagea de remonter les notes le plus avant qu'il serait possible dans la Rivière, et de travailler à décharger les vivres et autres effets; on coula quelques batiments pour boucher le chenal⁵: cette

- 3 Portée par un jeune officier canadien, l'enseigne Charles Antoine Denys de Saint-Simon, la correspondance ministérielle devait atteindre Montréal le 12 juin. On confirmait ainsi aux autorités canadiennes le fait que la Nouvelle-France ne recevrait plus de secours de la mère-patrie.
- 4 Des Acadiens s'étaient réfugiés dans la région de la Baie des Chaleurs depuis la déportation de 1755. Ils survivaient tant bien que mal de vivres envoyés parcimonieusement du Canada, de la pêche qu'ils faisaient et des quelques prises des bateaux anglais qu'ils pouvaient effectuer. L'établissement d'Acadiens à Restigouche même remonterait à 1758 et c'était un officier de l'Ille Royale, le lieutenant Bourdon, qui y assurait le commandement et l'ordre avec quelques soldats qui avaient échappé à la prise de Louisbourg.
- 5 Dix vaisseaux, pris aux Anglais, ou appartenant à des Acadiens, furent ainsi coulés. "Ordonnons au Sieur Louis LeMir de livrer pour le compte du Roy son batteau le Monarque afin d'être coulé pour la conservation des vaisseaux détachés en ce port chargés des effets du Roy". Ces ordres étaient datés du 6 juillet et signés de Bourdon. Le Monarque était un navire de 60 tonneaux.

chaine était soutenue par deux Batteries mais n'ayant que de petits calibres elles n'ont fait face qu'autant qu'elles ont été battues par les frégattes mais un vaisseau de 74 canons les ayant pris en flanc, il fallut les abandonner après avoir crevé le canon.

Pour gagner du tems pour achever de mettre les vivres a terre on a établi deux nouvelles Batteries l'une au nord et l'autre au Sud. Deux frégattes anglaises de 36 et 22 canons s'approchèrent a demie portée et le combat commença à 5 heures. Le feu fut très vif de port et d'autre. Mr. Dangeac combattait dans le Machault; plusieurs détachements soutenaient les Batteries et avec les soldats et les acadiens s'opposaient aux descentes.

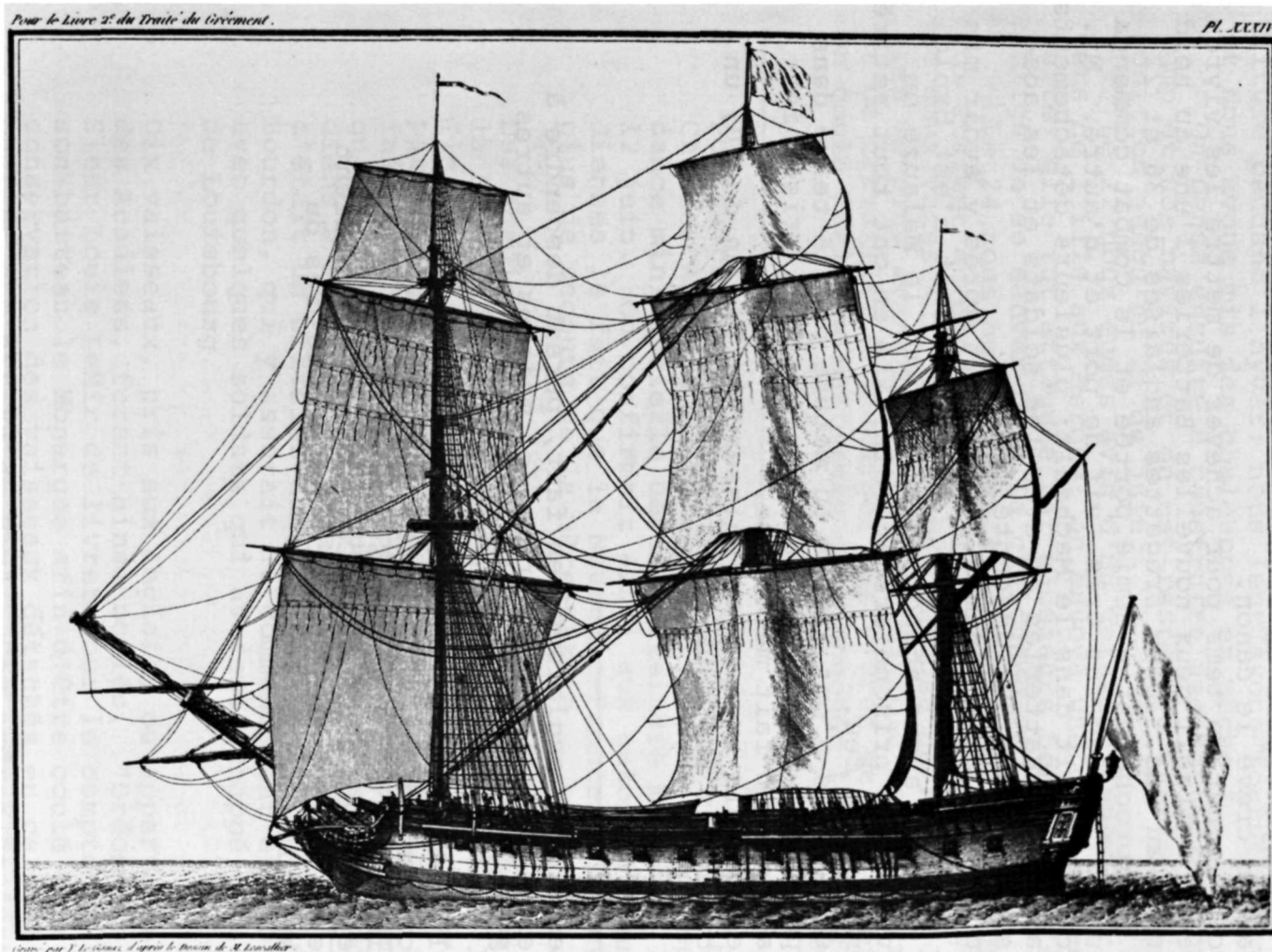
Enfin nous abandonnâmes le Machault après y avoir mis le feu et retiré les blessés. Le Bienfaisant s'est brulé aussi, et nous avons abandonné a l'ennemi le Malauze ou nous avons les prisonniers anglais; ils en ont tout retiré et y ont mis le feu.

Les ennemis n'ont jamais pu mettre pied à terre dans une espace de 5 lieues ni nous faire un seul prisonnier. Les acadiens ont fait merveille.⁶

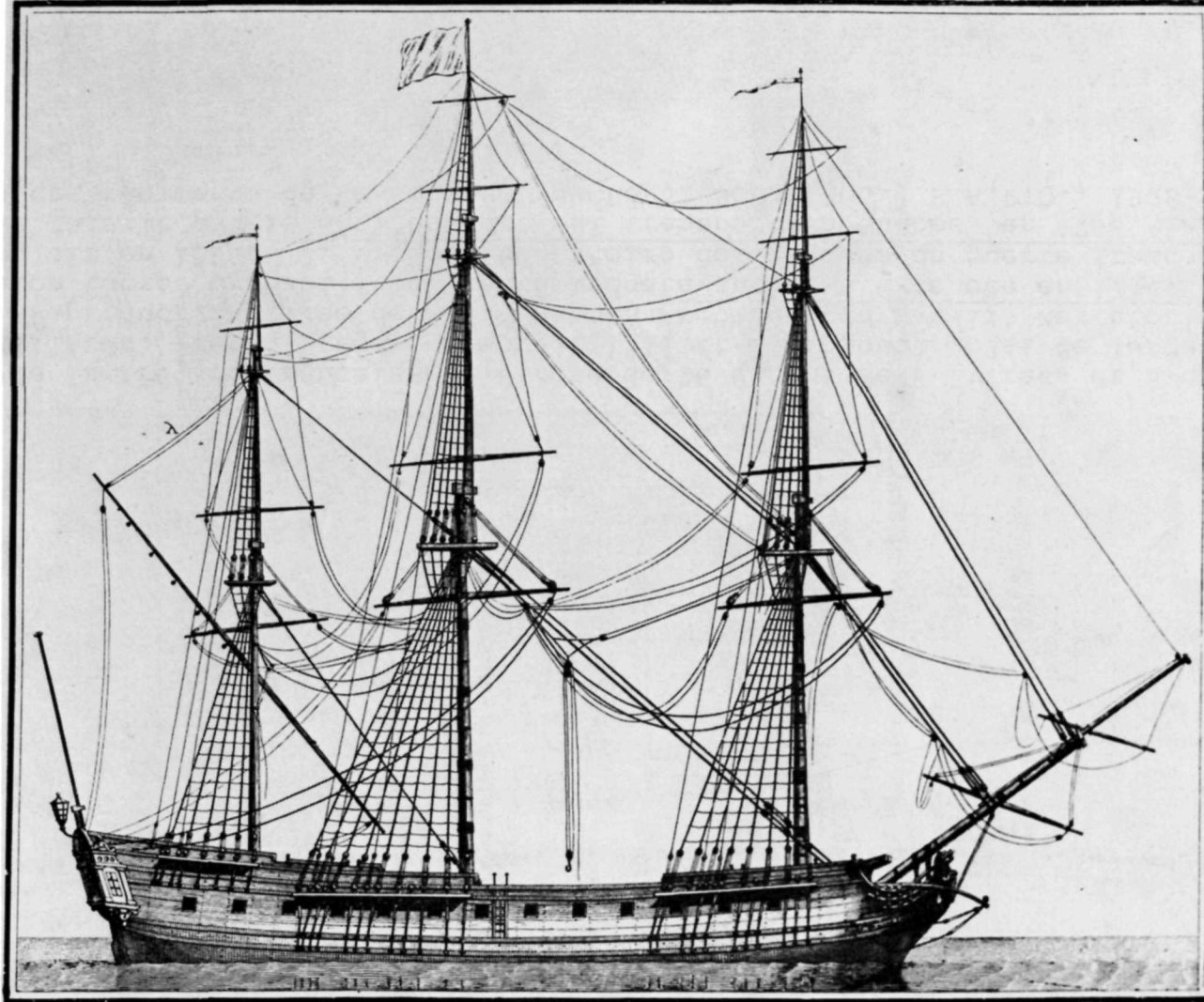
Les ennemis avaient un vaisseau de 74, un de 70, un de 60 canons et les deux frégattes.^{7"}

6 Les forces anglaises, en fait, purent descendre à terre et bruler une partie des maisons et autres bâtiments érigés par les réfugiés Acadiens.

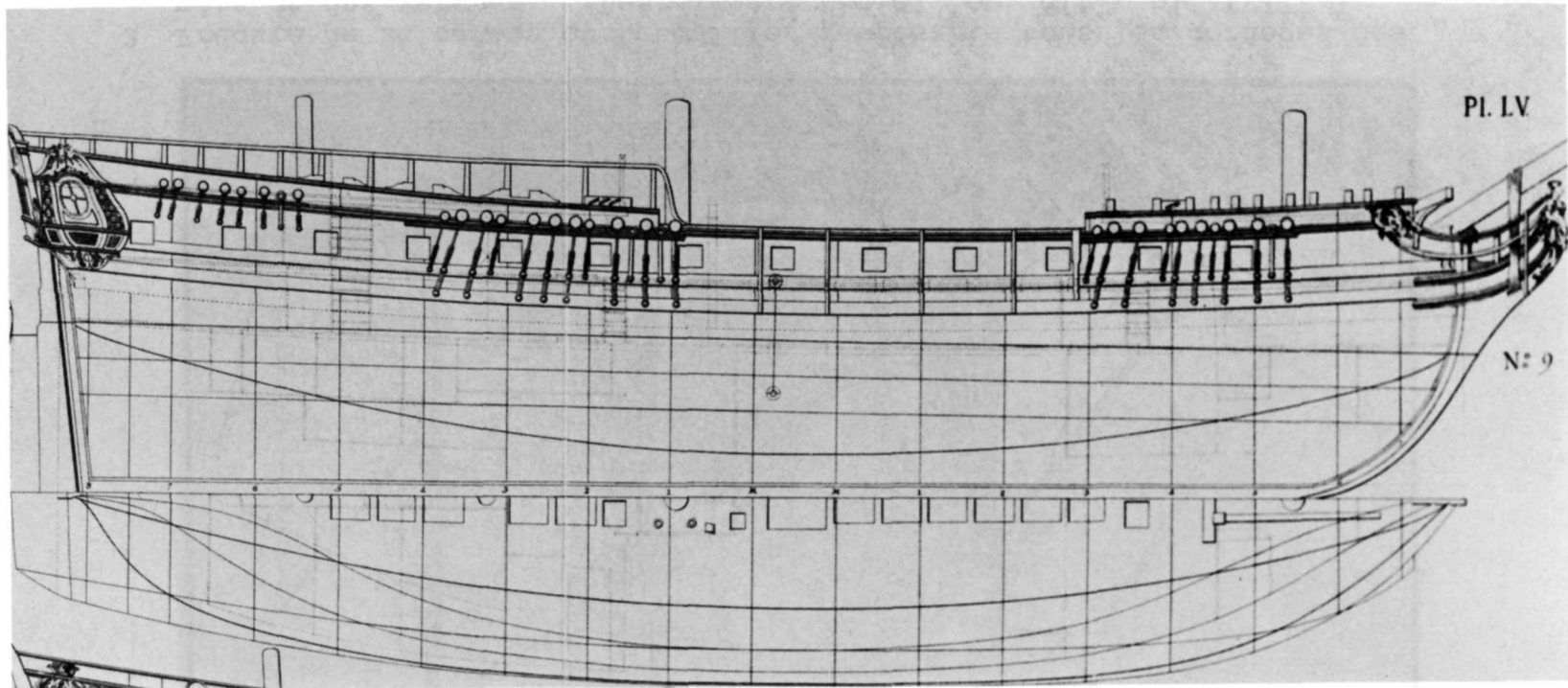
7 Il s'agissait des vaisseaux le Fame de 74, Dorsetshire de 70, et Achilles de 60 canons ainsi que des frégates Scarborough de 20 et Repulse de 32 canons. Ces navires provenaient de Louisbourg et étaient sous les ordres du capitaine Byron.



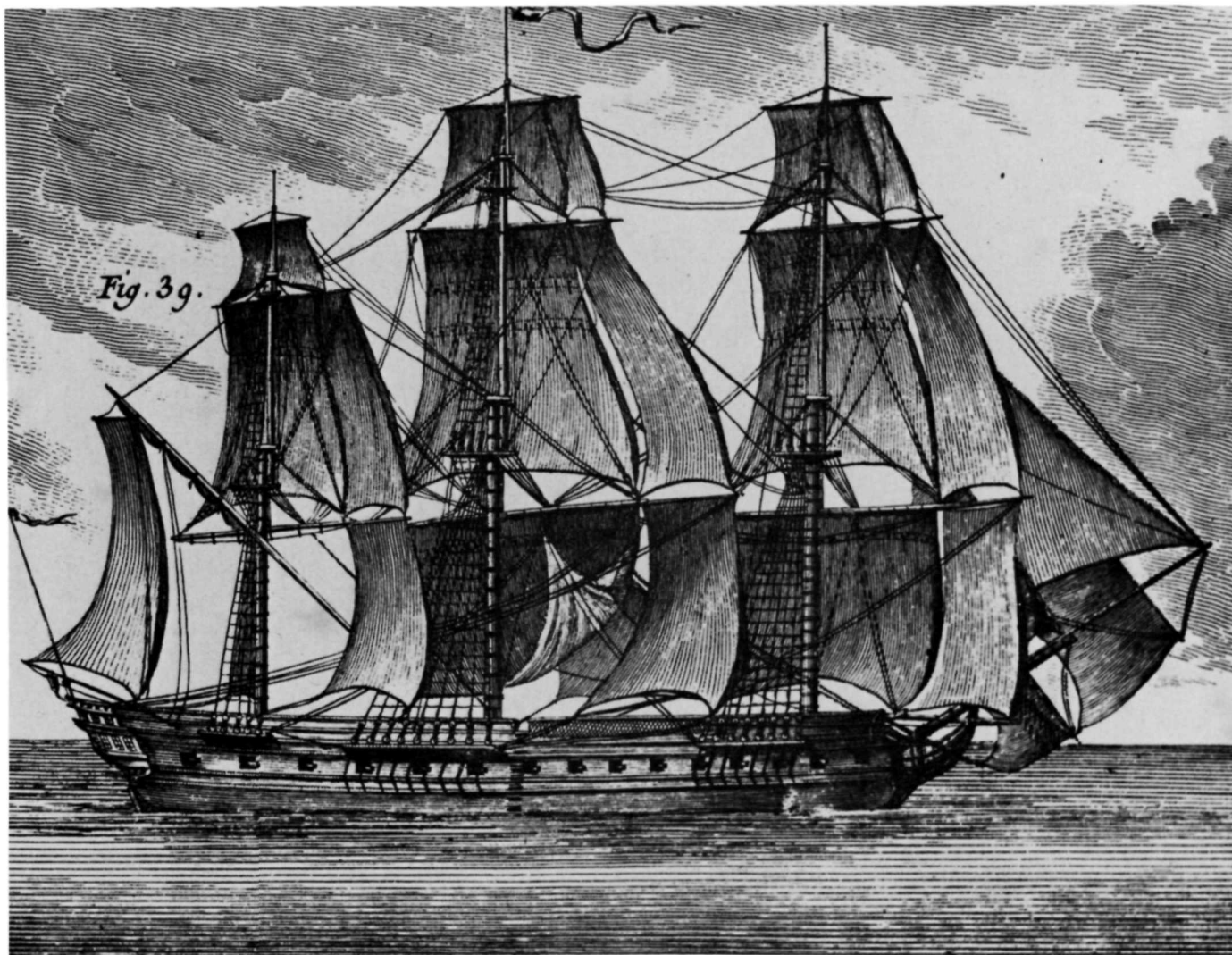
- 1 Cette illustration représente une frégate en vane, dérivant lentement sous le vent; gravée par Y. LeGouaz d'après un dessin de D. Lescallier. (Lescallier, Daniel, Traité pratique du gréement des vaisseaux et autres bâtiments de mer, 1791, pl. XXXIV.)



2 Frégate de 26 canons où Lescallier représente tous les cordages des mâts et des vergues. (Lescallier, Daniel, op. cit., pl. XVIII.)



- 3 Il s'agit de la frégate française la Sirène de 26 canons de 8 livres, et 8 de 4 livres sur les gaillards. Cette frégate mesurait $131\frac{1}{4}$ ft de longueur, $34\frac{1}{4}$ de largeur et $15\frac{1}{2}$ de creux. Reproduction tirée de F.H. Chapman *Architectura Navalis Mercatoria*, 1768, pl LV. Selon toutes probabilités, cette frégate aurait été lancée en 1744, et capturée par les Anglais en 1760. J. Vichot, *Répertoire des navires de guerre français*, Paris, 1967. Elle faisait partie de l'escadre qui transporta à Québec, en 1756, les deux bataillons des régiments de La Sarre et du Royal-Rousillon. R.A.P.Q., 1928-29, p. 211.



4 Frégate percée pour 30 canons, gravée par Benart sur un dessin de Penne-vert. Ch. Romme, L'art de la Voilure, pl. 6, fig. 39, 1781.

Qs-7087-010-FF-A1

©Publié avec l'autorisation
de l'Hon. John Fraser, CP, MP,
Ministre responsable de Parcs Canada,
Ottawa, 1979.