

dup
MAY 1981



Travail inédit
numéro

337

HISTOIRE ET NAUFRAGE DES NAVIRES LE SAPHIRE,
LA MARGUERITE, LE MURINET ET L'AUGUSTE
par Jean-Pierre Proulx
1979

Terre-neuve
x
N-Ecosse
↗

1979
1979

Histoire et naufrage des navires le Saphire,
la Marguerite, le Murinet et l'Auguste
par Jean-Pierre Proulx
1979

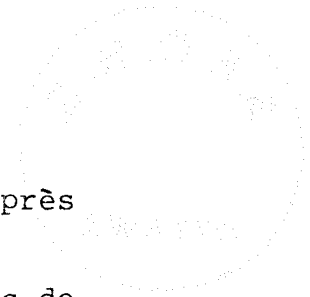
La série intitulée Travail inédit est imprimée à tirage limité pour les besoins du ministère d'Environnement Canada. Des exemplaires de chaque rapport sont distribués à des archives publiques au Canada, où les intéressés peuvent les consulter.

Bon nombre de ces rapports paraîtront dans la revue intitulée Lieux historiques canadiens ou Histoire et archéologie, et pourront être remaniés ou mis à jour.



Histoire et naufrage des navires le Saphire,
la Marguerite, le Murinet et l'Auguste

v	Sommaire
1	Introduction
5	Le <u>Saphire</u>
5	Le contexte historique
8	Description et cargaison du navire
9	Histoire du navire
12	Le naufrage
19	Conclusion
24	La <u>Marguerite</u> et le <u>Murinet</u>
24	Le contexte historique
25	Description et cargaison des navires
27	Le naufrage
29	Conclusion
32	L' <u>Auguste</u>
32	Le contexte historique
34	Description du navire
37	La cargaison
38	L'histoire du navire
41	Le naufrage
45	Conclusion
48	Appendice A: Description du <u>Saphire</u> en 1685.
51	Appendice B: Réparations au <u>Saphire</u> en 1680.
55	Appendice C: Histoire du <u>Saphire</u> de 1675 à 1696.
67	Appendice D: Comparution de Jacques Voissin, second capitaine de la <u>Marguerite</u> .
70	Appendice E: Journal de Saint-Luc de la Corne d'après les papiers Amherst.



- 89 Appendice F: Journal de Saint-Luc de la Corne d'après
les papiers Viger.
- 109 Appendice G: Lettre de Jeffrey Amherst à Saint-Luc de
la Corne.
- 110 Notes
- 110 Le Saphire
- 113 La Marguerite et le Murinet
- 114 L'Auguste
- 118 Bibliographie

Illustrations

- 21 1 Le port de Bay Bulls.
- 23 2 L'épave du Saphire.
- 31 3 Le port de Conche.
- 47 4 Dingwall.

Digitized by Google

Sommaire

Le but de ce travail est de faire le point sur l'état de la recherche concernant quatre bâtiments naufragés dans les eaux canadiennes. Il s'agit des navires de guerre le Saphire coulé à Bay Bulls, Terre-Neuve, en 1696, des navires de pêche la Marguerite et le Murinet perdus à Conche, Terre-Neuve, en 1707 et du navire marchand l'Auguste qui a sombré à Dingwall, Nouvelle-Ecosse, en 1761. Les trois sites et les quatre navires ont fait l'objet de fouilles sur le terrain et de recherches en archives au Canada et en Europe. Cette étude fait la somme des connaissances historiques disponibles sur chacun de ces navires.

Introduction

Le 11 septembre 1696, le gouverneur de Plaisance, Monsieur de Brouillan, attaque le navire de guerre anglais le Saphire dans le port de Bay Bulls à Terre-Neuve. Le capitaine anglais, ne voyant son salut que dans la fuite, se réfugie sur la côte pendant que les Français coulent bas son navire. Le 15 août 1707, deux navires de guerre anglais surprennent deux navires de pêche de Saint-Malo dans le port de Conche au nord de Terre-Neuve. Incapables de résister, les Français mettent le feu à leurs navires et s'enfuient dans le port voisin. Le 15 novembre 1761, une violente tempête souffle sur le golfe Saint-Laurent. Impuissant à manoeuvrer, le navire l'Auguste est projeté sur la côte désertique du nord du Cap Breton où il est mis en pièces entraînant avec lui 114 passagers et une riche cargaison.

Au point de vue historique, ces trois événements ne sont reliés entre eux d'aucune façon si ce n'est par le désir continu et réciproque des Anglais et des Français d'affirmer leur suprématie en Amérique du Nord. Les trois naufrages ont cependant un attribut commun: trois des quatre épaves ont été récemment localisées et identifiées de façon presque certaine, soit par des plongeurs de la section d'archéologie sous-marine de Parcs Canada, soit par des plongeurs travaillant à leur propre compte. L'épave du Saphire a été localisée pour la première fois par des plongeurs de Terre-Neuve vers 1965. Une équipe de plongeurs de Parcs Canada y a travaillé en 1973 et en 1977.

A Conche, au moins une des deux épaves est connue depuis longtemps des habitants du village. Les plongeurs de Parcs Canada y ont fait une première plongée en 1976. L'épave de l'Auguste a été découverte en 1977 par des plongeurs amateurs. Des travaux d'exploration ont été effectués en collaboration avec Parcs Canada au cours des deux derniers étés.

Les fouilles préliminaires effectuées sur ces sites de naufrage ont démontré toute l'importance des artefacts qu'on peut espérer tirer de ces épaves. Les résultats de ces fouilles ont été ou seront analysés dans des études préparées par des membres de la section d'archéologie sous-marine. Le but du présent travail est de faire le point sur l'état de la recherche historique et de démontrer comment ces trois tragédies peuvent contribuer à une meilleure connaissance de l'histoire du Canada.

La recherche, qu'on peut maintenant qualifier de complète en ce qui concerne les navires et les naufrages comme tels, a été effectuée dans divers dépôts d'archives du Canada, de France et d'Angleterre. Elle comporte les faiblesses et les caractéristiques inhérentes à l'étude des épaves. En réalité ce domaine de l'histoire est très mal documenté. Il s'agit de comparer les exigences de l'archéologie sous-marine aux données que fournit généralement la documentation historique pour se rendre compte des nombreuses lacunes.

Idéalement, l'archéologue qui entreprend la fouille d'une épave s'attend à ce que l'historien lui présente les informations suivantes concernant le navire: la date et le lieu de construction, le nom du constructeur, le type de navire, les plans et les devis, l'armement, l'histoire du bâtiment, ses fonctions au moment du naufrage, les circonstances et l'endroit précis de ce naufrage, la liste

des passagers, la cargaison, les tentatives de récupération de la marchandise... le tout replacé dans le contexte historique propre à l'année et à l'endroit de la tragédie. De fait, les documents fournissent bien peu de réponses satisfaisantes à ces questions.

La documentation anglaise, autant au Canada qu'en Angleterre, ne traite presque exclusivement que des navires de guerre. Même dans ce cas, les renseignements sont très souvent d'importance secondaire pour l'archéologue: date et lieu de construction du navire, quelques dimensions, ses divers déplacements, la sentence de la cour martiale en cas de perte... Le plus souvent, la disparition d'un navire n'est signalée dans les registres que par la très brève mention "lost". Les archives britanniques ont toutefois l'avantage d'être bien inventoriées et d'être regroupées dans deux dépôts principaux qui sont le Public Record Office et le Maritime Museum de Greenwich.

En France, au contraire, les archives sont disséminées dans les ports les archives départementales et les archives nationales. En général, elles sont très mal inventoriées du moins en ce qui concerne les besoins de la recherche sur les épaves. Il faut, pour obtenir les mêmes résultats qu'en Angleterre, visiter plusieurs dépôts et consulter de nombreux fonds de documents. Là aussi les renseignements recueillis sont très souvent d'importance secondaire.

S'il est relativement facile de suivre la trace des navires de guerre, la tâche devient beaucoup plus difficile lorsqu'il s'agit de navires marchands et presque impossible dans le cas des navires de pêche. Dans tous les cas, il faut une chance exceptionnelle pour retrouver un document clé pour l'archéologie sous-marine tel que les plans et les devis du navire, la liste de cargaison, les délibérations de la cour martiale ou de l'amirauté, un compte rendu du

naufnage... Ce sont pourtant ces documents qui permettent d'identifier une épave et d'en déterminer la valeur historique. En l'absence de ces derniers, l'historien doit procéder par comparaison en faisant des rapprochements avec des navires similaires mais mieux connus. A titre d'exemple, on peut citer l'excavation en Angleterre du HMS Dartmouth qui est un bâtiment comportant à peu près les mêmes caractéristiques que celles du Saphire. C'est ce genre de travail qu'il reste à compléter si jamais la section d'archéologie sous-marine entreprend la fouille systématique de l'une des trois épaves dont il est question dans cette étude.

Le Saphire

Le contexte historique

La richesse en poisson des eaux de Terre-Neuve fut le premier enjeu de la lutte entre les puissances européennes pour s'assurer le contrôle de l'Amérique du Nord. C'est dans le cadre de ce conflit qui a duré jusqu'au début du XX^e siècle que se situe l'attaque et le naufrage du Saphire à Bay Bulls en 1696.

En 1497, l'Italien d'origine John Cabot voyageant pour le compte de l'Angleterre découvrit l'immense réserve de poisson que sont les bancs de Terre-Neuve. Cette découverte fut bientôt connue par toute l'Europe si bien que dès les premières années du XVI^e siècle, des pêcheurs venus de France, du Portugal, d'Espagne et d'Angleterre pêchaient déjà dans les eaux du nouveau continent. Au début du règne d'Elizabeth I d'Angleterre (1558), on estimait à plus de 30,000 le nombre de ces pêcheurs qui tiraient leur revenu des eaux de l'île. De ce nombre, les Anglais étaient les moins bien représentés. D'après Anthony Parkhurst, un marchand de Bristol qui en était à son quatrième voyage à Terre-Neuve en 1578: "There were generally more than 100 sail of Spaniards taking cod, and from 20 to 30 killing whales; 50 sails of Portuguese; 150 sail of French and Bretons mostly very small; but of English only 50 sails."¹

La situation se transforma radicalement toutefois dans les dernières années du XVI^e siècle. L'Angleterre fut

la première puissance européenne à comprendre l'importance de contrôler le nouveau continent. A Terre-Neuve, où le conflit débuta, ce contrôle se traduisit par le monopole des pêches dont l'exploitation atteignait un niveau international au début du XVII^e siècle. La morue avait alors une valeur très élevée sur le marché européen. Elle était considérée comme un produit de luxe au même titre que les fourrures du Canada ou l'or du Pérou. De plus, tout en formant de nouveaux marins, la pêche offrait une source de nourriture abondante et permettait à l'Angleterre de s'approvisionner en produits de toutes sortes grâce au commerce triangulaire.

Ainsi donc, sous le règne d'Elizabeth I (1558-1603), l'Angleterre entreprit l'exploitation intensive des pêches de Terre-Neuve. À la fin du XVI^e siècle, elle avait éliminé l'Espagne et le Portugal et contrôlait déjà parfaitement la péninsule d'Avalon. Seule la France qui exploitait tout le reste de l'île et les bancs représentait encore un obstacle de taille à la suprématie anglaise.

Avant le milieu du XVII^e siècle, la France n'avait jamais proposé de politique nationale concernant la pêche à Terre-Neuve cette entreprise étant le domaine exclusif des intérêts privés. Il en résulta que la flotte de pêche française, qui était pourtant de loin la plus importante en Amérique, était décentralisée aussi bien en France qu'au Nouveau Monde. De plus, les pêcheurs français n'étaient pas regroupés autour d'une puissante association de marchands comme celle du West Country en Angleterre. Pour ces raisons, leurs entreprises étaient très vulnérables aux attaques anglaises et leur influence auprès de la Cour presque nulle.

Mais la France ne perdait pas de vue pour autant l'importance de la pêche en fonction de son commerce et de

sa marine. Avec l'accession de Louis XIV au trône en 1643 naquit une nouvelle politique inspirée principalement par le ministre Jean-Baptiste Colbert. Cette politique préconisait une approche mercantile à l'expansion coloniale. Pour cette raison, le 21 décembre 1660, le roi nommait Nicolas Gargot au poste de gouverneur de Plaisance, la première colonie française à Terre-Neuve. Dans ses instructions, il lui ordonnait d'occuper les lieux, de construire des forts et des habitations afin d'assurer l'autorité française dans l'île.² La fondation de cette colonie laissait clairement entrevoir le conflit qui s'amorçait entre la France et l'Angleterre pour le contrôle des pêches de Terre-Neuve.

La guerre de la Ligue d'Augsbourg qui éclata en Europe en 1689 se traduisit à Terre-Neuve par un conflit entre la France et l'Angleterre pour l'exclusivité de la pêche. Les deux principaux centres d'activité dans l'île furent Saint-John's et Plaisance. A cause de la puissance de sa flotte de guerre, l'Angleterre marquait un avantage sur la France en dominant les eaux environnantes de Terre-Neuve. Une solution s'offrait toutefois à la France. Il s'agissait d'attaquer par terre les établissements anglais mal défendus contre ce genre d'attaque. Ainsi, à la suite de trois assauts infructueux de la part des Anglais de la métropole contre Plaisance, Pierre Lemoyne d'Iberville arrivait à Terre-Neuve avec ses troupes le 12 septembre 1696. Lui et Brouillan, le gouverneur de Plaisance, avaient reçu pour mission de détruire tous les établissements de pêche anglais de l'île. A son arrivée à Plaisance, d'Iberville eut toutefois la surprise d'apprendre que Brouillan l'avait devancé en attaquant seul la localité de Bay Bulls. C'est lors de cette attaque que fut coulé le navire de guerre anglais le Saphire.

Description et cargaison du navire

La première mention à la construction d'un navire qui pourrait être le Saphire se trouve dans une lettre du 4 octobre 1674 du "Navy Office" à Samuel Pepys, secrétaire de "l'Admiralty". Dans un contrat passé entre le commissaire Deane de Harwich au sujet de la construction d'une frégate de cinquième rang, il est dit:

Wee doe alsoe pray you will please to lay before their LOPPS the inclosed which is an Estimate of the charge of building of the fifth Rate Frigate mentioned in their LOPPS order of the 16th of September last, and equipping her to Sea, prepared by us in pursuant of their LOPPS said order...³

L'ordre du 16 septembre pas plus que l'estimation du 4 octobre n'ont été retrouvés si bien que la seule source contemporaine qui traite des dimensions et des mesures du Saphire est une liste descriptive des navires de la marine anglaise en 1685. D'après ce document, le navire du roi construit par Anthony Deane à Harwich en 1675 mesurait 89 pi de quille, 26 pi 10 po de bau et 10 pi de calle. Son tirant d'eau était de 12 pi 8 po. Son tonnage de 340 tonneaux (capacité de chargement) ou de 453 tonneaux (déplacement de l'eau en charge) faisait du Saphire le plus gros navire de cinquième rang à l'époque où il fut construit.⁴

L'équipage du navire se composait au maximum de 140 hommes en temps de guerre et au minimum de 90 en temps de paix. Quant à l'armement, il se chiffrait à 32 canons de fer soit 18 demi-couleuvrines, 10 sacres et 4 "minions".⁵ Pour d'autres données quant à divers prix, poids, mesures et quantités concernant le navire, il faut se référer aux appendices A et B.

Pour ce qui est de la cargaison, il semble bien que le Saphire transportait le chargement habituel d'un navire de guerre de son rang allant à Terre-Neuve: "...with what stores were necessary for a Newfoundland voyage."⁶

Aucun document toutefois n'établit la liste des marchandises nécessaires à un voyage à Terre-Neuve mais, d'une façon assez paradoxale, quelques uns mentionnent certains articles qui ne doivent pas se trouver à bord:

Understanding by your Hono. Order of this day date that his Ma. Ship the Saphire is ordered for Newfoundland. We have written by this Post to Capⁿ Greenhill to examine what she is in want of to fitt her for the said voyage and to cause her to be furnished therewith according to ye Rules of ye Navy, but not fishing geere [?] brasbox compasses or french colours being allow'd for such Voyages she will have none of these things deliver'd to her, nor a ship [?] lanthorne, unless she is to be a Comodore, none being allow'd to private ships. Wee are...⁷

Si on en croit une lettre du 15 mars 1695/96, le capitaine Cleasby du Saphire était très insatisfait du ravitaillement de son navire en vue du voyage à Terre-Neuve. Il aurait même fait une scène à ce sujet à un officier du "Navy Office", scène qui fut rapportée à "l'Admiralty" par le commandant Greenhill qui exigeait qu'on réprimande le capitaine.⁸

Histoire du navire

La première mission du Saphire après son lancement à Harwich en juin 1675 fut d'escorter la flotte anglaise en Méditerranée.⁹ Une fois à destination, le navire fut

stationné à Sally jusqu'en mars 1677. Le commandant était alors Thomas Harman et le lieutenant Joseph Nevell.¹⁰ Même s'il n'apparaît pas dans la liste des navires qui s'y sont signalés, le Saphire a probablement participé à l'attaque contre Tripoli à la fin de 1676 ou au début de 1677.¹¹

Après avoir effectué un deuxième voyage en Méditerranée, le Saphire rentra en Angleterre en janvier 1680 pour y subir des réparations. Les travaux effectués à Deptford totalisèrent £922.10.00.¹²

Jusqu'à l'automne de 1691, le Saphire a partagé son temps entre de courtes escales en Angleterre et les longs séjours en Méditerranée. A compter de cette date toutefois et avec le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, l'activité du navire se concentra à surveiller les côtes françaises et à protéger la flotte anglaise de pêche aux harengs le long des côtes d'Irlande et de Norvège. Au mois de décembre 1695, le Saphire avait un nouveau commandant, le capitaine Thomas Cleasby reçut le 26 avril 1694 sur le Vulture. Sa mission consistait alors à escorter et à protéger la flotte de pêche à la morue à Terre-Neuve. Les ordres se lisaient comme suit:

You are hereby required and directed to make all possible dispatch in the getting the ship under your Command in a fitting Condition to proceed to Newfoundland with respect to Provisions, Stores and then with the first opportunity of wind and weather proceed to Waterford in Ireland, and there take under your care and protection fifteen shippes which the Merchants inform Us lye ready there or any others which shall be ready and bound to Newfoundland, and without lost of time proceed with them and convoy them in safety thither.

You are to inform your self upon your first arrival at Newfoundland of the present condition of the French, the number of their fishing shippes and strength of their forts in those parts, and to govern your self accordingly in the defence and safeguard of his Ma. Subjects and their shippes under your care proceeding according to your discretion in opposing or making any attempt against the French, wether at Sea, or in any of the harbours of Newfoundland, either by taking, burning or destroying any of their shippes or Forts as it shall be in your power, so as never the less you do not imprudently expose the shipp under your comand or any of the vessels of his Ma. Subjects under your convoy.

You are to be aiding and assisting to the Admirals Vice Admirals and Rear Admirals of the respective Ports and harbours in Newfoundland from time to time as need shall require, in preserving of peace and Government amongst the Seamen and fishermen there, and in apprehending of offenders.

You are not to take into his Ma. Shipp under your Comand or transport to Newfoundland any seamen or any other persons except such as do truely belong to his Ma. Ships.

You are not to take on board the Shipp under your command any sort of fish either by way of Merchandize Freight or otherwise, except what shall be for the use and spending of your Ships Company.

So soon as you shall be out of the Channel You are (for the better enabling you to excute these Orders) to put your Ships Company to short

allowance of victualls of [?] to four mens allowance or otherwise, as the necessity of the service shall require assuring the seamen they shall be paid for the same.

You are to give convoy to any other ships or vessels of his Ma. Subjects or his Allyes which you shall meet with bound your way as farr as your way shall lye together.

And you are to continue at Newfoundland guarding the Fishery there, till you shall be joyned by an other shipp, which will bring you order for your further proceedings.¹³

Cet ordre fut réitéré le 4 mars et le 29 avril 1696.¹⁴
Le Saphire en était à son premier voyage à Terre-Neuve. Ce devait être aussi son dernier.

Le naufrage

Conformément à ses instructions, le capitaine Thomas Cleasby fit d'abord escale en Irlande d'où il partit dans les derniers jours d'avril 1696 en direction de Terre-Neuve. En prenant pour acquis que la traversée a duré de trois à quatre semaines, le Saphire serait arrivé dans l'île dans la deuxième moitié du mois de mai. Cette date est très tardive pour l'arrivée des pêcheurs à Terre-Neuve mais il faut noter que le navire ne faisait pas partie du convoi principale. Ce dernier a pu quitter l'Angleterre quelques semaines plus tôt.¹⁵

Il n'existe aucune relation de l'activité du Saphire entre les mois de juin et de septembre mais les ordres communiqués à Cleasby étant de protéger les pêcheries, il est logique de croire que le navire a dû patrouiller le long de la côte de la péninsule d'Avalon durant tout l'été. Chose certaine, le 11 septembre 1696 le Saphire se trouvait

dans le port de Bay Bulls, au sud de Saint-John's, lorsque le gouverneur Brouillan de Plaisance fit son apparition.

Il a déjà été mentionné que Brouillan, dans son désir de s'appropriier à lui seul le mérite de prendre Saint-John's, était passé à l'attaque sans attendre l'arrivée d'Iberville. Le 9 septembre il quittait donc Plaisance avec les vaisseaux du roi le Pélican, le Phéliepeaux, le Diamant, le Comte de Toulouse, le Harcour, trois corvettes et deux brulots. Après avoir atteint l'entrée du port de Saint-John's, la flotte fut déportée durant la nuit par les vents et les courants si bien que le lendemain matin elle se trouvait à six lieues au sud de Saint-John's, en face de Bay Bulls. Rapportant son aventure au ministre, Brouillan explique:

...qu'il ne m'a pas été possible de concevoir par quelle manoeuvre tous les navires se trouvèrent quasi par le travers de la baye de Bayboul ou iavois détaché depuis deux iours le phelipeaux et le Comte de toulouse pour prendre ce poste et le navire de guerre le Zephir qui estoit dedans avec neuf batiments marchands.

Ces deux vaisseaux n'ayant pu acoster la terre ie me resolus de faire moy mesme cette expedition afin de retourner au plutost devant Saint-jean ou ienvoiai les Vaisseaux le diamant et le Vendosme [!] afin destre instruit de ce qui pouroit sortir ou entrer dans ce port ou lon atendoit une flotte de vingt cinq navires marchands convoies par les vaisseaux le dredorade de soixante et dix canons et loxford de cinquante quatre cela fut asses mal executé puisque le mesme soir nos deux vaisseaux

estoyent prest d'entrer dans bayboul lorsque ie leur envoie un second ordre d'exécuter celui que ie leur avois donné.

J'entrai dans cette Baye avec un assez petit vent et qui calma dans le temps que nous nous disposions d'aborder le vaisseau le Zéphir ce qui fit que nous essuyâmes le feu de cinq petits forts des ennemis jusqua ce qu'ayant fait faire deux descentes, l'une à tribor comandée par Mr lermite qui chassa les ennemis de trois batteries de canon qui nous batoient de ce costé la et lautre à babord comandée par monsr de Saint-ovide mon neveu qui ne manquoit pas moins de fermeté et de vigueur que luy pour semparer des deux autres forts qui estoient à babord ou le capitaine du Zéphir sestoit retiré avec la meilleure partie de son équipage et des habitans apres nous avoir fait tirer plusieurs bordes de son canon et mis le feu dans son navire. Les bois favorisèrent la retraite d'une partie des anglois qui deffendoient ce port qui nous resta sans beaucoup de difficulté.¹⁶

Une mésentente survenue entre Brouillan et les Malouins qui l'accompagnaient força le gouverneur à mettre un terme à son expédition. Il rentra a Plaisance où d'Iberville l'attendait.

Brouillan est le seul témoin à relater en détail le naufrage du Saphire. Cependant, d'autres documents viennent ajouter certaines données qui font défaut dans la lettre du gouverneur. Ainsi, d'après d'Iberville, Brouillan aurait capturé sept navires marchands à Bay Bulls

en plus de couler le Saphire.¹⁷ Le journal de l'abbé Beaudoin qui accompagnait d'Iberville dans son expédition à Terre-Neuve mentionne également l'exploit de Brouillan mais sans y apporter de détails significatifs.¹⁸

La documentation anglaise est quelque peu plus importante que la documentation française. Il y a d'abord l'énoncé de la sentence de la cour martiale rendue le 26 novembre 1696 (ancien style) au sujet de la perte du Saphire.¹⁹ Malheureusement, les délibérations de la cour n'ont pas été conservées. Seule la conclusion a été notée. Elle se lit comme suit:

Inquiry being made into the loss of his Maj^{ty} Shipp the Saphire w^{ch} was engaged with y^e Enemy at Newfoundland and Sett on fire by Cap^{tn} Cleasby Comander of her and Severall Wittnesses being thereupon Examined upon Oath.

Itt is the Opinion of this Court That Cap^{tn} Thomas Cleasby falls not Under any Article But that he has done his Duty and allsoe his Officers to the Utmost of his and their powers in the Defence of the Said Shipp Saphire against y^e Enemy overpowering them and they not Able to Defend her any Longer, Thought it to be more honourable to Burne her themselves Than to Admitt her to by Carried away by y^e Enemy. Therefore this Court doath Quitt the S^d Capitaine Thomas Cleasby Accordingly.²⁰

Quelque temps après le naufrage, la célèbre London Gazette publia un compte rendu de l'attaque dans son numéro du 22-26 octobre 1696:

Falmouth, Oct. 19. A Vessel is come into this port in 16 days from Newfoundland, having on Board divers Passengers; who give an account, that on the 11th of the last month, 7 or 8 French Privateers, some of them carrying from 40 to 50 Guns, came into the Bay of Bulls, and took or destroyed several of our Fishing Ships: The Saphire, a Fifth Rate, one of their

Convoys, fought the Enemy till she was Disabled; and then the Captain set the Ship on Fire, and retired with his Men on Shore: The French landed, and Destroyed the Settlement there; and afterwards did the like at other Places; but they had not yet attempted St. John's. The Soldadoes-Frigat, the other Convoy, was in that Harbour; the Commander where of going off in his Boat, was taken Prisoner by the French, who came in with English Colours. They had cast up several Works at St. John's, and of Seamen and others, there was 2 000 Men in Arms to defend them.²¹

On retrouve également la très brève mention "destroyed by the French in y^e Bay of Bull in Newfoundland, 11 September" dans une liste des navires perdus ou vendus entre 1688 et 1730.²²

Finalement l'historien Oldmixon écrivait près d'un demi siècle après le naufrage:

...but the latter French were more successful in their Attempts on the English, for in September, 1696, they came down upon our Harbours with 6 Men of War; the Pelican, Diamond, taken from the English, Count de Toulouse, Harcourt, Philip, Vendunge, and some Fire-ships and Galleys: Off Cape Spear, they came up with the Sapphire-Friggat, Captain Cleasby Commander, to whom they gave Chase, but he got into the Bay of Bulls, where he did all he could to fortify the Place in the little time he had to do it; the English who liv'd in that Harbour came to his Assistance, but on the approach of the French they all ran

away. On the 11th September, the whole French Squadron came down upon the Saphire, and fir'd with the utmost Fury; Captain Cleasby made a brave Defence for 2 hours, and hall'd most of the Ship's Guns on her side next the Enemy; the French at the same time made a Descent, and having driven the Men that were ashore into the Woods, attack'd the Saphire on all sides; the Captain finding 'twas impossible to maintain the Ship any longer, set her on fire, and retir'd with his Officers and 35 Men to the Woods. When the Saphire was on fire, 40 French Men came aboard, endeavouring to extinguish it, but they were all blown up into the Air assoon as the Fire reach'd the Powder Room; 100 more of the Saphire's Crew getting ashore made the best of their way towards Ferryland, but were intercepted and taken by the Enemy; Captain Cleasby and his Company reach'd that Harbour, where he did his utmost to defend the Settlement against the French, who came an attack'd it. The 21st of the same Month they landed 600 Men, who approach'd within Musket-shot very resolutely, and the English firing upon them with equal Resolution oblig'd them to halt; the French return'd their Fire, and sent a Trumpet to summon them to surrender. Captain Cleasby seeing 'twas impossible for him to repel so many Men with so few, came to a Treaty, and deliver'd up the Place, which was not tenable: Himself, his lieutenant and his 35 Men, were made Prisoners of War, and sent to

France; from whence they return'd to England
by Exchange;²³

Le séjour en France de Cleasby fut de courte durée
puisqu'une lettre du 7 décembre est adressée au "Cap.
Cleasby late Comand^r of his Ma.^{ty} Shipp the
Saphire in Town London.²⁴ Le capitaine a dû
d'ailleurs assister aux séances de la cour martiale
dont la sentence fut rendue le 26 novembre. Même si
cette sentence l'exonérait de toute responsabilité, il
semble bien que Cleasby ait eu à subir les
conséquences pénibles de la perte du Saphire. Le
7 mars 1699, il écrivait:

...and now I humbly pray y^e will
please to lay me case before my Lords
of the Admiralty in relation to the
Saphire w^{ch} I was forced to burn
in Newfoundland in the year 1696 after
w^{ch} being on shore with the few
men I had left I had the good fortune
to oblige the Enemy to a Capitulation
by w^{ch} all my men and officers and
all other his Majesty's Subjects that
were willing (myself and Lieutenant only
Excepted) had ships and necessary
provision allowed to come for England,
so that we were carryed to France to our
great loss of time and expence of mony
and after my return being payed but till
the day the shipp was burned notwith-
standing my great lost in the said shipp
and being informed that Capt Will Eaton
at the same time carryed to France hath
received pay for all the time therefore
I Humbly hope their Lord^{sh} will

please to consider me, I am afraide of being tedious but am...

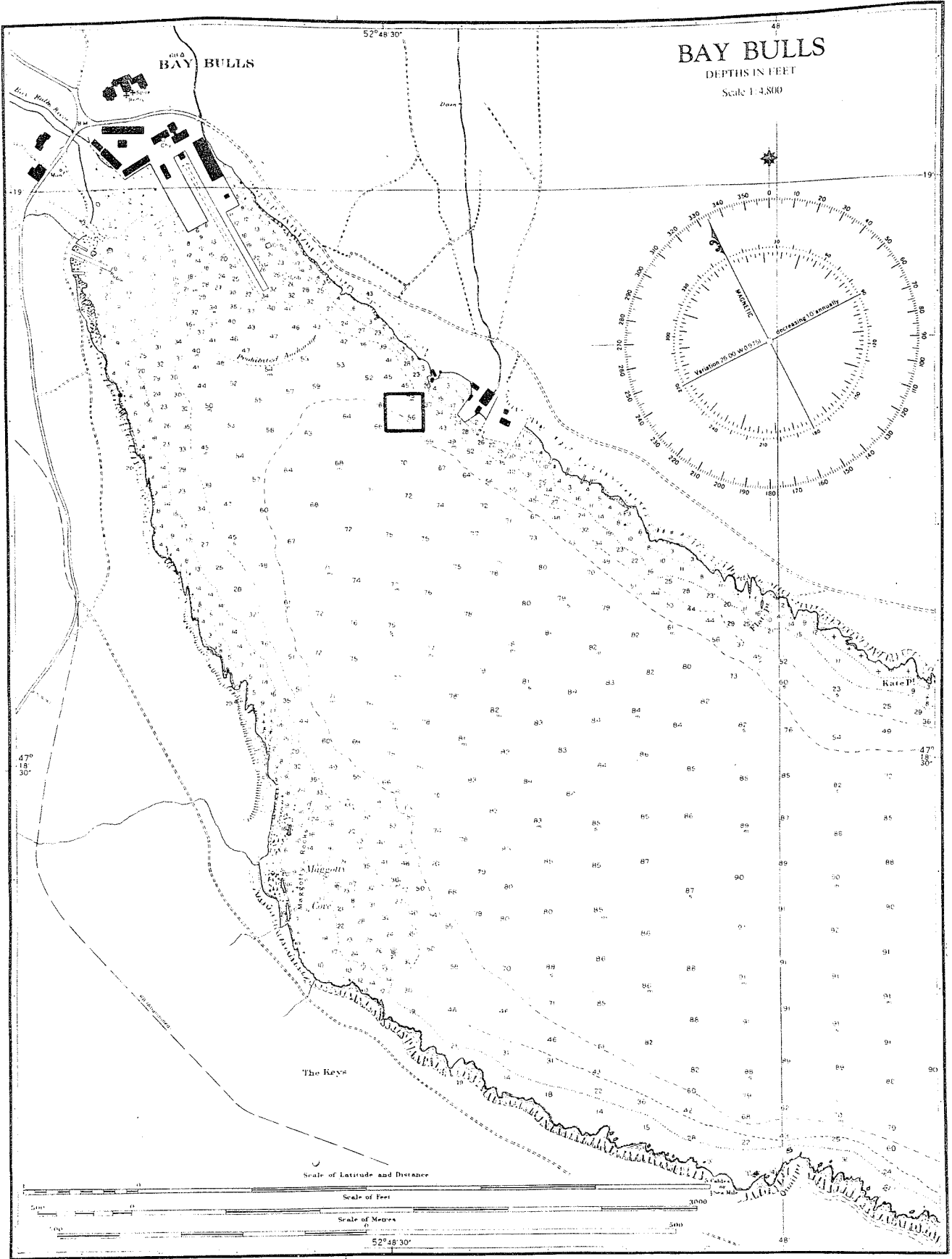
Spithead, March 7th 1699 Thomas Cleasby²⁵

Thomas Cleasby est mort le 3 juillet 1718. Il occupait alors le poste de lieutenant-gouverneur de l'hôpital de Greenwich.²⁶

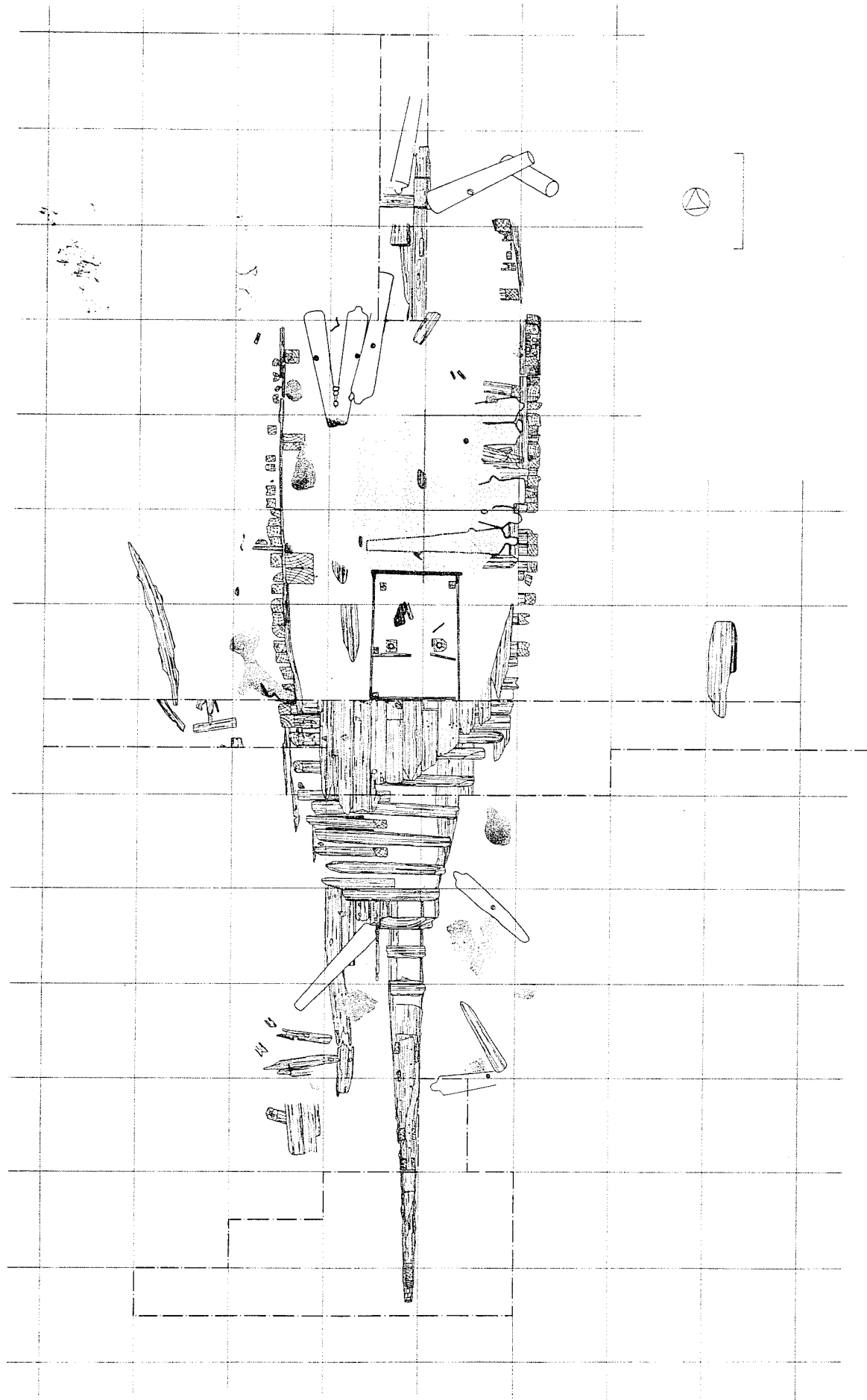
Conclusion

A venir jusqu'à l'an dernier, l'épave du Saphire était la plus ancienne épave localisée et identifiée dans les eaux canadiennes. La découverte au Labrador des restes d'un navire basque du XVI^e siècle a depuis relégué le Saphire au deuxième rang en terme d'ancienneté. Sous l'aspect historique, le navire de Bay Bulls conserve toutefois toute son importance. La perte du Saphire se situe au coeur même du conflit franco-anglais pour le monopole de la pêche à Terre-Neuve. L'exploitation du site peut donc servir de prétexte à l'interprétation d'un chapitre important de l'histoire du Canada. Le Saphire est d'ailleurs le seul navire de guerre à avoir coulé au combat durant ce conflit.

- 1 Le port de Bay Bulls est situé sur la côte est de la péninsule d'Avalon par $47^{\circ} 19'$ de latitude nord et $52^{\circ} 49'$ de longitude ouest. L'épave se trouve en face des installations portuaires.



2 Ce relevé de l'épave du Saphire fut effectué après les fouilles de 1977. On y distingue, entre autres, des membrures, la quille, le fond de la cale, le plancher intérieur, deux pompes et des canons. Il est à noter que la partie effilée de l'épave correspond à l'arrière du navire.



La Marguerite et le Murinet

Le contexte historique

Le naufrage de la Marguerite et du Murinet se situe dans le même contexte historique que celui du Saphire à la différence près qu'il est survenu onze ans plus tard, en 1707, lors de la guerre de Succession d'Espagne (1702-1713). Ce conflit était la suite logique de la guerre de la Ligue d'Augsbourg qui avait vu le naufrage du Saphire. Il se traduisit à Terre-Neuve par une reprise des hostilités entre Français et Anglais pour le monopole de la pêche. Plaisance et St-John's se retrouvèrent à nouveau au coeur du conflit et s'est encore une fois l'établissement anglais qui en subit les pires conséquences étant capturé à deux reprises par l'ennemi.

Il a déjà été mentionné que si l'Angleterre était vulnérable à Terre-Neuve aux attaques terrestres, elle jouissait, par contre, d'une suprématie incontestée sur les mers. A l'été de 1707, les Anglais profitèrent de cet avantage marqué pour entreprendre une expédition visant à détruire les pêcheries françaises le long de la côte de Terre-Neuve. Le premier objectif de cette expédition fut le Petit Nord ou cette partie de la côte de l'île qui va depuis le cap Saint-Jean jusqu'au cap Normand.

La pêche dans ce secteur avait toujours été l'apanage presque exclusif des Malouins. Elle se distinguait de plusieurs façons de celles qui se pratiquaient au sud de l'île ou sur les bancs: les navires étaient plus gros, on y pratiquait presque exclusivement la pêche sèche, le poisson était de plus petite taille, l'unique débouché était la Méditerranée, les navires étaient armés, les

pêcheurs avaient souvent des démêlés avec les autochtones et ils affichaient un sentiment d'indépendance très marqué à l'égard de la politique métropolitaine. En temps de guerre toutefois, cette indépendance devait faire place à une soumission, volontaire ou non, à la politique nationale française. Au cours de la guerre de Succession d'Espagne en particulier, les armateurs bretons durent se plier à l'obligation de faire partir leurs navires en flotte sous la protection de frégates.¹ La guerre eut aussi pour effet de ralentir l'activité morutière en limitant le nombre de congés. Le roi hésitait à accorder le nombre de congés habituel, d'abord parce que les navires risquaient d'être pris par l'ennemi et aussi parce que l'équipement des terres-neuviers le privait des équipages nécessaires à ses navires de guerre. En 1707, les armateurs de Saint-Malo ne purent envoyer que 26 morutiers à Terre-Neuve. Dix de ces navires allaient au Petit Nord dont la Marguerite et le Murinet.²

Description et cargaison des navires

L'armement très imposant était la caractéristique la plus marquée des navires de pêche qui fréquentaient le Petit Nord. Très peu de navires avaient moins de 15 canons la moyenne se situant autour de 20 pièces. Cette pratique était justifiée selon les pêcheurs malouins d'abord par le risque élevé de subir une attaque de la part des "Esquimaux". De plus, de par la position géographique de leur port d'armement, les pêcheurs malouins risquaient plus que d'autres d'être attaqués sur le chemin du retour; ils devaient en effet pénétrer dans la Manche toujours infestée de corsaires et de navires ennemis. Finalement, les pêcheurs de Saint-Malo pratiquant surtout la pêche sèche,

les navires étaient obligatoirement plus gros, l'équipage plus imposant et la cargaison de plus grande valeur que dans le cas des navires faisant la pêche verte d'où le besoin accru de protection.³ La Marguerite et le Murinet ne dérogeaient pas à cette coutume. La Marguerite, le plus petit des deux bâtiments, portait 20 canons tandis que le Murinet en comptait 32.⁴ Il est intéressant de noter que dans ce dernier cas, le navire portait le même nombre de canons que le navire de guerre anglais le Saphire.

Le fort tonnage est une autre caractéristique des navires de Saint-Malo. Il faut cependant se rappeler que les navires destinés à la pêche de la morue sèche étaient d'un tonnage beaucoup plus élevé que ceux faisant la pêche de la morue verte. La technique de préparation du poisson qui se faisait sur la côte exigeait plus d'outils et un équipage plus nombreux d'où la nécessité d'avoir des navires plus gros pour transporter le matériel nécessaire à l'entretien des pêcheurs. La Marguerite avait 250 tonneaux et 72 hommes d'équipage tandis que le Murinet comptait près de 400 tonneaux et transportait 115 hommes. Les deux navires étaient équipés respectivement de 18 et 22 chaloupes.⁵

Voilà tous les renseignements que fournit la documentation quant aux navires la Marguerite et le Murinet. Aucun document ne révèle quelques indices que se soient au sujet de l'architecture des navires. Il faudrait pour mieux connaître la question, procéder à une étude de l'architecture des morutiers malouins du début du XVIII^e siècle. La documentation est également muette en ce qui concerne la cargaison. Toutefois, les archives françaises possèdent plusieurs listes de cargaison du même type que celles que devaient normalement transporter les

deux navires malouins. Ces listes pourraient devenir des outils de très grande valeur.⁶

Le naufrage

L'histoire de la Marguerite et du Murinet d'avant 1707 est totalement inconnue. Cette lacune est toutefois normale puisqu'il s'agit de navires de pêche qui, nécessairement, n'ont pas la même implication historique que les navires marchands ou les navires de guerre.

D'après les rapports des capitaines déposés aux archives de l'amirauté de Saint-Malo, les deux navires sont partis de ce port le 30 avril 1707 en compagnie de plusieurs autres bâtiments.⁷ Cette date peut paraître tardive pour le départ d'une expédition de pêche mais il faut se rappeler que le Petit Nord n'était pas accessible aux pêcheurs avant le mois de juin en raison des glaces qui dérivait le long des côtes. Le 2 juin, la Marguerite et le Murinet arrivaient au havre nommé la Cramaille où ils demeurèrent bloqués par les glaces pendant quelques jours. Ils gagnèrent ensuite le port de Conche où les deux navires s'ancrèrent pour l'été. La coutume dans le cas de la pêche sèche était d'ancrer le navire dans un port puis de le décharger, de la dégrayer et même de le démâter. Le bâtiment devenait ainsi beaucoup plus vulnérable aux attaques ennemies. Le 15 août, alors que la saison de pêche au Petit Nord était presque terminée, les deux navires français furent surpris par une attaque anglaise.

Cette expédition se composait des navires le Falkland de 50 canons commandé par John Underdown, du Nonsuch de 30 canons commandé par John Carleton, du Medway et du Northland. Le major Lloyd et 40 de ses hommes composaient l'équipage.⁸ La campagne avait pour mission de ruiner les pêcheries françaises au Petit Nord.

La flotte était parti de Saint-John's le 26 juillet (ancien style). Le 27 elle était à Bonavista et le 2 août à White Bay. Le lendemain, à Grand Canarie, l'expédition captura le Duc d'Orléans de 300 tonneaux armé de 30 canons. Le 4 août elle brûla le Pin de 120 tonneaux et 20 canons à Englee. Le 5, l'expédition atteignit la Conche où se trouvaient la Marguerite et le Murinet.

Le lendemain 15, le vent estant S.O. ils [les navires anglais] furent dans le Conche ou le Sr du Clos hubert avoit préparer ses deux navires pour appareiller mais le vent luy estant contraire il fut obligé de se retirer dans le fond de la Conche et de se mettre en deffence pour leur pouvoir résister, Ils furent jusqu'à une portée de fusil de luy où il les canona de deux ou trois vollées, mais voyant qu'il ne pouvoit pas en rechapper il mist le feu dans ses deux navires et les fist sauter en l'air et se sauva en Casrouge avec son équipage.⁹

Le lendemain matin, les navires anglais entrèrent dans le port de Carrouge mais les Français étaient déjà partis. Déroutée par une tempête, l'expédition Anglaise rentra à Saint-John's le 17 août suivant. Elle avait détruit 50,000 quintaux de morue, 200 barriques d'huile de poisson, brûlé 5 navires et capturé 3 autres appartenant aux Français.¹⁰ A Conche même, en plus d'avoir coulé la Marguerite et le Murinet, les Anglais détruisirent 13,500 quintaux de morue et plusieurs barriques d'huile.

...des débris des deux navires brullés il n'en est demeuré que quelques canons des anchres et ? qui sont à l'eau & ont sauvé deux anchres à jet de la Margritte un mat de hune de rechange

du Murinet et sa verge de ? un greslin de sept pouce moitié usé une grande chaudière, deux voilles de la Margritte scavoir une grande voile et un grand ? qui sont demeurés dans les deux loges à couvrir les Mollues.¹¹

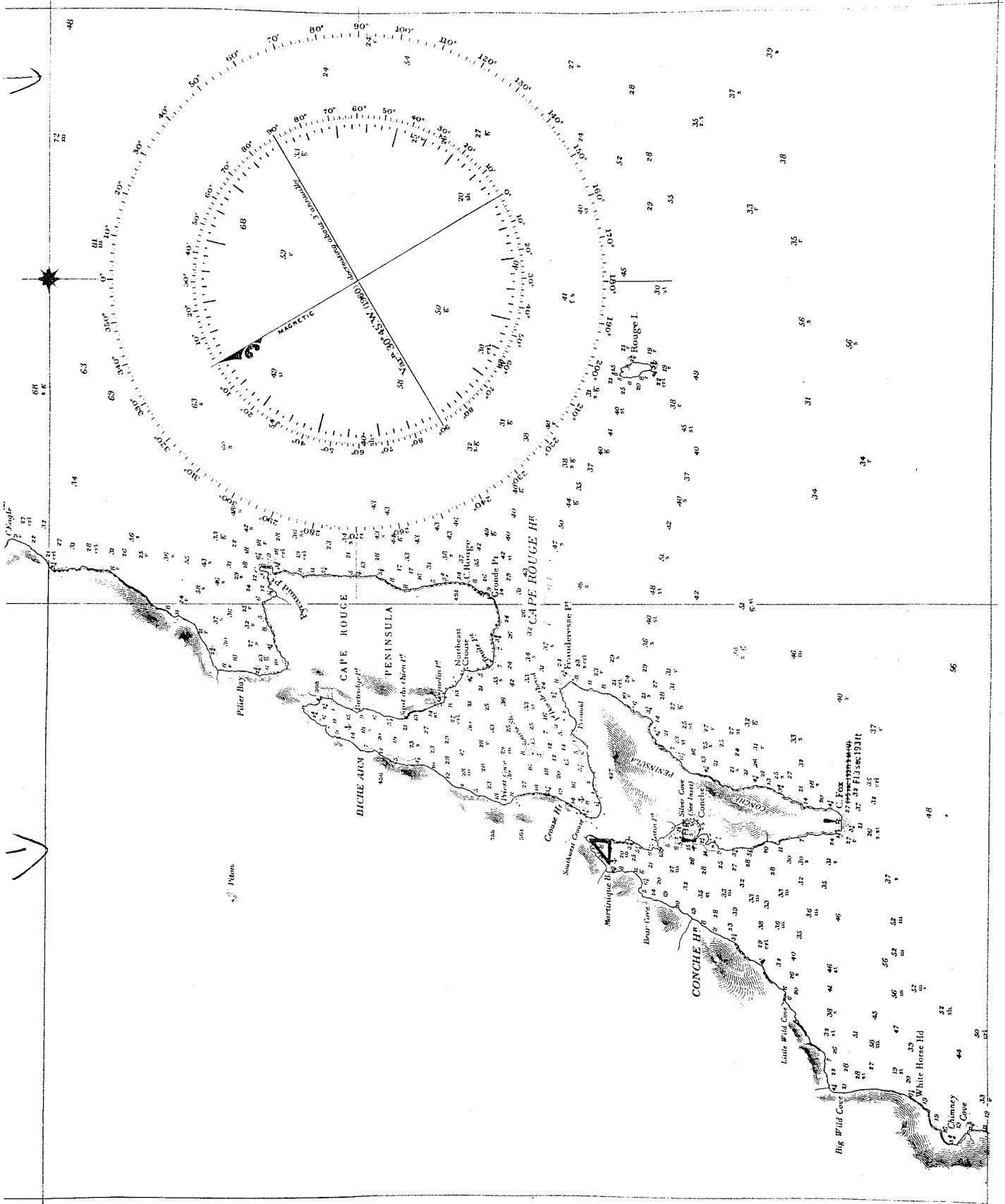
L'attaque fit aussi deux morts et plusieurs disparus.

Conclusion

Les épaves de la Marguerite et du Murinet sont à la fois intéressantes autant par leurs cargaisons que par les possibilités qu'elles offrent d'étudier une période encore mal connue de notre histoire. En ce qui concerne la cargaison, elle devrait contenir de nombreux et d'authentiques agrès de pêche qui font toujours défaut lorsque vient le moment d'illustrer les techniques en usage aux XVII^e et XVIII^e siècles. Les deux navires furent des pertes totales et n'ont jamais été fouillés avant 1976.

Quant à l'aspect historique de la question, une fouille systématique des deux naufrages conduirait à l'étude d'un chapitre aussi important que négligé de l'histoire de la pêche à Terre-Neuve: la pêche au Petit Nord. Cette pêche n'a encore jamais fait l'objet d'une étude approfondie.

- 3 Le port de Conche est situé sur la côte nord-est de Terre-Neuve par $50^{\circ} 53'$ de latitude nord et $55^{\circ} 54'$ de longitude ouest. Il est compris dans cette partie de la côte qu'on nommait autrefois le Petit Nord. L'épave repose à l'extrémité NNE du port.



L'Auguste

Le contexte historique

La prise de Québec en 1759 n'était, en somme, que la perte d'une ville fortifiée. La capitulation de Montréal le 8 septembre 1760, au contraire, signifiait la perte du Canada. Suite à cette victoire britannique, les possibilités que la Nouvelle-France demeure une possession française une fois la paix rétablie étaient très limitées. Tout le territoire, à l'exception de la Louisiane, était maintenant sous la domination anglaise. L'Angleterre, qui depuis 150 ans avait vainement tenté de s'approprier ce vaste pays, n'allait pas laisser passer pareille occasion.

Si l'article 17 de la capitulation de Montréal obligeait les militaires à quitter le pays dans un délai d'un an, rien dans le document défendait à la population civile de demeurer sur place.¹ Le régime militaire instauré après la capitulation eut pour but de faire respecter les termes de l'entente et de veiller à l'administration du pays jusqu'à ce que l'Angleterre prenne la décision de garder ou non le Canada. Cette décision ne fut officiellement prise qu'en 1763 lors de la signature du traité de Paris qui cédait le Canada à l'Angleterre.

Pendant trois ans donc, soit de 1760 à 1763, les Canadiens furent aux prises avec un sentiment d'inquiétude quant à leur avenir. Si le Canada devait être cédé à la Grande-Bretagne, qu'advierait-il de leurs biens, de leurs propriétés, de leur langue, de leur religion? Seraient-ils

déportés comme les Acadiens? Leur permettrait-on de quitter le pays? L'administration tolérante du régime militaire a du appaiser plusieurs inquiétudes puisque bien peu de Canadiens ont quitté le pays durant ces années d'incertitude. Quelques uns ont cependant jugé préférable de partir avant que le sort de la Nouvelle-France ne soit définitivement fixé. Saint-Luc de la Corne est l'un de ceux-là.

Saint-Luc de la Corne est l'un des personnages les plus pittoresques de la fin du Régime français et du quart de siècle qui suivit la Conquête. Chevalier de Saint-Louis, surintendant des Sauvages, combattant à Carillon et à Sainte Foye, rescapé du naufrage de l'Auguste, il fut prisonnier de guerre, conseiller législatif et enfin l'un des plus riches citoyens de son temps.²

D'après le journal qu'il a laissé de son voyage, Saint-Luc de la Corne est parti de Montréal le 27 septembre 1761 à destination de Québec où il devait s'embarquer pour la France avec d'autres Canadiens.³ Il était accompagné de son frère Louis François, de ses deux garçons, de ses deux neveux et de quelques officiers et soldats français. Le 29 septembre, les membres du groupe arrivaient à Québec. Il furent reçus avec courtoisie par le gouverneur Murray qui avait déjà commencé les préparatifs en vue du départ des Canadiens en retenant les services de deux navires pour la traversée. Jugeant que deux bâtiments n'étaient pas suffisants pour transporter tous les passagers, Saint-Luc de la Corne proposa à Murray d'acheter ou de louer à ses frais un troisième navire. Faisant preuve de beaucoup de générosité, le gouverneur refusa le projet de Saint-Luc de la Corne mais fit néanmoins préparer, à ses frais, un autre bâtiment portant le nom d'Auguste.

Description du navire

Le cas de l'Auguste soulève de nombreux problèmes auxquels la recherche n'a apporté que des solutions incomplètes. De façon officielle et certaine, la fiche technique du navire est vierge. La recherche n'a révélé aucun document officiel tel que registre d'amirauté, passeport, acte de vente, contrat d'assurance... qui fournissent des renseignements absolument certains quant au tonnage, aux dimensions et à l'armement du navire. L'année du naufrage, le type de navire et son histoire sont trois des raisons qui justifient cette lacune dans la documentation historique. A l'époque où l'Auguste a fait naufrage, les Français avaient été défaits en Nouvelle-France mais les Anglais ne possédaient pas encore officiellement le pays; l'administration française se préparait donc à céder la place, si ce n'était déjà fait, alors que l'administration anglaise n'était pas encore totalement installée. Aucun des deux partis n'a donc pu garder un dossier détaillé de l'événement. De plus, il faut se rappeler que l'Auguste était un navire marchand et que dans ce cas, autant du côté français que du côté anglais, la documentation est toujours beaucoup moins importante. Finalement, l'histoire même du navire explique l'absence flagrante de documents. Si en 1761 l'Auguste était propriété britannique, le navire était néanmoins d'origine française. L'Angleterre ne possède donc aucuns détails quant à la construction du navire et à son histoire. La France, par contre, possède plusieurs documents au sujet de quelques navires nommés Auguste. Le problème est de savoir lequel de ces bâtiments a été capturé par les Anglais et a fait naufrage au nord du Cap Breton en 1761. Il est extrêmement difficile d'établir une preuve irréfutable dans l'un ou l'autre cas.

Quelques documents donnent toutefois des indices très révélateurs. En particulier, un navire nommé l'Auguste apparaît dans un document anglais donnant la liste des navires qui ont quitté Québec entre le 15 septembre et le 11 octobre 1761. Il est presque assuré qu'il s'agit de l'Auguste qui a fait naufrage à la mi-novembre de la même année: la date du départ de Québec, le nom du capitaine, la cargaison, la liste des passagers et la destination concordent parfaitement. D'après ce document, le navire d'origine étrangère, enregistré à Londres et commandé par le capitaine Joseph Knowles, était armé de neuf canons et jaugeait 245 tonneaux.⁴ D'après ces données, le navire aurait du mesurer de 100 à 120 pieds.⁵

Par contre, cinq ans plus tôt, des documents français saisis à bord d'un navire nommé l'Auguste capturé par les Anglais le 18 août 1756, décrivent le navire comme ayant 330 tonneaux, armé de six canons, percé pour 16 avec un tirant d'eau chargé de 16 pieds et non chargé de 10 pieds.⁶ Finalement, le rôle d'un Auguste daté de 1753 et déposé aux archives de Rennes décrit le navire comme jaugeant 340 tonneaux, portant 14 canons et percé pour 30.⁷ Si dans les trois cas il s'agit du même bâtiment, il faut alors expliquer l'importante différence qui existe dans le tonnage entre le document de 1761 d'une part et les documents de 1756 et de 1753 d'autre part, cette différence étant trop grande pour être attribuée à une simple erreur d'évaluation.

Cette explication ne peut être qu'hypothétique puisqu'il n'existe aucune étude comparative sur la manière de calculer le tonnage d'un navire en Angleterre et en France au milieu du XVIII^e siècle. La méthode en Angleterre est simple et généralisée; elle se résume à la formule suivante:

$$\frac{\text{Longueur} \times \text{bau} \times \frac{\text{bau}}{2}}{94} = \text{tonnage}^8$$

En France, la méthode est beaucoup plus complexe. Le tonneau peut représenter à la fois une mesure de capacité (913 litres) ou une mesure de poids (2 000 livres) les deux notions étant confondues dans l'esprit des gens.⁹ De plus, le tonnage d'un navire peut correspondre à la charge embarquable ou au déplacement d'eau en charge. Selon les régions, ce dernier chiffre peut être supérieur au premier de 30 à 50% selon la proportion que l'on suppose exister entre les deux. A l'intérieur même de la France, le même navire peut donc avoir 100, 150 ou même 200 tonneaux selon la méthode de calcul utilisée.¹⁰ Même si aucune recherche n'a encore été faite sur le sujet, ces écarts devraient normalement se répéter si l'on compare les méthodes françaises à la méthode anglaise de calcul. Il est donc fort possible qu'un navire qui jauge 245 tonneaux pour les Anglais puisse en compter 330 ou même 340 pour les Français. Il est cependant impossible de prouver que c'est ce qui s'est produit dans le cas de l'Auguste.

Ainsi donc, malgré cette importante différence dans le tonnage, il est possible que l'Auguste qui apparaît dans le document anglais de 1761 soit le même que celui qui apparaît dans les documents français de 1753 et de 1756 en particulier. Cette assertion est également basée sur le raisonnement suivant: on sait que l'Auguste qui a fait naufrage au Cap Breton était de construction étrangère et qu'il était probablement d'origine française en raison de son nom et du contexte historique;¹¹ or, de 1730 à 1760, un seul navire marchand français portant le nom de l'Auguste a été capturé par les Anglais; il s'agit de celui qui est mentionné dans le document de 1756.¹²

Si cette conclusion apporte certains éléments au sujet de l'histoire du navire, elle ne fournit toutefois rien de plus quant à son architecture. Les résultats ne sont pas meilleurs du côté des fouilles archéologiques. Les excavations ont été effectuées sur le site en 1977 et 1978. Elles n'ont produit aucune pièce d'importance qui aurait pu fournir des indices certains concernant le tonnage et les dimensions du navire. On a pu, par contre, localiser 13 canons de faible calibre.¹³ D'après le document de 1761, il n'aurait du s'en trouver que neuf mais il est possible que quatre des canons aient été utilisés comme lest.¹⁴

La cargaison

Si nous savons peu de chose de l'architecture de l'Auguste, nous en savons encore moins concernant sa cargaison. Le journal de Saint-Luc de la Corne ne livre aucun indice à ce sujet et il est peu probable qu'on retrouve jamais une liste de cargaison étant donné le contexte historique. Un seul document fait mention à ce qui se trouvait à bord; il s'agit de la liste anglaise de 1761 qui énumère les navires qui ont quitté Québec entre le 15 septembre et le 11 octobre 1761. D'après ce texte, l'Auguste transportait une cargaison d'objets divers!¹⁵

Quelques documents permettent toutefois d'avoir une idée générale de ce que pouvait transporter le navire. Le premier de ces documents est une liste complète de la cargaison à bord de l'Auguste à son arrivée à Québec le 22 juillet 1761.¹⁶ Il faut noter en particulier une grande quantité d'armes à feu. Il est possible qu'une partie de cette cargaison soit demeurée à bord du navire après son départ pour la France au mois d'octobre. C'est du moins ce que semble démontrer la quantité impressionnante d'armes qui a été découverte lors des fouilles archéologiques.¹⁷

Un deuxième indice est la liste des passagers. Aucune étude sérieuse n'a encore été faite à ce sujet mais on sait déjà qu'une partie importante des passagers était formée de gens bien en vue dans la colonie qui possédaient une fortune personnelle dépassant la moyenne. Or ces gens avaient la permission d'apporter avec eux tous leurs biens. Il est logique de croire que les objets les plus encombrants aient été abandonnés ou convertis en espèces alors que les objets de valeur de moindres dimensions ont du être embarqués. Les résultats des deux premières saisons de fouilles confirment cette hypothèse puisque les pièces de monnaie et les objets personnels forment une grande partie des artefacts ramenés à la surface jusqu'à maintenant.¹⁸ Environ 30% des pièces de monnaie sont d'origine espagnole. Par contre 70% des pièces d'or sont françaises ce qui démontre l'hypothèse que les Français qui sont montés à bord avaient, ou bien monnayé leurs biens avant le départ ou bien thésaurisé alors que la Nouvelle-France était aux prises avec une crise monétaire avant la Conquête. Quant aux objets personnels, ils comprennent entre autres, une croix de Saint-Louis en or, des médailles, une montre, un casse-noix et même une cloche d'église.

Aussi longtemps qu'une étude exhaustive sur les biens de chacuns des passagers qui sont montés à bord n'aura pas été faite, il sera très difficile d'avoir une idée précise de la cargaison que transportait l'Auguste. Même là, il n'est pas certain qu'une telle étude produise les résultats escomptés.

L'histoire du navire

Au départ, il faut préciser que dans l'état actuel de la recherche, il est impossible de prouver que le ou l'un des navires nommés l'Auguste dont il est question dans la

documentation française antérieure à 1761 est le même Auguste qui a fait naufrage au nord du Cap Breton. Il s'agit plutôt ici de résumer toute l'information disponible sur le sujet.

Un Auguste a transporté à Québec en 1746 une partie de l'équipage du navire du roi la Martre construite en Nouvelle-France.¹⁹ Le navire, qui perdit deux ancres lors de la traversée,²⁰ était de retour à La Rochelle le 20 décembre.²¹ L'année suivante, au début de juillet vraisemblablement le même bâtiment revint à Québec chargé de poudre et de fusils. L'armement avait été fait à La Rochelle.²² Finalement, le 24 juin 1755, un Auguste de 340 tonneaux rentrait à Saint-Malo après avoir fait un voyage de traite en Angola, en Guinée et à Saint-Domingue.²³ C'est là toute la documentation française concernant l'Auguste.²⁴

La documentation anglaise n'est pas beaucoup plus riche.

Au mois de juillet 1756, les Anglais capturaient un navire marchand français nommé l'Auguste. Dans une lettre du 28 août suivant, le capitaine Thomas Graves qui avait effectué la prise écrivait:

"...the night of the 17th [August] having chased all that day to the Southward in latitude 45° 20' north we took la Victoire and in the next morning had the good fortune to take also the Auguste from Port au Prince, loaden with sugar, coffee and some indigo, both of them bound to Bordeaux... Today I arrived with both of them at Plymouth..."²⁵

D'après les papiers qui étaient à bord lorsqu'il fut capturé, l'Auguste d'environ 330 tonneaux était armé de six canons et comptait un équipage de 39 hommes. Le navire était la propriété des sieurs Lafon aîné et fils, bourgeois et négociants de Bordeaux.²⁶

De 1756 à 1761, on perd le sillage de l'Auguste. Le navire ne semble pas avoir été affecté au transport des troupes ou des provisions durant cette période.²⁷ Par contre, un navire nommé l'Augusta apparaît dans la liste des navires qui ont subi des réparations en 1760:

"...had some repares to her hull, done at Chatam, sailes, masts and riggins seem in good order has her first victualling stores in, wants one cable..."²⁸

Ce navire de 235 tonneaux dont le maître était William Parker se préparait alors à transporter 153 hommes du Second Regiment à Nore.²⁹ Un autre document du mois d'octobre 1760 rapporte également:

"The Augusta Transport in Sheerness by stress of Wheather was oblig'd to let go her anchor w^{ch} came foul of the chain, by w^{ch} accident she sustain'd Seventy Pounds damage."³⁰

En raison du faible tonnage et du type de bâtiment, il ne peut s'agir dans les deux cas du navire de guerre l'Augusta de 4^e rang armé de 60 canons qui faisait partie de la marine britannique à la même époque.³¹

L'Auguste qui a fait naufrage au Cap Breton est très probablement celui qui est arrivé à Québec le 22 juillet 1761. Le navire commandé par le capitaine Joseph Knowles transportait alors une cargaison très variée allant de l'armement aux marchandises périssables.³² Après être demeuré dans le port tout l'été, le navire partit de Québec le 11 octobre à destination de la France avec des émigrants et des prisonniers canadiens. Ces détails correspondent parfaitement à ceux contenus dans le journal de Saint-Luc de la Corne qui fait le récit du naufrage de l'Auguste.

Le naufrage³³

Selon le journal de Saint-Luc de la Corne, l'embarquement eut lieu le 12 octobre à Québec mais un vent du nord-est retint le navire dans le port jusqu'au 15. Le capitaine fit alors appareiller par un vent du sud-ouest qui conduisit le navire jusqu'au trou Saint-Patrice. Le 16, le vent du sud-ouest se maintint et sur le soir, l'Auguste vint mouiller à environ une lieue de l'Ile aux Coudres. L'impétuosité du courant et le mauvais mouillage causa alors la perte de la grande ancre. Le 17 octobre, dans la nuit, l'Auguste ainsi que les deux autres navires qui avaient quitté Québec en même temps que lui³⁴ vinrent mouiller à l'Ile aux Coudres. Pendant dix jours ils furent immobilisés dans l'île en raison des vents du nord-est et ce long retard obligea le capitaine à faire renouveler les provisions déjà fort entâmées.

Le 28, le vent tourna au sud-ouest et le navire vint jeter l'ancre devant Kamouraska. Le lendemain, le vent se maintint alors que l'officier qui était chargé d'escorter les navires retira ses "gardes" (pilotes?) des trois bâtiments. Dans la nuit du 30 au 31, l'Auguste se sépara des deux autres navires par le travers de Gaspé. Au matin du 1^{er} novembre, après avoir parcouru environ 22 lieues durant la nuit, les passagers du navire aperçurent la Jeanne qui venait à leur rencontre. Le capitaine dit avoir parlé au capitaine du navire londonien le Hulton. L'Auguste se sépara alors pour la dernière fois du Moulineux et de la Jeanne.

Les 2 et 3 novembre, le vent souffla du nord. Du 4 au 6, ce vent se transforma en une tempête du nord-est qui blessa quelques passagers et endommagea le navire. Le calme revenu, tous s'affairaient à réparer les dégâts lorsqu'un incendie se déclara dans la cuisine. C'était la troisième fois depuis le départ que le feu prenait à bord mais cette dernière fit beaucoup de dommages.

Après un calme de quelques heures, une nouvelle tempête qui venait de l'est et qui souffla du 9 au 11, poussa le navire jusqu'aux îles Brion puis en vue de Terre-Neuve. Le 11 au matin, l'Auguste se trouvait sur le banc des Orphelins par 43 brasses de fond. L'équipage profita d'une accalmie temporaire pour prendre 200 morues et s'assurer ainsi une réserve de provisions.

Vers 4 heures, la tempête accompagnée de pluie reprit de plus belle et fit dériver le navire en direction de l'Ile Du Cap Breton. Après avoir navigué pendant 5 à 6 heures en direction du nord-est, le 12, sur les 10 heures du matin, la terre était en vue. Le navire s'y dirigeait infailliblement lorsque le vent changea de direction. Dans la nuit du 12 au 13, le vent tourna à l'est et le capitaine fit courir une bordée au nord pendant quelques heures. La nuit suivante, il fit mettre le cap en direction du sud-est. Le 14 et le 15 novembre, la terre demeura en vue sans qu'on tente d'atterrir. L'absence à bord de cartes du golfe faisait que le capitaine qui ne connaissait plus sa position, préférait rester loin des côtes. La situation parut cependant désespérée lorsque l'équipage qui se composait de 15 hommes exténués par six jours de tempête continuelle se réfugia dans les hamacs refusant d'obéir, même sous la menace de coups de bâtons. Le capitaine n'eut d'autres choix alors que de faire échouer le navire sur la côte.

Il était 11 heures du matin lorsque l'équipage aperçut comme une rivière à babord à une demi-portée de canon de terre.³⁵ Le second dit alors au capitaine qu'il n'y avait pas un instant à perdre et qu'il fallait tenter de pénétrer dans cette rivière. Le capitaine consentit à la demande et mit le cap sur la côte. La mer était cependant très mauvaise et le navire s'échoua sur une barre de sable à environ 20 ou 25 brasses de terre. Aussitôt, le

charpentier coupa les mâts, les cordages et les haubans du côté de tribord. Le bâtiment fit alors un demi-tour sur lui-même et se coucha sur le côté. Les passagers montèrent sur le pont. Certains se jetèrent à la mer dans l'espoir de gagner la côte à la nage mais en vain. D'autres s'accrochèrent aux manoeuvres et aux haubans d'où ils furent emportés par les vagues. Vers 2 heures, les chaloupes qui étaient amarrées l'une dans l'autre sur le pont furent écrasées par un coup de mer mais la plus petite tomba à l'eau. Le capitaine Knowles, Saint-Luc de la Corne, le caporal Laforêt, les soldats Monier et Laforce et les domestiques Etienne et Pierre s'y précipitèrent et atteignirent la côte sains et saufs.

Le naufrage eut lieu entre 14 et 15 heures près de l'actuelle localité de Dingwall.³⁶ Vers 18 heures, le navire fut complètement brisé et la mer jeta 114 cadavres sur la côte. Au total, sept personnes seulement avaient atteint la rive mais deux d'entre elles devaient mourir quelques jours plus tard ne laissant que cinq survivants.

Le journal de Saint-Luc de la Corne se poursuit avec le récit de son retour à Québec puis à Montréal où il arriva le 24 février 1762. Cette partie du texte est sans importance pour le sujet si ce n'est qu'elle établit la liste des comptes rendus que Saint-Luc de la Corne fit du naufrage. Ces comptes rendus sont autant de pistes qu'il faut suivre pour connaître le plus de détails possible quant au naufrage et pour savoir si l'épave a fait l'objet d'une tentative de sauvetage.

Les premières personnes à qui Saint-Luc de la Corne fit part du naufrage furent deux Indiens qu'il rencontra à la baie Sainte-Anne. Ces Indiens conduisirent les cinq survivants du naufrage à l'établissement de Saint-Pierre au sud du Cap Breton où ils arrivèrent le 8 décembre. Nulle part toutefois il n'est fait mention à un sauvetage soit

par les Indiens, soit par les Acadiens vivant à Saint-Pierre. Il est bien évident cependant que si la tentative a eu lieu, personne ne s'en est vanté.

Avant son départ de Saint-Pierre, Saint-Luc de la Corne écrivit une lettre au gouverneur de Louisbourg dans laquelle il lui racontait le malheureux accident. Cette lettre n'a pas été retrouvée pas plus que les commentaires du gouverneur de la forteresse, le major Tullekens. Nous savons cependant que le major fit part du naufrage de l'Auguste au général Amherst à New York.³⁷ Y a-t-il eu tentative de récupérer la cargaison de la part des gens de Louisbourg? La date très tardive du naufrage rend la chose peu probable mais non impossible. Chose certaine, les autorités de Louisbourg avaient toutes les informations nécessaires pour tenter un sauvetage puisque les porteurs de la lettre de Saint-Luc de la Corne étaient le capitaine Joseph Knowles et les soldats Laforêt et Laforce, trois des survivants du naufrage.

Après s'être séparé de ses compagnons, Saint-Luc de la Corne poursuivit sa route vers le Canada accompagné seulement du domestique Pierre, le dernier des survivants du naufrage qui l'avait suivi jusque là. Il traversa le détroit de Canso avant d'atteindre successivement Guysborough, Tracadie, Antigonish, Pictou et Tatamagouche. Le 9 janvier 1762, il arrivait au fort Cumberland où il se reposa jusqu'au 14. Le commandant du fort, le capitaine Danks, avisa le gouverneur Murray de l'arrivée de Saint-Luc de la Corne à son fort. Ce dernier était d'ailleurs le porteur de la lettre datée du 14 janvier.³⁸

Saint-Luc de la Corne est arrivé à Québec le 22 février. Il rendit compte au général Murray de la tragédie de l'Auguste avant de s'embarquer pour Montréal où il arriva finalement le 24 soit cinq mois après son départ

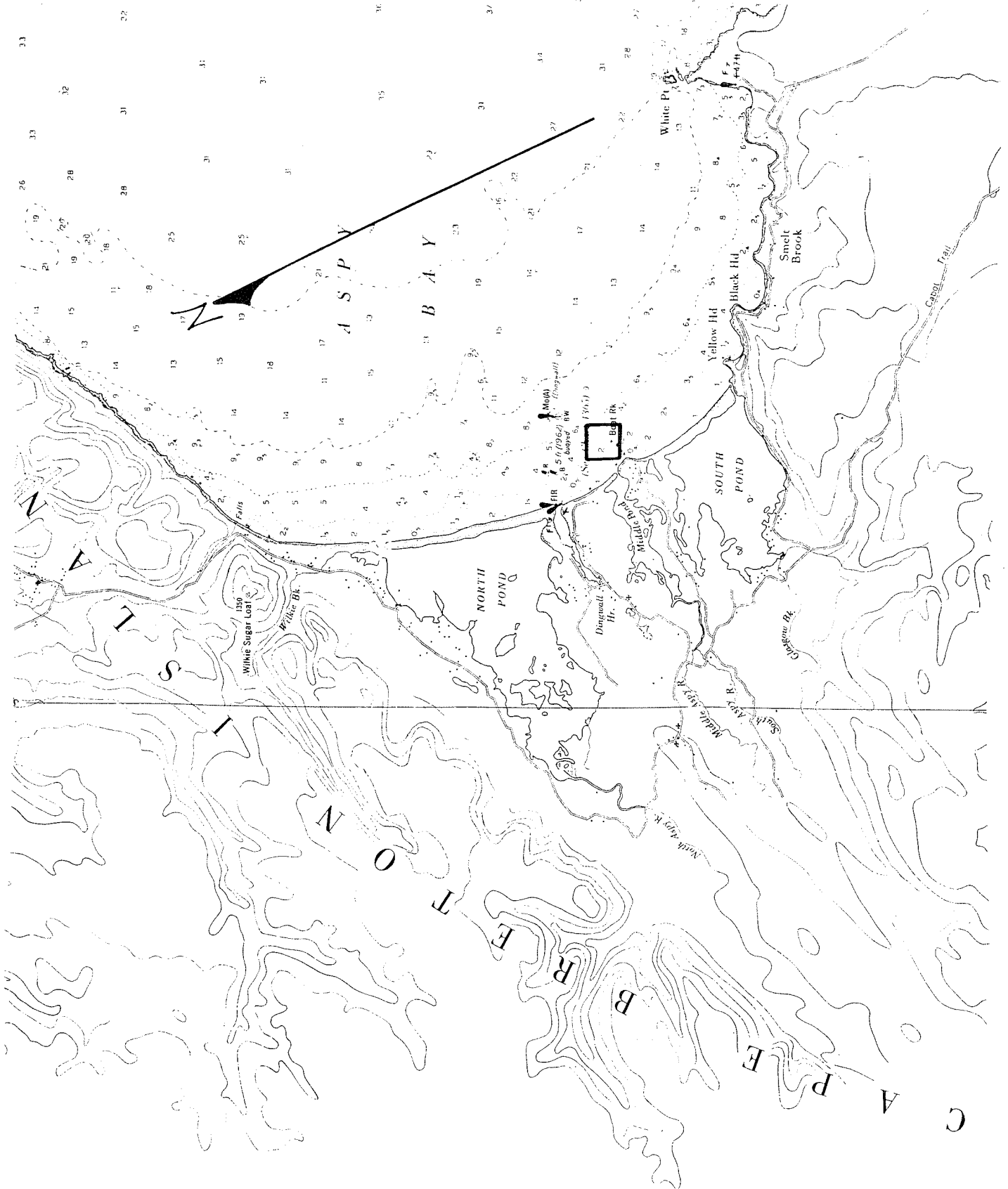
pour la France. Il fit une nouvelle déclaration du naufrage au général Gage et fournit une copie de son journal au major Disnay. C'est ce journal daté du 3 mars 1762 à Montréal qui a été retrouvé dans les papiers Amherst et qui apparaît en appendice E.

Quant au capitaine Knowles qui s'était dirigé vers Louisbourg après le naufrage, l'histoire n'en fait plus mention si ce n'est dans une lettre datée du 20 mars 1762 du consul français à Porto. Le consul envoit alors à d'Abbadie à La Rochelle la traduction française d'un rapport du capitaine Joseph Knowles concernant le naufrage de l'Auguste.³⁹ Ce rapport, pourtant essentiel, est demeuré introuvable autant en France qu'en Angleterre.

Conclusion

Après trois ans de recherches, force est d'admettre que la documentation sur l'Auguste est très décevante. La plupart des documents ne mentionnent que le nom du navire ou le naufrage. Nous ne savons rien de précis quant à l'architecture du navire, son histoire et sa cargaison. Les rares données que nous pouvons déduire sont fondées sur des hypothèses. Malgré tout, ce naufrage est l'un des plus importants de l'histoire canadienne en raison du contexte historique qui situe l'événement à la charnière de deux grandes époques et de la cargaison qui devrait se trouver à bord. D'après la documentation postérieure au naufrage, cette cargaison n'aurait jamais fait l'objet d'une tentative de sauvetage et devrait donc reposer intacte au fond de la mer.

4 Dingwall est situé à l'extrémité nord de l'île du Cap Breton dans la baie de Aspy. Ses coordonnées sont 46° 54' de latitude nord et 60° 28' de longitude ouest. L'épave de l'Auguste a été découverte en face du bassin nommé "Middle Pond". L'embouchure de ce bassin correspond possiblement à la "rivière" que des passagers auraient aperçu immédiatement avant de faire naufrage et dans laquelle le capitaine avait tenté de diriger le navire.



Appendice A. Description du Saphire en 1685

	£	s	d
Price of anchors.....	169	10	0
Price of blocks tops & pumps.....	56	0	0
Price of sailes ready made.....	248	19	7
Price of iron guns.....	684	0	0
Price of shott.....	76	0	0
Price of powder.....	255	0	0
Price of gunners stores.....	234	10	0
Price of boatswains stores.....	180	0	0
Price of the hull compleat from the builder....	2 210	0	0
Price of the cordage to rigg.....	169	1	0
Price of the cables.....	298	16	0
Price of carpenters stores.....	63	0	0
Charge of the ship compleatly rigged and stored.....	4 644	9	7
Charge of the victualing for six months.....	795	11	5 $\frac{1}{4}$
Charge of seamens wages for six months.....	1 053	0	0
Charge of officers wages for six months.....	360	19	7
Charge of the ship compleatly fitted for six months.....	6 853	5	2 $\frac{1}{2}$
		Tuns	c ^d
Weight of cordage to rigg.....		4	14
Weight of cables.....		8	6
Weight of anchors.....		4	7
Weight of shott.....		5	3
Weight of guns.....		38	0

	Yards long	inch diam.
Yards of canvas.....	3 230	
Main mast.....	26	19½
Main top mast.....	16	11¼
Main top gallant mast.....	4½	4½
Fore mast.....	23	17½
Fore top mast.....	12	8¼
Fore top gallant mast.....	4	4
Mizen mast.....	19	12
Mizion.....	5¼	4 3/8
Top mast.....	0	0
Bowsprit.....	19	18¼
Sprit top.....	4 5/8	4 5/8
Mast.....	0	0
Main yard.....	20	13½
Main top sail yard.....	11½	7½
Main top gallant yard.....	4¼	5
Fore yard.....	16½	11½
Fore top sail yard.....	9 1/3	6½
Fore top gallant yard.....	4	13
Mizion yard.....	18	9
Mizion top sail yard.....	6½	4½
Cross jack.....	6½	
Sprit sail yard.....	13	8¼
Sprit top sail.....	6½	4½
Yard.....		

	Feet	Inches
Length by the keel.....	89	0
Breadth by the beame.....	26	10
Depth in hold.....	10	0
Draught of water.....	12	8

No of cables.....	6
No of anchors.....	5
No of blocks.....	408
No of sailes.....	27
No of boats.....	2
Barrels of powder.....	85
No of men.....	135
No of guns.....	32
No of tunns.....	340
Tuns and Tunage.....	453
Year when built.....	1675
Master Builder.....	Anthony Deane
Place where built.....	Harwich

Appendice B. Réparations au Saphire en 1680Deptford 20th February 1679⁺

	£	d	s
Wee have bin on board ye Saphir & surveyed her & have taken Acco: ^t of what is needfull to doe to her To repair ye platformes & storeroomes in hould w th ye well & shottlocker.....	28	00	00
To shift about 500 ft of 3 in ^c planke on ye gun deck being worn thin, to make good what carlings & ledges are bad w th lifting some seames & putting in peeces & to repair ye hatches & scuttles.....	55	10	00
To take downe ye manger & cisterns to make good underneath, & to put them up again & to fay a new crosse peece to ye maine bitts.....	12	00	00
To take downe ye furnaces & fire hearth & to sett them up againe.....	12	00	00
To fix a new Drumbhead to ye maine capston to make good ye barr & ? together with ye laders & ? pillars between Decks.....	9	00	00
To shift 2 uper deck beames & 4 Knees w th about 200 ft of spruce deale on ye L ^r Deck to make good ye carlings & ledges in ye wake therof to take downe ye steeridge bulkhead to fitt a new beame & 2 standards in ye wake of it & to sett up ye bulkhead new againe.....	39	10	00

+) Lire 1680. En raison du calendrier julien, l'année ne débutait que le 1^{er} avril.

	£	d	s
To have a new companion for wardon ? most parts of ye grateing to be new to repair ye rest & to make good the top sailesheet bitts.....	26	00	00
To take about 40 ft of spirketing forwardor ? & torn downe some timbers y ^t are broke to bring on a new spirketing, to have a new capston & barrs.....	40	00	00
To take of ye mizen chanell on ye larboard side w th about 150 ft of spruce to run downe about 12 timbers that are broke to shut up all againe w th spruce deale to fitt 2 new mizon chanells w th new chaine plates & bolts & to make good ye inboard worke against it.....	32	10	00
To repair ye fore peake & bulkhead, to new saile & gun wale ye head w th new timbers & crosse peeses, to fay new bracketts & to have new lyneings for the houses & to bring on a new gripe & throat peece to ye knee of ye head.....	25	00	00
To place new maine & fore chanell w th new chaine plates & bolts being broke & shott to peeces most of ye ports to be new being bad by often beating out & to repair ye rest.....	40	10	00
To repair & make good ye sailes, gunwales planksheers for & aft w th ye kenells ranges, sheet blocks ladders most to her of to be new [!] & to make good the chestrees, ffenders & steps on ye sides.....	26	00	00
To have a new ruther, tiller & falsepost w th new to bring on a new falsekeell & to putt in sum peeces underwater.....	44	00	00
To build two new boats.....	36	10	00

	£	d	s
To fay severall peeces for carved worke as a new tafferall, a new peece & severall other peeces.....	12	00	00
To have new maine masts, new bowsprit new maine yard & a new crosse jack yard with other mast and yard.....	45	10	00
To fitt the ship wth tarpallings coats for masts, helm coat leather scupers & leather for pumps to wedge cleat & ring ye masts & yards to stock her anchors wth other finishing workes.....	34	10	00
To have all new glasse to make good ye plater workes of ye cookroome ye breadroome being not ceeled to ceell itt wth tin.....	36	00	00
To have one new chaine pompe & to make good other blockmakers worke.....	8	10	00
To cover ye ffurnaces wth lead to have about 6 or 8 lead scuppers wth other plumers worke.....	12	10	00
To performe what painters worke is wanting.....	18	00	00
To repair ye joyners worke.....	21	00	00
To make good what carvers worke is wanting.....	25	00	00
To carreen ye said ship likewise to caulk her wthin board & wthout & to grave her wth white stuff.....	80	00	00
For shifting of 500 ft of 3 inch plank on her gundeck more then was discoursed wth some new carlings & ledges.....	52	00	00
For shifting about 1200 fit of sprucia deale on ye uper deck wth some new carlings & ledges for 3 peeces of new water way & 2 peeces of spirketting wth new spirkett gunwales.....	74	00	00
For placeing 2 quarter deck & knees & new laying ye quarter deck 2 of new topsaile sheet bitts & crosse peeces wth a new ?	48	00	00

	£	d	s
For faying one of new standards on ye gundeck for new hatches w th other workes.....	11	00	00
For 14 new lead scupers & repairing ye carling of ye breadroome w th thin lead.....	18	00	00
	922	10	00

Appendice C. Histoire du Saphire de 1675 à 1696

DATE	COMMANDANT	LIEUTENANT	HOMMES	LOCALISATION
8/7/1675	Thomas Harman	Joseph Nevell	140	Harwich
3/8/ "	"	"	"	Woolwich
6/9/ "	"	"	"	Downes attending Turky ships
8/10/ "	"	"	"	Convoying Turky ships
2/11/ "	"	"	"	"
30/11/ "	"	"	"	"
1/1/1676	"	"	"	"
1/2/ "	"	"	"	"
3/3/ "	"	"	"	"
14/4/ "	"	"	"	"
8/5/ "	"	"	"	"
8/6/ "	"	"	"	Station Sally
3/7/ "	"	"	"	"
1/8/ "	"	"	"	"
3/9/ "	"	"	"	"
2/10/ "	"	"	"	"
1/11/ "	"	"	"	"
1/1/1677	"	"	"	"
1/2/ "	"	"	"	"
6/3/ "	"	"	"	Station Tanger
3/4/ "	"	"	"	"
1/5/ "	"	"	"	"
21/5/ "	"	"	"	Station Tanger and Streights
1/6/ "	"	"	"	"
19/6/1677	"	"	"	"
14/7/ "	"	"	"	"

DATE	COMMANDANT	LIEUTENANT	HOMMES	LOCALISATION
1/8/1677	Thomas Harman	Joseph Nevell	140	Station Streights
1/9/ "	"	"	"	"
1/10/ "	"	"	"	"
12/11/ "	?	"	115	"
7/12/ "	Cloud. Shovell	"	"	"
2/1/1678	"	"	"	"
20/1/ "	"	"	"	"
10/2/ "	"	"	"	"
1/3/ "	"	"	"	"
17/3/ "	"	"	"	"
5/4/ "	"	"	"	"
28/4/ "	"	"	135	"
21/5/ "	"	"	"	"
10/6/ "	"	"	"	"
1/7/ "	"	"	"	"
1/8/ "	"	"	"	"
1/9/ "	"	"	"	"
18/9/ "	"	"	"	"
1/10/ "	"	"	"	"
7/11/ "	"	"	"	"
5/12/ "	"	"	"	"
1/1/1679	"	"	"	"
1/2/ "	"	"	"	"
25/3/ "	"	"	"	"
1/4/ "	"	"	"	Gone to Turkey
18/4/ "	"	"	"	Station Streights
22/5/ "	"	"	"	"
1/7/ "	"	"	"	"
1/8/ "	"	"	"	"
4/9/ "	"	"	"	"

DATE	COMMANDANT	LIEUTENANT	HOMMES	LOCALISATION
1/10/1679	Cloud. Shovell	Joseph Nevell	135	Ordered home
1/11/ "	"	"	"	"
1/12/ "	"	"	"	"
1/1/1680	"	"	"	Downe
1/2/ "	"	"	"	Woolwich
3/3/ "	"	"	"	Deptford
1/4/ "	"	"	"	"
1/5/ "	"	"	"	"
1/7/ "	"	"	"	"
1/8/ "	"	"	145	Cruizing abt Tanger
1/9/ "	Ed. Wheeler	"	"	Station Streights
1/10/ "	"	"	"	"
1/11/ "	Cloud. Shovell	"	"	Attends the Argereens
1/12/ "	"	"	"	At Tanger
1/1/1681	"	"	"	"
1/3/ "	"	Sym. Faulks	"	Attends the Argereens
1/4/ "	"	"	"	"
1/5/ "	"	"	"	"
1/6/ "	"	"	"	"
1/7/ "	Ant. Hastings	"	"	"
1/8/ "	"	"	"	"
1/9/ "	"	"	"	"
1/10/ "	"	"	"	"
4/11/ "	"	"	160	"
5/12/ "	"	"	"	"
3/1/1682	"	"	"	"
4/2/ "	"	"	"	"
3/4/ "	"	"	"	"

DATE	COMMANDANT	LIEUTENANT	HOMMES	LOCALISATION
2/5/1682	Ant. Hastings	Sym. Faulks	160	Attends the Argereens
4/6/ "	"	"	"	"
3/8/ "	"	"	"	"
2/9/ "	"	"	90	Station Streights
2/10/ "	"	"	"	"
1/11/ "	"	"	"	"
1/12/ "	"	"	145	"
1/1/1683	"	"	"	"
3/2/ "	"	"	"	"
1/3/ "	"	"	"	"
1/5/ "	"	"	"	"
2/6/ "	"	"	115	"
3/7/ "	"	"	"	"
1/8/ "	"	"	"	"
13/9/ "	"	"	"	"
1/12/ "	"	"	"	Lord Dartmouth Squadron
12/12/"	"	"	90	Forced into the Streights
29/12/"	"	"	"	"
15/4/1684	"	"	115	Sally Squadron
14/5/ "	"	"	"	"
26/6/ "	"	"	"	Station Sally
12/7/ "	"	"	"	"
17/7/ "	"	"	"	"
30/8/ "	"	"	"	"
28/10/"	"	"	"	"
4/12/ "	"	"	"	"
1/1/1685	"	"	"	"
1/2/ "	"	"	"	"

DATE	COMMANDANT	LIEUTENANT	HOMMES	LOCALISATION
12/3/1685	Ant. Hastings	Sym. Faulks	115	Station Sally
14/4/ "	"	"	"	"
11/5/ "	"	"	"	"
14/5/ "	"	"	"	"
5/6/ "	"	"	"	"
18/6/ "	"	"	"	"
2/7/ "	"	"	"	"
1/8/ "	"	"	"	"
1/9/ "	"	"	"	"
6/10/ "	"	"	"	Portsmouth to be paid off
1/11/ "	"	"	"	"
8/7/1686	"	"	"	Fitting out Portsmouth
1/8/ "	Jo. Tosier	Tho. Buckeley	115	"
15/9/ "	"	"	"	Spithead
1/10/ "	"	"	"	Downes
1/11/ "	"	"	"	Downes ready to sayle
1/12/ "	"	"	"	Plymouth on her way
1/1/1687	"	"	"	Station Sally
1/2/ "	"	"	"	"
1/3/ "	"	"	"	"
1/4/ "	"	"	"	"
1/5/ "	"	"	"	"
1/6/ "	"	Brisbane	"	"
8/7/ "	"	Buckeley	"	"
8/8/ "	"	"	"	"
1/9/ "	"	"	"	"
3/10/ "	"	Brisbane	"	"
2/11/ "	"	"	"	"

DATE	COMMANDANT	LIEUTENANT	HOMMES	LOCALISATION
2/12/ "	Jo. Tosier	Brisbane	115	Station Sally
1/1/1688	"	"	"	"
3/2/ "	"	"	"	"
5/3/ "	"	"	"	"
1/4/ "	"	"	"	Ordered home
1/5/ "	"	"	"	"
1/6/ "	"	"	"	"
5/7/ "	"	"	"	"
12/8/ "	"	"	"	"
1/10/ "	"	"	"	"
18/10/"	"	"	"	"
14/11/"	"	"	"	"
1/12/ "	"	"	"	"
1/1/1689	"	"	"	Station New England
3/2/ "	"	"	"	"
1/4/ "	"	"	135	Cadiz coming home
7/5/ "	"	"	"	Coming from Plymouth to the Downes
1/6/ "	Wings	?	"	Ordered to Deptford
28/6/ "	"	"	"	Deptford
1/7/ "	"	Tho. White	"	"
1/8/ "	"	"	"	Ordered in Pursuit of French ships
1/9/ "	"	"	"	Returning convoy to East Country shipp
1/10/ "	"	"	"	"

DATE	COMMANDANT	LIEUTENANT	HOMMES	LOCALISATION
1/11/ "	Wings	Tho. White	135	Irish Squadron
1/12/ "+	"	"	"	Deptford; refitting
1/1/1690	"	"	"	"
1/2/ "	"	"	"	Spithead
1/3/ "	"	"	"	Torbay
1/4/ "	"	"	"	Mediterranean Squadron
1/5/ "	"	"	"	"
1/6/ "	Jam. Killigrew	"	"	"
1/7/ "	"	"	"	Convoy to Mallaga & Aticant
1/8/ "	"	"	"	"
1/9/ "	"	"	115	"
1/10/ "	"	"	"	"
1/11/ "	"	"	"	Deptford fitting for Streights
1/12/ "	"	"	"	"
1/1/1691	"	"	"	Spithead ordered for Streights
1/2/ "	"	"	"	?

+) A compter de cette date et jusqu'en novembre 1690, la documentation rapporte un autre navire nommé Saphire. Il s'agit d'un navire loué (hyred) de 80 hommes et de 30 canons commandé par le capitaine Price qui a patrouillé en Irlande. Cet appendice ne tient pas compte des missions de ce navire.

DATE	COMMANDANT	LIEUTENANT	HOMMES	LOCALISATION
1/3/1691	Jam. Killigrew	Tho. White	115	?
1/4/ "	"	"	"	"
1/5/ "	"	"	"	"
1/6/ "	"	"	"	"
1/7/ "	"	"	"	"
1/8/ "	"	"	"	From Plymouth to Downes
1/9/ "	"	"	"	Ordered to the Northward
1/10/ "	"	"	"	Towards Shetland
1/11/ "	"	Nich. Dyer	135	Convoy the herring ✓fishery off the North Foreland
1/12/ "	"	"	"	Portsmouth: refitting
1/1/1692	"	"	"	Cruise on French coast
1/2/ "	"	"	"	Plymouth
1/3/ "	"	"	"	Convoy to Portugall
1/4/ "	"	"	"	"
1/5/ "	"	"	"	Coming from Portugall
1/6/ "	"	"	"	"
1/7/ "	"	"	"	"
1/8/ "	"	"	"	Spithead

DATE	COMMANDANT	LIEUTENANT	HOMMES	LOCALISATION
1/9/1692	Jam. Killigrew	Nich. Dyer	135	Sheerness: refitting
1/10/ "	"	"	"	Cruising between Yar- mouth Road + Timm. Barr
1/11/ "	"	"	"	Cruise between SE end of Shetland + Bergen, Nor.
1/12/ "	"	"	"	"
1/1/1693	"	"	"	"
1/2/ "	"	"	"	Elsinore: convoy mercht ships home
1/3/ "	"	"	"	"
1/4/ "	Hov. Walker	"	"	Portsmouth: refitting
1/5/ "	"	"	"	Convey to Kinsale
1/6/ "	"	"	"	"
1/7/ "	"	"	"	"
1/8/ "	"	"	"	Coast of Ireland
1/9/ "	"	"	"	"
1/10/ "	"	"	"	"
1/11/ "	"	"	"	"
1/12/ "	"	"	"	"
1/1/1694	"	"	"	"
1/2/ "	"	"	"	"

DATE	COMMANDANT	LIEUTENANT	HOMMES	LOCALISATION
1/3/ "	Hov. Walker	Nich. Dyer	135	Coast of Ireland
1/4/ "	"	"	"	"
1/5/ "	"	"	"	Ordered to Portsmouth
1/6/ "	"	"	"	Portsmouth: refitting
1/7/ "	R. Wynn	"	"	With Lord Berkely
1/8/ "	"	"	"	St. Hellens
1/9/ "	"	"	"	Downes
1/10/ "	Cha. Brittiffe	"	"	Nore
1/11/ "	"	"	"	Sheerness: refitting
1/12/ "	"	"	"	Sheerness: ready
1/1/1695	John Lylcott	James Brothers	"	Ordered to Nore
1/2/ "	"	"	"	Cruising off St. Malo
1/3/ "	"	"	"	"
1/4/ "	"	"	"	"
1/5/ "	"	"	"	Ordered to the gunfleet
20/5/ "	"	"	"	Sheerness to refitt
1/6/ "	"	"	"	On French coast
27/6/ "	"	"	"	Ordered to join Lord Berkeley's Comand

DATE	COMMANDANT	LIEUTENANT	HOMMES	LOCALISATION
4/7/1695	John Lylcott	James Brothers	135	With Lord Berkeley
1/8/ "	"	"	"	"
22/8/ "	"	"	"	Downes
29/8/ "	"	"	"	Yarmouth to protect her-ring fishery
1/9/ "	"	"	"	"
1/10/ "	"	"	115	"
1/11/ "	"	"	135	Yarmouth
24/11/ "	"	"	"	Hull convoy
1/12/ "	"	"	"	Sheerness: refitting
15/12/ "	"	"	"	"
12/1/1696	"	"	"	"
1/2/ "	Tho. Cleasby	"	"	Ordered convoy transport ships to the Gore
9/2/ "	"	"	"	Spithead
23/2/ "	"	"	"	Ordered to convoy ships to Newfoundland
1/3/ "	"	"	"	Downes
15/3/ "	"	"	"	Spithead
22/3/ "	"	"	"	"
12/4/ "	"	"	"	Ireland
29/4/ "	"	"	"	Newfoundland convoy
1/5/ "	"	"	"	"
1/6/ "	"	"	"	"
1/7/ "	"	"	"	"

DATE	COMMANDANT	LIEUTENANT	HOMMES	LOCALISATION
1/8/1696	Tho. Cleasby	James Brothers	135	Newfoundland convoy
1/9/ "	"	"	"	"
1/10/ "	"	"	"	"
1/11/ "	Le <u>Saphire</u> ne fait plus partie de la liste des navires.			

Appendice D. Comparution de Jacques Voissin, second capitaine de la Marguerite

A comparu Jacques Voissin sieur de la fontaine cy devant second capitaine du navire la Margritte de Saint-Malo du port d'environ 250 tonneaux armée de 20 canons et 72 hommes d'équipage ledit navire appartenant au sieur du Clos huber armateur & consort
Lequel comparant déclare que ledit navire commandé par pierre huber sieur du Clos fils premier capitaine et qu'ils firent voile de ce port le 30^e jour du mois d'avril dernier en compagnie de plusieurs autres navires et de société avec le navire le Murinet dudit Saint-Malo du port d'environ quatre cents tonneaux armée de 30 canons et 15 (sic) hommes d'équipage commandée par pierre huber sieur du Clos le père pour aller au petit nord coste de terre neuve ou yls arrivèrent le deuxième juin dans le havre de la Cramailière ou yls ont resté quelques jours n'en pouvant sortir par les glaces ensuite furent tous les deux navires dans le havre de la conche ou yls ont fait la peiche Sur la fin de laquelle le quinzième jour du mois d'août yls furent surpris et attaqués par deux vaisseaux de guerre anglais armés de 66 et 56 pièces de canon lesquels étant à la portée du canon yls leur tirèrent plusieurs vollées de canon Ce que voyant lesdits ennemis yls mirent trois chaloupes de leur monde armés à terre pour oposer les équipages des deux vaisseaux le Murinet et la Margritte d'y pouvoir descendre ce que voyant lesdits sieurs du clos huber père et fils voyant la force supérieure desdits ennemis et ne pouvant éviter d'en estre

pris afin de ne leur donner pas lieu d'en profiter aussy bien que de leurs poissons qui estoient sur la graive yls mirent le feu dans lesdits deux navires qui furent bruslés entièrement et les officiers et équipage se sont sauvés à terre au havre de Carouge dans les autres vaisseaux qui y estoient à faire la peiche qui apareillèrent aussytost et furent dans labée du griguet ou yls restèrent quelques temps & après qu'ils eurent nouvelles que lesdits ennemis s'estoient retirés de laditte coste le déclarant fut avecq trente hommes par l'ordre dudit sieur du clos huber père dans ledit havre de la Conche pour voir l'estat ou leurs choses estoient restés Yl trouva tous leurs chaufaux bruslés les barriques d'huile deffoncées et une partie emportée les batteaux qui servoient pour la peiche rompus et brulés le long du plain et que lesdits ennemis avoient emporté environ cent cinquante milliers de leurs premiers poissons qui estoient tout faits le restant ils le ont séché et [?] au nombre d'environ cinq cen soixante huit milliers de mollue qu'ils ont embarqués scavoir sur le navire le ville millan commandé par le sieur de la Maison Creton quarante huit milliers sur le comte de Maurepas Capitaine le sieur de la Jamir le Creton 166 milliers sur le Robert de Brest Cap^{ne} de ;a porte Lemaistre Cinquante milliers sur le Duc Dumaine Cap^{ne} Michel des hays 23 milliers sur le navire la couronne capitaine le sieur des chenais des hays sept milliers sur la Jullie de Benic capitaine le sieur fichet 37 milliers sur le navire françoise de Benic capitaine le s^r de la chenais Richard dix neuf milliers sur la bien aymée capitaine le sieur Léon 98 milliers et que outre il en est resté dans ledit havre de la Conche sur la grave en deux loges cent vingt milliers et les trois chaufaux à peu près remply de mollue dans [?] etat qu'ils sont après l'incendie des

chaufaux croyant qu'il peut y avoir environ trois cent milliers sur lesquelles mollues emparquées qui sont provenant de la peiche des deux navires brullés Il est à déduire le fret et le passage des hommes des deux équipages pour faire décharger et vendre lesquels poissons embarqués les sieurs du clos père et fils se sont embarqués sur le navire le Ville Millan destiné pour Marseille déclarant que des débris des deux navires brullés il n'en est demeuré que quelques canons des anchres et [?] qui sont à l'eau & ont sauvé deux anchres à jet de la Margritte un mat de hune de rechange du Murinet et sa verge de [?] un grelin de sept pouce à moitié usé une grande chaudière deux voilles de la Margritte scavoir une grande voile et un grand [?] qui sont demeurés dans les deux loges à couvrir les mollues

Declare que dudit combat et perte des équipages des deux navires Il en est demeurés deux nommés Allain Iembou de plouet tué d'un coup de canon & le nommé Dom allain de Benin qui s'est trouvé mort dans la casque du navire et qu'il en manque plussieurs autres qui n'ont point paru desquels le déclarant ne scais pas le nombre ny les noms Ensuite de quoy le déclarant avecq 52 hommes d'équipage se sont embarqués sur le navire la Bien aymée sur lequel ils sont entré dans ce port de samedy dernier Lecture faite audit sieur de la fontaine de son présent raport Il a dit et affirmé qu'il est véritable [?] et a signé

VOISIN

Appendice E. Journal de Saint-Luc de la Corne d'après les papiers Amherst

Journal pour me servir à moi La Corne Saint-Luc au sujet de mon départ de Montréal pour France dans les paquebots que Monsieur le général Murray a fait expédiés à Québec suivant les ordres de Monsieur le général Amherst, commencé le 27 septembre 1761

Savoir

Je me suis embarqué à Montréal dans la goélette la Catiche capitaine Dussault avec mon frère le chevalier, mes deux garçons, deux neveux et plusieurs autres officiers et soldats. Le 28, nous sommes partis des Trois Rivières et le 29 nous sommes arrivés à Québec où Monsieur le général Murray nous fit mille offres de services et nous dit qu'il nous soutiendrait en toutes choses pour nous procurer une bonne traversée; comme il y avait alors que deux bâtiments destinés pour nous faire passer ce qui n'était pas suffisant, je lui demandai permission d'en acheter un ou de le louer, il m'a dit que celà ne se pouvait pas. Deux jours après il nous donna un troisième navire voyant que nous ne pensions pas embarquer dans les deux navires qui nous étaient préparés⁺ il permit au capitaine de l'Auguste de me louer sa chambre 500 piastres ce qui fait mille écus de notre argent.

+) Cette précision selon laquelle les passagers auraient refusé de partir si Murray ne mettait pas un troisième navire à leur disposition n'est pas mentionnée dans le journal en appendice F.

Le 11 octobre mon frère le chevalier et moi fumes demander à Monsieur le général Murray la permission d'engager un pilote le capitaine n'étant point pratique: à cette demande Monsieur Murray nous répondit que nous n'étions pas plus exposés que les gens du bâtiment et nous fit escorter nos trois paquebots jusqu'au dernier mouillage de la rivière par un officier des troupes qui avait un petit bâtiment.

Le 12 suivant les ordres du général Murray nous embarquâmes mais le vent du nord-est qui dura trois jours nous empêcha de mettre à la voile.

Le 15 nous appareillâmes d'un petit vent de sud-ouest qui nous conduisit au trou Saint-Patrice.

Le 16 petit vent de sud-ouest nous mouillâmes environ à une lieue de l'Ile aux Coudres où nous perdîmes notre grosse ancre et faillîmes de faire côte par la grande ()+ des courants et le mauvais mouillage où nous étions faute de pratique.

Le 17 dans la nuit nous mouillâmes avec les deux autres paquebots dans le bon mouillage de l'Ile aux Coudres, continuation de vent de nord-est jusqu'au 27. Ce qui nous obligea de renouveler nos provisions presque consommées.

Le 28 vent de sud-ouest et fumes mouiller vis-à-vis des Camouraska.++.

Le 29 continuation du vent du sud-ouest alors l'officier qui nous escortait envoya chercher ses gardes qui étaient à bord des paquebots et nous fîmes voile.

+) Illisible.

++) Le 27 dans le texte F.

Le 30 au 31 nous nous séparâmes des deux autres paquebots par le travers de Gaspé.

Le 1^{er} de novembre dans la nuit nous fîmes bonne route et estimâmes notre marche à vingt deux lieues; nous aperçûmes le matin le paquebot la Jeanne qui venait sur nous et nous dit qu'il avait parlé au navire nommé le Hulton⁺⁺⁺ de Londres, capitaine Benjamin Houlton, et nous nous séparâmes le même jour de la Jeanne et du Moulineux qui étaient derrière nous.

Le 2 et 3 vent du nord en route.

Le 4 vent du nord-est qui se leva avec une tempête affreuse et qui dura jusqu'au 6. Tous les taquets et amarres qui arrêtaient les coffres et malles furent cassés. La plus grande partie de nos cabanes brisées et nous eûmes beaucoup de personnes estropiées tant de l'équipage que de nos Messieurs et Dames, le capitaine nous assura après la tempête que depuis dix-huit ans qu'il naviguait, il n'avait jamais vu une pareille tempête, nous perdîmes aussi beaucoup de provisions.

Le 7 tout le monde travailla à rétablir le bâtiment dans ses manoeuvres et le feu prit au vaisseau le même jour par la cuisine que nous secourâmes promptement sans quoi nous aurions été tous consumés c'était pour la troisième fois mais cette dernière endommagea beaucoup le navire.

+++)) D'après une lettre du capitaine Danks, commandant au fort Cumberland, la navire Hulton aurait fait naufrage deux semaines plus tard, le même jour que l'Auguste, soit le 16 novembre à Miramichi. Le nom du capitaine serait Benjamin Holowell. APC, MG 12, W.O. 34, vol. 68, page 197.

J'ai omis⁺ que depuis le 4 au 6 de ce mois à l'occasion de la tempête que nous avons essuyée l'équipage ainsi que nous avaient fait de grandes promesses au suprême pour nous délivrer du malheur prochain et qui nous paraissait presque inévitable et que pendant tout ce temps il a été impossible de faire la cuisine.

Le 9 nous eûmes une tempête par un vent d'est qui nous mena jusqu'aux îles Brion,⁺⁺ nous évitâmes les îles aux Oiseaux.

Le 10 nous vîmes l'île Terre-Neuve.

Le 11 la tempête finit et qui fut affreuse; sur les 9 heures du matin mon frère le chevalier et moi engageâmes le capitaine à jeter la sonde; nous nous trouvâmes par les 43 brasses sur le banc des Orphelins, nous pêchâmes jusqu'à trois heures après-midi, beau temps, et nous prîmes environ 200 morues, Sur les quatre heures il nous prit un vent d'est tourmente avec une pluie qui nous jeta sans le savoir sur l'île Royale dans la nuit nous aperçûmes un rocher sur lequel nous allions et que nous évitâmes par le plus grand hazard du monde et nous passâmes du dit rocher à une portée de fusil, nous courûmes une bordée au nord-est pendant cinq ou six heures.

+ Dans le récit F, cette remarque a été replacée en date du 4 novembre comme elle aurait du normalement s'y trouver si Saint-Luc de la Corne n'avait pas commis cette omission. Ce détail démontre clairement que le texte A est un original et que le texte B est une transcription d'une version retouchée et embellie.

++ "Isles Driser" dans le texte B.

Le 12 sur les 10 heures du matin nous vîmes la terre, nous voulûmes nous élever, il nous fut impossible étant trop affalés. Sur les 2 heures après-midi voyant que nous allions à la côte nous priâmes le capitaine de jeter les ancres ce qu'il fit, et nous tinres bon, nous fîmes tous des promesses pour faire changer le vent ce qui arriva nous n'étions plus lors qu'à une demie portée de canon de terre, et nous eûmes le bonheur de nous sauver de cet endroit périssable.

La nuit du 12 au 13 le vent se jeta à l'est et nous vîmes encore le même cap devant nous que nous parâmes, et nous courûmes une bordée dans le nord depuis 8 jusqu'à 9 heures.

La nuit du 13 au 14 nous courûmes une bordée dans le sud-est et sans savoir ce que nous faisons car il mouillait averse pendant tout ce temps; Le capitaine homme actif et le second bon marin se donnèrent toutes les peines et soins possibles mais le faible équipage qui n'était composé que de huit matelots deux petits mousses, une espèce de maître d'hôtel et un coq pour la cuisine du nombre desquels il y avait deux estropiés et les trois officiers le tout formait 15 hommes d'équipage tant bons que mauvais, nous avions cependant donné au capitaine six de nos soldats par quart pour aider à la manoeuvre quoique peu experte ils soulageaient beaucoup l'équipage et nous officiers mettions la main à toutes choses dont le capitaine paraissait très satisfait.

Du 14 au 15 nous vîmes encore les terres que nous évitâmes en disant que nous ne savions pas où nous allions n'ayant que des cartes d'Europe; L'équipage se trouvant si fatigué et arrassé fut se mettre dans leurs hamacs disant qu'il ne pouvait plus soutenir par la fatigue qu'il essayait depuis trois jours.

Le second homme rare pour la vigueur et l'habileté et actif aussi bien que le capitaine prirent des bâtons après avoir parlé convenablement aux matelots qui ne voulurent point entendre, disant qu'ils voulaient mourir dans leurs hamacs, Le second les chargea de coups de bâton et quant il vit que celà était inutile il monta sur le pont où il y avait que le capitaine et l'autre officier qui était à la barre et moi avec un de mes domestiques, Le second dit au capitaine qu'il était inutile de pouvoir manoeuvrer et qu'il fallait jeter le navire à la côte attendu que le mât de mizaine était cassé, la voile déchirée en mille morceaux sans pouvoir la serrer depuis 24 heures qu'il était dans le même état, alors il pouvait être 10 heures du matin, sur les 11 heures ou midi nous aperçumes ()+ à babord qui nous parraissait comme une rivière environ à une demie portée de canon de terre, le capitaine et le second me regardèrent en joignant les mains. Je compris de là que tout était décidé pour nous et pour tous; alors le second dit au capitaine qu'il n'y avait pas un instant à perdre et qu'il fallait faire côte au plus vite ce qui fut exécuté, aussitôt j'entrai dans la chambre et dit à mon frère le chevalier le parti affreux que le capitaine avait pris ne pouvant faire autrement; dans l'espérance qu'il pourrait entrer dans la petite rivière qui nous paraissait avantageuse; J'avertis aussitôt tous nos Messieurs et Dames et autres passagers

+) Illisible. Cette partie du texte est illisible. Elle correspond dans le texte F au passage: "Nous voyons la terre des deux bords"! Cette version pour le moins bizarre pourrait bien être qu'une invention du transcripteur.

de faire la prière et que nous allions paraître devant Dieu; la mer étant affreuse et passant par dessus le vaisseau; ()⁺⁺ le vaisseau échoua, le charpentier coupa les mâts, les cordages et haubans du côté de tribord, dans le moment le vaisseau changea de bord et l'avant vint derrière et tourna sur le côté les mâts et les manoeuvres n'étant coupé que d'un côté; nous étions de terre environ 20 à 25 brasses,⁺⁺⁺ anse de sable petite rivière ne pouvant entrer dedans; aussitôt les pauvres gens qui étaient dans l'entrepont voulurent se sauver et en périt plus de moitié le bâtiment étant déjà à moitié d'eau, et l'autre moitié vint se ranger avec nous sur le côté du bâtiment où nous étions accroupis en nous tenant aux manoeuvres et haubans du mât d'artimon ou la mer passait continuellement et à chaque lame emportait ceux qui ne se tenaient pas bien aux uns aux autres; après avoir passé deux heures ou deux heures et demie dans cette misérable position, les deux chaloupes amarrées sur le pont l'une dans l'autre la grande fut écrasée par un coup de mer, la petite tomba à l'eau où le nommé Etienne domestique de M. Laveranderie se jeta dedans et plusieurs autres y compris le capitaine un de mes enfants que je tenais dans mes bras et un petit Hery qui me tenait à la ceinture en me disant sauve moi donc voilà la chaloupe à l'eau ce que je ne voyais point aussitôt j'attrapai une amarre qui était auprès de moi et pour me donner de l'élan je filai la dite amarre, je fus assez heureux pour tomber dans la dite chaloupe qui fut bientôt remplie d'un coup de mer malgré qu'elle fut à l'abri du vent, alors mon pauvre

⁺⁺) Illisible.

⁺⁺⁺) 120 ou 150 pieds dans le texte F.

enfant et le petit Hery se séparèrent de moi, il revint un second coup de mer qui nous éloigna du vaisseau un troisième succéda au second je montai sur le bord de la chaloupe quoique pleine et fus jeté sur le sable, Je me relevai avec la vigueur qui m'était possible en entendant crier du navire courage relevé de ma chute je courus secourir nos pauvres gens que la mer battait sur le rivage la plupart sans connaissance et commençai par le capitaine et lui mis la tête en bas pour lui faire rendre l'eau qu'il avait prise en abondance car il avait perdu la tramontane et continuai à secourir trois ou quatre soldats et domestiques deux autres s'étant sauvés d'eux-mêmes; voici le nom de ceux qui se sont échappé du naufrage Monsieur ()+, capitaine du vaisseau, Laforêt caporal du régiment du Royal Roussillon, Monier soldat++ du régiment de Béarn, Etienne domestique, Pierre domestique, Laforce soldat congédié et moi.

Comme il faisait beaucoup de froid avec beaucoup de pluie et que nous étions tous tremblant je donnai ma corne à poudre avec un batte feu et une pierre à fusil à Etienne et quatre autres pour faire du feu dans le bord du bois éloigné de la grève de 12 à 15 brasses+++ ce qu'ils ne purent faire. Je laissai pour un instant le bâtiment de vue et leur montrai comment il fallait faire. Ce ne fut pas sans beaucoup de peine que j'en allumai et je vis le moment que nous étions tous perdus le froid nous ayant saisi sévèrement que nous ne pouvions plus parler. Le feu

+) En blanc dans le texte. Il s'agit ici du capitaine Joseph Knowles.

++) Caporal dans le texte F.

+++) Trois quarts d'arpent dans le texte F.

allumé je fis chauffé tous ces pauvres gens et surtout le capitaine qui n'était pas encore revenu à lui ayant comme je l'ai dit ci-devant perdu la tramontane j'en ai le soin qui m'a été possible ainsi que des autres aussi mettaient ils toute leur confiance en moi, le capitaine ne cessait de me dire de ne point l'abandonner car il ne savait pas où nous étions qu'il pensait cependant que c'était l'Ile Royale et j'étais de son sentiment, Nous fûmes jetés à terre sur les deux heures et demie à trois heures après-midi; Sur les 5 à 6 heures du soir le vaisseau fut entièrement brisé et j'eus le chagrin de voir venir à la côte tous les corps de nos pauvres camarades au nombre de 114 personnes Sans qu'il me fut possible de leur donner le moindre secours.

Voici le nom de ceux qui ont péri dans ce naufrage.

CAPITAINES:

M. le chevalier de la Corne⁺
Bécancourt portneuf

LIEUTENANTS:

Varenes
Godefroy
Laveranderie⁺⁺
Saint-Paul
Saint-Blain
Marole
Pecaudi de Contrecoeur

+) Frère de l'auteur du journal.

++) Louis Joseph, fils de l'explorateur.

ENSEIGNES EN PIED:

Villebon desourdy
 Groschesne Rimbault
 Laperière
 La Durantaye
 Lespervanches le jeune

CADETS A L'AIGUILLETTE:

La Corne Saint-Luc⁺
 Chevalier de la Corne⁺
 La Corne du breuil⁺⁺
 Senneville
 Saint-Paul fils
 Villebon fils

BOURGEOIS:

Paul Hery
 François Hery
 Lechelle
 Louis Hervieux⁺⁺

MESDAMES:

Saint-Paul
 Mezière
 Bousquet
 Villebon
 Desourdy
 Senneville
 Mezière

+) Fils de l'auteur du journal

++) Neveux de l'auteur du journal

ANGLAIS:

M. Belivier, négociant
 Le second et 3 officiers
 Le maître d'hôtel
 Huit matelots
 deux mousses
 le coq

Douze femmes tant de bourgeois que de soldat
 Six enfants
 Huit artisans et habitants
 Trente deux soldats

TOTAL: 114 personnes

Le 16 au matin nous fûmes reconnaître tous les pauvres corps la plus part étant nus et jambes cassées, nous en enterrâmes une partie nous restâmes jusqu'au lendemain à donner nos regrets à ces pauvres gens, rien n'était plus digne de compassion.

Le 17 nous partîmes nous partîmes (sic) à la garde de dieu sans savoir où nous allions par le bois, chaque avait pour huit jours de vivres; les soldats s'étant chargés de butin fort inutile malgré les représentations que je leur fis avec le capitaine et s'apportèrent très peu de vivres et au bout de trois ou quatre jours ils furent obligés de laisser le butin qu'ils avaient pris, ce fut là où je leur reprochai le peu de confiance qu'ils avaient en moi et leur dis qu'ils devaient se rapporter entièrement à ce que je leur disais connaissant mieux qu'eux la peine et la fatigue que nous devions essayer; nous marchâmes pendant huit jours dans des rochers escarpés, dans des bois affreux et épais, rivières à passer et montagnes des plus

hautes, une neige qui tomba le 21 nous inquiéta beaucoup, trois de nos gens voulurent rester par les chemins disant qu'ils ne voulaient pas souffrir la misère ni de jeûne attendu que je ménageais trop les vivres car si je les eusse laissé manger, ils n'eussent pas de vivres pour six jours.

Le 25 nous arrivâmes à Niganiche⁺ où nous trouvâmes quelques petites maisons abandonnées dans lesquelles il y avait deux hommes morts, Là le nommé Etienne tomba malade d'un pleurésie, Je le saignai six fois dans la nuit avec un couteau et le fis suer trois fois et il se trouva bien soulagé; Se trouvant trop faible pour continuer la route, il nous demanda de le laisser en cet endroit avec le nommé Mounier ce que je lui accordai en l'assurant que si je pouvais arriver à quelque habitation soit à Louisbourg ou ailleurs que je leur ferais donner tous les secours qui dépendraient de moi, et que je n'épargnerais rien pour celà, Je leur laissai environ quatre livres de farine, deux poules cuites, environ une livre et demie de lard et une demie livre de biscuit écrasé, sans chaudière mais un gobelet d'argent qui me restait.

Du 25 au 26 il tomba dans la nuit 10 à 12 pouces de neige, celà ne m'empêcha pas de continuer ma route dans des endroits affreux avec des rivières à passer à la nage, J'avais toujours la préférence de passer le premier personne ne voulant le faire, très souvent j'étais obligé de retourner pour chercher leurs paquets disant qu'ils aimaient mieux périr que de continuer la route il n'en était pas de même du capitaine car il avait mis toute sa

+) Ingonish

confiance en moi; Je leur fis à tous des souliers sauvages et avais soin de leur attacher leurs paquets.

Je continuai à marcher dans le bois et montagnes et le 3 décembre nous n'étions plus que cinq et arrivâmes le même jour à la baie Sainte-Anne sans savoir où nous étions nous trouvâmes une chaloupe du côté du nord de la rivière qui était abandonnée depuis trois ans sur une pointe de sable, à laquelle il manquait trois bordages, que nous mîmes à l'eau, en deux jours de travail pour faire la traverse qui a environ deux cents brasses il nous prit un coup de vent de nord-est sur cette pointe avec une neige épouvantable qui dura vingt-quatre heures nous eûmes recours à quelques douves de barriques pour faire un petit feu que la neige éteignait à chaque instant; De bons chiens seraient crevés de froid et de faim il est à remarquer que nous n'avions presque plus de vivres et que nous ne mangions pour lors qu'une once et demie de vivres, mais nous avions de temps en temps pour ressource des graines rouges que l'on appelle grattecul et des feuilles de mer appellées budy.

Le 4 au matin après cette tempête de nord-est et de sable neige notre chaloupe se trouva ensablée⁺ et hors d'état de pouvoir la relever par les grands efforts que nous avons faites pour la mettre à l'eau, alors le capitaine qui avait toujours eu bon courage me dit qu'il était hors d'état de marcher, il avait les jambes toutes ulcérées avec une fièvre extraordinaire et qu'il était déterminé à rester ne pouvant plus marcher ce qui fit plaisir aux trois autres Français et moi je me déterminai

+) Engloutie sous la neige d'après le texte F.

également à rester avec eux ne voulant point les abandonner quoique je ne fusse pas aussi faible qu'eux; notre résolution ne fut pas plutôt prise que Dieu permit que nous fûmes aperçus par deux sauvages qui vinrent à nous aussitôt, les trois François et le capitaine anglais firent des cris en pleurant et se jetant aux genoux des sauvages ils leur dirent mes frères nous sommes perdus ayez pitié de nous, pendant ce temps je fumais une pipe et continuant de parler ils leur dirent voici M. de la Corne qui a eu le même sort que nous et qui nous a conduit jusqu'ici mais nous ne pouvons plus le suivre n'ayant plus de vivres et nous sommes hors d'état de continuer notre route par la fatigue du voyage et par le jeûne, D'ailleurs nous ne pouvons passer cette rivière, aussitôt ces deux sauvages vinrent me donner la main et eurent beaucoup de peine à me reconnaître ayant la barbe très longue, enfin ils me reconnurent car je leur avais été favorable en plusieurs occasions, Je leur demandai si nous étions dans l'Ile Royale, ils me répondirent qu'oui et qu'il y avait 30 lieues pour aller à Louisbourg et qu'ils allaient me conduire à Saint-Pierre près de cette ville, aussitôt je fis traverser les trois Français avec le capitaine l'autre côté de la rivière je leur fis un bon feu et leur donnai ce qui nous restait de farine et de lard pour faire un repas ce qui aurait pu nous servir huit à dix jours par le ménagement que j'avais des vivres et je fus avec les deux sauvages dans la baie où leur cabane était distante environ de trois lieues, J'y fus du mieux reçu et me donnèrent le peu de vivres qu'ils avaient en viande séchée environ pour deux jours.

Le 5 au matin, je revins trouver mes gens avec les deux sauvages et deux petits canots d'écorce et nous nous mîmes en route pour aller à Saint-Pierre nous doublâmes le cap Sainte-Anne dans la mer avec un gros vent de nord et

nous entrâmes dans la baie de la brador⁺ où nous fumes dégradés deux jours et demi par une tempête, une neige et une pluie affreuse et avons consommé le peu de vivres que les sauvages nous avaient données.

Le 8 nous nous rendîmes à minuit à Saint-Pierre où il y avait cinq cabanes d'acadiens qui composaient dix hommes nous y restâmes deux jours et demi pour nous reposer et prîmes le peu de vivres qu'ils purent nous donner. J'expédiai les deux sauvages pour porter du secours aux deux François que j'avais laissé à Niganiche, Je leur donnai vingt louis d'or quatre vingt livres de farine cinquante livres de lard, du tabac, de la poudre du plomb et bien d'autres choses, Jusqu'à mon gobelet et ma tasse d'argent et tout ce que j'avais ils me promirent qu'ils feraient toute diligence pour leur sauver la vie mais malgré celà je crains bien qu'ils ne les trouvent point en vie.

Le 11 j'écrivis au gouverneur de Louisbourg et lui marquai l'affreux naufrage qui nous était arrivé, que je renvoyais le capitaine et deux soldats français nommés Laforêt et Laforce avec de bons hommes acadiens pour les conduire que je le priais de trouver bon que je profitasse de la dernière saison pour faire la traversée de l'Ile Royale à la terre de l'Acadie pour m'acheminer pour le Canada les Cadiens qui étaient dans ce moment avec moi dirent que je ne réussirais pas, que la saison était trop avancée et qu'il y avait déjà trop de glaces et de neige; Celà ne m'empêcha pas de racommoder un petit canot d'écorce et j'engageai deux Acadiens pour venir avec moi et le nommé Pierre pour faire la traversée leur promettant 25 louis.

+) Great Bras d'Or.

Le 12 je fus coucher chez le nommé Abraham de l'autre côté du portage de Saint-Pierre.

Le 13 dans la nuit le temps se fit calme, je m'embarquai moi quatrième dans le petit canot pour faire la traversée et nous arrivâmes à dix heures du soir à Chedabouctou⁺ chez le nommé Joseph Maurice où il y avait neuf cabanes de Cadiens et je fus dans le fond de cette baie où je fis faire des raquettes par des sauvages qui étaient en cet endroit.

Le 15 je coupai la langue de terre avec les dits sauvages et les deux Cadiens nous mêmes trois jours et nous arrivâmes chez le nommé Joseph Côté où il y avait cinq maisons de Cadiens à Pommiquet⁺⁺ et je laissai en cet endroit le nommé Pierre et le dernier du naufrage qui m'avait suivi jusque là ne pouvant pas aller en raquette.

J'ai omis⁺⁺⁺ dans l'article du 11 que lorsqu'il fut question de me séparer d'avec le capitaine il m'embrassait et me répétait sans cesse qu'il m'avait toutes les obligations du monde et qu'il était bien peiné de ce que je prenais le chemin du Canada et que je ne réussirais jamais Je lui répondis que j'avais pris mon parti et que je voulais absolument me rendre auprès de ma famille et que je craignais trop la mer pour m'y embarquer, Je partageai neuf guinées qui me restaient, cet honnête homme me parut très reconnaissant Je me suis satisfait en lui rendant les services que j'ai pu et sans trop dire, il serait péri sans moi ainsi que les autres Français.

Depuis le 15 jusqu'au 18 Je fus à Artigongné⁺⁺⁺⁺ où je trouvai cinq cabanes de sauvages qui mouraient de

+) Près de Guysborough.

++) Tracadie.

+++) Encore une omission qui apparaît dans le texte E mais non dans le texte F

++++) Antigonish.

faim, Je pris à cet endroit deux guides sauvages qui me conduisirent à Pictou. Le froid étant si grand que je fus trois jours à m'y rendre quoique il n'y eut pas loin où je trouvai encore des sauvages qui jeûnaient.

Le 21 nous partîmes de Pictou et nous suivîmes la mer jusqu'à Tatamagouche où nous arrivâmes le 24.

Le 5 janvier 1762 j'envoyai deux couriers au commandant du fort Cumberland et le priaï de vouloir m'assister et de m'envoyer des vivres pour me rendre à son fort.

Le 6 nous tuâmes un renard quoique très maigre et puant nous le mangeâmes jusqu'aux os et le 7 je reçû un courier de la part du sergent qui commandait à la Baie Verte avec un détachement de 12 à 15 hommes le digne homme n'envoya une bouteille d'eau de vie avec de la farine cuite dans une poche et un bon morceau de lard qui nous redonna la vie et sur le midi j'arrivai chez cet honnête homme que me fit mille politesses ainsi que ses soldats et il ()⁺ à bien me traiter et me fit boire de bonnes pouche; Je reconnus son bon coeur autant qu'il me fut possible et ne l'oublierai jamais. Sur les deux heures je me mis en chemin pour me rendre au fort où il y avait cinq lieues Je je (sic) rencontraï un soldat avec un de mes couriers et la carriole du cammanadant avec de bonnes provisions qu'il eut la bonté de m'envoyai, Je pris le parti de coucher dans le bois où je fis très bonne chère et le lendemain j'arrivai avec la carriole au fort, où M. le commandant, Ms. les officiers, bourgeois, marchands et autres me reçurent avec tout l'accueil possible et me firent beaucoup d'offres de service le commandant me donna une chambre chez lui il se nomme capitaine Benony Danks⁺⁺; J'ai resté dans ce fort jusqu'au 14. Le commandant m'a

+) Illisible dans le texte.

++) Benoni Danhs d'après le texte F.

assisté de tout ce qu'il a pensé m'être nécessaire et j'ai reçu de lui pour 15 jours de vivres qui nous ont conduit chez le père Germain à Haute Pâque; nous avons passé pour nous rendre chez le père Germain par le portage Miramigouche, par Mina gouche⁺ et par Peskoudiac,⁺⁺ nous avons suivi trois jours la rivière de Peskoudiac qui est très belle et sommes chez le père Germain le 29 janvier ou j'ai renouvelé mes raquettes il m'a assisté de deux minots de blé d'inde, pour me rendre aux Kamouraska n'ayant pas d'autres vivres, et ayant fait cette route avec ce blé d'inde et le peu de lard qui nous restait du fort Cumberland.

Le 2 février nous partîmes de chez le père Germain et avons suivi la rivière jusqu'au Grand-Sault⁺⁺⁺ avons fait le portage de Temiskouata et sommes arrivés aux premières habitations de Kamouraska le 21 sans avoir quitté la raquette depuis le fort Cumberland mes trois Acadiens que j'ai amenés jusque là étaient si fatigués que j'ai été obligé de les laisser dans le potage de Temiskouata et des premières habitations j'ai été obligé d'envoyer des carrioles pour les chercher.

Le 22⁺⁺⁺⁺ je suis arrivé à Québec a (sic) j'ai rendu compte à M. le général Murray et lui ai donné ma déclaration et le 24 je suis arrivé à Montréal où j'ai également rendu compte à M. le général Gage, j'ai donné à M. le major Disney ma déclaration avec copie du journal.

+) Portages de l'isthme de Chignecto.

++) Petitcodiac.

+++) Grand Falls

++++) Le 23 dans le texte F.

Je puis assurer que tous les chagrins, jeûnes, fatigues et peines que j'ai essayés pendant 450 lieues⁺ que je compte avoir fait par les détours du chemin toujours en raquette auraient du altérer ma santé mais je souhaiterais qu'il en fut de même des 16 guides que j'ai pris tant sauvages qu'Acadiens, car au bout de huit jours ils étaient hors d'état de continuer leur chemin ce qui m'a engagé dans de grandes dépenses, J'ai fait toute cette route en trois mois.

A Montréal le 3 mars 1762

Lacorne St-Luc⁺⁺

+) 550 lieues dans le texte F.

++) APC, MG 13, W.O. 34, vol. 90, p. 49-52.

Appendice F. Journal de Saint-Luc de la Corne d'après les papiers Viger

Journal du voyage de M. Saint-Luc de la Corne, écuyer, dans le navire l'Auguste, en l'an 1761; avec le détail des circonstances de son naufrage, des routes différentes qu'il a tenues pour se rendre en sa patrie, des peines et traverses qu'il a essayées dans cette catastrophe affligeante.

Parti de Montréal, le 27 septembre 1761, dans la goëlette la Catiche, capitaine Dussaut, en compagnie de mon frère le Chevalier, de mes deux enfants, mes deux neveux, et plusieurs autres officiers et soldats français; nous nous rendîmes aux Trois-Rivières, le 28, d'où nous partîmes et arrivâmes très-heureusement à Québec, le 29.

Le général Murray nous y reçut avec toute la politesse imaginable; il n'épargna rien pour nous procurer une traversée agréable, nous fûmes comblés de promesses et d'effets de sa part: deux bâtiments seuls étaient destinés pour notre transport en Europe; m'apercevant qu'ils n'étaient pas suffisants, ou du moins qu'il n'était pas possible d'y être commodément, vu le nombre de passagers, je proposai au général Murray, d'en acheter ou louer un à mon propre compte, ce qu'il me refusa par un motif de générosité, puisque deux jours après, le navire l'Auguste fut équipé pour cet effet; j'obtins même la chambre du bâtiment moyennant cinq cent piastres d'Espagne que je payai au capitaine.

Le 11 octobre, après avoir consulté avec mon frère sur le danger auquel nous serions exposés, le capitaine

n'étant point pilote, nous fîmes une visite au général Murray, pour obtenir qu'il nous fût permis d'engager un pilote de la rivière.

La réponse du général fut, que nous n'étions pas plus exposés que les autres, et expédia un petit bâtiment, avec ordre de nous escorter jusqu'au dernier mouillage de la rivière.

Un gros vent de nord-est nous retint trois jours dans la rade, d'où nous partîmes le 15, et nous rendîmes seulement au trou Saint-Patrice; le lendemain 16, d'un vent de sud-ouest nous levâmes l'ancre, et nous arrivâmes environ à une lieue de l'Isle aux Coudres, où l'impétuosité des courants nous obligea de mouiller, et en meme temps la grande ancre fut cassée; le mouillage n'étant point favorable peu s'en fallut que nous ne fussions jettés en côte. Nous fûmes à deux doigts du naufrage, mais il eût été avantageux, puisque nous étions encore sur les terres du Canada.

Nous partîmes le 17, et mouillâmes avec les deux autres paquebots dans le bon mouillage de l'Isle aux Coudres, d'où nous ne pûmes sortir que le 27; un vent de nord-est nous y retenait, nous consommâmes dans cet intervalle de temps la plus grande partie de nos provisions, et fûmes obligés d'en faire de nouvelles à gros frais. Un vent de sud-ouest survint à propos, nous nous rendîmes vis-à-vis de Camouraska, où nous mouillâmes.

Le lendemain 28, le même vent continuant, l'officier qui était préposé pour nous escorter, retira des trois bâtiments les gardes qu'on y avait posées; nous nous séparâmes, le vent était favorable. Nous continuâmes notre route en compagnie des deux autres paquebots, lesquels nous perdîmes de vue. Le 30 et 31, nous estimâmes avoir fait dans la nuit du 1 novembre, vingt-deux lieues.

Le paquebot la Jeanne vint à nous le matin, et nous dit avoir parlé à un navire de Londres, commandé par le capitaine Benjamin Nulton, sans aucune particularité, et nous nous quittâmes.

Le 2 et 3 nous fîmes route d'un vent de nord, jusques là nous ne pouvions nous plaindre de la navigation, elle nous présageait une traversée assez heureuse, aux incommodités de la saison près; aussi jouissions-nous d'une tranquillité parfaite, lorsque le 4 s'éleva un vent de nord-est le plus impétueux. Les voiles carguées, le gouvernail saisi, voyant à tout instant nos sépulcres ouverts; le tangage était si fort que les cordages qui arrêtaient nos malles cassèrent en partie, les taquets furent arrachés, aussi plusieurs furent estropiés ou blessés, par le dérangement et le culbutis des malles, valises, cassettes, etc.

Cette tempête dura depuis le 4 jusqu'au 6; on peut aisément imaginer la consternation des passagers, l'épuisement des forces d'un équipage qui, constamment pendant deux fois vingt-quatre heures, avait été exposé à la rigueur d'une si horrible et constante tempête. Que de vœux au Ciel! que de promesses... Le dirai-je, combien de parjures; mais l'Être Suprême exauça pour cette fois les prières que les bons lui offraient, et nous fûmes délivrés par sa main toute puissante, du péril que nous croyons inévitable.

Le calme, succéda et tous ensemble travaillâmes à réparer les différents échecs que le bâtiment avait soufferts. Nous avions oublié le danger, nous étions tous forts, chacun travaillait à qui mieux mieux; et nous nous vîmes à peine tranquilles, qu'un nouvel accident nous mit à deux doigts de notre perte.

Déjà deux fois le bâtiment avait pris en feu par la cuisine; mais nous avions arrêté l'effet de l'incendie

avec beaucoup de facilité. Le 7, dans le temps de nos plus forts travaux, soit que pour nous donner des forces, le cuisinier se fût efforcé de faire cuire plus de mets, ou avec plus de célébrité, le feu prit pour la troisième fois, et nous fûmes prêts de tomber de Caribde en Scylle.

Sans la diligence du capitaine, de l'équipage et des passagers, nous étions consumés par le feu dans le milieu de l'Océan.

Nous parvinmes, avec bien de la peine, à l'éteindre, mais le bâtiment en fut beaucoup endommagé: ce n'eût été rien jusqu'alors, mais nous étions réservés à de plus terribles coups.

Les cris des femmes qui étaient dans le bâtiment, les lamentations de plusieurs hommes, que la vue d'un danger aussi éminent avait épouvantés, répandit dans le coeur de tous, une terreur que nous ne pouvions dissiper; et le défaut de nourriture avait épuisé nos forces.

Pendant tout ce temps nous fûmes obligés de vivre misérablement au biscuit, faute de pouvoir faire la cuisine, nourriture qui nous empêcha seulement de mourir; en outre nous étions tous accablés du mal de mer, et réduits sur le grabat.

Après un calme de peu de durée, un vent d'est impétueux s'éleva, le 9, et nous conduisit jusques aux Isles Driser: nous évitâmes l'Isle aux Oiseaux.

La tempête fut constante jusqu'au 11 à neuf heures du matin, après avoir découvert l'Isle de Terre-Neuve.

Le beau temps nous permit de jeter la sonde, et à notre instigation le capitaine le fit; nous nous trouvâmes par les 43 brasses, sur le banc des Orphelins: quoique nous fussions bien exténués de fatigues, l'appas d'un rafraichissement nous excita à pêcher; la pêche fut heureuse. Cet instant de calme nous avait, pour ainsi dire, fait oublier les dangers passés. Environ deux cents

morues à bord, nous assuraient du moins de ne pas mourir; car combien de vivres avaient été perdues dans ces différents contre-temps!

Ce moment de tranquillité fut bientôt dissipé; un vent d'est avec une tourmente et une pluie des plus copieuse, nous jetta sans le savoir sur l'Isle Royale. Nous fûmes à deux doigts de notre perte: l'obscurité de cette nuit était telle, que nous découvrîmes un énorme rocher dans l'instant que nous allions nous briser contre. La diligence des marins, que la crainte d'un danger trop évident aiguillonnait, nous para ce coup, encore y eut-il autant de chance que de bien joué, puisque nous passâmes tout au plus à une portée de fusil du rocher, et fûmes obligés, pour éviter l'écueil, de courir toute la nuit la bordée au nord-est pendant cinq à six heures.

Le 12, sur les dix heures du matin nous vîmes la terre, et quelques efforts que nous fîmes pour nous élever, ils furent inutiles, étant trop affalés. Vers les deux heures, étant sur le point d'être portés en côte, le capitaine à nos instance jetta l'ancre, nous eûmes le bonheur de tenir. La même main qui nous avait garantis du premier naufrage voulut bien nous dérober au danger où la proximité de la terre, dans un parage aussi dangereux, devait nécessairement nous engager, à la faveur d'un vent propice. Nous nous élevâmes et quittâmes un rivage sur lequel infailliblement nous serions périés.

Dans la nuit du 12 au 13, les vents tournèrent à l'est, nous doublâmes le cap, et courûmes une bordée au nord pendant quelques heures; nous virâmes, et courûmes, dans la nuit du 13 au 14, une bordée dans le sud-est, et toutes les manoeuvres se faisaient sans connaissance du lieu où nous étions, le temps demeurant constamment couvert, avec une pluie abondante.

Il est aisé d'imaginer quelle était notre consternation, l'incertitude de notre route, le défaut de nourriture, l'accablement d'un équipage qui consistait en quinze hommes, y compris même, capitaine, lieutenant, coq, mousses, dont deux étaient estropiés; partie de nos soldats accablés de fatigue par les travaux continuels et les veilles (en ayant accordé six par quart au capitaine): nous-mêmes harass s par les mêmes raisons, car pour la manoeuvre chacun s'y prêtait autant qu'il était en son pouvoir, et quoi que nous n'y fussions pas bien experts, les marins n'en étaient pas moins soulagés, et nous moins accablés.

Du 14 au 15 nous vîmes encore les terres sans pouvoir les connaître, n'ayant que des cartes d'Europe; nous les évitâmes, nous voguions ainsi au gré des vents et de l'orage; la tempête augmentait, l'équipage dénué de force perdit courage, et prit la triste résolution de se mettre dans le hamac pour se reposer, résolution désespérée et qui lui coûta la vie.

Il ne restait aucun espoir de salut. Le capitaine et son second employèrent envers l'équipage, toutes les raisons plausibles pour les engager à faire un dernier effort; toutes leurs remontrances furent inutiles, et le second, homme vigoureux, entreprit de les faire sortir de leur hamac à coups de béton; mais le tout fut inutile, l'équipage était déjà mort pour ainsi dire, la fatigue et l'aspect d'un naufrage certain les avaient anéantis.

Il remonta sur le pont avec la même fermeté, et dit au capitaine avec qui j'étais, et seulement sur le pont l'officier qui était à la barre, et un des mes domestiques: "Il n'est pas possible de manoeuvrer, notre mât de misaine est cassé, nos voiles sont déchirées et ne peuvent ni être cargu es, ni amenées; notre équipage est

démonté, et attend dans les bras d'un sommeil forcé, une mort certaine, leur résolution est prise, quelques efforts que nous fassions nous ne nous élèverons jamais; il faut, pour dernière ressource, faire côte."

Nous voyons la terre des deux bords, et crûmes voir une rivière environ une demi-portée de canon. C'était un coup désespéré, le moment fatal arrivait, les capitaine et second me regardant avec un oeil triste, joignirent les mains. Je ne compris que trop aisément la situation affligeante où nous étions. Je me tus, ce signe m'accabla; mais je fus obligé d'abandonner mon flegme, lorsque le second dit au capitaine: "Nous n'avons point de temps à perdre, plus de ressource, et pour éviter le plus grand danger, il faut nécessairement faire côte à tribord." Le danger était moins éminent, ou paraissait l'être; il semblait qu'il y avait plus d'apparence de nous sauver; l'entrée de la rivière, si elle eût été navigable, nous offrait un port.

Le capitaine consentit, il ne pouvait faire mieux; il connut que c'était la dernière ressource, et qu'il fallait nécessairement hasarder. Je ne connus le danger que lorsque le capitaine et le second m'ayant regardé, les mains jointes et l'oeil mort, m'annoncèrent une perte prochaine. Je pris alors la résolution d'annoncer à nos passagers le parti désespéré, mais forcé, que les capitaine et second étaient obligés de prendre, il fallait le faire; notre perte était certaine, et la main seule de la Providence pouvait nous conserver.

Je dis à mon frère notre triste situation, je descendis, et annonçai à tous nos passagers des deux sexes, le danger éminent. La résolution des chefs, le désespoir de l'équipage... Déjà le navire voguait vers la côte... Que de prières à l'Etre Suprême, que de promesses,

que de vœux! Mais hélas, vaines promesses, vœux inutiles... Le moment fatal arrivait; toute notre ressource était de trouver l'entrée de la rivière navigable; mais chacun de nous regardait cet instant comme le dernier... Qui pourrait dépeindre l'impétuosité des vagues; dans le moment notre navire échoua: combien de fois avant les bouts de nos mâts semblaient atteindre les nuées, et combien de fois nous crûmes nous engloutir dans les abîmes.

Echoué, notre première ressource fut de couper mâts et cordage du côté le plus chargé du navire. Il arriva; mais par l'impétuosité des vagues tourna sur le côté. Nous étions à environ 120 ou 150 pieds de terre, dans une anse de sable qui barrait cette petite rivière, mais point d'eau. L'échec que souffrit le bâtiment, obligea les passagers des deux sexes de monter sur le pont; plusieurs que le danger épouvanta, croyant arriver heureusement à terre, se jettèrent à l'eau et périrent. Le navire était à moitié plein. L'autre partie se rangea à nos côtés, accrochés aux haubans et galaubans, tâchaient de résister aux vagues qui se succédaient: plusieurs furent enlevés. Que pouvait-on attendre des hommes exténués?

Il nous restait pour ressource deux chaloupes. Après avoir combattu, ou du moins soutenu contre l'impétuosité des lames, cette lueur d'espérance s'éclipsa en partie, la grande chaloupe fut enlevée par une vague et absolument démembrée; et la petite jettée à la mer.

Un domestique de Mr. Laveranderie, nommé Etienne se jetta dedans précipitamment, le capitaine le suivit et quelqu'autres; je ne m'en aperçus que lorsqu'un de mes enfants que je tenais dans mes bras, et le jeune Hery attaché à ma ceinture, me dirent: "Sauvez-nous donc, la chaloupe est à l'eau." Je saisis alors, avec beaucoup de précipitation, un cordage; je me glissai jusqu'à une

certaine portée, et au moyen d'une secousse violente je m'élançai et tombai heureusement dans la chaloupe; mais je perdis alors mon fils et le petit Hery, ils n'eurent pas assez de force pour me suivre. Malgré que nous étions sous le vent du navire, un coup de mer remplit la chaloupe à peu de chose près; une seconde vague nous éloigna du vaisseau: j'eus assez de présence d'esprit pour monter sur le bord, et dans l'instant la troisième vague me jetta sur le sable.

Il me serait assez difficile de dépeindre l'horreur de ma situation; les cris de ceux qui avaient resté dans le navire, les efforts inutiles de ceux qui, dans l'espérance de se sauver, s'étaient jettés à la mer, la perspective de quelqu'autres qui, comme moi jettés sur le rivage, étaient sans connaissance; un froid et une pluie abondante, la certitude de la mort de mes enfants, accablé de fatigue sur une plage inconnue.

Le capitaine étendu sur le rivage, fut le premier à qui je fus à portée de donner du secours; je parvins à lui faire rendre quantité d'eau, il fut soulagé, mais il eut de la peine à revenir, son esprit était dérangé. Je m'empressai de secourir quelqu'autres, j'y parvins heureusement, mais lentement, mes forces étant épuisées. Nous restâmes seulement, vivants sur la grève, sept. Le capitaine, les nommés Laforêt, caporal du régiment de Roussillon, Monier, caporal du Bearn, Etienne, domestique, Pierre, domestique, Laforce, soldat congédié, et moi.

Ne voulant pas perdre de vue le bâtiment, je remis ma corne à poudre, batte-feu et pierre à fusil, que j'avais heureusement conservé, aux cinq hommes, afin de faire du feu à l'entrée du bois qui était à trois-quarts d'arpent du rivage; ils ne purent jamais réussir, tant ils étaient saisis de froid et accablés par la fatigue, à peine

eurent-ils le courage de venir me le dire. Je me rendis promptement, et parvins à faire du feu après bien des récidives. Il était temps, déjà ces pauvres gens ne pouvaient parler ni agir; ils seraient infailliblement péris sans ce secours.

La chaleur rapella leur sens; le capitaine, qui paraissait le plus affecté, revint à lui, et m'avoua qu'il était incertain du lieu où nous étions, que cependant il croyait que nous étions sur les terres de Louisbourg, et s'abandonna tout entier à mes soins: la confiance qu'il parut avoir en moi, m'engagea à les continuer.

Nous fûmes jettés sur le rivage vers les deux ou trois heures après-midi; entre cinq et six, le navire vint se briser sur la côte, et nous vîmes le triste spectacle des corps morts, au nombre de 114, dont suivent les noms.

CAPITAINES: MM. Le Chevalier de la Corne, Bécancourt Portneuf.

LIEUTENANTS: MM. Varennes, Godefroy, Laveranderie, Saint-Paul, Saint-Blain, Marole, Pecaudi de Contrecoeur.

ENSEIGNES EN PIED: Villebond de Sourdis, Groschaine Rainbaut, Laperrière, Ladurantaye, Despervanche le jeune.

CADETS A L'EGUILLETTE: MM. La Corne Saint-Luc, Chevalier de la Corne, La Corne Dubreuil, Senneville, Saint-Paul fils, Villebond fils.

BOURGEOIS: Paul Hery, François Hery, Léchelle, Louis Hervieux. Mesdames de Saint-Paul, Mezière, Busquet, Villebond; Mlles. de Sourdis, de Senneville, Mezière.

Un négociant anglais, nommé Délivier, le second trois officiers, le maître-d'hôtel, huit matelots, deux mousses, le coq ou cuisinier.

Douze femmes, tant de bourgeois que de soldats. Seize enfants, huit artisans ou habitants. Trente-deux soldats.

Nous passâmes une nuit des plus tristes; notre consternation était si grande que nous parlions à peine. Il semblerait que la fatigue aurait dû nous procurer le sommeil, au contraire il ne nous fut pas possible de fermer l'oeil. Le 16 au matin, nous allâmes sur le rivage, où nous trouvâmes les corps de nos malheureux compagnons de naufrage; partie étaient nuds, et s'étaient sans doute dépouillés pour se sauver à la nage plus aisément, d'autres avaient les jambes et les autres membres cassés: nous passâmes la journée à rendre les devoirs funèbres, autant que notre triste situation et nos forces le permettaient.

Il fallut nous résoudre à quitter ce lieu où nous avions toujours présent le spectacle de la mort. Le 17, après avoir recueilli sur la grève quelques provisions, nous nous chargeâmes de vivre seulement pour huit jours, à l'exception des soldats qui, se croyant moins éloignés des pays habités, prirent seulement des vivres pour trois ou quatre jours, et malgré nos représentations se chargèrent de quelques effets qui leur devinrent inutiles, ayant été obligés de les jeter au bout de trois ou quatre jours. J'eus beau leur remontrer que j'avais trop d'expérience pour ne pas craindre les peines et les fatigues que je prévoyais que nous allions essayer: ils furent sourds, l'avidité du butin les éblouit.

Nous partîmes à la bonne aventure, ne sachant où nous étions, ni où nous allions: nous marchâmes pendant quatre jours au travers des rochers escarpés, dont l'aspect hideux nous saisissait, des bois dont l'obscurité nous effrayait, des rivières dont la rapidité nous arrêtait, des montagnes dont la difficulté de les escalader nous rebutait.

Le 21, pour comble de disgrâce, la neige couvrit la terre; nos vivres, malgré notre ménagement, diminuaient, les forces s'épuisaient par une marche aussi pénible. La résolution manquait, et trois des nôtres, exténués par le peu de nourriture, accablés de fatigues, proposèrent de rester, et de préférer une mort prochaine à des peines dont ils ne pouvaient prévoir la fin.

Je parvins, par les remontrances que je leur fis, et par les espérances que je leur donnais de voir finir notre misère, à les faire marcher, et nous arrivâmes le 25 à Niganiche, où nous trouvâmes quelques petites maisons abandonnées, dans lesquelles étaient deux hommes morts.

Il semblait que la mauvaise fortune ne se fatiguait pas de nous poursuivre: le nommé Etienne tomba malade d'une pleurésie, je ne trouvai d'autres remèdes que la saignée, que je réitérai six fois dans la nuit, avec la pointe d'un couteau: je le fis suer trois fois, et par ce moyen hasardé il se trouva bien soulagé; trop faible cependant pour continuer la route... il fallait nécessairement le laisser. Le nommé Monier s'offrit de rester avec lui; il n'était pas si malade, mais pour le moins autant fatigué et rebuté.

Nous les quittâmes le 26, après les avoir assurés que du premier lieu habité que nous trouverions, je leur ferais donner tous les secours nécessaires, et que je n'épargnerais rien pour les envoyer chercher. Je leur laissai environ quatre livres de farine, deux poulets cuits, environ une livre et demie de lard, et une demi-livre de biscuit écrasé, sans chaudière, mais avec un gobelet d'argent.

Il était tombé dans la nuit dix à douze pouces de neige; mais cela ne nous arrêta pas. Ces cabanes nous faisaient espérer de rencontrer quelque chose de mieux, mais la neige nous cachait les chemins; aussi eûmes-nous beaucoup à souffrir, surtout par la quantité de rivières très-difficiles à passer. Aucun n'osait se hasarder le premier, j'avais toujours la préférence, et souvent j'étais obligé de retourner chercher leur paquet pour les engager à me suivre, hors le capitaine qui se reposait entièrement sur moi, qui n'avait de volonté que la mienne. Les autres juraient mille fois qu'ils étaient disposés à périr, plutôt que de continuer une route aussi fatigante. Ils étaient démontés au point, que j'étais obligé de leur faire des souliers, et souvent attacher leur paquet.

Nous continuâmes notre marche dans les bois et les montagnes jusqu'au 3 de décembre, et arrivâmes à la baie de Sainte-Anne sans savoir où nous étions. Nous n'étions plus que cinq: nous trouvâmes une chaloupe au nord de la rivière, abandonnée depuis très-longtemps en apparence, elle était échouée sur une pointe de sable. Cette découverte ranima notre espérance, mais nous fûmes moins gais quand nous nous aperçûmes qu'il lui manquait trois bordages, et était presque pourrie.

Il ne nous restait d'autre parti que de travailler à la mettre en état pour faire la traverse, qui a environ deux cens brasses; le capitaine plus expert nous fut d'un grand secours. Nous campâmes sur cette pointe, et travaillâmes de toutes nos forces pour la réparer, lorsqu'à peine l'ouvrage fut fini, qu'un coup de nord-est, accompagné d'une neige abondante, nous réduisit dans une triste extrémité, nous faillîmes périr de froid, n'ayant que quelques douelles de barriques que nous avions pour nous chauffer: feu que l'abondance de la neige éteignait à chaque instant.

Dans une circonstance aussi désagréable, la disette de vivres comblait la mesure de nos infortunes; nous ne mangions par jour qu'une once et demie de mauvais aliments, à cela près que nous trouvions quelquefois des graines rouges que l'on appelle grate-cul, et des feuilles de mer appellées baudy, nourriture qui nous affaiblissait en calmant notre faim.

Le 4, la tempête calmée, nous trouvâmes notre chaloupe engloutie dans la neige: nous fimes des efforts extraordinaires pour la mettre à l'eau, nous y réussîmes; mais cela ne nous servit à rien, puisque le capitaine qui jusqu'à ce moment avait fait bonne contenance, déclara ne pouvoir aller plus loin, tant par faiblesse que parce que les douleurs qu'il souffrait, ses jambes étant toutes déchirées et ulcérées, lui causaient une fièvre extraordinaire. Les trois français à peu-près aussi malades, applaudirent à cette résolution; et me trouvant seul, je fus, quoique bien moins affaibli, obligé de consentir à rester avec eux: je ne voulus pas les abandonner, et nous attendions la providence, lorsque quelques instants après avoir pris ce parti désespéré, vinrent à nous deux sauvages: les cris de joie de nos gens me les annoncèrent ils coururent entre leurs bras, les pleurs les empêchaient de parler; on n'entendait que des voix sépulcrales, entrecoupées de sanglots, qui articulaient mal ces mots: Ayez pitié de nous.

Je fumais, tranquille spectateur d'une scène aussi triste; nos gens me nommèrent, et dirent que je les avais conduits jusques là, mais qu'ils n'avaient plus la force de me suivre. Les deux sauvages vinrent à moi, me donnèrent la main, et ne me reconnurent que longtemps après, tant la longueur de la barbe et la maigreur m'avaient défiguré. J'avais été favorable à ces nations en plusieurs occasions, aussi en fus-je très-bien accueilli.

Je m'informai à quelle distance nous étions de Louisbourg, ils me répondirent que nous en étions à trente lieues, et qu'ils allaient me conduire à Saint-Pierre. J'acceptai d'un grand coeur cette proposition, et pris la précaution de faire traverser le capitaine et les trois français de l'autre côté de la rivière, où après leur avoir fait un bon feu, et leur avoir laissé le peu de farine et de lard qui nous restait; quantité qui aurait pu servir à faire un repas frugal, je partis avec les deux sauvages pour aller à leur cabane, dans la baie, distante d'environ trois lieues d'où nous étions.

J'y fus très-bien reçu; ils me firent part du peu de viande qu'ils avaient, qui n'était que de la viande sèche, mais ils m'en donnèrent suffisamment pour deux jours.

Je repartis le 5 au matin avec mes deux sauvages, vins retrouver mes gens: nous avons amené deux petits canots d'écorce, nous nous mîmes en route pour Saint-Pierre. Nous doublâmes très-heureusement le cap de Sainte-Anne d'un gros vent de nord-est, et nous entrâmes dans la baie de La Brador, où par la tempête, la neige et la pluie, nous fûmes dégradés pendant deux jours et demi, et consommâmes toute la viande sèche que les sauvages nous avaient donnée.

Nous nous rendîmes enfin, le 8 à minuit, à Saint-Pierre, où étaient seulement cinq cabanes d'Acadiens, qui contenaient en tout dix hommes. Dès l'instant j'expédiai les deux sauvages pour aller au secours des deux pauvres français que j'avais laissé à Niganiche; je leur donnai vingt louis d'or, quatre-vingt livres de farine, cinquante livres de lard, du tabac, de la poudre, du plomb, une tasse d'argent, et bien d'autres choses que j'avais: ils me promirent qu'ils feraient toute la diligence possible pour leur sauver la vie; mais malgré tous mes soins, je craignais qu'ils ne les trouvassent pas vivants.

Nous restâmes deux jours et demi à nous reposer, et à nous fournir des vivres. Je me décidai le 11 à écrire au gouverneur de l'Isle-Royale. Je lui donnai avis de notre naufrage sans beaucoup de détail. Je lui témoignais le désir de profiter de la dernière saison pour traverser de l'Isle-Royale aux terres d'Acadie, pour de là faire mes efforts, et employer tous les moyens pour me rendre à ma patrie. Pour preuve de ce que j'avançais dans ma lettre, j'envoyai le capitaine du navire, deux soldats français, La Forêt et Laforce, et leur donnai pour conducteurs deux acadiens. Le capitaine à l'instant de notre séparation, me témoigna sa sensibilité, il eût désiré que j'eusse fait la même route; il fit plusieurs instances pour m'engager à le suivre, et pour y réussir il employa tous les moyens possibles. La difficulté de parvenir en Canada, dans une saison aussi dure, fut employée; mais représentations inutiles, mon parti était pris, j'avais trop essuyé de malheurs pour m'exposer à de nouveaux. Je partageai avec lui neuf guinées qui me restaient, il me parut très-sensible à ma bienveillance, mais j'étais autant flatté de lui rendre service que lui de les recevoir.

La proposition que je fis aux Acadiens, de traverser, les épouvanta, et je ne réussis à les engager à venir avec moi qu'à force d'argent. Je raccommodai un petit canot d'écorce, l'appas de 25 louis tenta deux jeunes gens, et nous embarquâmes quatre dans le canot, compris le nommé Pierre, sauvé ainsi que moi du naufrage.

Le 12, nous fûmes coucher chez le nommé Abraham, de l'autre côté du portage Saint-Pierre. Le 13, dans la nuit, le temps devint calme, aussi nous embarquâmes pour faire la traverse, et arrivâmes heureusement à Cheda-Bouctou, chez le nommé Joseph Maurice, où il y avait seulement neuf cabanes d'Acadiens. Je me transportai avec autant de

promptitude qu'il me fut possible dans le fond de cette baie, où étaient quelques sauvages, auxquels je fis faire des raquettes, et nous en partîmes le 15. Nous marchâmes trois jours, au bout duquel temps nous arrivâmes chez le nommé Jacques Côté à Pommiquet, où étaient seulement cinq maison d'Acadiens. Je fus obligé de laisser, dans cet endroit, le nommé Pierre, lequel ne pouvait plus aller en raquette. Nous arrivâmes le 18 à Artigongné, où nous

trouvâmes cinq cabanes de sauvages qui mouraient pour ainsi dire de faim, et nous n'étions pas chargés de vivre. Là je pris deux guides pour me conduire à Pieton; le froid était si excessif que nous ne nous rendîmes qu'au bout de trois jours, malgré que la route ne fût pas longue. Nous ne trouvâmes pas de meilleurs hôtes, ils jeunaient tous.

Nous en partîmes le 21, et suivîmes le long de la mer jusqu'à Tectemigouche, où nous arrivâmes bien fatigués le 24. J'y séjournai pour me délasser, et le 5 janvier 1762, j'expédiai deux courriers au commandant du fort Cumberland; je lui représentai la dure nécessité où m'avait réduit le naufrage et le chemin que j'avais fait dans une saison aussi dure et le priai de m'envoyer quelques vivres pour pouvoir me rendre à son fort.

Nous étions exténués de fatigue et de jeûne; nos estomacs avides digérèrent aisément la viande dégoutante d'un renard maigre que nous tuâmes le 6, il n'en resta que les os; mais nous reprîmes nos sens le 7. Un sergent anglais commandait un détachement de 12 à 15 hommes à la Baie-Verte, cet honnête-homme ayant appris notre situation, m'envoya une bouteille d'eau-de-vie, du lard et de la farine cuite; cette nourriture nous donna des forces, nous nous rendîmes vers midi à son poste.

Nous y fûmes reçus très-poliment; cet homme généreux nous fit part avec abondance des douceurs qu'il avait pour

lui-même. Je fus sensible autant que je devais l'être à son accueil gracieux. Je partis vers les deux heures pour me rendre au fort; j'avais encore cinq lieues, chemin bien loin pour un quelqu'un fatigué; mais heureusement le commandant du fort Cumberland avait expédié sa cariole conduite par un soldat et un de mes courriers, munie de rafraîchissement. Alors je me résolus à coucher dans le bois; la fatigue m'y obligeait, et les bons vivres m'engagèrent à prendre un repos que j'avais perdu depuis longtemps. Je repartis le lendemain en carriole, et me rendis au fort. Je fus flatté de l'accueil que l'on me fit; le commandant, ses officiers, les bourgeois et marchands me témoignèrent leur sensibilité pour les pertes que j'avais faites dans ce naufrage, et leur joie de ce que j'en étais heureusement sauvé. Le commandant, dont le nom est Benoni Danhs, me fit donner une chambre, me procura toutes les douceurs que l'on pouvait désirer dans le lieu. Je ne manquai de rien, nécessaire et même utile, autant qu'il put me le fournir. Je partis de ce fort comblé de bienveillance, et pénétré de reconnaissance, le 14, avec une provision de vivres pour quinze jours, lesquels me suffirent pour me rendre chez le Père Germain à Haute Paques, où nous arrivâmes le 29 par les portages de Miramigouchir, Miniagouche, et par Peshoudiar. Nous suivîmes cette rivière pendant trois jours; il était temps, car les raquettes et les vivres nous manquaient, et par conséquent les forces. Le Père Germain n'avait d'autres vivres que du bled-dinde; il m'en donna deux boisseaux, qui joints à quelque peu de lard qui nous resta des dons du commandant du fort Cumberland, nous engagèrent à nous mettre en route. Nous partîmes de chez le Père Germain le 2 février, et nous suivîmes la rivière Saint-Jean jusqu'au Grand-Sault, et de là nous passâmes

par le portage de Themiscouata, où je fus obligé de laisser les deux acadiens mes compagnons de voyage, et me rendis promptement à Kamouraska, d'où j'envoyai une cariole les chercher.

La longueur du chemin, son incommodité, le peu de vivres, une marche continuelle sans quitter la raquette, les avait exténués. Nous arrivâmes à Québec le 23, mais avec moins de fatigue. Les voitures et les vivres étaient en abondance.

Alors je rendis compte à son Excellence le Général Murray, et lui fis ma déclaration du naufrage. Je me mis en route pour Montréal, où étant arrivé le 24, je rendis également compte au Général Gage; et remis à M. le Major Dezeney, copie de mon Journal.

Il serait difficile de raconter les peines et les fatigues que j'ai essayées; l'idée du naufrage se dissipait par les difficultés que je rencontrais pour revoir ma patrie. J'avoue que plus je me représente les circonstances de mon naufrage et de ma conservation, plus je m'étonne.

Les détours que je fus obligé de faire me font croire avoir fait au moins cinq cent cinquante lieues dans la plus rude saison, et dénué de secours. Je voyais mes guides et compagnons, tant sauvages qu'acadiens, hors d'état après huit jours de marche et souvent moins, de continuer leur route. Pendant ce temps je jouis d'une santé parfaite, et j'ai craint qu'elle ne fût altérée; mais j'ai heureusement résisté à tant de fatigues, et si j'eusse eu des guides aussi vigoureux, il ne m'en eût pas coûté autant, puisque j'ai consommé pour cet objet cent trente louis; et je me serais rendu plus promptement.

Je n'ai point entendu donner une relation ampoulée de mon naufrage et des suites, j'ai raconté uniment et sans embellir toutes les circonstances; aussi je ne me donne point pour auteur, la vérité n'a pas besoin d'être ornée.

FIN+

+)Journal du voyage de M. Saint-Luc de la Corne, Ecr.
dans le navire l'Auguste, en l'an 1761, Québec,
Presses mécaniques A. Coté et Cie., 1863.

Appendice G. Lettre de Jeffrey Amherst
à Saint-Luc de la Corne

A la Nouvelle-York, le 28 mars 1762.

Monsieur,

Il y a huit jours que j'ai reçu votre lettre, datée le 3 du courant. Je ne puis assez vous remercier de la peine que vous avez bien voulu prendre en m'envoyant votre Journal; autant me sera-t-il difficile de vous exprimer le chagrin que j'ai eu en recevant la nouvelle de votre triste et malheureux naufrage. La perte de nos propres gens et officiers n'a pas pu me donner plus de regret que j'en ai eu dans cette affreuse occasion. Soyez persuadé, monsieur, que je me ferai un vrai plaisir de rendre votre sort le moins fâcheux autant que les circonstances peuvent le permettre, et que je ferai tout ce qui dépendra de moi pour l'adoucir. Le pauvre colonel Schuyler n'est plus; j'ai parlé à M. Bayard, qui m'assure que la somme qui vous est due a été remise à M. Franks, à Londres, et M. Bayard doit vous écrire à ce sujet; je ferai de même à M. le général Gage. Je serai charmé en tout temps de vous convaincre de la parfaite considération avec laquelle j'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très-humble et
très-obéissant serviteur,

Jeff. Amherst.⁺

+) Journal du voyage de M. Saint-Luc de la Corne, Ecr. dans le navire l'Auguste, en l'an 1761, Québec, Presses mécaniques de A. Coté et Cie., 1863, p. 27-28.

Notes

Le Saphire

- 1 Richard Hakluyt, The principal navigations, voyages, traffiques & discoveries of the English nation, made by sea or over-land to the remote and farthest distant quarters of the earth at any time within the compass of these 1600 yeeres, Glasgow, J. MacLehose Y Sons, 1903, vol. III, p. 10-11.
- 2 Canada. Archives publiques (ci après APC), MG7, Bibliothèque Nationale, Collection Baluze, vol. 149, fol. 10.
- 3 Angleterre. Public Record Office (ci-après PRO), ADM 1, In-Letters, vol. 3546, Navy Board Letters, p. 214.
- 4 PRO, ADM7 Secretariat, vol. 827 Duke of York's Orders and Instructions, p. 108.

Le tonnage est calculé de la manière suivante:

$$\frac{\text{quille (89 pi)} \times \text{bau (26,8 pi)} \times \frac{\text{bau}}{2}}{2} = 340,01 \text{ ton.}$$

94

D'autres mesures sont avancées par J.J. Colledge, Ships of the Royal Navy: An Historical Index. Vol. I. Major Ships, David and Charles, Newton Abbot, et par E. Battine, The method of building, rigging, apparelling and furnishing His Majesties ships of warr according to their rates, Portsmouth, 1684.

D'après Colledge, le Saphire avait 89 pi de quille, 106 pi hors tout, 27 pi de bau et 346 tonneaux. Donc:

$$\frac{89 \times 27 \times \frac{27}{2}}{94} = 345,11 \text{ tonneaux}$$

94

D'après Battine, le navire avait 89 pi de quille, 26 pi de bau, 10 pi de cale, 12 pi 6 po de tirant d'eau et 346 tonneaux. Si dans ce dernier cas on applique la formule précédente, on arrive toutefois à un écart de 26 tonneaux en moins!

$$\frac{89 \times 26 \times \frac{26}{2}}{94} = 320,02 \text{ tonneaux}$$

94

- 5 PRO, ADM7, vol. 827, p. 66.
- 6 PRO, ADM1, vol. 3577, p. 691.
- 7 Ibid, p. 677.
- 8 Ibid, P. 691. A partir des documents qui suivent, on pourrait établir la cargaison du Saphire et mieux connaître son architecture. Ces documents sont: "Material to complete each ship..." PRO. ADM7, vol. 827, p. 114-127; "Description and definition of a ship c. 1680" Ibid, p. 79-97; "Dimensions and scantling to complete each rate" Ibid, p. 137-140; "Principal dimensions and scantling of ships" Ibid, p. 140-142; "List and description of ships, 1688-1730" PRO. ADM 106, vol. 3120-3122.
- 9 L'appendice C relate en détail l'histoire du Saphire de 1675 à 1696.
- 10 PRO. ADM8 Registers, Returns and Certificates, vol. 1-5.
- 11 John Campbell, Lives of the British Admirals containing an accurate naval history from the earliest periods, C.J. Banington, vol. 2, p. 424-425.
- 12 Cf appendice B.

- 13 PRO. ADM2 Out-Letters: orders and instructions,
vol. 20, p. 210-212.
- 14 Ibid, p. 293 et 523.
- 15 PRO. ADM8, vol. 5. "s.p."
- 16 APC. MG1, C¹¹A, vol. 14, fol. 356ss.
- 17 APC. MG7, IA5 Collection Clairambault, vol. 881,
p. 80.
- 18 APC. MG1, C¹¹D, vol. 3 pt. 1, p. 55-142.
- 19 Dans son article intitulé "The Sapphire, a British
frigate, sunk in action in Bay Bulls, Newfoundland, in
1696, paru dans The International Journal of Nautical
Archaeology and Underwater Exploration (1977), 6.4:
305-313, V.C. Barber prétend, à tort, que cette
sentence date du 26 septembre et non du 26 novembre.
M. Barber aura simplement mal lu la date du document!
Cette erreur lui fait logiquement conclure que le
Sapphire ne peut avoir coulé le 11 septembre vu le laps
de temps trop court entre le naufrage et la sentence
de la cour martiale. Si on corrige l'erreur de
M. Barber, la date du 11 septembre apparaît alors non
seulement possible mais même probable.
- 20 PRO. ADM1, vol. 5257, "s.p."
- 21 London Gazette, no. 3230, 22-26 octobre 1696.
- 22 PRO. ADM106 Navy-Board In-Letters, vol. 3120 List and
Description of Ships lost, sold or converted 1688-1730,
"s.p."
- 23 J. Oldmixon, The British Empire in America containing
the history of the discovery, settlement, progress and
present state of all the British colonies, on the
continent and islands of America, London, "s. éd.",
1741, p. 16-17.
- 24 PRO. ADM2, vol. 22, p. 290-291
- 25 PRO. ADM1, vol. 1588 Captain's Letters, no. 19.
- 26 Idem.

La Marguerite et le Murinet

- 1 Charles de La Morandière, Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale, Paris, Maisonneuve et Larose, 1962, vol. 1, p. 336.
- 2 France. Archives d'Ille-et-Vilaine (ci après AIV), Sous-série 1F, vol. 1930.
- 3 Il s'agit sans doute des Beothucks. Cette assertion semble prouver puisqu'en 1687, le navire la Sainte-Claire n'avait été équipé que dans le but de protéger la flotte de pêche. Les 72 hommes d'équipage à l'exception de 6 devaient patrouiller la côte pour prévenir les attaques. Charles de La Morandière, op. cit. vol. 1, p. 392. On retrouve aussi dans les documents l'observation suivante: "Mais une partie des navires viennent pour pêcher et non pour attaquer" laissant clairement entendre par là que certains navires ne sont chargés que de la protection alors que les autres font la pêche. APC MG2, B³, vol. 145, p. 117.
- 4 AIV. Sous-série 9B, vol. 404.
- 5 Ibid. Les données varient selon les sources utilisées. Dans le cas de la Marguerite, les documents lui accordent quelques fois 200 tonneaux et le Murinet varie entre 300 et 400 tonneaux. Il en est ainsi de l'armement et de l'équipage.
- 6 Nous n'avons retrouvé aucune de ces listes de cargaison dans les archives de l'amirauté de Saint-Malo. Toutefois, celles de La Rochelle en contiennent beaucoup. La différence dans les cargaisons entre les deux ports devrait être minime.
- 7 Cf appendice D.
- 8 APC. MG11, CO 194, vol. 4, p. 101.
- 9 APC. MG2 B³, vol. 145, p. 115.

- 10 APC. MG5, A-1, vol. 224, p. 28.
 11 AIV. Sous-série 9B, vol. 477.

L'Auguste

- 1 Adam Shortt, Arthur Doughty, Documents relating to the constitutional history of Canada 1759-1791, Ottawa, King's Printer, 1918, p. 2.
- 2 J.J. Lefebvre, Luc Lacorne de Saint-Luc, Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec, vol. 28, (1947-48), p. 31-32.
- 3 La seule version qui était connue jusqu'à maintenant du journal de Saint-Luc de la Corne est celle qui se trouve dans les papiers Viger déposés aux archives du séminaire de Québec. Cette version fut publiée en 1778 et rééditée en 1863. Viger l'aurait obtenue en 1810 à partir de l'original alors en possession de la famille Saint-Luc de la Corne. Toujours d'après Viger, cet original aurait été détruit par le feu en 1812. La version de Viger et les éditions de 1778 et 1863 sont identiques en tous points. Il est toutefois évident qu'il s'agit d'une transcription qui a été retouchée et même embellie. Le texte apparaît en appendice F.

L'appendice E reproduit le texte original du journal tel que daté et signé par Saint-Luc de la Corne. Même si d'après Viger cet original a été brûlé en 1812, nous savons d'après le journal E que Saint-Luc de la Corne a rédigé plusieurs exemplaires du journal et qu'il les a expédiés à plusieurs personnes dont le général Amherst à New York (cf appendice G). Or, le journal reproduit en appendice E

a précisément été retrouvé dans les papiers Amherst. Il s'agit d'un texte qui n'a pas été retouché comme c'est le cas du journal F.

- Dans l'ensemble, les deux textes sont conformes quant au contenu mais différent quant à la formulation. Le texte en F contient cependant beaucoup de détails qui n'apparaissent pas en E. C'est la raison pour laquelle nous publions les deux récits.
- 4 Angleterre. Oxford University. Bodleian Library (ci-après OUBL). Mss. North, a.6., p. 294.
 - 5 Jim Ringer, Underwater Archaeological Excavation of the Auguste Site Nova Scotia, Ottawa, Parks Canada, 1979, p. 6.
 - 6 PRO. ADM32 Prize papers, vol. 166. "s.p".
 - 7 AIV. Sous-série 1F, Vol. 1935, Fonds Vignols, "s.p".
 - 8 Peter Kemp, The Oxford Companion to Ships & the Sea, London, Oxford University Press, 1976, p. 876.
 - 9 G. Fournier, Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation, Paris, Soly, 1643, "s.p".
 - 10 Ibid.
 - 11 OUBL. op. cit., p. 294.
 - 12 PRO. ADM32, vol. 166, no. 6. Les recherches ont aussi révélé d'autres navires français nommés Auguste. Entre autres, il y a celui de Saint-Malo de 160 tonneaux capturé par les Anglais en 1761 (PRO. ADM32, vol. 163) et celui de 80 tonneaux de La Rochelle dans les années 1730 (France. Archives de la Charente-Maritime (ci après ACM) Série B, vol. 248).
 - 13 Jim Ringer, op. cit., p. 3.
 - 14 OUBL. op. cit., p. 294.
 - 15 Idem.
 - 16 Ibid, p. 305-306
 - 17 Jim Ringer, op. cit., p. 19-28.

- 18 Idem.
- 19 AIV. Sous-série 1F, vol. 1935, "s.p."
- 20 APC. MG24, L3, vol. 2, p. 957.
- 21 Ibid, p. 1026.
- 22 APC. MG1, C11A, vol. 89, p. 84.
- 23 AIV. Sous-série 1F, vol. 1935, "s.p."
- 24 Les archives de l'amirauté de La Rochelle qui sont déposées aux Archives départementales de la Charente-Maritime à La Rochelle (Série B) comportent plusieurs volumes qui auraient du normalement livrer quelques renseignements au sujet de l'Auguste. Ce sont: vol. 252: Navires naufragés ou capturés, 1748-1757; vol. 245: enregistrements des navires, 1740-1792; vol. 256: Marins morts en mer ou faits prisonniers, 1749-1763; vol. 5584: Correspondance générale; vol. 5586, Congés et passeports; vol. 5624: Assurances maritimes, 1686-1768: vol. 5958: Enregistrements de passeports, 1743-1759; vol. 5829: Naufrages, requêtes, règlements d'avaries, 1754-1758; vol. 6072: Comptes de désarmements, de radoubs, achats, procurations, 1750-1783; vol. 6073; Journaux de bords, rapports de mer, 1693-1791.
- 25 PRO. ADM1, Captains' Letters, vol. 1833, no. 2.
- 26 PRO. ADM32, vol. 166, "s.p.". Ces dossiers comprennent la cargaison complète du navire lorsqu'il fut capturé, les passeports, les reçus, les extraits de registres d'amirauté de même que le compte rendu de la comparution des membres d'équipage devant la High Court of Admiralty.
- 27 PRO. ADM106, Navy Board In-Letters, vol. 242-278.
- 28 Ibid, vol. 255, "s.p.".
- 29 Idem.

- 30 PRO. ADM106, vol. 277, "s.p."
- 31 OUBL. op. cit., p. 305.
- 32 PRO. ADM8, vol. 30, p. 110.
- 33 A moins d'indications contraires, le récit du naufrage est relaté à partir du journal de Saint-Luc de la Corne publié en appendices E et F.
- 34 Ces deux navires chargés comme l'Auguste de transporter des Canadiens en France ne sont pas identifiés d'une façon certaine dans le récit. Il s'agit peut être du Moulineux et de la Jeanne mentionnés en date du 1^{er} novembre.
- 35 Il peut s'agir ici du Middle Pond en face duquel l'Auguste a fait naufrage. Ce lac est aujourd'hui séparé de la mer par une mince barre de sable (cf, figure 3).
- 36 Cf, figure 3.
- 37 APC. MG13, WO34, vol. 3, p. 133.
- 38 APC. MG13, WO34, vol. 68, p. 197.
- 39 APC. MG1, B, vol. 115, partie 2, p. 430.

Bibliographie

Angleterre. Oxford University. Bodleian Library.
Mss. North, a.6.

Angleterre. Public Record Office.

- ADM1, In-Letters, vol. 801, 1588, 1593, 1607, 1608, 1754,
1833, 2009, 2010, 2011, 2035, 2624, 3545, 3546,
3547, 3548, 3549, 3550, 3551, 3552, 3553, 3554,
3555, 3556, 3557, 3558, 3559, 3560, 3561, 3562,
3563, 3564, 3565, 3566, 3567, 3568, 3569, 3570,
3571, 3572, 3573, 3574, 3575, 3576, 3577, 3578,
3579, 3580, 5257.
- ADM2, Out-Letters, vol. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10,
11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 176,
177, 186, 220, 221, 230, 389, 390, 395, 423, 517,
518, 532.
- ADM7, Secretariat, vol. 136, 168, 169, 299, 352, 418,
419, 420, 549, 550, 572, 573, 574, 636, 637, 638,
639, 640, 641, 644, 689, 691, 745, 777, 778, 779,
780, 827.
- ADM8, Registers, Returns, Certificates, vol. 1, 2, 3, 4,
5, 10, 30, 31, 36.
- ADM10, Secretary Indexes, Series I, vol. 8, 10.
- ADM12, Secretary Indexes, Series II, vol. 24, 27B, 28A.
- ADM20, Accounts, vol. 19, 35, 40, 44, 47, 51, 52, 53, 55,
59, 62, 64, 65, 66, 67, 69, 223, 224, 225, 226,
227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236,
237, 238, 239, 240, 241, 242.

- ADM32, Ticket Office, vol. 160, 163, 166.
- ADM33, Treasurer's Pay Books, Series I, vol. 107, 119, 120, 123, 145, 163, 176, 189, 209, 215.
- ADM36, Ship Musters, Series I & II, vol. 3354, 3355.
- ADM39, Ship Musters, Series IV, vol. 1773, 2336.
- ADM51, Captains' Logs, vol. 857, 901.
- ADM52, Master's Logs, vol. 104, 105, 485.
- ADM106, Navy Board In-Letters, vol. 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 69C, 242, 244, 246, 247, 248, 249, 254, 255, 256, 259, 260, 262, 265, 266, 267, 268, 272, 274, 276, 277, 278, 483, 494, 1118, 1119, 1120, 1121, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2908, 2909, 2928, 3067, 3074, 3118, 3119, 3120, 3524, 3527, 3542, 3543, 3544, 3545, 3599, 3606, 5139.
- ADM107, Passing Certificates, vol. 1.
- ADM110, Victualling Department, vol. 20.
- High Court of Admiralty (HCA) 2, Accounts, vol. 29, 77.
- HCA3, Instance papers, vol. 60, 220, 224, 266, 283, 284.
- HCA4, Instance papers, vol. 18.
- HCA5, Assignment Books, vol. 125, 131, 132, 133.
- HCA8, Assignment Books Prize, vol. 57, 58, 59.
- HCA13, Examination Instance & Prize, vol. 81, 135, 136, 272.
- HCA14, Exemplification Instance & Prize, vol. 62, 76.
- HCA15, Instance papers: Series early, vol. 18, 52, 53.
- HCA23, Interrogation Instance & Prize, vol. 23, 24.
- HCA24, Libels etc. Instance & Prize, vol. 125.
- HCA26, Letters of Marque, vol. 3, 21.

- HCA30, Miscellanea, vol. 1, 3, 4, 9, 15, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 161, 491, 493, 517, 543, 597, 627, 654, 655, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 776, 792, 794, 812, 823, 824, 828.
- HCA31, Monitions Prize, vol. 34, 35.
- HCA32, Prize papers, vol. 14, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 1834, 1835, 1836, 1837, 1838, 1839, 1840, 1841, 1842.
- HCA34, Sentences Prize, vol. 37.

Barber, V.C.

The Sapphire, a British frigate sunk in action in Bay Bulls, Newfoundland, in 1696, The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration, (1977), 6.4., "s.l.", p. 305-313.

Battine, E.

The method of building, rigging, apparelling and furnishing His Majesties ships of warr according to their rates, Portsmouth, "s.é.", 1684.

Campbell, John

Lives of the British Admirals containing an accurate naval history from the earliest periods, "s.l.", C.J. Barrington, "s.d."

Canada. Archives Publiques.

MGI, Archives des Colonies, B, vol. 115.

" " " " , Cl1A, vol. 14, 89, 105.

- MG1, Archives des Colonies, C¹¹D, vol. 3.
 " " " " , E, carton 53.
 MG2, Archives de la Marine, B³, vol. 145.
 MG5, Ministères des Affaires étrangères, A-1, vol. 224.
 MG7, Bibliothèque nationale, Collection Baluze, vol. 149.
 " " " " Collection Clairambault, vol. 881.
 MG11, Colonial Office, CO 194, vol. 4.
 MG13, War Office, WO 34, vol. 3, 5, 68, 74, 90, 92, 260.
 MG23, Late 18th Century papers, G11 (1), Series I, vol. 3.
 MG24, 19th Century Pre-Confederation papers, L3, vol. 2.

Colledge, J.J.

Ships of the Royal Navy: An Historical Index. Vol. 1.

Major Ships, Newton Abbot, David & Charles, 1969.

France. Archives de la Charente-Maritime.

Série B, Amirauté de La Rochelle, vol. 226, 230, 238, 245,
 248, 252, 256, 257, 268, 274, 413, 5581, 5585,
 5586, 5587, 5588, 5606, 5619, 5624, 5633, 5640,
 5657, 5661, 5665, 5666, 5716, 5728, 5733, 5739,
 5747, 5750, 5751, 5811, 5829, 5830, 5831, 5857,
 5870, 5958, 5967, 5975, 6019, 6021, 6038, 6039,
 6040, 6042, 6065, 6072, 6073, 6080, 6081, 6082,
 6093, 6094.

Série 3J, vol. 17.

Série 4J, vol. 207.

France. Archives d'Ille-et-Vilaine.

Sous-série 1F, Fonds Vignols, vol. 1930, 1935, 1939.

Sous-série 9B, Amirauté de Saint-Malo, vol. 146, 147, 233,
 234, 235, 404, 423, 477, 506.

Sous-série 4E, Notaire Pilot, 1707-1708.

Fournier, G.

Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation, Paris, Soly, 1643.

Hakluyt, Richard

The principal navigations, voyages, traffiques & discoveries of the English nation, made by sea or over-land to the remote and farthest distant quarters of the earth at any time within the compass of these 1600 yeeres, Glasgow, J. MacLehose & Sons, 1903.

Kemp, P.

The Oxford Companion to Ships & the Sea, London, Oxford University Press, 1976.

La Morandière, Charles de

Histoire de la pêche française de la morue dans l'Amérique septentrionale Paris, Maisonneuve & Larose, 1962.

Lefebvre, JJ.

Luc Lacorne de Saint-Luc, Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec, vol. 28, (1947-48), Québec.

London Gazette, no 3230, (22-26 octobre 1696), London.

Oldmixon, J.

The British Empire in America containing the history of the discovery, settlement, progress and present state of all the British colonies, on the continent and islands of America, London, "s.é.", 1741.

Ringer, Jim

Underwater Archaeological Excavation of the Auguste Site Nova Scotia, Ottawa, Parks Canada, 1979.

Saint-Luc de la Corne

Journal du voyage de Saint-Luc de la Corne dans le navire
l'Auguste en l'an 1761, Montréal, Fleury Mesplet, 1778.

Journal du voyage de Saint-Luc de la Corne dans le navire
l'Auguste en l'an 1761, Québec, A. Côté et Cie., 1863.

Shortt A., A. Doughty

Documents relating to the constitutional history of Canada,
1759-1791, Ottawa, King's Printer, 1918.